



CONSEJERÍA DE ECONOMÍA
E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA
Comunidad de Madrid

*Sumando
esfuerzos por
la internacionalización
de la empresa
madrileña*

Estudio sobre el Sector de la Ingeniería y las Infraestructuras en Sudáfrica

Autor
Elena Mancebo Masa
2007

PROMOMADRID
Desarrollo Internacional de Madrid S.A.

CEIM
Confederación Empresarial
de Madrid - CEOE



 **Cámara**
Madrid

INDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	2
2	RESUMEN Y CONCLUSIONES SOBRE EL SECTOR	4
3	PANORÁMICA DEL PAÍS.....	5
3.1	DATOS BÁSICOS DEL PAÍS	5
3.2	SITUACIÓN POLÍTICA.....	6
3.3	SITUACIÓN ECONÓMICA	7
4	ANÁLISIS DE LA OFERTA	10
4.1	CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR.....	10
4.2	EVOLUCIÓN DEL SECTOR	19
4.3	PRODUCCIÓN NACIONAL Y PRINCIPALES FABRICANTES	21
4.4	PRINCIPALES PROYECTOS POR REGIONES.....	22
5	ANÁLISIS DE LA DEMANDA	24
5.1	TENDENCIAS GENERALES DE CONSUMO.....	24
5.2	PERFIL DEL CONSUMIDOR.....	27
6	POLÍTICAS Y MARCO LEGAL PARA LA INVERSIÓN EXTRANJERA.....	29
6.1	POLÍTICAS DE PROMOCIÓN DE INVERSIONES.....	29
6.2	ASPECTOS PRÁCTICOS DE LA INVERSIÓN	30
6.3	PROCEDIMIENTOS PARA LICITACIONES INTERNACIONALES	30
7	OPORTUNIDADES Y RIESGOS PARA LA EMPRESA ESPAÑOLA.....	32
8	ENTREVISTAS.....	33
9	FERIAS	35
10	ANEXOS	36

1 INTRODUCCIÓN

✓ Definición del sector: El sector de las infraestructuras en Sudáfrica, como en cualquier otro mercado, es muy amplio y comprende un casi ilimitado número de actividades que se refieren a diversos aspectos de la vida económica del país. No obstante, a efectos prácticos se puede señalar que recoge todas las actividades vinculadas a la construcción de infraestructuras en términos generales, abarcando aspectos tales como suministros de materiales (desde la obtención de materias primas en canteras, cementos, tubos de aceros, cables, etc.), suministros de estructuras metálicas, suministros de maderas y sus fabricados, maquinarias y herramientas, disponibilidad de tecnología y know how, ingeniería y técnicas de diversos tipos, etc. Todo ello adquiere aplicación en los más diversos tipos de obras tales como: la construcción de carreteras, puentes, túneles, vías ferroviarias, tren ligero, aeropuertos, suministros y conducción de energía eléctrica, abastecimiento y tratamiento de aguas, gasificación o suministros de gas para usos industriales y poblacionales, obras de cuidado del medio ambiente, construcción de viviendas, construcción de centros comerciales, puertos deportivos, telecomunicaciones, infraestructura portuaria, etc.

Dada la enorme magnitud que alcanzaría un informe sectorial que tratase de analizar todos los aspectos anteriormente señalados, este informe se centra en los sectores de infraestructuras de carreteras, transportes, telecomunicaciones, abastecimiento y tratamiento de aguas, aeropuertos e infraestructuras marítimas.

✓ Fecha de realización: La presente nota sectorial ha sido realizada durante el mes de Mayo de 2007.

✓ Objetivo: Analizar el sector de las infraestructuras en Sudáfrica desde el punto de vista de las posibilidades del país, la oferta de la industria y la demanda existente.

✓ Metodología: Investigación de fuentes secundarias (estadísticas y datos actuales sobre la evolución del sector y proyecciones) así como entrevistas puntuales con instituciones sudafricanas relevantes.

✓ Fuentes:

1. CEOE, Nota 2: África Sub-sahariana: Industrial Development Corporation of South Africa, 2007.
2. CJS: *Bio fuels: Summary of important facts 2007*
3. BANCO MUNDIAL: Estado actual del sector eléctrico en Sudáfrica, 2007
4. BOGETIC', Z. & FEDDERKE, J. W.: Comparativa internacional del rendimiento de la infraestructura sudafricana, 2006
5. LOMAS, Mike (Group Five): Retos y oportunidades para la inversión de capital fijo en Sudáfrica, 2006
6. Instituto sudafricano de Ingeniería Civil: <http://www.civils.org.za>
7. Federación de constructores y ingenieros civiles de SA, www.safcec.org.za
8. Página de información general sobre Sudáfrica esponsorizada por el gobierno : www.southafrica.info
9. Estudio sobre el sector de las telecomunicaciones en Sudáfrica: <http://www.opt-init.org/framework/pages/appendix3Case6.html>
10. Documentos del Banco Mundial sobre Sudáfrica: <http://www-wds.worldbank.org>
11. CIBD: Informe sobre el estado del sector de las infraestructuras, 2004
12. CONMARK: Analysis of the South African Information technology Sector. 2004.
13. 2003, *Employment Potential of Renewable Energy in South Africa*
14. Ministerio de Minerales y Energía de Sudáfrica: <http://www.dme.gov.za/energy/renewable.stm>
15. TIPS: *Understanding the South African Construction Industry*, 2002

2 RESUMEN Y CONCLUSIONES SOBRE EL SECTOR

Las desarrollo de las infraestructuras en Sudáfrica viene marcado por el legado del Apartheid y las condiciones geográficas y climáticas del país (Banco Mundial, 2006). La brecha entre las zonas rurales y urbanas al respecto continúa siendo inmensa.

El sector se encuentra sin embargo, en una época expansiva única en la historia del país. Diversas causas contribuyen a este hecho, entre ellas, la relativa estabilidad y prosperidad económica y el optimismo y necesidades de desarrollo que ha impuesto la celebración del Campeonato Mundial de Fútbol en 2010.

Este impulso positivo para las infraestructuras, supone al mismo tiempo, un inmenso reto para la capacidad y habilidades de dirección del país en el sector de la construcción y las infraestructuras. La acuciante falta de mano de obra cualificada y la carencia de materiales de construcción amenazan la consecución de los objetivos de desarrollo necesarios para la celebración del gran evento deportivo. El sector presenta además un número insuficiente de grandes empresas capaces de acometer proyectos que demanden una enorme cantidad de recursos.

Por esta razón, la cooperación con empresas extranjeras que permitan salvar las limitaciones internas, es un medio frecuentemente utilizado por las empresas locales.

Dados los niveles de crecimiento económico del país y el crecimiento de la demanda en infraestructuras del transporte, de electricidad, de vivienda, etc. fruto de la extensión de la clase media, hace esperar que el sector continúe en expansión una vez sobrepasada la frontera del Mundial de Fútbol.

3 PANORÁMICA DEL PAÍS

3.1 Datos Básicos del País

- Idioma: 11 lenguas oficiales: Afrikáans (13,3%), Inglés (8,2%), IsiNdebele, IsiXhosa (17,6%), IsiZulu (28%), Sepedi (9,4%), Sesotho, Setswana (8,2%), SiSwati, Tshivenda y Xitsonga. El idioma de los negocios es el inglés.
- Gentilicio: Sudafricano/a
- Moneda nacional: Rand
- Fiesta nacional: 27 de abril – Día de la Libertad (primeras elecciones libres); 16 de diciembre – Día de la Reconciliación.
- Hora oficial: GMT – de octubre a febrero (+ 1)
- Flor nacional: Protea (originaria de Sudáfrica)
- División política: 9 provincias (Eastern Cape, Free Estate, Gauteng, KwaZulu-Natal, Mpumalanga, Northern Cape, Limpopo, North West and Western Cape).

Demografía

- Población: 47.4 millones de habitantes (2006)
- Densidad demográfica (2005): 37,4 habitantes/km²
- Tasa de crecimiento (2006): 0,1%
- Distribución por sexos (Estimación para 01.06.2006):
 - Hombres: 49 %
 - Mujeres: 51 %
- Esperanza de vida: 46 años
- Población Urbana (2006): 57.9 %
- Población de las principales ciudades (2005):

Ciudad del Cabo (Cape Town/Kaapstad):	Johannesburgo
2.415.408	(Johannesburg): 1.480.530
Durban: 2.117.650	Pretoria: 1.104.479

Educación

- Tasa de alfabetización: 82,4%
- Religión: 78% Cristianismo (68% Protestantes y 10 % Católicos). 2% Hinduismo; 1.5% Islam; 0,5% Judaísmo.

Economía

- Principales productos: Minerales, Automóviles y componentes, pescado, frutas.
- PIB a precios de mercado: 171.065 (millones de euros 2005)
- Tasa de crecimiento del PIB : 4,9%
- PIB per cápita: 9.565 €
- Tasa de inflación (variación 2006/05): 3,7%
- Exportaciones: 46.255,8 (millones de euros 2005)
- Importaciones: 47.099 (millones de euros 2005)

Tipo de cambio utilizado: 7.9183 ZAR/€(Tipo de cambio promedio para el año 2005, BCE)
Fuente: SA Customs and Excise

3.2 Situación Política

La República de Sudáfrica es un estado federal con un gobierno central y nueve gobiernos provinciales.

En 1994, Sudáfrica superó con éxito el primer proceso electoral democrático de su historia, tras un periodo de 46 años de segregación racial promovido desde el gobierno (Apartheid). El Congreso Nacional Africano (ANC), liderado entonces por Nelson Mandela, accedió al poder y tras más de 10 años, continúa hoy siendo el partido mayoritario. El actual líder, Thabo Mbeki, venció en las elecciones de 1999 y 2004 y es hoy en día, el presidente y el Jefe del Estado.

Desde 1994, el ANC ha gobernado a penas sin oposición y en coalición con el primer sindicato del país (Congress of South African Trade Unions) y el Partido Comunista. El ANC se configuró en sus inicios como un partido de resistencia frente al Apartheid y en favor de los derechos y libertades para todos los ciudadanos sin distinción de raza, y recibió por ello, importantes apoyos internacionales.

Como principal fuerza en la oposición, aunque a gran distancia del ANC, se encuentra la Alianza Democrática (DA). Este grupo es resultado de la fusión entre el Partido Democrático (artífice ideológico del Apartheid) y el Nuevo Partido Nacional. Se trata de un partido de corte liberal muy identificado con la élite intelectual blanca. La DA obtuvo un 15% de los votos (frente al 66% del ANC) en las últimas elecciones nacionales celebradas en marzo del 2006.

Por primera vez, el ANC gobierna sólo en coalición en las nueve provincias, incluido el Western Cape (tradicional feudo del DP) y KwaZulu-Natal (feudo del IFP – movimiento nacionalista zulú de corte conservador).

3.3 Situación Económica

En el siglo XX, la economía sudafricana se ha diversificado desde una base principalmente agrícola y minera, y en la actualidad, los servicios contabilizan más del 65% del PIB y la industria, alrededor del 20%. No obstante, se estima que la minería continúa teniendo un papel primordial en la economía: a través de relaciones con la industria energética, la industria del hierro y del acero, y el sector químico, se estima que esta actividad contribuye de forma indirecta hasta el 15% del PIB.

El valor del PIB en el año 2005 fue de 171.065 millones de Euros. Esta cifra representa más de un tercio del PIB del continente africano, pero alrededor del 20% del PIB español. En los últimos años, el crecimiento del PIB ha venido presentando una tendencia ascendente, alcanzando el 4,5% en 2004 y el 4,9% en 2005. Este crecimiento se asienta sobre el sector servicios, que se ha visto beneficiado en los últimos años, por

una potente demanda interna alimentada por la expansión del mercado de créditos en el sector privado.

Las políticas del nuevo gobierno, junto con una tendencia global de descenso del nivel de precios, han contribuido a la tendencia general de reducción de la inflación, que en 2006 alcanzó una variación del 3,7% con respecto a 2005.

Uno de los mayores retos a los que se enfrenta la economía sudafricana son las altas tasas de desempleo (25% en 2006), parte de la herencia de la política de segregación llevada a cabo hasta 1994. La reducción de esa tasa de desempleo hasta la mitad y del nivel de pobreza son los dos objetivos fundamentales del gobierno para 2014. Para alcanzar esos objetivos el gobierno ha estimado que la economía deberá mantener una tasa de crecimiento medio del 5% entre 2004 y 2014 y ha adoptado una estrategia específica: *Accelerated and Shared Growth Initiative for South Africa* (ASGISA). Esta estrategia identifica 6 áreas principales que impiden el crecimiento y que deberán centrar los esfuerzos del gobierno:

1. volatilidad del tipo de cambio,
2. la escasez de mano de obra cualificada,
3. inversión insuficiente en infraestructuras,
4. deficiencias de los servicios públicos,
5. marco reglamentario adecuado para promover la inversión y
6. falta de competencia en sectores clave.

Dentro del marco de prudencia macroeconómica y fiscal mantenida por el GEAR es previsible que la política del gobierno en los próximos años se caracterice por un mayor intervencionismo a nivel macroeconómico para acelerar las reformas estructurales identificadas como más urgentes.

Un rasgo destacado de la de la política del Gobierno desde 1994 ha sido la estrategia de discriminación positiva para la promoción de las personas desfavorecidas durante el

periodo del apartheid. Esta política, conocida como *Black Economic Empowerment* (BBE) está dirigida a cambiar la estructura de la propiedad y control de los principales activos económicos heredada del régimen anterior. Como norma general, se ha establecido como objetivo la transferencia de un 25% de la propiedad a personas desfavorecidas en el plazo de 10 años.

El sector exterior está marcado por un creciente déficit comercial, que ha alcanzado record históricos en el primer trimestre de 2006, como consecuencia de la fortaleza de la demanda interna y la apreciación del rand. La balanza por cuenta de capital representa, en cambio, un superávit que compensa el déficit de la balanza comercial y que ha permitido al Banco Central mejorar sustancialmente el nivel de reservas. Sin embargo, la mayor parte de los flujos de capital toman la forma de inversiones en cartera principalmente dirigidos a la bolsa de Johannesburgo que ha experimentado subidas espectaculares durante el 2005 y el 2006.

En conjunto, la economía sudafricana presenta una tendencia al alza a consecuencia de diferentes factores subyacentes: la inflación permanece retenida a pesar de la subida de los precios del crudo; los tipos de interés se mantienen a niveles excepcionalmente bajos, contribuyendo al sólido crecimiento de la inversión privada y del consumo interno. Además, el crecimiento del PIB se ve respaldado por el incremento del nivel de formación de capital fijo en el sector público. Ante este panorama, las predicciones aluden al mantenimiento de un nivel de crecimiento por encima del 4,5%. La preocupación principal sin embargo, se centra en la evidente escasez de personal formado e infraestructuras que pueden afectar el desempeño de la economía en un futuro próximo.

4 ANÁLISIS DE LA OFERTA

4.1 Características del sector

Según el Banco Mundial, Sudáfrica es uno de los pocos países en África que se puede considerar como de ingresos medio-altos. Sin embargo, mientras un 13% de la población vive en condiciones primer-mundistas, 22 millones de personas lo hacen en condiciones tercer-mundistas. Esta enorme dualidad se refleja claramente en el sector de las infraestructuras, donde la brecha aparece entre las zonas urbanas y rurales.

El Banco Mundial realizó un estudio comparativo en 2006 enfocado a cuatro aspectos primordiales de la infraestructura del país: electricidad, distribución de agua y canalización, información y telecomunicaciones, y transporte. Al analizar la red de infraestructuras sudafricana hay que tener en cuenta ciertos elementos únicos del país:

- La organización económica, social y espacial del país viene determinada por el legado del Apartheid, que motivó grandes concentraciones de población sin acceso a infraestructura básica;
- La especial geografía del país, con regiones de clima semi-árido también ha motivado la despoblación total o parcial de grandes áreas;

▪ Electricidad

Según los datos del organismo nacional regulador de electricidad (NER, 2000), carbón y energía nuclear constituyen el 92.8% y el 6.7% respectivamente, del total del suministro eléctrico del país, desde el punto de vista del consumo.

El 65% de la población tiene acceso a electricidad. En Sudáfrica, la mitad del suministro de energía está en manos de la empresa pública ESKOM, y la otra mitad está controlada por los gobiernos locales. ESKOM ha venido generando electricidad a uno de los precios más competitivos del mundo, ha logrado alcanzar un nivel adecuado de ingresos, al mismo tiempo que ha financiado con sus ingresos la casi totalidad del

proyecto de electrificación nacional del gobierno. De hecho, los niveles de productividad y desarrollo tecnológico de las plantas de generación de electricidad de ESKOM han alcanzado estándares mundiales de calidad. Sudáfrica se enfrenta sin embargo, a algunos retos futuros fruto del nivel insuficiente de inversión realizado en mantenimiento y ampliación. Este factor junto con una creciente presión de la demanda, están provocando cortes de electricidad intermitentes en ciertas comunidades (incluso en Johannesburgo). La producción de la red eléctrica del país se encuentra en la actualidad, al 100% de su capacidad.

Aunque el proceso de electrificación sudafricano ha sido una de las reformas más exitosas implementadas por el gobierno desde 1994 (el número de hogares e instituciones públicas con acceso a electricidad aumentó en un 70% hasta 1999), los entornos rurales accedieron en menor medida a este desarrollo, de forma que la brecha entre el campo y la ciudad persiste.

Esta foto estática del sistema de distribución de electricidad en Sudáfrica está avocada al cambio debido a la presión de la demanda creada por el crecimiento económico. Los precios por unidad de electricidad tenderán a subir inevitablemente para acomodar la programada inversión de ESKOM en el mantenimiento, mejora y ampliación de instalaciones de generación y suministro por todo el país.

Una segunda fase del programa de electrificación lanzado por el gobierno en 2000, aspira a llevar electricidad a 300.000 nuevos hogares anualmente. Según fuentes no oficiales de una de las constructoras más importantes del país, Grinaker-LTA, Eskom tiene para este fin, un presupuesto de €15 billones en los próximos 10 a 15 años. Esta fase prevé entre otros, la creación de varias plantas de generación eléctrica a lo largo del país (proyecto en marcha en la región de Limpopo).

- Suministro de agua y canalización

El 87% de la población tiene acceso a agua potable en sus hogares, mientras que tan sólo un 67% disfruta de sistemas de canalización y saneamiento.

Existen grandes diferencias entre la distribución en el campo y la ciudad (65% y 98% respectivamente). Existen igualmente grandes áreas para mejora de este servicio esencial y básico.

La escasez de agua en determinadas partes del país es un problema persistente, y por ello, el gobierno está analizando la viabilidad de proyectos de desalinización de aguas.

▪ Tecnología de la información y de las comunicaciones

Un fenómeno reciente a destacar en Sudáfrica, así como en el resto de África, es el predominio de líneas de teléfono móvil sobre las de fijo. Este fenómeno está íntimamente relacionado con la existencia de múltiples asentamientos informales de viviendas.

Los altos precios de los servicios de telefonía fija apuntan a la existencia de operadores en monopolio en los servicios locales (Telkom). El gobierno consciente de esta deficiencia del mercado ha iniciado los trámites para otorgar licencia a un nuevo operador (Sentech), sin embargo, este proceso todavía sigue pendiente y la situación de monopolio continúa. Las tarifas de móvil son sin embargo, más competitivas. Existen 3 operadores de móvil en el mercado, *Vodacom*, *MTN* y *Cell C* por orden de cuota de mercado. Las redes presentan problemas recurrentes de conexión, de lo que se deduce un bajo nivel tecnológico.

La penetración de Internet en Sudáfrica es con mucho, la más extendida del continente, con 3 millones de usuarios (90% del total en África). La proporción de domicilios con acceso a Internet crecía al 9,2% en 2002. Esta penetración está sin embargo, concentrada en las zonas urbanas y periféricas a estas. La proporción de conexión es baja o inexistente en las zonas rurales y remotas debido a la falta de infraestructura y el

elevado coste de acceso y equipamiento. El gobierno, a nivel nacional y regional, está trabajando para extender el uso de Internet en instituciones y espacios públicos. Por ejemplo, el gobierno de Gauteng proporcionará ordenadores con acceso a Internet a 300 colegios de la provincia.

Según los datos recogidos por la institución educativa pertinente en el campo de la tecnología de las comunicaciones (ISETT SETA), en 2002 había 6.374 empresas del sector en el país. De estas, el 90% localizado en las provincias de Gauteng, Western Cape y KwaZulu Natal.

En este sector, destaca especialmente el parque científico-tecnológico, *Blue IQ*, inaugurado oficialmente en Pretoria en 2005. El proyecto valorado en €23 millones, está encaminado a servir de punto de encuentro de tecnología avanzada, académicos y sector privado.

▪ Transporte

La red de carreteras está ampliamente desarrollada para el transporte de bienes por puertos y aeropuertos a lo largo y ancho del país. El aeropuerto de Johannesburgo es el centro neurálgico de la red de transportes del sur del continente. La ciudad de Durban ostenta el primer puesto en tráfico de contenedores de todo el continente africano.

La red de infraestructuras del transporte viene igualmente, determinada por la geografía del país y el legado del Apartheid: baja densidad de población total media, concentraciones de población en ciertas zonas costeras y extensas áreas geográficas deshabitadas.

La densidad de km. de vías ferroviarias se encuentra dentro de la media para el grupo de países de ingresos medio-altos. Sin embargo, la densidad de la red viaria es ligeramente inferior a la media de esos países, estando muy por debajo de la media de

los países de la OCDE. Destaca sobre todo el hecho de que, tan sólo el 21% (el 31% según fuentes alternativas) de las carreteras están asfaltadas.

Estas cifras tienen importantes consecuencias en distintos aspectos de la economía del país, entre ellos, su desempeño en las exportaciones. Según algunos analistas, el nivel de exportaciones sudafricano está constreñido por unas infraestructuras insuficientes, que dificultan el transporte y la distribución de bienes a lo largo y ancho del país. Las políticas de promoción de las exportaciones por parte del gobierno así como la celebración del Mundial de Fútbol en 2010 en Sudáfrica, son dos importantes alicientes para renovar y ampliar la red de infraestructuras del país.

▪ Red viaria

La red viaria del país cuenta con una longitud de 362.099 Km., de los que 73.506 Km. están asfaltados y 288.593 no. Esta red, probablemente la más extensa del continente, conecta las 9 regiones del país a través de las principales ciudades del país. Aún así, la mayor parte de las carreteras secundarias no están asfaltadas, exceptuando la provincia central de Gauteng, donde el 45% de la red sí lo está. La repartición de los km. es la siguiente:

- ✓ 1.400 Km. de autopista
- ✓ 440 Km. de autovía
- ✓ 5.300 Km. de carretera nacional y regional
- ✓ Aproximadamente 1.900 Km. son vías de peaje, atendidas por 27 puestos de control.

La industria automovilística es el tercer sector en tamaño de la economía sudafricana y representa una parte importante del conjunto de la industria manufacturera del país. Las grandes marcas internacionales de ensamblaje de automóviles están presentes en el país incluyendo Daimler Chrysler; General Motors; Toyota; Ford Motor Company; Nissan y

Volkswagen. En este sentido, Sudáfrica se ha convertido en un actor internacional en la exportación de automóviles y sus componentes.

El parque automovilístico es relativamente antiguo teniendo, la mitad de los turismos actualmente registrados, una antigüedad de más de 10 años.

El transporte público no está muy desarrollado, especialmente en las ciudades, aunque sí existen algunas líneas de autobús y tren, que cubren trayectos urbanos e interurbanos. Además de estos, en las ciudades se pueden encontrar mini-buses, taxis privados con distintas tarifas y los llamados “rikkis”, taxis compartidos, muy populares entre los turistas y que ofrecen un servicio de puerta-a-puerta por un módico precio.

- Transporte aéreo

Una compañía semi-privada, operativa desde hace 5 años, controla el 90% de las operaciones de aviación del país repartidas entre tres de los 11 aeropuertos internacionales (O.R Tambo Internacional, Cape Town Internacional y Durban Internacional) y 6 aeropuertos nacionales (Puerto Elizabeth, East London, George, Kimberly, Upington and Bloemfontein). La compañía se ha decidido recientemente a adquirir 3 nuevos aeropuertos regionales. El país cuenta sin embargo con un total de 731 aeropuertos repartidos por todo su territorio.

Desde 1994, el tráfico aéreo en general, se ha incrementado en más de un 70% y el tráfico de pasajeros internacionales en un 85% hasta alcanzar los 2,6 millones. Las autoridades competentes pronostican un crecimiento anual de aproximadamente un 30% hasta 2030.

Sudáfrica se ha incorporado también al fenómeno internacional de las líneas de bajo coste y cuenta con 3 aerolíneas que unen las principales ciudades del país a precios muy ajustados (Kulula.com, 1time y Mango). Un total de 8 compañías domésticas conectan grandes y pequeñas ciudades así como algunas pequeñas compañías charter.

Las principales compañías aéreas extranjeras cubren trayectos internacionales desde Johannesburgo y/o Ciudad del Cabo. Iberia realiza un vuelo diario entre Madrid y Johannesburgo en un Airbus A-340.

▪ Transporte ferroviario

Sudáfrica cuenta con los mayores operadores de ferrocarril de África del sur con 31.700 Km. de vía ferroviaria, 3.500 locomotoras y 124.000 vagones a lo largo del país. *Spoornet* y el *SA Rail Commuter Corporation* (SARCC) controlan la red ferroviaria del país tanto de mercancías como de pasajeros. *Spoornet* controla el tráfico de mercancías así como los trayectos de pasajeros de larga distancia. *Metrorail* es responsable de operar el sistema ferroviario metropolitano en siete regiones: Durban, Ciudad del Cabo, Puerto Elizabeth, Pretoria, East London, Berlin (Uitenhage) y Wits Greater Johannesburg. Esta empresa está subcontratada por SARCC, que es propietaria de la infraestructura.

Con el 80% de la infraestructura ferroviaria del continente, *Spoornet* también ofrece conexiones con otros países sub-saharianos. La compañía espera invertir 900 millones de euros anuales en el transporte ferroviario durante los próximos 15 años.

▪ Transporte marítimo

Las más importantes vías de navegación en los océanos atlántico e índico, bordean las costas del país siendo atendidas por siete puertos comerciales, que conforman sin duda alguna, la red más equipada y eficiente del continente africano. Ejemplos son: Richards Bay, Durban, East London, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town and Saldanha.

Richards Bay es el puerto líder en el transporte de mercancías y con capacidad para transportar 80 millones de toneladas de mercancías al año, lo que representa aproximadamente el 55% del total del transporte marítimo de mercancías que el país opera.

- Evolución esperada del transporte

La celebración del Mundial de Fútbol en 2010 ha precipitado la adopción de proyectos de renovación y desarrollo de las infraestructuras de transporte del país, al menos en las 9 ciudades sede de eventos deportivos y en 6 distritos rurales. Se esperan no menos de 350.000 visitantes. El proyecto incluye la renovación del antiguo parque automovilístico de taxis y mini-buses (del 80%); renovación de 200 vagones ferroviarios; construcción de nuevos carriles para autobuses, bicicletas y viandantes. El gobierno ha presupuestado 397 millones de euros para proyectos de transporte derivados del mundial.

En el ámbito del transporte aéreo, ACSA ha reservado 544 millones de euros para la modernización de los principales aeropuertos internacionales del país, de Johannesburgo, Ciudad del Cabo y Durban. Los 10 aeropuertos controlados por ACSA operan actualmente más de 200.000 aterrizajes y 10 millones de pasajeros anualmente. Las autoridades esperan recibir hasta 3 millones de turistas durante el Mundial de Fútbol.

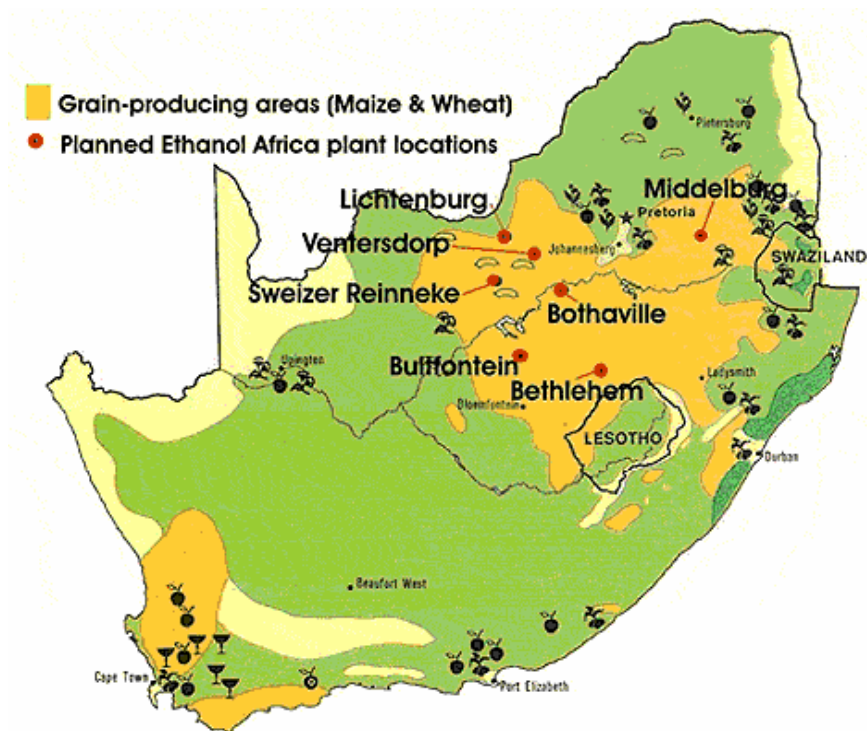
- Energía renovable

El Informe sobre Energías Renovables, publicado por el Ministerio de Minerales y Energía en 2003, es el documento más reciente en este sector en Sudáfrica. El objetivo de este marco regulador es alcanzar los 10.000GW/h de producción de energía renovable para el consumo final en 2013.

En el campo del bio-diesel, el gobierno está trabajando en la actualidad, en un nuevo marco regulador que recoja los últimos desarrollos y posibilidades del sector. Este documento debería estar listo para los meses de julio-agosto. El primer boceto propone un desarrollo de la industria del biofuel del 4,5% en Sudáfrica, con lo que se alcanzaría el 75% del objetivo del país en energía renovable. La estrategia regula se basa en una

combinación del 8% de etanol y el 2% de bio-diesel (de maíz y azúcar, y soja y girasol).

Distribución de plantas de producción de bio-diesel por regiones



Fuente: Etanol África

La energía solar es el recurso energético más abundante en Sudáfrica, y se orienta a la producción de electricidad así como al calentamiento de agua. La capacidad fotovoltaica anual de los paneles solares es de 5MW y algunas empresas en el país producen calentadores por energía solar. La capacidad instalada actual alcanza los 330.000 m² en hogares, 327.000 m² en piscinas, 45.000 m² en la industria y el comercio y 4.000 m² en la agricultura.

En el campo de la energía hidráulica, una empresa irlandesa dedicada al desarrollo de energía eólica y de olas marítimas, se ha comprometido a construir una planta de

energía hidráulica marítima de 20 megavatios de potencia en la costa sudafricana durante los próximos 5 años.

Grandes corporaciones locales, como Grinaker-LTA, realizan estudios preliminares para comenzar la construcción de parques eólicos en Sudáfrica. Hasta el momento 3 unidades están activas en la región del Western Cape (South Africa Yearbook 2005/2006), en las están involucradas empresas de Francia y Dinamarca.

Existen numerosas ayudas gubernamentales para fomentar la producción y el uso de energías renovables, entre otras subvenciones y ventajas fiscales.

4.2 Evolución del sector

El sector de la construcción y las infraestructuras sufrió una importante caída a comienzos de los años 90 para estabilizarse ya en la segunda mitad de la década, tras la llegada de la democracia. Sin embargo, concentrarse en los niveles de producción de los 90, enmascara la realidad de una industria en declive desde el comienzo de los 80. Entre los 60 y 70, la inversión y el gasto en construcción crecieron a una tasa cuatro veces superior que la del PIB. La mayor parte de la infraestructura básica del país fue desarrollada durante este período, financiada con los ingresos de las reservas de minerales del país y la importante inversión fija del gobierno.

A pesar de ciertos repuntes en los 80, la tendencia en el sector apunta a una caída progresiva en las últimas décadas. Esta caída fue particularmente severa a comienzos de los 90, cuando la producción se redujo más del 10% anual entre 1991 y 1993. Aunque el valor añadido de la construcción se ha incrementado desde la caída de 1993, en 2001 no se habían recuperado los niveles anteriores, suponiendo entonces tan sólo el 81,9% del nivel de 1990.

Dado el papel dominante del gobierno en el sector doméstico de la construcción, la causa fundamental de ese declive fue atribuida a la disminución de la inversión en

capital fijo del gobierno del total del presupuesto nacional. No obstante, se puede apuntar también a otros factores. A comienzo de los años 90 la inestabilidad de finales del Apartheid mermó la confianza de los inversores. La caída continuada a partir de la segunda mitad de los años 90 es parcialmente atribuible a los ajustes sufridos por el presupuesto nacional y también al incremento de la competencia, cuando se levantaron las barreras al comercio y se introdujeron procedimientos de licitación no-discriminatorios. A esto se le suma, la reducción de las ventajas financieras debido a la apertura en los controles del tipo de cambio y el cambio de actitud de los inversores hacia la propiedad como activo “de clase”.

Al mismo tiempo, el gasto en infraestructura se vio sujeto a nuevas regulaciones fiscales y criterios de control del gasto público, puestos en práctica por un funcionariado en rápida transformación, lo que llevó a una reducción inicial del gasto público.

El gasto público en infraestructuras se redujo por tanto en los primeros años del nuevo gobierno: la prudencia en el gasto venció a los planes expansivos del gobierno en este sector. A pesar de que los problemas de capacidad persisten, el nivel de inversión se ha incrementado y recientemente, se ha visto acompañado también por planes de mantenimiento y mejora del stock de infraestructura existente. El sector se ha visto beneficiado, en los últimos años, por la mejora de los indicadores económicos del país, la creciente disponibilidad de financiación para inversiones y también, por unos bajos niveles de inflación y de tipo de interés.

4.3 Producción nacional y principales fabricantes

Principales empresas de construcción e ingeniería civil

Empresa constructora y cuota de mercado¹	(%)²
Murray and Roberts	7.9
WBHO	6.7
Frankipile SA Ltd	3.8
Grinaker-LTA	3.5
Group 5	2.5
<p>¹ Considera todas las empresas subsidiarias de la empresa matriz así como proyectos en los que ésta forme parte de un consorcio. ² Debido a limitaciones estadísticas, el 11,7% del total de los ingresos de todas las empresas no ha sido distribuido a ninguna empresa.</p>	

Fuente: Trade and Industrial Policy Strategies, 2002

Principales consultorías de ingeniería

Empresas de consultoría y cuota de mercado¹	(%)²
Wilkinson: KFD Ltd	11.4
Asch Consultants	10.0
Africon Engineering International Ltd	6.1
Orrie Welby-Solomon CC	5.5
Partnership De Villiers CC	5.1
<p>¹ Debido a limitaciones estadísticas, el 14,7% del total de los ingresos de todas las empresas no ha sido distribuido a ninguna empresa.</p>	

Source: Trade and Industrial Policy Strategies, 2002

4.4 Principales proyectos por regiones

SECTOR	POSICION GOBIERNO	PROYECTO	REGION	VALOR	DIRIGIDO A	FUENTE
Infraestructuras y transporte público	Activa intervención del gobierno nacional y regional. Motivación adicional: Mundial de Fútbol, 2010.	Ensanche de autopistas N1 y N2; extensión de tramo ferroviario regional; carril bus en la N1; mejora de 3 estaciones de tren.	Ciudad del Cabo		Principales necesidades del sector: materiales personal cualificado empresas con capacidad suficiente para acometer grandes proyectos.	Engineering News
		Tren de alta velocidad: Gautrain. 80km de rail que unirán Johannesburgo con la ciudad de Tshwane y el aeropuerto internacional.	Gauteng	€ billones		
		Nuevo aeropuerto	Durban:			
		Investigación: central nuclear	Ciudad del Cabo			
		Extensión del aeropuerto	Ciudad del Cabo	€120 millones		
		Extensión del aeropuerto	Johannesburgo			
		Energías renovables	Incentivos fiscales para productores y consumidores,	Construcción de una planta de combustible de biomasa.		
Cofinanciación pública de proyectos, Promoción del uso de energía renovable en sistemas	5 plantas de bio-combustible ;proyectos en la última fase de investigación; se espera que	Eastern Cape y KwaZulu Natal				Engineering News

	públicos (ej. Transporte.)	los trabajos de construcción comienzan en enero de 2008 (producción anual estimada de cada planta: 100 millones de litros).				
		Estudios de viabilidad para la construcción de una mina de magnesio y una planta de conglomerado de 1,5 millones de toneladas de producción anual.				Engineering News

5 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

5.1 Tendencias generales de consumo

El sector público es el mayor cliente en el sector de la construcción en la mayor parte de los países, en lo que se refiere al mantenimiento y ampliación de infraestructuras.

Según el *Bureau for Economic Research*, de acuerdo con los planes del gobierno, el gasto en construcción e infraestructura se va a incrementar paulatinamente hasta llegar a suponer el 6.5% en 2010 desde el 5,1% del PIB en 2005. Según esta fuente, el principal consumidor de estos servicios en el país son las **empresas públicas no financieras**, seguidas por los gobiernos regionales y los ayuntamientos.

La inversión pública en infraestructuras se realiza a través de tres canales. En primer lugar, una parte de la inversión se canaliza a través del “Programa de Construcción Pública Extendida” (EPWP), que contará con un presupuesto aproximado de 4,8 billones de Euros para los próximos 5 años. Este fondo está dedicado enteramente a la formación de personal para asumir puestos directivos en el sector. El objetivo es crear 1 millón de nuevos puestos de trabajo en los próximos 5 años.

En segundo lugar, se encuentra la estrategia de desarrollo en infraestructuras de ASGISA (“Iniciativa para un Crecimiento Acelerado y Compartido”), encaminada a alcanzar una tasa de crecimiento anual del 6%, entre 2010 y 2014. Tanto el gobierno como el sector privado invertirán para este fin, entre 39 y 42 billones de Euros en proyectos de infraestructuras en los próximos 3 años.

En último lugar, está el programa municipal de inversión encargado de promover las infraestructuras municipales (incluyendo todo lo relacionado con el Mundial de Fútbol de 2010). En este apartado, 900 millones de Euros fueron asignados para vivienda e infraestructura municipal en los presupuestos de 2006 y 700 millones para el desarrollo ferroviario en la región central de Gauteng.

La celebración del Mundial de Fútbol de 2010 en Sudáfrica tendrá un impacto enorme en el crecimiento de la actividad en el, ya de por sí floreciente, sector de la construcción. En el reciente debate sobre el Estado de la Nación, el ministro de finanzas anunció la asignación de un presupuesto nacional de 1,8 billones de Euros para proyectos relacionados con el evento. A este presupuesto habrán de sumarse las aportaciones de provincias y ciudades implicadas en el evento. Este presupuesto será destinado a estadios e infraestructuras como carreteras, transporte público, alojamiento y centros de recreo. Más de 10 estadios serán reconstruidos para convertirse en instalaciones deportivas en 8 regiones por todo el país.

De acuerdo con el “Plan Director para Ciudad del Cabo y el Western Cape” (Octubre 2006), se han identificado los siguientes proyectos de transporte clave para el éxito del evento:

- Construcción de una carretera de conexión entre el aeropuerto de Ciudad del Cabo y el centro de la ciudad.
- Desarrollo de un sistema de transportes para el centro de la ciudad, que abarque autobuses, taxis, transporte no motorizado, vías de peatones e instalaciones adyacentes.
- Desarrollo de un sistema multi-modal de billetes.
- Desarrollo de la infraestructura ferroviaria;
- Desarrollo de la infraestructura aeronáutica (renovación de terminales domésticas, aparcamientos, servicio bus con conexión al aeropuerto, etc.)

Este sector se enfrenta no obstante a retos de gran magnitud, que según algunos analistas, hacen peligrar el desempeño del sector en particular, y del crecimiento del país en general. La gran cantidad y dimensión de los proyectos de construcción e infraestructuras programados en la actualidad, de cara fundamentalmente al 2010, está poniendo a prueba la capacidad de absorción y resolución del país y todos los actores implicados.

- a. Escasez de mano de obra cualificada.
- b. Falta de capacidad técnica del gobierno para coordinar, dirigir y evaluar el gasto programado en infraestructuras;
- c. Carencia de materiales de construcción (cemento en particular).
- d. Escasez de grandes empresas capaces de acometer grandes proyectos.

La insuficiencia de mano de obra cualificada en sectores técnicos es la peor amenaza para el ritmo de crecimiento de la economía sudafricana. Un estudio del Instituto de Arquitectura sudafricano, afirma que el 80% de los estudios de arquitectura del país tiene sus plantillas incompletas en un 40%. Según el Instituto Sudafricano de Ingenieros Civiles, 79 de los 231 ayuntamientos a lo largo del país carecen de ingenieros civiles y técnicos. Las estimaciones afirman que para el 2010 el país necesitará 25.000 albañiles.

El gobierno está tratando de poner en marcha ambiciosos proyectos para la atracción y formación de jóvenes en estas áreas, sin embargo, la preocupación se centra en el corto plazo. Algunas voces en el sector cuestionan la conveniencia de las regulaciones del gobierno en recursos humanos, enfocadas a la inclusión de comunidades históricamente desfavorecidas, en un sector tan dependiente de mano de obra cualificada y en el que la formación es un proceso a medio-largo plazo. Vale la pena señalar sin embargo, que tan sólo el 5% de los 15.000 ingenieros registrados en el país son de raza negra o sexo femenino. En la actualidad, las empresas están importando mano de obra cualificada de países como Malasia, India o Irlanda. Otra de las estrategias empleadas para minimizar este obstáculo es la importación de profesionales a través de la cooperación empresarial con empresas extranjeras en forma de *joint ventures*.

Este factor está íntimamente relacionado con el anterior, pues la falta de personal técnico afecta también a las administraciones. Por un lado, con el advenimiento de la democracia muchos puestos de dirección fueron ocupados por personas que no eran necesariamente profesionales del sector. Por otro lado, el alto nivel de rotación de

puestos interrumpe los procesos de transferencia de conocimiento y prácticas. Como consecuencia, en ocasiones la financiación inicialmente destinada a inversión en capital fijo se emplea en cubrir gastos corrientes, así como se producen cancelaciones de procesos de licitación o retrasos en el pago de consultores y constructores.

La carencia de materiales de construcción es un fenómeno que ha impulsado las importaciones del exterior, hasta alcanzar según algunas fuentes, el 40% de las necesidades de construcción del país.

Ejemplo de la brecha entre demanda y oferta en el sector es la reciente presentación de tan sólo tres propuestas (la última de ellas por parte de Siemens) para la construcción de una central eléctrica en la región de Limpopo.

5.2 Perfil del consumidor

El consumidor potencial en materia de inversiones extranjeras es, en un primer lugar, el sector público, donde se llevan a cabo las inversiones de mayor magnitud: obras públicas (carreteras, puentes, vías férreas, etc.), labores que están fundamentalmente localizadas en ministerios tales como el de inversiones de capital, energía e industrias, agricultura, etc.

Un factor decisivo al hablar del desarrollo de todos estos sectores y sus respectivas financiaciones es el apoyo de las Instituciones Financieras Internacionales (IFI). Así:

El **IDC** (Industrial Development Corporation) es una institución financiera pública dependiente del Ministerio de Comercio e Industria. Cumple funciones similares a las que desempeña el ICO, SEPI y COFIDES en España. El IDC ha estado en contacto con el Departamento de Empresas Públicas, Transnet, Eskom y otras compañías proveedoras de bienes y servicios para trabajar conjuntamente en el marco del programa de inversiones públicas, cuyo monto asciende a 40.000 millones de euros para el periodo 2006-2010.

Por otro lado, el IDC está en contacto con otras instituciones regionales en el marco del “**Partnership for Africa’s Development**” (NEPAD) para la identificación y financiación de proyectos. Entre otros proyectos identificados figuran:

- Proyecto de telecomunicaciones trans-fronterizo, que incluye la puesta en funcionamiento de una red de fibra óptica submarina en la costa este de África.
- Dos proyectos de generación en Sudáfrica. Uno a partir de gas obtenido a partir de residuos y otro basado en el uso limpio de carbón.
- Desarrollo de un gaseoducto en el oeste de Ciudad del Cabo.
- Un centro de mantenimiento de petroleros y un astillero de petroleros en el oeste del Cabo.
- También se está considerando la participación en las próximas 20 concesiones de servicios de telefonía en áreas de baja cobertura (Under-serviced Telecom License, USAL).

El Banco Mundial a través de su brazo financiero, el *International Financial Corporation* (IFC) está involucrado en la financiación de proyectos en distintos ámbitos: generación eléctrica, gas y petróleo, etc.

El **Banco Africano de Desarrollo** tiene entre sus prioridades la mejora de las redes de infraestructuras en el continente, y en ellas se incluye Sudáfrica como objetivo.

6 POLÍTICAS Y MARCO LEGAL PARA LA INVERSIÓN EXTRANJERA

6.1 Políticas de promoción de inversiones

El gobierno sudafricano ofrece una serie de incentivos, tanto específicos para determinados sectores, como genéricos para toda actividad económica con el objetivo de atraer inversión extranjera al país.

A continuación se presenta una lista de los principales incentivos:

- ✓ “Fondo de Infraestructura Esencial”. Subvención a proyectos que impliquen una mejora de las infraestructuras esenciales del país (carreteras, canalización subterránea, etc.)
- ✓ “Área de Desarrollo Urbano”. Programa de Incentivos Fiscales para los proyectos turísticos que supongan una mejora de las infraestructuras urbanas (sólo válido para Ciudad del Cabo y Johannesburgo).
- ✓ “Subvención a la Inversión Extranjera”. Entidades extranjeras pueden aspirar a una ayuda de hasta €300.000 si el componente extranjero no supera el 50% de la sociedad.
- ✓ Programa de Apoyo a la Innovación Industrial. Co-financiación de hasta el 50% de los costes directos del proyecto (sin límite en el caso de operar con socio local).
- ✓ Depreciación Acelerada para el Desarrollo de Zonas Urbanas: Ventajas fiscales a la inversión en el caso de áreas con una alta densidad de población, barrios financieros o mejoras en los transportes públicos.
- ✓ Programa para el Apoyo de la Formación. Subvenciones en los costes de entrenamiento (hasta el 50%) y material (hasta €300.000) en proyectos que supongan una inversión de al menos, €5 millones.
- ✓ Incentivos salariales y de prácticas. Beneficios fiscales para los empleadores que ofrezcan nuevos puestos de trabajo en condiciones de prácticas.

6.2 Aspectos prácticos de la inversión

En principio, abrir un negocio en Sudáfrica es relativamente sencillo para una persona extranjera:

- ✓ No se necesitan permisos específicos para comenzar un negocio;
- ✓ Los negocios pueden ser controlados en su 100% por una entidad extranjera;
- ✓ Los extranjeros pueden poseer propiedades.

Únicamente, los proyectos que conlleven trabajos de construcción, deberán ser aprobados por la autoridad municipal implicada con el objetivo de asegurar que están avenidos con el marco regulatorio sobre medio ambiente, sanidad y seguridad pertinente.

El sector de la ingeniería y las infraestructuras, como otros aspectos de la economía, también está siendo regulado para contribuir a la transformación de la sociedad tras la época del Apartheid. El Reglamento sobre “Empoderamiento Económico Negro” (Black Economic Empowerment) de 2003 trata de combatir las desigualdades creadas. Las medidas propuestas por este código no son sin embargo, de obligado cumplimiento para las empresas extranjeras, con excepción de aquellas que aspiren a contratos públicos. En este caso, el empresario español deberá considerar el beneficio de asociarse con empresarios locales.

Potenciales inversores españoles deberán tener en cuenta que Sudáfrica se encuentra en negociaciones con el gobierno español para firmar un Convenio de Doble Imposición inexistente hasta la fecha.

6.3 Procedimientos para licitaciones internacionales

Casi todos los gastos del Estado sudafricano se realizan a través de licitaciones que se publican en el Boletín Oficial del Estado (*State Tender Bulletin*) y en ocasiones,

también en los principales periódicos. A pesar de que la política oficial es la de favorecer a los productores nacionales, una compañía extranjera no está excluida de participar en estas competiciones en el caso de la la empresa posea un agente en el país, que actúe en su nombre. Como práctica generalizada, el pago se realiza directamente al agente local.

Aunque en la actualidad no es perceptivo, como se apuntaba con anterioridad, un mínimo de personal de los grupos mayoritarios (no blancos), sí que existe presión para dar a preferencia a “negocios negros” en las prácticas de compra y concesión de proyectos del gobierno.

Por otro lado, la práctica de compra y concesión de proyectos del gobierno difiere en gran medida de la empleada en mercados más avanzados y por instituciones financieras internacionales. La mayor parte de las licitaciones internacionales se contemplan desde un “doble rasero”: los aspectos técnicos de la propuesta conforman el 80% (de lo cual el plan de recursos humanos tiene un peso del 60%) y el precio cuenta por el 20% restante. En Sudáfrica, el factor precio tiene un mayor peso, lo que afecta negativamente a la motivación de las empresas locales para invertir en formación y competir en habilidades.

7 OPORTUNIDADES Y RIESGOS PARA LA EMPRESA ESPAÑOLA

El Mundial de Fútbol 2010 ofrece numerosas oportunidades para las empresas madrileñas. Las necesidades de infraestructura del país de cara al mundial no podrán ser resueltas en muchos casos, sin la capacidad, recursos y personal extranjero, de manera que la cooperación con empresas locales puede ser una alternativa muy atractiva para ambas partes. Algunos informes afirman que las necesidades de infraestructura del país están siendo importadas en un 40%. Al efecto, las empresas españolas deberán centrar su oferta en cubrir las carencias de las empresas sudafricanas, especialmente en el campo de la mano de obra cualificada y el intercambio de tecnología.

Ejemplos prácticos de productos y servicios actualmente requeridos por el Gobierno municipal de Ciudad del Cabo de cara al Mundial de Fútbol son:

- Servicios de demolición, excavación y canalización;
- Ascensores
- Sistemas eléctricos;
- Aire acondicionado y ventilación
- Sistemas anti-incendios y de seguridad
- Generadores
- Sistemas de comunicación;
- Asientos;
- Cubiertas, techados y aislamientos acústico;
- Control de acceso y sistemas de vídeo;
- Sistemas contra inundaciones;
- Sistemas de sonido
- Señalización;
- Obras públicas/asfaltado;
- Vallados;
- Pantallas solares;
- Torniquetes y puertas giratorias;
- Aspersores;
- Techados;
- Cortinas separatorias;
- Marcos de aluminio, ventanas y puertas.

8 ENTREVISTAS

GRINAKE-LTA, GRUPO DE CONSTRUCCIÓN E INGENIERÍA

División: Construcción e inmobiliaria, Western Cape

Contacto: Neil Potgieter (Director general)

115 Bamboesvlei Road, Ottery 7800

P.O Box 3, Rondebosch 7701, Cape Town, South Africa

Tel: +27 (0) 21 703 1040

Fax: +27 (0) 21 703 4511

E-mail: npotgieter@grinaker-lta.co.za

Resumen:

Grinaker-LTA es un grupo sudafricano de construcción e ingeniería, que aprovecha las oportunidades existentes en los sectores de infraestructura, energía y minería.

El grupo pertenece en un 75% a la empresa pública *Aveng Limited*, que cotiza en la bolsa de Johannesburgo. El otro 25% pertenece a *TisoGroup* liderado por un consorcio BEE.

Aveng tiene intención firme de entrar en el sector de las energías renovables, comenzando por la construcción de parques eólicos en distintas regiones del país. La corporación se centra fundamentalmente en proyectos dentro de Sudáfrica, dadas la extraordinaria actividad actual en el sector. Aproximadamente el 20% de su actividad se exporta a otros países africanos.

Esta división está estructurada por regiones y por proyectos:

- a. geográficamente, abarca las regiones de Ciudad del Cabo, Port Elizabeth e East London;
- b. por actividad: proyectos residenciales; hospitales; aeropuertos; instalaciones deportivas (estadios); hoteles, etc.

El Sr. Potgieter considera que los tres ámbitos de oportunidad en el sector de cara al 2010 son:

- Proyectos de generación eléctrica (energía nuclear y renovable).
- Infraestructuras viarias, de carreteras y ferrocarriles.
- Agua: desalinización y tratamiento.

La cooperación empresarial en forma de *joint-ventures* es una forma muy común de trabajo en el sector. Grinaker-LTA trabaja tanto con socios extranjeros (empresa holandesa en la construcción del nuevo estadio de fútbol en Port Elizabeth) como sudafricanos (ampliación aeropuerto de Ciudad del Cabo). En este caso, la alianza con empresas dirigidas por grupos, previamente marginados (BEE) favorece las posibilidades del grupo de acceder a contratos públicos.

Las enormes necesidades del sector en capital humano cualificado, están siendo paliadas a través de la inversión en formación a cargo de la empresa, así como la importación de mano de obra de países con excedentes, fundamentalmente asiáticos (India, Tailandia, etc.)

9 FERIAS

AFRIBUILD 2007

Visión: *Afribuild* es una feria enfocada a profesionales, aquellos proveedores de todos los componentes, bienes y servicios, necesarios para la industria de la construcción: propietarios, planificadores, diseñadores, arquitectos, investigadores, geólogos, ingenieros y en general, constructores que licitan para proyectos de construcción e infraestructuras. Esta edición se concentra en 3 sectores de oportunidad:

- Infraestructuras del transporte
- Industria aeronáutica
- Campeonato Mundial de Fútbol 2010

Lugar de celebración: Sandton, Johannesburgo

Próxima fecha de celebración: 31 de Octubre al 2 de Noviembre de 2007 (Bianual)

Página Web: <http://afribuild.co.za/>

Nota: PromoMadrid expondrá un pabellón con representación de las empresas de Madrid. Para más información ponerse en contacto con Rosa Nieto, rosa.nieto@promomadrid.com

HARDEX

Visión: Muestra de la oferta existente en el sector de materiales de construcción.

Lugar de celebración: Sandton, Johannesburgo

Próxima fecha de celebración: 15 al 17 de septiembre de 2007 (bianual)

Página Web: www.harDEX.oc.za

FUTUREX and EQUIP

Visión: Feria enfocada a profesionales del sector de la Información, las telecomunicaciones y la electrónica. Exposición de productos, servicios y soluciones tecnológicas para las grandes, pequeñas y medianas empresas.

Lugar de celebración: Ciudad del Cabo

Próxima fecha de celebración: del 26 al 28 de Septiembre de 2007 (anual).

10 ANEXOS

ANEXO 1: INFORMACIÓN DE INTERÉS

MINISTERIOS

GOBIERNO DE SUDÁFRICA

<http://www.gov.za/>

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

<http://www.pwdprocure.co.za/>

MINISTERIO DE MINERALES Y ENERGÍA

<http://www.dme.gov.za/>

NDOT – MINISTERIO DE TRANSPORTE

<http://www.transport.gov.za/>

MINISTERIO DE ASUNTOS DE AGUA Y FORESTAL

<http://www.dwaf.gov.za/>

MINISTERIO DE COMERCIO E INDUSTRIA – DTI Y CIPRO (Registro de Empresas)

www.thedti.gov.za

ORGANIZACIONES DEL SECTOR

CONSEJO DE INGENIERÍA DE SUDÁFRICA

<http://www.ecsa.co.za/>

INSTITUTO SUDAFRICANO DE INGENIERIA CIVIL

<http://www.civils.org.za>

ASOCIACIÓN SUDAFRICANA DE CONSULTORES DE INGENIERÍA

<http://www.saace.co.za/>

FEDERACIÓN DE EMPRESAS DE LA CONSTRUCCIÓN EN SUDÁFRICA

<http://www.bifsa.org.za/>

CONSTRUCTION INDUSTRY & DEVELOPMENT BOARD (CIDB)

<http://www.cidb.org.za/index.html>

PORTAL SOBRE COMERCIO (Licitaciones, etc.)

<http://www.tradeinfo.co.za/>

CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO Y EMPLEO

<http://www.nedlac.org.za/>

INSTITUTO SUDAFRICANO DE ARQUITECTURA

www.saia.org.za

Tel: +27 11 486 1641

ASOCIACIÓN NACIONAL DE ENERGÍA SUDAFRICANA (SANEA)

www.sanea.org.za

Tel: +27 11 789 1384

INSTITUCIONES FINANCIERAS

DEVELOPMENT BANK OF SOUTHERN AFRICA

www.dbsa.org

INDUSTRIAL DEVELOPMENT CORPORATION

rianc@idc.co.za

INFRASTRUCTURE FINANCE CORPORATION LIMITED (INCA)

www.inca.co.za

INTERNATIONAL FINANCIAL COORPORATION

<http://www.ifc.org/africa>

BANCO AFRICANO DE DESARROLLO

www.acdb.org

ORGANISMOS COMPETENTES (EMPRESAS ESTATALES)

ESKOM

www.eskom.co.za

Responsable de Proyectos de Energías Renovables

Mr Louis Van Heerden

Tel: +27 11 629 5526

Fax: +27 11 629 5369
Louis.Vheerden@eskom.co.za

Responsable del departamento de nuevas inversiones (Investment Strategy)

Resources & Strategy Division General Manager

Mr. Andrew Etzinger (AE)

andrew.etzinger@eskom.co.za

Tel: +27 11 800 5316

Móvil: +27 82 655 3436

Contacto Grande Proyectos Hidráulicos:

Mr Tim Gaskell Jefe de Proyecto

Tel: +27 82 551 3457

Tim.Gaskell@eskom.co.za

ANEXO 2: INFORMACIÓN PRÁCTICA

FORMALIDADES DE ENTRADA

Los ciudadanos de la UE que visiten el país por negocios o por turismo por períodos inferiores a 90 días no necesitan visado. Es necesario un permiso de trabajo oficial para poder realizar una actividad profesional en el país.

LENGUA OFICIAL

La constitución aprueba 11 lenguas oficiales; no obstante, el idioma de los negocios es el inglés.

MONEDA

La moneda nacional es el Rand, dividida en 100 céntimos. Encontramos billetes en las siguientes denominaciones: 200 rands (muy parecido al de 20), 100 rands, 50 rand, 20 rand y 10 rand. Las monedas son de 5, 2, y 1 rand, y de 50, 20, 10, y 5

cents. La divisa sudafricana se caracteriza por su alta volatilidad, siendo un escollo para las inversiones extranjeras y para la salida al exterior de las empresas y turistas sudafricanos.

BANCOS

El sistema bancario está muy desarrollado y bien regulado. La ley bancaria está basada en las leyes de Reino Unido, Australia y Canadá.

El South African Reserve Bank (SARB) actúa como banco central, mientras que la industria de servicios financieros no-bancarios es regulada por el Consejo de Servicios Financieros (FSB). Los bancos minoristas más importantes son Standard, FirstNational, Nedcor y Absa con una cuota de mercado del 78%. Los principales bancos extranjeros

están representados en el país. Ninguna entidad bancaria española tiene presencia en el país.

Johannesburgo es el principal centro financiero del país.

HORARIO LOCAL

Entre finales de marzo y finales de septiembre no hay diferencia horaria con España. El resto del año hay una hora de adelanto.

HORARIO LABORAL

Bancos: Lunes a viernes, de 09h00 a 15h30 y sábados de 08h30 a 11h00

Comercios: Lunes a sábado de 09h00 a 18h00.

Administración pública: Lunes a viernes, de 08h00 a 15h30.

VACACIONES Y FESTIVIDADES

Periodo anual de vacaciones: Generalmente entre la última quincena de diciembre y la primera de enero, que coinciden con los meses de verano.

Días festivos (2006): 1 de enero - Año Nuevo; 21 de marzo - Día de los Derechos Humanos; 14 de abril - Viernes Santo; 17 de abril - Día de la Familia; 27 de abril - Día de la Libertad; 1 de mayo - Día del Trabajo; 16 de junio - Día de la Juventud; 9 de Agosto - Día Nacional de la Mujer; 24 de septiembre - Día del Patrimonio; 16 de diciembre - Día de la Reconciliación; 25 de diciembre – Navidad; 26 de diciembre - Día de la Buena Voluntad.

PRECAUCIONES SANITARIAS

Sólo se necesita tratamiento preventivo contra la malaria si se visita la zona del Parque Nacional *Kruger*. Se recomienda consultar con el Centro Nacional de Vacunaciones para conseguir indicaciones al respecto. El agua es potable en todo el país.

ANEXO 3: PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR

GRINAKE-LTA

<http://www.grinaker-lta.com/>

MURRAY & ROBERTS

<http://www.murrob.com/>

WBHO

<http://www.wbho.co.za/>

GROUP FIVE

<http://www.g5.co.za/>

PDNA

http://www.pdna.co.za/index_1.php

NMC

<http://www.nmc.co.za/>

KWEZI V3 ENGINEERS

<http://www.kweziv3.com/>

DCD DORBYL

<http://www.dcd.co.za/>