

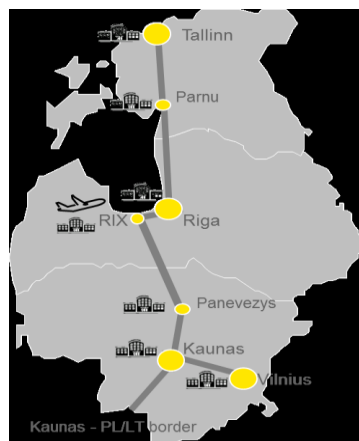
Rail Baltica Global Project en Lituania y Letonia

**LITUANIA
y LETONIA**

A. CIFRAS CLAVE

Rail Baltica Global Project es el mayor proyecto de infraestructura de transporte ferroviario de la región báltica de los últimos 100 años. Su construcción durará unos 10 años y finalizará en 2025. Llevado a cabo por Estonia, Letonia y Lituania con apoyo de fondos de la UE, el proyecto contará con vía doble de 870 km que unirá Tallin con la frontera entre Lituania y Polonia. Los trenes de pasajeros alcanzarán 240 km/h y los de carga 120 km/h. Formará parte del corredor TEN-T Mar del Norte-Báltico (conectará capitales, puertos, centros económicos y otros puntos estratégicos), y está financiado por la UE a través del Connecting Europe Facility (CEF) y, anteriormente, del TEN-T. Se estima que el proyecto supondrá una inversión de 5.800 millones de euros.

TRAZADO RAIL BALTICA GLOBAL PROJECT



Fuente: Página web de Rail Baltica.

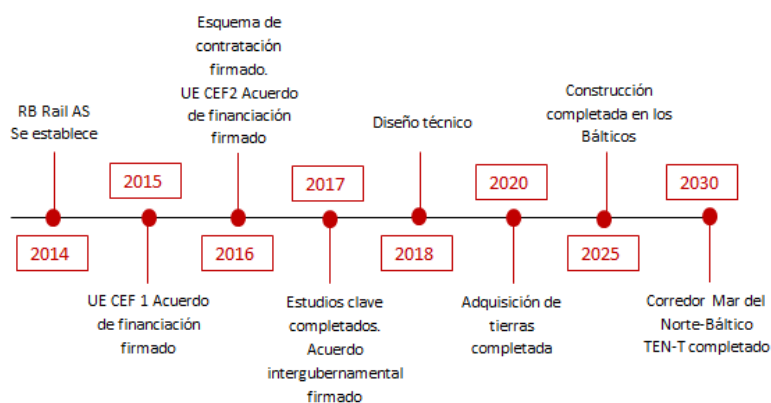
B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa de las actividades / productos que conforman el sector estudiado

Rail Baltica Global Project es un proyecto de infraestructura ferroviaria de nueva construcción cuyo objetivo es integrar a los Estados bálticos en la red ferroviaria europea. El proyecto afecta a cinco países de la UE: Polonia, Lituania, Letonia, Estonia e, indirectamente, Finlandia. Conectará Helsinki (eventualmente), Tallin, Pärnu, Riga, Panevėžys, Kaunas, Vilnius y Varsovia.

En 2014 se constituye “RB Rail AS”, empresa mixta establecida por las filiales de los Ministerios de Transporte de Estonia y Letonia, “Rail Baltic Estonia OÜ” y “SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas” y la filial de “Lietuvos geležinkeliai, AB” (Ferrocarriles de Lituania) en Lituania, “Rail Baltica statyba, UAB”.

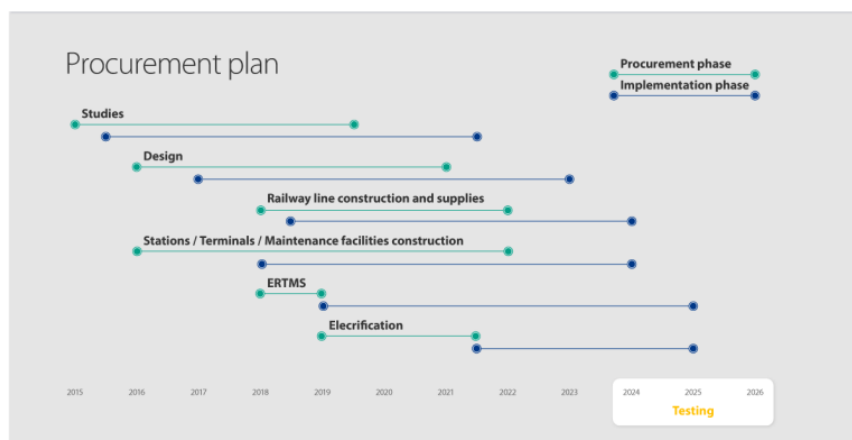
CRONOGRAMA DEL PROYECTO 2014-2030



Fuente: Rail Baltica.

Las fases de planificación, diseño y construcción se articularán como sigue:

CRONOGRAMA DE LAS FASES DE LICITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN



Fuente: Rail Baltica.



Durante la etapa de planificación, se llevan a cabo actividades relacionadas con la alineación de rutas, así como varios estudios técnicos en los tres países bálticos. No obstante, algunos estudios de menor importancia también serán encargados en fases posteriores. Además, las fases de diseño y construcción del proyecto se superponen, ya que algunas adquisiciones de elementos de infraestructura están planificadas como “Diseño y Construcción”.

B.2. Tamaño del mercado

Rail Baltica Global Project, al ser uno de los principales proyectos de infraestructura de la zona, requiere una inversión estimada de 5.800 millones de euros, de los cuales 1.345,9 millones se destinan a Estonia, 1.968,4 millones a Letonia, 1.734,2 millones a Lituania (más 739,6 millones destinados al tramo Kaunas-Vilnius).

B.3. Principales actores

En el ámbito europeo, la gestión del proyecto la llevan la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG MOVE) y la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA), cuya misión es apoyar a la Comisión en proyectos de transporte, energía y telecomunicaciones. Es importante la figura de la coordinadora del corredor Mar del Norte-Báltico, Catherine Trautmann.

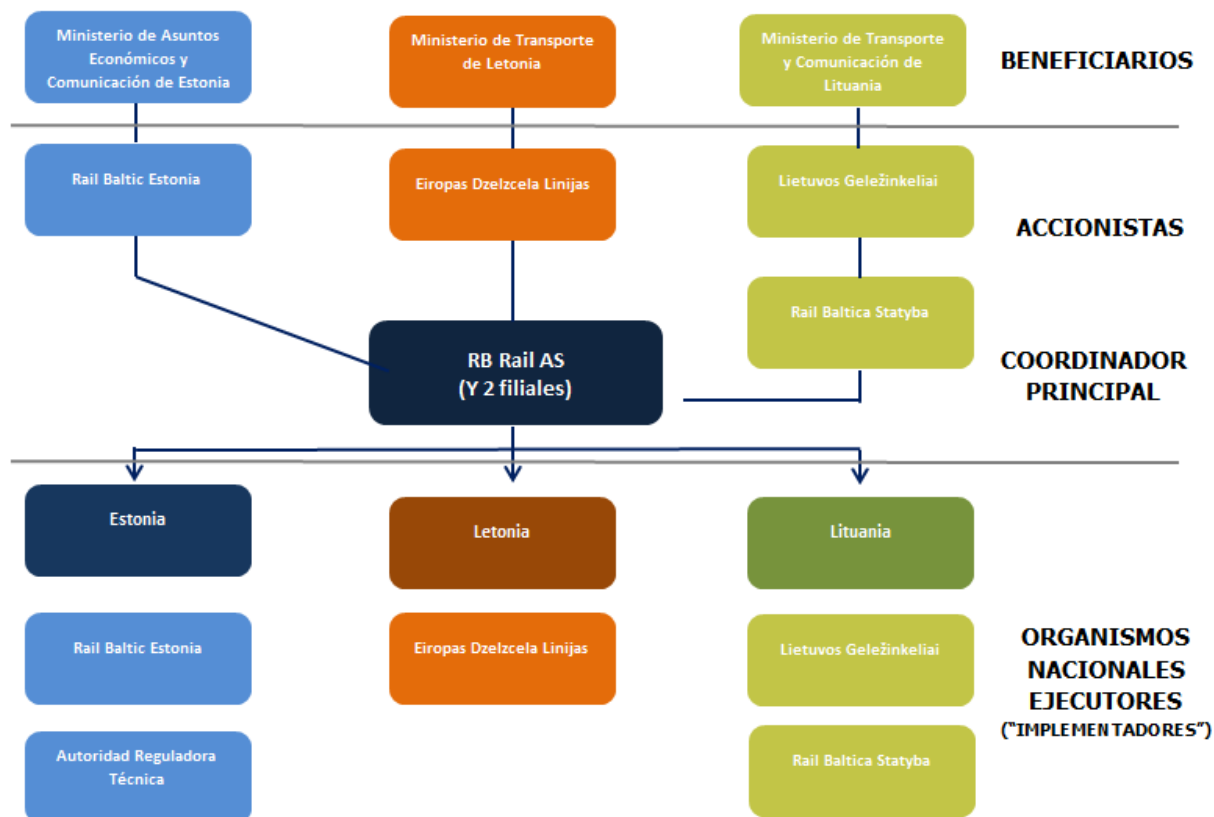
En el ámbito nacional, **RB Rail AS** es la empresa mixta creada por los tres Estados bálticos para la coordinación del proyecto. Su propiedad está repartida en partes iguales entre sus accionistas: Rail Baltic Estonia OÜ, SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas (Letonia) y Rail Baltica statyba, UAB (Lituania). A su vez, RB Rail AS cuenta con 2 filiales, una en Estonia y otra en Lituania: RB Rail AS Eesti filial y RB Rail AS Lietuvos filialas, respectivamente, para permitir que el IVA de las contrataciones centralizadas desde Riga se repercuta en el país donde se haga la obra.

La **Junta Directiva** de RB Rail AS está compuesta por cuatro miembros: la Presidenta de la Junta Directiva, Baiba A. Rubesa, al menos hasta octubre de 2018; el Director de Operaciones, Kaspars Rokens; el Director Financiero, Ignas Degutis; y el Director Técnico, Deniss Muraško. Asimismo, la **Junta de Supervisión** está compuesta por el Presidente letón, Edvins Berzins; el Vicepresidente estonio, Anti Moppel; el Vicepresidente lituano, Karolis Sankovskis; y tres miembros, Indrek Orav, Vineta Rudzite y Arenijus Jackus, de Estonia, Letonia y Lituania, respectivamente.

Los **beneficiarios** del proyecto son los ministerios de cada país: el Ministerio de Economía y Comunicaciones de Estonia, el Ministerio de Transporte de Letonia y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Lituania.

Hay cinco organismos o **Empresas Ejecutoras (Implementadores)**, pero las más importantes (principales compradores nacionales) son: Rail Baltic Estonia OÜ (filial del Ministerio de Transporte de Estonia); SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas (filial del Ministerio de Transporte de Letonia); y Lietuvos geležinkeliai, AB (Ferrocarriles de Lituania), que es un caso especial, ya que es la matriz de Rail Baltica statyba, UAB, accionista de RB Rail AS que se constituyó específicamente para este proyecto, pero que no tiene un departamento de compras separado del de Lietuvos geležinkeliai, AB.

ESTRUCTURA DE GESTIÓN DEL PROYECTO



Fuente: Rail Baltica.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La oferta española para el proyecto Rail Baltica está concentrada principalmente en las empresas asociadas a MAFEX, Asociación Ferroviaria Española, que representa a la industria ferroviaria, aglutinando actualmente a más de 70 empresas que acumulan el 80% de las exportaciones ferroviarias españolas.

Para la oferta española, la manera de comunicarse personalmente con RB Rail AS es participando en las diversas conferencias y foros sobre Rail Baltica, a los que acude un número considerable de empresas interesadas de diversos países: ingenierías, empresas del sector ferroviario, constructoras, consultoras y tecnológicas. Entre los eventos más importantes ya celebrados destacan los organizados por RB Rail AS: el Rail Baltica Global Forum de Riga 2017, el Rail Baltica Global Forum de Tallin 2018, y el que se celebrará con el mismo nombre en Vilnius en 2019. Adicionalmente, RB Rail AS asiste con regularidad a los eventos ferroviarios internacionales más importantes.

En España, RB Rail AS ha asistido a la 6ª Convención Internacional Ferroviaria de MAFEX (Valencia, 2017), a un Rail Baltica Roadshow celebrado en Madrid en 2018 y presentó stand propio en el congreso y exposición World Metro & Light Rail de Bilbao en abril de 2018, eventos en los que se ha entrevistado con numerosas empresas españolas.

RB Rail AS no recibe a empresas en entrevista individual en su sede en Riga, pero sí mantiene entrevistas en eventos en el exterior. Por el contrario, para entrevistarse con los implementadores, sí puede solicitarse entrevista si (como norma general) no versa sobre un concurso concreto ya publicado por ellos.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Las oportunidades de negocio relacionadas con este proyecto son las **compras públicas** realizadas por las entidades convocantes: RB Rail AS y los implementadores nacionales. Las compras públicas de Rail Baltica se llevan a cabo conforme a un modelo de compras que cuenta **con tres niveles**:

- **RB Rail AS Procurement.** La empresa RB Rail AS realiza las compras relacionadas con el desarrollo de estándares comunes, estudios necesarios para el proyecto, comercialización, diseño y desarrollo del negocio. Los contratos son responsabilidad exclusiva de RB Rail AS.
- **Procurement consolidado.** RB Rail AS se ocupa de las compras públicas en este nivel, las cuales se deciden en Comités de *Procurement* en los que participan RB Rail AS y los tres países, y en los que la empresa mixta RB Rail AS tiene mayoría de votos suficiente para decidir, si bien por las circunstancias del proyecto parece muy difícil que se llegara a materializar una compra en este nivel de *Procurement* en la que los países se opusieran al criterio de RB Rail AS. Dado este delicado equilibrio, RB Rail AS y los países evitan hablar claro sobre la manera en que se toman las decisiones de compra en este nivel.

Los bienes y servicios objeto de estas compras son las infraestructuras de control, mando y señalización, la infraestructura energética, la construcción de algunas secciones de los carriles y terraplenes (en puntos fronterizos), las líneas eléctricas, etc. Más en concreto, forma parte de este nivel de *Procurement* la construcción de 25 km de vía en cada lado de la frontera, por lo tanto, unos 125 km sobre el total de los 800 km que tendrá el proyecto, es decir, un 15% del tendido.

Tentativamente, entre los 2 primeros niveles se podría concursar probablemente hasta un 40% del total de la facturación del proyecto (el primer nivel quizás represente un 5-8% de la facturación total), lo que es una muestra de la importancia de RB Rail AS como compradora.

- **Procurement Nacional Supervisado.** Los Beneficiarios (Ministerio de Economía y Comunicaciones de Estonia, Ministerio de Transporte de Letonia y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Lituania) o las entidades nacionales ejecutoras (Implementadores) realizan las compras bajo la supervisión de RB Rail AS, incluyendo compras de los distintos tramos de vía, terminales de pasajeros, terminales de carga e infraestructuras similares y de ingeniería.

1



2



3



Fuente: Rail Baltica.



Durante el año 2017, se llevaron a cabo cerca de 40 licitaciones¹, mientras que en 2018 se espera realizar 72², siendo los principales contratantes:

- RB Rail AS
- Lietuvos gelezinkeliai, AB
- SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas
- Rail Baltic Estonia OÜ

Para mantenerse al día de las últimas noticias sobre las compras públicas del proyecto, es posible suscribirse al "Procurement News"³ de RB Rail AS. Igualmente, la página de ofertas electrónicas diarias (TED)⁴ publica sistemáticamente las licitaciones del Rail Baltica Global Project. El servicio de Oportunidades de Negocio del ICEX⁵ ofrece asimismo información sobre las oportunidades consideradas de interés para la empresa española.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Importancia de los socios

El único canal de distribución es la **participación en los concursos en solitario, o en colaboración con alguna empresa local, o como subcontratada de otras empresas que hayan ganado un concurso**. En virtud de ello, conocer a empresas interesadas en el proyecto y que tengan una actividad complementaria, ayuda a conseguir contratos. Tanto en Lituania como en Letonia hay constructoras, empresas del sector ferroviario e ingenierías locales, que típicamente son más pequeñas, tecnológicamente menos avanzadas, tienen una mayor dificultad para conseguir financiación y pueden adolecer de las referencias necesarias, por lo que les puede convenir asociarse a empresas extranjeras.

En el apartado <http://www.railbaltica.org/forum/> de "Eventos", en la página web oficial de Rail Baltica, se relaciona los nombres de las empresas de todo el mundo, incluyendo las de los Estados bálticos, que han asistido a Rail Baltica Global Forum 2018, aunque solamente figuran los nombres de las empresas, sin más detalle. Las del RBGF de 2017 ya han sido retiradas de esa web. La Oficina Económica y Comercial de España en Vilnius ha elaborado unas tablas en las que figuran todas esas empresas (las de 2017 y las de 2018), con sus detalles de identificación y sector de actividad.

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

F.1. Diferencia entre Rail Baltica Global Project y el genérico Rail Baltica

Hasta el 31 de diciembre de 2013

- La primera idea sobre el proyecto se plasmó en el documento de 1994 *VASAB2010 Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010*, adoptado en la Conferencia de Ministros de Ordenación del Territorio y Desarrollo en Tallin (diciembre de 1994)⁶.
- El proyecto Rail Baltica se identificó como el proyecto nº 27 de los 30 Proyectos Prioritarios, denominado "Eje Rail Baltica: Varsovia-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki".

¹ Lista de licitaciones para 2017: <http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/Procurement-Plan-2017.pdf>

² Ofertas indicativas del Rail Baltica Global Project para 2018: <http://www.railbaltica.org/procurement/procurement-list-2018/>

³ Rail Baltica Newsletter: <http://www.railbaltica.org/newsletters/>

⁴ Tenders Electronic Daily: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>

⁵ Oportunidades de negocio: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/oportunidades-de-negocio/inicio/index.html>

⁶ VASAB2010: <http://www.vasab.org/index.php/ministerial-conferences/tallin-1994>



- AECOM, en su estudio de viabilidad de 2011⁷, cifró el coste estimado del proyecto en 3.539 millones de euros. Además, en octubre de 2014 se llevó a cabo otro estudio de viabilidad analizando la extensión de la línea a Vilnius⁸.

Desde el 1 de enero de 2014

- La parte báltica (de los tres países bálticos) del proyecto pasó a denominarse Rail Baltica Global Project (RBGP) y se identifica como un ferrocarril de ancho europeo y velocidad alta, para pasajeros y mercancías, que unirá Helsinki (eventualmente), Tallin, Riga, Kaunas, Varsovia (con un tramo Kaunas-Vilnius), apoyado por la INEA (sucesora de la TEN-T EA).
- Es el proyecto más importante del Corredor principal del mar del Norte-Báltico que vincula los puertos del mar Báltico con los del mar del Norte. El corredor enlazará Finlandia y Estonia mediante *ferry*, y facilitará enlaces de transporte por carretera y ferrocarril entre los tres Estados bálticos con Polonia, Alemania, los Países Bajos y Bélgica. Entre el río Odra y los puertos alemanes, holandeses y flamencos, se incluirán vías navegables como el Mittelland-Kanal.
- Actualmente, se estima que el coste del proyecto Rail Baltica Global Project (el tramo en los tres Estados bálticos) alcanzará los 5.800 millones de euros.
- En 2016 Lituania inauguró una sección de ruta entre Kaunas (Lituania) y la frontera con Polonia, presentándola como el primer tramo de vía construido de Rail Baltica. Sin embargo, RB Rail AS no acepta que este tramo forme parte del proyecto RBGP. Se trata de una línea de ancho europeo, pero de una sola vía (*one track*, no desdoblada), que no cumple con los requisitos de RBGP, por lo que en 2018 se está estudiando (por Ardanuy, que ganó el concurso de RB Rail AS al respecto) el encaje de esta vía en el RBGP y los cambios necesarios para su conformidad con el mismo.
- El punto anterior es ilustrativo de una importante diferencia entre RB Rail AS, la coordinadora del Proyecto RBGP y Lituania, así como también con Estonia. RB Rail AS no considera que formen parte del RBGP las obras (particularmente el mencionado tramo Kaunas–frontera polaca), proyectos y fondos empleados antes de 2014 y la creación de la propia RB Rail AS, bajo la denominación genérica de "Rail Baltica" (denominación empleada incluso por INEA). Para RB Rail AS, hablar del actual tramo Kaunas-Polonia (y otras obras más pequeñas) como parte del concepto Rail Baltica y del Rail Baltica Global Project implica generar un desequilibrio en la delicada relación entre los países bálticos y la coordinadora, en tanto en cuanto asigna un supuesto papel de liderazgo a Lituania sobre los otros países, degradar los requisitos del RBGP, y erosionar las competencias y funciones de la propia RB Rail AS. Por su parte, Lituania utiliza el tramo de ancho europeo construido entre Kaunas y la frontera polaca para fomentar la idea de su "liderazgo" en el proyecto de Rail Baltica y, de alguna manera, mejorar su posición negociadora con sus socios del proyecto.

⁷ Resumen ejecutivo y Power Point del estudio:

http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3195_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf ;
http://www.rbgc.eu/media/kick_off/kakulis.pdf

⁸ Estudio de viabilidad extensión a Vilnius:

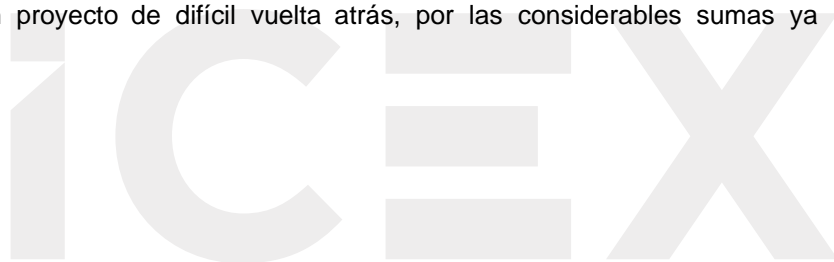
[https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Veiklos_sritys/Gelezinkeliu_transportas/%E2%80%9ERail%20Baltica%E2%80%9C_pr_ojektas/AECOM_Vilnius_\(1\).pdf](https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Veiklos_sritys/Gelezinkeliu_transportas/%E2%80%9ERail%20Baltica%E2%80%9C_pr_ojektas/AECOM_Vilnius_(1).pdf)



F.2. Financiación

El proyecto Rail Baltica Global Project ha recibido un apoyo importante a través del CEF durante 2014, 2015 y 2016, ya que fueron concedidos 678 millones de euros para la primera etapa de implementación (2015-2020) y está además pendiente de firmar otro acuerdo de subvención por 110 millones de euros adicionales. Por lo tanto, entre fondos asignados y comprometidos por la UE a través de la CEF se alcanza un **compromiso total comunitario de 788 millones de euros** (alrededor del 85% del total), a los que hay que añadir las aportaciones de los tres países bálticos (alrededor del 15%) para llegar al total de fondos destinados hasta ahora al RBGP, que estaría en torno a los 900 millones de euros.

Por otra parte, si se suman las cantidades aportadas por la UE, los tres países bálticos y Polonia, tanto para el RBGP como para su continuación (la línea en Polonia, así como también para otras obras en los países bálticos - Lituania- lanzadas antes de 2014 e identificadas en la web de la INEA como proyectos "Rail Baltica" (aunque estas obras no sean aceptadas por RB Rail AS como "Rail Baltica" sino sólo como "ancho europeo"), se alcanza la cifra de 2.337,82 millones de euros de gasto total, de los que 1.748,63 millones los ha desembolsado o comprometido la UE. Ello implica que la UE, RB Rail AS y los cuatro países consideran haber comprometido unas sumas muy considerables (si bien variables según qué actor se pronuncie) en este proyecto, aunque haya diferencias en cuanto a qué obras y servicios se consideran parte de "Rail Baltica" y cuáles no. Ello lleva a concluir que se trata de un proyecto de difícil vuelta atrás, por las considerables sumas ya invertidas por los distintos actores.



G. CONTACTO

La Oficina Económica y Comercial de España en Vilnius está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Lituania.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Lituania, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

J. Jasinskio 16B, Victoria Building, 6ª planta
Vilnius LT-03163, Lituania
Teléfono: +370 5 2546800
Email: vilnius@comercio.mineco.es

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

Ventana Global
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

INFORMACIÓN LEGAL: 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.

AUTORA
Alexandra García García

Oficina Económica y Comercial
de España en Vilnius
vilnius@comercio.mineco.es
Fecha: 27/06/2018

NIPO: 060-18-043-3

www.icex.es

