



OTROS
DOCUMENTOS

2021



Infraestructuras portuarias en Angola

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Luanda

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

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

icex



OTROS
DOCUMENTOS

1 de diciembre de 2021
Luanda

Este estudio ha sido realizado por
Germán Tortosa Martín

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

<http://Angola.oficinascomerciales.es>

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

NIPO: 114-21-010-1



Índice

1. Introducción	4
2. Puerto de Luanda	5
2.1. Movimiento de carga	6
3. Puerto de Lobito	7
3.1. Movimiento de carga	8
4. Puerto de Namibe	9
4.1. Movimiento de carga	10
5. Puertos de Cabinda y Soyo	11



1. Introducción

En este documento se pretende repasar la situación actual de las principales infraestructuras portuarias en Angola. Se analizará el movimiento de carga de los principales puertos, así como los proyectos que se van a ejecutar próximamente en materia de ampliaciones y reformas de las infraestructuras, cambios en la gestión de estas y otros datos de interés.

Angola está localizada en el sudoeste de África y, con cerca de 1.600 km de litoral, cuenta con un gran potencial para el desarrollo de proyectos orientados a mejorar sus infraestructuras marítimas y potenciar la posición estratégica que ocupa el país en el continente. Como se puede ver en la imagen siguiente, los principales puertos del país se encuentran en: Luanda, Lobito, Namibe, Cabinda, Ambriz, Soyo y Porto Amboim.



Todos los puertos son organismos autónomos dependientes del Ministerio de Transportes. Si bien existe una asociación de puertos y un organismo regulador, no existe una autoridad general de puertos de Angola.

2. Puerto de Luanda

El puerto de Luanda es el principal del país, su movimiento de carga representa entre el 80 % y el 85 % de la carga total transportada en Angola. El puerto ejerce también una labor importante en la redistribución de los contenedores hacia otros puertos del país.

Desde 2005 el puerto se ha transformado en lo que se conoce como *Landlord Port*, es decir, las diferentes terminales del puerto pasaron a ser gestionadas mediante concesiones, siendo las empresas concesionarias las responsables de la gestión, control, mantenimiento y mejoras necesarias para asegurar el correcto desempeño de las diferentes operaciones logísticas. La concesión tiene una duración de 20 años, tras los cuales se podrán añadir 10 años más. Una vez terminado el periodo de concesión se volverá a abrir una licitación a la que la empresa que ha tenido la gestión puede volver a presentarse.

El puerto está dividido en 6 terminales distintas:

- **Terminal de carga general.** La terminal cuenta con una superficie de cerca de 80.000 m² de los cuales 24.675 m² suponen almacenes de carga. La concesión pertenece a la empresa brasileña **Multiterminais**;
- **Terminal polivalente.** La superficie total es de 178.641 m² de los cuales 10.500 m² son almacenes. Está gestionada por la empresa pública angoleña **Unicargas**;
- **Terminal de contenedores.** Cuenta con una superficie total de 142.467 m² de los que 2.500 m² son almacenes y se espera que alcancen los 5.000 m² en el futuro;
- **Terminal de apoyo a la actividad petrolífera.** Esta terminal es el centro de apoyo a la industria petrolífera de Luanda, proporcionando una amplia gama de servicios al sector energía. Está gestionada por la empresa angoleña **Sonangol EP**;
- **Terminal de pasajeros.** La superficie total es de 4.090 m². De media mueve 700 pasajeros al día;
- **Terminal multiusos.** Tiene una superficie total de 181.070 m², los almacenes suponen 10.500 m². Posee equipamiento técnico capaz de movilizar grandes volúmenes de mercancías. La producción anual media se estima en 2.670.000 toneladas. La empresa concesionaria es **DP World**.

Recientemente, la empresa **DP World**, ha sido seleccionada como concesionaria para el puerto de Luanda hasta 2042. Esta concesión obliga a la empresa a desembolsar una inversión mínima de 150 millones de dólares en la mejora de las infraestructuras del puerto.

DP World cuenta con una amplia experiencia gestionando puertos de diferentes partes del mundo, y en África está al frente de la gestión de puertos como el de **Dakar, Alger, Djen-Djen, Sokna,**



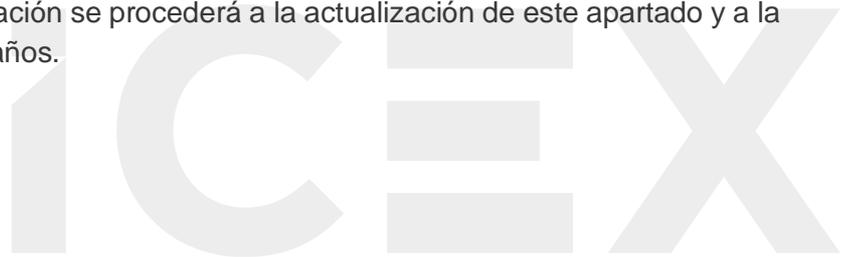
Doraleh, Berbera o Maputo. Una experiencia que sin duda beneficia no sólo a Luanda, sino también al resto de puertos del país que se ven afectados por logística portuaria en la capital del país.

Está previsto que, a partir de 2022, el puerto de Luanda prolongue su jurisdicción hasta la *barra do Dande*, al norte de Luanda. Al mismo tiempo, está prevista también la construcción de una **terminal de cruceros y un astillero naval**. La cota de profundidad pasará a ser de 12,5 metros a 16 metros aproximadamente, lo que permitirá la acogida de buques de un mayor calado y capacidad de carga.

2.1. Movimiento de carga

Si bien, las autoridades del puerto de Luanda nos han transmitido la gran importancia que este tiene a nivel nacional en cuanto al movimiento de contenedores se refiere, no se ha podido contrastar esta información con datos estadísticos que así lo avalen.

Tan pronto como se reciba esta información se procederá a la actualización de este apartado y a la valoración de los datos en los últimos años.



3. Puerto de Lobito

El puerto de Lobito está ubicado en la provincia de Benguela y pertenece al Gobierno de Angola, quien lo gestiona a través de la empresa Porto de Lobito E.P. La empresa gestiona tanto la terminal de carga y descarga, como la de pasajeros.

La localización geográfica del puerto, justo en el centro del país, le proporciona una posición estratégica que facilita la entrada y salida de mercancía de la República Democrática del Congo (adelante RDC) a través de la línea de ferrocarril de Benguela.

El puerto cuenta con 4 terminales:

- **Terminal de contenedores.** El movimiento de contenedores cada vez supone una mayor parte del negocio del puerto, que se ve beneficiado por el crecimiento de las cadenas multimodales de mercancías;
- **Terminal de carga general.** Terminal especializada en la carga y descarga de mercancías sólidas sueltas y contenedorizadas, vehículos y otros;
- **Puerto seco.** Infraestructura portuaria de segunda línea que surge de la necesidad de evitar el congestionamiento en las otras terminales. Tiene acceso tanto por carretera como por ferrocarril al puerto de Lobito;
- **Terminal de minerales.** La terminal está especializada en las operaciones de carga y descarga de minerales y mercancías a granel.

El proyecto más importante en torno al puerto de Lobito es el Corredor de Lobito. Se trata de un megaproyecto de transporte y logística que incluye, entre otras, la concesión de la línea ferroviaria Lobito - Luau, en la frontera con RDC, la instalación de dos terminales de tránsito de mercancías, plataformas logísticas, almacenes, oficinas, así como la ampliación de la ya mencionada terminal de minerales del puerto de Lobito. El proyecto busca convertir a Lobito en la mejor alternativa para la salida al mar de mercancía, principalmente minerales, procedentes de los países vecinos, RDC y Zambia. De aquí a 2050, el corredor podría llegar a convertirse en uno de los principales de la región.

El ejecutivo angoleño sacó oficialmente el proyecto a concurso el 8 de septiembre de 2021.

De forma reciente, Porto de Lobito E.P. lanzó asimismo un concurso público para la gestión y explotación de la terminal polivalente de contenedores de carga general para un periodo de 20 años. Dos empresas parecen bien situadas para ser adjudicatarias del concurso. Por un lado, se encuentra la empresa filipina **International Container Terminal Services, Inc.**, que ya se presentó

al concurso para la gestión de la terminal multiusos del puerto de Luanda, pero que no resultó seleccionada. La otra empresa candidata es **CITI/SPG**, de origen chino.

3.1. Movimiento de carga

En la tabla a continuación se muestra cómo ha evolucionado el movimiento de contenedores en el Puerto de Lobito en los últimos tres años.

MOVIMIENTO DE CARGA DE CONTENEDORES EN LOBITO

Año	Contenedores	Toneladas
2018	34.099	563.942
2019	38.630	605.130
2020	22.492	344.682

Fuente: Puerto de Lobito 2021.

Si bien 2019 registró un aumento en el movimiento de contenedores en el puerto, en 2020 el descenso en la actividad ocasionada por la COVID-19 es evidente. En este último año, el movimiento de contenedores descendió cerca de un 50 %.

En los próximos años, fruto de una progresiva recuperación económica y de un aumento en la actividad relacionada con el corredor de Lobito, se espera que crezca el número total de contenedores gestionados por el puerto.

4. Puerto de Namibe

El puerto de Namibe se encuentra en la provincia que le da el nombre, al sur de Angola. También es conocido como puerto de Moçamedes, por estar ubicado en esta ciudad.

Cuenta con 2 terminales:

- Terminal comercial;
- Terminal de minerales.

Actualmente está en marcha el **Projeto de Desenvolvimento Integrado da Baía de Moçâmedes**, que va a transformar la bahía en uno de los principales polos logísticos del sur del país.

El consorcio alcanzado entre **Toyota Tsusho Corporation** y TOA dará empleo durante más de 35 meses a cerca de 500 angoleños, 80 japoneses y filipinos. El presupuesto inicial estima una inversión aproximada de 600 millones de dólares. El proyecto incluye un periodo de 3 meses para la formación y capacitación del personal de cada terminal durante la fase final de ejecución del proyecto.

El proyecto contempla la construcción de una nueva terminal de contenedores para el puerto de Namibe, una nueva infraestructura moderna y provista con equipamiento destinado a mejorar la eficiencia en la operación portuaria y aumentar la competitividad del puerto. Se prevé una ampliación en la longitud de la terminal hasta alcanzar los 288 metros, una profundidad de 14 metros y una pavimentación de cerca de 6 hectáreas con capacidad para almacenar cerca de 3.216 TEU.

En cuanto a la terminal minera, se construirá un nuevo muelle junto al actual, con una longitud de 520 metros y una profundidad de calado cercana a los 20 metros. Las instalaciones de almacenamiento serán rehabilitadas, lo que permitirá alcanzar una superficie próxima a los 6.000 m². Se instalarán maquinarias y estructuras adecuadas para el movimiento de minerales de forma eficaz y segura.

4.1. Movimiento de carga

A continuación, se muestra una tabla con la evolución del movimiento de contenedores en el Puerto de Namibe en los últimos tres años.

MOVIMIENTO DE CARGA DE CONTENEDORES EN NAMIBE

Año	Contenedores	Toneladas
2018	21.515	990.874
2019	17.806	797.559
2020	26.821	922.068

Fuente: Puerto de Namibe 2021.

En el caso del puerto de Namibe, se puede observar cómo la COVID-19 no ha tenido los efectos perniciosos que sí hemos visto en el movimiento de contenedores de otros puertos. De hecho, en cuanto a toneladas se refiere, en 2020 se registró un aumento del 15 % con respecto al año anterior, y de un 50 % en relación con el número de contenedores.

5. Puertos de Cabinda y Soyo

Estos dos puertos están destinados principalmente al movimiento de carga y apoyo al sector petrolífero. En el caso del puerto de Cabinda, en 2019 los navíos utilizados para el transporte de petróleo o gas supusieron el 54 % del tráfico marítimo. En el puerto de Soyo, además de las labores de apoyo a la actividad petrolera, también hay navíos para el transporte de pasajeros, transporte de gas, transporte de mercancías y para el transporte de tripulación o trabajadores.

En Cabinda, la construcción de la **Terminal Marítima de Pasajeros** se encuentra en la fase final, en la que tanto maquinaria como instalaciones están siendo testadas antes de la apertura al público y puesta en funcionamiento. Otro proyecto que va de la mano con el anterior es la construcción de un rompeolas que proteja a los ferris al entrar y salir de puerto. También en Cabinda, se encuentra en fase final de ejecución el **Puerto de aguas profundas**. El proyecto fue iniciado en el año 2015 y desde entonces diferentes motivos han generado retrasos en los plazos de ejecución, recientemente la pandemia de la COVID-19. Se prevé que para finales de 2022 el proyecto esté acabado.

ICEX

ICEX

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

Ventana Global

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

informacion@icex.es

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

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones