

2023



El sector ferroviario en Bosnia y Herzegovina

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Zagreb

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



ESTUDIO
DE MERCADO

27 de marzo de 2023
Zagreb

Este estudio ha sido realizado por
Ana Verónica de la Guía González
Actualizado por Montserrat Pérez Ripoll

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Zagreb

<http://Bosniayherzegovina.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-23-010-0



Este estudio se centra en la actual situación del mercado ferroviario en Bosnia y Herzegovina para entender las tendencias futuras del sector, así como las oportunidades de negocio para las empresas españolas, tanto en el sector del material rodante como en los proyectos de infraestructuras.

Bosnia y Herzegovina es un país complejo administrativamente, puesto que, tras los acuerdos de Dayton de 1995, Bosnia y Herzegovina adopta una estructura descentralizada compuesta por dos entidades con una amplia autonomía política: la Federación de Bosnia y Herzegovina (en adelante “FBiH”) y la República Srpska (en adelante “RS”), así como el distrito especial autogobernado de Brčko. Esto se traduce, en el sector ferroviario, en la existencia de dos empresas públicas de ferrocarriles y en una tercera a nivel nacional.

En la Federación de Bosnia y Herzegovina opera *Zeljeznice Federacije Bosne i Hercegovine*, en adelante “ZFBH” y en la República Srpska la empresa se llama *Zeljeznice Republike Srpske*, en adelante “ZRS”. Esta última se encuentra en pleno proceso de reestructuración financiera, operativa y de fuerza laboral con un crédito del Banco Mundial.

A nivel nacional, está la empresa *Bosne i Hercegovine i Bosanskohercegovačke Zeljeznicke Javne Korporacije*, en adelante BHZJK, que actúa como representante común de las dos empresas ferroviarias y que elabora una estrategia internacional encaminada hacia la reforma del sector ferroviario, y la consecución de los estándares europeos.

La red ferroviaria de Bosnia y Herzegovina abarca un total de 1.018 Km: 601 Km en el territorio de la Federación de Bosnia y Herzegovina y 417 Km en la República de Srpska. En cuanto a sus especificaciones técnicas, el calibre de la vía es de 1,435 mm, 85 % de la red está clasificada como D4 y el 73,38 % de la misma está electrificada.

En general las condiciones de la red ferroviaria son deficitarias: no poseen los elementos de seguridad exigidos por la normativa europea. El límite máximo de velocidad permitido para el tráfico de pasajeros es de 70 Km/h, mientras que para el tráfico de mercancías es de 50 Km/h. La mayoría de la flota está obsoleta y no se ha renovado durante los últimos 30 años. Para la modernización del sector, resulta esencial restablecer las condiciones de las vías para después hacer lo propio con los trenes.

El escaso desarrollo de la **industria** en Bosnia y Herzegovina hace que el sector esté abierto a la oferta de empresas extranjeras, en sus distintos aspectos (infraestructuras, material rodante, equipamientos, ingeniería, consultoría). No existe prácticamente producción local ni de trenes ni de material rodante.

En cuanto a las **importaciones**, las de material ferroviario (piezas de repuesto y material para vías fundamentalmente) son más importantes que las de compra de nuevos trenes y locomotoras. La razón radica en la urgente necesidad de una adecuación previa de las vías, incluyendo los elementos de seguridad, para que posteriormente los nuevos trenes puedan circular por las mismas.



Los principales suministradores son Croacia y Serbia, que suman una cuota de mercado de más del 60 %, países con una larga tradición comercial y vecinos de Bosnia y Herzegovina. Los principales productos importados son la subpartida 860800, relativa a “material fijo de vías férreas” y la subpartida 860290, correspondiente a “las demás locomotoras”.

En relación con la **demand**a, el tráfico ferroviario del país se caracteriza por ser de uso intensivo en el tráfico de mercancías, con un importante crecimiento del transporte de mercancías y de pasajeros en los últimos dos años, como consecuencia de la recuperación económica y del mayor número de turistas. En la República de Srpska se concentra casi la totalidad del transporte internacional del país, mientras que en la Federación de Bosnia y Herzegovina transcurre el nacional. Estos últimos son recorridos relativamente más cortos donde se transporta sustancialmente productos industriales pesados como metales y el carbón. El tráfico de pasajeros sigue siendo marginal y en ninguna de las dos entidades supera el 3 %.

En cuanto a **los proyectos de infraestructuras férreas**, el sector ferroviario sigue ocupando un segundo puesto frente a los proyectos de autopistas del corredor Vc que actualmente centran todos los esfuerzos del gobierno.

Sin embargo, las perspectivas a medio y largo plazo son bastante optimistas, como ha indicado el nuevo ministro de Comunicaciones y Transportes de BYH, Edin Forto, elegido después de las elecciones legislativas de octubre de 2022. Para él, es una prioridad la recuperación y electrificación del actual sector férreo, así como la construcción de nuevas líneas.

En la Estrategia Marco de Transporte de Bosnia y Herzegovina (2015-2030) destacan las siguientes líneas primordiales:

- **Reforzar las medidas de seguridad** de la red ferroviaria, mediante la señalización adecuada.
- **Continuar con la reconstrucción** de las líneas ferroviarias para alcanzar los estándares europeos de velocidad, así como los mismos niveles de tráfico de mercancías y de pasajeros.
- **Armonización** de la infraestructura ferroviaria para seguir con la construcción de los corredores.

Para la UE, y como país candidato, son prioritarios los proyectos de reconstrucción y desarrollo de las rutas europeas que atraviesan el país. Todos los tramos de estas rutas recibirán financiación de las Instituciones Financieras Internacionales (Banco Mundial, BERD, BEI) y de la UE y WBIF.

Las rutas ferroviarias europeas son las siguientes:

- **Corredor Vc:** Budapest – Osijek – Vukosavlje – Sarajevo – Ploče
- **Corredor paralelo X:** Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skoplje – Solun



El único proyecto que acaba de aprobarse y recibir financiación a finales de 2022 es el tramo del corredor Vc: Samac- Dobož-Rječica que forma parte del Programa Económico y de Inversiones de la UE 2022-2027 y de los proyectos prioritarios del WBIF 2023, con fondos de la UE, BERD y BEI. Este proyecto empezará a implementarse en el 2023 y se terminará en 2026. Cuenta con un presupuesto estimado de 166 millones de euros.

Los dos proyectos en evaluación son: 1.- la electrificación de la vía férrea Tuzla (Federación de ByH)- distrito de Brčko- Vinkovci (Croacia), proyecto relacionado con la implementación de la remodelación, revitalización y reestructuración del puerto fluvial de Brčko, proyecto que actualmente se está implementando con fondos del WBIF-BERD. Y 2.- la rehabilitación de los tramos de la línea férrea de la RS que forman parte del corredor Vc. Este proyecto forma parte del programa del BEI para el 2023 y se desarrollaría hasta el 2025.

En el caso del tranvía, y después de la adquisición de 15 nuevos tranvías para la ciudad de Sarajevo y financiado por el BERD, se aprobó en julio de 2022 un nuevo proyecto para la construcción de dos vías de tranvía desde Ilidza a Hrasnica, incluido un cambio de sentido en Hrasnica (12,96 km de longitud total), y 20 nuevas estaciones en esta ruta. Es un proyecto de 34,8 millones de euros, del cual se están elaborando los pliegos y cuya fecha de finalización está prevista para diciembre de 2025.

En cuanto a la **percepción del producto español**, contamos con una muy buena imagen en el país, tanto por el papel jugado por el Contingente Militar Español de Estabilización en Medjugorje (Mostar) y la contribución a la reconstrucción y desarrollo económico a través de la ayuda oficial al desarrollo, como por el propio sector ferroviario español, que es un referente internacional. A esto se le añade, la venta de TALGO en 2005 de 9 trenes a la ZFBH. El valor del proyecto fue de 67,7 millones de euros y se financió mediante fondos FAD. Actualmente estos trenes operan en las siguientes rutas nacionales: Sarajevo-Dobož-Banja Luka, Sarajevo-Bihac y Sarajevo-Capljina que, en el verano de 2022, consiguió prolongar la ruta hasta Ploče después de un acuerdo con los ferrocarriles croatas (acuerdo solo para la temporada turística, de julio a septiembre).

En cuanto a los **precios** de los proyectos de infraestructura y, debido a que a la mayoría de ellos se accede a través de procesos de licitación, es interesante hacer uso de mano de obra y acceso a materias primas y maquinaria locales, principalmente por sus menores costes. Por ello, es aconsejable contar con un socio local que conozca el idioma y que trabaje en el mercado.

Las principales barreras de acceso al mercado son financieras. Para los concursos nacionales, la compra se rige por la Ley de contratación pública, cuyo principal criterio es el precio. Y para los concursos internacionales, la financiación proviene de las Instituciones Financieras Internacionales (Banco Mundial, BERD, BEI) y de la UE y WBIF, todo ello en el caso de los tramos europeos. Para los tramos no europeos, es más difícil acceder a estos fondos, por lo que se pueden buscar recursos turcos o chinos, como ocurre en el sector de las infraestructuras (autopistas) y energía (centrales térmicas).



Las **perspectivas del sector ferroviario** muestran que el país seguirá siendo muy dependiente de la obtención de financiación procedente de organismos internacionales, que a su vez está sujeta al cumplimiento de las reformas políticas, administrativas y económicas exigidas al país. Es un sector todavía en segundo plano frente al de las autopistas y el corredor Vc, pero se espera que a medio y largo plazo empiece a tomar importancia.

icex

ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es

