



ESTUDIO
DE MERCADO

2021



El mercado de las infraestructuras de transporte en Kenia y Tanzania

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Nairobi

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



ESTUDIO
DE MERCADO

14 de diciembre de 2021
Nairobi

Este estudio ha sido realizado por
Fernando Pérez García

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

<http://Kenia.oficinascomerciales.es>

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

NIPO: 114-21-009-9

Índice

1. Resumen ejecutivo	5
2. Definición del sector	8
3. Estado actual de la red de transporte	10
3.1. Situación actual de la red de transporte en Kenia	10
3.1.1. Transporte por carretera en Kenia	11
3.1.2. Transporte ferroviario en Kenia	13
3.1.3. Transporte marítimo en Kenia	15
3.1.4. Transporte aéreo en Kenia	16
3.2. Situación actual de la red de transporte en Tanzania	17
3.2.1. Transporte por carretera en Tanzania	17
3.2.2. Transporte ferroviario en Tanzania	18
3.2.3. Transporte marítimo en Tanzania	20
3.2.4. Transporte aéreo en Tanzania	20
4. Demanda y necesidades	22
5. Precios y percepción del producto	27
5.1. Precios	27
5.2. Competidores y percepción del producto español en Kenia	28
5.3. Competidores y percepción del producto español en Tanzania	29
6. Acceso al Mercado-Barreras	30
6.1. Barreras no arancelarias	30
6.2. Barreras arancelarias	31
7. Oportunidades de negocio para la empresa española	33
7.1. Oportunidades en Kenia	33
7.1.1. Proyectos de transporte por carretera en Kenia	34
7.1.2. Proyectos de transporte ferroviario en Kenia	42
7.1.3. Proyectos de transporte marítimo en Kenia	47
7.1.4. Proyectos de transporte aéreo en Kenia	50
7.2. Oportunidades en Tanzania	51
7.2.1. Proyectos de transporte por carretera en Tanzania	51
7.2.2. Proyectos de transporte ferroviario en Tanzania	56
7.2.3. Proyectos de transporte marítimo en Tanzania	62
7.2.4. Proyectos de transporte aéreo en Tanzania	64
8. Perspectivas del sector	66



9. Información Práctica	68
9.1. Ferias y seminarios	68
9.2. Publicaciones	68
9.3. Cultura empresarial	68

ICEX

1. Resumen ejecutivo

El presente estudio analiza las infraestructuras de transporte en Kenia y Tanzania con el fin de localizar las mayores oportunidades para las empresas españolas en estos mercados. De entre todos los países que componen la East African Community (EAC) han sido elegidos Kenia y Tanzania para el presente análisis por ser las principales vías de entrada de la región y ser las dos mayores economías. Ambos países cuentan de manera conjunta con 113 millones de habitantes, lo cual supone casi un 60% de la población total de la EAC, además su PIB combinado asciende hasta los 162.530 MUSD, el 75% del de la EAC.

Kenia y Tanzania han realizado importantes inversiones en los últimos años con el fin de desarrollar sus infraestructuras de transporte. Estas han mejorado significativamente, a pesar de lo cual todavía muchas se encuentran obsoletas y en mal estado, no siendo capaces de absorber el incremento del tráfico provocado por el comercio. Esto ha desembocado en que no se logren reducir los costes de forma notoria y en que los tiempos de desplazamiento sean más largos de lo esperado.

En el presente estudio se analizará la situación y perspectivas de las infraestructuras en Kenia y Tanzania a través del uso de bases de datos, estadísticas e informes oficiales, tanto de los gobiernos keniano y tanzano como de diversos organismos internacionales. Además, esta información se ha complementado con el análisis de empresas españolas, así como de sus competidores en la región.

Fruto de este análisis se ha determinado que las oportunidades para las empresas españolas se concentrarían en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias, portuarias y aeroportuarias. En lo que respecta al desarrollo de carreteras, debido a la competencia china y local las oportunidades serían más reducidas, aunque se podrían encontrar determinados nichos en los que algunas empresas españolas han demostrado poder penetrar, como el desarrollo de puentes.

Kenia destaca como la principal vía de entrada y salida de mercancías de varios países sin acceso al mar como Uganda, Ruanda, Sudán del Sur y República Democrática del Congo a través del Northern Corridor.



Es el país de la región con las estructuras portuarias, viales y ferroviarias más desarrolladas y con uno de los aeropuertos, el Jomo Keniatta Interational Airport, entre los más importantes de África y el segundo más desarrollado de su región, solo superado por el de Addis Abeba en Etiopía.

En Kenia destacan las oportunidades que ofrecerá el desarrollo de la línea ferroviaria de ancho estándar (SGR) y el puerto de Mombasa, además de la construcción del Proyecto Lamu Port, South Sudan, Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET), el cual planea desarrollar el mayor puerto de la región, además de las infraestructuras aeroportuarias, ferroviarias y viales.

Las previsiones a largo plazo refuerzan el interés que suscita el mercado keniano, esperándose que en los próximos 10 años el sector de la construcción de infraestructuras casi duplique su tamaño.

Sector de la construcción de infraestructuras- Kenia											
Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor, MUSD	5.600	5.600	6.200	6.700	7.100	7.600	8.300	8.900	9.500	10.000	10.500
Crecimiento real	6,3%	4,5%	5,0%	5,4%	4,0%	4,3%	3,8%	4,8%	4,2%	3,6%	3,0%
Sobre GDP (%)	5,6%	5,5%	5,4%	5,3%	5,2%	5,0%	4,8%	4,8%	4,7%	4,5%	4,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de Fitch Kenia Infrastructure Report

En Tanzania destaca el puerto de Dar es Salaam como vía de acceso al mar de gran importancia para diversos países como Burundi, Malawi, Ruanda y la República Democrática del Congo, puesto que permite la entrada y salida de mercancías en dichos países.

Las infraestructuras tanzanas siempre se han encontrado a la zaga de las kenianas, pero en los últimos años han realizado numerosas inversiones, planeando desarrollar infraestructuras que puedan incluso superar la capacidad de las kenianas. Prevén que con el desarrollo de estas infraestructuras puedan potenciar el Central Corridor de manera que sea más competitivo y le permita liderar el comercio de la región.

En Tanzania, al igual que en Kenia, las mayores oportunidades para la empresa española provendrán del desarrollo del SGR. El Gobierno tanzano tiene la intención de desarrollar una línea, la primera eléctrica de la región, que recorra el Central Corridor tanzano, uniendo el país con Ruanda, Burundi y la República Democrática del Congo.

También se planea desarrollar un corredor ferroviario SGR en el South Corridor que una el puerto de Mtwara con las minas de Mchuchuma y Liganga a través de Sonoga.

Además, también ofrecerán no pocas oportunidades la construcción de un aeropuerto internacional en Dodoma, el desarrollo del Bus Rapid Transport y la ampliación del puerto de Dar es Salaam y el posible desarrollo del puerto de Bagamoyo.



Las perspectivas de desarrollo del sector de la construcción de infraestructuras en Tanzania son incluso más halagüeñas que en Kenia, estando previsto que en 10 años su tamaño se haya triplicado.

Sector de la construcción de infraestructuras-Tanzania											
Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor,MUSD	9.682	11.145	12.670	14.339	16.210	18.266	20.552	23.093	25.911	29.030	32.481
Crecimiento	5,3%	8,6%	7,3%	6,8%	6,7%	6,3%	6,2%	6,0%	5,9%	5,7%	5,6%
Valor/GDP (%)	14,1%	14,6%	14,8%	14,9%	15,1%	15,2%	15,3%	15,4%	15,4%	15,5%	15,5%

Fuente: Elaboración propia a partir de Fitch Tanzania Infrastructure Report

En lo que respecta a las barreras de entrada en ambos mercados, las arancelarias pueden considerarse muy similares a las de otros mercados a lo largo del globo.

En lo que a barreras no arancelarias se refiere, destaca en primer lugar la dificultad para desarrollar proyectos en estos países, al no haber numerosas entidades financieras dispuestas a financiarlos por el riesgo que supone, tanto de impago como de falta de materialización.

Por otra parte, una vez lograda la financiación y la adjudicación del proyecto resulta complicada la elección de socios locales, cuando esta es necesaria, muchos carecen de la experiencia necesaria para hacer frente al desarrollo de grandes infraestructuras. No obstante, en los últimos años numerosas empresas locales han crecido y demostrado ser capaces de hacer frente a dicha tarea, a pesar de lo cual aún será necesario dedicar especial atención a esta tarea para evitar futuros problemas durante el desarrollo de proyectos.

Aquella empresa que desee invertir o ejecutar proyectos en Kenia o Tanzania deberá hacerlo con una visión a largo plazo y siendo consciente de los más que probables contratiempos que pueden surgir durante la ejecución.

Tras el análisis de ambos mercados se puede determinar que nos encontramos ante países con un elevado potencial en el presente y aun mayor en el futuro, pero acompañados de un nivel de incertidumbre y riesgo relativamente elevado, lo cual reducirá el interés de muchas empresas.

2. Definición del sector

El objetivo de este estudio de mercado es analizar el sector de las infraestructuras de transporte en Kenia y Tanzania.

La elección de estos dos países entre todos los que componen la región se justifica por su gran importancia en el sector del transporte, debido a que ambos países suponen la vía de entrada de mercancías a los mercados sin acceso al mar de la región (Uganda, Ruanda, República Democrática del Congo, Sudán del Sur y Burundi). Esto ha llevado a que sean los que tienen unas infraestructuras de transporte más desarrolladas, así como un nivel de inversión mayor, así como mayores proyectos previstos.

Con el fin de hacer más sencilla la comprensión del sector se ha procedido a dividirlo en 4 subsectores:

- **Transporte terrestre:** Incluye el transporte por carretera y el transporte ferroviario.
 - o **Transporte por carretera:** El transporte por carretera es el más utilizado de todos, esto ha provocado su saturación y la necesidad de grandes inversiones en los últimos años, tanto para su mantenimiento como para su ampliación. Se analizarán cuáles son las principales carreteras que conectan Kenia y Tanzania con los países de su entorno, así como el estado actual de las mismas. Se detallarán los principales proyectos actuales y futuros para la construcción, rehabilitación y ampliación de las vías.
 - o **Transporte ferroviario:** El ferrocarril se ha vuelto un elemento central del desarrollo de la política de transporte de ambos países desde la aprobación del East African Railway Master Plan que pretendía desarrollar las líneas SGR en la región pero que también ha supuesto un impulso a la rehabilitación de las líneas MGR. En este informe se describirán los distintos sistemas ferroviarios en funcionamiento en ambos países, así como su estado actual y se expondrán los principales proyectos en ejecución y previstos para los próximos años.
- **Transporte marítimo:** El transporte marítimo es de gran importancia en la economía de la región, teniendo planificados diversos proyectos de construcción, ampliación y acondicionamiento de los puertos para hacer frente a la demanda. Se enumerarán los



puertos de Kenia y Tanzania, así como su estado y los proyectos más relevantes en marcha o previstos.

- **Transporte aéreo:** Se analizarán las infraestructuras de transporte aeroportuario presentes en Kenia y Tanzania, así como su estado y los principales proyectos para su ampliación o mejora, así como la construcción de nuevos aeropuertos.

El fin último tras la elaboración del presente estudio es facilitar el acceso de empresas españolas a las oportunidades en el sector de las infraestructuras de transporte en los mercados keniano y tanzano que les permita acometer su proceso de internacionalización de forma exitosa. Para ello se analizará en profundidad la situación y previsiones, así como las principales figuras del sector en estos países

Las oportunidades en el sector suelen provenir de grandes proyectos dependientes de los gobiernos locales o de instituciones internacionales. Con el fin de cumplir el objetivo de ayudar a las empresas españolas se hará especial hincapié en este informe en las oportunidades relacionadas con servicios de ingeniería, incluyendo planes de viabilidad, de ingeniería detallada y de supervisión y la venta de material ferroviario. Estos sectores son seleccionados por ser aquellos en los que la empresa española destaca y ha mostrado un mayor interés en los últimos años.

Para la elaboración de este estudio se han consultado bases de datos, estadísticas e informes oficiales, tanto de los gobiernos keniano y tanzano como de diversos organismos internacionales. Además, esta información se ha complementado con la lectura y análisis de informes de diversas empresas especializadas en el sector y de noticias de medios locales.

3. Estado actual de la red de transporte

3.1. Situación actual de la red de transporte en Kenia

Kenia se sitúa como la ruta de entrada de mercancías de mayor importancia en África del Este a varios países sin acceso al mar como Ruanda, Uganda, República Democrática del Congo o Sudán del Sur.

A pesar de que recientemente se han llevado a cabo importantes inversiones para potenciar el desarrollo de las infraestructuras de transporte, estas han sido insuficientes de cara a hacer frente a la creciente demanda.

El nivel de desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras de los cuatro principales medios de transporte difieren de forma significativa. La oferta aeroportuaria, aunque requiere aún de un mayor desarrollo, es numerosa y con una conexión adecuada con otros aeropuertos, destacando el aeropuerto internacional Jomo Kenyatta en Nairobi, el más importante de la East African Community (EAC) y el segundo más importante de la región, solo por detrás del de Addis Abeba.

Por su parte, la red de carreteras cuenta con tramos que pueden considerarse de los mejores de la región, aunque aún hay numerosos tramos que se encuentran en mal estado y requieren de reparaciones y mejoras.

Las infraestructuras ferroviarias han recibido en los últimos años cuantiosas inversiones con el fin de modernizarla y poder conectarla de forma eficiente con los otros países de la región, a pesar de lo cual el estado de muchas vías sigue siendo deficiente y los kilómetros de vías aún insuficientes.

Por último, entre las infraestructuras portuarias kenianas se encuentra el puerto de Mombasa, el más importante de la región, configurándose como el principal punto de entrada de mercancías de África del Este, no sólo con destino Kenia, también a los países vecinos, principalmente aquellos sin acceso al mar.

Las infraestructuras de transporte kenianas han recibido en los últimos años cuantiosas inversiones, a pesar de lo cual, aún se aprecia un importante déficit en la oferta de estas, de forma que no se logra dar respuesta a la demanda creciente de Kenia y de sus países vecinos. En 2018 (último dato disponible), Kenia se encontraba en el puesto 68 de 160 en el ranking sobre

Desempeño Logísticos del Banco Mundial, empeorando significativamente con respecto al año 2016 en el que ocupaba el puesto 42. En 2018 el Banco Mundial le otorgó una puntuación de 2,81, siendo 5 la puntuación máxima y 1 la más baja.¹

3.1.1. Transporte por carretera en Kenia

En Kenia la red de carreteras tiene una extensión total de 177.800 Km de los que 63.575 Km están registrados, de estos solo 9.273,33 Km (5,22% del total) están asfaltados. Las últimas estimaciones realizadas por KeNHA indican que en torno al 70% de las carreteras (44.100 Km) registradas se encuentran en buen estado. El otro 30% de las carreteras, (18.900 Km) requerirían de mantenimiento o de reconstrucción urgente.²

CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS EN KENIA

Categoría	Tipo	Descripción	Asfaltadas (Km)	Sin Asfaltar (Km)	Total (Km)
A	Autopistas/ Autovías	Enlazan las principales ciudades y centros fronterizos de importancia, así como aeropuertos o puertos internacionales	2.808,72	845,59	3.618,31
B	Carreteras Nacionales	Conectan las ciudades de gran importancia	1.516,47	1.165,43	2.681,90
C	Carreteras Primarias	Conectan ciudades importantes con otras ciudades o con otras carreteras de mayor categoría	2.841,05	5.154,54	7.995,59
D	Carreteras Secundarias	Enlazan pequeñas ciudades con otras ciudades o vías de mayor categoría	1.259,73	9.789,66	11.049,39
E	Caminos Vecinales	Conectan los municipios de menor importancia	707,85	26.198,46	26.906,31
SPR	Vías Especiales		139,51	11.183,47	11.322,98
U	Carreteras no Clasificadas	Todas las demás vías	2.318,00	111.907,00	114.225,00
	Total	Total de las vías	11.591,33	166.208,67	177.800,00

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Kenyan National Highways Authority. KeNHA

El Northern Corridor es la principal vía de comunicación en la región. Comunica el puerto de Mombasa con cinco de los seis países que conforman la EAC siendo estos Kenia, Uganda, Ruanda, Sudán del Sur y Burundi, además de con la República Democrática del Congo. La longitud de este corredor es de 12.707 Km de los cuales 1.329 Km transcurren por Kenia.³

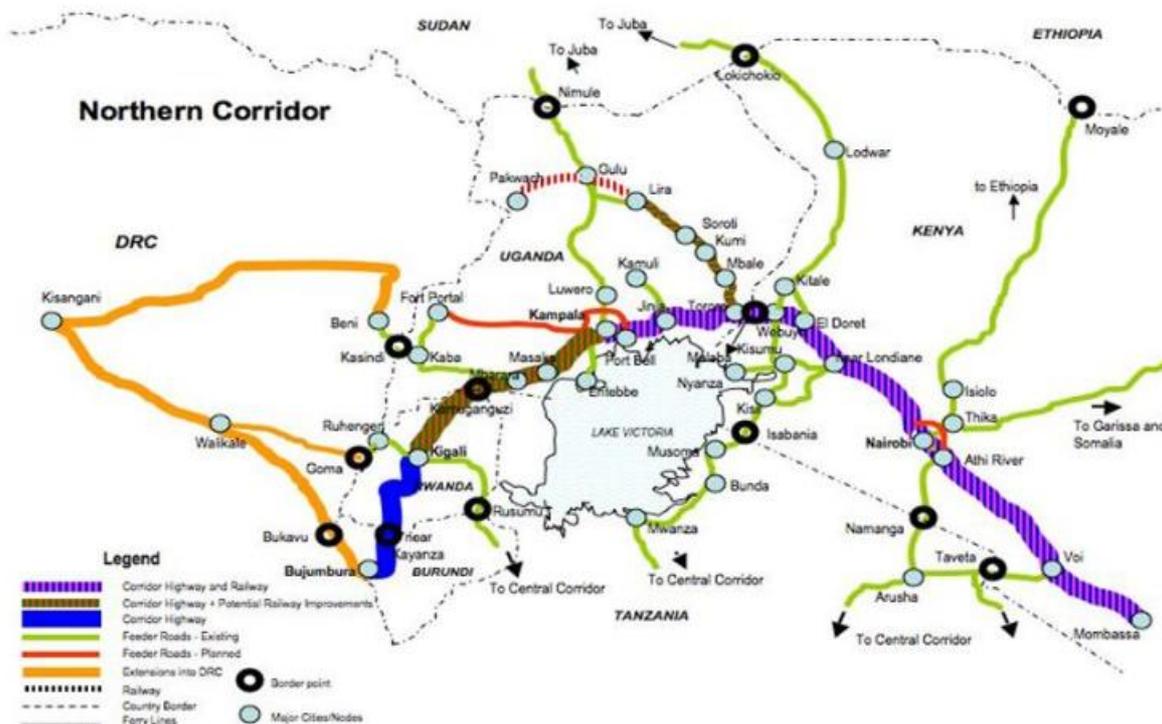
El corredor se encuentra completamente pavimentado comenzando en Kenia con una vía en general en buenas condiciones. En Uganda la red ha sido asfaltada, estando en general en

¹ World Bank: Logistics Performance Index

² Kenyan National Highways Authority. KeNHA

³ Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority

buenas condiciones. En Kampala, el corredor se bifurca hacia Kigali (Ruanda) y Juba (Sudán del Sur). Las carreteras a su paso por Ruanda están bien mantenidas, sin embargo, en la parte de Sudán del Sur estas requieren mejoras, sobre todo en lo referente a seguridad, puesto que a lo largo del 2021 se han producido numerosos asaltos a camioneros.⁴



El Northern Corridor a su vez forma parte de la red de la Trans – African Highway 8, que une el puerto de Mombasa con la capital de Nigeria, Lagos. Esta autovía tiene una longitud total de 6.259 Km y atraviesa los países de Nigeria, Camerún, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Uganda y Kenia.⁵ Esta vía aún no está suficientemente desarrollada, encontrándose por ejemplo la sección de la República Democrática del Congo completamente sin asfaltar.

En lo que respecta a la gestión de las carreteras, los organismos responsables serían:

- **El Ministry of Transport, Infrastructure, Housing and Urban Development (MTIHUD)**, es el organismo encargado de determinar la estrategia a aplicar en el desarrollo vial, además de en el ferroviario, portuario y aeroportuario. También es la entidad responsable de asignar las partidas presupuestarias a las diversas agencias implementadoras.⁶

⁴ <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/south-sudan-deploys-team-to-smoke-out-criminals-on-juba-highway-3524362>

⁵ <https://www.businessdailyafrica.com/corporate/shipping/Missing-links-in-proposed-Mombasa-Lagos-highway/4003122-4989714-format-xhtml-q1hvh8z/index.html>

⁶ www.transport.go.ke

- **El Kenya Roads Board (KRB)** es un organismo dependiente del MTIHUD- Su misión es financiar, supervisar y coordinar el desarrollo de proyectos de mantenimiento, rehabilitación y desarrollo de las carreteras kenianas.⁷
- **La Kenya National Highways Authority (KeNHA)** es un organismo dependiente del MTIHUD. Su objetivo principal es el desarrollo y gestión de la red de carreteras principales.⁸
- **La Kenya Rural Roads Authority (KeRRA)** es un organismo dependiente del MTIHUD. Comparte el mismo objetivo que KeNHA pero con respecto a las carreteras rurales y secundarias.⁹
- La **Kenya Urban Roads Authority (KURA)** también depende del MTIHUD y comparte la misma misión que KeNHA y KeRRA, pero en su caso con respecto a las carreteras que forman parte de centros urbanos y municipales, salvo aquellas que por su importancia han sido catalogadas como carreteras nacionales. El rápido crecimiento de las ciudades ha hecho que la red de carreteras gestionadas por KURA ascienda hasta algo más de 4.000 Km.¹⁰

3.1.2. Transporte ferroviario en Kenia

La red ferroviaria keniana se extiende unos 2.778 Km. La línea de mayor relevancia va desde Mombasa hasta Malaba (en la frontera con Uganda), pasando por Nairobi. Esta línea es conocida como Northern Corridor y continúa desde la frontera hasta Kampala, la capital de Uganda, y desde ahí hasta Kasese, cerca de la frontera con la República Democrática del Congo. Actualmente el tramo que se encuentra más allá de la frontera de Kenia no está operativo.

El Northern Corridor cuenta con varias ramificaciones. El enlace de mayor importancia es el que une Naivasha con Kisumu, actualmente en rehabilitación. Otros enlaces de importancia no están operativos en la actualidad, pero está prevista su rehabilitación, como el tramo Voi-Taveta, que uniría los corredores ferroviarios de Kenia y Tanzania. En la sección ugandesa del Northern Corridor están siendo rehabilitados diversos tramos, destacando el tramo que une Kampala y Tororo y la línea que discurre por el norte de Uganda hacia la estación de Gulu. Esta segunda línea espera ver su demanda incrementada como consecuencia de la construcción de un hub logístico en Gulu.

En el pasado el transporte por ferrocarril en el Northern Corridor fue de gran importancia, aunque en la actualidad su peso ha caído drásticamente debido al mal estado de las infraestructuras ferroviarias, junto con la baja oferta y un coste mayor. El gobierno keniano quiere cambiar esta tendencia con diversos proyectos, de manera que el ferrocarril absorba una mayor parte del transporte de mercancías y de esta manera descongestionar las carreteras.

⁷ <https://www.krb.go.ke/>

⁸ <https://www.kenha.co.ke/>

⁹ <https://www.kerra.go.ke/>

¹⁰ <https://kura.go.ke/>

Entre los proyectos que se han iniciado destaca el Standard Gauge Railway (SGR). El Gobierno keniano comenzó en 2013 el que, en aquel entonces, sería el mayor proyecto desde de la independencia, la construcción de una línea de ferrocarril de ancho estándar (SGR) que uniría el puerto de Mombasa con Nairobi y continuaría hasta Malaba, en la frontera con Uganda, pasando por Kisumu. El proyecto se ha dividido en dos fases:

- La primera fase del SGR, **Mombasa-Nairobi**, ya completada y operativa desde 2017, comprendía la construcción de 472 Km de vías con un coste de 3.800 MUSD.¹¹ La construcción fue realizada por la China Road and Bridge Corporation y la financiación provino principalmente del China Exim Bank (90%), aportando el Gobierno Keniano el 10% restante. El SGR ha logrado reducir el tiempo de tránsito desde las 10 horas que requería con la línea MGR hasta algo más de 5 horas. En este tramo fue necesaria la construcción de 98 puentes y 9 estaciones.¹²
- La segunda fase, **Nairobi – Malaba**, se dividió en 3 tramos:
 1. Nairobi – Naivasha: Este tramo consta de 120 Km de vía, tuvo un coste 1.500 MUSD y fue construido por la China Communications Construction Company (CCC). La financiación provino en su mayoría, al igual que en la primera fase, del China Exim Bank (1.400 MUSD)¹³, aportando el Gobierno los 100 MUSD restantes. El primer movimiento de mercancías a través de esta línea se produjo en diciembre de 2019.¹⁴
 2. Naivasha–Kisumu: Tramo que contará con 262 Km (pospuesto).
 3. Kisumu–Malaba: Tramo que contará con 107 Km (pospuesto).

El único de los tres tramos completados fue el de Nairobi-Naivasha. La construcción de los otros dos tramos está paralizada tras la negativa del China Exim Bank a financiarlos. A pesar de ello, el Gobierno de Kenia, en su último plan estratégico para el sector, mantiene su intención de desarrollar este proyecto a partir de 2022. Como solución temporal a esta situación, el Gobierno de Kenia ha optado por rehabilitar la antigua línea MGR que unía Naivasha con Eldoret y posteriormente con Malaba. Esta rehabilitación se espera que esté finalizada a principios de 2022.

Actualmente la línea SGR tiene su velocidad limitada a 120 Km/h si está destinado al transporte de pasajeros y a 80 Km/h en caso de transportar mercancías.

¹¹ <https://www.railway-technology.com/projects/mombasa-nairobi-standard-gauge-railway-project/>

¹² <https://www.constructionkenya.com/2720/standard-gauge-railway-kenya/>

¹³ <https://kenyanwallstreet.com/china-exim-bank-holiday-for-1-4-b-loan-ends/>

¹⁴ <https://www.the-star.co.ke/news/2019-12-18-uhuru-launches-sgr-cargo-operations-to-naivasha/>

En lo que respecta al tramo ugandés, tras complicaciones en la obtención de financiación y la paralización del desarrollo del SGR por parte de Kenia, el Gobierno de Uganda ha hecho público que en el ejercicio fiscal 2022/2023 iniciará las obras del SGR en el tramo que une Kampala y Tororo, en la frontera con Kenia, confiando en que Kenia podrá retomar las obras del SGR para ese año.¹⁵ El proyecto tiene un coste aproximado de 2.300 MUSD y el Gobierno ya ha solicitado financiación al China Exim Bank.¹⁶

La gestión de los sistemas ferroviarios estará a cargo de:

- **Kenya Railways Corporation (KRC)**, es el organismo a cargo de la gestión y operación del sistema ferroviario de Kenia. Este organismo fue creado en 1978 mediante la Kenya Railways Corporation Act y depende del State Department of Transport.¹⁷
- **Nairobi Metropolitan Area Transport Authority – NaMATA:** Organismo dependiente del State Department for Housing and Urban Development. Tiene el mandato principal de supervisar el establecimiento de un sistema de transporte público integrado, eficiente, efectivo y sostenible dentro del Área Metropolitana de Nairobi, lo cual incluye el desarrollo de una red de cercanías.

3.1.3. Transporte marítimo en Kenia

La costa keniana consta de 536 kilómetros en los que se han construido 5 puertos marítimos: Mombasa, Lamu, Malindi, Kilifi y Shimoni. Además, cuenta con el puerto lacustre de Kisumu, en el Lago Victoria (segundo lago de agua dulce más grande del mundo).¹⁸ En la actualidad se está construyendo el puerto de Takangu y se ha identificado un potencial emplazamiento portuario en Ngonemi, a este último se le adjudica el potencial de poder convertirse en el tercer mayor puerto del país.¹⁹

El puerto de Mombasa se sitúa como el más importante de Kenia y de la región, además es de vital importancia para Uganda, Ruanda, Burundi, República Democrática del Congo o Sudán del Sur, para los cuales resulta un elemento esencial en la importación y exportación de mercancías.

El puerto de Mombasa lleva años trabajando muy por encima de su capacidad, lo cual genera numerosos retrasos y sobrecostes. Para poner solución a este problema se han desarrollado diversos proyectos para para mejorar y ampliar sus instalaciones.

¹⁵ <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/uganda-plans-to-go-it-alone-and-build-2-700km-long-standard-gauge-railway-3235474>

¹⁶ <https://constructionreviewonline.com/news/uganda/uganda-seeks-us-2-3bn-from-china-to-fund-sgr-project/>

¹⁷ http://www.krc.co.ke/?page_id=218

¹⁸ <https://kpa.co.ke/OurBusiness/Pages/Small-Ports.aspx>

¹⁹ <https://www.kpa.co.ke/OurBusiness/Pages/Small-Ports.aspx>

Muy cerca del puerto de Mombasa, en Mtwongwe, se inauguró el 12 de noviembre de 2021 un nuevo astillero, el más grande de todo el Este de África. Se espera que esta instalación impulse el desarrollo de la economía azul e incremente aún más la importancia del puerto de Mombasa.²⁰

El Gobierno keniano está llevando a cabo además el desarrollo de las infraestructuras portuarias en Lamu. Este puerto contaría con una ubicación estratégica que permitiría un mejor acceso a los mercados de Etiopía y Sudán del Sur. El proyecto recibe la denominación de Lamu Port, South Sudan, Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET) y tiene entre sus objetivos la construcción de 32 muelles, lo que le convertiría en el puerto más importante, tanto del país como del Este de África.²¹ Hasta ahora, tan sólo 1 de los muelles ha sido terminado, mientras otros 2 están en construcción, estando prevista su finalización antes de que finalice el 2021.²²

Kenya Ports Authority (KPA), es el organismo a cargo de la gestión y operación de todos los puertos marítimos de Kenia, así como de las aguas interiores navegables. Este organismo fue creado en 1978 mediante la Kenya Ports Authority Act.²³

3.1.4. Transporte aéreo en Kenia

Kenia cuenta con unas infraestructuras aeroportuarias de calidad hasta el punto de ser la mayor potencia de la EAC en transporte aéreo. Entre estas infraestructuras destacan los 4 aeropuertos internacionales: en Nairobi el Jomo Kenyatta International Airport, en Mombasa el Moi International Airport, en Eldoret el Eldoret International Airport y en Kisumu el Kisumu International Airport. Además, para completar su infraestructura cuenta con otros 35 aeropuertos que operan vuelos nacionales como el Ukunda Airstrip en Diani; el Manda Airstrip en Lamu o el aeropuerto de Nakuru.²⁴

El Aeropuerto Internacional Jomo Kenyatta (JKIA) es el de mayor tráfico e importancia de entre los países de la EAC, y uno de los más importantes de la región, solo superado por el Bole International Airport en Addis Abeba, Etiopía. En los últimos años se han hecho cuantiosas inversiones con el fin de ampliar sus instalaciones, a pesar de lo cual sigue operando por encima de su capacidad.

En el caso de los otros aeropuertos internacionales, a pesar de contar con una demanda muy inferior a la del JKIA, también operan por encima de su capacidad.

²⁰ <https://www.standardmedia.co.ke/business/shipping-logistics/article/2001428882/new-shipyard-in-mombasa-carries-blue-economy-hopes>

²¹ <https://www.kpa.co.ke/Pages/Lamu-Port-Commissioning.aspx>

²² <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2021-10-31-kpa-touts-lamu-port-as-viable-car-importation-channel/>

²³ <https://kpa.co.ke>

²⁴ <https://airport-authority.com/browse-KE>

El organismo a cargo de proveer y desarrollar las infraestructuras aeroportuarias del país, así como de gestionar los aeropuertos es la Kenya Airports Authority (KAA), la cual fue creada en 1991.²⁵

La Kenya Civil Aviation Authority (KCAA) por su parte, se encarga de regular y vigilar el desarrollo de la actividad aeroportuaria de manera que esta se haga respetando las normas de seguridad y económicas fijadas. También se encarga de proveer de los servicios de asistencia para la navegación aérea y de formación del personal aéreo. La KCAA fue creada mediante la Civil Aviation (Amendment) Act, 2002.²⁶

3.2. Situación actual de la red de transporte en Tanzania

Tanzania se sitúa como el segundo punto de entrada y salida de mercancías más importante de la región, siendo la vía de conexión con el mar de regiones como Malawi, Zambia, Burundi o Ruanda.

Las cuantiosas inversiones realizadas en los últimos años han permitido mejorar significativamente las infraestructuras de transporte, a pesar de lo cual estas no son suficientes para hacer frente al incremento de la demanda tanto nacional como regional.

El nivel de desarrollo de las infraestructuras de transporte tanzanas no es homogéneo. El país se encuentra bien conectado vía aérea y la red de carreteras se encuentra en general en buen estado tras el desarrollo de numerosos proyectos de rehabilitación y expansión. En el ámbito ferroviario apenas cuenta en la actualidad con vías que puedan competir con el transporte por carretera, aunque se están realizando numerosas inversiones para invertir esta situación. Por último, en el ámbito portuario, aunque cuenta con algunas de las instalaciones más punteras de la región, estas están desbordadas por la creciente demanda.

Como resultado de la mejora de la red de infraestructuras de transporte Tanzania ha mejorado su posición en el ranking de Desempeño Logístico elaborado por el Banco Mundial desde la posición 138 en 2014²⁷ a la 61 en 2016 (último dato disponible), con una puntuación de 2,99 sobre 5 (1=peor desempeño, 5=mejor desempeño).²⁸

3.2.1. Transporte por carretera en Tanzania

En 2019, las carreteras tanzanas contaban con un total de 145.204,19 Km, de los cuales 36.258 Km lo comprendían autopistas y carreteras regionales y 108.946,19 Km de carreteras urbanas y

²⁵ <https://www.kaa.go.ke/>

²⁶ <https://www.kcaa.or.ke/>

²⁷ World Bank. Logistic Performance Index 2014

²⁸ World Bank. Logistic Performance Index 2016

comarcales. La inmensa mayoría de las carreteras cuentan con tan solo dos carriles y tráfico en ambos sentidos y, aunque son generalmente amplias, solo está pavimentado el 28,9% del total.²⁹

Las carreteras tanzanas han sido enormemente desarrolladas en los últimos años, de manera que el 39% de estas se encuentran en buen estado, el 50% por ciento en un estado aceptable y tan solo el 11% en mal estado.³⁰

Tanzania clasifica sus carreteras en cinco tipos: nacionales, regionales, de distrito, caminos de acceso y urbanas. Las carreteras nacionales y las regionales son las principales vías que conectan las regiones, ciudades y puertos más importantes.

El desarrollo y gestión de las carreteras secundarias, urbanas y rurales están a cargo de la **Tanzania Rural and Urban Roads Agency (TARURA)**, mientras que del resto se encarga la **Tanzania National Roads Agency (TANROADS)**.

El Central Corridor, con 2.170 Km de longitud, es el principal eje de carreteras del país. Este corredor conecta el puerto de Dar es Salaam, en Tanzania, con Burundi, Ruanda, Uganda y República Democrática del Congo.³¹

En 2006 Tanzania, junto a Ruanda, Burundi, República Democrática del Congo y Uganda fundaron la Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency (CCTTFA) con el fin de aumentar los intercambios comerciales a través del Corredor Central.

Aunque en la actualidad es el Northern Corridor la vía principal de entrada y salida de mercancías en la EAC, Tanzania ha realizado un gran desarrollo tanto del South Corridor como del Central Corridor, desarrollando infraestructuras que en un futuro puedan disputar a Kenia el liderazgo comercial en la región.

Entre los proyectos en desarrollo con el fin de mejorar el tráfico por carretera se encuentra el Bus Rapid Transit (BRT) de Dar es Salaam. El BRT se ha dividido en 6 fases, habiéndose ya completado la primera y estando en desarrollo en 2021 la segunda y la tercera, las cuales tendrán un coste de 160 MUSD y 148 MUSD respectivamente.

3.2.2. Transporte ferroviario en Tanzania

La red ferroviaria tanzana cuenta con 3.676 Km.³² En el caso de Tanzania hay dos operadores que gestionan sistemas ferroviarios distintos:

- **Tanzania Railway Corporation Limited (TRC):** A cargo de la línea MGR y SGR

²⁹ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2019

³⁰ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2019

³¹ <https://www.eac.int/infrastructure/road-transport-sub-sector/91-sector/infrastructure/roads>

³² www.export.gov/Tanzania-Transport-Infrastructure

- La **Autoridad Ferroviaria de Tanzania y Zambia (TAZARA)**: A cargo de la línea ferroviaria de ancho del cabo.

Las actuales líneas ferroviarias conectan Tanzania con sus países vecinos, con la excepción de Kenia, cuya conexión está a la espera de ser rehabilitada. Destaca el tráfico que tiene como destino u origen Dar es Salaam, donde se encuentra el principal puerto del país.

Tanzania cuenta con un corredor ferroviario, gestionados por la TRC, el Central Corridor. Este parte de Dar es Salaam y se extiende hasta Tabora, donde se bifurca hacia Mwanza y Kigoma. Además, otra sección se separa para unir Dar es Salaam con el puerto de Tanga, Arusha y Kenia.

El tiempo estimado de transporte desde Dar es Salaam hasta Mwanza o Kigoma es de unas 33 horas utilizando la línea MGR, lo que repercute directamente en los costes del transporte y lo sitúa en una peor posición que el transporte por carretera, el cual requiere de aproximadamente 20 horas para hacer el mismo trayecto.

En la actualidad Tanzania se encuentra un ambicioso proyecto de rehabilitación de la antigua línea MGR y de desarrollo de una nueva línea SGR eléctrica en el Corredor Central que sería la más puntera de la región. Esta cuantiosa inversión se ha realizado con el fin de invertir la tendencia de décadas anteriores, en las que el mal mantenimiento de las vías hizo que el peso del ferrocarril en el transporte de pasajeros y mercancías se fuera reduciendo paulatinamente, mientras que el de las carreteras crecía exponencialmente.

Está previsto que la línea SGR conecte el puerto de Dar es Salaam con los países del interior del continente, concretamente con Ruanda, Burundi y República Democrática del Congo. La longitud de las vías será de un total de 1.672 Km y se estima que tendrá un coste total de 7.500 millones de dólares.

La línea eléctrica de ferrocarril de ancho estándar transcurrirá desde Dar es Salaam hasta Mwanza y se encuentra dividida en 5 fases. La primera fase, que está casi finalizada, tuvo un coste de 1.215 MUSD (financiado por el Türk Exim Bank, propiedad del estado turco) y está siendo construida por un Consorcio formado por la empresa turca Yapi Merkezi y la portuguesa Mota Engil.

Actualmente, se encuentra también en construcción el segundo tramo desde Morogoro hasta Makuptura (Dodoma), esperándose que se finalice a finales de 2021. Por su parte, el tramo Mwanza – Isaka fue adjudica en enero de 2021 a la China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) y a la China Railway Construction Company (CRCC).

El Corredor Sur por su parte está aún pendiente de ser desarrollado y se extenderá desde el puerto de Mtwara hasta Songea, donde se bifurcará hacia las minas de Mchuchuma y Liganga.

En lo que respecta a la línea gestionada por TAZARA, esta va desde Dar es Salaam hasta Kitadu y desde ahí hasta Zambia. Esta línea fue financiada y construida por el Gobierno de China y sus 970 Km de vías de 1.067 mm llevan operativos desde el año 1976.³³

3.2.3. Transporte marítimo en Tanzania

La costa tanzana se sitúa en el Océano Índico y cuenta con 1.424 kilómetros de longitud. El principal puerto del país, y el segundo más importante de la región, es el de Dar es Salaam. A través de este puerto pasa el 90% del comercio internacional del país.³⁴ Su operación se le ha concedido a la Tanzania International Container Services Company.

El puerto de Dar es Salaam, a pesar de su importancia, carece de las instalaciones necesarias para hacer frente a la demanda creciente. Esta falta de medios ha hecho que en 2020 el tiempo medio de carga fuese de entre 16 y 19 días, generando importantes retrasos y sobrecostes.³⁵

Tanzania ha iniciado un proyecto para modernizar las instalaciones del puerto y aumentar su capacidad, concretamente se ampliará el calado de once muelles y de diferentes canales del mismo, así como de la terminal RORO, de manera que en 2025 pueda gestionar 28 millones de toneladas.³⁶

Tanzania cuenta además con otros puertos de importancia como son el de Tanga y Mtwara en la costa, los de Mwanza y Musoma en el Lago Victoria, los de Kigoma y Kasanga en el Lago Tanganica y el de Mbamba Bay, Itungi y Kiwira en el Lago Malawi.³⁷

El organismo a cargo del desarrollo y operación de las infraestructuras portuarias, así como de las gestiones a realizar en las aduanas de los puertos tanzanos es la Tanzania Ports Authority (TPA).

3.2.4. Transporte aéreo en Tanzania

El organismo a cargo del desarrollo y gestión de las infraestructuras aeroportuarias, asegurándose de que estas sean seguras y eficientes, es la Tanzania Airports Authority (TAA).

La TAA está a cargo de 59 aeropuertos, siendo el más destacado el Julius Nyerere International Airport (JNIA), situado en Dar es Salaam. Además, Tanzania cuenta con otros tres aeropuertos internacionales situados en Mwanza, Zanzíbar y Kilimanjaro.³⁸

³³ TAZARA. (<http://tazarasite.com/>)

³⁴ Central Corridor Report 2020

³⁵ <https://www.hapag-lloyd.com/en/news-insights/news/2020/02/dar-es-salaam.html>

³⁶ <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/-tz-60-tanzania-unleashes-maritime-potential-3607696>

³⁷ <https://www.ports.go.tz/index.php/en/ports/lake-nyasa>

³⁸ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2019.



El JNIA ha sufrido un proceso de expansión con el fin de poder hacer frente a la creciente demanda. En 2019 se finalizaron las obras de su tercera terminal, la cual tiene capacidad para gestionar hasta 6.5 millones de pasajeros al año, más del doble que la Terminal 2, la cual tiene una capacidad de 2,5 millones.

En 2016, en un intento por revivir el mercado de las aerolíneas en Tanzania, el Gobierno compró Air Tanzania Company Limited (ATLC) y comenzó nuevas operaciones con nuevos aviones Bombardier y Boeing. Los ingresos de ATLC aumentaron a 4.500 MTZS en 2017, en comparación con los 700 MTZS recaudados en 2016 y las pérdidas se redujeron a 4.300 MTZS en 2017 en comparación con los 14.200 MTZS publicados en 2016, lo que indica que el operador nacional se estaba recuperando después de una década de pérdidas recurrentes. La tendencia positiva continuó hasta la crisis de la COVID-19, la cual se prevé provoque que la compañía reduzca sus ingresos entre un 2% y un 3%.³⁹

El 16 de noviembre de 2021 el Gobierno anunció la adquisición de 4 nuevas aeronaves, un 787-8 Dreamliner, un 767-300 Freighter y dos 737 MAX jets. Se espera que estas nuevas adquisiciones sirvan para impulsar el sector aéreo tanzano en el ámbito internacional.⁴⁰

Con el fin de mejorar las conexiones aéreas de país el Gobierno ha hecho público que en un futuro cercano incrementara en tres el número de aerolíneas autorizadas a operar en el país.

A pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años, por lo general los aeropuertos tanzanos siguen siendo incapaces de hacer frente a la creciente demanda, operando por encima de su capacidad.

³⁹ <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/air-tanzania-has-suffered-2-per-cent-revenue-loss-due-virus-outbreak-2705280>

⁴⁰ <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/tanzania-orders-four-planes-boeing-3620762>

4. Demanda y necesidades

Kenia y Tanzania forman parte de la Comunidad de África del Este (EAC) y junto con Uganda, Ruanda, Burundi y Sudán del Sur conforman un área de libre comercio y mercado común de 190 millones de habitantes,⁴¹ previéndose que en 2050 la población total supere los 300 millones. En 2005 se estableció la Unión Aduanera, en 2010 el Mercado Común fue una realidad y en la actualidad están trabajando para lograr alcanzar la una Unión Monetaria en 2024. Todo ello debe conducir a la creación de un único país de corte federal en el futuro, cuyo PIB conjunto ascendería a 217.590 MUSD, representando Kenia y Tanzania el 45,6% y 29% respectivamente.⁴²

Los intercambios comerciales de Tanzania y Kenia con el resto de los países de la región han crecido de manera constante en los últimos años, especialmente con aquellos países miembros de la EAC. Esto ha llevado a que los mayores proyectos de infraestructuras de transporte estén destinados a mejorar las conexiones con los países vecinos.

La población total de Kenia y Tanzania aumenta con rapidez, más del 2,5% anual durante los últimos años, superando los 113 millones de habitantes en 2020.⁴³

Kenia tiene una densidad poblacional de 94,5 hab/Km⁴⁴ y Tanzania de 67,4 hab/Km.⁴⁵ Las principales ciudades son Dar es Salaam (7 millones), Nairobi (4,9 millones), Mombasa (1,3 millones) y Mwanza (1,2 millones).⁴⁶

En lo que respecta al PIB, Kenia y Tanzania se encuentran entre los países con un mayor nivel de crecimiento a nivel mundial, en la última década han tenido un crecimiento medio del 5% y 6,1% respectivamente.

Además, las previsiones de crecimiento tras la crisis provocada por la COVID-19 son positivas. El FMI prevé un crecimiento del 5,6% para Kenia en el año 2021 y de un 4% para Tanzania.⁴⁷

⁴¹ <https://data.worldbank.org/indicador/SP.POP.TOTL?locations=KE-TZ-UG-RW-BI-SS>

⁴² <https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO/WORLD>

⁴³ <https://data.worldbank.org/indicador/SP.POP.TOTL?locations=KE-TZ>

⁴⁴ <https://data.worldbank.org/indicador/EN.POP.DNST?locations=KE>

⁴⁵ <https://data.worldbank.org/indicador/EN.POP.DNST?locations=TZ>

⁴⁶ CIA Factbook 2021

⁴⁷ https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/KEN/TZA

Kenia destaca como la mayor potencia económica y comercial de la región, contando con los sectores de finanzas y comunicaciones más desarrollados y con el PIB per cápita más elevado de la EAC. Su PIB supone en torno al 45% de la región y su población supone el 27% del total.

Kenia	2017	2018	2019	2020
PIB (MUSD)	78.900	87.800	95.410	99.290
Crecimiento PIB (%)	4,8	6,3	5,4	-0,1
Población (Millones)	50,22	51,39	52,57	53,77
PIB Per Cápita (USD)	1.740	1.890	2.000	2.080
Tráfico de mercancías (MUSD)	22.438	23.430	23.056	21.429

Fuente: IMF, Trademap y Banco Mundial 2021

El PIB superó los 99.000 millones USD en 2019 con un crecimiento medio del 5,62% desde el 2016 al 2019. El crecimiento de Kenia en 2020 fue negativo debido a la crisis provocada por la COVID-19, aunque para el 2021 el FMI prevé niveles de crecimiento incluso superiores a los previos a la crisis.⁴⁸

En lo que respecta a la demanda específica del sector transporte, el llevado a cabo por carretera es el principal, aglutinando el 89% del total de la carga transportada en 2020.⁴⁹

El transporte ferroviario de mercancías a través del Northern Corridor tuvo una gran importancia en el pasado, pero la falta de mantenimiento ha llevado a una caída en su uso, suponiendo en la actualidad menos del 5% del transporte total de mercancías en dicha ruta.⁵⁰ El tráfico de pasajeros, sin embargo, sí que se ha visto incrementado de manera constante desde los 1,8 millones en 1971 hasta los 5 millones registrados en 2019.

Kenia ha desarrollado una línea SGR con el fin de aumentar el transporte ferroviario, especialmente el de mercancías. Las cifras sobre los ingresos generados por esta línea publicadas por la Kenya National Bureau of Statistics en 2021 reflejan una importante caída en 2020, año en el que el SGR generó ingresos por valor de 11.356 MKSh (102 MUSD), frente a los 14.730 MKSh (133 MUSD) del 2019, descenso provocado por la crisis de la COVID-19. Se prevé que, en 2022, una vez superada la crisis se puedan recuperar niveles de ingresos como los de 2019 o incluso superiores.⁵¹ En 2020 el transporte de mercancías supuso el 92% de los ingresos, correspondiendo el 8% restante al transporte de pasajeros.

⁴⁸ IFM Kenya Report April 2021.

⁴⁹ Kenya Freight Transport & Shipping Report 2021

⁵⁰ <https://www.ccacoalition.org/en/resources/northern-corridor-green-freight-strategy-competitive-and-sustainable-economic-corridor>

⁵¹ KEBS: Economic Survey 2021

En el ámbito portuario, el puerto de Mombasa se posiciona como el principal punto de entrada y salida de mercancías de Kenia y es de gran importancia para países de la región sin salida al mar. En 2019 el tráfico de mercancías a través del puerto de Mombasa se incrementó en un 11,4% con respecto a 2018, logrando situarse en 34,4 millones de toneladas.⁵² En 2020, a pesar de la crisis de la COVID-19, las toneladas transportadas solo cayeron un 0,9% con respecto al año anterior, lo cual muestra la resiliencia, importancia y buenas perspectivas de futuro de este puerto. La mayoría del tránsito correspondía a importaciones, alcanzando las 27.803 millones de toneladas, por su parte las exportaciones y transbordos alcanzaban tan solo las 4.187 y 2.031 millones de toneladas respectivamente.⁵³

El volumen de mercancía re-exportada desde Kenia en 2020 alcanzó los 10.171 millones de toneladas. Las re-exportaciones estuvieron copadas por Uganda, que fue el origen o destino del 75,7% de estas. Le siguen, aunque a mucha distancia, Sudán del Sur con el 10,4% de las re-exportaciones y República Democrática del Congo con un 7,2%.⁵⁴

En lo que respecta a contenedores en 2019 el puerto de Mombasa recibió 1.416.654 contenedores, un 8,7% más que en 2018. En 2020, al igual que paso con el volumen de mercancía, se produjo una caída del número de contenedores gestionados en el puerto de Mombasa, cayendo hasta 1.359.579. Esta reducción se vio provocada por la crisis de la COVID-19 y se espera que una vez superada se recupere la tendencia positiva.⁵⁵

Por último, en lo que respecta a los aeropuertos, el JKIA es el que concentra la mayoría del tráfico de pasajeros y mercancías tanto en Kenia como en la EAC. En 2019 pasaran por él 8,02 millones de personas, siendo el sexto aeropuerto africano por número de pasajeros.⁵⁶ En 2020 esta cifra se redujo un 72% debido a la crisis provocada por el coronavirus, la cual bloqueó la entrada y salida de pasajeros durante varios meses.⁵⁷

En 2020 JKIA manejó en torno a 329.400 toneladas, produciéndose una caída del 10% con respecto al año anterior. Este descenso fue producido por la crisis de la COVID-19, esperándose que en 2021 recupere los niveles previos a la crisis y que para 2024 haya aumentado la carga transportada en un 53%.⁵⁸

⁵² The Northern Corridor Transport Observatory Report 2021

⁵³ The Northern Corridor Transport Observatory Report 2021

⁵⁴ The Northern Corridor Transport Observatory Report 2021

⁵⁵ The Northern Corridor Transport Observatory Report 2021

⁵⁶ African Airlines Report 2019

⁵⁷ <https://www.businessdailyafrica.com/bd/corporate/shipping-logistics/jkia-passenger-72pc-as-covid-rocks-aviation-3333266>

⁵⁸ Kenya Freight Transport & Shipping Report 2021 Fitch Solutions

Tanzania	2017	2018	2019	2020
PIB (MUSD)	53.227	56.699	60.810	63.240
Crecimiento PIB (%)	6,8	7	7	1
Población (Millones)	54,66	56,32	58,01	59,73
PIB Per Cápita (USD)	1.000	1.040	1.080	1.090
Tráfico de mercancías (MUSD)	11.804.531	12.311.429	14.009.804	14.462.497

Fuente: IMF, Trademap y Banco Mundial 2021

La población tanzana, con casi 60 millones de habitantes, supone el 33% de la población de la EAC.

En 2020 el PIB de Tanzania fue de 63.240 millones USD, suponiendo el 29% del PIB total de la EAC, logrando además en ese mismo año un crecimiento del 1%, siendo uno de los pocos países del mundo que logró crecer durante ese año. Las previsiones de crecimiento para el 2021 se sitúan en el 4%,⁵⁹ bastante por debajo del crecimiento que venía registrando antes de la crisis provocada por la COVID-19. El PIB per cápita alcanzó en 2020 los 1.090 USD.⁶⁰

En lo que respecta a la demanda de infraestructuras de transporte, las viales, aunque han sido enormemente desarrolladas, siguen siendo insuficientes ante un aumento en el tráfico de camiones, debido al aumento del comercio, y al rápido incremento del número de vehículos en el país, que en 2019 alcanzó los 2.736.502, un 43% más que en 2015, lo que ha llevado a que se produzcan numerosos atascos en las ciudades y en los puestos fronterizos. Entre los vehículos destaca la abundancia de motocicletas que suponen el 58% del total.⁶¹

El sistema ferroviario tanzano transporto en 2019/2020 295.000 toneladas de mercancías, además de 432.000 pasajeros a través de la línea principal y 3.197.000 a través del sistema de cercanías, números claramente afectados por la crisis provocada por la COVID-19. En el año anterior las cifras eran muy superiores, habiéndose transportado 425.000 toneladas, 579.000 pasajeros a través de la línea principal y 4.231.000 a través del sistema de cercanías. Se espera que una vez superada la situación de crisis los datos recuperen la tendencia positiva.

Los puertos tanzanos son un punto clave en el comercio de la región, esto se ve reflejada en la cantidad de mercancía que entra en el país cuyo destino es la re-exportación y que tiene como principal vía de entrada y salida los puertos tanzanos, especialmente el de Dar es Salaam. Las mercancías que llegan a sus puertos con destino a terceros países supusieron en torno al 34,9%

⁵⁹ https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/KEN/TZA

⁶⁰ UN Comtrade Database

⁶¹ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2019



del total.⁶² Destacan las re-exportaciones con origen o destino la República Democrática del Congo y Ruanda, las cuales supusieron el 12% y 8% de las operaciones que se realizaron en el puerto.⁶³

La carga total manejada por el puerto de Dar es Salaam alcanzó en 2020 los 15,9 millones de toneladas, 12,8 correspondieron a importaciones y 2,5 a las exportaciones.⁶⁴ Con respecto al año anterior las toneladas de mercancía gestionada se han reducido un 1,03%, pero hay que tener en cuenta la paralización del comercio producida por la crisis de la COVID-19. Los tres años anteriores la cantidad de mercancía transportada aumento una media del 5,24% anual lo cual muestra el potencial del puerto.

En lo que respecta a contenedores, en el año 2019/2020 el puerto de Dar es Salaam gestionó un total de 713.681 TEUS, un 1, 2% más que el año fiscal anterior.⁶⁵

Por último, los aeropuertos tanzanos recibieron en 2019 5.543.000 pasajeros, el 53% provenientes de vuelos domésticos. Esto supuso un 4,6% más que el año anterior. La TAA aún no ha publicado datos sobre el año 2020, aunque se espera que la tendencia al alza se rompiera como consecuencia de la crisis provocada por la COVID-19.⁶⁶

La carga transportada a través de los aeropuertos tanzanos fue en 2019 de en torno a 14.100 toneladas, de las cuales el 83% se gestionó a través del Julius Nyerere International Airport. El transporte de mercancía se ha reducido notoriamente en los últimos años, un 40% entre 2014 y 2019, esto se debe principalmente a la mejora en otras infraestructuras de transporte que permiten realizar la entrega de mercancía de manera más barata.⁶⁷

Las numerosas inversiones realizadas por parte de Kenia y Tanzania en el desarrollo de sus infraestructuras de transporte en los últimos años han mejorado significativamente la calidad y capacidad de estas, a pesar de lo cual todavía muchas se encuentran obsoletas y en mal estado, no siendo capaces de absorber el incremento del tráfico provocado por el comercio. Esto ha desembocado en que no se logren reducir los costes de forma notoria y en que los tiempos de desplazamiento sean más largos de lo esperado.

⁶² Central Corrido Report. 2020

⁶³ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2018

⁶⁴ Central Corrido Report. 2020

⁶⁵ Central Corrido Report. 2020

⁶⁶ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2019.

⁶⁷ Ministry of Works, Transport and Communication. Transport and Meteorology Sector Statistics 2019

5. Precios y percepción del producto

5.1. Precios

Como norma general el desarrollo de proyectos de infraestructuras se asigna a través de licitaciones, donde el precio es un elemento de gran relevancia, debiéndose justificar de forma adecuada las razones que justifican un precio mayor frente a otras compañías, de forma que el cliente aprecie el valor añadido de la propuesta técnica.

Aunque está es la norma genérica habrá que adaptarse a las especificidades de cada mercado, en este caso de Kenia y Tanzania.

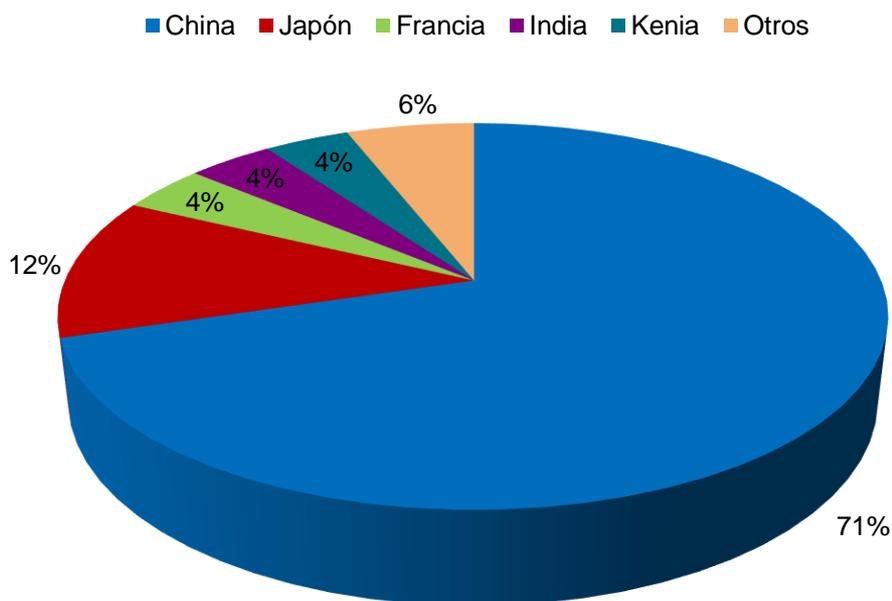
En ambos mercados se pueden detectar dos proveedores de servicios diferenciados. Por un lado, países como China e India son considerados de bajo coste, aparejados a una baja calidad de infraestructuras, pero rápido desarrollo de estas. Por otro lado, nos encontramos con los proveedores europeos y japoneses, los cuales aportan un gran valor añadido, pero generalmente acompañado de un mayor coste.

En el caso de Kenia, el análisis de la mayoría de sus proyectos nos indica que es un mercado muy sensible al precio, primando un bajo coste frente el desarrollo de infraestructuras de calidad. A pesar de esto hay numerosas oportunidades de desarrollar proyectos en los que la calidad prime, siendo principalmente aquellos realizados con financiación y supervisión de organismos multilaterales.

En lo que respecta a Tanzania la tendencia es muy similar, aunque en los últimos años se ha visto un giro del Gobierno, siendo este más favorable a proyectos en los que se persigue desarrollar unas infraestructuras punteras, ejemplo de las cuales son el desarrollo del puerto de Dar es Salaam y especialmente de la línea eléctrica de SGR.

5.2. Competidores y percepción del producto español en Kenia

Empresas ejecutando proyectos en el sector transporte (2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Fitch Solutions Infrastructure Key Projects Database

En Kenia, en 2021, el 71% de los proyectos de infraestructuras de transporte en desarrollo están siendo realizados por empresas chinas, siendo con diferencia el principal constructor del país, lo cual refleja la importancia del precio a la hora de adjudicar proyectos. Le siguen a gran distancia Japón, con tan solo el 12%, y Francia e India que están desarrollando el 4% de los proyectos.

China ha dominado el escenario keniano con claridad en la última década, aunque la tendencia parecería estar cambiando, los financiadores chinos parecen estar menos interesados en financiar proyectos de gran envergadura, lo que llevara al Gobierno de Kenia a tener que optar por proyectos financieramente más viables, terreno en el que los países europeos podrán obtener más oportunidades.⁶⁸

Las empresas españolas son por lo general incluidas en la visión genérica que se tiene en Kenia de las empresas europeas, esto supone que se espera que tengan un alto nivel de calidad, pero aparejado a un cote mayor coste.

⁶⁸ Kenya Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

5.3. Competidores y percepción del producto español en Tanzania

En Tanzania las empresas chinas son también las dominantes en lo que al desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte se refiere. Aproximadamente el 55% del capital invertido en empresas de construcción proviene de China, a pesar de lo cual su posición no es tan dominante como en Kenia, prueba de ello es que las empresas chinas no obtuvieron la adjudicación de 2 de los 3 tramos licitados del mayor proyecto de Tanzania, el SGR.⁶⁹ Este proyecto es precisamente el que mejor muestra la posibilidad de imponerse frente a las empresas chinas, contando con presencia turca y portuguesa principalmente, pero también española, suiza, danesa...

Todo esto hace que las empresas europeas puedan contar con oportunidades, especialmente en aquellos proyectos más punteros.

La percepción de las empresas españolas en Tanzania es la misma que en Kenia, aunque es importante mencionar que España se sitúa como un país líder en el desarrollo y gestión de infraestructura ferroviaria, teniendo una muy buena valoración en este ámbito tanto en Tanzania como en Kenia.

⁶⁹ Tanzania Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

6. Acceso al Mercado-Barreras

6.1. Barreras no arancelarias

Uno de los mayores retos de acceso al mercado es la dificultad para obtener financiación para el desarrollo de los proyectos, que se deriva de la escasa solvencia los gobiernos, así como del reducido desarrollo de los mercados financieros locales. Desarrollar el sector financiero es uno de los retos más importantes que debe abordar el continente africano, la todavía insuficiente cobertura bancaria en los distintos países supone un contratiempo importante para el desarrollo y el crecimiento de muchas de sus economías.

Otro reto al que deben hacer frente las empresas interesadas en el diseño y desarrollo de proyectos de infraestructuras es el derivado de la incertidumbre. Existen un gran número de proyectos previstos, muchos de los cuales no se materializan finalmente. Esto conlleva un gasto tanto a nivel financiero como de recursos humanos y tiempo para las empresas, pues en muchos casos se deben preparar estudios e informes o enviar documentación para proyectos que en muchos casos no van a acabar saliendo adelante.

Además, la falta de transparencia de las autoridades locales, así como procesos de adquisición (licitaciones) extremadamente largos reducen el interés de los inversores extranjeros. También existen limitaciones en la capacidad de identificación de programas y proyectos factibles técnica y económicamente.

Según un estudio llevado a cabo por el Infrastructure Consortium in Africa (ICA) sobre la participación del sector privado en proyectos de infraestructuras en la East African Community, demuestra entre otros condicionantes, que el riesgo de contratar con el socio local es uno de los principales aspectos a tener en cuenta a la hora de trabajar en la región. En muchos casos se tratan de empresas de reducido tamaño y capacidad, así como de escasa experiencia en el desarrollo de grandes proyectos de infraestructuras. Destaca igualmente el papel que juegan las instituciones multilaterales y bilaterales, en relación con la cobertura y mitigación de dichos riesgos. Se recomienda tener un socio local responsable y bien implantado en el país africano donde se realice el proyecto, pues ello supondría una ventaja importante de cara a su consecución.

Pese a que se han realizado muchos avances en lo que a gobernanza y riesgo político se refiere, aún existen numerosos retos que afrontar. La corrupción continúa siendo algo a tener en cuenta,

en 2020 Kenia ocupaba el puesto 124 sobre 180 países en el Índice de Percepción de Corrupción de Transparencia Internacional⁷⁰ y Tanzania el 94.⁷¹

6.2. Barreras arancelarias

El desarrollo de proyectos deberá tener en cuenta los posibles aranceles a la importación en caso de que se requiera exportar material necesario para las infraestructuras de transporte o se requiera importar diversos productos para el desarrollo de un proyecto. En todos estos casos el arancel será el mismo tanto en Tanzania como en Kenia, al estar regulado a través del EAC Common Tariff. Este será del 25% al ser productos finales no prioritarios y del 10% para productos intermedios.

Además, en la ejecución de proyectos es necesario tener en cuenta los impuestos directos e indirectos.

En lo referente a la tributación directa hay que hacer referencia al Whitholding Tax, el cual será el principal impuesto que podrá afectar a la realización de la actividad de las empresas españolas. Es un impuesto directo que se detrae de las cantidades percibidas por los servicios de consultoría técnica y por los honorarios percibidos, entre otros.

Withholding Tax (WHT) en Kenia		
Tipos	Residentes	No residentes
Honorarios profesionales	5%	20%
Servicios de consultoría	5%	20%
Withholding Tax (WHT) en Tanzania		
Tipos	Residentes	No residentes
Honorarios profesionales	10%	15%
Servicios de consultoría	5%	15%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Kenya Revenue Authority y Tanzania Revenue Authority

También es necesario tener en cuenta el Corporate Income Tax, que grava las rentas obtenidas en el país por la empresa española.

⁷⁰ <https://www.transparency.org/en/countries/kenya>

⁷¹ <https://www.transparency.org/en/countries/tanzania>

Corporate Income Tax en Kenia	
Residentes	No residentes
30%	37,5%
Corporate Income Tax en Tanzania	
Residentes	No residentes
30%	30% (más 10% en caso de repatriar ganancias)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Kenya Revenue Authority y Tanzania Revenue Authority

En lo que respecta a la tributación indirecta hay que empezar haciendo referencia al Value Added Tax (VAT), un impuesto equivalente al IVA, cuyo tipo general es del 16% en Kenia⁷² y del 18% en Tanzania.⁷³

La Railway Levy, un impuesto especial que se aplica a todas las importaciones a territorio nacional y grava un 1,5% sobre el valor del producto importado. Kenia también exigirá el pago del 2% del valor de la mercancía en concepto de Import Declaration Fees.⁷⁴ Tanzania por su parte exige un 0,6% del valor FOB de la mercancía en concepto de Destination Inspection Fee.⁷⁵

⁷² <https://kra.go.ke/en/individual/filing-paying/types-of-taxes/vat>

⁷³ <https://www.tra.go.tz/index.php/value-added-tax-vat>

⁷⁴ <https://kra.go.ke/en/business/companies-partnerships/companies-partnerships-pin-taxes/company-partnership-imports-exemptions>

⁷⁵ <https://taxsummaries.pwc.com/tanzania/corporate/other-taxes>

7. Oportunidades de negocio para la empresa española

Atendiendo a la división sectorial, el sector de las infraestructuras de tiene previsto en los presupuestos del año 2021/2022 en Kenia un gasto de 236.117 MKSH (2.090 MUSD), con una destacada partida destinada a carreteras, 182.500 MKSH.⁷⁶

En el caso de Tanzania en 2020 se iniciaron proyectos por valor de 7.974 MUSD en proyectos de desarrollo de infraestructura. Del gasto en proyectos de transporte algo más del 50% se correspondieron a proyectos de carreteras.⁷⁷

En los últimos años se ha priorizado en ambos países el desarrollo de proyectos transporte para así hacer frente a la creciente demanda de la región. Han destacado en este sentido los planes de desarrollo del SGR y de los puertos de Lamu y Bagamoyo.

Se observa un cambio en en la mentalidad a la hora de desarrollar infraestructuras de transporte, estando cada vez más centradas en impulsar el comercio y la integración dentro de la EAC y de África. De hecho la coordinación regional ha permitido impulsar algunos de los mayores proyectos de los últimos años, como el LAPSSET y el desarrollo de las líneas SGR.

7.1. Oportunidades en Kenia

El **Third Medium Term Plan 2018 – 2022** dirige el futuro próximo del desarrollo de infraestructuras de transporte en Kenia. Este plan forma parte de la Agenda Big Four y de Kenya Vision 2030, estrategia que dibuja el futuro de, entre otros, las infraestructuras de transporte en el país. Estos planes abarcan el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, portuarias, de ferrocarril y de carreteras y se adhieren a las pautas marcadas desde el National Treasury, el cual pone límites a los costes e indica que se deberán desarrollar los proyectos con una visión consultiva, teniendo en cuenta a todas las partes interesadas.

⁷⁶ Kenya Budget 2021/22

⁷⁷ Tanzania Budget 2021/22

Antes de desgranar cada subsector hay que hablar brevemente del proyecto **Lamu Port and Lamu – Southern Sudan – Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET)** por su carácter transversal, aunque después se hablará más en detalle de sus diferentes elementos.

El proyecto LAPSSET completo tiene un coste previsto de 24.700 MUSD y desarrollará las infraestructuras de los cuatros subsectores del transporte aquí analizados. Además de estos también incluye los siguientes apartados:

- Construcción de dos oleoductos que irán desde Juba y Addis Abeba hasta Lamu.
- Creación de tres ciudades resort en Lamu, Isiolo y Lago Turkana.
- Desarrollo de una presa en las High Grand Falls, en el río Tana.

La agencia responsable de dicho proyecto es el LAPSSET Corridor Development Authority.

7.1.1. Proyectos de transporte por carretera en Kenia

El desarrollo y mejora de la red de carreteras es uno de los objetivos prioritarios de la estrategia Kenya Vision 2030.

Para el mercado español no se considera una gran oportunidad la construcción de carreteras, puesto que hay empresas locales y asiáticas que pueden realizar dicha tarea a un coste muy inferior. Las oportunidades para las empresas españolas provendrán de la realización de estudios de viabilidad, planos e ingeniería de detalle y supervisión de obra.

A continuación, se enumeran los proyectos en desarrollo y previstos por KeNHA para los próximos años en Kenia, se entrará en más detalle en aquellos considerados de mayor interés.

LISTADO DE PROYECTOS DE CARRETERAS 2021

Tramo	Estado
Construcción de la circunvalación oeste de Nairobi	En ejecución
Construcción de la carretera Kibwezi - Kitui – Migwani	En ejecución
Mombasa - Kwa Jomvu (A109)	En ejecución
MPARD: Pack 1 Miritini – Kipevu	En ejecución
MPARD Pack 2: Intersección de Mwache - Tsunza – Mteza	En ejecución
MPARD Pack 3: Mteza - Kibundani	En ejecución
Puente de Kainuk	En ejecución
Nairobi Expressway	En ejecución
Loichangamatak - Lodwar (A1)	En ejecución
Lodwar – Intersección de Lokitaung (A1)	En ejecución
Lokitaung - Kalobeyei (A1)	En ejecución
Kalobeyei – Nakodok	En ejecución



Ahero – Kisii		En ejecución
Kisii - Isebania (A1)		En ejecución
Chiakariga – Meru (C92)		En ejecución
Garsen - Witu – Lamu		En ejecución
Ruiru - Githunguri - Uplands (C560)		En ejecución
Nyaru - Iten		En ejecución
Ugunja - Ukwala – Ruambwa		En ejecución
Mau Narok - Kisiriri		En ejecución
Busia - Malaba		En ejecución
Naibor - Posta (Maralal)		En ejecución
Construcción y mantenimiento del tramo Narok - Sekenani		En ejecución
James Gichuru – Rironi		En ejecución
Kisumu – Kakamega		En ejecución
Kakamega - Webuye		En ejecución
Kisumu Boys - Mamboleo Jn (A1/C34)		En ejecución
Magongo		En ejecución
Carreteras de acceso al puerto de Lamu		En ejecución
Athi River – Machakos Fase 1		En ejecución
Intercambiador de Ahero: B1/A1		En ejecución
B1/C23 Intercambiador de Kericho		En ejecución
Puente de Marigat		En ejecución
Puente de Endau		En ejecución
Puente de Lomut		En ejecución
Puente de WeiWei		En ejecución
Loruk – Nginyang - Barpelo (B4)		En ejecución
Nuno- Modogashe		En ejecución
Circunvalación del Eldoret		En ejecución
Proyecto	Tramo	Estado
Conexión Great North Road	Thika – Kenol – Sagana – Marua –Nyeri – Mweiga (incluyendo Nyeri –Kiganjo y la circunvalación de Nyeri)	Licitado
Conexión Great North Road	A8 Gilgil – Nyahururu – Maralal – SouthHorr – NorthHorr – Illeret (A4)	Licitado
IBD Lunga	Ampliación tramo Malindi –Lunga Lunga (Kilifi – Mombasa Section)	Licitado
IBD Lunga	Puente de Mombasa Gate (Likoni) (A7)	Licitado
IBD Malaba – Eldoret – Nakuru – Nairobi – Voi – Mombasa (A8)	Nairobi – Nakuru – Mau Summit	Licitado
IBD Malaba – Eldoret – Nakuru –	Puente de Makupa	Licitado



Nairobi – Voi – Mombasa (A8)		
Mombasa Nairobi Expressway (A8/E)	Ewaso Kedong Jn C88 -KonaBaridi -Isinya –Konza	Licitado
Kibwezi – Kitui – Mwingi A9/B64 – Katse – Migwani – Mwingi – Kanduia – Katse – Marimanti/Kanduia – Kyuso – Siekuru – Usweni – Mikinduri –Kianjai – Isiolo	Migwani – Mwingi – Kandwia – Katse – Marimanti	Licitado
Kibwezi – Kitui – Mwingi A9/B64 – Katse – Migwani – Mwingi – Kanduia – Katse – Marimanti/Kanduia – Kyuso – Siekuru – Usweni – Mikinduri –Kianjai – Isiolo	Kandwia – Kyuso – Usueni – Gatunga	Licitado
Kibwezi – Kitui – Mwingi A9/B64 – Katse – Migwani – Mwingi – Kanduia – Katse – Marimanti/Kanduia – Kyuso – Siekuru – Usweni – Mikinduri –Kianjai – Isiolo	Gatunga – Mikinduri –Kianjai –Isiolo	Licitado
IBD Busia – Kisumu – Kericho – A8 Mau Summit (228.07 Km) (A12)	Kisian – Busia (A12)	Licitado
Isiolo – Modogashe –Wajir–ElWak–Rhamu – Mander(A13)	Isiolo – Kula Mawe	Licitado
Isiolo – Modogashe –Wajir–ElWak–Rhamu – Mander(A14)	Kula Mawe – Modogashe	Licitado
Isiolo – Modogashe –Wajir–ElWak–Rhamu – Mander(A15)	Modogashe – Samatar	Licitado
Isiolo – Modogashe –Wajir–ElWak–Rhamu – Mander(A16)	Samatar – Wajir	Licitado
Isiolo – Modogashe –Wajir–ElWak–Rhamu – Mander(A17)	Kutulo – Elwak	Licitado
Isiolo – Modogashe –Wajir–ElWak–Rhamu – Mander(A18)	Rhamu – Mander	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Ampliación de la carretera Dagoreti Market – Karen –Bomas – Kiserian – Kona Baridi	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Makutano – Embu – Meru –Lewa (Ampliación de la autopista de Meru)	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Ampliación de la carretera Eldoret Airport –Eldoret	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Town – Chepkoilel University	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Puente de Dhogoye	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Busia – Malaba	Licitado

National Integration and Accessibility (Ampliación)	Puente de Malakisi	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Biretwo –Tot	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Paso de Tot – Marich	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Nakuru-Nyahururu – Mweiga	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Gwa Kungu – JNCT D463 – Nanyuki	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Kiambu -Ngewa –Nembu –Gatundu – Mangu –Thika	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Rironi – St. Pauls University –Ndenderu	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Garsen – Hola	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Hola – Madogo	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Mamboleo – Miwani – Chemase Chemelil –Muhoroni	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Ehancha – Lolgorian – Kawai –Kirindoni – Emarti -Mulot/Emarti -Ngoswani – Lenek –Ololunga B3 Jnc	Licitado
National Integration and Accessibility (Ampliación)	Construcción de un puente en el río Kambu y de las carreteras necesarias para acceder a él.	Licitándose

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Nacional de Carreteras de Kenia (KeNHa)

LAPSSET Corridor Roads Component:

Horn of Africa Gateway (Lamu – Isiolo – Moyale – Addis Abeba Road): las obras en la sección de 505 Km que va de Isiolo a Moyale ya están completados y comprenden los siguientes tramos: Isiolo – Merile (136 Km), Merile – Marsabit (143 Km), Marsabit – Turbi (121 Km) y Turbi - Moyale (127 Km).

También ha sido completado el One-Stop Border Stop en Moyale. El proyecto fue financiado de manera conjunta por el Banco Africano de Desarrollo, la Unión Europea y los gobiernos de Kenia y Etiopía.

Lamu – Garissa – Isiolo – Nginyang – Nakodok Road: el Proyecto está financiado por los gobiernos de Kenia y Sudán del Sur en colaboración con el Banco Mundial. Kenia y el Banco Mundial han firmado un acuerdo de financiación por valor de 50.000 MKSH (448 MUSD) para financiar la rehabilitación de la carretera Loichangamatak - Nakodok de 283 Km en el condado de Turkana.

El préstamo de 50.000 MKSH se utilizará para mejorar la infraestructura vial, el reemplazo de puentes y facilitar el transporte regional, el comercio y el desarrollo. A su vez el Gobierno de Kenia desarrollará una sección de 40 Km entre Loichangamatak y Lokichar en el mismo condado con un coste de 170 MUSD.⁷⁸

El diseño detallado de la ingeniería de la carretera Lamu – Garissa – Isiolo – Nginyang de 860 Km ha sido financiado por el Banco Africano de Desarrollo. La construcción aún no ha comenzado, habiéndose adjudicado el tramo Lamu-Garissa en abril de 2021 a la empresa China Communications Construction Company, el coste de este tramo será de en torno a los 166 MUSD.⁷⁹ El tramo que abarca Lamu – Garissa – Isiolo ha sido considerado prioritario por la LAPSSET Authority al ser la ruta más eficiente.⁸⁰

Por otro lado, la construcción de la carretera Loruk – Barpelo (62Km) está en curso, mientras que el tramo Lamu – Witu – Garsen Road (115 Km) fue financiado por el Banco Africano de Desarrollo y se finalizó en junio de 2021.⁸¹

Nairobi – Nakuru – Mau Highway

Se espera que sea una de las rutas con mayor demanda en el futuro. Se ha finalizado el estudio de impacto medioambiental y en septiembre de 2021 se inició la construcción de la autovía, la cual tendrá un coste de 160.000 MKSh (1.440 MUSD).⁸² El desarrollo del proyecto ha sido encargado al consorcio Rift Valley Connect (RVC), conformado por Vinci Highways SAS, Meridian Infrastructure Africa Fund, and Vinci Concessions SAS.⁸³

El proyecto incluirá la expansión de la carretera en una autovía de cuatro carriles desde Rironi en Limuru a la Cumbre Mau en el condado de Nakuru, así como la rehabilitación de la carretera Maai Mahiu-Naivasha.

Se espera que RVC construya, mantenga, administre y opere la carretera en régimen de peaje.

Malindi – Bagamoyo Highway

La construcción de la carretera transnacional de 460 Km entre Kenia y Tanzania comenzó a principios del año 2020 y tendrá un coste de aproximadamente 751 MUSD.

⁷⁸ <http://www.treasury.go.ke/media-centre/news-updates/186-world-bank-lends-ksh50-billion-for-rehabilitation-of-283-km-loichangamatak-nakodok-road-in-turkana-county.html>

⁷⁹ http://www.xinhuanet.com/english/africa/2021-04/19/c_139891423.htm

⁸⁰ <https://www.lapsset.go.ke/index.php/projects/highways/>

⁸¹ <https://www.constructionkenya.com/5250/nairobi-mau-summit-road-project/>

⁸² <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/building-of-sh160bn-nairobi-mau-summit-highway-september-3425254>

⁸³ <https://www.nation.co.ke/news/Sh300bn-road-project-put-on-hold-over-debt/1056-5321412-10a69f0/index.html>

La carretera atravesará Malindi, Mombasa y Lunga Lunga en la sección que transcurre por Kenia y Horohoro, Tanga y Bagamoyo en la que transcurre por Tanzania.

En lo referente a la financiación, el Banco Africano de Desarrollo asumirá el 70%, mientras que los gobiernos de Kenia y Tanzania aportarán el 30% restante.

El acuerdo para construir las carreteras se firmó en 2019, y ambos presidentes acordaron construir esta vía para así facilitar los movimientos de mercancías y favorecer el desarrollo de las economías de las dos naciones.

Actualmente la parte del proyecto en la sección keniana se encuentra en estado de implementación, estando planificada su finalización para diciembre de 2025.

Nairobi-Mombasa Highway (Proyecto de Expansión)

En abril de 2019 se anunció que el gobierno de Kenia iba a firmar un acuerdo con Estados Unidos por valor de 2.180 MUSD⁸⁴ para la expansión de la autopista Nairobi-Mombasa de 473 Km. El proyecto lo llevará a cabo la empresa norteamericana Bechtel y está previsto que entre en funcionamiento en el año 2024. El estudio de viabilidad lo realiza la también empresa americana PricewaterhouseCoopers (PWC). El proyecto lo financiarán la Agencia de Créditos a la Exportación (ECA) de los Estado Unidos y el Banco Africano de Desarrollo. Este proyecto persigue mejorar la conectividad entre Nairobi y Mombasa, reduciendo el tiempo de viaje de 10 horas a solo 4.

El proyecto está dividido en tres secciones principales. La primera sección (174 Km) comenzará en el Aeropuerto Internacional Jomo Kenyatta (JKIA) en Nairobi y terminará en la ciudad de Kibwezi en el condado de Makueni. La segunda sección (132 Km) se construirá entre Kibwezi y Voi, mientras que la tercera sección (160 Km) se construirá entre Voi y Mombasa.⁸⁵

Las últimas noticias sobre este proyecto hablan de que el mismo podría llegar a retrasarse hasta dos años debido a su elevado coste y a los más que preocupantes niveles de deuda de la administración keniana. A su vez el gobierno keniano va a dar prioridad a diferentes proyectos de carreteras bajo formato PPP.⁸⁶

Mombasa – Mariakani Highway

El Gobierno de Kenia, a través de la Autoridad Nacional de Carreteras de Kenia (KeNHA), planifico la expansión de la carretera de 41,7 Km entre Mombasa y Mariakani en el este de Kenia, que forma parte del Northern Corridor. La actual vía dispone de un carril de ida y otro de vuelta, el

⁸⁴ <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/nairobi-mombasa-highway-expansion-project/>

⁸⁵ <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/nairobi-mombasa-highway-expansion-project/>

⁸⁶ <https://www.nation.co.ke/news/Sh300bn-road-project-put-on-hold-over-debt/1056-5321412-10a69f0/index.html>

objetivo es ampliar el número de carriles a dos en cada sentido. El coste del proyecto se estima en 250 MEUR.⁸⁷

Primer Tramo, Mombasa – Kwa Jomvu Rd (A109): este tramo se completó el 29 de octubre de 2021. Tiene una longitud de 11,4 Km y un coste de 136 MUSD, el cual financio el Banco Africano de Desarrollo. La China City Construction Group Co., Ltd fue la empresa encargada de desarrollar este proyecto.⁸⁸

Segunda Tramo, Kwa Jomvu Rd – Mariakani (A8): Se espera que las obras comiencen antes de que acabe el 2021. Este segundo tramo tiene una longitud de 30,4 Km y se estima que su coste ascenderá a los 132,6 MUSD, el cual está siendo financiado por el Banco Alemán de Desarrollo y el Banco Europeo de Inversiones, aportando 55,3 MUSD cada uno. El Fondo Fiduciario de Infraestructuras UE – África por su parte financiará los 22 MUSD restantes.⁸⁹ El proyecto se realizará mediante el modelo PPP.⁹⁰

Kenol – Marua Highway

Las obras comenzaron en octubre de 2019 e incluirán una unión entre este corredor y la red de carreteras del LAPSSET. El coste de este proyecto será de en torno a 273 MUSD y está siendo financiado conjuntamente por el Gobierno de Kenia y el Banco Africano de Desarrollo.⁹¹ Se espera que la carretera esté disponible de manera parcial en diciembre de 2021 y que se finalice en junio de 2022. La carretera tendrá un total de 84 Km de longitud e incluye la construcción de 2 intercambiadores y 5 puentes.⁹²

JKIA – Westlands Expressway

El Gobierno firmó un contrato en abril de 2019 en Pekín para su construcción. El proyecto de 62.200 MKSh (558 MUSD) comenzó en octubre de 2019. La carretera tendrá una longitud de 27 Km, en un primer momento se estimó que se finalizaría en diciembre de 2022, pero, tras negociaciones con la constructora James Macharia, Secretario del Gabinete de Transporte, anunció que se finalizaría en diciembre de 2021,⁹³ aunque en agosto de 2021 KeNHA anunció que el proyecto estaba finalizado al 57%, esperándose que se finalice en junio de 2022.⁹⁴

El proyecto está siendo desarrollado bajo el modelo PPP por la China Road and Bridge Corporation (CRBC). En este proyecto el Gobierno keniano no ha recurrido a financiación externa,

⁸⁷ <https://bankwatch.org/project/mombasa-mariakani-road-project-kenya>

⁸⁸ <https://kenha.co.ke/2021/09/mombasa-mariakani-a109-highway-project-lot-1-dualling-of-the-mombasa-kwa-jomvu-a109-section/>

⁸⁹ <https://bankwatch.org/project/mombasa-mariakani-road-project-kenya>

⁹⁰ <https://tenders.go.ke/website/tender/Details/CKCD4E>

⁹¹ <https://kenha.co.ke/2021/07/kenol-sagana-marua-highway-Ampliación/>

⁹² <https://www.projectstoday.com/News/Kenol-Marua-dual-carriageway-in-Kenya-to-open-in-December-2021>

⁹³ <https://nairobinews.nation.co.ke/jkia-westlands-expressway-to-be-completed-by-end-of-2021-cs-macharia/>

⁹⁴ <https://www.constructionkenya.com/2550/elevated-nairobi-highway/>

al estar previsto que la CRBC financie el proyecto y posteriormente recupere la inversión a través del cobro de peaje por su uso. La empresa china tendrá un periodo de concesión de 27 años en los que se encargará del mantenimiento y operación de esta carretera.

El proyecto contará con una autopista de cuatro carriles, dos para cada sentido, que atravesará el centro de Nairobi, donde se producen los mayores atascos. Una vez finalizado el proyecto se estima que un motorista necesitaría tan solo 20 minutos para ir de un extremo de la ciudad al otro.⁹⁵

Este proyecto forma parte de un plan a mayor escala del Gobierno de Kenia para reducir los atascos en la capital. Estimaciones del Banco Mundial indican que los atascos de Nairobi generan un coste de unos 50 MKSh al día.⁹⁶

Carreteras Urbanas

La estrategia seguida en los últimos años por la Kenya Urban Roads Authority (KURA) persigue reducir los atascos en la capital, bajo el programa Nairobi Roads Rapid Decongestion Programme (NRRDP). Para ello se están desarrollando numerosos proyectos para mejorar el tráfico en los cruces, ampliando las carreteras principales y mejorando la señalización.

Entre los proyectos programados destacan los siguientes:

- **Bus Rapid Transit (BRT):** el sistema de transporte rápido de autobuses permitirá mejorar la red de transporte público de Nairobi en relación con los autobuses convencionales. La red de autobuses será gestionada por el sector privado. El gobierno keniano tiene la intención de lanzar seis corredores BRT en Nairobi y en los condados adyacentes (Kiambu, Kajiado, Machakos y Murang'a). Los corredores prioritarios transcurren desde JKIA a Likoni y desde James Gichuru-Rironi y Bomas a Ruiru. Las obras comenzaron en agosto de 2020 y serán realizadas por la china Stecol Corporation con un coste aproximado de 51 MUSD.
- **Rediseño de intersecciones urbanas en Nairobi:** El 29 de enero de 2021 se firmó un acuerdo entre el Gobierno keniano y el coreano para la financiación del proyecto de rediseño de las intersecciones urbanas en Nairobi. El proyecto tendrá un coste de 156 MUSD y persigue reducir los notables problemas de tráfico que sufre la capital.

Todavía no se han iniciado las obras, estando en fase de consultoría. La Japan International Corporation Agency ha sido adjudicataria de los servicios de consultoría de diseño y de licitación de este proyecto.⁹⁷

⁹⁵ <https://nairobi.news.nation.co.ke/jkia-westlands-expressway-to-be-completed-by-end-of-2021-cs-macharia/>

⁹⁶ <https://www.standardmedia.co.ke/article/2001322387/kenya-to-sign-deal-for-sh65b-jkia-westlands-expressway>

⁹⁷ <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/kenya-inks-sh17bn-loan-redesign-city-road-junctions-3586642>

Además, fuera de Nairobi destaca el:

- **Mombasa Gate Bridge:** Este proyecto aspira a unir la ciudad de Mombasa con la costa del sur del país, trayecto que ahora se hace en ferry o dando un gran rodeo por el interior del país. El inicio de las obras del puente de cuatro carriles y 1,4 Km de longitud estaba planificado para junio de 2021, aunque se ha retrasado, no habiendo aún decidido el Gobierno keniano que empresa japonesa llevará a cabo el proyecto.⁹⁸ KeNHA ya ha finalizado el estudio de viabilidad del proyecto financiado por JICA, el cual se espera que tenga un coste de en torno a 749 MUSD.⁹⁹

7.1.2. Proyectos de transporte ferroviario en Kenia

Kenia está implementando numerosos proyectos en el ámbito ferroviario y tiene otros de gran relevancia previstos. Estos consisten en su gran mayoría en rehabilitaciones de líneas MGR existentes, aunque también está previsto el desarrollo de nuevas líneas SGR.

El objetivo perseguido con todas estas inversiones es desarrollar un sistema ferroviario que potencie la capacidad comercial del país y a la vez permita descongestionar las sobresaturadas carreteras kenianas. Además, aunque de manera secundaria, se espera lograr los mismos objetivos en lo que respecta al transporte de personas.

Las oportunidades de las empresas españolas provendrán principalmente de proyectos de desarrollo del SGR, donde la experiencia de las empresas españolas es conocida en todo el mundo. Los proyectos de rehabilitación de líneas MGR en cambio despiertan poco interés, suelen ser realizado por mano de obra local no cualificada a muy bajo coste. También la venta de material rodante puede ser de interés para varias empresas españolas.

El mayor proyecto en el ámbito ferroviario que se ha iniciado en los últimos años ha sido el de la **línea de ancho de vía estándar Mombasa – Nairobi – Naivasha – Malaba/Tororo – Kampala**. En la sección que transcurre por territorio keniano el corredor ferroviario se divide en dos partes:

- **Mombasa – Nairobi:** la primera fase se completó en 2017 y está operativa desde 2019. El tramo tiene una longitud de 609 Km y tuvo un coste de en torno a los 3.800 MUSD, siendo hasta ese momento el mayor proyecto iniciado por el Gobierno keniano desde su independencia. La China Road and Bridge Corporation resultó adjudicataria del proyecto, el cual dio empleo a más de 25.000 kenianos. Este tramo fue financiado por el China Exim Bank (90%) y por el Gobierno de Kenia (10%).¹⁰⁰

⁹⁸ <https://www.constructionkenya.com/9077/mombasa-gate-bridge-masterplan/>

⁹⁹ <https://constructionreviewonline.com/news/kenya/kenya-mombasa-gates-bridge-construction-to-begin-in-june-this-year/>

¹⁰⁰ Fitch: Kenya Infrastructure Report 2021

- **Nairobi – Malaba:** la segunda fase del proyecto ha sido dividida en tres secciones, Nairobi-Naivasha, Naivasha-Kisumu y Kisumu-Malaba. La sección Nairobi – Naivasha (120 Km), se inauguró en octubre de 2019, teniendo un coste de cerca de los 1.500 MUSD. Fue financiada principalmente por el China Exim Bank y la construyo la China Road and Bridge Corp.¹⁰¹

El desarrollo del tramo Naivasha –Malaba se paralizó en abril de 2019, tras la negativa del China EXIM Bank a financiar los 3.600 MUSD que costarían los tramos restantes. Ante la negativa china el Gobierno keniano ha optado por la rehabilitación de la vía antigua con un coste mucho menor, alrededor de 19 MUSD.¹⁰² Las obras de rehabilitación se iniciaron en enero de 2021 y se espera finalizarla a finales del mismo año. El Gobierno keniano ha hecho público que para la rehabilitación de estos dos tramos su intención es priorizar la contratación de constructoras locales.¹⁰³

A pesar de estar llevando a cabo la rehabilitación de la línea principal no se ha abandonado el proyecto de desarrollar la línea SGR hasta Malaba, esperándose que se reanuden las obras en 2022. Prueba de ello es que el tramo Naivaha-Kisumu se encuentra en sus fases iniciales de planificación.

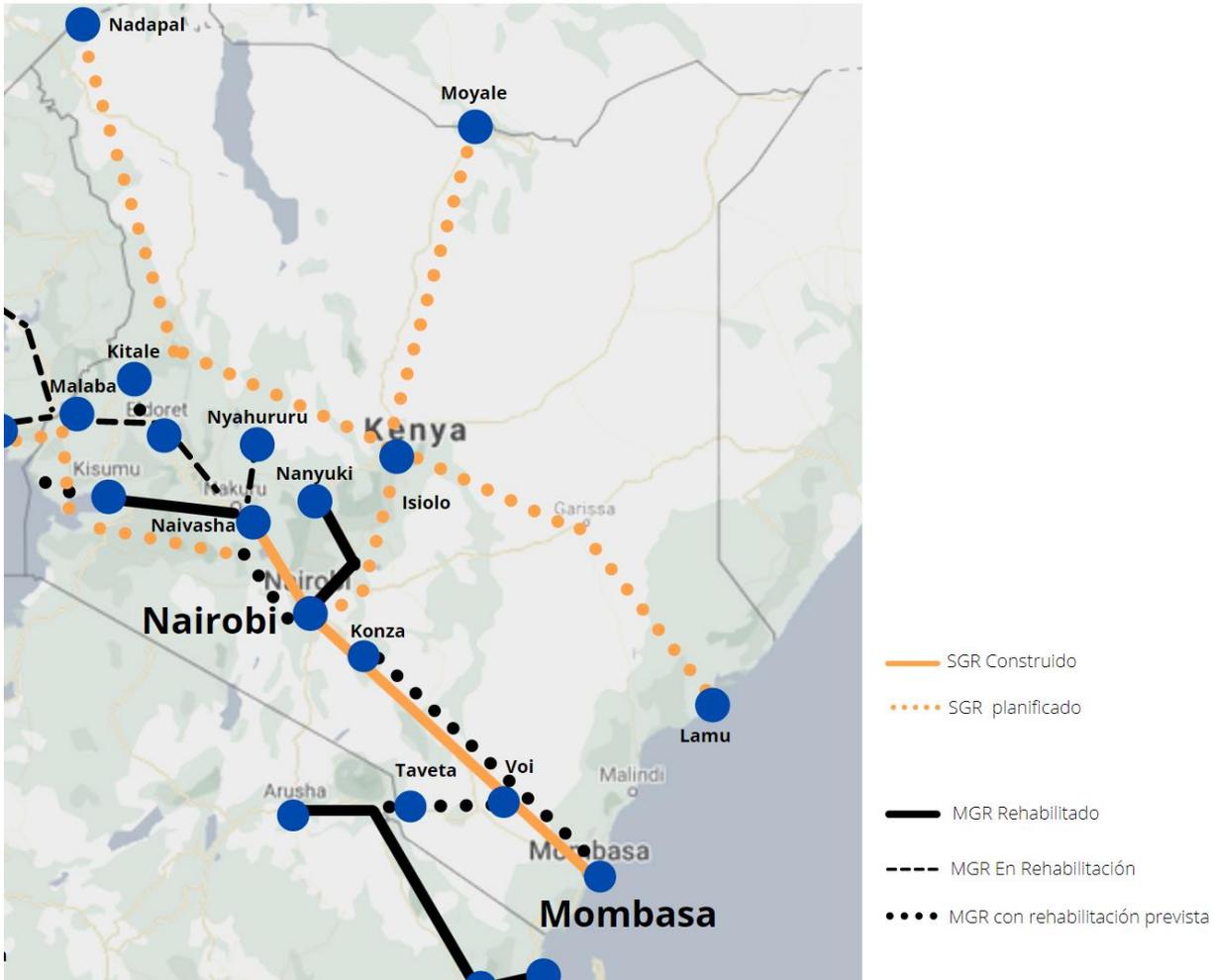
En el tramo de Tororo– Kampala, será el Gobierno ugandés el responsable del desarrollo de la línea SGR, habiendo hecho pública su intención de retomar el proyecto en el año fiscal 2022/2023.

El otro gran proyecto ferroviario es el **LAPSSET Standard Gauge Railway Project**. Este proyecto abarca la construcción de 1.700 Km de vías SGR que conectarían el puerto de Lamu con Isiolo y desde ahí se dividiría la línea en tres, una iría hasta Nairobi, otra hasta Juba, en Sudán del Sur y la tercera hasta Addis Abeba, en Etiopía. El Gobierno de Kenia en el tramo que conecta con Sudán del Sur se encargará del desarrollo de la línea hasta Nadapal y en el que conecta con Etiopía hasta Moyale, ambas localidades fronterizas con los referenciados estados.

¹⁰¹ <https://www.constructionkenya.com/6109/nairobi-naivasha-sgr-progress/>

¹⁰² Strategic Plan (2017/18 – 2021/22)

¹⁰³ Fitch: Kenya Infrastructure Report 2021



Fuente: Elaboración propia

Kenia Y Etiopía ya han firmado un acuerdo bilateral para desarrollar y operar de manera conjunta la línea SGR que les conectaría. El Gobierno de Kenia, a través de la China Civil Engineering Construction Company, realizó el estudio de viabilidad y diseño detallado y espera comenzar en breve la etapa de diseño de ingeniería detallada.

El tramo que va desde el puerto de Lamu hasta Nadapal, pasando por Isiolo supone 1.250 Km de vías. Por su parte, el tramo que conectaría Isiolo con Moyale constará de 450 Km.

El coste total de la infraestructura ferroviaria desarrollada dentro del proyecto LAPSSET será de 7.100 MUSD, los cuales se dividen en 3.480 MUSD de trabajo civil, 1,200 MUSD de raíles, 1,220 MUSD de material rodante, 520 MUSD de telecomunicaciones, 300 MUSD en construcción de edificaciones y otro millón en elementos varios. Se espera desarrollar el proyecto mediante PPP, mediante el cual el sector privado construya y posteriormente explote la línea ferroviaria.¹⁰⁴

¹⁰⁴ <https://www.railwaysafrica.com/projects/ethiopia-and-sudan-sgr-railway>

La lenta implementación de Lamu Port y los pobres resultados hasta el momento generan dudas sobre si se construirá en el medio plazo.

Commuter Rail de Nairobi

El desarrollo de un sistema de cercanías eficiente en Nairobi es un proyecto de gran relevancia, puesto que permitiría descongestionar el creciente tráfico de la capital, que en no pocas ocasiones colapsa la ciudad. Con una población de 4,9 millones en 2021 y una estimación de 22 millones en el año 2045, el cercanías se volverá un elemento indispensable al no ser capaces las infraestructuras de carreteras de dar abasto a la demanda.

Para el desarrollo de la línea de cercanías en Nairobi y su zona metropolitana se elaboró un Master Plan que incluye la rehabilitación de las vías MGR existentes, así como la construcción de otras nuevas. El proyecto se ha dividido en 3 fases:

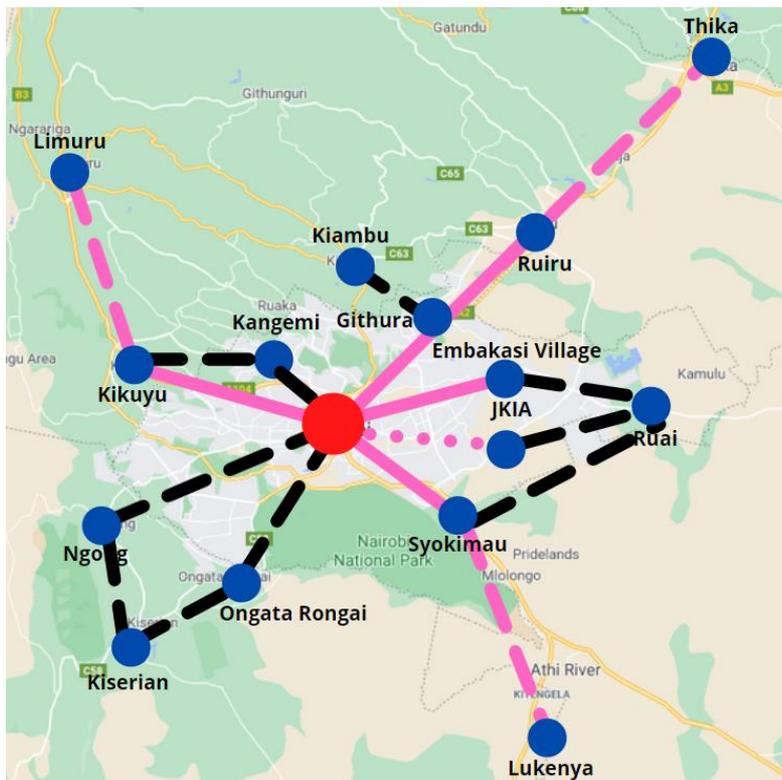
- Fase 1: Rehabilitación vía Ruiru, Syokimau, Aeropuerto Jomo Kenyatta, Kikuyu y Embakasi Village.
- Fase 2: Rehabilitación via Thika, Limuru, and Lukenya
- Fase 3: Construcción vía Ongata Rongai, Kiserian, Ngong, Kiambu, Ruai, Kangemi.¹⁰⁵

La fase 1 está ya completada, con la excepción de la línea que uniría Nairobi Central y el Aeropuerto Jomo Kenyatta, la cual ha sido adjudicada a un consorcio francés liderado por Alstom mediante el modelo PPP en 2020.

Cuando el proyecto haya sido completado Nairobi tendrá seis líneas de cercanías cuya longitud alcanzará los 162,8 Km e incluirá un total de 53 estaciones.

Se prevé que el coste total de este proyecto ascienda hasta los 3.976 MUSD, pago al que Kenia hará frente gracias a la financiación del Banco Mundial.

¹⁰⁵ http://www.krc.co.ke/?page_id=264



Fuente: Elaboración propia

Servicios Ferroviarios de Mallorca ha vendido un total de 11 locomotoras diésel dobles más un remolque que serán utilizadas en el Commuter Rail con un coste de 1.150 MKSh (10,6 MUSD), 5 llegaron en septiembre y las otras 6 en marzo. Se planea que todas las locomotoras hayan entrado en funcionamiento en 2022 aumentando la capacidad desde los 13.000 hasta los 132.000 pasajeros diarios.¹⁰⁶

Además, KR ha reconocido que aún necesitan adquirir más locomotoras, concretamente 9 DEMUs nuevas, una de ellas sería de reserva, siendo utilizada cuando otra sufriera una avería. El coste ascendería a los 72 MUSD y cada locomotora arrastraría un total de 8 vagones.¹⁰⁷

Commuter Rail de Mombasa

Con el objetivo de desarrollar la movilidad en Mombasa se realizó en 2014 un estudio de viabilidad para la creación de un sistema de cercanías en la ciudad. Por problemas de financiación el proyecto fue abandonado, pero en el presupuesto del año 2021/22 se destinarán fondos para actualizar el estudio de viabilidad de cara a relanzar el proyecto, el cual contaría con financiación del Banco Mundial.

¹⁰⁶ <https://www.kenyans.co.ke/news/65388-kenya-railways-gets-new-trains-spain>

¹⁰⁷ Quick Win Final Design Report: Development of Commuter Rail Master Plan for Nairobi Metropolitan Region

Además de los proyectos nombrados también se debe enumerar los siguientes:

Proyecto	Km	Presupuesto en millones de dólares	Estado
Rehabilitación Mombasa-Konza	456	-	Anunciado
Construcción de conexión SGR-MGR en Konza	-	25	Anunciado
Rehabilitación del tramo Voi – Taveta (frontera con Tanzania)	134	200	Búsqueda de financiación
Rehabilitación de las líneas ferroviarias de ancho métrico Longonot –Eldoret- Malaba	465	19	En construcción
Construcción link SGR-MGR Naivasha-Longonot (24,3Km)	24,3	46	En construcción (China Road and Bridge Corporation)
Construcción y rehabilitación de la línea Riruta/Lenana – Ngong Railway	19	18,5	Anunciado
Rehabilitación de la línea ferroviaria de ancho métrico Gilgil-Nyahururu	78	12	En construcción
Rehabilitación de la línea ferroviaria de ancho métrico Nairobi (Kikuyu) – Longonot	57	1,7	Previsto para ejercicio 2021/22
Rehabilitación de la línea ferroviaria de ancho métrico Kisumu-Butere	69	5	Previsto para ejercicio 2021/22
Rehabilitación de la línea ferroviaria Leseru – Kitale	65	4,5	Previsto para ejercicio 2021/22
Construcción depósito Interno en Naivasha	-	2,5	Búsqueda de financiación
Adquirir 500 vagones para el SGR	-	-	Anunciado

Fuente: Kenya Railways

7.1.3. Proyectos de transporte marítimo en Kenia

Los mayores proyectos de infraestructuras portuarias, y donde se encuentran las mayores oportunidades, están previstos en Mombasa y Lamu.

En los puertos la mayoría de las oportunidades para las empresas españolas provendrán de servicios de asesoría, logística y gestión, aunque el desarrollo de puertos también puede resultar una oportunidad.

El **puerto de Mombasa** es el que registra un mayor tráfico de mercancías en la región. A pesar de su importancia sus infraestructuras no tienen el nivel de desarrollo exigido por la demanda, lo que provoca que funcione habitualmente por encima de su capacidad, generando retrasos y sobrecostes.

Para solucionar estos problemas la KPA (Kenyan Ports Authority) está desarrollando diferentes proyectos que permitan solucionar las carencias del puerto, siendo el más importante la construcción de una segunda terminal de contenedores. Esta nueva terminal permitirá hacer frente a la demanda creciente del puerto y tratará de frenar el creciente peso del puerto de Dar es Salaam. La nueva terminal constará de 6 nuevos muelles que contarán con profundidades de entre 230 y 350 metros. El proyecto ha sido financiado por la Japan Cooperation Agency (JICA) y consta de tres fases:

- **Primera fase:** Finalizada en febrero de 2016, con un coste de 271 MUSD.¹⁰⁸ Esta fase comprendía la construcción de los muelles 20 y 21 y operaciones de dragado. La construcción de los muelles fue realizada por Tokyo Constructtion Ltd,¹⁰⁹ mientras que Van Oord Dredging and Marine Contractors, de los Países Bajos, fue la adjudicataria de las operaciones de dragado.¹¹⁰ Las adiciones realizadas permitieron aumentar la capacidad del puerto desde los 1,08 millones de TEUs a los 1,7 millones de TEUs.¹¹¹
- **Segunda fase:** En esta fase está previsto construir un nuevo muelle, que sería el número 22, y tendrá un coste aproximado de 300 MUSD¹¹². Las obras se iniciaron en mayo de 2018 y su finalización está prevista para diciembre de 2021. La japonesa Tokyo Construction LTD volvió a resultar elegida para la construcción del muelle. Tras completarse esta fase se prevé que la capacidad del puerto de Mombasa aumente hasta los 2,1 millones de TEUs.¹¹³
- **Tercera fase:** Esta fase aún no ha sido adjudicada, incluirá la construcción del muelle número 23, estando prevista su finalización en 2023.¹¹⁴ También está prevista la construcción del muelle 24 entre 2026 y 2030 y del 25 entre 2031 y 2035.¹¹⁵

¹⁰⁸ <https://www.constructionkenya.com/2914/mombasa-second-container-terminal/>

¹⁰⁹ <http://www.the-star.co.ke/news/mombasa-port-terminal-phase-ii-awaiting-government-nod-jica>

¹¹⁰ <http://www.africanreview.com/transport-a-logistics/shipping/van-oord-completes-mombasa-port-dredging>

¹¹¹ <https://www.constructionkenya.com/2914/mombasa-second-container-terminal/>

¹¹² <https://www.constructionkenya.com/2914/mombasa-second-container-terminal/>

¹¹³ <https://www.constructionkenya.com/2914/mombasa-second-container-terminal/>

¹¹⁴ https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12246674_01.pdf

¹¹⁵ Mombasa Master Plan

JICA accedió a financiar el proyecto a cambio de que este fuera gestionado de forma privada. Pese a que el gobierno de Kenia accedió a dicha condición, tras diversas noticias que exponían las relaciones entre altos cargos del puerto de Mombasa y algunas empresas que participaban en la licitación la KPA decidió cancelar el proceso y ser ella misma la encargada de gestionar la nueva terminal.¹¹⁶

El desarrollo del **Puerto de Lamu** (Lamu Port Development Project) se enmarca dentro del proyecto LAPSSET, que además de la construcción del puerto, incluye la construcción de numerosas carreteras, un nuevo corredor ferroviario, un oleoducto y una planta de gas natural.¹¹⁷

El Gobierno keniano planea construir un puerto que contaría con 32 muelles, ascendiendo su coste total a 5.000 MUSD. Los 3 primeros muelles costarán 689 MUSD y su coste será sufragado por el Gobierno de Kenia.¹¹⁸ Los restantes 29 muelles serán desarrollados bajo el modelo PPP. El primer muelle comenzó a realizar operaciones el 20 de mayo de 2021, mientras el segundo y el tercero están en construcción, esperándose su finalización antes de que finalice el 2021.¹¹⁹

La construcción de los 3 primeros muelles fue adjudicada a un consorcio encabezado por la constructora China Communications Construction Company en 2014.¹²⁰

El primer muelle, ya completado, es multipropósito o de propósito general, estando habilitado para el atraque de todo tipo de barco. Este muelle comenzó a operar el 20 de mayo de 2021 y estuvo plenamente operativo en octubre del mismo año.

En lo que respecta al segundo y tercer muelle se espera que estén completados a finales de 2021. La autoridad del LAPSSET afirma que una vez finalizados los tres primeros amarres este será el mayor puerto de aguas profundas de la región. Estos dos muelles tienen prevista una longitud de 400 metros y un calado de entre 14 y 18 metros.¹²¹

El proyecto actualmente afronta dificultades, la demanda en el primer muelle está siendo más bajo de lo esperado, tan solo 9 barcos a principios de diciembre de 2021. Además, la crisis provocada por la COVID-19 ha disminuido notoriamente el tráfico de mercancías, reduciendo la congestión del puerto de Mombasa por lo que se espera que el interés de los inversores en desarrollar nuevos muelles sea reducido en el corto plazo. Esto retrasaría el desarrollo de los otros 29 muelles, que estaba previsto completar mediante el modelo PPP en 2030.¹²²

¹¹⁶ <https://port.today/japan-helps-mombasa-expand-container-terminal/>

¹¹⁷ <http://www.lapsset.go.ke/>

¹¹⁸ <https://www.lapsset.go.ke/projects/lamu-port/>

¹¹⁹ <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2021-10-31-kpa-touts-lamu-port-as-viable-car-importation-channel/>

¹²⁰ <http://www.lapsset.go.ke/projects/lamu-port/>

¹²¹ <https://www.constructionkenya.com/5293/lamu-port-project/>

¹²² <https://www.constructionkenya.com/5293/lamu-port-project/>

El puerto de Lamu, una vez completados todos los muelles, sería el más grande de la región con una capacidad de 20 millones de TEUs, muy por encima de los 1,7 millones de TEUs que tiene Mombasa tras la primera fase de ampliación.

Finalmente, la instalación que se está construyendo **en Kililana** en Lamu West, será capaz de acoger petroleros de hasta 200.000 toneladas y una capacidad de dos millones de barriles de crudo anuales.¹²³

En lo que respecta al resto de puertos del país destacan las actividades que se están llevando a cabo en el puerto de Kisumu (Lago Victoria), con el objetivo de la reactivación del mismo para promover el comercio local y regional, crear empleo y apoyar el desarrollo agrícola e industrial. El presupuesto asignado para este proyecto ha sido de 30 MUSD.

Los trabajos de rehabilitación que se están llevando a cabo incluyen pavimentar las áreas abiertas, instalar los drenajes y mejorar las vías de acceso. Actualmente el puerto tan solo cuenta con 3 amarres y un almacén, lo que la KPA considera suficiente para manejar toda la carga actual, puesto que los servicios de carga ferroviaria de ancho estándar a Kisumu no han comenzado.¹²⁴

También se planea llevar a cabo el desarrollo del puerto de Shimoni, un proyecto con un coste de 18,8 MUSD, bajo el modelo PPP.¹²⁵ Se espera que el puerto de Shimoni se convierta en el puerto pesquero más importante del país.¹²⁶

7.1.4. Proyectos de transporte aéreo en Kenia

Kenia es el país líder en la EAC en infraestructuras aeroportuarias. Cuenta con el aeropuerto que más pasajeros mueve y cuenta con otros 3 aeropuertos internacionales. Las previsiones además son que el sector continúe creciendo, un 4% anual hasta 2030, impulsado por un aumento de la clase media y la proliferación de compañías low cost.

En el ámbito aeroportuario, las mayores oportunidades para las empresas españolas en Kenia provendrán de servicios de asesoría, logística y gestión.

La ampliación del Aeropuerto Internacional Jomo Kenyatta es el principal proyecto en el sector y uno de los proyectos insignia recogido en el Plan Kenya Vision 2030.

¹²³ <https://www.constructionkenya.com/5293/lamu-port-project/>

¹²⁴ <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2019-07-23-kpa-transport-equipment-to-revived-kisumu-port/>

¹²⁵ <http://portal.pppunit.go.ke/project/58/development-of-the-shimoni-portnbsp>

¹²⁶ <https://www.kpa.co.ke/Pages/ShimoniPortSensitization.aspx>

Jomo Kenyatta International Airport

En 2015 se inauguró una nueva terminal, tras esta se planeaba construir una terminal greenfield pero en 2016 dichos planes se cancelaron, siendo la construcción de una segunda pista de aterrizaje la siguiente expansión prevista. Este último proyecto preveía aumentar la capacidad del JKIA hasta los 9 millones de pasajeros en 2022.¹²⁷ No obstante este proyecto también fue cancelado,¹²⁸ anunciando en abril de 2019 el secretario de Transporte, James Macharia, que el gobierno se centrará en la expansión de las terminales B, C y D para alcanzar la cifra de 12 millones de pasajeros anuales.

Aeropuerto de Malindi

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Malindi pretende convertirlo en un aeropuerto internacional que permita recibir vuelos directos desde Roma. El coste de este proyecto ascenderá a los 54,3 MUSD.¹²⁹

El principal elemento de este proyecto es la ampliación de la pista de aterrizaje desde los 1,4 Km hasta los 2,4 Km. El estudio de impacto medioambiental ya se ha llevado a cabo, aunque aún no se han iniciado los trabajos de construcción.

Otros proyectos

Además de los descritos, también está prevista la inversión de 25 MUSD en diversos proyectos de rehabilitación y mantenimiento de los aeropuertos de Migori, Kitale, Lodwar, Musiara-Narok, Mandera y Lokichoggio Moyale.

7.2. Oportunidades en Tanzania

El plan que dirige el desarrollo de las infraestructuras de transporte en Tanzania es el **Transport Sector Investment Programme**, el cual hace hincapié en el desarrollo del sistema ferroviario. Este plan ha sido diseñado por el Ministry of Works, Transport and Communication y se enmarca dentro de Vision 2025 y del Five-Year Development Plan (FYDP).

7.2.1. Proyectos de transporte por carretera en Tanzania

A pesar del desarrollo del SGR las previsiones son que el transporte por carretera siga siendo el que tenga una mayor importancia en los próximos años, creciendo un 5,7% anual entre 2019 y 2023.¹³⁰

¹²⁷ 2018-2022 Draft Strategic Plan 2018-2022. Ministry of Transport Infrastructure

¹²⁸ <https://projectsportal.afdb.org/dataportal/VProject/show/P-KE-DA0-001>

¹²⁹ Kenya Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

Para las empresas españolas no se considera una gran oportunidad la construcción de carreteras, puesto que hay empresas locales y asiáticas que pueden realizar dicha tarea a un coste muy inferior. Las principales oportunidades para las empresas españolas provendrán de la realización de estudios de viabilidad, planos e ingeniería de detalle y supervisión de obra.

El gobierno de Tanzania ha anunciado que en el ejercicio 2021/22 gastará 2.080 billones de chelines tanzanos (1.215 MUSD) en el desarrollo de aeropuertos, carreteras y puentes. El Gobierno no ha desagregado hasta la fecha en mayor medida el gasto, aunque se sabe que la mayor parte de este será dedicado al desarrollo de proyectos viales.¹³¹

Los fondos se utilizarán para la construcción de nuevas carreteras y caminos rurales, así como la modernización de rutas existentes. El plan es parte de un programa más amplio de trabajos destinados a impulsar la conectividad vial en África oriental.¹³²

PROYECTOS DE CARRETERAS EN TANZANIA

Proyecto	Longitud (Km)	Fecha de firma	Coste (BTSh)	Estado
Sección Kasulu - Manyovu incluida conexión con Kasulu Town	68,25	20/02/2021	76,18	En ejecución
Intersección de Kanyani - Mvugwe	70,50	20/02/2021	83.741	En ejecución
Mvugwe – Intersección de Nduta	59,35	20/02/2021	84,756	En ejecución
Intersección de Nduta - Intersección de Kabingo	62,50	20/02/2021	80,963	En ejecución
Lot 1: Nala – Veyula – Mtumba – Puerto seco de Ihumwa	52,30	10/07/2020	100,84	En ejecución
Mejora de Nachingwea-Ruangwa-Nanganga: Lote 2; Mejora de Ruangwa-Nanganga (53,2Km)	53,20	27/06/2020	50,341	En ejecución
Sanzate - Natta	40,00	02/04/2020	39,469	En ejecución
Nyamuswa - Bulamba	56,40	01/04/2020	46,5	En ejecución
Puerto seco de Jhumwa – Matumbulu – Nala	60,00	14/02/2020	120,86	En ejecución
Kimokouwa weighbridge	-	14/02/2020	14,04	En ejecución
Kazilambwa - Chagu	36,00	27/12/2019	32	En ejecución
Conexión Kibondo town	25,00	18/12/2019	37,64	En ejecución
One stop border post - Kasumulu/Songwe	-	06/12/2019	26,42	En ejecución
Mejora de punto negro - Morogoro	-	07/10/2019	18,77	En ejecución
Mejora de punto negro - Coast	-	01/10/2019	7,84	En ejecución

¹³⁰ Tanzania Freight Transport & Shipping Report 2021. Fitch Solutions

¹³¹ Budget Speech 2021

¹³² Tanzania Freight Transport & Shipping Report 2021. Fitch Solutions



Rudewa - Kilosa	24,00	26/09/2019	32,93	En ejecución
Puente J.P. Magufuli bridge	3,20	29/07/2019	592,609	En ejecución
Lot1; Pangani-Tanga	50,00	19/07/2019	66,853	En ejecución
One stop inspection station - Vigwaza	-	18/04/2019	17,138	En ejecución
Carreteras aeropuerto de Songea	-	17/09/2018	37,09	En ejecución
Ampliación de la carretera de Morogoro (Kimara –Kibaha)	19,20	13/07/2018	140,45	En ejecución
Wami bridge	4,33	28/06/2018	67,78	En ejecución
Usesule-Komanga lot1	117,67	12/11/2017	158,8	En ejecución
Komanga - Kasinde lot2	112,80	12/11/2017	140	En ejecución
Kasinde - Mpanda lot3	108,00	12/11/2017	133,8	En ejecución
Carreteras aeropuerto de Mtwara	-	11/09/2017	50,36	En ejecución
Chunya-Makongolosi	39,00	19/07/2017	59,7	En ejecución
Carreteras aeropuerto de Shinyanga	-	30/06/2017	55,9	En ejecución
Carreteras aeropuerto de Sumbawanga	-	30/06/2017	57,29	En ejecución
Fase3 carreteras aeropuerto de Tabora	-	30/06/2017	27,3	En ejecución
Waso-Sale	49,00	19/05/2017	87,2	En ejecución
Ampliación carretera del aeropuerto de Mwanza	5,33	18/03/2017	9,54	En ejecución
Njombe-Morongona lote 1	53,90	06/02/2017	107,085	En ejecución
Morongona-Makete lote 2	53,50	06/02/2017	110,446	En ejecución
One stop inspection station - Nyakanazi	-	20/12/2016	25,028	En ejecución
One stop inspection station - Manyoni	-	16/12/2016	24,91	En ejecución
Kidatu-Ifakara	66,90	04/11/2016	104,8	En ejecución
Carreteras aeropuerto de Geita	-	09/09/2016	39,15	En ejecución
Lusitu-Mawengi lote 2	50,00	22/08/2016	159,217	En ejecución
Mpanda - Ifukutwa - Vikonge	35,00	29/07/2016	57,871	En ejecución
Kikusya - Ipinda - Matema	34,60	27/04/2015	56,911	En ejecución
Nyakanazi - Kibondo	50,00	27/04/2014	45,985	En ejecución
Tabora - Sikonge	30,00	31/03/2014	28,645	En ejecución
Bulamba - Kisorya	50,00	05/11/2013	51,281	En ejecución
Carreteras de la Universidad de Dodoma	10,00	23/08/2013	15,629	En ejecución
Makutano - Natta	50,00	05/04/2013	46,138	En ejecución
Carreteras aeropuerto de Mwanza	-	06/11/2012	87,29	En ejecución

Fuente: Tanzania National Roads Agency (TANROADS)

Puente en el Lago Victoria

En agosto de 2019 Tanzania adjudicó un contrato para la construcción de un puente de 3,2 Km en el Lago Victoria, concretamente sobre el Golfo de Mwanza, uniendo Kigongo y Busisi. El puente, que tendrá un coste de 265 MUSD, sustituirá al servicio de ferries que actualmente opera en la zona.¹³³ La China Civil Engineering Construction Group y la China Railway 15th Bureau han sido las empresas adjudicatarias del proyecto, esperándose que lo finalicen en julio de 2023.¹³⁴

Dar es Salaam Bus Rapid Transit (DART)

El proyecto DART consta de 6 e fases. La primera se finalizó en 2015, cubre el tramo Kimara-Ubungo, tiene una longitud de 21,1 Km y costo 180 MUSD. Este tramo fue financiado por el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Mundial y el Gobierno de Tanzania. Las empresas encargadas de desarrollar el proyecto fueron la china Beijing International Engineering Group y la austriaca Strabag. Para comenzar a operar el gobierno adquirió 138 autobuses procedentes de China.

En diciembre de 2018, la agencia del DART otorgó a la China Civil Engineering Construction el contrato para construir la segunda fase del BRT en Dar es Salaam. La construcción comenzó en junio de 2019 y tendrá una longitud de 20,3 Km, desde Kilwa hasta Kawawa a través de Kivukoni, incluyendo dos pasos elevados.¹³⁵ Esta segunda fase incluye la construcción de 29 terminales de autobuses y un centro de control. El Banco Africano de Desarrollo financiará 141 MUSD de los 160 MUSD totales, el resto lo aportará el Gobierno de Tanzania. Se espera que esta segunda fase pueda estar completada en el año 2022.¹³⁶

La Fase 3 transcurrirá desde el Aeropuerto Julius Nyerere hasta Nyerere Road en un total de 23,6 kilómetros y tendrá un coste aproximado de 148,1 MUSD.¹³⁷ Aún no se han iniciado las obras, pero el Gobierno de Tanzania ha adquirido las tierras necesarias y asegurado la financiación.

Las tres fases restantes serán las siguientes:

- Fase 4: a lo largo de Bagamoyo Road y San Nujoma Road. 16,1 Km de longitud y un coste de en torno a 99,9 MUSD.
- Fase 5: a lo largo de Mandela Road. 22,8 Km de longitud.
- Fase 6: a lo largo de Old Bagamoyo Road. 27,6 Km de longitud.

¹³³ Tanzania Freight Transport & Shipping Report 2019. Fitch Solutions

¹³⁴ <https://www.bridgeweb.com/Work-begins-on-3.2km-bridge-over-Lake-Victoria/6140>

¹³⁵ Tanzania Infrastructure Report 2019. Fitch Solutions

¹³⁶ <https://constructionreviewonline.com/2019/02/tanzania-set-to-commence-phase2-of-bus-rapid-transit/>

¹³⁷ <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/tanzania-secures-sh570-billion-wb-loan-for-phase-3-of-dar-bus-rapid-transit-3325672>

Carretera Kasulu – Manyovu

En marzo de 2019 el Banco Africano de Desarrollo concedió un préstamo concesional al Gobierno tanzano por valor de 256,2 MUSD, el cual serviría para financiar la construcción de la carretera Kasulu – Manyova de 260 Km en el oeste de Kigoma.¹³⁸ La ruta unirá el puerto de Dar es Salaam con las regiones occidentales del país, abriendo además nuevas rutas con Burundi, Ruanda y República Democrática del Congo. El proyecto debería finalizarse a lo largo de 2024.

Dodoma City Outer Ring Roads

En agosto de 2019 se hizo público que Tanzania recibirá un préstamo de 180 MUSD (138 MUSD del AfDB y 42 MUSD del African Growing Together Fund, fondo del Gobierno chino gestionado por el AfDB) para la construcción de 110 Km de circunvalaciones exteriores en Dodoma. El coste total del proyecto ascenderá hasta los 215 MUSD, aportando el Gobierno de Tanzania los 35 MUSD restantes.¹³⁹ Las nuevas carreteras de este proyecto se unirán a la Pan-African Highway y al Central Corridor.¹⁴⁰

En agosto de 2021 se adjudicó el desarrollo a dos empresas chinas, China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) y AVIC INTL Project Engineering Company.¹⁴¹

Malindi-Bagamoyo Highway

Se han realizado labores de preparación para el inicio del proyecto. La autopista construida constará de 450 Km, conectará Kenia y Tanzania teniendo un coste total de 600 MUSD y será financiado por el Banco Africano de Desarrollo. En el lado tanzano la autopista atravesaría Bagamoyo, Pangana y Saadani.¹⁴²

El proyecto se ha iniciado de momento en el lado keniano, estando aún a la espera de que se inicien las obras en el sector tanzano.

Otros proyectos

El Banco Mundial está financiando el desarrollo del intercambiador de Ubungo, el cual tendrá un coste de 177.420 MTSh (77 MUSD).¹⁴³ En agosto de 2021 ya estaba parcialmente operativo.¹⁴⁴

¹³⁸ [https://www.eac.int/press-releases/150-infrastructure/1294-african-development-fund-approves-us\\$322-million-for-road-upgrading-project-in-burundi-and-tanzania](https://www.eac.int/press-releases/150-infrastructure/1294-african-development-fund-approves-us$322-million-for-road-upgrading-project-in-burundi-and-tanzania)

¹³⁹ <https://www.afdb.org/en/documents/document/tanzania-dodoma-city-outer-ring-road-110-2-km-construction-project-appraisal-report-109107>

¹⁴⁰ <https://constructionreviewonline.com/2019/08/tanzania-to-receive-us-180m-for-dodoma-city-outer-ring-roads-project/>

¹⁴¹ <https://constructionreviewonline.com/news/tanzania/tanzania-sign-agreements-for-construction-of-dodoma-city-outer-dual-carriageway-ring-road/>

¹⁴² Tanzania Infrastructure Report 2021 Fitch Solutions

¹⁴³ <https://www.tanroads.go.tz/projects/193/ubungo-interchange>

La construcción del TAZARA Flyover en Dar es Salaam estaba completado al 50% en marzo de 2021. El proyecto está siendo desarrollado por la japonesa Sumitomo Mitsui. Los gobiernos de Japón y Tanzania son los que están financiando el proyecto, cuyo costo estimado es de 965,9 MUSD.¹⁴⁵

A finales de 2019 comenzó la construcción de un puente sobre el río Wami en el distrito de Bagaomoyo. El proyecto fue adjudicado a la china Power Construction Corporation. Se espera que su coste ascienda hasta los 29,6 MUSD, los cuales serán financiado en su totalidad por el Gobierno tanzano.¹⁴⁶ Se espera que las obras sean finalizadas en septiembre de 2022.¹⁴⁷

Además, está prevista la rehabilitación y mejora de varios tramos del Central Corridor, entre todos ellos destaca el proyecto de ampliación de Morogoro-Dodoma, para el que el Gobierno tanzano está buscando financiación.¹⁴⁸

Por último, el Gobierno de Tanzania también está llevando a cabo tareas de rehabilitación y mejora en las carreteras del norte, con el fin de mejorar la movilidad en la zona más turística del país.

7.2.2. Proyectos de transporte ferroviario en Tanzania

Como se ha comentado a lo largo de este estudio, los corredores ferroviarios en Tanzania son conductos clave en la región, ya que alivian la alta presión sobre las carreteras. Esto se ha visto reflejado en el presupuesto del año 2021/22 en el que se prevé un gasto en el desarrollo de los corredores ferroviarios de 1.190.000 MTZS (516 MUSD).¹⁴⁹

Las oportunidades de las empresas españolas provendrán principalmente de proyectos de desarrollo del SGR, donde la experiencia de las empresas españolas es conocida en todo el mundo. Los proyectos de rehabilitación de líneas MGR en cambio despiertan poco interés, suelen ser realizado por mano de obra local no cualificada o por empresas chinas a muy bajo coste. También la venta de material rodante puede ser de interés para varias empresas españolas.

El sistema ferroviario consta en la actualidad de una línea que transcurre por el Central Corridor. Esta línea va de Dar es Salaam hasta Tabora y tiene dos ramas: una que va a Kigoma en el oeste a lo largo del Lago Tanganica, y una que va de Tabora al puerto de Mwanza en el lago Victoria. Esta línea tiene otra ramificación que transcurre hasta Ruvu hacia el norte hasta Korogwe y luego

¹⁴⁴ <https://constructionreviewonline.com/news/tanzania/tanzanias-ubungo-interchange-partially-opened-to-public/>

¹⁴⁵ Tanzania Infrastructure Report 2021 Fitch Solutions

¹⁴⁶ Tanzania Freight Transport & Shipping Report 2021. Fitch Solutions

¹⁴⁷ <https://www.africa-press.net/tanzania/all-news/modern-wami-bridge-set-for-completion-next-year>

¹⁴⁸ Tanzania Infrastructure Report 2021 Fitch Solutions

¹⁴⁹ <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/tz/Documents/tax/TANZANIA%20BUDGET%20HIGHLIGHTS%202021-22.pdf>

se bifurca hacia el puerto de Tanga en el Océano Índico y hacia Arusha, donde se extiende hacia Taveta, conectando con el sistema ferroviario keniano.

Se prevé que el sector ferroviario crezca como resultado del aumento de las actividades mineras y de canteras, y la inversión en nuevas líneas. Sin embargo, se prevé que el crecimiento vaya a la zaga del sistema de carreteras.

Central Corridor Standard Gauge Rail (SGR)

En abril de 2017, el anterior presidente de Tanzania, John Magufuli, inicio el proyecto de construcción del ferrocarril de ancho estándar (SGR) eléctrico, que conectará el puerto de Dar es Salaam con Ruanda, Burundi y República Democrática del Congo a través del Central Corridor. La nueva línea ferroviaria tendrá una longitud de 1.672 Km y se estima que tendrá un coste de 7.500 MUSD.¹⁵⁰

En los presupuestos del 2021/2022 el gobierno asignó 513 MUSD a este proyecto.¹⁵¹

El proyecto implica la construcción de líneas de ancho estándar desde Dar es Salaam a Mwanza (970 Km), otra desde Isaka, en Tanzania, a Kigali en Ruanda (494 Km) y una última desde Uvinza en, Tanzania, a Giceta, en Burundi y desde ahí a Kindu, en la República Democrática del Congo.¹⁵²

La parte que corresponde a territorio tanzano consta de cinco tramos y la situación de los mismos es la siguiente:

- **Tramo 1, Dar es Salaam – Morogoro (202 Km):** Este tramo, que fue licitado por la Reli Assets Holding Company¹⁵³ comenzó a construirse en 2017 por el consorcio de Yapi Merkezi (empresa turca) y Mota-Engil (empresa portuguesa) y ha sido prácticamente finalizada en marzo de 2021, a falta de realizar pequeños trabajos. Por estas obras deberán abonarse al consorcio 1.215 MUSD y ha sido financiado por el Türk Eximbank.

La española SENER y la empresa danesa Cowi han sido subcontratadas por el consorcio para el diseño básico y de detalle de las estructuras (incluidos 76 puentes y viaductos), además del sistema de drenaje y de seis estaciones. La suiza ABB ha sido también subcontratada, en su caso para suministrar sistemas de protección y control de automatización de subestaciones, el centro de control operativo y soluciones de ingeniería para la línea eléctrica,

¹⁵⁰ <https://www.theeastafrican.co.ke/business/China-could-finance-part-of-tanzania-sgr-project/2560-5185404-1e7c77/index.html>

¹⁵¹ <https://constructionreviewonline.com/project-timelines/tanzania-sgr-project-timeline-and-all-you-need-to-know/>

¹⁵² Tanzania Infrastructure Report 2019. Fitch Solutions

¹⁵³ https://www.tendersontime.com/doc_show.php/TA17320160910094037146.html

A la empresa india Larsen & Toubro se les adjudicó en marzo de 2018 la construcción de la línea de transmisión de 220kV entre Dar es Salaam y Morogoro que suministrará la electrificación de la línea SGR.

- **Tramo 2, Morogoro – Makuptura (Dodoma)** (336 Km): Los trabajos en esta segunda fase fueron licitados por la Reli Assets Holding Company, resultando adjudicataria Yapi Merkezi. Las obras comenzaron en marzo de 2018 encontrándose, a 9 de marzo de 2021, completadas al 51,9%. Se prevé su finalización antes de febrero de 2022.

La empresa italiana ITALFERR ha sido subcontratada para la construcción de la señalización de la línea y también se ha subcontratado a SENER, Cowi y ABB para otros servicios. El coste para el gobierno tanzano será de 1.920 millones de dólares, al cual hará frente gracias al préstamo de 1.460 MUSD concedido por el Standard Chartered Bank.

La línea de transmisión de 220kV entre Morogoro y Makutupora está en proceso de construcción tras ser licitada.

- **Tramo 3, Makuptura (Dodoma) – Tabora:** (294Km): Pendiente de licitación.
- **Tramo 4, Tabora – Isaka:** (130Km). Pendiente de licitación.
- **Tramo 5, Isaka – Mwanza:** (341Km). Este tramo fue adjudicado en enero de 2021 a las empresas China Civil Engineering Construction Corporation y a su subsidiaria, China Railway Construction Company. Tendrá un coste de en torno a 1.320 MUSD¹⁵⁴ y el Gobierno tanzano no ha recurrido a financiación externa.

Ha sido licitado por la Tanzania Railways Corporation¹⁵⁵ y financiado por el Gobierno de Tanzania.

La línea de transmisión de 220kV entre Mwanza e Isaka está aún pendiente de ser licitada.

Las dos secciones restantes aún no han sido adjudicadas ni se ha fijado una fecha definitiva para ello, aunque el CRDB Bank Plc ya ha confirmado su voluntad de financiarlas.¹⁵⁶

En los dos primeros tramos la licitación incluye la gestión privada de la línea una vez esté en funcionamiento, en el quinto tramo esto no es así y tampoco se espera que en los dos tramos restantes se conceda la gestión a empresas privadas.¹⁵⁷

¹⁵⁴ <https://kenyanwallstreet.com/chinese-win-contract-phase-tanzanias-sgr/>

¹⁵⁵ <https://www.taneps.go.tz/epps/cft/downloadNoticeForAdvSearch.do?resourceId=3995058>

¹⁵⁶ <https://constructionreviewonline.com/project-timelines/tanzania-sgr-project-timeline-and-all-you-need-to-know/>

¹⁵⁷ Tanzania Infrastructure Report 2019. Fitch Solutions

Tabora-Kigoma SGR

Tramo que uniría la línea anteriormente mencionada con el puerto de Kigoma, en el Lago Tanganika. No está previsto el inicio de este proyecto hasta que se finalice la línea SGR principal entre Dar es Salaam y Mwanza.¹⁵⁸

Kaliua-Mpanda-Karema SGR

La realización de este proyecto está prevista con posterioridad al tramo Tabora-Kigoma. Unirá la línea SGR principal con el puerto de Karema en el Lago Tanganika.¹⁵⁹

Tanzania-Ruanda SGR

En octubre de 2018, los ministros de transportes de Tanzania y Ruanda anunciaron la construcción de una línea ferroviaria SGR entre la ciudad tanzana de Isaka y la capital de Ruanda, Kigali, pasando por Rusumo. Este proyecto pretende crear la primera línea ferroviaria en Ruanda, uniéndola con el corredor ferroviario central tanzano.

El estudio de viabilidad de la línea ya ha sido completado y en estos momentos los dos países están tratando de obtener financiación para el desarrollo del proyecto, el cual tendrá una longitud de 575 Km y un coste de 2.500 MUSD. Tanzania pagará 1.300 MUSD y Ruanda los restantes 1.200 MUSD.¹⁶⁰

Tanzania-Burundi-RDC SGR

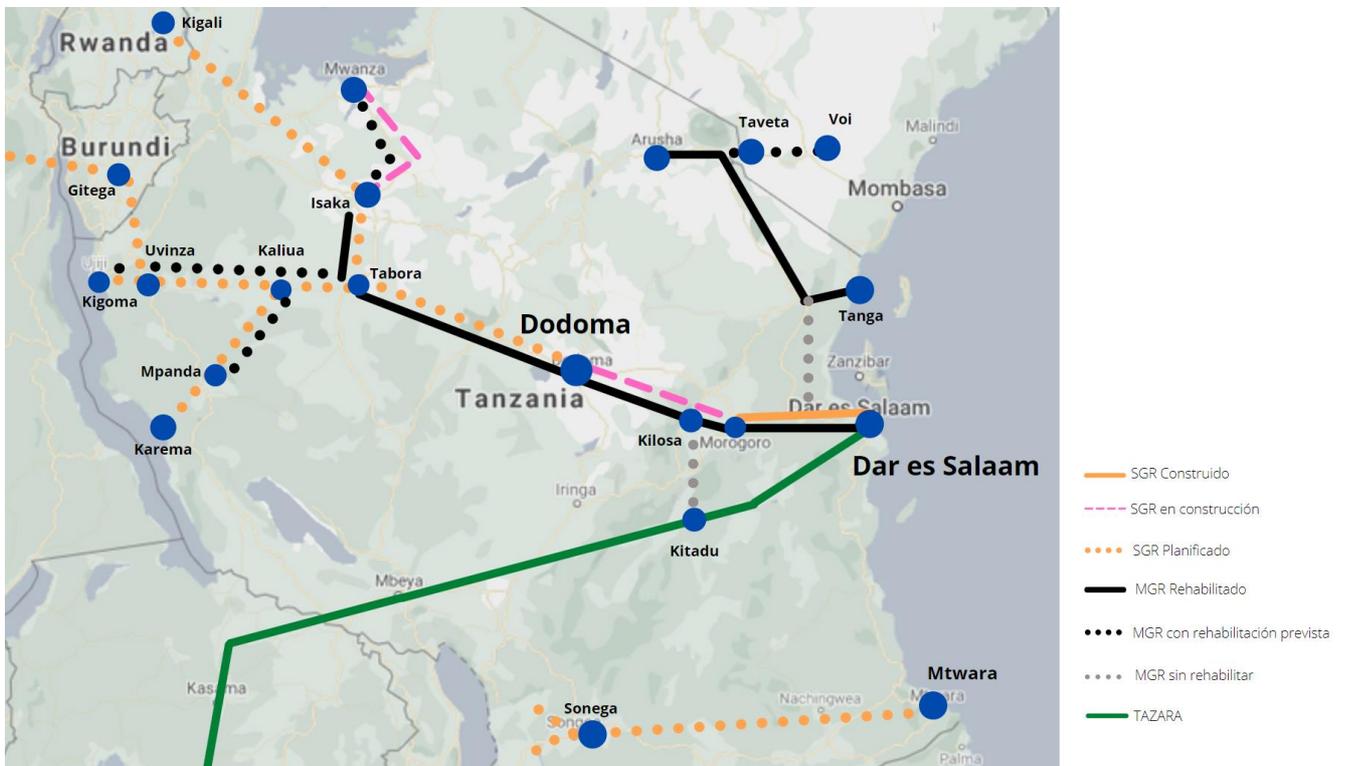
En febrero de 2020 se produjo una reunión entre miembros de los gobiernos de Tanzania, Burundi y República Democrática del Congo en la que se establecieron las bases para crear una línea ferroviaria SGR que uniera los tres países. El recorrido que seguiría dicha línea sería Uvinza-Musongati-Gitega-Uvira-Kindu.¹⁶¹ El proyecto todavía se encuentra en una fase muy temprana de planificación, lo que impide conocer aún más detalles.

¹⁵⁸ <https://www.railwaysafrica.com/news/tanzania-sgr-project-progress-dar-es-salaam-station-is-complete>

¹⁵⁹ <https://www.railwaysafrica.com/news/tanzania-sgr-project-progress-dar-es-salaam-station-is-complete>

¹⁶⁰ <https://www.theeastafrican.co.ke/news/africa/Rwanda-Tanzania-SGR-to-go-to-eastern-DRC/4552902-5170312-oehofhz/index.html>

¹⁶¹ <https://www.railwaysafrica.com/news/burundi-drc-tanzania>



Fuente: Elaboración propia

South Corridor SGR

Se planea construir una línea ferroviaria SGR que uniría el puerto de Mtwara con las minas de Mchuchuma y Liganga a través de Sonoga. Se estima su coste en 2,4 trillones de chelines tanzanos (1.035 MUSD).¹⁶² Cuenta ya con estudio de viabilidad y de diseño, aunque no se sabe su posible fecha de inicio.¹⁶³

Commuter Dar es Salaam

TRC planea construir seis nuevas líneas de cercanías para el transporte de pasajeros, cubriendo Dar es Salaam y sus suburbios. Las nuevas rutas planificadas son:

- Ruta A: Mikocheni, Mwenge, Ubungo, Tazara y Mtoni
- Ruta B: Central Business District (CBD) a Pugu y al Aeropuerto
- Ruta C: Mwenge, Wazo Hill y Bagamoyo
- Ruta D: Vikindu Charambe, Chamanzi, Kitunda, Chanika, Pugu, Mbezi, Ramificación: Luguruni, Kibamba Kibaha/ Goba, Salasala, Mongani y Kunduchi.

¹⁶² <https://www.railwaysafrica.com/projects/mtwara-mbamba-bay-railway-mtwara-sonoga-mbamba-bay-railway>

¹⁶³ <https://www.railwaysafrica.com/projects/mtwara-mbamba-bay-railway-mtwara-sonoga-mbamba-bay-railway>

- Ruta E: Mtoni a Tandika, Yombo Vituka, Vingunguti, Tabata Dampo, Ubungo finalizando en Bagamoyo Road/intersección carretera de Sam Nujoma en la intersección con Mwenge.
- Ruta F: CBD a Kigamboni vía el Puente de Nyerere

El estudio de viabilidad y el diseño preliminar se completaron en diciembre de 2019 y en la actualidad TRC está buscando asesor transaccional que prepare el proyecto para su desarrollo como PPP.

Desde TRC se reconoce la escasez de locomotoras en la actualidad, y que será necesario adquirir más en el futuro para poder cubrir las nuevas líneas.¹⁶⁴

Actualmente, TRC opera dos rutas de cercanías en los tramos entre la estación de tren de Dar es Salaam y la estación de Pugu (buses) (20 Km), y entre Dar es Salaam y Ubungo-Maziwa (12 Km).

El tren de cercanías de Ubungo tiene ocho vagones, transportando un promedio de 4.900 pasajeros al día.

Además, Tazara opera una ruta entre la estación de Tazara y la estación de Mwakanga (18 Km).

Commuter Dodoma

Todavía se encuentra en fases muy iniciales de su desarrollo, La española Ardanuy ha realizado los servicios de consultoría para el estudio de viabilidad y diseño preliminar para los servicios de trenes de cercanías de Dodoma, servicio que se finalizó en septiembre de 2020 y que tuvo un coste de 2,5 MEUR.¹⁶⁵

Rehabilitación de líneas MGR

El desarrollo ferroviario de Tanzania ha incluido también la rehabilitación de la mayoría de sus antiguas líneas MGR. En la actualidad está prevista la rehabilitación de las líneas de Tabora-Uvinza-Kigoma, Isaka-Mwanza y Kaliua-Mpanda.

¹⁶⁴ <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/business/trc-eyes-six-commuter-railway-networks-in-dar-2704758>

¹⁶⁵ <https://www.railwaysafrica.com/news/ardanuy-ingenieria-expands-its-presence-in-africa-with-the-commuter-rail-network-study-in-dodoma>

7.2.3. Proyectos de transporte marítimo en Tanzania

La Tanzania Ports Authority (TPA) está implementando diversos proyectos, los cuales vienen recogidos en el National Ports Master Plan (PMP). Este plan persigue aumentar la capacidad de los puertos tanzanos, de manera que estos puedan hacer frente a la creciente demanda.¹⁶⁶

En el ámbito portuario, la mayoría de las oportunidades en Tanzania para las empresas españolas provendrán de servicios de asesoría, logística y gestión, aunque el desarrollo de puertos también puede resultar una oportunidad.

El Gobierno tanzano ha realizado a lo largo de los últimos años cuantiosas inversiones con el objetivo de mejorar la capacidad de los principales 6 puertos del país (Dar es Salaam, Tanga, Mwanza, Lago Victoria, Lago Tanganika y Lago Nyasa), con el objetivo de poder hacer frente a la potencia comercial keniana y mejorar la economía.¹⁶⁷ Entre todos los proyectos previstos y en desarrollo hay dos que destacan sobre el resto: la ampliación y modernización del puerto de Dar es Salaam y la construcción del puerto de Bagamoyo.

Puerto de Dar es Salaam

Este proyecto es denominado como Dar es Salaam Maritime Gateway Project (DMGP). Este proyecto persigue aumentar la eficiencia del puerto convirtiéndolo en el puerto de referencia en la región y pudiendo recibir embarcaciones de mayor tamaño. Se espera que una vez finalizadas las obras el puerto pueda gestionar, 14,2 más de las que podía en 2016¹⁶⁸.

El puerto de Dar es Salaam tiene en la actualidad 12 muelles. El proceso de ampliación del puerto incluye el refuerzo y la profundización de los atracaderos 1-7 y de la terminal RORO, el dragado del canal de entrada, el círculo de giro y la cuenca del puerto, todo ello con un coste estimado de 596 MUSD., también está programada la creación de dos nuevos muelles (13 y 14)¹⁶⁹. La empresa que está ejecutando el proyecto es la China Harbour Engineering Company.

El proyecto se comenzó el 14 de abril de 2018 y se espera que este completado el 30 de junio de 2024. La financiación proviene en su mayor parte del Banco Mundial, el cual aportará 1.280 MUSD en préstamos y subvenciones. El resto de la financiación para la modernización de los atracaderos 1-7 está siendo provista por el Gobierno de Tanzania y el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido, los cuales aportarán 63 MUSD y 12 MUSD respectivamente.¹⁷⁰

¹⁶⁶ <https://www.export.gov/article?id=Tanzania-Transport-Infrastructure>

¹⁶⁷ Tanzania Freight Transport & Shipping Report 2019. Fitch Solutions

¹⁶⁸ Tanzania Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

¹⁶⁹ Tanzania Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

¹⁷⁰ Tanzania Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

Puerto de Bagamoyo

En 2013, el en aquel entonces presidente de Tanzania, Jakaya Kikwete, firmo un acuerdo con China y Omán para el desarrollo en Bagamoyo del que sería el mayor puerto de Tanzania. El desarrollo de este proyecto tendría un coste de 10.000 MUSD y permitiría gestionar 20 millones de TEUs en 2045. También se preveía la construcción de una Zona Económica Especial.

Los contratos para comenzar la construcción fueron firmados en 2015 y se programó la finalización de la primera fase para 2017. Dicho plazo no se cumplió puesto que el anterior presidente tanzano, John Magufuli, cancelo el proyecto en enero de 2016 al considerar que los términos exigidos por el inversor chino no eran aceptables.

El proyecto ha permanecido paralizado desde entonces, hasta que, en 2021, tras la muerte de Magufuli, llegó a la presidencia Samia Suluhu Hassana. En abril de 2021 Geoffrey Mwambe, Ministro de Industria y Comercio del nuevo Gobierno, ha declarado que, si los términos más controvertidos de la financiación son alterados, estarían dispuestos a iniciar el proyecto, habiéndose iniciado en julio del mismo año conversaciones con inversores chinos para retomarlo.¹⁷¹

Otros proyectos

En Zanzíbar el Export – Import Bank de China está financiando un nuevo puerto, este servirá para reducir la sobresaturación del puerto de Malindi, que gestiona en torno al 95% del volumen de carga de la isla. Este proyecto tendrá un coste aproximado de 200 MUSD.

La expansión del Puerto de Mwambani en Tanga, segundo mayor puerto de Tanzania, para mejorar la conexión con la zona del norte y los Grandes Lagos se inició en noviembre de 2019. El proyecto tendrá un coste de 59 MUSD y permitirá la entrada de embarcaciones de mayor tamaño en el puerto e incrementará su importancia en la exportación del petróleo proveniente de Uganda.

La construcción del Puerto de Karema comenzó en octubre de 2019 y estaba completado al 38% en agosto de 2021. Tendrá un coste de 21 MUSD y será construido por China's Xiamen Ongoing Construction Group. Se espera que este nuevo puerto permita aumentar de manera significativa los flujos de comercio con la República Democrática del Congo.¹⁷²

La construcción del Puerto de Ndumbi, en las orillas del Lago Nyasa, comenzó en diciembre de 2019 estando completado al 55% en agosto de 2021. El proyecto tendrá un coste de 5,3 MUSD y se espera completarlo a finales del 2021.¹⁷³

¹⁷¹ <https://constructionreviewonline.com/project-timelines/bagamoyo-port-project-timeline-and-all-you-need-to-know/>

¹⁷² <https://constructionreviewonline.com/news/tanzania/construction-of-karema-port-project-in-tanzania-takes-shape/>

¹⁷³ <https://constructionreviewonline.com/news/tanzania/construction-of-ndumbi-port-in-tanzania-55-complete/>

7.2.4. Proyectos de transporte aéreo en Tanzania

El gobierno de Tanzania ha anunciado que en el ejercicio 2021/22 gastará 2.080 billones de chelines tanzanos (1.215 MUSD) en el desarrollo de aeropuertos, carreteras y puentes. El Gobierno no ha desagregado en mayor medida el presupuesto por lo que no es posible especificar la cuantía que corresponderá a aeropuertos.¹⁷⁴

En el ámbito aeroportuario, las mayores oportunidades para las empresas españolas en Tanzania provendrán de servicios de asesoría, logística y gestión.

Los principales proyectos previstos o en desarrollo en la actualidad son:

Aeropuerto Internacional de Msalato en Dodoma

Se planea la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en, a unos 14 Km del centro de la ciudad de Dodoma. Este proyecto tendrá un coste aproximado de 329,47 MUSD. El Banco Africano de Desarrollo se comprometió en diciembre de 2019 a aportar 272,12 MUSD para este proyecto y el Fondo Africano de Desarrollo 23,52 MUSD de forma íntegra y 50 MUSD cofinanciados con el Africa Growing Together Fund.¹⁷⁵

Este proyecto prevé la construcción de la pista de aterrizaje, la plataforma principal de estacionamiento de aeronaves de pasajeros, la torre de control, la terminal de pasajeros, los edificios de oficinas, parking, tiendas, entidades bancarias, instalaciones auxiliares como una estación de bomberos con sus respectivos vehículos.¹⁷⁶

Se espera que este proyecto sea completado en un periodo de 4 años y que al aumentar la conectividad de la región facilite el desarrollo de la industria y de la economía.¹⁷⁷ Una vez finalizado tendrá capacidad para gestionar 50.000 aeronaves y un millón de pasajeros anuales.¹⁷⁸

Otros proyectos

Además del proyecto anteriormente mencionado, se está llevando a cabo la rehabilitación y mejora de los aeropuertos de Kigoma, Sumbawanga, Tabora y Shinyanga (22 MUSD) e Iringa (28 MUSD). La financiación de estos proyectos provendrá principalmente del Banco Europeo de Inversiones.¹⁷⁹

¹⁷⁴ Budget Speech 2021

¹⁷⁵ Tanzania Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

¹⁷⁶ <https://www.afdb.org/en/documents/tanzania-msalato-international-airport-development-project-rap-summary>

¹⁷⁷ <https://www.afdb.org/en/documents/tanzania-msalato-international-airport-construction-project-project-appraisal-report>

¹⁷⁸ Tanzania Infrastructure Report 2021. Fitch Solutions

¹⁷⁹ <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:302741-2020:TEXT:FR:HTML>



Por otro lado, está planeada la modernización del aeropuerto de Mtwara. El proyecto incluirá la expansión de la pista de aterrizaje y del parking, así como la construcción de 1,5 kilómetros de carreteras para facilitar los accesos al aeropuerto. El gobierno ha anunciado que ya ha reservado fondos para el proyecto.¹⁸⁰

icex

¹⁸⁰ <https://constructionreviewonline.com/2019/05/tanzania-to-allocate-us-44-5m-for-airports-construction-and-rehabilitation/>

8. Perspectivas del sector

Con una gran inversión en los presupuestos en el sector, se espera que en el medio y largo plazo se desarrollen de forma notoria las infraestructuras de transporte en ambos países, los cuales pugnan por ser la principal puerta de entrada del comercio del Este de África. Una región que está experimentando un rápido crecimiento y que poco a poco va logrando mejorar la coordinación de las políticas entre los estados, lo cual redundará en una mayor colaboración comercial y de desarrollo de infraestructuras, esto se puede observar claramente en los planes de desarrollo del SGR, los cuales coordinan a varios países.

En el corto plazo, en el caso de Kenia se espera que se finalicen numerosos proyectos, aunque no está prevista la realización de grandes inversiones en otros nuevos.

Se espera que el tamaño del sector de la construcción de infraestructuras, el cual incluye las de transporte, prácticamente doble su tamaño en los próximos 10 años.

Sector de la construcción de infraestructuras-Kenia											
Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor, MUSD	5.600	5.600	6.200	6.700	7.100	7.600	8.300	8.900	9.500	10.000	10.500
Crecimiento	6,3%	4,5%	5,0%	5,4%	4,0%	4,3%	3,8%	4,8%	4,2%	3,6%	3,0%
Sobre GDP (%)	5,6%	5,5%	5,4%	5,3%	5,2%	5,0%	4,8%	4,8%	4,7%	4,5%	4,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de Fitch Kenia Infrastructure Report

El elemento que más pone en riesgo que estas previsiones puedan cumplirse sería el excesivo endeudamiento del país lo cual puede dificultar el inicio de proyectos punteros.

En el caso de Tanzania el corto plazo ofrece grandes perspectivas. En la actualidad hay tres tramos del SGR en construcción y otros dos deben ser licitados, lo cual sería una gran oportunidad para empresas españolas. Además, el desarrollo de puertos y aeropuertos ofrecerá no pocas oportunidades.

El sector de la construcción de infraestructuras incluso se espera que se triplique, en gran parte impulsado por megaproyectos como la línea SGR eléctrica y diversos proyectos energéticos y de carreteras.



Sector de la construcción de infraestructuras-Tanzania											
Indicador	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor,MUSD	9.682	11.145	12.670	14.339	16.210	18.266	20.552	23.093	25.911	29.030	32.481
Crecimiento	5,3%	8,6%	7,3%	6,8%	6,7%	6,3%	6,2%	6,0%	5,9%	5,7%	5,6%
Valor/GDP	14,1%	14,6%	14,8%	14,9%	15,1%	15,2%	15,3%	15,4%	15,4%	15,5%	15,5%

Fuente: Elaboración propia a partir de Fitch Tanzania Infrastructure Report

icex

9. Información Práctica

9.1. Ferias y seminarios

12th East & Central Africa Roads and Rail Infrastructure Summit. Dar es Salaam, agosto de 2021.¹⁸¹ **Error! Hyperlink reference not valid.**) Seminario al que acuden autoridades de la East African Community. Su temática está focalizada en el desarrollo de proyectos de carreteras y ferroviarios.

- **Build Expo Africa 2021:** Nairobi. 24-26 de junio de 2021. Una de las mayores ferias regionales del sector de la construcción. Acuden participantes de más de 35 países.¹⁸²

9.2. Publicaciones

- **Railways Africa** (<https://www.railwaysafrica.com/>) Revista especializada en el seguimiento de proyectos ferroviarios en África.
- **Construction Review Africa:** (<http://constructionreviewonline.com/>) Página web en la que se analizan los principales proyectos en desarrollo en África y su estado actual.

9.3. Cultura empresarial

La región tratada no es una zona de negocios rápidos y puntuales. Perseverancia y paciencia con vistas a una penetración en los mercados a medio y largo plazo son cualidades que generarán resultados positivos, estables y duraderos.

La puntualidad es de gran importancia, aunque no siempre se debe esperar que la contraparte haga lo propio. Si va a llegar tarde deberá llamar para hacerlo saber y disculparse.

El idioma de negocios es el inglés, aunque saber algunas palabras en swahili será apreciado por la contraparte, especialmente en el mercado tanzano.

¹⁸¹ <https://10times.com/roads-rail-infrastructure-summit>

¹⁸² <https://www.expogr.com/buildexpokenya/>



El margen de negociación es más amplio que en otros países de cultura anglosajona. Con tiempo y paciencia se pueden obtener concesiones importantes.

Las tácticas de venta agresivas y las críticas a la competencia no son bien vistas, de la misma forma que las tácticas de presión y el ultimátum para acelerar las decisiones no servirán de nada, teniendo incluso un efecto negativo.

La sociedad de la región no es litigiosa. En los contratos no es habitual entrar en excesivos detalles. Se prefiere confiar en la calidad de las relaciones profesionales que en el soporte jurídico de los acuerdos. No obstante, en los contratos hay que definir bien el objeto y las cláusulas más importantes ya que será fundamental en el caso de un litigio.

Es común el uso del nombre propio en las conversaciones de negocios, aunque es recomendable que sea la contraparte la que de ese paso. Hasta llegar a ese punto se recomienda referirse a ellos por el apellido precedido por “Mr.”, “Mrs.”, o título profesional.

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