Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Johannesburgo

Otros documentos

El sector de la Infraestructura de Transporte en Sudáfrica

ICEX

ICEX INSTITUTO ESPAÑOL DE COMERCIO EXTERIOR

Otros documentos

El sector de la Infraestructura de Transporte en Sudáfrica

Este estudio ha sido realizado por Manuel Vinuesa bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Johannesburgo

Junio 2011

Resumen Ejecutivo 5

1 CONTEXTO DE MERCADO 6

2 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: INVERSIÓN NECESARIA EN SUDÁFRICA 8

2.1 Red de carreteras 9

2.1.1 Proyectos 10

2.2 Red ferroviaria 11

2.2.1 Transporte de mercancías 11

2.2.2 Transporte de pasajeros 14

2.2.3 Proyectos 15

2.3 Red portuaria 17

2.4 Red Aeroportuaria 18

2.4.1 Proyectos 19

2.5 Hubs Logísticos 20

2.5.1 Plataforma logística en el aeropuerto de Durban: Dube Tradeport 20

2.5.2 Futuros Hubs Logísticos 21

2.6 Inversión prevista total 23

3 POLÍTICAS Y MARCO LEGAL 24

3.1 Documentos de referencia 24

3.1.1 The “New Growth Path” 24

3.1.2 NATMAP 2005-2050 24

3.2 PPP (Public Private Partnership) 24

3.2.1 Intención de utilizar PPP’s 25

4 FINANCIACIÓN DE PROYECTOS 27

4.1 Gobierno español 27

4.2 Gobierno sudafricano 28

4.2.1 Incentivos Fiscales 30

4.2.2 Programas especiales 30

4.3 Financiación Multilateral 30

4.3.1 Banco Europeo de Inversiones (BEI) 30

4.3.2 Banco Africano de Desarrollo 30

4.3.3 DBSA (Development Bank of Southern Africa) 31

5 CONCLUSIONES:OPORTUNIDADES, AMENAZAS E INICIATIVA PRIVADA EN EL MERCADO 32

5.1 Oportunidades 32

5.2 Amenazas 32

5.3 Promoción desde la Oficina Comercial de España en Johannesburgo 33

5.3.1 Programa SASI 33

6 ANEXOS 34

6.1 Anexo 1 : Lista de proyectos expuestos en la Conferencia de Inversores Internacionales de Ciudad del Cabo en el mes de Junio 34

6.2 Anexo 2: Enlaces para seguimiento de licitaciones en Sudáfrica 35

6.3 Anexo 3: Mapa con las principales zonas económicas del país y sus conexiones terrestres actuales. 37

6.4 Anexo 4: Modos de transporte urbano empleados en Sudáfrica 38

6.5 Anexo 5: Experiencias previas españolas en el país 39

6.6 Anexo 6: Ferias y publicaciones del sector 40

RESUMEN EJECUTIVO

Sudáfrica se encuentra en plena renovación de su infraestructura de transporte. Para afrontar los retos de desarrollo futuro del país son necesarias remodelaciones y nuevas inversiones en una infraestructura de transporte que no ha sido renovada en profundidad desde finales de la década de los ochenta.

El ministerio de transporte, dentro de los presupuestos del estado para 2011, firmó una partida de 1.030 €M para este propósito y se espera un gasto superior y similar para los ejercicios venideros.

Principalmente, las inversiones se centraran en el sector ferroviario y en el transporte por carretera, sin dejar de lado los sistemas intermodales de mercancías que requerirán nuevas inversiones en el sector marítimo, tal y como se puede apreciar en el cuadro siguiente:

Subsector	Millones de euros
RED DE CARRETERAS	11.600
RED FERROVIARIA	21.450
RED PORTUARIA	2.060
RED AEROPORTUARIA	2.150
HUBS LOGISTICOS	8.000
TOTAL	45.260

Inversiones previstas en infraestructura de transporte para el periodo 2011-2015

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Transporte

El gobierno sudafricano está dispuesto a llevar a cabo un ambicioso plan de proyectos estratégicos en el sector tal y como se anunció en Junio 2011 durante la conferencia internacional de inversores de Ciudad del Cabo, organizada por el ministerio de transportes sudafricano y las empresas estatales. Es por ello que, dado el alto grado de especialización de las empresas españolas en los diversos subsectores, que engloban la infraestructura de transporte y su equipamiento, habrá una serie de oportunidades de contratación e inversión interesantes para las empresas españolas, a saber:

- Proyectos en régimen PPP para la construcción o ampliación de nuevos trazados de carreteras y de ferrocarril
- Construcción y explotación en régimen concesional de autopistas de peaje
- Renovación de la flota de material rodante ferroviario y la modernización de los sistemas de señalización y ticketing
- Ampliación y nueva construcción de terminales de carga de contenedores, tanto marítimos como puertos secos
- Explotación y gestión de aeropuertos

En el siguiente documento se tratará de dar una visión global de la situación de los diferentes subsectores, así como el estado de los nuevos proyectos y las posibilidades de financiación que el mercado ofrece para los mismos.

1 CONTEXTO DE MERCADO

Sudáfrica, el último de los países emergentes en incorporarse al selecto grupo BRICS, se encuentra en plena renovación de su infraestructura de transporte. El ministerio de transporte dentro de los presupuestos del estado para 2011, obtuvo una partida de 1.030 €M[1] para este propósito. La información básica se encuentra en el documento guía para el desarrollo del país, conocido como "New Growth Path", en el plan nacional de transporte 2005-2050 NATMAP (750.000 €M estimados en los próximos 45 años) que se encuentra bajo revisión, y en los planes de inversiones estratégicos de las empresas paraestatales de transporte y gestión de infraestructuras: SANRAL, ACSA, PRASA y TRANSNET.

En materia de transporte y comunicaciones, Sudáfrica cuenta con una aceptable infraestructura local y una buena red de conexiones, tanto con los países de la zona, como con los principales mercados internacionales. El país presenta el mayor desarrollo en infraestructuras de transporte de toda África sub-sahariana. Dispone de 73.506km. de carreteras asfaltadas (60km por 1000km2 de superficie), así como 20.872km de líneas de ferrocarril. Sin embargo, dada la importancia que tienen las infraestructuras sudafricanas en el desarrollo económico de la región, estas precisan de prontas mejoras para no estrangular el desarrollo del país.

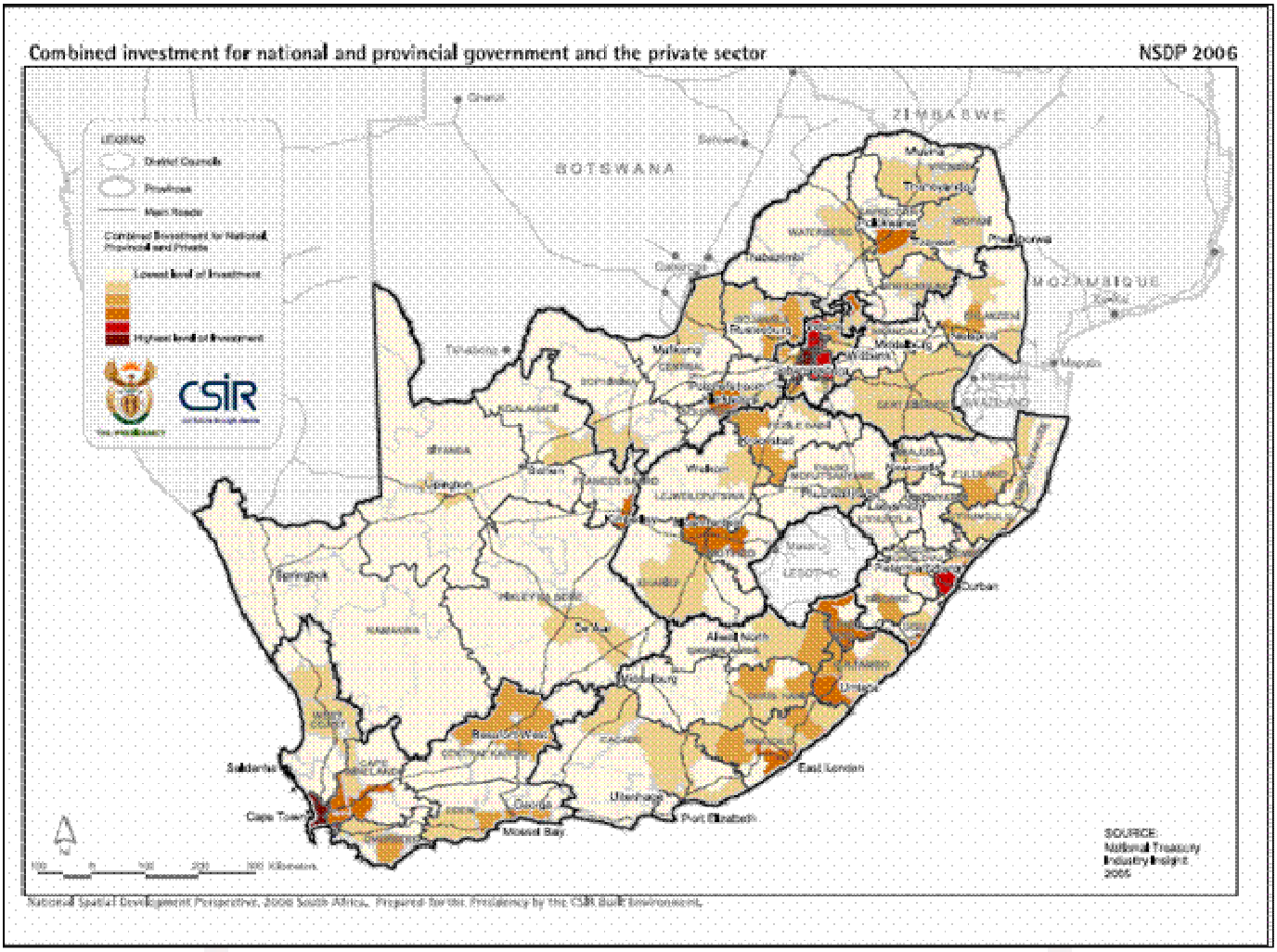
Es por este motivo, que el gobierno está realizando importantes inversiones, y existen más proyectadas para los próximos años. Las infraestructuras de transporte siempre han recibido más inversiones que el resto de infraestructuras públicas, el sector de infraestructura de transporte seguirá recibiendo un alto porcentaje, 37% del total de las inversiones públicas nacionales, según fuentes oficiales.

El tamaño del país hace que un sistema de transporte eficiente sea esencial para el movimiento de personas y mercancías en el interior. Del mismo modo, es necesario mejorar la capacidad y eficiencia de los puertos y aeropuertos que ofrecen conexiones internacionales.

Por los motivos expuestos, estas son las dos grandes necesidades a paliar con los programas de inversiones actuales (i) el transporte de pasajeros en metrópolis urbanas e interciudad con sistemas de transporte integrados y (ii) el transporte de mercancías desde las zonas de importancia económica interiores, hacía las salidas al exterior, marítimas y aéreas.

[1] Tipo de cambio utilizado 10R/€ a modo de facilitar los cálculos. El tipo para Junio 2011: 9,85R/€

El gobierno es consciente de que para materializar proyectos de tal magnitud, necesita de apoyo internacional tanto técnico como financiero, es por ello, que ya han sido varias las conferencias organizadas por las autoridades para divulgar sus planes de inversión. Un buen ejemplo de ello es la INTERNATIONAL TRANSPORT INVESTORS CONFERENCE que ha tenido lugar en Ciudad del Cabo durante el mes de Junio, en la que se han presentado los principales proyectos de inversión pública en el sector.



Inversiones previstas en infraestructura de transporte 2005-2045

Fuente: Ministerio de transporte

2. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: INVERSIÓN NECESARIA EN SUDÁFRICA

Sudáfrica posee 754.600km de carreteras, el 16% son pavimentadas y el 84% son sin pavimentos. Según un informe de la Comisión Financiera y Fiscal del parlamento sudafricano, en 1998 el 28% de la red de carreteras nacionales tenía más de 25 años, mientras que en 2007 este porcentaje era del 60%. El crecimiento de los nudos de autopistas de peajes es un hecho en la última década.

En cuanto al ferrocarril, el país cuenta con 20.872km de vías férreas, siendo la mayor red ferroviaria de África. De ellos, 8.931km son electrificados. Esta red ofrece conexiones con los países vecinos. En la actualidad el 40% del comercio internacional de los restantes países miembros de la Southern Africa Development Community (SADC) hace uso de las infraestructuras de transporte de Sudáfrica.

Los mayores puertos de Sudáfrica son Cape Town, Port Elizabeth, East London, Durban(mayor tráfico de contenedores de África, y noveno del mundo) , Saldanha Bay y Richards Bay (mayor puerto de materias primas minerales del mundo). Se espera crecimiento en todos ellos, en torno a un 1,5% para 2011 según fuentes consultoras independientes.

Los principales aeropuertos son OR Tambo en Johannesburgo, King Shaka en Durban y el Aeropuerto Internacional de Cape Town. Existen aeropuertos nacionales en las principales ciudades.

Las principales zonas económicas del país necesitan de una red de transporte eficiente y moderna para responder al crecimiento del país [2].

[2] Anexo 3: Principales zonas económicas del país y sus conexiones

2.1 RED DE CARRETERAS

El gobierno es el responsable general sobre las carreteras nacionales, siendo la sociedad estatal SANRAL (South African National Roads Agency Limited) la competente en materia de construcción de nuevas carreteras y su mantenimiento. Además de la red convencional, las carreteras de peaje cubren alrededor de 3.120 km de los cuales 1.832 están gestionados por SANRAL y el resto por compañías privadas. En la actualidad, existen varios proyectos de nueva construcción y remodelación de las mismas, el más importante de ellos es el Gauteng Freeway Improvement Project.

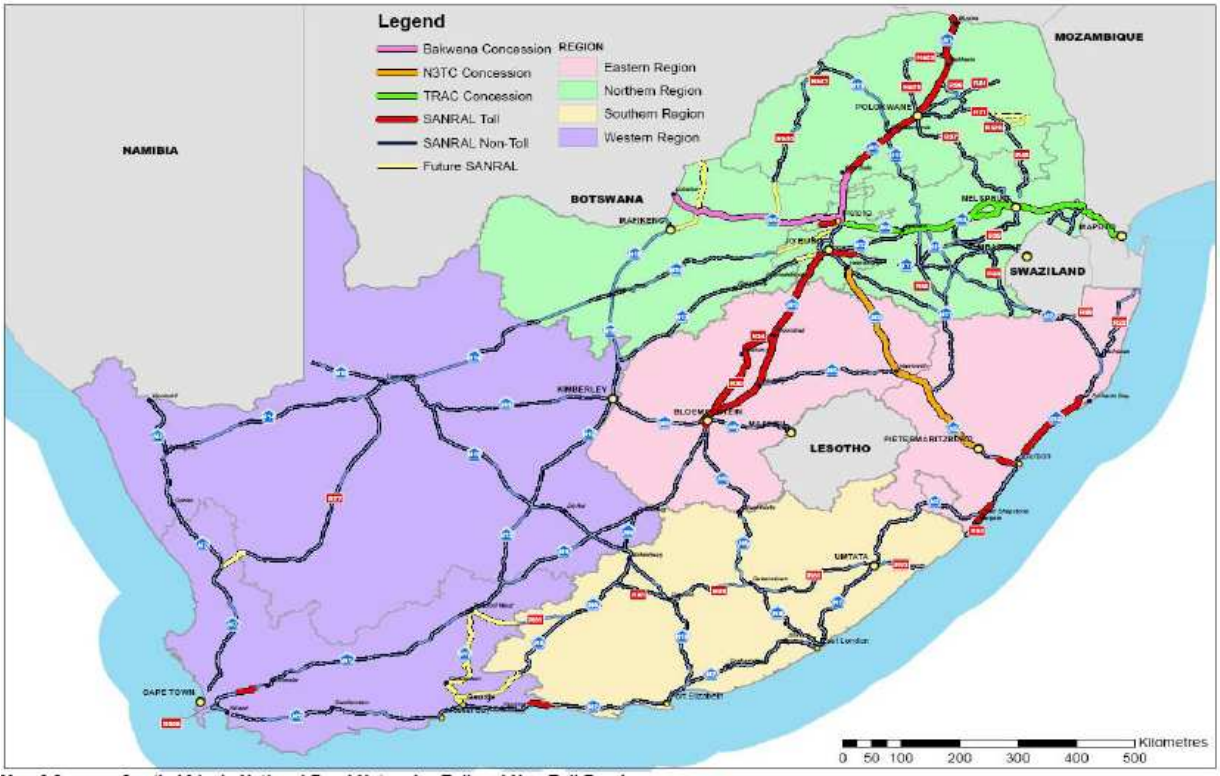
Table 6.6: VCI of the SANRAL Road Network (2007)

Very Good	Good	Fair	Poor	Very Poor	Total
486	1,864	9,343	3,564	940	**16,197**
3%	12%	58%	22%	6%	**100%**

Estado de las carreteras del país

Fuente: Ministerio de Transporte NATMAP 2010

Sin embargo, aproximadamente la mitad de la red de carreteras continúan sin asfaltar en las áreas rurales y el sistema sufre en demasía por las condiciones climatológicas adversas. SANRAL es la encargada de realizar el mantenimiento, reparación y mejora de dichas carreteras, superando los 25 años de antigüedad la mayoría de ellas. Las carreteras controladas por los gobiernos regionales no presentan un estado mejor y la difusa línea sobre que organismo posee la responsabilidad de los trazados repercute negativamente en el proceso de mejora de las infraestructuras.



Map 6.2: South Africa's National Road Network – Toll and Non-Toll Roads
(Source: SANRAL)

Autopistas de la región - Fuente: Ministerio de Transporte NATMAP 2010

Al problema de la obsolescencia de los trazados se une el fuerte desgaste que sufren estos por el intenso tráfico rodado de mercancías en todo el país, especialmente en los corredores hacía los principales puertos. Este hecho conlleva una inversión alta en mantenimiento, favoreciendo las soluciones de transporte multimodal, sobretodo la combinación de está con el ferrocarril. Este último se ha convertido en el sector prioritario, según la última revisión del documento maestro, NATMAP.

2.1.1 Proyectos

Se encuentran presupuestados 11.600 €M para las mejoras necesarias y nuevos proyectos de los próximos años, entre los que se encuentran los siguientes:

Proyecto / Región	Descripción	Inversión
R72/N2 Toll Road	Autopista de peaje en la región del Eastern Cape, 300 Km. aprox.	535 €M Régimen: Por determinar
Corredor de Maputo /Limpopo	Habilitación y creación de instalaciones para el transporte de mercancías rodantes, ampliación de los trazados existentes para vehículos lentos. Este corredor da una salida alternativa al mar, Maputo, a la industria instalada en la región de Gauteng.	5.000 €M Régimen: Concesión y PPP's
N2 Wildcoast	560 Km. a lo largo de la costa sur-oeste del país.	1.000 €M Régimen: Concesión BOT Periodo: 30 años
Gauteng Freeway Improvement Project (GFIP) and Open Road Tolling	Instalación peajes y mejora de las autopistas de Gauteng.	2.900 €M Régimen: Por determinar
R300 Ring Road	Autopista de circunvalación alrededor de Ciudad del Cabo	450 €M Régimen: Concesión BOT Periodo:30 años
Wild Coast Meander	Carretera asfaltada de 240km. en la región del Eastern Cape	135 €M Régimen: PPP BOT
N1/N2 Winelands Concession Project	104 Km. de autopista de peaje alrededor de Ciudad del Cabo	1.000 €M Régimen: Concesional Periodo: 30 años

Por otro lado, el sistema de autobuses, tanto de largo recorrido como urbanos de línea, requiere mejoras en su flota y funcionamiento, ya que, comparativamente con otros medios de transporte, presenta un volumen escaso de pasajeros y unas líneas poco regulares. Si bien es cierto que, con motivo de la copa del mundo FIFA 2010, se invirtió en nuevas y renovadas flotas, estas siguen siendo insuficientes y presentan grandes problemas de ineficiencia. Además, las flotas minibuses privados– regulados y no regulados – aún acaparan el grueso de desplazamientos en las áreas urbanas, siendo la tasa de viajeros de autobuses en las urbes de un 17%, únicamente, frente a un 30% - 65% (dependiendo de la ciudad) de los minibuses[3]. Del mismo modo, la coordinación en áreas urbanas del transporte de trenes ligeros y autobuses es prácticamente inexistente, es por esto, que existen proyectos de ámbito regional en las grandes metrópolis para desarrollar IRT (Integrated Rapid Transport Systems) como es el caso de Ciudad del Cabo.

2.2 RED FERROVIARIA

La red ferroviaria, controlada y gestionada indirectamente por el ministerio a través de empresas públicas, está compuesta de 20.872 km. de los cuales 8.931 km. están electrificados. Aproximadamente el 15% del transporte de mercancías se realiza a través de este medio, siendo especialmente importante para los sectores: minero, industrial, agricultura y de automoción. El transporte de pasajeros aún se encuentra lejos de ser la primera opción para los ciudadanos a la hora de desplazarse.

La red ferroviaria sudafricana está gestionada por dos entes públicos TRANSNET Y PRASA.

2.2.1 Transporte de mercancías

TRANSNET es la empresa pública que controla el transporte ferroviario de carga, oleoductos y principales puertos del país. Entre sus diferentes divisiones existen dos dedicadas exclusivamente al subsector ferroviario, estas son;

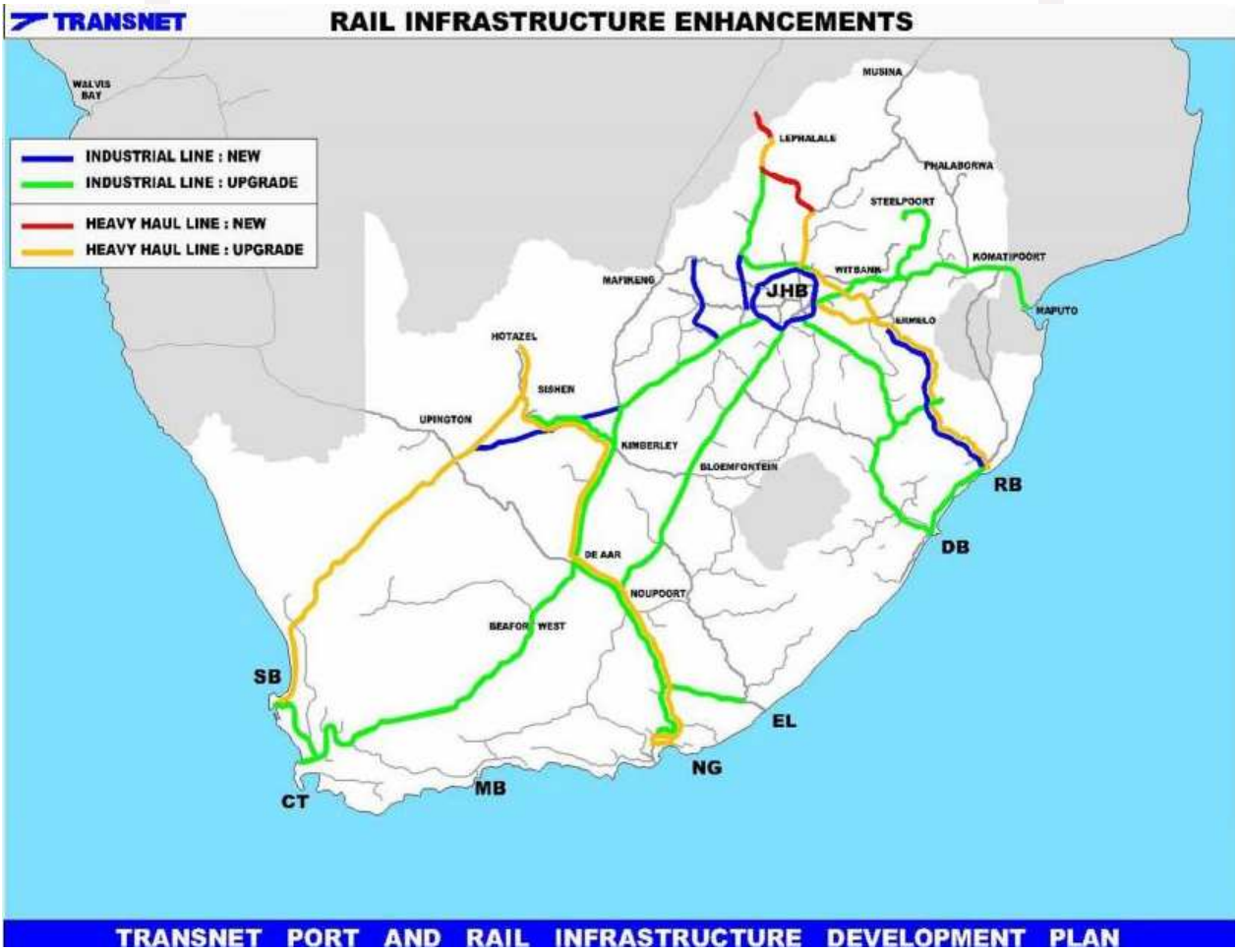
- TRANSNET FREIGHT RAIL: dedicada al transporte de mercancías y a la gestión de las terminales de carga ferroviarias.
- TRANSNET RAIL ENGINEERING: dedicada a la reparación y mantenimiento de la flota así como de sus mejoras.

Sudáfrica posee un tercio del total de líneas ferroviarias del continente africano, lo que le sitúa, no solo como el país con una red más extensa, sino que convierte a la región del Sur de África en la más interconectada por este medio de transporte, permitiendo el desarrollo integrado de la región. El operador estatal TRANSNET es el responsable únicamente del 10% del PIB transportable. El sector ferroviario ha perdido peso en los últimos años en beneficio del transporte por carretera, debido a la falta de inversión en la modernización de sus líneas. Su objetivo a corto plazo es alcanzar el 20% del PIB transportable, y aumentar su beneficio hasta los 4.000 €M, actualmente es únicamente de 1.500 millones. Para alcanzar este objetivo ha sido proyectada la línea Limpopo-Durban (norte-sur) que concentra más del 60% del tráfico de mercancías, conectando el principal centro económico del país (región de Gauteng - Johannesburgo) con el puerto de Durban. Las ventajas de potenciar el transporte por ferrocarril son claras en cuestiones de eficiencia energética, hasta cinco veces más eficiente que el transporte por carretera. Son claros los beneficios que un mejor funcionamiento de la red de carreteras tendría, al abaratar su mantenimien-

[3] Anexo 4: Distribución del transporte urbano en el país

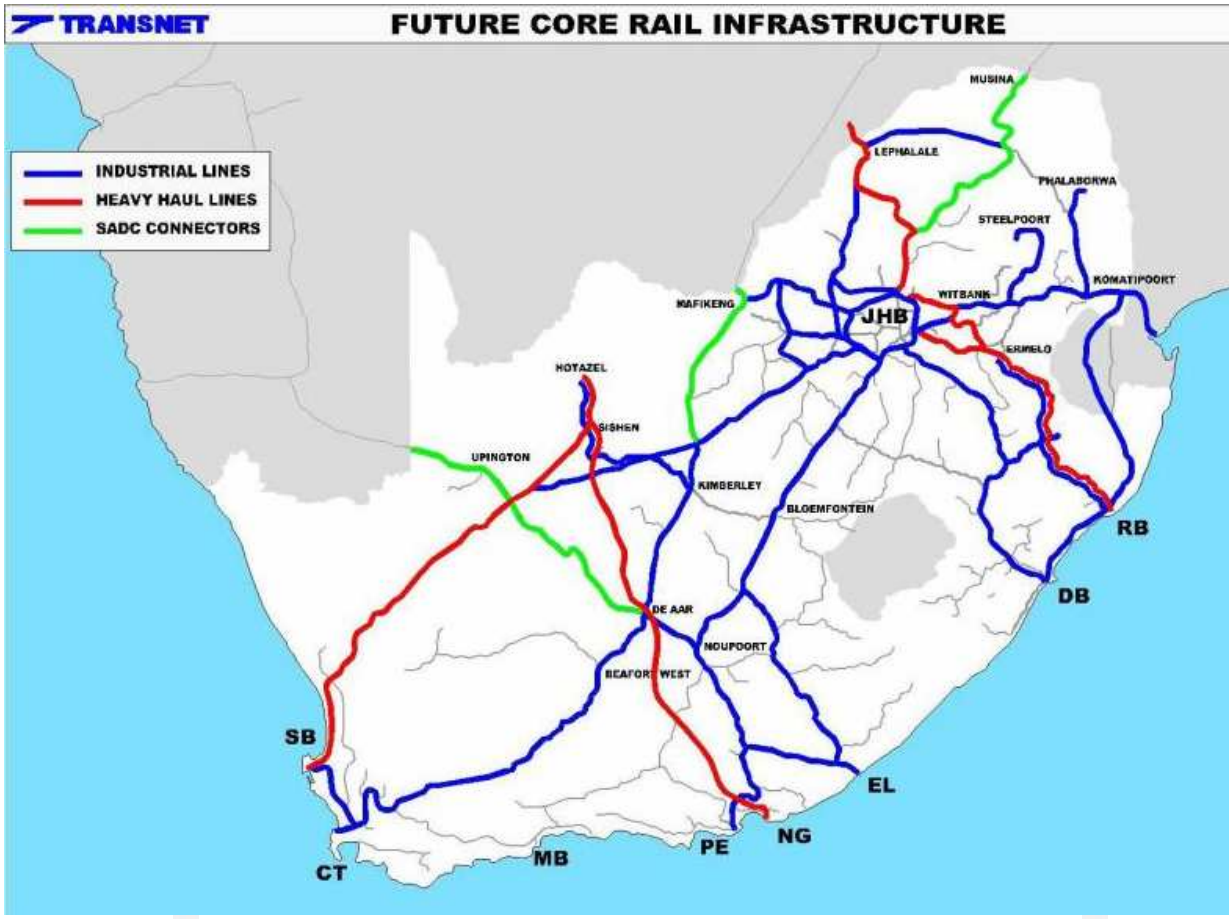
to, al desviar parte del tráfico rodado por ferrocarril. Sin embargo, en los últimos años TRANSNET ha tratado erróneamente de aumentar su beneficio incrementando sus tarifas, lo que ha desincentivado el tráfico ferroviario a favor de las carreteras.

Afortunadamente, el gobierno y TRANSNET están decididos a invertir en el sector. Como hemos comentado anteriormente existen 10.000 €M presupuestados para conseguir el objetivo de modernizar las infraestructuras ferroviarias, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros. Entre los proyectos más importantes destacamos el proyecto de velocidad alta Johannesburgo- Durban que se desarrollará como PPP. Existe también un proyecto liderado por TRANSNET para la construcción de una línea ferroviaria de contenedores hasta el puerto de Durban. La ampliación de las líneas para el transporte de mineral : carbón y hierro están también proyectadas. La compañía ha anunciado planes para abrir los 7300 kilómetros de líneas de su filial, ofreciendo otorgar concesiones privadas, que operarán las líneas durante un período a largo plazo.



Principales líneas de transporte de mercancías - Fuente: Ministerio de transporte, NATMAP 2010

El gobierno sudafricano prevé invertir más de R14,5 mil millones (1.450 €M) en el desarrollo de Integrated Rapid Public Transport Networks (IRPTNs), mejorarando la poca coordinación existente entre los operadores PRASA y TRANSNET, así como la creación de sistemas de transporte multimodales(de pasajeros: autobuses+ferrocarril y mercancías: carretera+ ferrocarril).



Red ferroviaria de mercancías planificada para la próxima década

Fuente: Ministerio de transporte NATMAP 2010 revisión

2.2.2 Transporte de pasajeros

Por otro lado, **PRASA** es la empresa pública de transporte de pasajeros (ferrocarril y autobús) del país. PRASA ha presentado varios planes para encarar los grandes proyectos ferroviarios que Sudáfrica necesita con urgencia. Entre estos, destacan la ampliación de la incipiente alta velocidad sudafricana, así como, los proyectos de sistemas de transporte masivo urbano en las grandes ciudades.

El pasado 5 de abril PRASA, celebró un encuentro con potenciales fabricantes de material rodante ferroviario y entidades financieras internacionales. El objetivo de este encuentro era llevar a cabo una primera toma de contacto de cara a la ejecución de un ambicioso plan de renovación de la flota ferroviaria del país durante los próximos 18 años, con inversiones aproximadas de 10.000 €M.

Al evento acudieron un total de 354 empresas entre ingenierias,fabricantes y financieras, convocadas para ayudar al gobierno a ejecutar este ambicioso plan, el cual no se encuentra en disposición de abordarlo en solitario. El proyecto prevé la creación de más de 100.000 puestos de trabajo durante los próximos 18 años, a través de la localización de los fabricantes de la nueva flota en el país, condición para ser elegible por la agencia estatal PRASA como beneficiario de estos contratos de suministro y mantenimiento.

La necesidad de renovación de la flota sudafricana es evidente, según reconocieron los ponentes del ministerio de transporte, hasta un 51% de la misma se encuentra en estado de obsolescencia. Se estima que se deberán adquirir un total 8.600 nuevos vehículos, entre locomotoras y vagones, abasteciendo el transporte metropolitano y las rutas de larga distancia. Además, deberán producirse mejoras en la señalización del trazado ferroviario, adaptar los sistemas de gestión y ticketing a las nuevas tecnologías y mejorar la calidad y servicio de las estaciones actuales.

En los pasados presupuestos del estado, el gobierno destinó 3.000 €M a PRASA para los próximos tres años. En la fase inicial se invertirán 2.000 millones en la renovación de la flota rodante y sus infraestructuras. Las principales condiciones que deben cumplir las empresas privadas para ser beneficiarios de dichos contratos de suministro son principalmente cuatro:

- Creación de puestos de empleo directos e indirectos con la localización de la producción en el país, un 65% del componente debe ser local o fabricado localmente.
- Cumplimiento de las directrices del BBBEE (Broad Based Black Economic Empowerment)
- Creación de programas que fomenten la formación de jóvenes profesionales sudafricanos en el ámbito ferroviario
- Uso de una tecnología ferroviaria compatible con la actual red sudafricana

En marzo de 2012 se abrirá el proceso licitatorio, que quedará cerrado en agosto del mismo año, cuando se anunciarán las empresas beneficiarias del contrato de suministro a PRASA.

Este programa es uno de los dos grandes proyectos que el gobierno pretende poner en marcha en materia ferroviaria. Actualmente, se están ultimando los detalles para formalizar los proyectos[4] que se han dado a conocer en detalle en la INTERNATIONAL TRANSPORT INVESTORS CONFERENCE del pasado mes de Junio, y que incluimos en el punto siguiente.

[4] Anexo 1: Listado de próximos proyectos

En el ámbito regional, la provincia de Western Cape tiene entre sus proyectos la inversión en sistemas de trenes de cercanías en el área metropolitana de Cape Town con el objetivo de interconectar sus suburbios con los centros de actividad. El éxito de este sistema de transporte ferroviario es significativo. Hasta el momento en la región absorbe el 30% del volumen de pasajeros, considerablemente mayor que en el resto del país donde apenas alcanza el 15% del total de pasajeros urbanos.

Podemos concluir que la red ferroviaria va a recibir grandes inversiones de mejora y ampliación. La **creación y mejora de los existentes corredores ferroviarios para el tráfico de mercancías** hacía los principales puertos del país y la **creación de sistemas de transportes masivos de pasajeros** son prioritarios para el ministerio de transporte. Para todo ello es necesaria la modernización de la flota, así como nuevas inversiones en infraestructura. Ciertamente, el gobierno sudafricano es consciente de que el desarrollo del sector de infraestructura es clave para continuar su desarrollo económico continuado y sostenible.

2.2.3 Proyectos

Los principales proyectos en el subsector son:

Proyecto / Región	Descripción	Inversión
New Commuter Coaches	Renovación y nueva compra de material rodante para transporte de pasajeros en áreas urbanas. PRASA	8.600 €M Régimen: Por determinar, presumiblemente PPP.
Shosholoza Meyl New Coaches/Locomotives	Renovación y nueva compra de material rodante para transporte de pasajeros larga distancia. PRASA	1.100 €M Régimen: Por determinar, presumiblemente PPP.
Iron ore line capacity expansion	Expansión de las líneas ferroviarias para el transporte de mineral de hierro a los principales puertos.TRANSNET	2.500 €M Régimen: Por determinar,
Manganese Capacity expansion	Expansión de las líneas ferroviarias para el transporte de mineral a los principales puertos. TRANSNET	2.000 €M Régimen: Por determinar.
Coal line capacity expansion	Expansión de las líneas ferroviarias para el transporte de mineral a los principales puertos. TRANSNET	3.700 €M Régimen: Por determinar.
Rolling Stock Adquisition Programme	Renovación y nueva compra de materia rodante tanto para transporte de pasajeros como de mercancías. TRANSNET	2.300 €M en la fase inicial. Régimen: PPP

Moloto Corridor	Corredor ferroviario entre Gauteng y Mpumalanga. TRANSNET	800 €M Régimen: PPP
Alta Velocidad Sudafricana	Alta velocidad sudafricana. Johannesburgo-Durban. TRANSNET –PRASA – DOT	Aun no existe estudio de viabilidad; 10.000 €M aprox. Existiran PPP's y DBOT.
Cape Town Rail Link	Conexión urbana entre el centro de negocios de Ciudad del Cabo y su aeropuerto. PRASA	350 €M Régimen: PPP

2.3 RED PORTUARIA

Los puertos comerciales desempeñan un papel crucial en el transporte, la logística y el desarrollo socio-económico de Sudáfrica. Alrededor del 98% de las exportaciones de Sudáfrica se realizan por vía marítima. **TRANSNET** (a través de sus filiales portuarias) es la entidad propietaria y gestora de los principales puertos de Sudáfrica: Richards Bay, Durban, East London, Port Elizabeth, Mossel Bay, Ciudad del Cabo, Saldanha y Ngqura.

Puertos principalmente mineros	Ambas actividades	Puertos principalmente de contenedores
Richards Bay (carbón y otros)	East London	Durban
Saldanha Bay (mineral hierro)	Port Elizabeth	Cape Town

Principales puertos y principal actividad

Fuente: Freight Transport Sector 2011 , BMI (Business Monitor International)

El tráfico de estos puertos aumentó un 2% en el ejercicio de 2010. Está previsto un aumento de un 1% para el próximo año. Estas previsiones, en el caso de los puertos mineros vienen ligadas a la creciente y continua demanda de hierro y carbón por parte de los dos gigantes asiáticos, India y China. No en vano Richard's Bay es el mayor puerto del mundo de carga mineral, especialmente carbón, con 79,4 millones de toneladas anuales y un incremento previsto del 1,24% para 2011. Se prevé que continúe en aumento, las últimas previsiones del BMI sitúan a las exportaciones de carbón sudafricanas a China con un aumento del 60% en 2011. En cuanto al tráfico de contenedores, el puerto de Durban es el líder indiscutible, alcanzando su record en el pasado mes de noviembre, 266.549 TEU's mensuales, dando muestras de un crecimiento palpable en el incremento de su actividad. Este incremento continuado de tráfico a ocasionado problemas de congestión en el puerto, principal motivo por el cual urge su expansión.

El crecimiento potencial de las actividades portuarias en el país ha derivado en que el gobierno continúe con su plan para la ampliación en todos sus puertos. Así mismo no solo se pretende mejorar en materia de capacidad, sino también en eficiencia. En el caso del puerto de Cape Town, gracias a su doble ciclo en la carga de contenedores ha mejorado hasta un 41% en este apartado. Un buen ejemplo de esto son los excelentes resultados económicos de los principales operadores marítimos Safmarine, Unicorn y Grindrod, los cuales se han beneficiado del crecimiento del comercio exterior sudafricano. Grindrod, por citar un ejemplo ha visto aumentar su beneficio en un 870% desde 2005.

Estos grandes operadores ofrecen servicios de transporte multimodal conectando los principales núcleos industriales y mineros con el mar. Uno de los objetivos estratégicos del ministerio de transportes.

Sin embargo, pese a la buena salud de los puertos sudafricanos, también se ha invertido en proyectos que no están siendo viables económicamente, y que necesitan reconsiderar sus estrategias de posicionamiento, este es el caso de la terminal de Ngqura-Port Elizabeth, muy por debajo de su capacidad y que no está dando aún los resultados esperados.

El puerto de Richards Bay es el mayor en términos de volúmenes de carga. Durante el ejercicio 2008/09 la terminal de carbón de Richards Bay manejó 61,79 millones de tonela-

das de exportación de carbón. Durante el mismo período, el puerto manejó un total de 1 750 buques, con un arqueo bruto de 59 millones de toneladas. La demanda de recursos minerales y energéticos (carbón) por parte de China e India es el principal factor de expansión de este puerto.

El puerto de Saldanha está situado en la costa oeste, y es el más profundo y el mayor puerto natural de Sudáfrica. Tiene la particularidad de tener un ferrocarril conectado directamente a un muelle para facilitar el transporte de hierro.

El puerto de Durban es uno de los más activos de Sudáfrica y tiene la terminal de contenedores más grande del hemisferio sur. Es el puerto más conveniente para el tráfico transfronterizo y la ubicación más adecuada para llegar a la provincia de Gauteng, que representa el 40% del PIB del país.

El puerto de Ciudad del Cabo ocupa una posición estratégica para servir de plataforma para las cargas entre Europa, América, África, Asia y Oceanía. Posee diques secos con todos los servicios y es conocido por sus exportaciones de alimentos congelados.

El puerto de Port Elizabeth, próximo a zonas industrializadas y agrarias, cuenta con instalaciones para el manejo de todas las mercancías a granel, carga general y contenedores.

Finalmente, el puerto de East London está situado en la desembocadura del río Buffalo, en la costa oriental de Sudáfrica, siendo el único puerto fluvial del país.

Los puertos de Saldanha Bay y Cape Town se están posicionando como hubs para aceite y gasolina. Richards Bay era principalmente una terminal de carbón pero actualmente se esta desarrollando como puerto multimodal. Las inversiones que Transnet realizará en los puertos durante los próximos 5 años son: R7.400 millones (750 €M) en Durban, R2.400 millones (240 €M) en Richards Bay, R4.900 millones (490 €M) en East London, R4.500 millones (450 €M) en Cape Town y R1.300 millones (130 €M) en Saldanha Bay.

2.4 RED AEROPORTUARIA

La compañía pública ACSA (Airports Company of South Africa) posee y opera los diez aeropuertos principales de Sudáfrica, entre ellos los tres aeropuertos internacionales principales: Johannesburgo, Ciudad del Cabo y Durban. También tiene una concesión de 35 años para operar el aeropuerto de Pilanesberg, cerca de Sun City en el noroeste del país. Los otros seis aeropuertos son el de Bloemfontein, Port Elizabeth, East London, George, Kimberley y Upington.

El tráfico de pasajeros en Sudáfrica es de más de 32 millones de pasajeros al año y ACSA llevará a cabo proyectos de desarrollo y mejora de infraestructuras por 20.000 millones de rands (unos 2.000 €M) especialmente en los aeropuertos internacionales de Durban y Ciudad del Cabo.

En la conferencia de inversores celebrada en Ciudad del Cabo en el pasado mes de Junio se presentó el proyecto de remodelación del aeropuerto de la ciudad de Mthata.

2.4.1 Proyectos

Proyecto / Región	Descripción	Inversión
Mthata Airport	Remodelación total del aeropuerto de Mthata para que pueda absorber el tráfico de la región.	5 €M Régimen: PPP

Map 4.13: Major Airports in South Africa

Principales aeropuertos del país

Fuente: Ministerio de Transportes

2.5 HUBS LOGÍSTICOS

El desarrollo de un hub internacional aéreo en el hemisferio sur, alcanzando los estándares máximos de eficiencia e innovación, es el principal objetivo de este subsector dentro del transporte de mercancías. TRANSNET ha reconocido la necesidad de modernizar toda su infraestructura de transporte intermodal, así como sus materiales y equipos para poder competir a nivel mundial. La inversión presupuestada para llevar a cabo dicho propósito alcanza los 80.000 millones de rands (Aprox. 8.000 €M). Además, dicho crecimiento, tal y como ha transmitido en varias ocasiones el gobierno sudafricano, requiere de inversión privada, motivo por el cual se está potenciando la creación de PPP (Private-Public Partnership). La combinación de aire, tierra y mar a la hora de crear un sistema multimodal requiere de una coordinación y mejora de las infraestructuras actuales y es de vital importancia para el desarrollo de Sudáfrica.

2.5.1 Plataforma logística en el aeropuerto de Durban: Dube Tradeport

El proyecto del Dube TradePort, ampliación del aeropuerto internacional de Durban King Shaka – en Kwazulu Natal-, es una infraestructura logística de importancia estratégica en los planes de gobierno sudafricano, para continuar impulsando el desarrollo de su economía, especialmente en la citada región suroriental.

Los principales objetivos de esta plataforma logística son:

- La implementación de nuevos servicios aéreos intercontinentales.
- Apoyo y facilitación de nuevas cadenas de valor en las exportaciones sudafricanas, incluyendo a sectores de mayor valor añadido.
- Apoyo y fortalecimiento de los sectores de turismo y bienes perecederos (sector hortofrutícola).
- Establecimiento de una plataforma electrónica de comercio.
- Estímulo de la inversión privada.
- Desde la óptica de los intereses españoles el proyecto podría usarse como plataforma logística, de centro de tratamiento fitosanitario y de procesos industriales principalmente para la industria hortofrutícola.

La Agri-Zone

El Dube TradePort prevé desarrollar una zona para la exportación agrícola, comprendiendo más de 80 hectáreas para este propósito. Dicha zona, estará destinada principalmente al cultivo de productos de alto valor añadido –cultivos florales en invernaderos por ejemplo- y al adecuado almacenamiento y gestión logística del sector hortofrutícola de la región, dedicado fundamentalmente a la exportación.

Esta "zona especial" será muy atractiva para los exportadores hortofrutícolas sudafricanos y el cultivo de productos de valor añadido. Su desarrollo facilitará un impulso definitivo para un sector ya desarrollado en el país. Sector que, además, posee una destacable relación con el sector hortofrutícola español debido a la complementariedad estacional de sus cosechas. Así mismo, se podrán instalar en dicho espacio empresas que envasen y realicen tratamientos para aumentar el plazo perecedero de los productos frescos con destino,

normalmente, al extranjero. La cadena de frío será otros de los sectores a cubrir en estas nuevas instalaciones, así como otros servicios de apoyo, entre los que encontraremos instalaciones de investigación y de logística aérea especializada.

Por ello, entre los potenciales demandantes de espacio en el DubeTradeport encontraremos tanto productores locales focalizados en la exportación de sus productos, como empresas de nivel internacional – de hortofruticultura y otros sectores relacionados en su cadena de valor- con una gran presencia en los mercados globales.

Trade Zone

Así mismo, se llevará a cabo la creación de una zona franca comercial constituida por:

Terminal de carga de productos perecederos – que permitirá la exportación y embarque de este tipo de productos en un tiempo óptimo. Dispone de una capacidad prevista de 100.000 toneladas por año, con posibilidad de ampliación hasta 400.000 toneladas y comprenderá 193.000 metros cuadrados y más de 41 hectáreas de terreno.

Zona comercial de valor añadido – diseñada específicamente para potenciar y facilitar la instalación de empresas que dan un valor añadido a productos semiterminados. Todos los procesos logísticos se realizaran del mismo modo en esta zona que comprenderá 180.000 metros cuadrados y 36 hectáreas de terreno.

Las oportunidades comerciales de esta "Trade zone" se centrarán principalmente en plataformas logísticas en productos de valor añadido, mantenimiento de aeronaves y servicios aeroportuarios, industrias de componentes electrónicos de alto valor añadido, impresión de publicaciones y servicios de embalaje. También se prevé la creación de una plataforma de comercio electrónico.

Ampliación de las terminales

En cuanto al tráfico aéreo, tanto de mercancías como de pasajeros, este se verá aumentado considerablemente con la ampliación del aeropuerto King Shaka-Durban tanto para vuelos nacionales como internacionales , previsión de 7,5 millones de pasajeros para 2015. Tendrá una capacidad inicial para albergar 18 aeronaves, entre ellas, las de la generación A380, de gran tamaño.

Podemos concluir, que dicho proyecto, que estará operativo desde finales de 2011, persigue el ambicioso objetivo de convertirse en un hub logístico y de transporte de mercancías, que en combinación con las ampliaciones del puerto de Durban, deben consolidar a la región como un referente, tanto para África, como para el hemisferio sur. Inversores de diversos sectores pueden encontrar proyectos interesantes a realizar destacando principalmente el hortofrutícola, TIC, y plataformas logísticas.

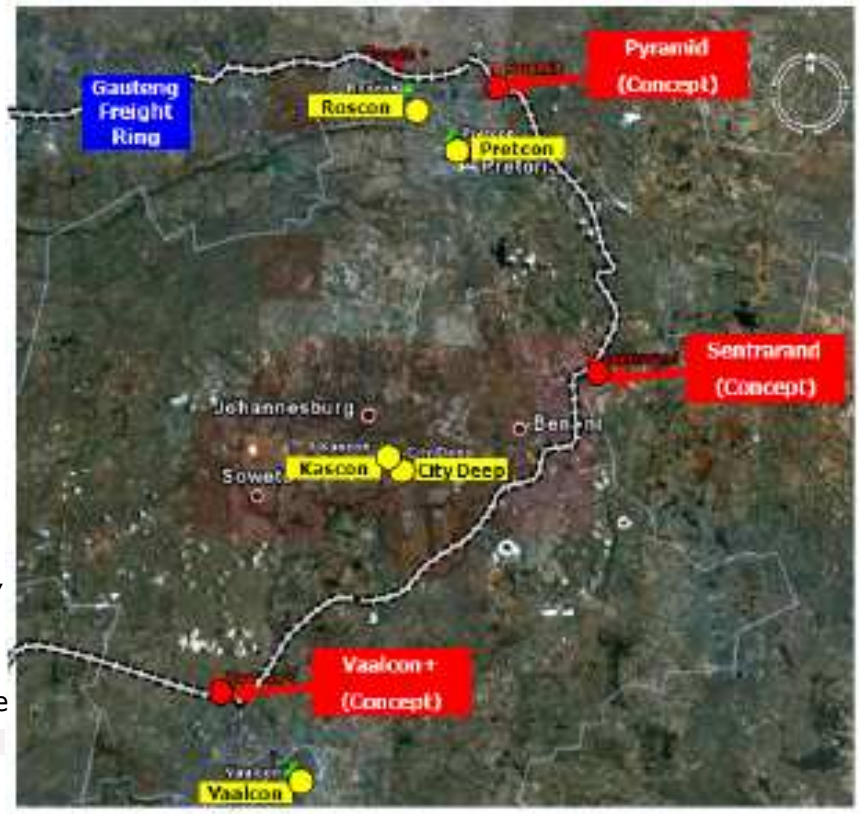
Así mismo, el proyecto posee un potencial importante para las empresas interesadas en los flujos de importación y exportación hortofrutícolas con Sudáfrica, que podrían utilizar dichas instalaciones para disponer en ellas de plantas de tratamiento fitosanitario y de algunos procesos necesarios de industrialización agroalimentaria.

2.5.2 Futuros Hubs Logísticos

Así mismo, también existen proyectados "puertos secos" o centros logísticos –para contenedores- de gran capacidad a lo largo del corredor Durban-Johannesburgo, para dotar de un buen sistema de gestión logística a las mercancías procedentes, no solo de la región de

Gauteng, sino también de la región minera de Limpopo. Los proyectos más importantes en este campo son:

Proyecto / Región	Descripción	Inversión
Dube Trade Port	Facilitada anteriormente	7.500 €M Régimen: Por determinar
Inland Intermodal Facilities	Proyecto de puerto seco y estaciones intermodales de mercancías. Región de Gauteng.	2.100 €M
West Rand Logistics Hub	Desarrollar un hub logístico en la región de Gauteng. Incentivar y aliviar el tráfico de mercancías actuales y potenciar nuevos corredores. Plataforma intermodal integrando ferrocarril y transporte rodado. Terminal de contenedores y puerto seco.	320 €M Régimen: PPP



Proyecto

"Inland intermodal facilities"

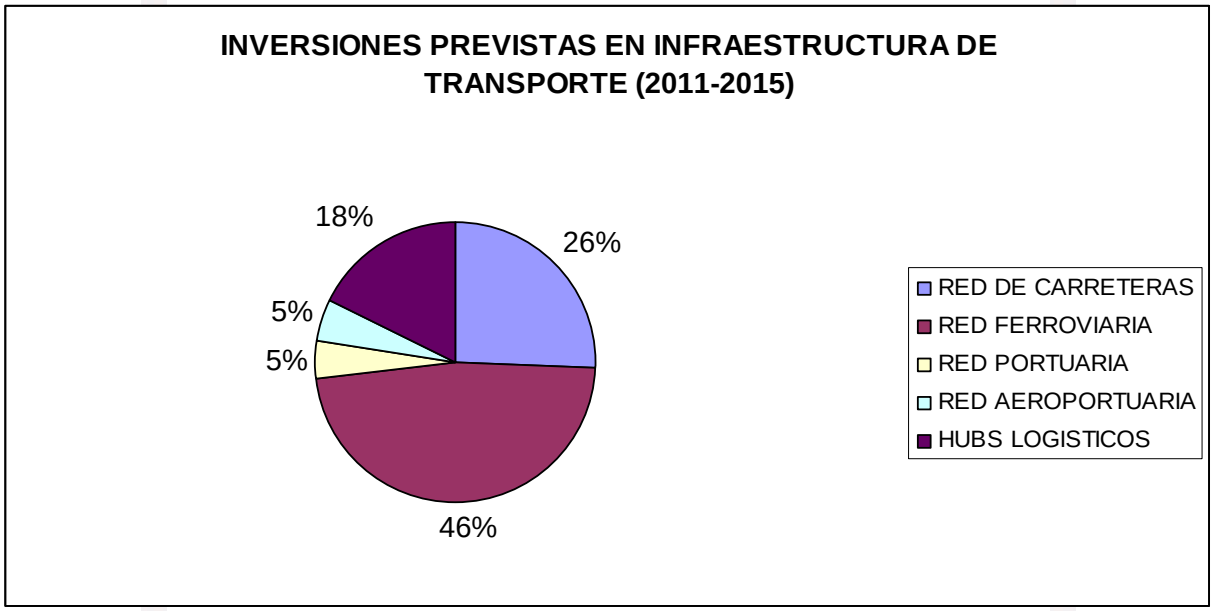
Región de Gauteng

Fuente: Ministerio Transporte

2.6 INVERSIÓN PREVISTA TOTAL

En resumen, y por sectores, las inversiones ha realizar en el perido 2011-2015 previstas son:

Subsector	Millones de euros
RED DE CARRETERAS	11.600
RED FERROVIARIA	21.450
RED PORTUARIA	2.060
RED AEROPORTUARIA	2.150
HUBS LOGISTICOS	8.000
TOTAL	45.260



Inversiones previstas para el periodo 2011-2015

Fuente: Elaboración propia

3 POLÍTICAS Y MARCO LEGAL

3.1 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

3.1.1 The "New Growth Path"

El "New Growth Path" es el documento que marca el desarrollo a mediano y largo plazo de las políticas gubernamentales sudafricanas, esta guía determina cinco ejes para el desarrollo de la economía Sudáfricana, entre ellas el desarrollo de infraestructura de transporte. Los diferentes ministerios sudafricanos utilizan, como guía, estas indicaciones generales a la hora de definir sus políticas sectoriales. El principal objetivo del "New Growth Path", es conseguir un desarrollo estable, continuado y sostenible de la economía sudafricana, tratando de generar empleo y paliar las desigualdades del país al mismo tiempo.

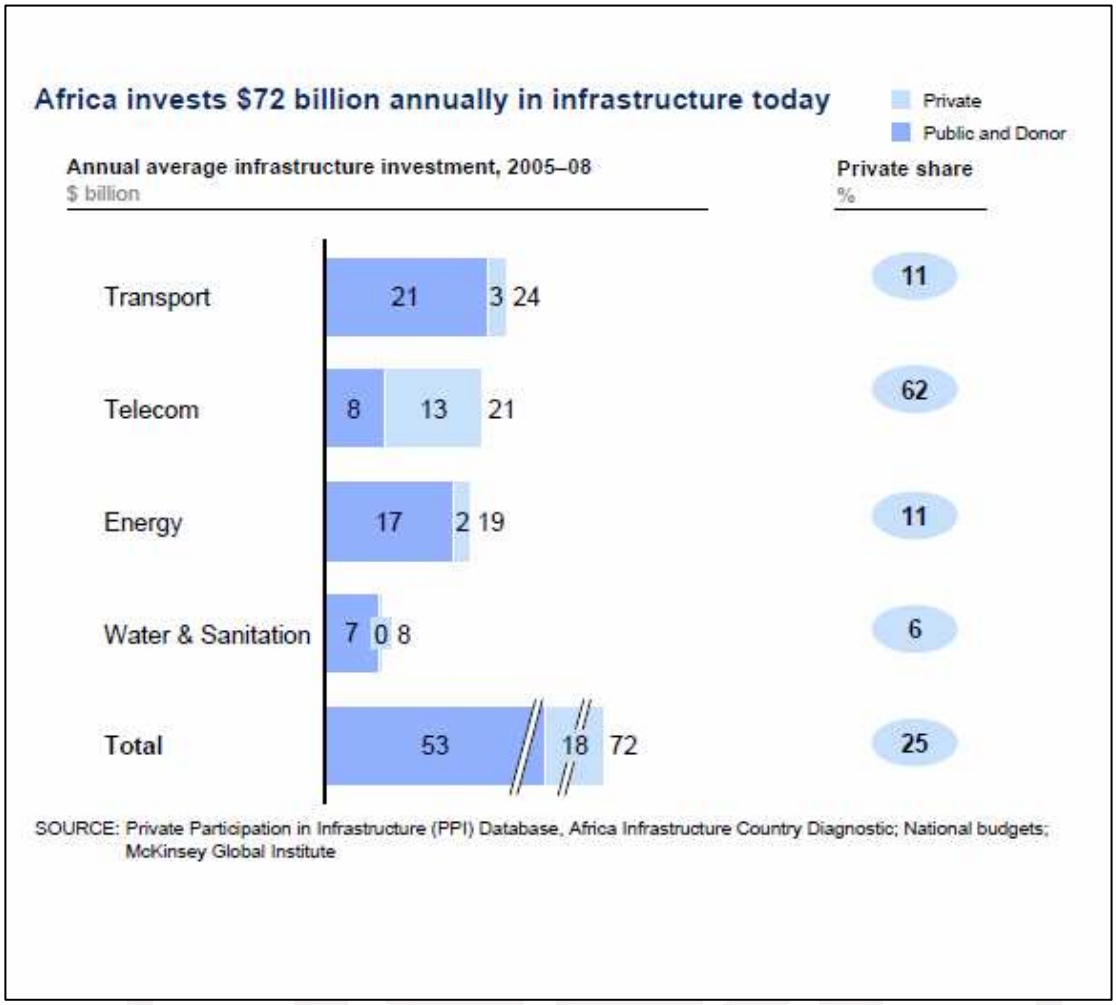
3.1.2 NATMAP 2005-2050

En materia de transporte es el ministerio sectorial el que dicta las pautas a través del documento de planificación NATMAP 2005-2050. Este documento, revisado en 2010, está dedicado a la consecución de una serie de objetivos, entre los que destacan la accesibilidad por parte de la mayoría de la población a un transporte eficiente y seguro, y el desarrollo de corredores multimodales de transporte hacía las principales ciudades. Este documento detecta la problemática explicada en el punto 2.

3.2 PPP (PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP)

Las oportunidades para realizar inversiones en régimen de Partenariado Público Privado (en adelante PPP) en Sudáfrica, como en el África Subsahariana son ya una realidad. El estado sudafricano ha expresado su interés por desarrollar sus infraestructuras de transporte en este régimen de inversión.

Datos estimados, por consultoras internacionales, indican que se invierten anualmente 72.000 millones de dólares en infraestructura en todo el continente, y se espera que esta cifra crezca en más de un 9% en los próximos diez años.



Inversiones previstas en el continente en infraestructura y el peso del componente privado-Fuente:McKinsey Institute

3.2.1 Intención de utilizar PPP's[5]

TRANSNET: En el 2010 el volumen de mercancías transportado por tren aumentó un 5%, situándose en 84 millones de toneladas, y se prevé un aumento de un 3% para 2011. Su nuevo plan estratégico contempla importantes, y necesarias, inversiones de 7.000 €M, aproximadamente, principalmente en renovación de la flota existente y de nuevas infraestructuras de carga. Así mismo, las terminales portacontenedores de algunos puertos, muy especialmente Durban, serán objeto de importantes inversiones, duplicando en 10 años la capacidad de las mismas. TRANSNET ha manifestado su interés público por desarrollar algunas de estas operaciones de inversión en régimen PPP.

Por su parte, **PRASA** parece decidida a embarcarse en proyectos en régimen PPP, para encarar los grandes proyectos ferroviarios que Sudáfrica necesita con urgencia. Entre estos, destacan la ampliación de la incipiente Alta Velocidad Sudafricana, como es el proyecto Johannesburgo-Durban, para el que ya ha sido convocada la llamada pública a "expresiones de interés", así como los proyectos de transporte masivo urbano en las grandes ciudades sudafricanas cuya flota e infraestructuras necesitan ser renovadas.

[5] Anexo 2: Enlaces a las procesos de licitación abiertos por los diferentes organismos paraestatales

Las carreteras del estado son objeto de importantes montantes de inversión, desde hace varios ejercicios, bajo la supervisión de la agencia estatal **SANRAL** (South African Nacional Roads Agency), ascendiendo a 11.600 millones de dólares la cuantía destinada a este propósito. En cuanto al transporte aéreo **SAA,** (South African Airways) continúa liderando el mercado local tratando de reforzar al mismo tiempo su presencia internacional, después de la liberalización del sector a mitad de los años 90. Los planes para la creación de un hub logístico aéreo en la ciudad de Durban son los más significativos del sector en el país. Por su parte, **ACSA** (Autoridad aeroportuaria de Sudáfrica) concesionará la mayor parte de las operaciones de carga y servicios auxiliares pasajeros via licitaciones internacionales, para las que es imprescindible contar con un socio local.

La importancia de contar con un socio local que cumpla con la normativa BEE y ayude a cumplir requisitos de fabricación locales según se indica en la resolución 2/801 y 2/302 del ministerio de economía sudafricano para potenciar la proliferación de industrias locales competitivas a nivel global. Este hecho es decisivo para ser elegido por parte de las autoridades en los diferentes proyectos. Existen grandes empresas sudafricanas en el sector de la construcción, así como de ingeniería, con experiencia en la mayoría de campos, si bien el país carece de industria especializada, tanto en transporte ferroviario, como en señalización y otras aplicaciones del sector con alto componente tecnológico. Por este motivo, principalmente las asociaciones en consorcios son indispensables para ser adjudicatario de los proyectos próximos.

4 FINANCIACIÓN DE PROYECTOS

4.1 GOBIERNO ESPAÑOL

La secretaria de estado de comercio exterior tiene definidos, como estratégicos, los sectores de transporte e infraestructuras de cara a la internacionalización de la empresa española. Esta se realizaría, entre otros, a través de la línea FIEM. El FIEM nace como un instrumento de política comercial gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio, cuyo objetivo exclusivo es apoyar la internacionalización de las empresas españolas, aunque de forma plenamente coherente y compatible con la política de cooperación al desarrollo. El Fondo concederá financiación con o sin garantía soberana a deudores públicos y privados dentro de los límites y con las condiciones que se determinen reglamentariamente. El instrumento incorpora el concepto de interés nacional que, como se ha comentado anteriormente, permite financiar operaciones consideradas de especial interés en la estrategia de internacionalización de nuestra economía, yendo más allá de la tradicional exportación de bienes y servicios españoles.

COFIDES, además de financiación directa a través de préstamos a largo plazo, ofrece la posibilidad de realizar operaciones de co-inversión en el exterior, ya sea, por sí mismo, como gestor de los fondos FIEX y Fonpyme, o bien, mediante la movilización de fondos multilaterales.

Por lo que se refiere a financiación comercial, el Consenso de la OCDE regula las condiciones financieras mínimas que deben cumplir los créditos a la exportación con apoyo oficial a medio y largo plazo. En este sentido, el acuerdo regula aspectos tales como el vencimiento máximo de los créditos, los tipos de interés o las primas a pagar por la cobertura de las agencias de crédito a la exportación, entre otros. El principal asegurador español, CESCE, tiene abierta una cobertura de operaciones en Sudáfrica clasificada con un buen nivel crediticio (grupo 3).

El estado sudafricano ya ha manifestado su intención de imponer un componente local muy amplio –en torno al 65% en el caso del material ferroviario rodante- por lo que, en la mayoría de proyectos será necesario disponer de financiación complementaria a la que pueda aportar el estado español (en la actualidad el componente de gasto local no puede superar el 30% de la financiación en condiciones comerciales OCDE).

Este hecho, unido a la particularidad del mercado sudafricano – normativa BEE principalmente- hace que exista la necesidad de contar con un socio local y de buscar apoyos financieros en bancos locales y organizaciones multilaterales.

El Plan África para infraestructuras del ministerio de comercio e industria, que evalúa la concesión de créditos concesionales. solo sería aplicable en los proyectos de conexión con los países colindantes, ya que estos si serían elegibles para el programa por su menor nivel de desarrollo económico.

Para asegurarse el acceso a crédito a la exportación es aconsejable dirigirse a la entidad aseguradora oficial CESCE, que facilita las formalidades crediticias de este sistema. Los bancos adheridos a esta entidad son: Banco Sabadell, Banco Guipuzcoano, BBVA, Banco Espirito Santo, Banco Popular, Caja Vitoria, BBK y Caja Kutxa

Contacto CESCE:
-Juan Vidal Gómez
-Teléfono 902 11 10 10
-Fax 91 576 66 50
-Mail: madrid@cesce.es

4.2 GOBIERNO SUDAFRICANO

El gobierno posee varios programas coordinados por el DTI –ministerio de industria y comercio- para el apoyo a proyectos de inversión.

El ministerio de comercio e industria ha identificado el sector de infraestructuras de transporte como prioritario por lo que posee unas condiciones preferenciales de financiación dentro de su plan de acción IPAP2. El potencial para crear empleo y el desarrollo de arterias que impulsen el crecimiento económico así lo determinan.

Existen programas de **financiación concesional**, los más importantes:

- **Enterprise Investment Programme:** es un fondo de inversiones en sectores específicos que se puso en marcha por el DTI en 2008 con el fin de estimular el crecimiento dentro de las áreas clave de la industria sudafricana. Ofrece apoyo a programas comercialmente no viables tanto para empresas sudafricanas como extranjeras. Los proyectos de más de 500.000 € podrán recibir un apoyo a la inversión de entre el 15-30% pagable en dos años.
- **Critical infraestructure programme:** el DTI a través de este programa ofrece subsidios a proyectos críticos para la economía sudafricana. Entre el 10-30% del coste total de la infraestructura. Las empresas extranjeras pueden ser beneficiarias.

Por otro lado la IDC –Industrial Development Corporation- IDC es una organización paraestatal cuya función principal es la de promover la creación de capacidad productiva en Sudáfrica a través de diversos instrumentos tales como asistencia técnica a empresas, arrendamiento de naves industriales a bajo coste y ayuda financiera, lo que se traduce en la concesión de garantías para la obtención de créditos, concesión de créditos a medio y largo plazo a bajos tipos de interés, préstamos comerciales, participaciones en capital, cuasicapital (mezcla entre capital y deuda) y financiación puente (préstamo concedido como financiación temporal y con la garantía de un ingreso futuro del prestatario o deudor).

- **Business Finance:** es un programa de la IDC que incentiva nuevas inversiones en diversos sectores, entre ellos el material rodante ferroviario, aéreo y marítimo. Se realiza principalmente a través de préstamos y bonos. Las empresas extranjeras pueden ser beneficiarias.

Por otro lado, las agencias de inversiones regionales también ofrecen sus propios incentivos de parecida aplicación a las explicadas anteriormente:

Trade & Investment Kwa-Zulu Natal (TIK)	www.tikzn.co.za
Trade & Investment Limpopo (TIL)	www.til.co.za
E/Cape Development Corporation (ECDC)	www.ecdc.co.za
The official Trade and Investment Promotion Agency for the Western Cape Province (WESGRO)	www.wesgro.co.za
Gauteng Economic Development Agency (GEDA)	www.geda.co.za
The Mpumalanga Investment Initiative (Mii)	www.mii.co.za
Free State Development Corporation (FDC)	www.fdc.co.za
Invest North West South Africa (INW)	www.inm.org.za

Contar con un socio local aumentará considerablemente las posibilidades de ser beneficiario de los programas anteriores.

4.2.1 Incentivos Fiscales

Para nuevos proyectos, y modernización de otros, existen ayudas de tipo fiscal para proyectos que superen los 20 €M en inversión, pudiendo alcanzar los 90 €M en exenciones en caso de resultar un proyecto preferencial. Además, existen subvenciones y préstamos en condiciones más favorables a las del mercado, para proyectos que excedan los 500.000 €. Dicha subvención no podrá exceder el 30% de la cuantía total del proyecto y deberá ser inferior a 3 €M. Los responsables de dichos incentivos son el DTI y el ministerio de hacienda sudafricano.

4.2.2 Programas especiales

La existencia del *Competitive Supplier Development Programme* del ministerio de empresas públicas,cuyo principal objetivo es el aumento del componente local, potencia y en la mayoria de los casos exige la localización de parte de la fabricación en el país. Así mismo, el gobierno cuenta con el NIPP (National Industry Participation Programme) también del DTI dirigido a las empresas que suministran bienes y equipos al estado sudafricano o las empresas paraestatales cuyo objetivo es fomentar las industrias locales mediante asociaciones con empresas extranjeras. Para trabajar con las grandes paraestatales suele ser obligatorio formar parte de una lista de proveedores autorizados mediante un certificado especial.

Si la empresa extranjera participa de estos programas podrá ser partícipe de las ayudas comentadas anteriormente con facilidad.

4.3 FINANCIACIÓN MULTILATERAL

4.3.1 Banco Europeo de Inversiones (BEI)

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha desarrollado en Sudáfrica una intensa actividad en diversos campos, especialmente para el desarrollo de viviendas sociales e infraestructuras de transporte, agua y energía.

El BEI tiene presupuestados 805 €M actualmente para proyectos en Sudáfrica, entre ellos 120 €M para los proyectos de renovación de autopistas en la región de Gauteng. Del mismo modo se encuentran interesados en financiar las próximas inversiones en infraestructuras ferroviarias y portuarias.

Los intermediarios financieros del BEI en Sudáfrica, para los proyectos de pequeño y medio tamaño, son los mayores bancos comerciales locales: Absa, Rand Merchant Bank, Development Bank of South Africa, Nedbank Capital, Standard bank, y la institución financiera pública para el sector privado, la Industrial Development Corporation. También suele colaborar estrechamente con los bancos de desarrollo francés (AfD) y alemán (KfW).

4.3.2 Banco Africano de Desarrollo

Por otro lado, el Banco Africano de Desarrollo (AfDB) aprobó un préstamo de 400 millones de dólares para apoyar la inversión de TRANSNET. El papel de este banco es importante en el desarrollo del país y la región en cuanto a soporte financiero de proyectos que no son comercialmente viables.

4.3.3 DBSA (Development Bank of Southern Africa)

Se trata del banco público para financiación al desarrollo del país, con múltiples líneas de crédito concesional. Está especializado en financiar proyectos con organismos nacionales, regionales y municipales.

Programa AsgiSA (Accelerated and Shared Growth Initiative for South Africa)

El programa dispondrá de 37.200 millones de rands (3.720 €M), en los tres próximos años, para realizar proyectos de acuerdo con los objetivos del "New Growth Path". Principalmente en infraestructuras. Este programa podrá ser aplicado para proyectos con entidades regionales y municipales.

AsgiSA ya ha financiado proyectos ferroviarios (Gautrain 50 €M) y de autopistas de peajes (N4 toll project 14 €M).

El DBSA concedió un préstamo en febrero de 2010 a la compañía ACSA de R1.500 millones para el programa de desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. ACSA planea invertir R2.200 millones en la mejora de sus aeropuertos hasta 2012.

5 CONCLUSIONES:OPORTUNIDADES, AMENAZAS E INICIATIVA PRIVADA EN EL MERCADO

5.1 OPORTUNIDADES

1. Las reformas en todas las infraestructuras son necesarias y prioritarias para el gobierno. Existen ya en los presupuestos de 2011 más de 10.000 €M
2. La política fiscal restrictiva del estado sudafricano así como la falta de fondos de las empresas paraestatales gestoras de las infraestructuras han propiciado, y presumiblemente continuaran en esa línea, la apertura del mercado a operadores privados, preferentemente en régimen PPP.
3. Los lazos comerciales cada vez más fuertes entre Sudáfrica, China e India, como parte del club BRICS, hacen que el comercio internacional con estas dos potencias emergentes continúe aumentando (60% el año pasado con China), especialmente en carbón y mineral de hierro.
4. Como *hub* logístico regional, no solo de África, sino del hemisferio sur, favorece el crecimiento de la región y su consolidación como puerta de África.
5. La positiva experiencia de diversas empresas españolas del sector, dota a los planes del gobierno sudafricano, en este campo, de un atractivo especial.

5.2 AMENAZAS

1. En el corto plazo los costes de establecimiento en Sudáfrica pueden llegar a ser altos, debido principalmente a la adopción de políticas BEE, la localización de la producción y la búsqueda de un socio local adecuado. Sin embargo, a largo plazo las garantías que da el gobierno sudafricano son razonables, según valoraciones de fuentes independientes, y de nuestras empresas radicadas en el país.
2. La proliferación de organismos paraestatales, y la inadecuada coordinación entre sus ministerios, puede llevar a que algunos procesos se alarguen.

5.3 PROMOCIÓN DESDE LA OFICINA COMERCIAL DE ESPAÑA EN JOHANNESBURGO

Desde la Ofecomes de Johannesburgo se ha identificado como prioritario este sector debido tanto, a la identificación de múltiples oportunidades de negocio, así como, por la importancia que tiene internacionalmente España en el sector. La coordinación de la asistencia de las empresas españolas a las diferentes conferencias de inversores, la elaboración de notas sectoriales y la difusión de los últimos movimientos del mercado se encuentran entre ellas. [6]

5.3.1 Programa SASI

En junio del pasado año 2010 se firmó el acuerdo bilateral de cooperación tecnológica SASI (South Africa Spain Innovation programme). Los firmantes del mismo fueron, el CDTI español (Centro de Desarrollo Técnico e Industrial) y su homólogo sudafricano, la TIA (Technology Innovation Agency).

Dicho acuerdo crea un instrumento de cooperación para el desarrollo de proyectos conjuntos en áreas de interés tecnológico definidas por los dos países. Los sectores prioritarios son:

- ✓ Energías renovables
- ✓ Biocombustibles
- ✓ Transporte
- ✓ Tecnología sanitaria
- ✓ TIC
- ✓ Agroalimentario
- ✓ Biotecnología

Para ser beneficiarias de las ventajas de financiación, que ofrecen las dos agencias, las empresas implicadas en el proyecto, sudafricana y española, deberán realizar un proyecto conjunto. La solicitud para ser candidato a dicho programa deberá realizarse en el país de origen de la empresa.

Desde la Ofecomes de Johannesburgo actuamos como antena local de CDTI para el desarrollo del programa. Para más información relacionada con este programa, contactar con:

Patricia Diego

Analista de Mercado – Especialista en inversiones y tecnología, coordinación del programa SASI

Tel: (+27) 11 883-2102/3/4/5

pdiego@comercio.mityc.es

[6] Anexo 5: Experiencias previas en el sector

6 ANEXOS

6.1 ANEXO 1 : LISTA DE PROYECTOS EXPUESTOS EN LA CONFERENCIA DE INVERSORES INTERNACIONALES DE CIUDAD DEL CABO EN EL MES DE JUNIO

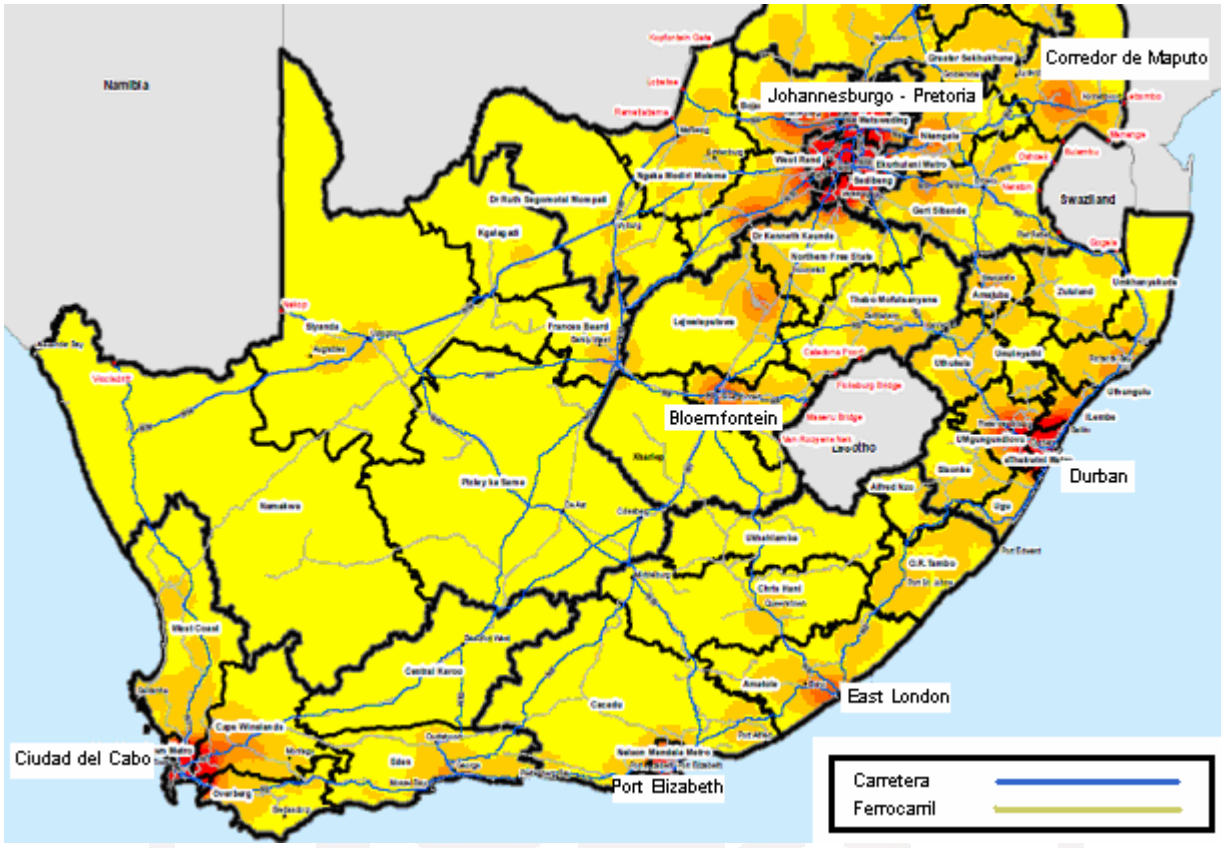
Strategic transportation projects	Tendering authority	Status of feasibility study	Expected capital cost requirements (ZAR billion)
New Commuter Coaches	PRASA	June 2011	86
Shosholoza Meyl New Coaches/Locomotives	PRASA	June 2011	11
N1/N2 Winelands	SANRAL	Complete	8-10
R72 / N2 Toll Road	SANRAL	Complete (awaiting EIA)	5,35
R300 Ring Road	SANRAL	Complete (awaiting EIA)	4,16
N2 Wildcoast Project	SANRAL	Complete	8-10
SANRAL's Domestic Medium Term Note Programme	SANRAL	-	55 by 2016
Wild Coast Meander	E. Cape Dept of Roads & Public Works	Complete	1,35
Mthatha Airport Development Project	DoT & E. Cape Province	Awaiting updating	0,5
West Rand Logistics Hub	Blue IQ	May 2011 (awaiting EIA)	3,19
Cape Town Rail Link	PRASA	Complete	3,5
Iron Ore line Capacity Expansion	TRANSNET/DPE	Completed (Witbank to Richards Bay)	17-25
Manganese Capacity Expansion	TRANSNET/DPE	Ongoing	10-20
Coal Line Capacity Expansion	TRANSNET/DPE	Complete (Pre-feas.)	37
Durban Container Terminal	TRANSNET/DPE	Complete (Concept report)	75
Inland Intermodal Facilities	TRANSNET/DPE	Complete (Concept report)	21.2
Rolling Stock Acquisition Programme	TRANSNET/DPE	N/A	23

6.2 ANEXO 2: ENLACES A SEGUIMIENTO DE LICITACIONES EN SUDÁFRICA

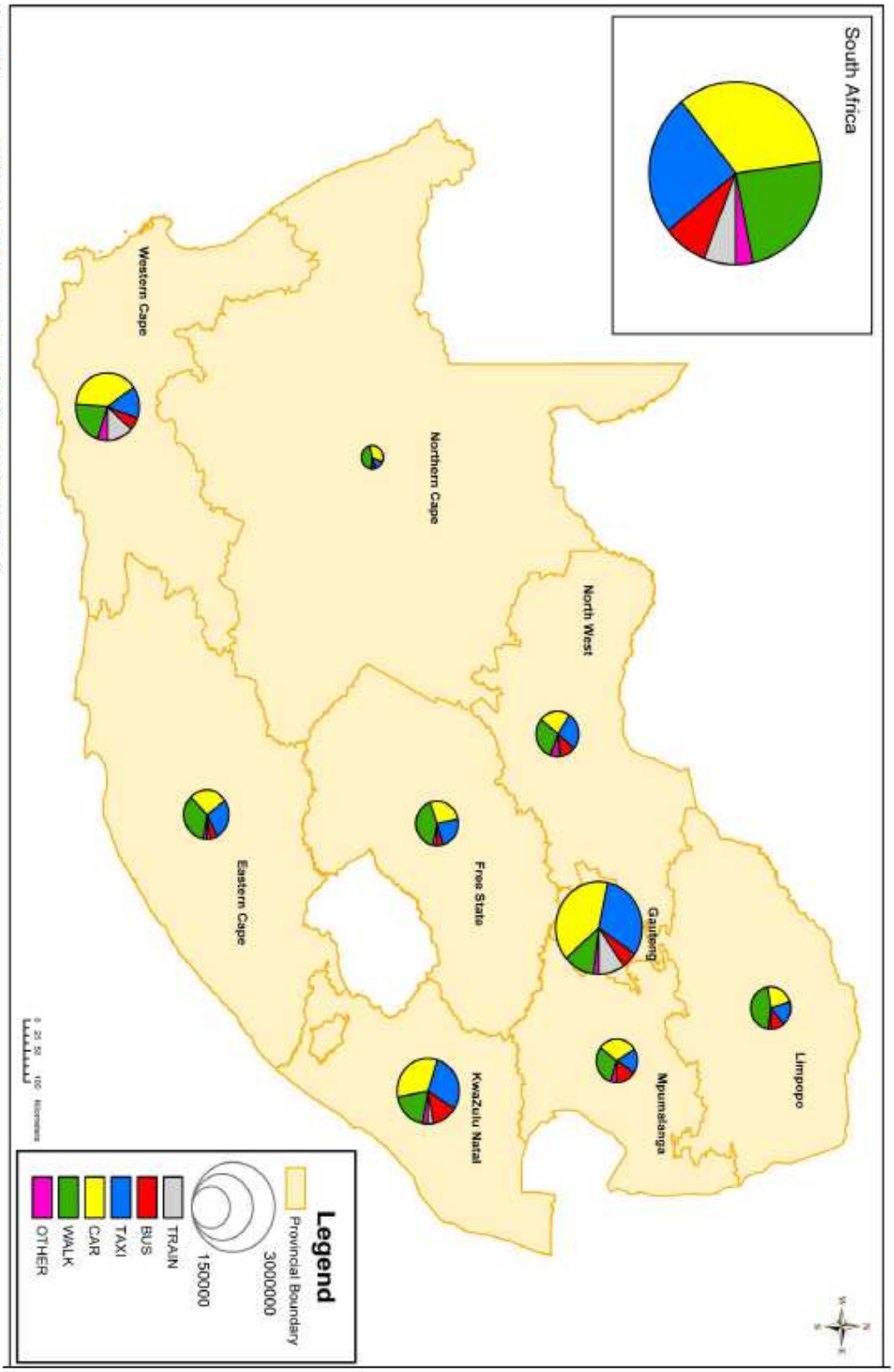
Ente estatal	TRANSNET	Reports de Transnet
TRANSNET freight rail	TRANSNET	Transnet Freight Rail - Tenders
Be moved prasa PASSENGER RAIL AGENCY OF SOUTH AFRICA	PRASA	Prasa -Tenders
THE SOUTH AFRICAN NATIONAL ROADS AGENCY Reg. No.1998/009584/06	SANRAL	Sanral - Tenders
SOUTH AFRICAN AIRWAYS	SOUTH AFRICAN AIRWAYS	SAAirways - Tenders
TRANSNET national ports authority	TRANSNET PORT AUTOR.	Transnet Port Authority- Tenders

TRANSNET rail engineering	TRANSNET RAIL ENGINEERING	Transnet Rail Engineering - Tenders
TRANSNET port terminals	TRANSNET PORT TERMINALS	Transnet Port Terminals - Tenders
dube tradePORT	DUBE TRADE PORT	Dube Trade Port
transport Department: Transport REPUBLIC OF SOUTH AFRICA	MINISTERIO DE TRANSPORTE	DOT
NATIONAL TREASURY PPP unit	PPP	PPP'S

6.3 ANEXO 3: MAPA CON LAS PRINCIPALES ZONAS ECONÓMICAS DEL PAÍS Y SUS CONEXIONES TERRESTRES ACTUALES.



6.4 ANEXO 4: MODOS DE TRANSPORTE URBANO EMPLEADOS EN SUDÁFRICA



Map 4.2: Modes Used for Travel to Work in each Province

Table 4.16: Percentage of Commuters Using Modes to Travel to Work

Area type	Percentage of commuters					
	Train	Bus	Taxi	Car	Walk/cycle	Other
Metropolitan areas	11.2	8.1	28.4	41.0	9.1	2.2
Urban areas	1.7	6.2	27.0	35.5	25.6	4.1
Rural areas	0.5	11.6	15.1	15.8	52.6	4.4

6.5 ANEXO 5: EXPERIENCIAS PREVIAS ESPAÑOLAS EN EL PAÍS :

GAUTRAIN – Tren velocidad alta Johannesburgo

El centro económico de Sudáfrica, localizado en la provincia de Gauteng, sufre las consecuencias de un alto grado de congestión en sus principales vías de acceso, especialmente entre las ciudades de Johannesburgo y Pretoria. Las principales infraestructuras de transporte entre estas dos ciudades se centran básicamente en el transporte por carretera, y la congestión que experimentan se traduce en un alto coste en términos económicos, en tiempo de desplazamiento, número de accidentes, contaminación y calidad de vida.

Ante esta situación, el Gobierno Provincial de Gauteng se planteó diversas alternativas para aliviar la congestión, apostando finalmente por la construcción de un sistema de trenes de velocidad alta (160 Km/h) que además de facilitar el transporte de pasajeros, también contribuiría al desarrollo económico de la región a la vez que contaría con ventajas medioambientales frente a otras alternativas de transporte. Adicionalmente formaría parte de las infraestructuras de transporte público necesarias durante la celebración de los mundiales de fútbol del 2010. Así surge el proyecto de construcción del GAUTRAIN, que fue anunciado públicamente por el premier de la provincia, Sr. Mbhazima Shilowa, en Febrero del año 2000.

El proyecto consistió en la construcción de aproximadamente 80 km de ferrocarril, incluyendo dos líneas, una entre Johannesburgo y Pretoria para dar servicio a los pasajeros que a diario se mueven entre estas dos ciudades, y otra entre el Aeropuerto Internacional de Johannesburgo (OR. TAMBO) y Sandton (centro de negocios situado al norte de Johannesburgo) para dar servicio a empresarios y turistas. Además de las estaciones centrales de Johannesburgo, Pretoria y OR. TAMBO, habría inicialmente otras siete estaciones repartidas por todo el recorrido. El importe total del proyecto es de 25.000 millones de Rands, que equivalen aproximadamente a 2.500 millones de Euros. El proyecto incluye no sólo la construcción (estimada en 54 meses) sino también la explotación durante 15 años.

Tras la presentación oficial del proyecto y los correspondientes estudios de viabilidad e impacto medioambiental, en Abril del 2002 se lanzó la convocatoria para el diseño, financiación, construcción y operación del proyecto, presentándose inicialmente 10 solicitudes, de las cuales se preseleccionaron dos consorcios: Gauliwe (con participación española) y Bombela (con participación franco-canadiense)

El 30 de Septiembre del 2003, los dos consorcios preseleccinados presentaron su primera oferta, cuyo estudio se realizó durante el 2004 incluyendo un viaje de una delegación sudafricana presidida por el Premier de Gauteng para entrevistarse con los representantes europeos de los dos consorcios y visitar sus instalaciones. En esta primera oferta, el consorcio español superó al francés, pero siguiendo el sistema anglosajón de concursos públicos, se tuvo que reofertar, presentado el consorcio español el 26 de Enero del 2005 su Mejor Oferta Final (Best and Final Offer – BAFO).

En Junio del 2005 se hicieron públicos los resultados, siendo finalmente el consorcio franco-canadiense el elegido para llevar a cabo el proyecto. El tramo Sandton – ORTambo entró en funcionamiento en 2010, se espera que el ramal hacía Pretoria esté operativo en 2011.

PLATINUM HIGHWAY:

En el año 2000, el consorcio BAKWENA PLATINUM CORRIDOR, liderado por el Grupo Dragados (hoy Grupo ACS), resultó adjudicatario de la concesión BOT a 30 años para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la autopista de peaje Platinum en Sudáfrica, tras un proceso de licitación convocado por la South African National Roads Agency dentro de su programa de privatización de carreteras.

El proyecto denominado Platinum Toll Highway está formado por un tramo de 95 Km de la Carretera Nacional 1, desde Pretoria hasta la ciudad de Bela-Bela, y un tramo de 290 Km de la Nacional 4, desde Pretoria hasta la frontera con Botswana. Forma parte de un corredor transcontinental que une Mozambique, Sudáfrica, Bostwana y Namibia. La concesión contempló la construcción de 70 nuevos kilómetros en dos secciones adicionales de la N4, además de las obras de mejora de las carreteras ya existentes. El contrato de concesión incluyó también la exclusividad durante 30 años para operar y mantener la autopista, así como para realizar obras de rehabilitación, mejora y ampliación. Las obras de ejecución finalizaron en diciembre de 2004, estando la autopista plenamente operativa desde entonces

6.6 ANEXO 6: FERIAS Y PUBLICACIONES DEL SECTOR

Ferias

Intermodal Africa – Especializada en infraestructuras de transporte de mercancias, puertos navales y en seco de contenedores.

Mes: Septiembre

Ciudad: Durban

Caracter: Internacional

Railways and Harbours - Exhibition and Conference – Infraestructura y equipamiento ferroviario y naval.

Mes: Abril

Ciudad:Johannesburgo

Caracter: Internacional

Africa Rail Exhibition – Equipamiento ferroviario, señalización, seguridad, conferencias de expertos en el sector.

Mes: Junio

Ciudad: Johannesburgo

Caracter: Internacional

Africa Infrastructure Exhibition – Infraestructuras de transporte: carretera, ferrocarril, portuaria y aeroportuaria.

Mes: Mayo (bienal próxima edición 2012)

Ciudad: Johanensburgo

Carácter:Internacional

Publicaciones

Railways Africa – Revista especializada en noticias del sector ferroviario en el continente.

www.railwaysafrica.com

African rail and traction services – Publicación sobre material rodante ferroviario usado y renovación del mismo.

www.africanrail.co.za/rail/

Asociaciones

RailRoad South Africa – Estudios y noticias sobre proyectos intermodales entre ferrocarril y carretera.

www.rra.co.za

South African rail Commuter Corporation

www.sarcc.co.za

South African Institution of Civil Engineering

www.saice.org.za