

Ferrocarriles en Sudáfrica

A. CIFRAS CLAVE

Sudáfrica, con más de 59 millones de habitantes y 1.219.000 km² de extensión, es el país con mayor grado de desarrollo en infraestructuras de todo África subsahariana y es la puerta de entrada para el resto del África Austral. Pese a ello, actualmente su economía se halla inmersa en un entorno macroeconómico desfavorable con unas perspectivas de crecimiento muy modestas para los próximos años. Según datos del FMI, en 2020 y principalmente a consecuencia de la crisis económica originada por la COVID-19, la economía sudafricana disminuyó un 7 % respecto a 2019 en contraposición a la tendencia ascendente de los años anteriores. El FMI prevé asimismo un crecimiento del 3,1 % para este 2021, bastante menor que el 6 % estimado para la economía mundial.

En lo tocante al sector ferroviario, Sudáfrica cuenta con una red local de infraestructuras aceptable y buenas redes de conexiones, tanto con los países de la zona como con los principales mercados internacionales. Sin embargo, el presidente del Gobierno, Cyril Ramaphosa, anunció recientemente la necesidad de mantener una red ferroviaria y portuaria eficiente para competir en los mercados globales¹.



Indicadores	2017	2018	2019	2020
PIB real (millones de USD)	349.430	368.135	358.839	302.110
Población (miles de habitantes)	57.000	57.780	58.560	59.622
Infraestructura ferrocarril (miles de USD)	980.000	995.000	995.000	750.000
Contribución al PIB de Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones (%)	8,6	8,7	8,6	7,9
Tasa de desempleo (sobre la población activa en %)	26,7	27,1	26,7	28,7
Tipo de cambio (Rand / USD)	13,3	13,2	14,4	16,5

Fuente: Fondo Monetario Internacional y SATS^{2 3}

¹ Engineering News: <https://www.engineeringnews.co.za/article/president-addresses-need-for-efficient-rail-and-ports-network-2021-03-05>

² Fondo Monetario Internacional: <https://www.imf.org>

³ Statistics South Africa (SATS): http://www.statssa.gov.za/?page_id=1859

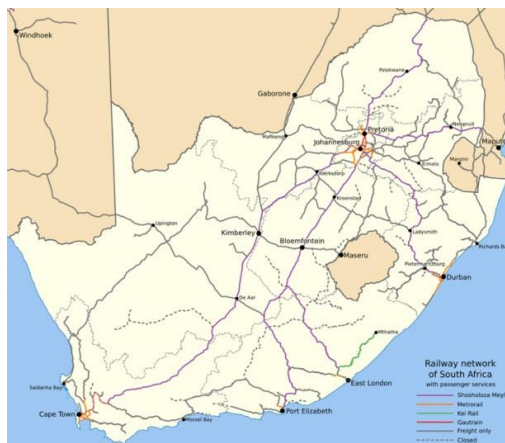
B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. La red ferroviaria

La red ferroviaria sudafricana es un elemento muy importante dentro de la red de infraestructuras de transporte del país, ya que todas las ciudades importantes están conectadas por ferrocarril. Es la más grande de todo el continente, representando el 80 % de la red de ferrocarriles totales de África, además de ser la decimoprimer de mayor extensión del mundo. Es en su mayoría de vía estrecha y tiene una longitud de 30.400 km, de los cuales 16.946 km están electrificados.

Mientras que los servicios de pasajeros de larga distancia son muy limitados, los servicios de cercanías en áreas metropolitanas como Pretoria-Johannesburgo, Ciudad del Cabo y Durban tienen un nivel mayor de desarrollo; el transporte de mercancías sí cobra un gran protagonismo. Los principales sectores que transportan mercancías son el de la minería, que supone alrededor del 35 % del transporte terrestre de carga total, seguido de la agricultura y la automoción.

RUTAS FERROVIARIAS EN SUDÁFRICA PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS



Fuente: [imgur.com](https://imgur.com/6JhsH.png)⁴.

B.2. Tamaño del mercado

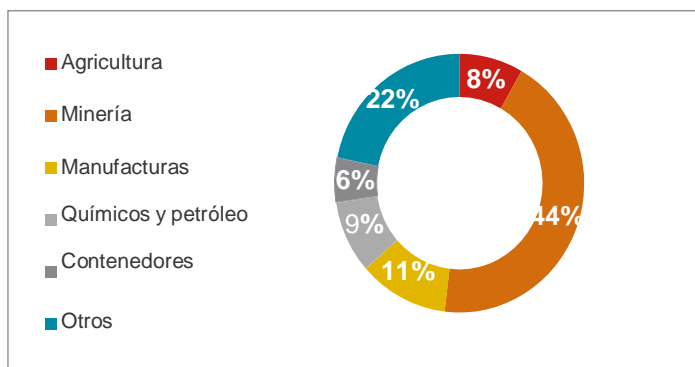
En 2020, el transporte por medio terrestre representó un total de 807 millones de toneladas, un 11,6 % menos que el año anterior. Del total, 192 millones corresponden al ferroviario, lo que supone un 24 %. El 76 % restante, corresponde al transporte por carretera. En términos monetarios, estas cifras han sido las más bajas de los últimos años, suponiendo el transporte ferroviario únicamente el 27 % de los ingresos totales obtenidos⁵.

Los principales sectores clientes transportados en términos monetarios son los reflejados en el gráfico siguiente. Cabe destacar una gran caída interanual en el transporte, principalmente en el de manufacturas, bebidas, químicos y derivados del petróleo. Por otra parte, el sector minero sigue manteniendo un gran peso en el transporte terrestre sudafricano en términos monetarios.

⁴ Mapa de líneas ferroviarias en Sudáfrica para el transporte de pasajeros y mercancías: <https://i.imgur.com/6JhsH.png>

⁵ Informe de transporte terrestre, SATS, marzo de 2021.

PRINCIPALES SECTORES CLIENTES EN TÉRMINOS MONETARIOS



Fuente: Informe de transporte terrestre, SATS, marzo de 2021.

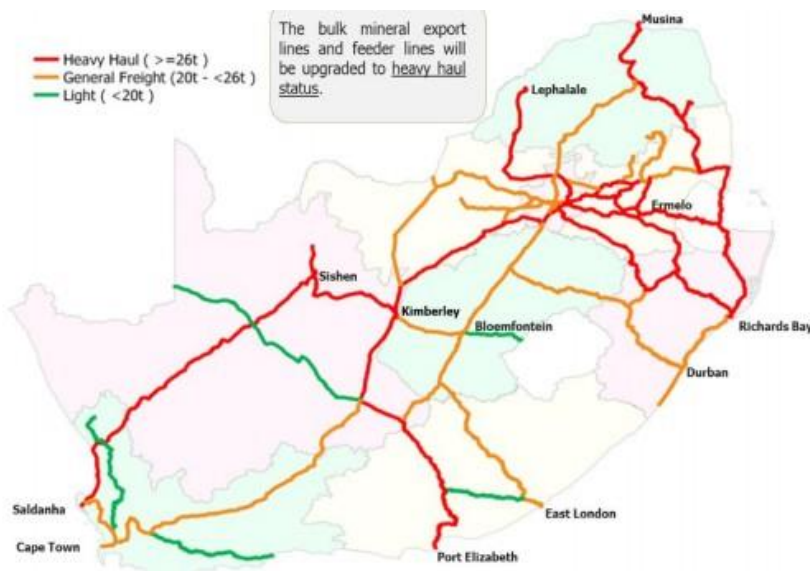
B.2.1. Estado actual

En Sudáfrica existen tres tipos de ancho de vía que afectan a la carga por eje, a la velocidad y a la estabilidad de los ferrocarriles. Estos son:

- Ancho de vía estándar, de 1.435 mm, se encuentra únicamente en la línea de pasajeros Gautrain.
- Ancho de vía Cape, de 1.067 mm, se encuentra en la red fundamental y en la mayoría de ramificaciones.
- Ancho de vía estrecho, de 610 mm, se encuentra en algunos tramos aislados de la red.

En el siguiente mapa se detalla la capacidad de carga por los diferentes tramos de la red, diferenciándola en pesada (más de 26 toneladas), general (entre 20 y 26 toneladas) y ligera (menos de 20 toneladas).

CAPACIDAD DE CARGA DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS



Fuente: Transnet.net⁶

⁶ Rail Development Plan: [https://www.transnet.net/BusinessWithUs/LTPF %2020217/LTPF %20Chapter %203 %20Rail %20Development %20Plan.pdf](https://www.transnet.net/BusinessWithUs/LTPF%2020217/LTPF%20Chapter%203%20Rail%20Development%20Plan.pdf)

B.3. Principales actores

Transnet SOC Ltd. es la empresa pública que controla el transporte ferroviario de mercancías, los oleoductos y los principales puertos del país. Su sede central está en Johannesburgo y tiene cinco divisiones que se corresponden con las diferentes regiones de interés para el sector. Además, está presente en Namibia, Lesoto y Suazilandia, con oficinas en cada uno de estos países. Dentro de esta empresa, la división más importante es **Transnet Freight Rail**, especializada en el transporte de mercancías por vía ferroviaria.

Todas sus unidades están asignadas a diferentes zonas geográficas del país, en función de sus niveles de actividad, con el fin de optimizar recursos y ofrecer servicios más eficientes, dividiéndose en los siguientes corredores:

PRINCIPALES CORREDORES POR ZONAS GEOGRÁFICAS

Corredor del Cabo	Se extiende desde Gauteng hasta Ciudad del Cabo. Las principales mercancías transportadas por este corredor son materias primas como manganeso, hierro y cemento; además de contenedores para su posterior transporte marítimo.
Corredor Central	La línea central de este corredor, Krugersdorp-Mafikeng, comprende una distancia total de 271 km y es el enlace principal con Botsuana. Las principales mercancías transportadas por esta línea son carbonito de sodio, cemento y hierro.
Corredor del Norte	Incluye diversos tipos de líneas. Sirve principalmente a los yacimientos de carbón de Mpumalanga a través de una línea de alimentación conocida como Coal Backbone (línea del carbón) . Las principales materias primas transportadas por esta línea son carbón, amoníaco, cromo y ferrocromo.
Corredor del Noroeste	Este corredor se extiende desde el río Limpopo hasta Richards Bay. Comprende el transporte de carga pesada dividido en tres líneas: <ul style="list-style-type: none"> - Phalaborwa a Maputo y Richards Bay: transporta principalmente magnetita y fosfato. - Witbank a Maputo: transporta principalmente cromo y carbón. - Witbank a Richards Bay: transporta carbón y cromo.
Corredor Natal	La columna vertebral de este corredor es la red ferroviaria Natcor, que tiene 688 km, une el puerto de Durban con Johannesburgo y es vital para el crecimiento económico de este país. Este corredor une Durban con los puertos de Shepstone, Kroonstad, Richards Bay y Gauteng. Las principales mercancías transportadas por esta línea son carga de granel, combustible de aviación y contenedores.
Línea del mineral (Ore Line)	Es una de las dos líneas de transporte pesado de Sudáfrica. Tiene una extensión total de 861 km. Esta línea proporciona una plataforma de clase mundial de capacidades, tecnología y eficiencias de transporte pesado. Este corredor se ha convertido en un actor principal en el suministro de una amplia gama de soluciones logísticas de transporte pesado para los mercados locales e internacionales.

Fuente: Transnet.net

Si bien la empresa Transnet se centra en el transporte de mercancías, cabe destacar también la presencia de una de sus líneas más famosas, mundialmente conocida por los turistas: **The Blue Train**, un icono del país y un símbolo para el turismo de lujo desde 1946. Esta línea ofrece una forma de experimentar algunos de los magníficos paisajes y lugares de interés del sur de África.

En general, en cuanto al transporte de pasajeros, **PRASA (Passenger Rail Agency of South Africa)** es la empresa pública dependiente del Ministerio de Transporte encargada de gestionar los servicios ferroviarios de cercanías en las áreas metropolitanas de Sudáfrica y los servicios de autobús y tren de larga distancia desde y hacia las fronteras del país. Su objetivo a medio y largo plazo es asegurarse de que el servicio a pasajeros es seguro, fiable y de alta calidad.

En relación a las **empresas locales e internacionales privadas**, destaca el proyecto de transporte **Gautrain**, sistema de transporte rápido situado en la provincia de Gauteng. Se trata de una empresa privada cuyos accionistas son las compañías Murray & Roberts, SPG Concessions y J&J Group. Este sistema conecta Johannesburgo, Pretoria y el Aeropuerto Internacional O.R. Tambo. Viaja a velocidades promedio de 160 km/h.



C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La oferta española en el ámbito ferroviario es prácticamente inexistente. Sin embargo, dentro del sector de infraestructuras de transporte, destaca uno de los mayores proyectos de construcción del país que une la carretera este y oeste de Sudáfrica, la Bakwena N1N4, que fue adjudicado a un consorcio de empresas liderado por Dragados a principios de siglo. Teniendo como referencia este proyecto y los resultados tan favorables que tuvo, los servicios relacionados con obras españolas en el país son bastante conocidos y están bien valorados.

Por otra parte, la presencia de empresas europeas en este sector, como la francesa **Alstom** en la construcción del Gautrain, favorece la buena imagen de España, puesto que esta se asocia a los productos y servicios europeos, que tienen una buena reputación en este mercado.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

En los últimos años, se han presentado varios planes para afrontar proyectos ferroviarios que Sudáfrica necesita con urgencia. Los más destacables son los que se presentan a continuación:

La empresa pública PRASA tiene en marcha en la actualidad los tres proyectos siguientes⁷:

- La **Station Modernization** consiste en la modernización de sus 135 estaciones, centrándose en aquellas con mayor volumen de viajeros y el potencial para aumentar ingresos comerciales. A este programa se le han asignado 2.200 millones de rands (unos 130 millones de euros). De estas 135 estaciones, 28 se encuentran en diversas etapas de desarrollo, incluidos los 4 proyectos de terceros (cofinanciados): Leralla, Germiston, Roodepoort y Vereeniging.
- El **Signaling Programme**, que consiste en reemplazar todos los enclaves de señalización existentes, que constan principalmente de sistemas mecánicos y electromecánicos obsoletos. Este proyecto se divide en etapas y fases debido a la limitación de fondos y a que las operaciones y el tiempo juegan un papel importante en un proyecto de esta magnitud. La empresa dedicará un total de 5.600 millones de rands de inversión y se prevé que esta cifra aumente significativamente.
- El **Fleet Renewal Programme** se ha diseñado para lograr una serie de objetivos gubernamentales como la prestación de servicios de calidad a los ciudadanos, la revitalización de la industria de ingeniería ferroviaria de Sudáfrica a través de la fabricación local y garantizar el uso de material local (se establece un contenido local mínimo del 65 %). Como parte del Plan de Acción de Política Industrial del Gobierno (IPAP2), contribuye a la creación de empleo y el desarrollo de habilidades, así como al empoderamiento económico de la población de raza negra. El Programa de Renovación de la Flota de Material Rodante adquirirá 456 vehículos para satisfacer el crecimiento de la demanda de pasajeros por ferrocarril hasta el año 2030 en la red ya existente y se prevé que se destinen otros 1.512 vehículos a satisfacer las necesidades de material rodante a largo plazo en nuevos corredores.

Además, la empresa privada Gautrain, quiere tomar medidas para solucionar uno de sus principales problemas: las limitaciones de capacidad que ocurren durante las horas punta, así como la necesidad de acomodar el **crecimiento futuro** en el sistema. Para ello han iniciado la adquisición de 12 trenes de 4 vagones, además de la señalización y la infraestructura e instalaciones auxiliares necesarias para la puesta en escena del servicio y poder así operar de manera óptima esta nueva flota de trenes.

Otro proyecto llevado a cabo por la GMA (Gautrain Management Agency), es el de los servicios **midibus** (Midibus Feeder and Distribution Services), que implican la integración del sistema Gautrain con la industria del taxi. La asociación entre estas dos empresas se basa en la formalización de la industria del taxi en un negocio sostenible, la provisión de un negocio público programado, seguro y confiable y la creación de empleo en el país. El servicio brinda acceso a un servicio de transporte público eficiente, programado, seguro y confiable en áreas donde otros modos de servicios de transporte no son adecuados.

⁷ Proyectos de PRASA: [https://www.prasa.com/Station %20Modernization.html](https://www.prasa.com/Station%20Modernization.html)



En las estaciones de Marlboro, Sandton, Centurion y Hatfield, el Gautrain tiene operaciones midibus y se espera que los servicios en las estaciones de Rhodesfield, Rosebank y Park comiencen pronto⁸.

Respecto a la empresa pública Transnet, uno de sus objetivos es la **alineación con los requisitos de PRASA**, realizando una planificación integrada con el objetivo de mejorar la eficiencia de las líneas compartidas por ambas empresas.

Otro de los principales objetivos es aumentar el volumen transfronterizo y permitir la expansión regional, integrando así a Sudáfrica con el resto de los países de la zona⁹:

- **Corredor de Maputo** que une Sudáfrica, Suazilandia y Mozambique.
- **Corredor Este-Oeste** que une Sudáfrica, Namibia, Botsuana y Lesoto.
- **Corredor Norte-Sur** que une Sudáfrica, Zimbabwe, Zambia, la República Democrática del Congo y Tanzania.

Para ello, se han establecido centros operativos (**Join Operating Centres**) en Maputo (Mozambique), Mahalapye (Botsuana) y Bulawayo (Zimbabwe) para rastrear y monitorizar la alineación operativa entre los proveedores de servicios logísticos y diversas entidades ferroviarias.

Por otra parte, una de las estrategias de Transnet a largo plazo es el conocido **Long-Term Planning Framework (LTPF)** a 30 años, cuyo objetivo es orientar las decisiones de inversión estratégica y aumentar el desarrollo económico, tanto de Sudáfrica como de sus países vecinos. Entre sus planes destaca la estrategia de conversión de los sistemas de electrificación ferroviaria en algunos de sus corredores, desde 3 kv en corriente continua (CC) a la utilización de 25 kv de corriente alterna (CA)¹⁰.

Otra de sus estrategias es la colaboración con el sector privado mediante el **PSP Strategy (Private Sector Participation Strategy)**, por el cual la empresa facilita la inversión del sector privado en el sistema de logística de carga del país para reducir el costo de hacer negocios, promover el crecimiento inclusivo y crear empleo.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

Las obras de infraestructura de transporte son responsabilidad del Estado, el cual debe encargarse de contratar los servicios necesarios para la realización de estos proyectos. La licitación pública es el procedimiento jurídico administrativo más empleado para llevar a cabo el desarrollo de proyectos de gran envergadura e inversión en capital como son las infraestructuras de transporte.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Sudáfrica ha desarrollado una serie de normativas para la importación de bienes y servicios extranjeros con el fin de fomentar la producción local y eliminar las desigualdades raciales.

En las licitaciones y contratos con la Administración Pública, como las obras de construcción de infraestructuras de transporte, se incluyen requisitos relacionados con porcentajes mínimos de contenido local y cumplimiento de las políticas del **Broad Based Black Economic Empowerment (B-BBEE)**. Esta normativa consiste en un conjunto de políticas, leyes y acciones de discriminación positiva que pretenden favorecer al grupo formado por comunidades históricamente desfavorecidas por la política del *apartheid* (nativos africanos, mestizos e indios...).

⁸ Proyectos futuros de mejora de Gautrain: <https://www.gautrain.co.za/>

⁹ Estrategia de crecimiento entre regiones de Transnet: <https://transnet-ir-2020.co.za/positioning-for-growth-in-the-region.php>

¹⁰ Long-Term Planning Framework: <https://www.transnet.net/BusinessWithUs/LTPF%202017/LTPF%20Chapter%201%20Introduction.pdf>

En diciembre de 2011 entró en vigor la nueva normativa de compras públicas (**Preferential Procurement Policy Framework Act**), dirigida a incrementar las adquisiciones de productos fabricados localmente, especialmente en las compras efectuadas por las grandes empresas públicas en la ejecución de sus proyectos de inversión. La medida afectaría a aquellos sectores designados por el Ministerio de Industria y Comercio, entre los que se incluye el de los elementos de transporte (autobuses y material ferroviario rodante).

Además de los sectores designados por el **Department of Trade and Industry (DTI)**¹¹, la normativa concede a las autoridades sudafricanas la potestad de fijar un mínimo de contenido local en sectores o productos que no estén incluidos en la lista, si así lo consideran oportuno. Para el sector del material rodante ferroviario, el nivel de contenido local generalmente exigido hasta ahora ha sido del 65 %.

E.3. Ferias

- **Africa Rail:** Exhibición y conferencia de ferrocarril más grande de África. La próxima edición se celebrará de forma física durante los días 21 y 22 de junio de 2022 en el Sandton Convention Centre de Johannesburgo y este año de forma virtual los días 20 y 21 de octubre. Para más información, consúltese este enlace: <https://www.terrapinn.com/exhibition/africa-rail/index.stm>
- **Southern Africa Transport Conference:** feria que reúne a los principales profesionales del transporte en Sudáfrica. Este año tendrá lugar de forma virtual durante los días 5, 6 y 7 de julio de 2021, celebrando así la 39.ª conferencia anual. Se puede encontrar más información en el siguiente enlace: <https://www.satc.org.za/>
- **Transport Evolution Africa Forum & Expo:** es el único evento de transporte en África que conecta a las principales autoridades portuarias, ferroviarias y viales de la región. Se llevará a cabo el 21 y 22 de septiembre de 2021 en el Centro Internacional de Convenciones de Durban. Para más información se puede consultar el siguiente enlace: <https://www.transportevolution.com/>

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

Como conclusión general, se puede decir que el sector está presentando cierta tendencia a la **privatización**. Pese a que en el transporte de mercancías Transnet posee el 75 % de la capacidad ferroviaria africana total, se ha podido observar en las últimas décadas cómo los ferrocarriles se han deteriorado debido a la inversión insuficiente y la corrupción, volviéndose poco fiables para muchas empresas que desean transportar carga general.

Esto ha provocado que, en los últimos años, la **mayoría del transporte terrestre en Sudáfrica se realice por carretera**, perjudicando gravemente al medio ambiente, puesto que las emisiones provocadas por el tráfico son mucho más altas que las del ferrocarril.

El Gobierno quiere revertir esta tendencia y, a diferencia de los trenes de pasajeros, donde se espera que los socios privados utilicen trenes de propiedad estatal, se espera que las empresas privadas puedan operar sus propios trenes en ciertas líneas.

Ya hay varias empresas que buscan oportunidades para involucrarse en el ferrocarril privado, incluida Bombardier Transportation and Traxtion, y la empresa de inversión británica Principle Capital. Por otra parte, el sector minero ya está bien atendido por Transnet y algunas de las líneas ferroviarias mineras de alta capacidad, como la de Mpumalanga a la terminal de carbón de Richards Bay, están saturadas, por lo que les queda muy poca capacidad para los operadores privados¹².

¹¹ Department of Trade and Industry (DTI): <http://www.thedtic.gov.za/>

¹² <https://www.businessinsider.co.za/what-companies-are-planning-for-sa-freight-and-passenger-trains-2020-10>

G. CONTACTO

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

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Sudáfrica, 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:

13 Fredman Drive. 8th Floor, Sandton
Johannesburgo 2196 – Sudáfrica
Teléfono: +27 11 883 2102
Email: johannesburgo@comercio.mineco.es
<http://Sudafrika.oficinascomerciales.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

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](#)

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
Laura García Patino

Oficina Económica y Comercial
de España en Johannesburgo
johannesburgo@comercio.mineco.es
Fecha: 30/04/2021

NIPO: 114-21-012-2

www.icex.es



FICHAS SECTOR SUDÁFRICA



ICEX España
Exportación
e Inversiones