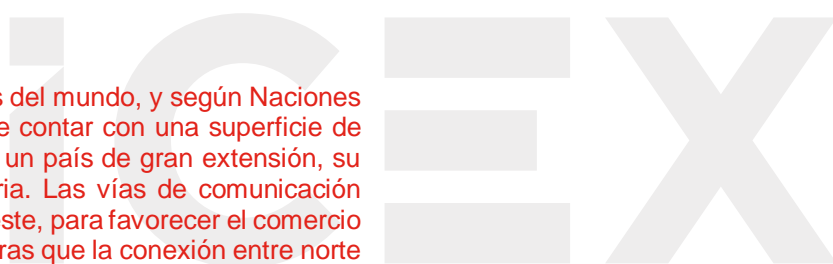


Infraestructuras de transporte en Mozambique

A. CIFRAS CLAVE

Mozambique es uno de los países más pobres del mundo, y según Naciones Unidas, el 8.º menos desarrollado. A pesar de contar con una superficie de cerca de 800.000 km², lo cual le convierte en un país de gran extensión, su infraestructura de transporte es muy deficitaria. Las vías de comunicación están orientadas horizontalmente, de oeste a este, para favorecer el comercio de los países vecinos sin acceso al mar, mientras que la conexión entre norte y sur es mínima, sin una línea de ferrocarril que una ambas zonas, sólo una carretera principal y un tránsito aéreo costoso y reducido. Esta limitada infraestructura de transporte hace que la actividad económica esté segmentada en tres regiones geográficas (Norte, Sur y Centro).

No obstante, se espera que el desarrollo de los megaproyectos de gas, que prometen aumentar la actividad económica del país así como los ingresos del Estado, impulse al sector del transporte. La transformación estructural hacia una economía competitiva sólo será posible a través de una red de transporte que vertebré y conecte el mercado doméstico e internacional, por lo que se presentan abundantes oportunidades para las empresas del sector en las próximas décadas. Los principales puertos se están ampliando o mejorando, se necesitan nuevas carreteras y líneas de ferrocarril, la aerolínea local necesita ampliar su flota y se espera que entren en el mercado nuevos operadores aéreos en los próximos años.



B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa del sector estudiado

En esta ficha se analizan las características de los principales modos de transporte de personas y mercancías en Mozambique, a saber, ferrocarril, puertos, aeropuertos y carreteras.

B.1.1. Ferrocarril

Mozambique cuenta con 3.000 km de red ferroviaria en tres corredores independientes: sur, centro y norte. Dichos corredores no están comunicados entre sí, pero cada uno de ellos está conectado con uno de los tres puertos más importantes del país (Nacala, Beira y Maputo). Mozambique tiene una posición geográfica estratégica, pues es la vía de acceso al mar para Zambia, Zimbabue y Malawi, países vecinos sin costa que utilizan las vías ferroviarias que discurren por Mozambique para transportar sus exportaciones. El sistema ferroviario y los puertos con los que se conecta están supervisados por la empresa pública Portos e Caminhos de Ferro de Mozambique (CFM), que controla las tres redes logísticas regionales separadas entre sí:

- **CFM Sul.** Concentra la mayor parte de la red ferroviaria de Mozambique, con 1.073 km de vías divididos en 3 líneas:
 - Línea de Ressano García. Tiene una extensión de 88 km y conecta el puerto de Maputo con Sudáfrica.
 - Línea de Goba. Tiene una extensión de 74 km y conecta el puerto de Maputo con Esuatini.
 - Línea de Limpopo. Tiene una extensión de 534 km y conecta el puerto de Maputo con Zimbabue.
- **CFM Centro.**
 - Línea de Machipanda. Tiene una extensión de 318 km y conecta el puerto de Beira con Zimbabue. Es una línea crucial para la economía zimbabuense y para la región central de Mozambique.
 - Línea de Sena. Tiene una extensión de 357 km y conecta el puerto de Beira con Malawi.
- **CFM Norte.**
 - Línea Nacala – Malawi – Moatize. Tiene una extensión de 912 km y conecta el puerto de Nacala con la ciudad mozambiqueña de Moatize, atravesando el centro de Malawi.



Fuente: Caminhos de Ferro de Moçambique.

A través de estas líneas ferroviarias, los países vecinos acceden al mar y Mozambique exporta sus productos, sobre todo sus materias primas (en 2017, el 34 % del tráfico de mercancías se transportó por ferrocarril). Aunque gran parte de las infraestructuras ferroviarias están en mal estado, se están llevando a cabo numerosos proyectos de rehabilitación y desarrollo, sobre todo para permitir la exportación de carbón. Estos proyectos, que también implican el aumento de la capacidad de terminales y puertos, requieren inversiones importantes, que se llevan a cabo mediante asociaciones con donantes tradicionales o con socios privados.

B.1.2. Puertos

Los principales puertos mozambiqueños se ubican en Maputo, Beira y Nacala, y están conectados por ferrocarril y carretera con los países del interior y las regiones mineras. Esuatini, Malawi, Sudáfrica, Zambia y Zimbabue dependen de los puertos mozambiqueños para una parte de sus exportaciones e importaciones. Además de los tres puertos principales, el país posee también cuatro puertos secundarios: Quelimane, Topuito, Pemba y Mocímboa da Praia.

Puertos	Volumen en toneladas en 2020
Puerto de Maputo	18.378.000
Puerto de Beira	12.789.000
Puerto de Quelimane	7.661.000
Puerto de Nacala A Velha	5.856.000
Puerto de Nacala	2.525.000
Puerto de Topuito	853.000
Puerto de Pemba	587.000
Puerto de Mocímboa da Praia	53.000

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

La utilización de los puertos como plataforma central de exportación e importación de mercancías está creciendo considerablemente. Debido a la localización estratégica de Mozambique y al aumento de la actividad industrial en la región, se prevé que el volumen de mercancías continúe aumentando en las próximas décadas. No ocurre lo mismo con el transporte de personas por cabotaje, que sería una buena solución para aumentar los viajes entre el norte y el sur del país.

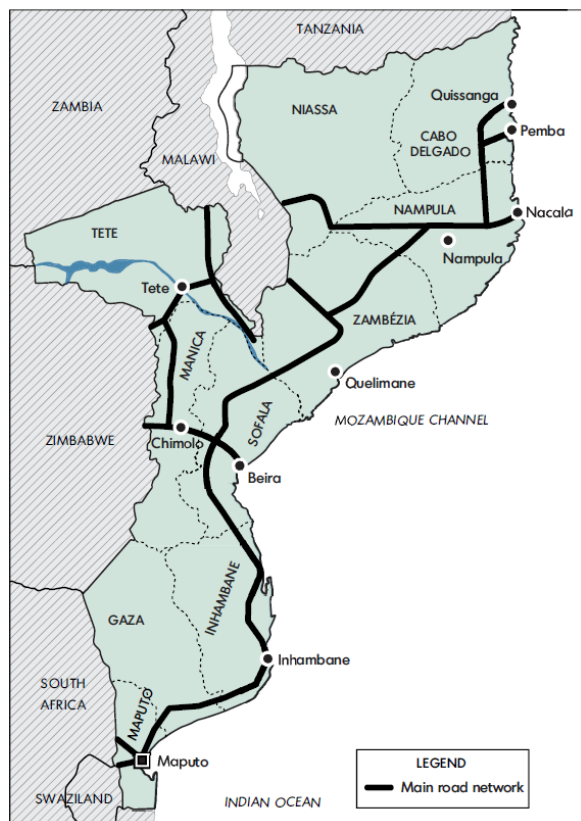
La mencionada localización geoestratégica de los puertos, unida a una gestión cada vez más eficiente, los hace más competitivos a nivel regional. El puerto de Maputo, el más grande y desarrollado del país, compite directamente con el puerto de Durban, tanto en calidad como en costes. El 80 % del cargamento que se maneja en el puerto es transportado por ferrocarril y carretera desde Sudáfrica, Zimbabue y Esuatini. Está operado por la Maputo Port Development Company (MPDC), una filial de Dubai Port World, que ha anunciado planes para invertir 750 millones de dólares para aumentar la capacidad de manipulación hasta los 48 millones de toneladas anuales en 2033.

El segundo puerto más grande es el de Beira, estratégicamente situado en el centro del país, y da salida a los mercados de Zimbabue, Malawi, Zambia, Botsuana y la República Democrática del Congo. Es el principal puerto de acceso de Zimbabue al mercado mundial, y destaca también por su uso para la exportación del carbón procedente de la provincia de Tete. Para aumentar su capacidad de exportación, de carbón por una parte y de bienes de los países vecinos por otra, se han llevado a cabo varios proyectos de mejora en los últimos años.

Los puertos de Nacala y Nacala a Velha tienen el potencial de convertirse en puertos logísticos para la industria del petróleo y el gas en la próxima década. En la actualidad Nacala da servicio a las exportaciones e importaciones de Zambia y Malawi, mientras que la adyacente Nacala A Velha sirve como gran terminal de carbón operada por la minera Vale, que recientemente ha vendido la central que poseía a la india Vulcan.

El Gobierno y CFM han tomado diferentes iniciativas para una mayor apertura al sector privado en la gestión de los puertos para aumentar su productividad. También han adoptado medidas para optimizar y reducir los procesos administrativos, como la creación de la *janela única electrónica*, nuevo sistema aduanero. No obstante, aún debe hacer frente a muchos desafíos, como el desarrollo del transporte de personas por cabotaje, la excesiva burocracia para exportar e importar, las tasas y costes informales, o el tiempo para la carga de mercancías.

B.1.3. Carreteras



La cobertura de carreteras de Mozambique es una de las más bajas de África y del mundo, tanto por habitante como por superficie. Sólo el 20 % de los más 30.000 km de la red clasificada están pavimentados, y alrededor del 75 % de la población rural vive a más de 2 km de la red de carreteras, lo cual supone un gran problema para un país en el que el 70 % de la población vive en zonas rurales y su sector agrícola contribuye un 28,8 % al PIB.

Además, Mozambique es uno de los países que presentan mayor vulnerabilidad ante desastres climáticos, y sus carreteras no son una excepción. Muchas comunidades se quedan aisladas en la época de lluvias, cuando se inundan las carreteras y se derrumban puentes con frecuencia, y las nuevas carreteras están llenas de baches debido al mal mantenimiento o a las malas obras.

Las redes que unen las principales ciudades de Mozambique están clasificadas como carreteras nacionales o primarias (véase el mapa). A estas redes se les da el prefijo “N” o “EN” (“estrada nacional”) seguido de uno o dos dígitos, mientras que las carreteras regionales tienen tres dígitos. El transporte por carretera es la principal forma de transporte de mercancías doméstico, a pesar del mal estado de la infraestructura vial.

Fuente: South African Institute of International Affairs.

La institución responsable de la gestión de la red de carreteras es la Administração Nacional de Estradas, que está centrando sus esfuerzos en la construcción de nuevas carreteras y el mantenimiento de la infraestructura primaria. Las reformas en el sector han creado instituciones responsables de la red y su administración financiera, y el sector tiene experiencia en la adopción de buenas prácticas sobre asociaciones público-privadas (APP) y subcontratación de las operaciones de mantenimiento; sin embargo, los problemas de financiación persistentes, el mantenimiento, la planificación, la ejecución y la capacidad técnica siguen obstaculizando el desarrollo del subsector.

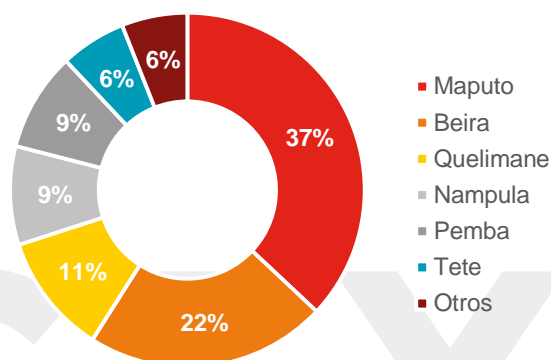
B.1.4. Aeropuertos

Mozambique cuenta con 5 aeropuertos internacionales: Maputo, Beira, Tete, Pemba y Nampula. A pesar de que el tráfico aéreo ha ido en aumento en las últimas dos décadas, el país aún no ha desarrollado su potencial teniendo en cuenta las infraestructuras existentes. Maputo, principal aeropuerto del país, sólo tiene conexión directa con 5 destinos internacionales (Luanda, Adís Abeba, Johannesburgo, Doha y Lisboa). Los pasajeros que desean llegar a Mozambique deben hacer normalmente escala en el aeropuerto internacional O.R. Tambo de Johannesburgo, que tiene conexiones con Beira, Inhambane, Maputo, Pemba, Quelimane, Tete, Vilanculos y Nampula.

Para aumentar el comercio con sus vecinos de la Comunidad de Desarrollo del África Austral (SADC) y el turismo internacional, sector con un enorme potencial, Mozambique se ha apoyado en el desarrollo del transporte aéreo a través de su compañía aérea nacional, Linhas Aereas de Mocambique. Aun así, las elevadas tarifas nacionales (un 27 % más caras que en Tanzania, país con el que limita al norte con unas condiciones climáticas y naturales muy similares) y el monopolio de la compañía aérea nacional frenan el desarrollo de este sector.

El Gobierno ha intentado abrir el mercado nacional a otras compañías aéreas, lo que debería introducir competencia y, por tanto, provocar un descenso de las tarifas. La compañía Ethiopian Airlines inició operaciones en Mozambique en 2018, convirtiéndose en la segunda compañía que ofrecía vuelos a varios destinos nacionales. Sin embargo, la compañía cesó operaciones en 2021 alegando una fuerte caída en la demanda de viajes domésticos a causa de la pandemia de COVID-19 que hacía imposible su continuidad en el país.

Aeropuertos	Pasajeros		
	2019	2020	Variación 19/20
Maputo	1.103.000	468.000	-57,6 %
Beira	261.000	283.000	8,4 %
Quelimane	77.000	144.000	100 %
Nampula	237.000	119.000	-49,8 %
Pemba	149.000	113.000	-24,2 %
Tete	144.000	78.000	-45,8 %
Otros	205.000	78.000	-62 %
Total	1.882.000	1.283.000	-36,5 %



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

B.2. Principales actores

A continuación, se describen los principales actores, públicos y privados, del sector de los transportes de Mozambique:

- **Ferrocarril:**
 - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Empresa pública encargada de la supervisión del sistema ferroviario de Mozambique y sus puertos conectados.
- **Puertos:**
 - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Empresa pública encargada de la supervisión del sistema ferroviario de Mozambique y sus puertos conectados.
 - Dubai Ports World. Empresa que, junto a CFM y Grindod, es propietaria de Maputo Port Development Company, a la que se le dio concesión para financiar, rehabilitar, construir, operar y gestionar el área del puerto hasta 2033.
 - Cornelder de Moçambique S.A. Consorcio privado entre CFM y Grupo Cornelder que opera el puerto de Beira y uno de los proveedores de servicios portuarios más importantes de Mozambique.
- **Aeropuertos:**
 - Aeroportos de Moçambique E.P. Empresa pública responsable de la gestión de los aeropuertos y aeródromos del país. Entre las actividades que se le atribuyen está la planificación, ejecución, operación y mantenimiento de la red de infraestructuras.
 - Linhas Aéreas de Moçambique. Único operador aéreo en la actualidad, tras la salida de Ethiopian Airlines en 2021.



- **Carreteras:**

- Administração Nacional de Estradas. Institución pública responsable de la gestión de la red de carreteras clasificadas del país.

Las empresas públicas arriba mencionadas están tuteladas por el Ministério dos Transportes e Comunicações, órgano central al que le compete la ejecución de la política de transportes en los ámbitos público y privado.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Actualmente, no existe ninguna empresa española presente en el país en el sector del transporte.

C.1. Principales competidores

Si alguna empresa española entra en el sector, tendrá que hacer frente a una fuerte competencia por parte de China. El gigante asiático ha estado promocionando a sus compañías constructoras en Mozambique, que se están asignando grandes proyectos de desarrollo financiados por bancos chinos. Un ejemplo es el recientemente inaugurado aeropuerto Filipe Jacinto Nyusi en la región de Xai Xai, que ha supuesto una inversión de 60 millones de dólares. La empresa China Aviation International Construction se ha encargado de la construcción de las terminales, la carretera de acceso al aeropuerto y el acondicionamiento de la parte exterior de la terminal (aparcamiento y jardines), donde las entidades chinas podrán llevar a cabo actividades de publicidad y *marketing*.

Otro ejemplo es la construcción del “Maputo Ring Road”, considerada una de las autopistas más importantes del país, con 6 puentes y 3 intercambios. El Chinese Exim Bank financió 300 de los 315 millones USD que costó el proyecto, aunque la extensión de la carretera era de poco más de 74 km.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

La economía mozambiqueña está al borde de un gran cambio estructural ante la inminente explotación de las reservas de gas natural más grandes descubiertas en las últimas décadas. Los megaproyectos de extracción de gas, valorados en más de 50.000 millones de dólares (más de 3 veces el PIB del país), traerán enormes beneficios fiscales al Gobierno, que además tendrá participaciones de al menos un 10 % en estos.

Por una parte, para garantizar el éxito de los proyectos, será necesario construir nuevos puertos, aeropuertos, carreteras e incluso líneas de ferrocarril en la zona. Se espera que los puertos de Pemba y Palma se conviertan en infraestructuras clave de servicio y logística para la industria del petróleo y gas. Por otra, una de las prioridades del Gobierno mozambiqueño es dotar al país de una mayor conectividad, tanto entre la zona sur y norte del país como al resto del mundo, y las expectativas del aumento de fondos disponibles posibilitarán los proyectos de transporte cruciales para el desarrollo económico del país.

El foco de riqueza será la capital, Maputo, sede del Gobierno y de las matrices mozambiqueñas de todas las empresas internacionales participantes en los proyectos del gas, mientras que el foco de la actividad económica estará en Cabo Delgado, provincia del extremo norte donde se encontrarán las actividades de extracción y producción. Actualmente no existe conexión ferroviaria entre ambas regiones, sólo hay una carretera y el transporte aéreo es muy reducido.

El Gobierno tiene planes de crear un *hub* aeroportuario internacional fuerte para que los viajeros intercontinentales no tengan que volar a través del aeropuerto internacional de Sudáfrica O.R. Tambo. En febrero de 2022, durante la toma posesión del nuevo Presidente del Consejo de Administración de *Aeroportos de Moçambique*, el Gobierno anunció su intención de atraer a nuevos operadores aéreos y mejorar los indicadores de tráfico de pasajeros y carga. De momento, se ha iniciado la planificación de ciudades aeroportuarias en Maputo y Nacala que los conviertan en *hubs* estratégicos para África subsahariana.



En vistas del aumento de la actividad económica, se ha anunciado también la ampliación del puerto de Maputo, que duplicará su tamaño en un período de 10 años. No es el único, puesto que los principales puertos del país están desarrollando planes de mejora para aumentar su capacidad, y se están estudiando nuevas líneas férreas que faciliten la exportación e importación de productos, principalmente petróleo, entre Mozambique, Zimbabue y Botsuana.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

El Régimen General para la contratación de obras públicas, prestación de servicios al Estado y concesiones es el **concurso público**. El Reglamento de Contratación de Obras Públicas, Suministro de Bienes y Servicios al Estado, aprobado mediante el [Decreto n.º 5/2016](#), establece una serie de normas para los concursantes extranjeros.

Por otro lado, es obligatoria la aplicación de unos márgenes de preferencia para los concursantes nacionales:

- El diez por ciento (10 %) del valor del contrato, excluyendo los impuestos, para las obras y servicios públicos; y
- El quince por ciento (15 %) del valor del contrato, antes de impuestos, para las mercancías.

Para información sobre concursos de licitación abiertos, la página web [Club of Mozambique](#) ofrece un listado completo que se actualiza periódicamente.



F. CONTACTO

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

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Mozambique, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Oficina Económica y Comercial de España en Johannesburgo

Teléfono: (+27) 11 883 2102

Email: johannesburgo@comercio.mineco.es

<http://sudafrica.oficinascomerciales.es>

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

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) 97 100 909 a

informacion@icex.es

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

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

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

AUTOR

David Outeda Sueiro

Oficina Económica y Comercial
de España en Johannesburgo

johannesburgo@comercio.mineco.es

Fecha: 26/04/2022

NIPO: 114-22-016-9

www.icex.es

