

Capítulo VII

EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN EL PLANO REGIONAL: ÁFRICA SUBSAHARIANA

En este capítulo se examina y analiza el comercio marítimo mundial e intrarregional en África desde los últimos años del decenio de 1990, con especial atención a los países subsaharianos. Se consideran también los acontecimientos relacionados con el transporte y servicios conexos, y en particular los países sin litoral.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

En los 30,3 millones de kilómetros cuadrados de África hay 53 países, con una población estimada de 820 millones en 2001. Estos países podrían agruparse a grandes rasgos en tres regiones geográficas: los cinco países (Argelia, Egipto, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos y Túnez, que corresponden al Grupo 8.1 del anexo I) situados a lo largo de la costa septentrional del continente forman el primer grupo; Sudáfrica (Grupo 5 del anexo I), que comprende una gran parte de la punta meridional del continente, suele considerarse como un grupo en sí misma; los 47 países restantes situados entre ambos, conocidos colectivamente como países del África subsahariana (que corresponden a los Grupos 8.2 y 8.3 del anexo I) constituyen el tercer grupo.

Los países del África subsahariana son un grupo heterogéneo con necesidades muy diferentes debido a su situación geográfica. Hay 24 países ribereños, 16 países sin litoral y siete países insulares situados en los Océanos Atlántico e Indico. No obstante, en términos económicos, muchos de estos países tienen características comunes. Treinta y cuatro de los países del África subsahariana se clasifican como países menos adelantados (PMA), con indicadores económicos y de bienestar social bajos. De hecho, estos países representan la mayoría de los 49 PMA del mundo.

En el cuadro 47 se presenta la denominación geográfica y económica de los países del África subsahariana, junto con su aumento anual medio del PIB entre 1990 y 1999, el aumento anual desde 1999 a 2001 y las estimaciones para 2002 y 2003. Se incluyen los datos económicos de otros países africanos, de todos los países en desarrollo y de los países de economía de mercado.

CUADRO 47

Crecimiento del PIB real de los países en desarrollo del África subsahariana

	<i>Tipo de país</i>		<i>PIB real</i>	<i>Variación porcentual anual</i>				
	<i>Geográfico</i>	<i>Económico</i>		<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Países del África subsahariana								
<i>a) África occidental</i>								
Benin	C	PMA	4,6	4,7	5,8	5,0	5,3	6,0
Burkina Faso	PSL	PMA	3,8	6,3	2,2	5,7	5,7	5,4
Cabo Verde	I	PMA	5,4	8,6	6,8	2,9	3,0	3,5
Côte d'Ivoire	C		1,6	-2,3	0,1	3,0	4,5	..
Gambia	C	PMA	2,8	6,4	5,6	5,5	6,0	6,0
Ghana	C		..	4,4	3,7	4,2	4,5	5,0
Guinea	C	PMA	4,2	4,6	2,1	3,6	4,2	4,9
Guinea-Bissau	C	PMA	0,3	8,0	9,5	0,2	3,9	4,4
Liberia	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Malí	PSL	PMA	3,5	6,7	3,7	1,5	9,3	5,3
Mauritania	C	PMA	4,2	4,1	5,0	4,6	5,1	5,5
Níger	PSL	PMA	2,4	-0,6	-1,4	7,6	2,7	3,9
Nigeria	C		..	1,0	4,3	2,8	-2,3	3,7
Senegal	C	PMA	3,3	5,1	5,6	5,6	5,0	5,1
Sierra Leona	C	PMA	-4,7	-8,1	3,8	5,4	6,6	7,0
Togo	C	PMA	2,4	2,9	-1,9	2,7	3,0	4,0
<i>b) África central</i>								
Angola	C	PMA	0,4	3,3	3,0	3,2	17,1	4,8
Burundi	PSL	PMA	-2,9	-1,0	-0,1	2,4	3,4	5,0
Camerún	C		..	4,4	4,2	5,3	4,4	4,7
Chad	PSL	PMA	1,7	2,3	1,0	8,5	11,2	9,2
Congo	C		..	-0,3	8,2	2,9	3,9	-1,0
Gabón	C		..	-8,9	-1,9	2,4	1,0	-0,5
Guinea Ecuatorial	I	PMA	1,3	41,4	16,1	45,5	30,4	16,4
República Democrática del Congo	PSL	PMA	-5,2	-4,3	-6,2	-4,4	3,0	5,5
República Centrafricana	PSL	PMA	1,8	3,6	1,8	1,0	4,5	4,3
Rwanda	PSL	PMA	-1,5	7,6	6,0	6,7	6,5	6,2
Santo Tomé y Príncipe	I	PMA	1,7	2,5	3,0	4,0	5,0	5,0
<i>c) África meridional</i>								
Botswana	PSL		..	6,3	8,6	4,9	2,6	3,7
Lesotho	PSL	PMA	4,3	2,4	3,5	4,0	4,0	4,3
Malawi	PSL	PMA	4,0	4,0	1,7	-1,5	1,8	4,5
Mozambique	C	PMA	6,2	7,5	1,6	13,9	9,0	5,6

	<i>Tipo de país</i>		<i>PIB real</i>	<i>Variación porcentual anual</i>				
	<i>Geográfico</i>	<i>Económico</i>		<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Namibia	C		..	3,6	3,4	2,5	3,1	3,8
Swazilandia	PSL		..	3,5	2,2	1,6	1,8	2,3
Zambia	PSL	PMA	0,2	2,2	3,6	4,9	3,7	4,0
Zimbabwe	PSL		..	-0,7	-5,1	-8,5	-10,6	-2,8
<i>d) Cuerno de África y África oriental</i>								
Djibouti	C	PMA	..	2,2	0,7	1,9	2,6	3,5
Eritrea	C	PMA	5,0	0,6	-12,1	9,7	8,8	7,1
Etiopía	PSL	PMA	4,6	6,0	5,4	7,7	5,0	6,0
Kenia	C		..	1,3	-0,1	1,2	1,4	2,8
República Unida de Tanzania	C	PMA	2,0	3,5	5,1	5,6	5,8	6,0
Somalia	C	PMA	..	-	-	-	-	-
Sudán	C	PMA	8,2	7,7	9,7	5,3	5,2	6,3
Uganda	PSL	PMA	7,2	7,6	5,0	5,6	5,7	6,5
<i>e) Países africanos del Océano Índico</i>								
Comoras	I	PMA	-0,6	1,9	-1,1	1,9	3,5	3,0
Madagascar	I	PMA	1,7	4,7	4,8	6,7	-10,0	10,0
Mauricio	I		..	5,3	2,6	7,2	5,3	4,9
Seychelles	I		..	-2,8	-5,4	-8,1	-2,4	-0,6
África septentrional								
Argelia	C		..	3,2	2,5	2,8	2,1	2,9
Egipto	C		..	6,0	5,1	3,3	2,0	3,7
Jamahiriya Árabe Libia	C		..	0,7	4,4	0,6	-0,6	2,5
Marruecos	C		..	-0,1	1,0	6,5	4,4	4,1
Túnez	C		..	6,1	4,7	5,0	3,8	6,4
Sudáfrica	C		..	2,1	3,4	2,2	2,5	3,0
Todos los países africanos			3,1	2,8	3,0	3,5	3,1	4,2
Países en desarrollo			4,7	4,0	5,7	3,9	4,2	5,2
Países desarrollados de economía de mercado			2,3	3,4	3,8	0,8	1,7	2,5

Fuente: FMI, World Economic Outlook Database, septiembre de 2002, y UNCTAD (2002), *Los países menos adelantados: Informe de 2002*, Publicación de las Naciones Unidas, Número de venta S .02.II.D.13, Ginebra.

Notes: C = país ribereño
 I = país insular
 PMA = país menos adelantado
 PSL = país sin litoral

El desempeño económico de todos los países africanos fue inferior a la media de todos los países en desarrollo. Durante el pasado decenio, el aumento anual medio del PIB fue del 3,1% y el 4,7%, respectivamente. La misma tendencia se ha mantenido hasta 2003. En cambio, la evolución económica de los países fluctúa enormemente de un año a otro por varias razones, como las catástrofes naturales, la inestabilidad política nacional o internacional, el desplazamiento de poblaciones debido a la inestabilidad de los países vecinos, los altibajos de los precios de los principales productos de exportación y las fluctuaciones de la inversión extranjera.

Seis países del África occidental (Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Ghana, Mauritania y Senegal) han conseguido un crecimiento positivo continuado. Otros han tenido un crecimiento escaso negativo en algunos años. La agitación política interna explica los resultados de Côte d'Ivoire en 2000 y 2001, y debido a la crisis registrada desde septiembre de 2002 probablemente no se conseguirá el nivel de producción previsto. La guerra civil ha provocado la contracción de la economía de Sierra Leona durante un decenio y ha hecho necesaria la presencia de las misiones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas y la intervención armada del Reino Unido. En Liberia, la inestabilidad impide incluso la recopilación de datos. En Nigeria, la mayor economía del África subsahariana, los disturbios civiles regionales y las inundaciones en el norte del país provocaron malos resultados en 1999 y 2002, pero las perspectivas de 2003 son favorables.

En el África central, la guerra que asoló Burundi, la República Democrática del Congo y Rwanda explican los constantes resultados negativos del último decenio. Un problema de refugiados en Chad y el cambio traumático de régimen que requirió la presencia de una fuerza de las Naciones Unidas para el mantenimiento de la paz en la República Centroafricana son la causa de los flojos resultados de estos países en 2000 y 2001, respectivamente. La inestabilidad política del Gabón tuvo como consecuencia un crecimiento negativo en 1999 y 2000. El destacado desempeño económico de Guinea Ecuatorial se debe al descubrimiento y explotación de los yacimientos marinos de petróleo, cuya producción fue de 0,2 mbpd en 2001. Los descubrimientos de petróleo y un futuro oleoducto son la base del crecimiento previsto para Chad y el Camerún.

En el África meridional, los flojos resultados de 2000 en Mozambique fueron consecuencia de dos ciclones e inundaciones que desplazaron a casi 200.000 personas y dejaron sin techo a un millón de habitantes; no obstante, el país reanudó rápidamente su crecimiento. La desaceleración y conclusión de la guerra en Angola en 2002 elevó considerablemente el crecimiento económico anual del país, que ha tenido una media de sólo el 0,4% durante el pasado decenio. En Zimbabwe, la reforma agraria, la participación en la guerra del Congo, unas elecciones polémicas y las sanciones económicas dieron lugar a varios años de contracción económica. Otros países, como Botswana, Lesotho, Malawi, Namibia y Swazilandia mantuvieron su crecimiento económico continuado.

En el África oriental y en el Cuerno de África, los países con resultados favorables fueron la República Unida de Tanzania, Uganda y Kenia, aunque este último no tuvo resultados satisfactorios en 2000, que fue un año con resultados negativos y de elecciones fuertemente impugnadas. El mismo año, estos países restablecieron la Comunidad del África Oriental. Los buenos resultados del Sudán en 2000 se consiguieron a pesar de la continuada guerra civil, la sequía en el sur del país y el exceso de producción de azúcar. La guerra entre Eritrea y Etiopía provocó los malos resultados de Eritrea en 1999 y 2000; la situación mejoró cuando se concertó la paz y se desplegó una fuerza de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas. A pesar de la guerra, la sequía en el noreste y los bajos precios del café, el crecimiento de Etiopía bajó sólo ligeramente en 2000.

B. ESTRUCTURA DEL COMERCIO

En 1990-2001, el valor de las exportaciones de África aumentó un 33,8% y alcanzó los 141.200 millones de dólares, y en el mismo período el valor de las importaciones creció un 37,1 por ciento, situándose en 136.000 millones de dólares. El valor anual del comercio de mercancías de África puede verse en el cuadro 48. Las subidas de ese período enmascaran

algunos periodos breves de contracción predominante del comercio, como el de 1991-1993, de expansión predominante del comercio, como el de 1994-1997, y de comportamiento irregular de las exportaciones e importaciones, por ejemplo, desde 1998 en adelante. Las fluctuaciones anuales fueron significativas: las exportaciones disminuyeron un 17,2% en 1998 pero crecieron un 10,6% al año siguiente; las importaciones subieron un 19,2% en 1995 y bajaron un 1,1% en 1996. En términos generales, la parte de África en el comercio mundial es modesta y ha disminuido, descendiendo a aproximadamente un 3% del valor de las exportaciones e importaciones en 1990 y a alrededor del 2,4% en 2001. Las cifras preliminares para 2002 parecen indicar una nueva contracción del comercio.

CUADRO 48

Comercio de mercancías de África

Año	Miles de millones de dólares		Crecimiento anual, porcentaje		Parte porcentual en el total mundial	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
1990	105,5	99,2	3,1	2,8
1991	99,8	94,7	-5,4	-4,5	2,9	2,7
1992	96,9	100,6	-2,9	6,2	2,6	2,7
1993	93,0	98,4	-4,0	-2,2	2,5	2,6
1994	96,8	106,1	4,1	7,8	2,3	2,5
1995	111,5	126,5	15,2	19,2	2,2	2,5
1996	125,0	125,1	12,1	-1,1	2,4	2,3
1997	127,3	132,3	1,8	5,8	2,4	2,4
1998	105,4	132,5	-17,2	0,2	2,0	2,4
1999	116,6	128,1	10,6	-3,3	2,1	2,2
2000	148,5	133,1	27,4	3,9	2,4	2,0
2001	141,2	136,0	-4,9	2,2	2,4	2,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2002*, Cuadros A4 y A5 del apéndice.

El desglose del comercio de las tres agrupaciones regionales aparece indicado en el cuadro 49. En 2001, los países del África subsahariana representaban el 44% de las exportaciones africanas y el 41% de sus importaciones. En lo que respecta a los países del África septentrional, la parte de las exportaciones fue del 35% y la de las importaciones el 38%. A Sudáfrica le correspondía una parte semejante, el 21%, de las exportaciones y las importaciones. Estas proporciones se han mantenido bastante estables desde 1999. Desde 2000, África ha tenido una balanza comercial positiva; sólo el África septentrional tuvo un saldo negativo de 2.200 millones de dólares en 2001.

CUADRO 49

Composición del comercio africano por bloques

		<i>Miles de millones de dólares</i>			<i>Porcentajes del comercio africano</i>			
		<i>Todos los países de África</i>	<i>África subsahariana</i>	<i>África septentrional</i>	<i>Sudáfrica</i>	<i>África subsahariana</i>	<i>África septentrional</i>	<i>Sudáfrica</i>
1999	Exportaciones	116,6	52,6	37,3	26,7	45	32	23
	Importaciones	128,1	53,5	47,9	26,7	42	37	21
2000	Exportaciones	148,5	65,1	53,4	30,0	44	36	20
	Importaciones	133,0	52,4	51,0	29,7	39	38	22
2001	Exportaciones	141,2	62,3	49,6	29,3	44	35	21
	Importaciones	136,0	55,8	51,8	28,4	41	38	21

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de OMC, *Estadísticas del comercio internacional*, 2002, Apéndice, cuadro del comercio por regiones - África, cuadros III.55 a III.60 y gráficos III.13 y III.14.

CUADRO 50

Valor de las exportaciones africanas

	<i>Miles de millones de dólares</i>			<i>Porcentajes</i>		
	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Mundo	116,6	148,5	141,2	100,0	100,0	100,0
Europa occidental	59,7	75,3	73,0	51,2	50,7	51,7
América del Norte	17,6	27,2	24,8	15,1	18,3	17,6
Japón	3,1	3,8	3,5	2,7	2,6	2,5
Otros países asiáticos	16,1	20,0	17,2	13,8	13,5	12,2
América Latina	3,6	4,6	5,1	3,1	3,1	3,6
Oriente medio	2,3	3,0	2,9	2,0	2,0	2,1
Entre países africanos	11,1	12,1	11,4	9,5	8,1	8,1
Otros	3,1	2,5	3,3	2,7	1,7	2,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la OMC, *Estadísticas del comercio internacional*, 2002, Apéndice, cuadro del comercio por regiones - África, cuadros III.55 a III.60 y gráficos III.13 y III.14.

En el cuadro 50 se indican los principales interlocutores comerciales de las exportaciones africanas, en función del valor. Europa, sobre todo la Unión Europea, es el destino de aproximadamente la mitad de las exportaciones africanas. El mercado de América del Norte absorbe menos de una quinta parte, que es poco más de la proporción del Japón y otros países asiáticos. El Oriente Medio, América Latina y los mercados intraafricanos representan el resto de las exportaciones, es decir, entre el 10% y el 15%.

Aproximadamente la mitad del valor de las exportaciones africanas a Europa corresponde a petróleo crudo, gas y productos derivados del petróleo, alrededor de una cuarta parte a los textiles, un poco menos de la quinta parte a los productos agrícolas y el resto (en torno al 10%) a los minerales. El 80% de las exportaciones africanas desde Europa son mercancías manufacturadas, aproximadamente la mitad de las cuales son maquinaria y equipo de transporte.

Los productos agrícolas y otros artículos comestibles representan aproximadamente una décima parte de las importaciones. La importancia de la Unión Europea para el comercio africano se pone de relieve en la iniciativa "Todo menos armas", aprobada en febrero de 2001 por la Comisión Europea, en virtud de la cual se eliminarán en distintas fases los contingentes y derechos correspondientes a las exportaciones desde los PMA y, por lo tanto, a muchas de las exportaciones del África subsahariana, con excepción de las armas. Ello ofrecerá acceso a más productos agrícolas, siempre que se disponga de cadenas de abastecimiento eficientes.

La iniciativa "Todo menos armas" fue seguida de la Ley para el crecimiento y el fomento de las oportunidades en África (AGOA), aprobada por los Estados Unidos, segundo interlocutor comercial de los países africanos, en mayo de 2000, que se centra expresamente en los países del África subsahariana y en Sudáfrica.

A lo largo de los años, los países africanos han establecido varias organizaciones con el fin de promover el comercio intraafricano. En el cuadro 51 puede verse un desglose de su composición, y en el cuadro 52 se presenta la distribución del comercio de estas organizaciones con el mundo, con África y entre ellas.

En 2000, las organizaciones con una parte más considerable de las exportaciones de África respecto del total de las exportaciones fueron la SADC y la CEDEAO, con 5.500 millones y 4.400 millones de dólares, respectivamente. Los países subsaharianos están más representados en la CEDEAO y COMESA, que en el mismo año exportaron 30.800 millones y 24.600 millones de dólares, respectivamente; la parte de África en estas exportaciones fue el 14,2% y el 10,2%. La proporción más considerable de exportaciones a países del África subsahariana fue la de la UEMAO a la CEDEAO (25,1%) y a la ZONA DEL FRANCO (17,6%). La parte mayor de las importaciones procedentes de África correspondía a la UEMAO, con el 27,5%, y a la ZONA DEL FRANCO, con el 23,5%. La UEMAO registró también la parte más elevada de las importaciones procedentes de otro grupo de países subsaharianos, COMESA, con el 24,7%. En términos generales, el comercio intraafricano fluctúa en torno al 9% y el 10% del comercio total.

En julio de 2000, entró en vigor el tratado firmado por Kenia, Uganda y Tanzania para reactivar la Comunidad del África Oriental. El punto de partida es una Unión Aduanera para reforzar el comercio y estrechar los vínculos económicos, y se prevé una federación política a largo plazo.

CUADRO 51

Organizaciones que promueven el comercio intraafricano

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
Todos los países africanos									
Todos los países africanos								x	
<i>a) África septentrional</i>									
Argelia	x								
Egipto									
Jamahiriya Árabe Libia	x								
Marruecos	x								
Túnez	x								
Países del África subsahariana									
<i>b) África occidental</i>									
Benin				x	x	x			
Burkina Faso				x	x	x			
Cabo Verde				x					
Côte d'Ivoire				x	x	x			
Gambia				x					
Ghana				x					
Guinea				x					
Guinea-Bissau				x	x	x			
Liberia				x					
Malí				x	x	x			
Mauritania	x			x					
Níger				x	x	x			
Nigeria				x					
Senegal				x	x	x			
Sierra Leona				x					
Togo				x	x	x			
<i>c) África central</i>									
Angola			x				x	x	
Burundi			x				x		
Camerún		x	x						
Chad		x	x		x				
Congo		x	x		x				
Gabón		x	x		x				
Guinea Ecuatorial		x	x		x				
República Centroafricana		x	x		x				

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
República Democrática del Congo			x	x		x		x	x
Rwanda			x		x		x		
Santo Tomé y Príncipe			x						
<i>d) África meridional</i>									
Botswana								x	
Burkina Faso				x	x	x			
Lesotho								x	
Malawi							x	x	
Mozambique								x	
Namibia							x	x	
Swazilandia							x	x	
Zambia							x	x	
Zimbabwe							x	x	
<i>e) Cuerno de África y África oriental</i>									
Djibouti							x		x
Eritrea							x		x
Etiopía							x		x
Kenia							x		x
República Unida de Tanzania							x	x	
Somalia							x		x
Sudán							x		
Uganda							x		x
<i>f) Países africanos del Océano Indico</i>									
Comoras					x		x		
Madagascar							x		
Mauricio							x	x	
Seychelles							x	x	

Fuente: *Africa 2003*, publicado por Business Books International, Estados Unidos, ISBN 0916673-11-1 e ISSN 1536-1454.

Nota: UMA = Unión del Magreb Árabe; CEMAC = Comunidad Económica y Monetaria de África Central; CEEAC = Comunidad Económica de los Estados del África Central; CEDEAO = Comunidad Económica de los Estados del África occidental; ZONA DEL FRANCO = Comunidad Financiera Africana; UEMAO = Unión Económica y Monetaria del África Occidental; COMESA = Mercado Común del África Meridional y Oriental; SADC = Comunidad del África Meridional para el Desarrollo; IGAD = Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo.

CUADRO 52

Distribución del valor del comercio intraafricano de mercancías, 2000

Exportaciones desde	<i>Al mundo</i>			<i>A África</i>								
	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	PORCENTAJE	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMAO	COMESA	SADC	
UMA	47,8	1,48	3,1	2,3	0,1	0,1	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	
CEMAC	10,6	0,26	2,5	0,5	1,2	1,5	0,4	1,4	0,3	0,4	0,4	
CEEAC	19,3	0,35	1,8	0,2	0,7	0,9	0,3	0,8	0,2	0,3	0,5	
CEDEAO	30,8	4,37	14,2	0,6	1,3	1,8	10,8	8,2	6,9	0,6	1,5	
ZONA DEL FRANCO	16,0	1,90	12,0	0,9	1,5	2,1	8,8	6,9	5,4	0,7	0,9	
UEMAO	5,4	1,64	30,4	1,8	2,1	3,1	25,1	17,6	15,6	1,4	1,8	
COMESA	24,6	2,51	10,2	0,6	0,1	0,7	0,2	0,2	0,1	5,2	5,2	
SADC	36,1	5,52	15,3	0,2	0,2	1,6	1,0	0,6	0,3	9,2	12,2	
África	136,3	12,94	9,5	1,1	0,5	1,0	2,9	2,2	1,7	3,3	3,8	

Importaciones en	<i>Desde el mundo</i>			<i>Desde África</i>								
	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	PORCENTAJE	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMAO	COMESA	SADC	
UMA	35,8	1,7	4,8	3,3	0,2	0,2	0,6	0,5	0,3	0,5	0,2	
CEMAC	4,4	0,7	15,2	0,6	3,1	3,4	9,5	5,9	2,7	0,6	2,2	
CEEAC	7,8	1,6	19,9	0,3	2,3	2,6	7,5	4,7	2,4	2,3	8,4	
CEDEAO	28,7	4,3	14,8	0,9	0,2	0,2	12,3	4,8	4,6	0,2	1,4	
ZONA DEL FRANCO	13,6	3,2	23,5	0,9	1,3	1,4	19,6	7,8	6,5	0,4	1,8	
UEMAO	9,1	2,5	27,5	1,1	0,4	0,5	24,7	8,8	8,4	0,2	1,5	
COMESA	39,9	5,0	12,5	0,4	0,1	0,2	0,5	0,3	0,2	3,5	9,2	
SADC	39,8	5,3	13,2	0,0	0,1	0,3	1,2	0,4	0,3	3,4	10,9	
África	139,6	13,7	9,8	1,1	0,2	0,3	3,3	1,4	1,2	1,9	4,0	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD a partir de datos sobre la balanza de pagos presentados por el Banco Africano de Desarrollo; véase afdb.org/knowledge/statistics/statistics_indicators_selected/external/pdf/table28.pdf.

C. EL TRANSPORTE MARÍTIMO

En 2002, la flota mercante africana, incluida la flota de libre matrícula de Liberia, llegó a 82.422 millones de TPM, es decir, el 9,8% de la flota mundial. Si no se tiene en cuenta la flota de libre matrícula, el total sería de 5.406 millones de TPM, el equivalente del 3,2% de la flota de los países en desarrollo y el 0,6% de la flota mundial. Como se indica en el cuadro 53, ha habido un constante descenso de la parte de la flota africana en la flota mundial. Esa parte, incluida la flota de libre matrícula, bajó del 24,3% al 10,7% entre 1980 y 2000, mientras que si se excluye la flota de libre matrícula la proporción bajó del 1,1% al 0,8% durante el mismo período.

Alrededor de dos tercios de la flota mercante africana sin registro de libre matrícula están matriculados en países del África septentrional (Argelia, Egipto, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos y Túnez) y en Sudáfrica; el tercio restante, en países del África subsahariana. Desde el año 2000, ha habido un modesto aumento del 7,8% en el tamaño de esta última, que pasó de 1.644 millones a 1.773 millones de TPM, pero esta cifra es todavía inferior a la de 1.985 millones de TPM de 1980. Aproximadamente la mitad de la flota subsahariana pertenecía en 2002 a países del África occidental; los países del África meridional y situados en el Océano Índico representaban aproximadamente una cuarta parte; el tonelaje restante estaba distribuido a partes iguales entre países del África oriental y central.

La edad media de la flota del África subsahariana, excluidos los registros de libre matrícula, es de 22,1 años, cifra bastante superior a la edad media de la flota mundial, que es de 12,6 años (véase el cuadro 54). La edad media de todas las categorías de buques era de más de 20 años, y los de más edad eran los buques portacontenedores y los petroleros.

Desde 2000, el total de mercancías cargadas y descargadas en puertos africanos ha fluctuado en torno a 750 millones de toneladas al año, y la parte de los países subsaharianos fue de aproximadamente un tercio, es decir, 250 millones de toneladas. El continente representó el 6,2% del total mundial de las mercancías cargadas y descargadas, mientras que el África subsahariana llegó casi al 2,1% del total de la carga mundial.

Hay un desequilibrio considerable en el total de la carga transportada por países subsaharianos. Las mercancías cargadas arrojaban un promedio de 190 millones de toneladas al año, mientras que las descargadas sumaron 60 millones de toneladas, menos de un tercio del total de las toneladas cargadas. El grueso de la carga efectuada, estimada en casi 170 millones de toneladas, era de petróleo crudo procedente de países exportadores de petróleo del África occidental, en particular, Nigeria, Gabón, Angola y, recientemente, Guinea Ecuatorial. El resto era sobre todo carga seca a granel, bauxita de Guinea y mineral de hierro de Mauritania, que fluctúa en torno a 15 millones de toneladas al año. El tonelaje restante de la carga y cuatro quintas partes del total de las mercancías descargadas eran carga general, que se transporta cada vez más en contenedores. El quinto restante de las mercancías descargadas eran productos refinados, por ejemplo, gasolina.

La mercancía que se transporta en líneas regulares suele embarcarse en contenedores, aunque hay servicios de carga general fraccionada y otros servicios especializados, como los de trozas y madera. En 2000, los contenedores cargados y descargados en puertos africanos sumaron casi 7,3 millones de TEU, con inclusión de 2,5 millones de TEU en países subsaharianos. Se registraron movimientos semejantes de contenedores en Sudáfrica y en los países situados a lo largo de la costa septentrional: 2,1 millones y 2,7 millones de TEU respectivamente. Los datos correspondientes a 14 países africanos indican un movimiento de contenedores de 6,1 millones de TEU en 2001. El desequilibrio comercial de los países subsaharianos queda reflejado en el movimiento de contenedores vacíos, que fue casi un tercio del total, como se indica en el cuadro 55.

CUADRO 53

Flota del África subsahariana
(en miles de TPM)

	<i>Años</i>	<i>Total</i>	<i>Petrolero</i>	<i>Carga seca</i>	<i>Carga general</i>	<i>Contenedor</i>	<i>Otros</i>
Total mundial	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
	2002	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
Flota africana de libre matrícula	1980	165 622	108 085	45 295	7 540	798 3	903
	1990	106 494	57 877	31 677	7 515	2 230	7 195
	2000	86 383	38 189	23 432	6 356	8 011	10 395
	2001	84 532	36 082	22 350	5 959	10 408	9 733
	2002	82 422	38 634	20 769	5 421	11 569	6 030
Flota africana sin libre matrícula	1980	7 644	3 615	549	2 573	241	667
	1990	7 268	2 406	1 040	2 095	226	1 501
	2000	6 321	1 572	1 257	1 735	428	1 329
	2001	6 048	1 302	1 420	1 568	424	1 334
	2002	5 406	1 215	1 337	1 447	139	1 269
Liberia	1980	157 978	104 470	44 746	4 967	557	3 236
	1990	99 226	55 471	30 637	5 420	2 004	5 694
	2000	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
	2001	78 484	34 780	20 930	4 391	9 984	8 399
	2002	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
África septentrional	1980	4 820	3 093	262	967	1	498
	990	5 415	1 952	1 040	1 276	10	1 137
	2000	4 309	981	1 236	1 062	92	938
	2001	3 967	602	1 310	1 016	92	947
	2002	3 575	490	1 186	896	108	895
Sudáfrica	1980	839	63	287	190	240	59
	1990	299	1	0	0	216	82
	2000	368	5	0	0	262	101
	2001	359	5	0	0	262	92
	2002	59	4	0	0	30	25
Flota del África subsahariana	1980	1 985	459	0	1 416	0	110
	1990	1 554	453	0	819	0	282
	2000	1 644	586	21	673	74	290
	2001	1 722	695	110	552	70	295
	2002	1 773	721	151	551	2	349
África occidental	1980	1 309	277	0	966	0	66
	1990	1 102	439	0	451	0	212
	2000	877	529	0	164	0	184
	2001	842	566	0	93	0	183
	2002	871	594	0	99	0	178

	<i>Años</i>	<i>Total</i>	<i>Petrolero</i>	<i>Carga seca</i>	<i>Carga general</i>	<i>Contenedor</i>	<i>Otros</i>
África central	1980	362	141	0	191	0	30
	1990	155	0	0	121	0	34
	2000	305	17	16	222	5	45
	2001	354	22	105	183	1	43
	2002	214	23	29	101	2	60
África oriental	1980	181	26	0	148	0	7
	1990	146	10	0	120	0	16
	2000	232	23	0	195	0	14
	2001	220	23	0	182	0	15
	2002	235	31	0	185	0	19
África meridional y Océano Índico	1980	133	15	0	111	0	7
	1990	151	4	0	127	0	20
	2000	230	17	5	92	69	47
	2001	306	84	5	94	69	54
	2002	452	73	122	165	0	93

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

La mercancía que se transporta en líneas regulares suele embarcarse en contenedores, aunque hay servicios de carga general fraccionada y otros servicios especializados, como los de trozas y madera. En 2000, los contenedores cargados y descargados en puertos africanos sumaron casi 7,3 millones de TEU, con inclusión de 2,5 millones de TEU en países subsaharianos. Se registraron movimientos semejantes de contenedores en Sudáfrica y en los países situados a lo largo de la costa septentrional: 2,1 millones y 2,7 millones de TEU respectivamente. Los datos correspondientes a 14 países africanos indican un movimiento de contenedores de 6,1 millones de TEU en 2001. El desequilibrio comercial de los países subsaharianos queda reflejado en el movimiento de contenedores vacíos, que fue casi un tercio del total, como se indica en el cuadro 55.

CUADRO 54

Distribución por edad de la flota mercante de los países del África subsahariana
(porcentaje del total de TPM)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad al final de 2002</i>
Total mundial	Todos los buques	22,0	20,9	15,6	13,2	28,1	12,6
	Petroleros	26,9	18,5	21,1	9,5	24,0	11,6
	Graneleros	19,7	23,9	12,8	17,8	25,8	12,7
	Cargueros	9,4	13,6	9,8	16,7	50,6	17,0
	Portacontenedores	31,1	33,9	13,1	10,0	11,9	9,1
	Todos los demás	14,9	13,9	13,4	9,4	49,2	16,0
África subsahariana (incluidos los países de libre matrícula)							
	Todos los buques	24,1	25,6	21,3	13,1	15,9	10,8
	Petroleros	24,5	23,0	26,3	9,6	16,5	10,8
	Graneleros	16,1	29,2	16,9	20,9	16,9	11,9
	Cargueros	10,8	22,0	15,7	26,3	25,2	14,0
	Portacontenedores	45,3	30,2	14,5	5,7	4,3	6,7
	Todos los demás	16,8	24,7	20,9	14,8	22,8	12,4
África subsahariana (excluidos los países de libre matrícula)							
	Todos los buques	2,7	1,3	2,4	5,5	88,1	22,1
	Petroleros	2,6	0,0	0,6	0,0	96,8	22,9
	Graneleros	5,3	3,5	0,0	0,0	91,2	21,8
	Cargueros	1,0	1,4	5,5	17,9	74,3	21,3
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	4,7	5,2	5,2	7,8	77,0	20,5
Angola	Todos los buques	3,5	0,8	0,0	14,1	81,7	21,7
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	8,3	91,7	23,0
	Todos los demás	9,7	2,2	0,0	26,7	61,4	19,3
	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Benin	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Camerún	Todos los buques	0,0	8,4	8,5	2,2	80,8	21,0
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	9,6	9,7	2,5	78,1	20,6
Cabo Verde	Todos los buques	3,4	0,0	3,4	3,5	89,6	22,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	4,8	0,0	4,7	0,4	90,2	21,9
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	37,3	62,7	21,1
Comoras	Todos los buques	0,0	0,0	0,5	0,5	99,0	23,4
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,58
	Cargueros	0,0	0,0	4,25	1,4	94,4	22,9
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	23,9	76,1	21,9
Congo	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	23,9	100,00	23,5
Côte d'Ivoire	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Djibouti	Todos los buques	8,6	0,0	0,0	0,0	91,4	21,6
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	22,2	0,0	0,0	0,0	77,8	18,7

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad al final de 2002</i>
Eritrea	Todos los buques	1,5	0,5	0,0	0,0	98,0	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	4,8			100,0	23,5
	Todos los demás	18,8	0,0	0,0	0,0	82,5	20,0
Etiopía	Todos los buques	0,0	0,0	21,5	72,7	5,9	16,3
	Petroleros	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0
	Cargueros	0,0	0,0	18,6	75,4	6,1	16,5
Gabón	Todos los buques	8,8	0,0	6,8	20,4	63,9	19,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	14,1		0,0	27,3	58,5	18,7
	Todos los demás	4,3	0,0	16,9	0,016,7	62,1	19,5
Gambia	Todos los buques	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
	Todos los demás	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
Ghana	Todos los buques	0,0	0,5	1,8	3,2	94,4	23,0
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	10,1	89,9	22,8
	Todos los demás	0,0	0,0	2,9	1,1	95,2	23,0
Guinea	Todos los buques	1,2	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	1,3	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
Guinea Bissau	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	6,9	93,1	23,1
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	7,7	92,3	23,0
Guinea Ecuatorial	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Kenia	Todos los buques	0,0	1,6	19,1	5,7	73,60	20,7
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	76,9	0,0	23,1	14,7
	Todos los demás	0,0	3,5	22,9	12,4	61,1	19,5
Madagascar	Todos los buques	0,0	1,6	3,8	7,6	86,9	22,3
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	7,4	92,6	23,0
	Todos los demás	0,0	7,7	18,0	15,8	58,5	19,1
Mauritania	Todos los buques	5,5	0,9	1,4	20,7	71,5	20,7
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	5,7	0,9	1,5	21,4	70,5	20,6
Mauricio	Todos los buques	20,9	19,3	11,0	3,0	45,9	14,4
	Graneleros	60,3	39,7	0,0	0,0	0,0	4,0
	Cargueros	23,0	0,0	31,8	0,0	45,2	14,9
	Todos los demás	0,6	20,1	4,6	6,1	68,5	19,1
Mozambique	Todos los buques	30,6	2,8	8,7	3,0	54,9	15,3
	Cargueros	0,0	0,0	7,5	0,0	92,5	23,56
	Todos los demás	49,3	4,5	9,5	4,9	31,9	10,8
Nigeria	Todos los buques	0,4	1,6	0,1	0,4	97,4	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	12,8	0,0	0,0	87,2	21,4
	Todos los demás	6,4	8,4	2,0	5,5	77,8	20,2

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad al final de 2002</i>
República Democrática del Congo	Todos los buques	0,0	0,0	3,3	0,0	96,7	23,1
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
República Unidad de Tanzania	Todos los buques	0,0	0,6	0,1	2,8	96,5	23,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	4,0	0,5	19,4	76,1	21,5
Santa Elena	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Santo Tomé y Príncipe	Todos los buques	0,0	0,0	3,4	0,2	96,5	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	21,5	0,0	78,5	21,0
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,3	99,7	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Senegal	Todos los buques	1,2	0,0	2,5	12,2	84,2	22,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	64,5	35,5	19,3
	Todos los demás	1,2	0,0	2,7	8,6	87,5	22,4
Seychelles	Todos los buques	45,4	5,8	5,3	19,2	24,3	10,9
	Petroleros	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
	Cargueros	2,6	1,8	0,0	53,9	41,7	19,1
	Todos los demás	0,0	24,8	25,4	2,2	47,6	16,3
Sierra Leona	Todos los buques	0,0	0,0	2,4	4,4	93,2	22,9
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	12,0	21,8	66,2	20,7
Somalia	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Sudán	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,1	99,9	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	6,3	93,7	23,1
Togo	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,8	99,2	23,4
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	1,2	98,8	23,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay LTD.

CUADRO 55

Movimiento de contenedores en miles de TEU en los puertos del África subsahariana, en 2000

<i>África subsahariana</i>	<i>Costa occidental</i>	<i>Costa oriental</i>
Cargados		
Con carga	283	156
Sin carga	186	212
Total cargados	469	368
Descargados		
Con carga	379	323
Sin carga	131	36
Total descargados	510	359
Total cargados descargados	979	727
Porcentaje de vacíos	32,4	34,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD para una muestra de los mayores puertos

CUADRO 56

**Tráfico de contenedores entre la costa occidental de África y Europa
(miles de TEU)**

<i>Año</i>	<i>Dirección sur</i>	<i>Dirección norte</i>
2000	465	253
2001	447	267
2002	440	267
2003	437	270
2004	439	273
2005	446	277

Fuente: Containerisation International, varios números.

En el cuadro 56 puede verse el tráfico de las mayores rutas contenedorizadas del África subsahariana, a saber, entre la costa occidental de África y Europa. Se presentan cifras efectivas de 2000 y 2001 y previsiones hasta el 2005. También aquí se pone de manifiesto el desequilibrio comercial: el que va en dirección sur es aproximadamente un 60% del tráfico total. Las previsiones revelan un crecimiento muy limitado.

Dos transportistas, Delmas y Maersk, dominan el transporte internacional de mercancías para el África occidental. Delmas ofrece servicios semanales directos con buques lo-lo y ro-ro autosuficientes de 1.500 a 2.200 TEU desde puertos del África occidental a varios puertos europeos del Atlántico y el Mediterráneo. Maersk presta servicios al África occidental, con

distribuidores desde sus centros de transbordo europeos, en particular Algeciras. Ambos transportistas conectan contenedores que llegan a Europa con los mercados estadounidenses. El tráfico del África occidental representa el 55% de los servicios de Delmas, en que se incluyen transportes de trozas y madera. En 2001, Delmas inició sus servicios con el África oriental y las islas del Océano Índico. PIL China Shipping y Gold Star Line ofrecen servicios directos desde la costa occidental de África a través de El Cabo hasta Asia sudoriental y China, con buques de 1.500 a 2.000 TEU. Hay también buques de distribución que unen el África occidental con los servicios que van desde Sudáfrica hasta el Lejano Oriente y la costa oriental de América del Sur.

La concentración es una característica de los servicios de transporte marítimo en el África occidental, donde los transportistas han pasado de 37 a mitad del decenio de 1980 a 9. Además, algunos de estos transportistas pertenecen al mismo propietario: Delmas y Otal forman parte del grupo Bolloré (Francia) y Maersk y Safmarine de AP Møller (Dinamarca).

Las bajas tarifas de los fletes vigentes durante los años anteriores en muchas rutas obligaron a algunas compañías (Maersk, Safmarine, Nile Dutch Africa Line, P&O Nedlloyd y WAL) a establecer el Acuerdo de comercio entre Europa y África occidental a finales de 1999, de conformidad con el Reglamento 4056/86 de la UE. A comienzos de 2002, las tarifas de los fletes entre Tema y Rotterdam para un contenedor de 20 pies eran de 878 dólares en dirección norte y 1.208 dólares en la ruta hacia el sur. Como cualquier otra conferencia, este Acuerdo ha aplicado planes de restauración de las tarifas (desde el 1º de abril de 2003, un aumento de 350 europeos por un contenedor de 20 pies) y recargos por ajuste de combustible (14 euros por TEU hacia el sur, 6 euros por TEU hacia el norte) y por ajuste de moneda (en la actualidad, nulos). Se han aplicado también otros recargos, por ejemplo, por congestión (a los puertos nigerianos en 2001, 2002 y 2003; a Cotonou en 2001; a San Pedro y Malabo en 2000) y de emergencia, debido a los disturbios civiles (Sierra Leona en 2000, Liberia en 2001 y 2002, y Côte d'Ivoire en 2003). En consecuencia, hay grandes diferencias en los costos de transporte marítimo de los diferentes puertos.

Los servicios de transporte marítimo en el África oriental se articulan, en el extremo norte, con rutas principales en dirección este-oeste en varios puertos del Golfo del Oriente Medio (Salalah en Omán para Maersk, Adén para MSC) y, en el extremo sur, en los puertos sudafricanos, en particular Durban, a pesar de su baja productividad. Los servicios directos a Europa son competencia de Delmas, que ofrece también servicios a las islas del Océano Índico y al Lejano Oriente, junto con Mitsui. A comienzos de 2003, Ellerman, compañía con gran tradición, dejó de prestar servicios, debido probablemente al persistente bajo nivel de las tarifas de los fletes. Los transportistas estaban también preocupados por la Ley sobre agencias de transporte marítimo de Tanzania, de 2002, en la que se establecía que todas las agencias deberían tener un mínimo del 51% de propiedad local, con capital mínimo de 100.000 dólares en el caso de las agencias internacionales y de 10.000 dólares en el de las locales, lo que aumentaría sus costos.

La eficiencia operacional de los puertos del África subsahariana ha mejorado gracias a la introducción de operadores del sector privado para la manipulación de los contenedores¹⁴. Así ha ocurrido en Djibouti, Dar es Salaam y Maputo, donde se firmaron contratos con Dubai Ports International (Emiratos Árabes Unidos), ITCSI (Filipinas), con un socio local, Vertex, y MPDC (constituido por tres socios internacionales de Portugal, Suecia y el Reino Unido) y el socio local Mozambican Railways, respectivamente. Posteriormente, ITCSI vendió su parte a HPH (China).

A finales de 2002, el pequeño puerto de Mustamudu, en Comoras, se arrendó al operador privado Spanfreight Shipping por un período de 10 años. En otros puertos, la productividad está

retrocediendo. En Mombasa, ello se debe a un equipo obsoleto y a prácticas inadecuadas de mantenimiento. En Luanda, los años de inversión insuficiente como consecuencia de la guerra civil han dado lugar a la congestión.

Las inversiones están beneficiándose también de la intervención del sector privado. El segundo puerto marítimo de Benin se construirá a unos 20 kilómetros de Cotonou, que ha llegado ya a su nivel de saturación, y requiere una inversión de 160 millones de dólares; su planificación, construcción, explotación y mantenimiento se han adjudicado mediante concesión de 30 años al Grupo Bouygues (Francia). Se están considerando planes semejantes en Nigeria, donde los transportistas han formulado propuestas para construir los terminales de Snake y Ogororo, que complementarían las instalaciones actuales de Apapa y Tin Can Island.

D. EL TRANSPORTE TERRESTRE

Hay varios corredores que son fundamentales para el transporte terrestre de los países del África subsahariana sin litoral. Además, a pesar de la distancia entre los puertos y los destinos en el interior, el transporte por carretera es predominante. En el cuadro 57 se enumeran algunos de estos corredores y la distancia por carretera. En la práctica, se utilizan también otros corredores. Por ejemplo, para el tráfico a Etiopía se emplea asimismo el corredor de Somalilandia, aunque es difícil evaluar su volumen. En 1998, Lusaka recibió 1,4 millones de toneladas a través del corredor de Beira, sólo 0,1 millones de toneladas a través del corredor de Dar, y 2,4 millones de toneladas a través del corredor de Durban, pero no se dispone de datos recientes comparables.

La Asociación de Gestión de Puertos del África Oriental y Meridional (AGPAEA) ha facilitado recientemente cifras sobre el tráfico de tránsito a través de los puertos de Djibouti, Mombasa, Dar es Salaam, Nacala, Beira y Muputo, que sumó un total de 10,3 millones de toneladas en 2002. La Asociación presentó también cifras de 2002 sobre la circulación de contenedores a través de Mombasa y Dar es Salaam con destino a Uganda, la República Democrática del Congo, Rwanda y Burundi. Los volúmenes trasladados hasta estos cuatro países y desde ellos fueron de 39.000, 9.500, 4.600 y 3.500 TEU, respectivamente, correspondiendo a Mombasa el 90%, el 33%, el 35% y el 3% de la carga en tránsito para cada país, respectivamente. Los contenedores de importación dominaron la composición del comercio con aproximadamente el 70%, el 95%, el 78% y el 72% del tráfico total en los respectivos países.

El costo total por contenedor y el costo medio por contenedor por kilómetro se indica también en el cuadro 57. El alto costo del transporte terrestre en los distintos corredores subsaharianos se hace patente cuando se compara con el de Sudáfrica. Es todavía más llamativo cuando se compara con el costo medio de 1,10 dólares por kilómetros los Estados Unidos y 1,65 dólares por kilómetro en los países de la UE. Hay varias razones de estos costos elevados, como la baja calidad y escaso mantenimiento de las carreteras y camiones, los engorrosos trámites burocráticos, los controles excesivos y las deficiencias de los sistemas de información sobre la gestión. Los costos de transporte se dividen con frecuencia en dos tipos de partidas, según que estén relacionadas o no con la distancia. La mayor parte de los componentes, como transporte, peajes, tarifas de tránsito y de acompañamiento en aduana y seguro, están relacionados con la distancia. No lo están, en cambio, los gastos asociados a los puestos fronterizos, que podrían representar alrededor del 5% del costo total. Cuando se suman los costos portuarios, que tampoco están relacionados con la distancia, este tipo de gastos podría oscilar entre el 12% y el 40% del total de los costos de transporte terrestre. Así pues, una parte significativa de los gastos de transporte no están relacionados con la distancia.

CUADRO 57

Costo unitario estimado del transporte por carretera de contenedores
(máximo de 28 toneladas en 40 pies)

<i>Descripción</i>	<i>Distancia (km)</i>	<i>Costo total (\$)</i>	<i>Costo (\$ por km)</i>
Corredores dentro del África subsahariana			
Djibouti-Dire Dawa - Addis -Abeba	844	n.d.	n.d.
Mombasa - Kampala	1 440	3 250	2,26
Dar es-Salaam - Kigali	1 650	4 980	3,02
Dar es-Salaam - Bujumbura	1 750	5 180	2,96
Dar es-Salaam - Lusaka	2 000	4 230	2,11
Dar es-Salaam - Harare (por Lusaka)	2 490	4 013	1,61
Dar es-Salaam - Blantyre (por Lilongwe)	2 030	3 573	1,76
Nacala - Lusaka (por Lilongwe)	1 774	2 735	1,54
Beira - Lubumbashi (por Harare, Lusaka)	1 581	2 554	1,61
Walvis Bay - Harare (por Maun)	2 409	3 585	1,49
Douala - Bangui	1 600	7 900	4,94
Douala - N'Djamena	1 900	8 000	4,21
Cotonou - Niamey	1 056	2 200	2,08
Lomé - Niamey	1 234	3 160	2,56
Lomé - Ouagadougou	1 000	2 550	2,55
Abidjan - Bamako	1 230	2 192	1,78
Dakar- Bamako	1 200	3 400	2,83
Otros corredores			
Maputo - Johannesburg	561	775	1,38
Durban - Lusaka (por Plumtree)	2 524	3 873	1,53
Walvis Bay - Johannesburg	1 885	2 593	1,38

Fuente: Recopilado por la secretaría de la UNCTAD con datos contenidos en SATN Comparative Transit Transport Cost Analysis, septiembre de 2001 - USAID; presentación de MSC en Ginebra, febrero de 2003; *Marchés Tropicaux*, 18 de abril de 2003, pág. 792.

El limitado tráfico de carga en algunos corredores impide el uso de servicios ferroviarios, mientras que en otros casos (por ejemplo, Djibouti-Addis Abeba y Mombasa-Nairobi-Kampala) el limitado tráfico por ferrocarril se debe a la falta de inversiones y de mantenimiento. El sector privado participa también en algunas de las actuales redes de ferrocarril, sobre todo la de Abidján-Ouagadougou y los ferrocarriles del Camerún, que están gestionados por Delmas. En la primera, los costos medios de transporte terrestre son un 15,4% inferiores a la alternativa por carretera. Cifras recientes de la AGPAEA indican que en el corredor Mombasa-Kampala, los costos de transporte por ferrocarril son ligeramente mayores que los del transporte por carretera, mientras que el tiempo de tránsito es de 12 días en el primer caso frente a seis días en el segundo. Delmas está promoviendo también "B/L Direct" como transporte multimodal hacia destinos del interior de África. En octubre de 2002, comenzó el período de ofertas para la privatización de

la Compañía de Ferrocarril de Tanzania, y estaba previsto que las actividades privatizadas comenzarán en 2004. En 2003, se prevén procedimientos semejantes para los ferrocarriles de Kenia y Uganda, que son en gran medida complementarios.

Como ilustración de los desafíos planteados por las actuales redes de ferrocarril en los países del África subsahariana cabe señalar el caso de la exportación intrarregional de 40.000 toneladas de maíz de Uganda a Zambia desde finales de 2001 hasta febrero de 2002. En mayo se concentró primero en Kampala (Uganda), y luego se transportó por ferrocarril a Portobell, a orillas del Lago Victoria, donde se embarcó con destino a Mwanza (República Unida de Tanzania). Desde ese punto, se utilizaron tres redes diferentes, a saber, los ferrocarriles de Tanzania, Tazara y Zambia, para llegar al destino final en Zambia.

Algunos acontecimientos imprevistos han dado lugar a desequilibrios entre el volumen del tráfico y la infraestructura, los procedimientos administrativos y la capacidad de gestión actualmente disponibles en los corredores de transporte durante largos períodos. La guerra de 1998 entre Eritrea y Etiopía aumentó notablemente el tráfico por carretera para trasladar cargamentos etíopes por el corredor Djibouti-Addis Abeba y también en el corredor de Somalilandia. A finales de 2002, las exportaciones de Malí y Burkina Faso, sobre todo de algodón, que se habían transportado en barco a través de Abidján, estaban comenzando a buscar corredores terrestres alternativos ya que la inestabilidad de Côte d'Ivoire representaba un riesgo demasiado grande para el uso de la ruta existente. El funcionamiento del corredor Bamako-Dakar se ve obstaculizado por la insuficiente capacidad ferroviaria, los descarrilamientos y el mal mantenimiento del material rodante, mientras que se prevé que el actual proceso de rehabilitación de la carretera termine a finales de 2003.

Dos programas de asistencia técnica de la UNCTAD, A saber, SIDUNEA y SIAC, contribuyen a mejorar los sistemas de información sobre la gestión y, por lo tanto, a reducir los costos de transporte terrestre. En particular, los transportistas terrestres valoran las posibilidades del SIAC (véase el recuadro 5) para la gestión de activos y el seguimiento de los vehículos y la carga a lo largo de una ruta.

E. COSTOS DEL TRANSPORTE Y SU REPERCUSIÓN EN LA FACTURA DE LAS IMPORTACIONES

El factor del costo en el comercio de importación

En el cuadro 58 se presentan estimaciones sobre el costo total del transporte de las importaciones y sobre el costo del transporte en porcentaje del total del valor de las importaciones en varios grupos de países. En 2001, el costo total del transporte de los países en desarrollo en proporción del valor de las importaciones fue del 12,65%, considerablemente mayor que la media del 8,70% de los países en desarrollo. El porcentaje, es más del doble que el de los países desarrollados de economía de mercado y de la media mundial.

El promedio africano oculta grandes diferencias entre las diferentes subregiones. El factor transporte del comercio de importación de los países de África septentrional es el más bajo, con un 11,21%, y el de los países del Océano Indico es del 12,23%. Los países de la costa oriental de África registraron también un factor del 12,35%, ligeramente inferior a la media. La proporción fue más elevada en el África occidental y meridional, con un 13,90% y un 16,42%, respectivamente. El promedio de los países del África subsahariana fue del 13,84%, y el valor más altos se encontró en los países sin litoral, con el 20,69%.

RECUADRO 5

SIAC

SIAC es la sigla de Sistema de Información Anticipada sobre la Carga. Es un sistema informatizado que permite disponer de una red de información para el seguimiento de la carga que se encuentra en ferrocarriles, lagos, ríos y carreteras y en los puertos. Fue elaborado e instalado por la UNCTAD, teniendo en cuenta las necesidades y exigencias del operador.

El programa SIAC ofrece información "directa" en tiempo real y una historia detallada sobre el paradero de cualquier contenedor o envío en que el usuario tenga un interés legítimo previamente comunicado. Funciona en más de 20 países de África y Asia y puede seguir la carga a través de las fronteras nacionales. Lo único que se necesita es un PC con módem para acceder a Internet y, naturalmente, el sistema instalado en los diferentes ferrocarriles, carreteras o en los puertos.

El sistema facilita las relaciones comerciales y refuerza la integración subregional, ya que permite a todos los operadores comunicarse a través de modos e interfaces, y a través de las fronteras, la información necesaria para mejorar la eficiencia del comercio. Los costos se reducen significativamente debido a que se aprovechan al máximo la infraestructura y el equipo existentes.

El SIAC elabora automáticamente estadísticas e indicadores de resultados y, por lo tanto, ayuda a corregir las deficiencias y a reducir las prácticas fraudulentas. En los ferrocarriles, el sistema supervisa el tráfico, distribuye los vagones vacíos, organiza los terminales, controla el consumo de combustible de las locomotoras y el mantenimiento del material rodante y prepara facturas de todos los servicios ofrecidos.

Una evaluación independiente encargada por la Unión Europea para medir los efectos y utilidad del sistema en cinco ferrocarriles mutuamente conectados del África oriental/meridional llegó a la conclusión de que, además de una reducción del tiempo medio de rotación, parada y tránsito y una mayor utilización de los vagones y locomotoras, el ahorro total estimado en concepto de arrendamiento para los cinco ferrocarriles era de 6,4 millones de dólares al año, y los ingresos adicionales debidos al aumento de la capacidad de carga sumaban, según cálculos realistas, un total de 20,5 millones de dólares al año.

Para solicitar más información, pueden ponerse en contacto con el coordinador del SIAC: ACIS Coordinator, +41 2 90 4480 o acis@unctad.org.

Factor costo de las importaciones de algunos países sin litoral

Los países en desarrollo sin litoral de África continuaron sufriendo unos costos de transporte excesivos, como se observa en el cuadro 59. Los elevados costos de transporte de las importaciones elevaron el precio de consumo de las mercancías importadas, y el alto costo de transporte de las exportaciones redujo su competitividad en los mercados extranjeros. Los gastos de transporte son la suma de costos directos e indirectos, que se incurren durante el transporte de mercancías desde su punto de carga hasta su destino. Una gran parte de los costos indirectos pueden atribuirse al costo de capital de la infraestructura y el equipo. Los principales elementos que explican los altos costos de transporte de los países en desarrollo rural son la ineficiente gestión de las instalaciones, el deficiente mantenimiento de la infraestructura y el equipo, los desequilibrios comerciales, la insuficiencia de la infraestructura en general y los engorrosos reglamentos gubernamentales.

CUADRO 58

**Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones de los países africanos
(con exclusión de Sudáfrica) en 2001**
(millones de dólares)

<i>Año</i>	<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo de los fletes de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costos de los fletes en porcentaje del valor de las importaciones</i>
2001	Total mundial	364 008	5 960 595	6,11
	Países desarrollados de economía de mercado	221 248	4 320 511	5,12
	Países en desarrollo: total	142 760	1 640 084	8,70
	África	13 806	109 125	12,65
	<i>de los cuales:</i>			
	África septentrional	5 512	49 183	11,21
	África meridional	1 346	8 197	16,42
	África occidental	5 057	36 394	13,90
	África oriental	1 389	11 244	12,35
	Océano Índico ^a	502	4 107 ^a	12,23
	África subsahariana	8 294	59 942	13,84
	Países africanos sin litoral	1 900	9 180	20,69

Fuente: Secretaría de la UNCTAD a partir de datos suministrados por el FMI.

^a No se dispone de datos sobre Reunión.

CUADRO 59

**Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones
en algunos países africanos sin litoral en 2001**
(millones de dólares)

<i>Año</i>	<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo de los fletes de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costos de los fletes en porcentaje del valor de las importaciones</i>
2001	África meridional			
	Malawi	115	505	22,72
	Zambia	149	1 123	13,29
	Zimbabwe	343	1 739	19,74
	África occidental			
	Burkina Faso	120	530	22,73
	Mali	461	1 404	32,83
	Niger	63	324	19,34
	África oriental			
	Burundi	21	139	15,24
	Rwanda	58	291	20,02
	Uganda	93	964	9,61

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos suministrados por el FMI.

Notas finales

- ¹ Los totales mencionados en *BP Annual report 2002* comprenden petróleo crudo, esquistos, arenas petrolíferas y líquidos del gas natural (LGN, es decir, el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado).
- ² Medido a 15°C y 1.013 milibares.
- ³ Véase la página web www.lloydslist.com, consultada el 27 de noviembre de 2002, el 13 de enero de 2003, y el 11 y el 13 de marzo de 2003.
- ⁴ Véase www.vhss.de/englisch/hax.html.
- ⁵ Artículo V - Integración económica; Artículo VIII - Monopolios y proveedores exclusivos de servicios; Artículo X - Medidas de salvaguardia urgentes.
- ⁶ Como las comisiones regionales de las Naciones Unidas (Comisión Económica para África, Comisión Económica para Europa, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Oficina de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito (OFDPD), el Comité de Alto Nivel sobre Programas, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Banco Mundial, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Marítima Internacional (OMI).
- ⁷ Véase el documento W/120 de la OMC.
- ⁸ Puede verse un análisis más detallado de las negociaciones sobre el transporte marítimo en Portada - Servicios de la OMC en http://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/serv_s.htm y Faust, P. *WTO and Maritime Issues*, octubre de 2000, www.unctad.org/ttl/.
- ⁹ Véanse el informe de la UNCTAD *Implementation of Multimodal Transport Rules* y el cuadro comparativo adjunto, UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1, documento que puede consultarse en la página de la UNCTAD en Internet.
- ¹⁰ <http://www.unctad.org>. Puede consultarse también en la página de la CNUDMI en Internet (www.uncitral.org).
- ¹¹ Documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.21. Conforme al proyecto de instrumento en su forma actual, el régimen sustantivo de responsabilidad marítima sería aplicable a una amplia gama de reclamaciones derivadas de contratos de transportes multimodales en que hubiera un tramo marítimo, en particular a) en los casos en que la pérdida no pudiera localizarse; b) en los casos en que la pérdida fuera imputable a un tramo terrestre o aéreo del transporte pero en que no se aplicara ningún convenio internacional unimodal. Véanse los artículos 1.5 y 4.2.1 del proyecto de instrumento. Véase también más adelante el comentario de la UNCTAD en la nota 12.
- ¹² Comentario disponible en la documentación de fondo preparada en todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas para el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre el Derecho del Transporte (documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). El comentario de la UNCTAD, que figura integrado en el texto del proyecto de instrumento para facilitar su consulta, se puede encontrar también en el sitio de la UNCTAD en Internet, www.unctad.org (UNCTAD/SDTE/TLB/4).
- ¹³ Puede verse un estudio europeo sobre este planteamiento en *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 1999.
- ¹⁴ "Reform and the role of the private sector in African ports", UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 de marzo de 2003.