



Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
Universidad de León

Grado en Comercio Internacional  
*Curso 2022/2023*

LA ZONA DE LIBRE COMERCIO CONTINENTAL AFRICANA Y LA  
INFLUENCIA CHINA EN ÁFRICA

THE AFRICAN CONTINENTAL FREE TRADE AREA AND CHINA'S  
INFLUENCE IN AFRICA

Realizado por el Alumno D. César García García

Tutelado por la Profesora Dña. Ana I. Salvador Chamorro

Universidad de León, a 11 de julio de 2023

**MODALIDAD DE DEFENSA PÚBLICA:**     Tribunal     Póster

## ÍNDICE

LISTA DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS .....	1
RESUMEN .....	3
ABSTRACT .....	4
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL TRABAJO .....	5
2. METODOLOGÍA.....	6
3. ZONA DE LIBRE COMERCIO CONTINENTAL AFRICANA .....	9
3.1. INTEGRACIÓN AFRICANA.....	9
3.1.1. African Union .....	9
3.1.2. Regional Economic Communities .....	10
3.2. IMPLANTACIÓN DEL TRATADO .....	11
3.2.1. Definición del tratado .....	12
3.2.2. Normativa y fases de negociación .....	12
3.2.3. Fase Operacional .....	13
3.3. RETOS Y OPORTUNIDADES .....	16
3.3.1. Beneficios esperados .....	16
3.3.2. Implementación desigual .....	17
3.3.3. Desarrollismo Regional .....	18
3.3.4. Barreras No Arancelarias.....	19
3.3.5. Instituciones de control.....	20
3.3.6. Inestabilidad regional .....	21
3.3.7. Digitalización.....	21
4. BELT AND ROAD INITIATIVE.....	22
4.1. BASES DE LA INICIATIVA .....	23
4.1.1. Prioridades de cooperación.....	23
4.1.2. Corredores económicos principales.....	24
4.1.3. Financiación .....	25
4.1.4. Digital Silk Road .....	26
4.2. BELT AND ROAD EN ÁFRICA .....	26
4.2.1. Forum on China-Africa Cooperation.....	28
4.2.2. Regiones de interés.....	30
4.2.3. Riesgos .....	31

4.2.4. Beneficios .....	32
4.3. SITUACIÓN DE LA AGENCIA AFRICANA .....	32
4.3.1. Mecanismos de diplomacia .....	33
4.3.2. Desnivel de poder .....	33
5. RELACIONES COMERCIALES DEL CONTINENTE AFRICANO CON EL RESTO DEL MUNDO.....	34
5.1. ANÁLISIS AGREGADO DE LAS RELACIONES COMERCIALES AFRICANAS .....	35
5.2. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS EXPORTACIONES AFRICANAS	39
5.2.1. Análisis de la distribución geográfica de las exportaciones africanas.....	39
5.2.2. Análisis por productos de las exportaciones africanas .....	40
5.3. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS IMPORTACIONES AFRICANAS	45
5.3.1. Análisis de la distribución geográfica de las importaciones africanas ....	45
5.3.2. Análisis por productos de las importaciones africanas.....	46
6. COMERCIO INTRACONTINENTAL AFRICANO .....	49
6.1. ANÁLISIS AGREGADO DE LAS RELACIONES COMERCIALES INTRAAFRICANAS .....	50
6.2. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS EXPORTACIONES INTRACONTINENTALES .....	51
6.3. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS IMPORTACIONES INTRACONTINENTALES .....	53
6.4. ANÁLISIS DESAGREGADO DEL COMERCIO INTRACONTINENTAL POR SECCIONES.....	54
7. PRESENCIA CHINA EN ÁFRICA.....	56
7.1. RELACIONES COMERCIALES CON EL CONTINENTE.....	57
7.1.1. Análisis desagregado de las exportaciones chinas con destino África.....	60
7.1.2. Análisis desagregado de las importaciones chinas con origen África.....	63
7.2. INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA CHINA EN EL CONTINENTE...	65
8. CONCLUSIONES.....	69
REFERENCIAS .....	74
ANEXO .....	82

## ÍNDICE TABLAS

TABLA.3.1.- Liberalización arancelaria en países en desarrollo.....	14
TABLA.3.2.- Liberalización arancelaria en países menos desarrollados.....	15

## ÍNDICE CUADROS

CUADRO 5.1.- Secciones CUCI Revisión 4 .....	41
CUADRO 5.2.- Capítulos de la Sección 6 CUCI Revisión 4 .....	43
CUADRO 5.3.- Capítulos de la Sección 7 CUCI Revisión 4 .....	48

## ÍNDICE GRÁFICOS

GRÁFICO 5.1.- Distribución porcentual de las exportaciones de los principales países africanos, media del periodo 2003-2021 (precios constantes) .....	36
GRÁFICO 5.2.- Evolución de los flujos comerciales africanos entre 2003-2021 (precios constantes) .....	37
GRÁFICO 5.3.- Variación porcentual de los flujos comerciales africanos entre 2003-2021 (precios constantes) .....	38
GRÁFICO 5.4.- Evolución del peso de los países receptores de exportaciones africanas sobre el total de las exportaciones, países seleccionados (2003-2021) .....	40
GRÁFICO 5.5.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	42
GRÁFICO 5.6.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Capítulos de la Sección 6 en el periodo 2011-2021 .....	44
GRÁFICO 5.7.- Evolución del peso de los países exportadores hacia el continente africano sobre el total de las importaciones, países seleccionados (2003-2021).....	46
GRÁFICO 5.8.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	47
GRÁFICO 5.9.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Capítulos de la Sección 7 en el periodo 2011-2021 .....	49
GRÁFICO 6.1.- Proporción del comercio intraafricano sobre el comercio exterior de los países africanos (precios constantes).....	51
GRÁFICO 6.2.- Relevancia de las exportaciones intraafricanas con respecto a las exportaciones totales en África, media en el periodo 2003-2021.....	52
GRÁFICO 6.3.- Relevancia de las importaciones intraafricanas con respecto a las importaciones totales en África, media en el periodo 2003-2021 .....	54

GRÁFICO 6.4.- Evolución de la distribución del comercio intracontinental africano por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	55
GRÁFICO 7.1.- Evolución de los flujos comerciales entre China y África en el periodo 2003-2021 (precios constantes).....	58
GRÁFICO 7.2.- Variación porcentual de los flujos comerciales sino-africanos en el periodo 2003-2021 (precios constantes).....	59
GRÁFICO 7.3.- Relevancia de las relaciones comerciales sino-africanas sobre el comercio internacional chino el periodo 2003-2021 (precios constantes) .....	60
GRÁFICO 7.4.- Evolución de la distribución geográfica de las exportaciones chinas hacia África, 2003-2021.....	61
GRÁFICO 7.5.- Evolución de la distribución de las exportaciones chinas con destino África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	62
GRÁFICO 7.6.- Evolución de la distribución geográfica de las importaciones chinas origen África, 2003-2021 .....	64
GRÁFICO 7.7.- Evolución de la distribución de las importaciones chinas con origen África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	65
GRÁFICO 7.8.- Evolución de las inversión extranjera directa china en el continente africano en el periodo 2003-2021 .....	66
GRÁFICO 7.9.- Variación porcentual de las inversión extranjera directa china en el continente africano entre 2003 y 2021 .....	67
GRÁFICO 7.10.- Distribución geográfica de las inversión extranjera directa china en el continente africano, total acumulado en el periodo 2003-2021.....	68

## ÍNDICE ANEXO

CUADRO 3.1.- Categorización general de las posibles fuentes de BNAs .....	82
TABLA 5.1.- Evolución de las exportaciones e importaciones africanas en el periodo 2003-2021 .....	84
TABLA 5.2.- Distribución porcentual de las exportaciones de los principales países africanos, periodo 2003-2021 (precios constantes) .....	85
TABLA 5.3.- Distribución porcentual de las importaciones de los principales países africanos, periodo 2003-2021 (precios constantes) .....	86
TABLA 5.4.- Evolución del peso de los países receptores de exportaciones africanas sobre el total de las exportaciones, países seleccionados (2003-2021) .....	87
TABLA 5.5.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	88
TABLA 5.6.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Capítulos de la Sección 6 en el periodo 2011-2021 .....	88
TABLA 5.7.- Evolución del peso de los países exportadores hacia el continente africano sobre el total de las importaciones, países seleccionados (2003-2021).....	89
TABLA 5.8.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	90
TABLA 5.9.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Capítulos de la Sección 7 en el periodo 2011-2021 .....	90
TABLA 6.1.- Proporción del comercio intraafricano sobre el comercio exterior de los países africanos entre 2003-2021 (precios constantes).....	91
TABLA 6.2.- Relevancia de las exportaciones intraafricanas con respecto a las exportaciones totales en África en el periodo 2003-2021 .....	92
TABLA 6.3.- Relevancia de las importaciones intraafricanas con respecto a las importaciones totales en África en el periodo 2003-2021 .....	94
TABLA 6.4.- Evolución de la distribución del comercio intracontinental africano por Secciones, 2011-2021 .....	96
TABLA 7.1.- Evolución de las exportaciones e importaciones sino-africanas en el periodo 2003-2021 (precios constantes) .....	97
TABLA 7.2.- Evolución de la distribución de las exportaciones chinas con destino África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	98
TABLA 7.3.- Evolución de la distribución de las importaciones chinas con origen África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021 .....	98

## **LISTA DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS**

AfCFTA	African Continental Free Trade Area = Zona de Libre Comercio Continental Africana
ATO	African Trade Observatory = Observatorio Africano del Comercio
AU	African Union = Unión Africana
AUDA	African Union Development Agency = Agencia de Desarrollo de la Unión Africana
BCEAO	Banque Centrale des États de l’Afrique de l’Ouest = Banco Central de los Estados del África Occidental
BRI	Belt and Road Initiative
BRICS	Referido a las economías de Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica
CEEAC	Communauté Économique des États de l’Afrique Centrale = Comunidad Económica de los Estados de África Central
CEN-SAD	Community of Sahel-Saharan States = Comunidad de Estados Sahelo-Saharianos
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa = Mercado Común del África Meridional y Oriental
COVID-19	Coronavirus Disease 19 = Enfermedad por Coronavirus 19
DSR	Digital Silk Road = Ruta Digital de la Seda
DTS	Digital Transformation Strategy = Estrategia de Transformación Digital
EAC	East African Community = Comunidad del África Oriental
ECCAS	Economic Community of Central African States = Comunidad Económica de los Estados de África Central
ECOWAS	Economic Community of West African States = Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
EPA	Economic Partnership Agreement = Acuerdo de Asociación Económica

Eximbank	Export-Import Bank of China = Banco de Exportación e Importación de China
FDI	Foreign Direct Investment = Inversión Directa Extranjera
FMI	Fondo Monetario Internacional
FOCAC	Forum on China-Africa Cooperation = Foro sobre la Cooperación China-Africa
GVC	Global Value Chain = Cadena de Valor Global
IGAD	Intergovernmental Authority on Development = Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo
MoU	Memorandum of Understanding = Memorándum de entendimiento
NTB	Non-Tariff Barriers = Barreras No Arancelarias
NTM	Non-Tariff Measures = Medidas No Arancelarias
OAU	Organisation of African Unity = Organización para la Unidad Africana
OBOR	One Belt, One Road
OMC	Organización Mundial del Comercio
PAPSS	Pan-African Payments and Settlement System = Sistema Panafricano de Pagos y Liquidación
REC	Regional Economic Community = Comunidad Económica Regional
SAATM	Single African Air Transport Market = Mercado Único del Transporte Aéreo Africano
SADC	Southern African Development Community = Comunidad para el Desarrollo del África Meridional
TFA	Trade Facilitation Agreement = Acuerdo de Facilitación del Comercio
UE	Unión Europea
UMA	Union du Maghreb Arabe = Unión del Magreb Árabe

## **RESUMEN**

Tras conseguir la independencia, los estados africanos buscan el desarrollo del continente mediante la armonización y la integración de sus instituciones. En este sentido, el último gran paso ha sido la firma de la Zona de Libre Comercio Africana en 2018. Ésta conlleva una serie de retos y oportunidades donde la influencia de potencias extranjeras es clave. En este caso, se analiza la presencia de China en el desarrollo económico africano, con especial atención al impacto de la Belt and Road Initiative. Para ello, este trabajo, intenta estudiar las relaciones comerciales sino-africanas, así como los intereses compartidos de estos dos proyectos. En primer lugar, se trata de ofrecer una contextualización de las relaciones económicas y diplomáticas entre África y China. Por otro lado, la segunda parte del trabajo trata las relaciones comerciales africanas, así como las relaciones económicas sino-africanas. Se comienza analizando las relaciones comerciales africanas con el resto del mundo y posteriormente se estudia el comercio intracontinental africano. Por último, se analiza la presencia de China en África mediante un estudio de sus relaciones comerciales y de la inversión extranjera directa emitida al continente.

**PALABRAS CLAVE:** comercio exterior, inversión extranjera directa, AfCFTA, BRI, África, China, relaciones Sur-Sur.

**ABSTRACT**

After obtaining independence, African states seek to develop the continent through harmonising and integrating their institutions. In this regard, the most recent milestone has been the signing of the African Continental Free Trade Area in 2018. This involves a series of challenges and opportunities where the influence of foreign powers is key. In this case, China's presence in African economic development is analysed, with a special focus on the impact of the Belt and Road Initiative. To this purpose, this paper attempts to study Sino-African trade relations and the shared interests of these two projects. The first part of the study provides a background to economic and diplomatic relations between Africa and China. On the other hand, the second part of the paper deals with African trade relations, as well as Sino-African economic relations. It begins by looking at Africa's trade relations with the rest of the world, followed by a study of Africa's intra-continental trade. Finally, China's presence in Africa is analysed through a study of its trade relations and foreign direct investment issued to the continent.

**KEYWORDS:** foreign trade, foreign direct investment, AfCFTA, BRI, Africa, China, South-South relations.

## **1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL TRABAJO**

Desde que se empezase a descolonizar el continente africano a mediados del siglo XX, los estados que se iban conformando han vivido una era de gran transformación e inestabilidad. La firma, en 2018, de la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA) puede representar una oportunidad única para los estados africanos de integrarse competitivamente en la economía global. La carrera por el desarrollo del continente no solo va a depender de la cooperación de sus miembros, la cual es totalmente indispensable, sino que también se va a ver influida por actores externos al continente. En el presente trabajo nos enfocaremos en el papel que juega China en la implementación del AfCFTA y en el desarrollo del continente. En las recientes décadas, la potencia asiática ha ido obteniendo una mayor influencia global mediante diversos proyectos, entre los que destaca la Belt and Road Initiative (BRI). La industrialización del continente africano conlleva grandes retos que los estados no podrán enfrentar solos. China busca liderar este desarrollo gracias al continuo aumento de su presencia mediante las relaciones comerciales y la inversión extranjera directa. Este escenario hace que el estudio de las relaciones sino-africanas actuales nos puedan ayudar a comprender mejor el futuro de las mismas, así como su influencia en la economía global y en la estructura geopolítica del mundo.

El objeto del presente trabajo es llevar a cabo un estudio de la evolución de las relaciones comerciales sino-africanas durante las recientes décadas, así como un análisis de los intereses comunes entre la zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA) y la Belt and Road Initiative (BRI). Con el fin de alcanzar este objetivo, el estudio se estructura en dos grandes bloques: una revisión teórica y un estudio empírico.

Por un lado, el primer bloque, capítulos tres y cuatro, se centrará en contextualizar la situación actual del AfCFTA y la BRI, así como las relaciones diplomáticas entre China y el continente africano. En el capítulo tres, la atención se focalizará en el continente africano. Se analizarán los retos y oportunidades que puedan surgir con la implementación del AfCFTA. Siguiendo la estructura, en el capítulo cuatro se observará el desarrollo de la Belt and Road Initiative (BRI), con especial atención a su presencia en el continente africano.

Por otro lado, el segundo bloque se compone de los capítulos cinco, seis y siete, los cuales van a describir de manera empírica la actual relación económica sino-africana. En cuanto

al capítulo cinco, éste dará comienzo a la parte empírica del estudio. Para ello se intentará contextualizar el comercio exterior africano desde un punto de vista gráfico. El capítulo seis va a tratar de manera más concreta las relaciones intrarregionales africanas, haciendo especial énfasis en su relevancia en comparación con los flujos comerciales totales. Seguidamente, el capítulo siete abordará la presencia china en el continente africano en términos comerciales y de inversión extranjera directa, todo ello, enmarcado en las recientes décadas donde se estudiará su tendencia.

## **2. METODOLOGÍA**

Como se ha especificado en el apartado anterior, este trabajo se desarrolla en dos grandes bloques con particularidades muy concretas, en los que se han utilizado diferentes procedimientos adaptados a las necesidades de cada una de las partes.

El primer bloque, formado por los capítulos tres y cuatro, trata de contextualizar la situación de las recientes relaciones intraafricanas y sino-africanas, otorgando especial atención al AfCFTA y la BRI. Para su desarrollo se ha llevado a cabo una revisión de la literatura actual. El desarrollo de estos capítulos presenta características similares en relación con la metodología. Por un lado, se ha priorizado la obtención de información de organismos e instituciones involucrados en el desarrollo de los proyectos objeto de estudio (AfCFTA y BRI), con el fin de exponer de manera fiel y objetiva la finalidad de los mismos. En este sentido, destacan la African Union y organismos relacionados con la administración china. Por otro lado, con el fin de obtener opiniones expertas y contrastar diferentes perspectivas de los tópicos tratados, se ha recurrido al empleo de artículos, libros, páginas web e informes de organismos internacionales.

Por otro lado, para el segundo bloque del estudio, formado por los capítulos cinco, seis y siete, que abordan el análisis empírico de las relaciones comerciales intraafricanas y sino-africanas, se ha empleado una metodología muy diferente a la anterior. Se ha considerado el estudio de la situación de estas relaciones en el periodo 2003-2021 dado el crecimiento de las mismas en las recientes décadas, prácticamente irrelevantes en los años anteriores. Sin embargo, para el análisis desagregado por productos se ha decidió acotar el periodo a los últimos diez años (2011-2021) con el fin de realizar un análisis más concreto y específico, ya que la longitud del periodo 2003-2021 era demasiado grande. Con el fin de ejecutar el objeto principal del trabajo, este bloque se distribuye en tres apartados con

características semejantes. En este caso el uso de bases de datos ha sido priorizado durante todo el proceso.

En primer lugar, se ha seleccionado la base de datos de las Naciones Unidas, UN Comtrade, como la principal fuente para la extracción de datos relacionada con los flujos comerciales, ya que proporciona datos desagregados de la mayoría de los países. No obstante, el estudio sufre de varias limitaciones debido a la falta de disponibilidad de información de varios países y/o periodos analizados. Como los datos extraídos no están ajustados a precios constantes, se ha considerado el uso del deflactor del PIB con base 2010 de cada uno de los países analizados (los países del continente africano y China) disponible en la base de datos International Financial Statistics del Fondo Monetario Internacional.

En segundo lugar, para realizar la desagregación por productos que se lleva a cabo en todos los capítulos, se ha utilizado un sistema de clasificación específico. Debido al uso de la base de datos UNComtrade las opciones de las que se disponía eran tres: Harmonized System (HS), Standard International Trade Classification (SITC) y Broad Economic Categories (BEC). En este caso, se ha considerado el empleo de la Standard International Trade Classification (SITC) o Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI), en español. Esta clasificación dispone de cinco niveles de desagregación, no obstante, para este análisis solo se han utilizado los dos primeros: Secciones (desagregación a un dígito) y Capítulos (desagregación a dos dígitos). También cabe destacar que se ha decidido utilizar su revisión más reciente, la revisión cuarta, que dispone datos desde el año 2007. Esto no supone ninguna limitación debido a que el periodo del estudio desagregado se ha acotado a los últimos diez años (2011-2021), como ya se especificó anteriormente. La utilización de esta clasificación se debe principalmente a la manera en que se desagregan los productos. Este sistema agrupa las mercancías según su nivel de fabricación o transformación, lo cual es más interesante para nuestro estudio, ya que uno de los aspectos clave que se intenta determinar es la importancia de las materias primas en las exportaciones africanas.

Por otro lado, el análisis de la inversión directa china en el continente africano, desarrollado en la segunda parte del capítulo siete, emplea otra fuente de información. En este caso, se ha considerado el uso de la China Africa Research Initiative, especializada en relaciones económicas sino-africanas. Esta base de datos recopila información oficial de la administración china desde el año 2003, lo que ha afectado parcialmente a la

elección del periodo del estudio empírico. Todos los datos disponibles han tenido que ser deflactados de la misma manera anteriormente expuesta. También se debe destacar un cambio de perspectiva en el capítulo siete. Al contrario que en los capítulos anteriores, los datos extraídos serán con origen China, y no África. En este sentido, la China Africa Research Initiative, base datos utilizada para el estudio de la inversión extranjera directa que representa una fuente de las fuentes más completas y fiables en este ámbito, aporta datos con origen en la administración china. Con el objetivo de seguir un mismo enfoque en todo el capítulo, se ha estimado extender este cambio para el estudio de las relaciones comerciales.

Por último, es importante señalar que el análisis de los flujos comerciales realizado a lo largo de todo el trabajo se ciñe al intercambio de mercaderías (bienes), por lo que queda excluido el comercio de servicios.

### **3. ZONA DE LIBRE COMERCIO CONTINENTAL AFRICANA**

El continente africano es una de las regiones más olvidadas del planeta. Otrora colonias de potencias europeas, sus cincuenta y cinco estados soberanos han buscado su integración en el sistema político y económico internacional desde su descolonización a mediados del siglo XX. Los conflictos violentos y los problemas de inestabilidad política, en gran medida influenciados por potencias extranjeras al continente, han dificultado el progreso de la región. Como consecuencia, los pueblos africanos han experimentado diferentes procesos de integración. En este sentido, la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA) representa un proyecto clave para la asociación y el desarrollo de los estados africanos en la economía global (World Bank Group, 2020).

#### **3.1. INTEGRACIÓN AFRICANA**

El amplio proceso de implementación del AfCFTA entre los países africanos afecta a varias dimensiones del desarrollo económico y socioecológico. Un amplio abanico de factores institucionales y estructurales determinará el progreso y los resultados del mismo (Tröster y Janechová, 2021). Por lo tanto, es necesario mencionar las instituciones en las cuales se enmarca el AfCFTA.

##### **3.1.1. African Union**

Esta organización, que aglutina a la totalidad de los estados africanos, ha desempeñado y sigue desempeñando un papel fundamental en el proceso de integración continental. La African Union (AU) es el ente promotor del AfCFTA y de otros tantos proyectos enmarcados en la Agenda 2063, que más adelante abordaremos. Creada en 2002, su predecesora, la Organisation of African Union (OAU), fue el primer cuerpo de este tipo al comenzar el proceso de emancipación en el continente a comienzos de 1960 (African Union, s. f.-c). El proceso de integración de la AU mediante la Agenda 2063 y el AfCFTA toma de ejemplo directo y tiene como fin último asemejarse a la Unión Europea (Hogan, 2020).

###### *3.1.1.1. Agenda 2063*

El programa más importante desarrollado por la AU es la Agenda 2063, que ellos mismos describen como el plan clave para convertir a África en una de las potencias del futuro (African Union, s. f.-a). Fue firmado en mayo de 2013 y marca los objetivos a cumplir

por parte de los estados africanos durante los próximos cincuenta años, de ahí su nombre. Estas metas se basan en el concepto de “Renacimiento africano”, una idea promovida por los líderes del continente que tiene sus fundamentos en el desarrollo sostenible e inclusivo con una visión Panafricana de unidad, libertad y progreso (African Union, s. f.-a). Para el cumplimiento de los objetivos, la AU ha desplegado diferentes planes, llamados “proyectos insignia”, que abarcan los principales problemas a solucionar en los ámbitos de la infraestructura, educación, ciencia o seguridad. Entre los proyectos más destacados se encuentran: el pasaporte africano y el libre movimiento de personas; el establecimiento de un mercado aéreo común (SAATM, por sus siglas en inglés); la formulación de una estrategia africana de productos básicos; la creación de una red integrada de trenes de alta velocidad; o la puesta en marcha del AfCFTA (African Union, s. f.-b).

Muchos de los estados africanos encuentran dificultades para cumplir los objetivos, más aún, después de la crisis provocada por el COVID-19 que ha afectado en gran medida las economías del continente (Muchanga, 2020b). Por lo tanto, la Agenda 2063 propone unos objetivos a corto y largo plazo con la realización de informes periódicos para evaluar su cumplimiento. Estos informes de control son realizados por la Agencia de Desarrollo de la Unión Africana (AUDA, por sus siglas en inglés). Por ejemplo, en el segundo informe publicado por la AUDA (2021), encontramos que la pandemia del COVID-19 ha tenido efectos devastadores para los pueblos africanos, pero que a pesar de ello la tendencia es positiva para la mayoría de los veinte objetivos que forman el programa. En este caso, se consiguió cumplir el 51% de estos objetivos esperados para el 2021, una mejora sustancial teniendo en cuenta que en el 2019 solo se llegó a cumplir el 32%. Para finalizar, el estudio aboga por una mayor inversión en las próximas cuatro décadas y especifica las cinco áreas en las que se debe basar la estrategia de la AU: iluminar y potenciar África; alimentar África; industrializar África; integrar África; y mejorar la calidad de vida de los africanos.

### **3.1.2. Regional Economic Communities**

Por otro lado, las Regional Economic Communities (RECs) representan los pilares donde se va a asentar el AfCFTA, ya que todos los países participan en una o varias (Tröster y Janechová, 2021). Las RECs conforman agrupaciones regionales de diversos estados africanos y actualmente, existen un total de ocho repartidas por todo el continente: Union du Maghreb Arabe (UMA); Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA); Community of Sahel-Saharan States (CEN-SAD); East African Community

(EAC); Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC o ECCAS en inglés); Economic Community of West African States (ECOWAS); Intergovernmental Authority on Development (IGAD); y por último, Southern African Development Community (SADC). En concreto, la EAC, la CEEAC o ECCAS, la ECOWAS y la SADC configuran, asimismo, uniones aduaneras. En este sentido, el AfCFTA busca utilizar la integración de todas ellas con el fin de crear una gran unión aduanera, esperada en 2023, pero todavía lejos de realizarse (Muchanga, 2020a).

La importancia de estas comunidades económicas en el desarrollo del AfCFTA viene de la idea compartida por varios expertos en la materia, como Bisong (2020), de que el AfCFTA proporcionará un marco general, mientras que las RECs proveerán la estructura y las instituciones de apoyo al comercio interafricano. Además, la creación del AfCFTA resuelve la problemática de la sobreposición de miembros en las RECs, donde muchos estados pertenecen a varias de ellas lo que disminuye su eficacia (Asiedu, 2018). En este sentido, el AfCFTA apunta a resolver los puntos donde las RECs han fallado. No obstante, esto puede ser complicado debido a que muchas de las competencias en comercio son jurisdicción de las propias RECs, las cuales no tienen idénticas características. Por ejemplo, muchos de los problemas a nivel continental que sufre África como el cambio climático o la seguridad alimentaria quedan fuera del tratado del AfCFTA y son directamente tratados por las RECs (Erasmus, 2020).

En definitiva, se espera que las RECs sigan jugando un papel fundamental en el proceso de integración africana ya que el propio artículo 19 del tratado aboga por su continuidad: los Estados Parte que sean miembros de otras comunidades económicas regionales, acuerdos comerciales regionales y uniones aduaneras, que hayan alcanzado entre sí niveles de integración regional superiores a los previstos en el presente Acuerdo, mantendrán entre sí dichos niveles superiores (African Union, 2018b).

### **3.2. IMPLANTACIÓN DEL TRATADO**

Una vez expuesto el entorno donde se va a desarrollar el AfCFTA, en este apartado se tratará la naturaleza del mismo con especial atención en la fase operacional, donde se encuentran los principales instrumentos para la implementación del acuerdo.

### **3.2.1. Definición del tratado**

Uno de los proyectos más importantes de la Agenda 2063 es el establecimiento del AfCFTA. Conocemos con este nombre a la Zona de Libre Comercio Continental Africana, firmado el 21 de marzo de 2018 en Kigali, Ruanda. Este acuerdo ha sido firmado por todos los estados miembros de la AU a excepción de Eritrea. A junio de 2023, el acuerdo ha sido ratificado por cuarenta y seis países de los cincuenta y cinco que forman la AU, superando los veintidós necesarios para su entrada en vigor, llevada a cabo el 30 de mayo de 2019 (Tralac trade law centre, s. f.). De este modo, el AfCFTA se convierte en la zona de libre comercio más grande de la Organización Mundial del Comercio (OMC), dado que está formada por una población de unos 1.200 millones de personas que ascenderán, según las estimaciones, a 2.500 millones en el año 2050 (African Union, s. f.-d).

Tiene un amplio rango de objetivos en los que destacan: la creación de un mercado único de bienes y servicios, facilitar el movimiento de personas y profundizar en la integración económica de África promovida en la Agenda 2063, así como potenciar la competitividad de las empresas africanas o promover la industrialización del continente a través de la diversificación y el del desarrollo de las cadenas de valor regionales (African Union, 2018b).

En relación con el inicio del comercio bajo este nuevo acuerdo, la fecha fue retrasada del 1 de julio de 2020 hasta el 1 de enero de 2021. Esto fue debido, principalmente, a la pandemia del COVID-19. Según Muchanga (2020b), la pandemia puso en cuestión la interdependencia de las economías, provocando la interrupción de las cadenas de suministro globales y regionales, lo que llevó a muchos estados a tomar medidas proteccionistas y obligó a posponer la fecha de inicio.

### **3.2.2. Normativa y fases de negociación**

Según lo expuesto en el propio tratado, tras la entrada del mismo, las partes deberán acordar un trato no menos favorable que los otorgados a terceras partes. Asimismo, el acuerdo no anula, modifica o revoca derechos u obligaciones adquiridos en acuerdos anteriores que tenga algún Estado miembro con terceras partes (African Union, 2018b).

De manera general, el AfCFTA prevalecerá en caso de conflicto entre éste y un acuerdo regional, a menos que se exprese lo contrario. No obstante, cualquier Estado que forme

parte de una REC o una unión aduanera con un mayor nivel de integración que el del AfCFTA, deberá mantenerlo (African Union, 2018b).

En cuanto a las negociaciones sobre el acuerdo, se establecen divididas en tres fases: la fase 1 centrada en el comercio de bienes y servicios; la fase 2, en facilitar la inversión intraafricana, la propiedad intelectual y la competencia; y la fase 3, en el comercio electrónico. En concreto, solamente está activo el comercio bajo la fase 1, aunque quedan aspectos específicos por negociar. En relación con la fase 2, esta se encuentra cerca de su finalización, lo que dará inicio a las negociaciones de la fase 3 (Apiko *et al.*, 2020).

### **3.2.3. Fase Operacional**

Por otro lado, en julio de 2019, se puso en marcha la fase operacional en la cumbre celebrada en Niamey, Níger (African Union, s. f.-d). En esta, se especifican los pasos a seguir para el desarrollo del acuerdo, adoptando cinco instrumentos: normas de origen; concesiones arancelarias; mecanismo en línea de reporte, control y eliminación de barreras no arancelarias; sistema panafricano de pagos y liquidación; y el observatorio africano del comercio.

#### *3.2.3.1. Normas de origen*

Las normas de origen son un conjunto de criterios y condiciones usados para determinar si un bien que se comercia entre los estados parte cumple o no los requisitos para ser considerado mercancía originaria y tener, por ende, tratamiento arancelario preferencial. Se consideran dos especificaciones para que el bien se determine originario: que sea un producto totalmente obtenido en un estado miembro; o que sea suficientemente trabajado o elaborado en un estado miembro cumpliendo diferentes criterios como procesos específicos, medición del valor añadido, cambio de partida arancelaria o medición del contenido de material no-originario (The African Continental Free Trade Area Secretariat, 2022).

#### *3.2.3.2. Concesiones arancelarias*

El acuerdo establece diferentes periodos de transición con respecto a las concesiones arancelarias, dependiendo si se trata o no de un país menos adelantado. Se pretende liberalizar el 97% de las líneas arancelarias<sup>1</sup> como muy tarde en 2030 para los países más

---

<sup>1</sup> Referido a los aranceles aduaneros aplicados a una misma serie de productos

desarrollados y 2033 para los menos desarrollados. Podemos encontrar diferentes excepciones como son el caso de Djibouti, Etiopía, Malawi, Madagascar, Sudán, Zambia y Zimbabue, los cuales tendrán que alcanzar un nivel de liberalización del 85% con un periodo de 15 años para llegar al objetivo del 90% de liberalización (World Bank Group, 2020). Como podemos observar a continuación, en las tablas 3.1. y 3.2., diferenciadas por el nivel de desarrollo del país, se busca una liberalización progresiva, entendiendo las desigualdades existentes y las que esta reducción arancelaria pueda provocar entre los estados africanos.

**TABLA.3.1.- Liberalización arancelaria en países en desarrollo**

<b>Tipo Liberalización</b>	<b>Año de Inicio</b>	<b>Reducción Arancelaria</b>	<b>Periodo (años)</b>
Liberalización Total	2020	90%	5
Bienes sensibles	2025	7%	5
Bienes excluidos	Finales de 2030	Un 3% de las líneas arancelarias podrían quedar excluidas de la liberalización <sup>a</sup>	-

<sup>a</sup>Nota: siempre que no representen más de un 10% de las importaciones intraafricanas

*Fuente: elaboración propia a partir de la decisión 714 sobre el AfCFTA de la AU*

(2019)

**TABLA.3.2.- Liberalización arancelaria en países menos desarrollados**

<b>Tipo Liberalización</b>	<b>Año de Inicio</b>	<b>Reducción Arancelaria</b>	<b>Periodo (años)</b>
Liberalización Total	2020	90%	10
Bienes sensibles	2025	7%	8
Bienes excluidos	Finales de 2033	Un 3% de las líneas arancelarias podrían quedar excluidas de la liberalización <sup>a</sup>	-

<sup>a</sup>Nota: siempre que no representen más de un 10% de las importaciones intraafricanas

*Fuente: elaboración propia a partir de la decisión 714 sobre el AfCFTA de la AU (2019)*

### 3.2.3.3. Mecanismo en línea de control, reporte y eliminación de NTBs

Uno de los instrumentos más importantes de esta fase operacional dado que, según la mayoría de los autores y organizaciones que tratan el tema, los mayores beneficios del AfCFTA provendrán de la eliminación de Barreras No Arancelarias. El mecanismo en línea de control, reporte y eliminación de las NTBs (Barreras No Arancelarias, por sus siglas en inglés) busca la supervisión de estas, no solo por parte de los estados, sino que da las herramientas para que los propios comerciantes aporten sus experiencias en los procesos transfronterizos. En este sentido, la misma AU ha desarrollado una categorización de las NTBs diferenciándolas en siete niveles<sup>2</sup> especificados en el anexo 5 del propio tratado, el cual expone las formas en las que se van a monitorizar y controlar (African Union, 2018a).

### 3.2.3.4. Sistema Panafricano de pagos y liquidación

Esta iniciativa busca garantizar los pagos en divisa local, aportando seguridad en las transacciones. Con este fin, el sistema Panafricano de pagos y liquidación (PAPSS, por

<sup>2</sup> La lista completa de NTBs se podrá encontrar en el Cuadro 3.1. del anexo.

sus siglas en inglés) realizará al final de cada año una liquidación neta en divisas extranjeras. De este modo, se avanzará en una mayor integración económica y fomentará el comercio interafricano al facilitar el pago en divisa local (African Union, s. f.-d). Gracias a este sistema, la AU quiere avanzar en el desarrollo de instituciones financieras a nivel continental, expuesto en uno de sus proyectos insignia de la Agenda 2063, facilitando la administración de los recursos e impulsando la integración (African Union, s. f.-b).

#### 3.2.3.5. *Observatorio Africano del Comercio*

El Observatorio Africano del Comercio (ATO, por sus siglas en inglés), se refiere a un portal con datos aportados por los miembros de la AU que alberga toda la información necesaria para comerciar. Teniendo en cuenta que gran parte del comercio regional interafricano es informal, a baja escala y sin registro (United Nations Economic Commission for Africa, 2019), la creación de esta base de datos complementada con la reducción de las NTBs puede aportar información más veraz y precisa y, así, poder desarrollar políticas comerciales acordes.

### **3.3. RETOS Y OPORTUNIDADES**

La implementación del AfCFTA conlleva una serie de retos y oportunidades relacionados. La gran cantidad de factores que influyen en ella ha dificultado la definición de retos y oportunidades comunes por parte de los expertos en la materia. Por ello, se tratarán los que se han considerado más relevantes para el desarrollo del proyecto.

#### **3.3.1. Beneficios esperados**

En primer lugar, se debe poner el foco en las motivaciones que han llevado a los estados a poner en marcha el AfCFTA. Se espera que la implementación correcta del acuerdo de como resultado una gran cantidad de beneficios, especialmente, en los ámbitos del comercio, la inversión o la reducción de dependencia comercial frente a potencias extranjeras.

De manera general, el World Bank (2020) prevé que las exportaciones del continente se expandan un 29% y que el comercio interafricano crezca en un 81%. En este caso, el comercio de bienes manufacturados entre socios continentales aumentará un 110% y sus exportaciones al resto del mundo un 46%. Según las previsiones, este sector va a ser el

más beneficiado, más aún por un posible aumento de la inversión directa extranjera en el mismo, seguido de la agricultura y de los servicios.

No obstante, aunque el sector de los servicios no vaya a crecer sustancialmente en comparación con otros sectores, diferentes autores como Simo (2020), ven importante destacar que los servicios ofrecen una gran oportunidad de transformación económica para diferentes países con una dificultad mayor para la manufactura de bienes como pueden ser las islas-estado, los pequeños países aislados marítimamente, países con cadenas de valor más sofisticadas que requieran otros servicios o países innovadores en telecomunicaciones.

Asimismo, existe un sentimiento generalizado en el continente sobre la insostenibilidad de la dependencia de las exportaciones de materias primas y se cree que es necesario diversificarlas hacia productos con mayor valor añadido, según destacan Apiko *et al.* (2020). En este sentido, el AfCFTA puede jugar un papel fundamental para diversificar y añadir valor a las exportaciones tradicionales. Además, gracias al refuerzo de sectores clave como la manufactura o la agricultura, se entiende que la dependencia de las importaciones se va a reducir y, con ello, se espera potenciar la industrialización, estabilizar los precios del sector agroalimentario y ofrecer una mayor seguridad alimentaria.

### **3.3.2. Implementación desigual**

El AfCFTA involucra a un total de cincuenta y cinco países, muchos de ellos pertenecientes a varias RECs, cada una con sus mecanismos de cumplimiento. Esto, genera una brecha entre la negociación y la implementación de los acuerdos (Hogan, 2020). Para asegurar su cumplimiento, expertos como Charalambides (2020) creen necesaria una monitorización del acuerdo y ven positivamente la creación del mecanismo en línea de control, reporte y eliminación de las NTBs.

Por otra parte, es imperativo mencionar la cuestión de la pérdida de ingresos por aranceles en los países más vulnerables. Dado que las estructuras económicas e impositivas de muchos países africanos, especialmente los países menos desarrollados, son realmente débiles y dependen en demasía de los ingresos provenientes de los aranceles, la liberalización puede suponer un gran reto (Asiedu, 2018). Actualmente, en 2023, treinta y tres de los cuarenta y seis países menos avanzados globales se encuentran en el continente africano, de estos, dieciséis no tienen salida al mar, mientras que otros seis

países africanos son pequeñas islas en desarrollo (United Nations Economic Commission for Africa, 2023).

La reducción de aranceles puede mostrar la dependencia de la mayoría de los estados africanos con el exterior, normalmente operando en los niveles más bajos de las cadenas de valor globales (GVCs, por sus siglas en inglés). En este caso, los sectores menos productivos de cada país van a ser los que más sufran, lo que hará que muchas empresas no puedan continuar, especialmente debido a la estructura de pequeñas y medianas empresas en África (Tröster y Janechová, 2021). Según destaca Asiedu (2018), el calendario establecido por el AfCFTA puede ser vital para una mejor distribución de la riqueza generada, ya que los países más desarrollados, con un sector de la manufactura más fuerte, serán los que más ganen.

Tampoco se va a encontrar una implementación común en lo referido a las propias relaciones comerciales. En determinados casos, se teme que exista una redistribución de las exportaciones y las importaciones, aunque no se duda de su crecimiento total. Expertas como Baghdadi y Medini (2020), destacan a los países del Norte de África como el mejor entorno para experimentar estos casos, ya que tienen una amplia relación comercial con Europa y varios EPA (Acuerdo de Asociación Económica, por sus siglas en inglés) firmados, convirtiéndolos en el mercado más prometedor de África según sus ventajas arancelarias. Por ejemplo, en el caso de Túnez, donde la UE es el socio comercial más importante y donde los socios africanos representan una proporción ínfima, se espera que muchas de esas exportaciones cambien el sentido y acaben en mercados africanos.

### **3.3.3. Desarrollismo Regional**

En relación con una implementación desigual del AfCFTA, encontramos el término de desarrollismo regional. Este concepto, según el autor Ismail (2020), se refiere al establecimiento de un comercio justo, invirtiendo en infraestructura y constituyendo cadenas de valor regionales (GVCs), para así evitar la competencia interregional que se espera al reducir el proteccionismo. No podemos ignorar que, sin ninguna duda, el AfCFTA creará ganadores y perdedores, tanto dentro de los estados como entre ellos (Bisong, 2020).

Con el fin de llevar a cabo este desarrollismo regional, otros autores como Tröster y Janechová (2021), abogan por una intervención estatal que logre implementar políticas industriales conjuntas entre todos los países del continente para poner en marcha una

transformación estructural. Esto supone un gran reto para los países africanos, ya que en el contexto del AfCFTA las políticas industriales son poco discutidas y cada estado las desarrolla en base a sus intereses nacionales.

### **3.3.4. Barreras No Arancelarias**

Otro de los grandes retos que se presentan son las NTBs, sobre las que existe un amplio consenso entre autores y organizaciones acerca de lo esencial que puede resultar su reducción. Estudios del World Bank (2020) prevén para el año 2035 un aumento en la renta real de los africanos de hasta el 7%, principalmente, debido a la reducción de NTBs y la implementación del TFA (Trade Facilitation Agreement). Además, apuntan que, sin estas dos medidas, este aumento se quedaría en un 2,4%.

En el mismo estudio del World Bank (2020) se exponen varias razones, pero destaca la gran concentración del comercio interafricano, donde el 1% de las líneas arancelarias representan hasta el 74% de las importaciones del país africano promedio. Por lo tanto, se presume que muchas líneas arancelarias, sobre todo las más onerosas, se liberalizarán en periodos más largos y, en algunos casos, ni siquiera se realizará, confirmando la importancia de la reducción de las NTBs.

Por otro lado, aparece una problemática en el abanico de opciones que tienen los estados para imponer restricciones, donde se deben diferenciar las Medidas No Arancelarias (NTMs, por sus siglas en inglés) de las NTBs. Las primeras son aceptadas dentro de la OMC y ampliamente utilizadas, mientras que las segundas no son aceptadas (United Nations Conference on Trade and Development, 2010). De este modo, se puede dar un uso abusivo de las NTMs que deberá ser controlado.

En consecuencia, la AU ha elaborado el, ya mencionado, mecanismo en línea de control, reporte y eliminación de las NTBs, similar a otros ya existentes en diferentes comunidades económicas regionales como: el “Tripartite NTB” en el este y sur africano; o una iniciativa privada en el oeste de África, llamada “Borderless Alliance in West Africa” (Knebel, 2020). Asimismo, se implementan programas para reducir estas barreras como One Stop Border Post (OSBP), que busca facilitar el traspaso de fronteras reduciendo controles innecesarios. De este modo, se consigue fortalecer a las empresas haciéndolas más competitivas y ayuda a los comerciantes de países sin salida al mar, los cuales están obligados a cruzar fronteras para comerciar internacionalmente y se ven

perjudicados por controles abusivos (Programme for Infrastructure Development in Africa, 2019).

### 3.3.5. Instituciones de control

En lo referido a instituciones de control, se debe destacar que el AfCFTA no crea instituciones supranacionales, excepto por el secretariado situado en Accra, Ghana. De este modo, lo que encontramos son plataformas de representación de los estados miembros, los cuales tienen diferentes necesidades y preferencias (Erasmus, 2020). Muchas veces existen desacuerdos en diferentes ámbitos y los estados acaban guiándose por sus propios intereses domésticos debilitando los acuerdos regionales (Bisong, 2020). En este sentido, debemos recordar la debilidad de las democracias africanas, donde los estados serán más propensos a implementar acuerdos si están en línea con los intereses de las élites políticas y económicas (Vanheukelom *et al.*, 2016). Esto lleva a que muchas industrias poco productivas, tradicionalmente protegidas por los gobiernos, y con fuertes lobbies, ejerzan una opinión contraria a la firma del AfCFTA. En este caso, se puede destacar la férrea oposición que desempeñó la industria de la manufactura en Nigeria a la firma del acuerdo (Apiko *et al.*, 2020).

También, se debe tener en cuenta la involucración de las potencias extranjeras en los asuntos regionales africanos, en concreto, el AfCFTA. La estructura económica y política, unido a un gran nivel de corrupción favorecen la injerencia extranjera. Se pueden encontrar multitud de ejemplos de potencias internacionales (Estados Unidos, China, Rusia, la Unión Europea...) involucradas en asuntos internos de países africanos. No obstante, estas también juegan un papel fundamental en la implementación de acuerdos como el AfCFTA. Una de las instituciones más cercanas al proceso es la Unión Europea, aportando experiencia y medios (Erasmus, 2020).

En el plano más concreto, las relaciones africanas con países europeos están en un momento cambiante, tanto económicamente como diplomáticamente<sup>3</sup>. Sin embargo, todavía se siguen manteniendo estructuras económicas coloniales. Se puede destacar el ejemplo del BCEAO (Banco Central de los Estados del África Occidental, por sus siglas en francés), bajo el control de Francia, que gestiona la moneda (Franco CFA) de catorce países (Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest, s. f.). En el ámbito comercial,

---

<sup>3</sup> Véanse noticias relacionadas como Bajo (2023).

las relaciones comerciales africanas están perdiendo intensidad con Europa en beneficio de otros socios, lo que se tratará en la segunda parte de este estudio.

### **3.3.6. Inestabilidad regional**

En la misma línea, se debe subrayar que en muchos países del continente africano la democracia se ha establecido en el nuevo milenio, lo que conlleva una gran inestabilidad regional (Ismail, 2020). Tradicionalmente, el riesgo político y económico hacen que la exportación a otros mercados africanos sea una propuesta arriesgada, sobre todo para pequeñas y medianas empresas que no pueden contratar seguros o arriesgarse a perder la mercancía. Además, el comercio informal es algo habitual en el continente, sobre todo el realizado por mujeres. La inestabilidad y la falta de seguridad regional limitan la competitividad de estas mujeres que se ven, en muchos casos, discriminadas y violentadas (Bayat, 2020). En este sentido, el AfCFTA apoyándose en la colaboración entre estados e instituciones privadas puede ser clave para el crecimiento de la competitividad de los mercados africanos (Gamanya, 2020).

Asimismo, otro punto clave es la mejora de las infraestructuras. Para ello, se han desarrollado programas como el PIDA (Programa para el Desarrollo de Infraestructuras en África) financiado por multitud de inversores donde entran los BRICS, la Unión Europea o los propios estados africanos (African Development Bank Group, s. f.).

### **3.3.7. Digitalización**

Para finalizar, se destaca la importancia de la digitalización en el continente. Esta representa un reto considerable debido a la falta de infraestructura de telecomunicaciones. Sin embargo, la digitalización presenta varios niveles de oportunidades, más aún después de la pandemia del COVID-19, donde puede ser útil para reducir las ya vistas NTBs y facilitar el comercio. En consecuencia, los estados africanos han previsto que la tercera fase de las negociaciones del acuerdo se reserve simplemente al e-commerce.

Por otra parte, se encuentra que menos del 50% de la población africana usa Internet, lo que representa un dato muy limitado. Aunque, se ha experimentado un gran aumento en los últimos tres años, pasando de un 26% a más de un 40% en el año 2021, se sigue apreciando una brecha de género importante (International Telecommunication Union, 2019, 2020, 2021, 2022).

Con el fin de seguir avanzando en la buena tendencia mostrada, la AU ha lanzado su Digital Transformation Strategy (DTS) 2020-2030 y plataformas como “Sokokuu Africa”. No obstante, los retos son múltiples, donde cada estado se encuentra en un nivel de preparación y con un nivel de recursos. Los obstáculos más destacados son: la provisión de infraestructura para el desarrollo de las tecnologías; la educación y el desarrollo de competencias; el desarrollo de políticas comerciales e industriales; afrontar los riesgos de seguridad y confidencialidad que pueden aparecer en el sistema; o realizar una cooperación intersectorial eficiente (Apiko *et al.*, 2020).

#### **4. BELT AND ROAD INITIATIVE**

Con la intención de promover la cooperación y el desarrollo económico, en 2013, el presidente chino Xi Jinping anunció la “Silk Road Economic Belt” y la “21st Century Maritime Silk Road”, conocida actualmente como la Belt and Road Initiative (BRI). Tradicionalmente llamada “One Belt, One Road” (OBOR), esta iniciativa conforma una amplia serie de proyectos de desarrollo e inversión llevados a cabo mediante una estrategia de cooperación y de desarrollo de infraestructuras a nivel global, la cual se ha diseñado para potenciar la libre circulación de actores económicos y la asignación eficiente de recursos. También pretende fomentar la integración de los mercados y crear un marco de cooperación económico regional que beneficie a todos los países integrantes (Hong Kong Trade Development Council, s. f.). En 2019, las relaciones comerciales chinas con los países de la BRI alcanzaron una cifra de dos billones de dólares, representando el 41,5% del comercio total de China (Fu y Eguegu, 2021).

Desde su lanzamiento, la BRI comprende el territorio de la antigua Ruta de la Seda, uniendo los continentes de África, Asia y Europa, no obstante, está abierta a la participación de todos los países y organizaciones internacionales y regionales que así lo deseen (National Development and Reform Commission, 2015). A junio de 2023, ciento cincuenta y un países y treinta y dos organizaciones internacionales han firmado acuerdos de cooperación con China en relación con la BRI (Grupo líder para la promoción de la Iniciativa «Belt and Road», s. f.).

Esta iniciativa se ha ido convirtiendo en la política que caracteriza la relación china con las economías mundiales (Shen, 2018). Por tanto, este capítulo versará de la relación

política y económica entre los países participantes en la BRI, con especial atención a su extensión africana.

#### **4.1. BASES DE LA INICIATIVA**

Desde el primer momento, las inversiones directas chinas se han centrado en las infraestructuras de los países participantes. Como consecuencia, el comercio entre estos países también se ha expandido, formando “corredores económicos” relacionando acuerdos de libre comercio. La BRI juega un papel clave en la agenda económica china con la que busca dar salida a su exceso de capacidad productiva y revertir el estancamiento económico. Para ello, es importante destacar que China reproduce las medidas llevadas a cabo por organismos como el Fondo Monetario Internacional o el Bando Mundial en los países participantes en la iniciativa, aunque de una manera más efectiva (Schneider, 2021).

##### **4.1.1. Prioridades de cooperación**

Según la National Development and Reform Commission (2015), los países a lo largo de la BRI poseen economías mutuamente complementarias y, por tanto, existe un gran espacio para la cooperación. Por ello, han querido destacar los cinco campos donde creen que se debe trabajar conjuntamente, explicados posteriormente.

###### *4.1.1.1. Coordinación de políticas*

La coordinación de políticas puede ayudar a una mejor implementación de la iniciativa. Por ello, se busca promover la cooperación intergubernamental, coordinando políticas y estrategias de desarrollo económico, estableciendo planes y medidas de cooperación regional, y promoviendo una política de apoyo común a la implementación de la BRI.

###### *4.1.1.2. Conectividad de las infraestructuras*

Como se ha subrayado anteriormente, la infraestructura es el centro de la BRI. En este sentido, se busca priorizar la construcción de corredores económicos formando una red que conecte, en concreto, las subregiones asiáticas y, en el plano general, los continentes de Asia, Europa y África. Por otro lado, se pretende cooperar en la construcción de infraestructura de energía y en mejorar la conectividad de las telecomunicaciones, creando una ruta de la seda de la información (actualmente Digital Silk Road).

#### 4.1.1.3. Comercio sin obstáculos

Otra de las claves de la iniciativa es el comercio. De este modo, se aspira a la desaparición de barreras al comercio y a la inversión creando un entorno empresarial sólido. Se aboga por la reducción de aranceles y por el aumento de la transparencia en las NTM, potenciando la liberalización del comercio.

#### 4.1.1.4. Integración financiera

En este sentido, se pretende profundizar en la cooperación financiera y trabajar en crear un sistema de estabilidad monetaria, un sistema de inversión y financiación y un sistema de información crediticia en Asia. También, se busca ampliar el alcance y la escala del intercambio bilateral de divisas con otros países a lo largo de la BRI.

#### 4.1.1.5. Vínculos interpersonales

La cooperación también se espera en otros ámbitos no económicos con el fin de profundizar la cooperación multilateral. Se busca promover intercambios culturales y académicos, ya sea de trabajadores, de medios de comunicación o de jóvenes. También, se pretende incrementar la cooperación entre las organizaciones no gubernamentales a lo largo de la BRI, organizando actividades en beneficio del público en general.

### 4.1.2. Corredores económicos principales

En este caso, la iniciativa marítima de la BRI (la 21st Century Maritime Silk Road), se centra en el uso de puertos chinos para unir los tres continentes mediante rutas comerciales marítimas a través de los océanos Pacífico e Índico.

Por otro lado, la BRI ha establecido diferentes corredores económicos terrestres. Según el Hong Kong Trade Development Council (s. f.), se han implementado un total de seis. Estos son: el corredor económico del Nuevo Puente Terrestre de Euroasia, también conocido como el Segundo Puente Terrestre de Eurasia es una línea ferroviaria internacional que discurre desde Lianyungang (provincia china de Jiangsu, a través de Alashankou (Xinjiang) hasta la ciudad neerlandesa de Rotterdam; corredor económico China-Mongolia-Rusia, estableciendo lazos económicos entre estos tres países fronterizos; corredor económico China-Asia central-Asia Occidental, que se extiende desde Xinjiang, en China para unirse a las redes ferroviarias de Asia Central (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán) y Asia Occidental (Irán, Turquía,

etc.); corredor económico China-Península de Indochina, el cual abarca principalmente la subregión del Gran Mekong; corredor económico China-Pakistán, el cual se centra en la construcción de una ruta comercial desde Kashgar, en la provincia china de Xinjiang, hasta el puerto paquistaní de Gwadar en el sur del país; y el corredor económico Bangladesh-China-India-Myanmar, que busca desarrollar rutas comerciales entre estos países.

#### **4.1.3. Financiación**

Uno de los puntos más importantes al tratar la BRI es conocer cómo se financian los proyectos. Los principales proveedores de financiación son: el China Development Bank, el Export-Import Bank of China (Eximbank), el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) y el Silk Road Fund (Links, 2021a).

Según Petry (2022), en este punto se debe destacar que la incursión en mercados nuevos o subdesarrollados es una importante fuente de ingresos (futuros) para las bolsas de valores mundiales. Las bolsas chinas facilitan la creación de mercados de capital a lo largo de la BRI con características favorables. De este modo, nos indica las tres claves en las que se basa este proceso de financiación: las oportunidades de inversión, donde se facilita la inversión en proyectos BRI a través de empresas cotizadas relacionadas con la iniciativa, se provee financiación a largo plazo o se facilita esta inversión a través de fondos de inversión cotizados; las estructuras de inversores, donde los países BRI se integran en circuitos financieros chinos, permitiendo flujos financieros transfronterizos y favoreciendo la propiedad china atrayendo a inversores chinos a mercados BRI; y las normas de inversión, donde se modelan los mercados de capital modificando su funcionamiento para asemejarlos a los chinos. Esto no debe tomarse de forma radical ya que el Estado no tiene el control total ni se puede replicar el modelo exactamente.

En definitiva, la financiación pasa de estar basada en la concesión de préstamos, en crédito, a estar centrada en capital (equity), es decir, las empresas chinas pasan de ser simples prestamistas a ser los propietarios de los proyectos. Así, se ha percibido que los mercados de capital, y no la concesión de préstamos, eran una mejor solución para financiar la BRI gracias a las oportunidades a largo plazo, la diversificación del riesgo, el acceso al mercado y, además, elude las acusaciones de “debt-trap” (trampa del endeudamiento) (Petry, 2022).

#### 4.1.4. Digital Silk Road

Xi Jinping ha buscado integrar la ciencia y tecnología en la industria y finanzas mediante la creación de la Digital Silk Road (DSR), intensificando la cooperación en áreas fronterizas como la economía digital, inteligencia artificial, big data... Lanzada en marzo de 2015, la DSR, representa el tercer componente de la BRI. Esta incluye la construcción de infraestructura de telecomunicaciones, más concretamente, fibra óptica entre fronteras, ya sea terrestre o submarina, y vías de comunicación espacial y satelital (Van der Lugt, 2021).

Los principales motivos que llevaron a China a desarrollar esta iniciativa, complementaria a la BRI, fue la sobreproducción de productos relacionados con las telecomunicaciones que el mercado doméstico no era capaz de absorber (Hong, 2017). Shen (2018), también lo destaca como uno de los principales objetivos que busca alcanzar China mediante la DSR. Éste añade otros cuatro objetivos: facilitar la expansión mundial de las empresas chinas; apoyar la internacionalización del renminbi (RMB), también conocido como yuan; construir una infraestructura de red transnacional centrada en China; y promover una “globalización inclusiva” a través de Internet.

Uno de los beneficios más subrayados de la DSR es que consigue conectar más eficientemente a países sin salida al mar y países en desarrollo a la economía global a través de un comercio internacional y un sistema de inversiones más inclusivo (Shen, 2018).

## 4.2. BELT AND ROAD EN ÁFRICA

El lanzamiento del “white paper” o “libro blanco”<sup>4</sup> en 2015 por parte del gobierno chino supuso un gran cambio en el papel de África en la BRI, el cual anteriormente era prácticamente irrelevante. Este “white paper” extendió la BRI para acoger regiones más allá de los límites geográficos entendidos como tradicionales de la ruta de la seda. El resultado obtenido de la emisión del “white paper” fue la firma de documentos de

---

<sup>4</sup> Se entiende como “white paper” o “libro blanco” a un informe autorizado en el que se detalla generalmente una materia o una postura. Producido o encargado originalmente por una agencia gubernamental, proporciona información en profundidad sobre temas de interés público, incluidas las propuestas de legislación y las políticas gubernamentales existentes (Costa, s. f.). En este caso es utilizado como una forma de promocionar la inversión en África.

cooperación o memorandos de entendimiento (MoUs) por todo el continente bajo los auspicios de la BRI (Links, 2021b).

A junio de 2023, un total de cincuenta y dos países del continente africano, a excepción de Mauricio, Liberia y Eswatini, han firmado documentos de cooperación (MoUs) relacionados con la BRI (Grupo líder para la promoción de la Iniciativa «Belt and Road», s. f.).

Como ya ha señalado anteriormente, el objetivo oficial de la BRI es fomentar el desarrollo a través de la interconectividad global, el cual es particularmente relevante dada la Agenda de desarrollo africana (Agenda 2063) que se ha descrito en el capítulo tres (Jinping, 2019). La BRI encaja perfectamente con la Agenda 2063 propuesta por la AU. Las sinergias entre las dos fueron destacadas en 2015 en conferencias como: One Belt One Road and a Prosperous Africa Conference en Sudáfrica (Links, 2021a). En concreto, las dos se complementan en los objetivos de infraestructura, industrialización, paz y seguridad (Ndzendze y Monyae, 2019). Además, es imperativo destacar el apoyo de la iniciativa en el continente. De manera general, los proyectos propuestos por la BRI son apoyados por la AU, sobre todo la construcción de infraestructura que favorece el comercio entre fronteras. De hecho, el continente africano es la región del mundo donde mayor soporte gozan los proyectos relacionados con la BRI (CMS, 2021).

Dada la importancia de las infraestructuras en las relaciones sino-africanas, Ehizuelen y Adbi (2017) creen que abordar los problemas relacionados con ella mediante la BRI puede tener un efecto multiplicador para los planes de crecimiento de África. Para ello, es necesaria la creación de infraestructuras “hard”, como puertos y carreteras, y “soft”, como estructuras aduaneras en las fronteras. El foco de la BRI en las infraestructuras no solo es necesario para el desarrollo general y la erradicación de la pobreza en África, sino que también complementa la creación del AfCFTA (Links, 2021a).

Con el fin de que la infraestructura juegue un papel clave en la cooperación China-África, la AU y China han firmado varios MoUs sobre desarrollo de infraestructuras de manera transcontinental como carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, conforme a las prioridades de la agenda 2063. En este sentido, existen planes ambiciosos para unir diferentes partes del continente, pero la implementación es complicada por la falta de financiación y fondos. Aquí es donde la BRI puede proveer una solución. Por ello, en julio de 2019, se creó el Belt and Road Fund For Africa. Desde su creación ha buscado profundizar en la

cooperación bajo la bandera de la BRI más allá de un simple MoU (Links, 2021a). Así es como en 2019, según un estudio de Deloitte llevado a cabo por Marais y Labuschagne (2019), China financió alrededor del 20% de los proyectos y participó en la construcción de un tercio de ellos con una tendencia al alza.

En definitiva, Toyo (2018) resume las inversiones en dos puntos clave. En primer lugar, el déficit infraestructural y las brechas de financiación son retos para el desarrollo de África. Por ello, intervienen las constructoras chinas, que son de las más grandes y competitivas del mundo, con la capacidad de llevar a cabo proyectos clave para el desarrollo de infraestructuras. Por otro lado, China demanda petróleo y otros minerales para expandir su industria y manufactura. Teniendo en cuenta que África es un exportador clave de materias primas, mejorando su infraestructura puede reforzar su potencial, acelerando el desarrollo económico de la región. Por tanto, se encuentra una demanda creciente en infraestructura por parte de África y la necesidad de solventar la crisis de sobreacumulación china mediante su expansión internacional, lo que crea las condiciones perfectas para la proliferación de la participación china en el continente africano (Gambino, 2022).

Sin embargo, uno de los puntos más importantes y que ha caracterizado el éxito de las inversiones chinas en África, ha sido la forma en la que la BRI ha aprovechado el deseo de conectividad interregional del continente africano. La BRI ha sabido adaptarse a las necesidades del pueblo africano y su objetivo del panafricanismo. En este sentido, el brazo tecnológico de la BRI, la DSR, actúa de una forma similar. La conectividad transfronteriza es característica de proyectos como el corredor Bamako-Dakar o el corredor Abidjan-Lagos, que lleva dos tercios del comercio total del oeste africano (Links, 2021a).

#### **4.2.1. Forum on China-Africa Cooperation**

En el contexto de las relaciones sino-africanas se deben entender dos vehículos de acercamiento entre China y África: la BRI y los Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC). La primera se trata como elemento principal de este capítulo, no obstante, es conveniente mencionar la importancia de los FOCAC en el desarrollo de las relaciones.

El primer FOCAC se celebró en el año 2000, el cual sería el primer marco común en el que China y África pudieran operar en la nueva era. Sin embargo, China ya había apoyado movimientos de independencia y la cooperación entre África y Asia se remonta hasta la

conferencia de Bandung en 1955 (Links, 2021a). De manera general, los objetivos principales de estos foros son poco específicos y se resumen a mantener un diálogo equitativo, mejorar la comprensión, ampliar el consenso, reforzar la amistad y promover la cooperación (Forum on China-Africa Cooperation, s. f.). En primer lugar, la plataforma ha servido para evaluar la evolución de las relaciones sino-africanas y exponer públicamente las iniciativas de cooperación China-África. En segundo lugar, el FOCAC ofrece la oportunidad de establecer la agenda para los próximos tres años, definiendo los proyectos clave y las agendas diplomáticas tanto de China como de los estados africanos. Por último, además de las reuniones ministeriales, el FOCAC ofrece a funcionarios y empresarios varias oportunidades para llevar a cabo charlas sobre futuros planes enmarcados en las temáticas del FOCAC (Gambino, 2022).

Desde el comienzo de las relaciones, la cooperación sino-africana se ha intensificado a medida que aumentaba el crecimiento económico chino y su relevancia internacional. Desde la quinta conferencia ministerial, FOCAC 5, desarrollada en Pekín en 2012, se situó el compromiso chino con África en la agenda internacional. En este punto las relaciones sino-africanas saltaron al debate político internacional (Links, 2021a). Ya en el siguiente encuentro, FOCAC 6 de 2015, se habló de la necesidad de una asociación estratégica integral entre China y África, y de la necesidad de alinear los compromisos del FOCAC con la Agenda 2063 de la AU (Gambino, 2022).

Por último, en 2018 y 2021 se llevaron a cabo los foros más recientes, el séptimo (FOCAC 7) y el octavo (FOCAC 8), respectivamente. En 2018, la declaración y el plan de acción del FOCAC 7 hicieron la primera referencia directa a la AfCFTA, junto con un respaldo general a la BRI, iniciada por China en octubre de 2013. Por otro lado, el FOCAC 8, celebrado en la capital senegalesa de Dakar representa una oportunidad clave para que los países africanos planifiquen una estrategia global que sirva de base para las negociaciones sino-africanas y para los acuerdos resultantes durante los próximos tres años. Además, China y la AU firmaron recientemente un plan de cooperación que pretende contribuir a estrechar los lazos entre China y África a varios niveles (Fu y Eguegu, 2021).

En definitiva, esta iniciativa está en consonancia con el gran interés actual por mejorar la conectividad a escala transnacional, en obtener financiación de China en el marco de las iniciativas del FOCAC y de la BRI, que ha proporcionado un apoyo sustancial a los países africanos en sus programas de desarrollo de infraestructuras.

#### 4.2.2. Regiones de interés

Desde el punto de vista geográfico, el Norte y el Este de África han sido, con diferencia, el foco central de las "Rutas de la Seda" marítimas y terrestres de la BRI. Sin embargo, la iniciativa tiene un alcance mucho mayor en el continente africano. Otras partes del continente, que no están directamente vinculadas a la trayectoria tradicional de la BRI, han quedado en su mayoría incluidas en MoUs que las sitúan dentro de la BRI o de proyectos financiados por la BRI (Eom *et al.*, 2018). Además, a pesar de caracterizar a la BRI como una iniciativa exclusivamente china, ésta ha permitido la conexión directa entre el este africano y Europa (Links, 2021a).

De este modo, la BRI se centra principalmente en el este africano, donde ha sido bien recibida como una oportunidad para mejorar la conectividad y la integración. Tres países son los ejes de la BRI en África: Egipto, fue el primero en entrar en 2015, representa el nexo entre Europa, Asia y África, y posee múltiples excepciones comerciales con países árabes, europeos, los Estados Unidos, COMESA y ahora con el AfCFTA; Kenia, este posee uno de los puertos comerciales más importantes del este africano; y Djibouti, representa un punto estratégico comercial y militar, varias potencias internacionales (Estados Unidos, Francia, Italia, Alemania, Japón y España) poseen bases militares en el país y desde el 2016 también existe un base naval china (Githaiga *et al.*, 2019).

En cuanto a las relaciones multilaterales, estas ya eran evidentes previamente entre China y la AU u organizaciones regionales africanas (RECs). Sin embargo, la BRI ha puesto de manifiesto la dimensión e importancia regional del compromiso China-África. En el contexto de la BRI, la EAC destaca como un punto clave, sobre todo por su inclusión como eje geográfico estratégico indispensable del mapa original del OBOR (Links, 2021b). La conexión con los puertos es esencial en el este africano. Así es que la "Ruta de la Seda Marítima" llega a África por Kenia. La BRI va a jugar un importante papel en el transporte de productos desde Etiopía hacia Europa y otros mercados, así como el desarrollo de la industria manufacturera. Los proyectos que se llevan a cabo en la zona se enfocan en el transregionalismo, incluyendo puertos, bases navales, Zonas Económicas Especiales<sup>5</sup> y conexiones de ferrocarril. Algunos ejemplos son: el corredor de transporte

---

<sup>5</sup> El término de Zona Económica Especial (ZEE) abarca una amplia serie de zonas, como las zonas de libre comercio, las zonas francas industriales, los polígonos industriales, los puertos francos, las zonas empresariales, etc. El concepto principal de una ZEE se basa en un área delimitada geográficamente que posee una serie de beneficios especiales y se rige por normas ajenas a las del Estado donde se encuentran (Zeng, 2011)

puerto de Lamu (Kenia)-Sudán del Sur-Etiopía; el corredor Mombasa-Nairobi entre las dos ciudades kenianas; la conexión vial, ferroviaria y portuaria entre Addis-Ababa (Etiopía), lo que representa el primer ferrocarril transnacional totalmente electrificado; y el puerto de Djibouti (Githaiga *et al.*, 2019).

A parte de los tres estados mencionados en los que se centra la BRI, encontramos otros países clave para la iniciativa. Éste es el caso de Etiopía, un país infravalorado como fuente de talento digital, cuyo objetivo sería convertirse en el próximo “tech hub” o centro tecnológico africano, lo que se enlaza con los objetivos de la DSR (reducir la brecha de desarrollo económico mediante la digitalización). En este sentido, la digitalización etíope está básicamente financiada por dos empresas tecnológicas chinas (Huawei y ZTE) desde 2008, ampliado con un satélite de teledetección/teleobservación, lanzado en territorio chino y por China (Van der Lugt, 2021).

#### **4.2.3. Riesgos**

Desde el comienzo de las relaciones sino-africanas la atención siempre se ha centrado en el riesgo de la influencia china en África. Sin embargo, también cabe destacar los riesgos a los que se enfrenta China. Se debe tener en cuenta la gran inversión de capital que se efectúa en países con factores como: una considerable inestabilidad política; corrupción, donde muchos proyectos tienen costes desproporcionados, ya que no toda la inversión llega a su destino; tensión social; cambio climático; o muchos otros (Links, 2021a).

En el contexto de los riesgos, se ha subrayado el problema que pueden desarrollar las economías africanas con la deuda china, llamada por las potencias occidentales “debt trap” (trampa de la deuda en inglés). Aquí, se debe recalcar que China no es uno de los principales contribuyentes a los problemas de deuda en el continente, a pesar de las tendencias de fuerte endeudamiento frente a la potencia asiática (Eom *et al.*, 2018). En este caso se debe recordar la estrategia de financiación que siguen los proyectos BRI, visto en este mismo capítulo. Por tanto, también se debe considerar la posición de terceras partes, ya sean Estados Unidos, potencias europeas, Rusia, etc., para comprender la geopolítica de las relaciones sino-africanas y los riesgos reales a los que se enfrentan los países africanos (Links, 2021a).

Por otro lado, algunos de los proyectos realizados en el marco de la BRI no han obtenido el resultado esperado, como puede ser el caso de los puertos y aeropuertos construidos en Sri Lanka o el aeropuerto de Sierra Leona con un coste desproporcionado. Por ello, no se

puede obviar la “expectación inflada” de la que gozan los proyectos de la BRI (Githaiga *et al.*, 2019). De este modo, es necesario asegurar la viabilidad de los proyectos para que se evite la construcción de infraestructura infrutilizada como los ejemplos descritos.

#### **4.2.4. Beneficios**

El reducido espacio de tiempo que ha pasado desde la implementación de los proyectos BRI hace que todavía no se puedan estudiar los resultados de la misma. Por ello, lo que podemos destacar en este apartado son beneficios esperados que deberán ser analizados en un futuro.

Los principales beneficios directos e indirectos que se esperan de las relaciones sino-africanas en los proyectos de la BRI son el aumento del comercio, intercontinental e internacional, y la creación de puestos de trabajo (Githaiga *et al.*, 2019). Según ha analizado Chan (2018), otro de los beneficios que encontramos es que la BRI acelera la infraestructura existente y la cooperación industrial entre fronteras.

A parte, se encuentran beneficios en el contexto financiero. En un entorno de países en desarrollo con dificultades para operar en el mercado financiero internacional, China se presenta como un aliado de estos y promueve la cooperación Sur-Sur (South-South cooperation), que ha formado el segundo mercado de capital más grande del mundo (Petry, 2022).

Por otro lado, expertos de la SADC apuntan que los beneficios podrían ser aún mayores si las PYMES africanas participasen más activamente en la cadena de valor de los inversores, contribuyendo al desarrollo socioeconómico de la región (Links, 2021b).

### **4.3. SITUACIÓN DE LA AGENCIA AFRICANA**

Las relaciones sino-africanas, llamadas por los académicos cooperación Sur-Sur (South-South cooperation), se han ido convirtiendo en el centro de atención de la política internacional y del mundo académico, especialmente en la última década. África ha ocupado una posición única en las relaciones internacionales. Esto se debe a la existencia de unas ambiciones coloniales tanto pasadas como presentes. La idea de una África sin capacidad de actuar en sus intereses, es decir, sin agencia<sup>6</sup>, ha servido políticamente en la

---

<sup>6</sup> El término agencia puede tener varias definiciones. En este estudio, agencia es referido a la capacidad que poseen los actores de actuar en sus intereses.

era colonial y en la guerra fría. Actualmente, continúa sirviendo frente a la era de la “amenaza china” o la “China emergente” (Links, 2021a).

#### **4.3.1. Mecanismos de diplomacia**

En la diplomacia actual no solo los estados juegan un papel relevante, sino que un amplio rango de actores no estatales, domésticos y de la sociedad civil internacional, las comunidades epistémicas y el sector privado se han convertido en parte de la red diplomática (d’Hooghe, 2021).

Por ello, la administración china realizó en 2017 el “Belt and Road Science, Technology and Innovation Cooperation Action Plan” (Ministry of Science and Technology of the People’s Republic of China, 2017). Una de las claves de este proyecto es la educación superior. Muchos estudios han identificado una carencia de personal cualificado necesario para las empresas chinas en los países de la BRI. De este modo, estos proyectos ayudan a fomentar la educación superior y formar a profesionales cualificados lo que es de carácter crucial para la buena implementación de la BRI (Ministry of Education of the People’s Republic of China, 2016).

China cuenta con los mayores recursos educativos transfronterizos del mundo. Establecer universidades en el extranjero, estudiar en China y estudiar en el extranjero se han convertido en el “tres en uno” de la educación superior transfronteriza. Actualmente, existen ciento cincuenta y una universidades colaboradoras en treinta y ocho países con miembros y científicos que comparten la misión del desarrollo académico en la BRI (Yue *et al.*, 2022).

Esta estrategia tiene grandes repercusiones para la diplomacia científica y educativa en el contexto de la BRI. Sobre todo, en el intercambio de estudiantes y profesores. En este sentido, existe el riesgo de que los países participantes en la iniciativa se vuelvan extremadamente dependientes, en un contexto bilateral y multilateral, lo que daría una mayor influencia a China sobre la educación superior y la ciencia y tecnología (d’Hooghe, 2021).

#### **4.3.2. Desnivel de poder**

El análisis de las relaciones sino-africanas debe tener en cuenta el desnivel de poder entre los dos bloques, destacando que África es un conjunto de países con intereses diversos. Esto hace entender que el control de las relaciones recae en el país asiático, manteniendo

un poder estructural y donde África se sitúa en un segundo plano. Por ello, el papel de la AU es fundamental, ya que tiene el potencial de otorgar mayor poder negociador a los estados africanos mediante la armonización de sus intereses (Van Staden *et al.*, 2018). Sin embargo, Taylor y Xiao (2009) también destacan la imprecisión de asumir que China es un actor único, monolítico y controlado centralmente. Hay gran variedad de actores operando en África que no representan de manera directa a Pekín y es necesario estudiar su comportamiento para entender el comportamiento de las inversiones en África.

En este sentido, existen dos ideas opuestas sobre la BRI y África. Varios autores en la materia exponen que el éxito de la BRI va a depender de como los estados en desarrollo utilicen las inversiones chinas, lo que determina una agencia africana. En el lado opuesto, están los que creen que las relaciones sino-africanas representan un beneficio nulo para los estados africanos, negando cualquier tipo de agencia por parte de los países africanos (Links, 2021a).

Por otro lado, el enfoque de estos estudios se ha centrado en relaciones bilaterales lo que ha eclipsado las relaciones entre organizaciones, como las RECs. En este sentido, Links (2021b) ha llevado a cabo varias entrevistas a oficiales y expertos del SADC y del South African Institute of International Affairs. Discuten el hecho de que África está viviendo un periodo clave con mercados en rápida expansión, crecimiento de la clase media y el AfCFTA, lo que combinado con la saturación de los mercados internacionales hace que la región este en una mejor posición de negociación. Estos expertos destacan la falta de integración regional como la principal causa que limita la capacidad de acción de las RECs. Las contribuciones a estas organizaciones no llegan para financiar los proyectos y esto obliga a la búsqueda de financiación, donde el contribuyente tiene gran poder de decisión. Aun así, subrayan que la clave de las relaciones está en la búsqueda de intereses comunes, donde China es más flexible que los socios tradicionales como Alemania o la Unión Europea que limitan la cooperación a sus intereses.

## **5. RELACIONES COMERCIALES DEL CONTINENTE AFRICANO CON EL RESTO DEL MUNDO**

Una vez tratadas las recientes realidades por las que discurren los países del continente africano de manera teórica, así como el estudio de sus relaciones con China, en este capítulo comienza el segundo bloque del trabajo. Con el fin de continuar estudiando las

relaciones sino-africanas en el contexto del AfCFTA, en los siguientes capítulos se lleva a cabo un análisis de las relaciones comerciales, primero, otorgando especial atención a los estados africanos, y, en segundo lugar, posicionando a China en el centro del estudio.

De este modo, en el capítulo cinco se trata el comercio exterior africano de manera general y de manera específica, analizando qué tipos de productos son los más comerciados desde o hacia el continente. Para ello, se ha establecido un periodo desde el año 2003 hasta el año 2021, dada la falta de datos y de relevancia de los años anteriores y/o posteriores, como se vio en la metodología. Asimismo, se ha utilizado la base de datos de las Naciones Unidas, UN Comtrade (2023), que recopila estadísticas oficiales del comercio internacional, para obtener los datos necesarios en el estudio. Sin embargo, el análisis sufre diferentes limitaciones debido a la falta de datos de algunos periodos y/o países observados. Al tratarse de unidades monetarias corrientes, se ha considerado deflactar las exportaciones e importaciones mediante el deflactor del PIB con base en el año 2010 específico de cada país que se puede encontrar en la base de datos International Financial Statistics del Fondo Monetario Internacional (2023).

## **5.1. ANÁLISIS AGREGADO DE LAS RELACIONES COMERCIALES AFRICANAS**

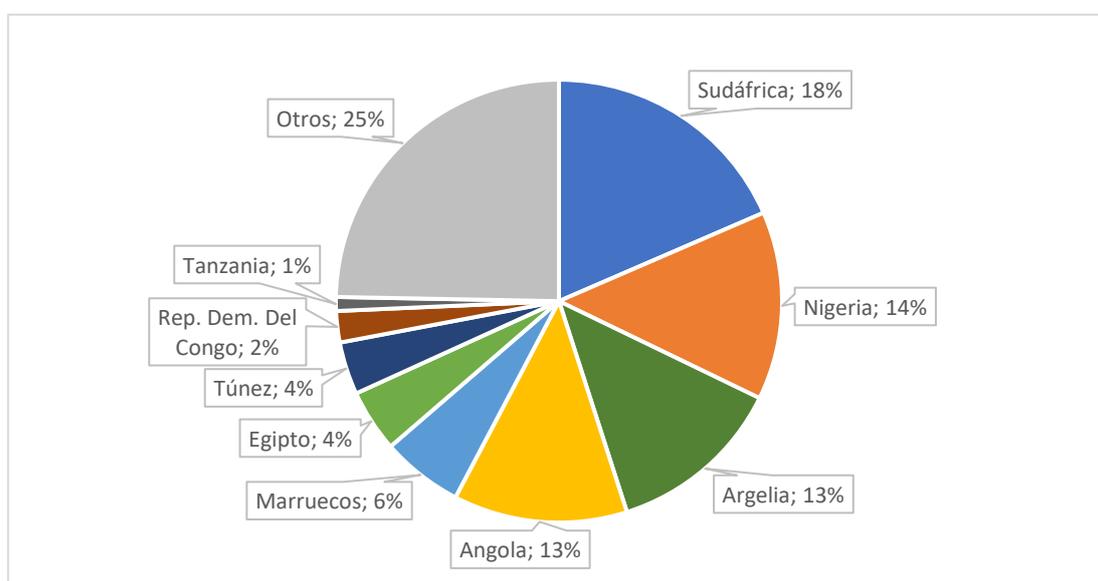
En primer lugar, este apartado se centra en el comercio internacional africano de manera general, estudiando las exportaciones e importaciones conjuntamente. En este sentido, se ha llevado a cabo la extracción de las exportaciones e importaciones de los países africanos hacia otros estados, independientemente si pertenecían al continente africano o no, durante el periodo anteriormente definido (2003-2021).

El estudio comercial del periodo se puede apreciar en la tabla 5.1. del anexo. En esta, se observa como las exportaciones e importaciones a precios constantes no han sufrido una gran variación desde el inicio del periodo hasta su final. De hecho, los flujos comerciales experimentan un leve descenso, el cual se estudiará más adelante.

Para comenzar el análisis, se ha considerado destacar la distribución de las exportaciones e importaciones africanas. De media, en el periodo 2003-2021, las exportaciones se situaban en los 352 mil millones de dólares, pero por lo que se puede apreciar, ya que no se llega a calcular ninguna medida de concentración, estas se concentraban en unos pocos países. Como podemos observar en el gráfico 5.1., se han tomado de referencia las

exportaciones medias en el periodo con el fin de mostrar que solamente ocho países exportaban el 75% del total de las exportaciones del continente, de los cuales tres (Sudáfrica, Nigeria y Argelia) concentraban cerca del 50% de estas. En el caso de las importaciones, estas tienen una distribución similar, aunque su distribución está algo más diversificada siendo cuatro países (Sudáfrica, Marruecos, Egipto y Argelia) los que acumulan el 50% de las importaciones totales. Las tablas elaboradas con los datos de la distribución de las exportaciones e importaciones se pueden observar en el anexo como tabla 5.2. (exportaciones) y tabla 5.3. (importaciones).

**GRÁFICO 5.1.- Distribución porcentual de las exportaciones de los principales países africanos, media del periodo 2003-2021 (precios constantes)**

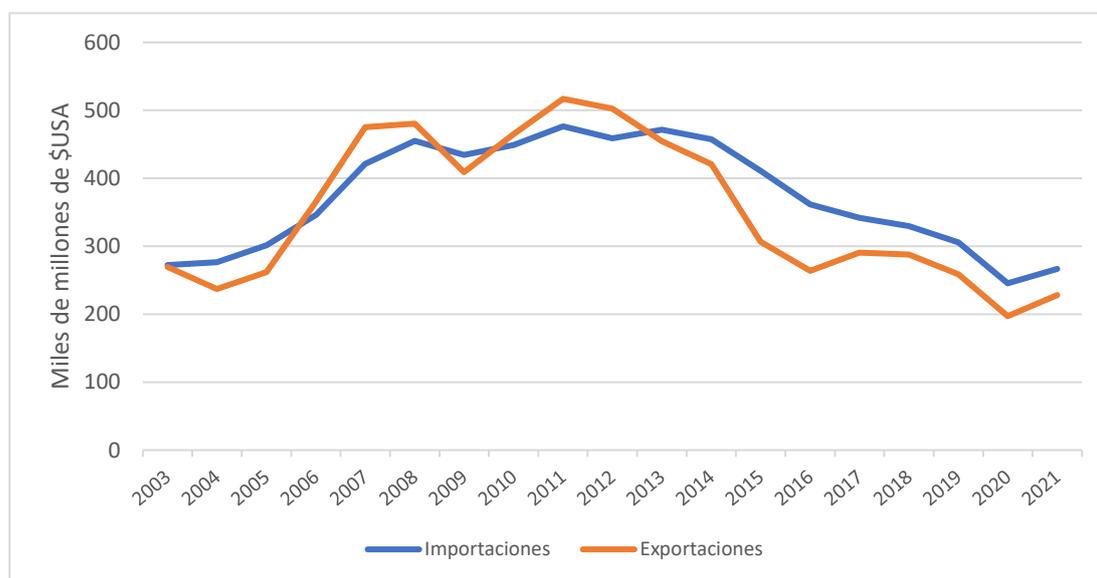


*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

Si llevamos a la representación gráfica los datos comerciales del periodo, obtenemos el gráfico 5.2. En este caso, se puede observar claramente la evolución de las exportaciones e importaciones, donde percibimos dos etapas diferenciadas. En la primera, existe un crecimiento continuado de ambos flujos comerciales desde el inicio del periodo hasta los años 2012 y 2013. En esta etapa de expansión comercial, concretamente en el año 2011, se alcanza el máximo de las exportaciones (516 mil millones de dólares) y de las importaciones (476 mil millones) en todo el periodo. Según la OMC (2007), este crecimiento se puede relacionar con una subida sustancial de los precios del petróleo y otros productos básicos. En segundo lugar, vemos un importante descenso en el valor de

las importaciones y exportaciones entre los años 2014 y 2020. De manera opuesta, la gran caída que sufren los intercambios comerciales se puede achacar, según la OMC (2016), al descenso de los precios del petróleo y otros productos básicos. Como se trata más adelante, el petróleo y las materias primas representan gran parte de las exportaciones e importaciones de los países africanos, por lo que se ven especialmente afectadas por las variaciones de precios. Por último, la bajada del valor de los flujos comerciales en el periodo 2019-2020 se puede relacionar con la pandemia del COVID-19. Como ya se abordó en la primera parte de esta investigación, la pandemia provocó una importante recesión en las economías africanas lo que pudo conllevar una disminución del comercio.

**GRÁFICO 5.2.- Evolución de los flujos comerciales africanos entre 2003-2021 (precios constantes)**

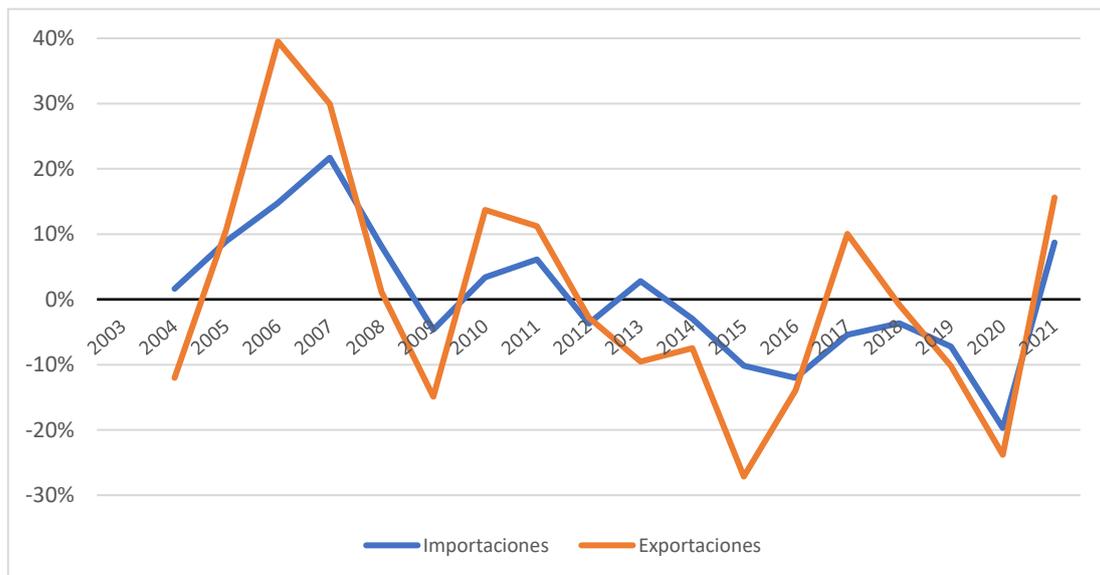


*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

Para poder efectuar un análisis más preciso, se ha considerado representar gráficamente las variaciones porcentuales de ambos flujos comerciales, mostradas en el gráfico 5.3. Gracias a este gráfico podemos identificar los picos de crecimiento y decrecimiento, lo cual era más complicado de percibir en el gráfico 5.2., referido a valores absolutos. Como se había subrayado, el aumento de los precios del petróleo entre 2005 y 2007 pudo ser el causante de un gran crecimiento en el valor de las importaciones y exportaciones, llegando a un máximo en las variaciones de las importaciones (22%) y de las exportaciones (40%). En cambio, los flujos comerciales sufren una caída en el periodo

estrictamente posterior, posiblemente provocada por los efectos en las economías globales de la crisis mundial del 2008. Desde este momento las importaciones parecen estabilizarse, hasta el año 2013. Sin embargo, las exportaciones sufren un repunte más pronunciado después de la caída de ambos flujos comerciales entre 2007 y 2009. El crecimiento se mantiene estable hasta 2014 coincidiendo con una caída de los precios del petróleo, lo cual pudo influir en la tendencia de los intercambios comerciales, destacado anteriormente. En este caso, las exportaciones sufren su caída más importante llegando a descender un 27%. Las relaciones comerciales experimentan el último descenso del periodo durante los años 2019 y 2020 coincidiendo con la pandemia del Covid-19. Por último, destacar el repunte de los flujos comerciales en el año 2021 después de haber sufrido un largo periodo de descenso.

**GRÁFICO 5.3.- Variación porcentual de los flujos comerciales africanos entre 2003-2021 (precios constantes)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

Como hemos podido observar en los gráficos analizados, las relaciones comerciales de los estados africanos no han crecido de manera notable en el periodo de estudio. De este modo, es importante destacar grandes variaciones en las exportaciones y en las importaciones, habituales de economías emergentes con un comercio exterior en desarrollo. Ambos flujos comerciales evolucionan de manera similar, destacando un comportamiento más estable de las importaciones en comparación con las exportaciones.

Parece que se puede percibir una gran sensibilidad de ambos flujos comerciales a las variaciones de precios del petróleo y otros productos básicos, especialmente por parte de las exportaciones. A continuación, se ha considerado el estudio más concreto, a nivel desagregado de las exportaciones e importaciones.

## **5.2. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS EXPORTACIONES AFRICANAS**

Con el fin de completar el análisis, en los siguientes apartados se lleva a cabo un estudio desagregado de las exportaciones e importaciones africanas, comenzando por las exportaciones. En primer lugar, se realiza un análisis de la distribución geográfica de las exportaciones para conocer su destino. Como se ha percibido en el estudio agregado de las relaciones comerciales africanas, se puede apreciar una gran sensibilidad a la variación del precio de productos como el petróleo y otros productos básicos. En segundo lugar, nos centraremos en el estudio de los productos con mayor peso y relevancia en las exportaciones africanas, dividiéndolo por Secciones y Capítulos. Para realizar el análisis se ha extraído la información de la base de datos UN Comtrade en los dos casos.

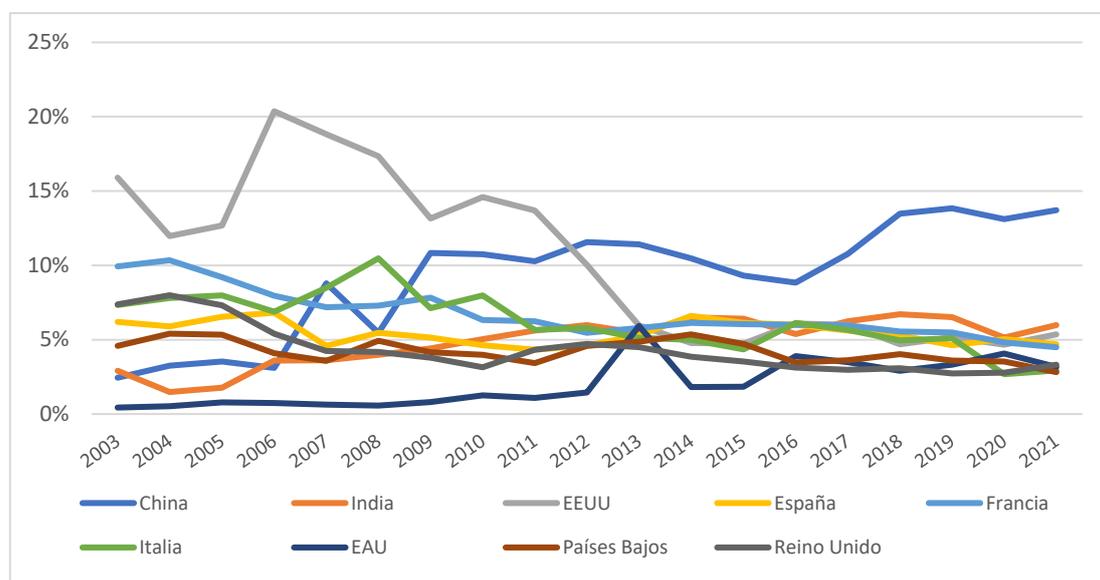
### **5.2.1. Análisis de la distribución geográfica de las exportaciones africanas**

Para la realización del análisis geográfico de las exportaciones se han seleccionado los nueve países con mayor relevancia en el periodo 2003-2021 y se ha examinado su evolución. Debido a que estos países representan de media alrededor del 50% del total de las exportaciones, el resto de los socios tiene un peso unitario irrelevante para el estudio y por ello, no se ha considerado la representación gráfica de más países.

Como se observa en el gráfico 5.4., representación gráfica de la tabla 5.4. del anexo, se ha experimentado un relevo en el destino de las exportaciones africanas. Al principio del periodo, los países que más importaban de los estados africanos eran Estados Unidos (16%), Francia (10%), Reino Unido (7%), Italia (7%) y España (6%), todos ellos países occidentales. Sin embargo, desde el año 2006, China ha comenzado a tener gran peso, situándose por delante de Francia e Italia en 2007 y siendo destino del 9% de las exportaciones. De este modo, se puede percibir que el ascenso progresivo de China e India ha provocado la pérdida de relevancia de Estados Unidos, Francia, y de otros socios occidentales como Reino Unido o Italia, destacando como punto de inflexión el año 2012. Al final del periodo se asientan las posiciones con China e India como principales destinos con un 14% y un 6% de las exportaciones, respectivamente. También, se puede observar

que los nueve países analizados en el gráfico 5.4. llegaron a representar un 60% del total de las exportaciones en los años 2007 y 2008. Sin embargo, al final del periodo se percibe un descenso hasta el 46%, lo que nos muestra una diversificación de las exportaciones africanas hacia otros destinos. Finalmente, destacar la situación de constancia de España, siendo el único socio occidental que consigue mantener unas importaciones alrededor del 5% de media durante todo el periodo, probablemente por su gran relación comercial con los países del Norte de África.

**GRÁFICO 5.4.- Evolución del peso de los países receptores de exportaciones africanas sobre el total de las exportaciones, países seleccionados (2003-2021)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

### 5.2.2. Análisis por productos de las exportaciones africanas

En segundo lugar, se lleva a cabo un estudio más concreto de las exportaciones para determinar que productos tienen más peso en las mismas. Para ello, se ha decidido acotar el periodo y analizar los últimos diez años, desde 2011 hasta 2021. Existen varios sistemas para la clasificación de mercancías, pero en este análisis se va a utilizar la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI), como se ha avanzado en la metodología. Este sistema agrupa las mercancías según su nivel de fabricación o transformación, lo cual es más valioso para nuestro estudio en comparación con el Sistema Armonizado, que las agrupa según su composición (Australian Bureau of Statistics, 2015). En este caso, se ha utilizado su revisión cuarta, la cual se divide en cinco

niveles de desagregación, de los cuales se van a emplear solamente dos: Secciones (desagregación a un dígito), en Capítulos (desagregación a dos dígitos). La reducción del periodo, como se vio en la metodología, se debe principalmente a la gran longitud del periodo 2003-2021, que dificultaba un análisis en detalle de la distribución por productos de las exportaciones, lo que es el objeto de estudio en este apartado. En este caso, el empleo de la revisión cuarta de la CUCI no supone ninguna limitación, ya que ofrece datos posteriores a 2007.

**CUADRO 5.1.- Secciones CUCI Revisión 4**

<b>Secciones</b>	<b>CUCI Revisión 4</b>
0	Alimentos y animales vivos
1	Bebidas y tabaco
2	Materias primas no comestibles, excepto combustibles
3	Combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados
4	Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal
5	Productos químicos y afines
6	Productos manufacturados clasificados según el material
7	Maquinaria y equipo de transporte
8	Artículos manufacturados diversos
9	Mercancías y operaciones no clasificadas en otra parte de la CUCI

*Fuente: United Nations. Department of Economic and Social Affairs (2006)*

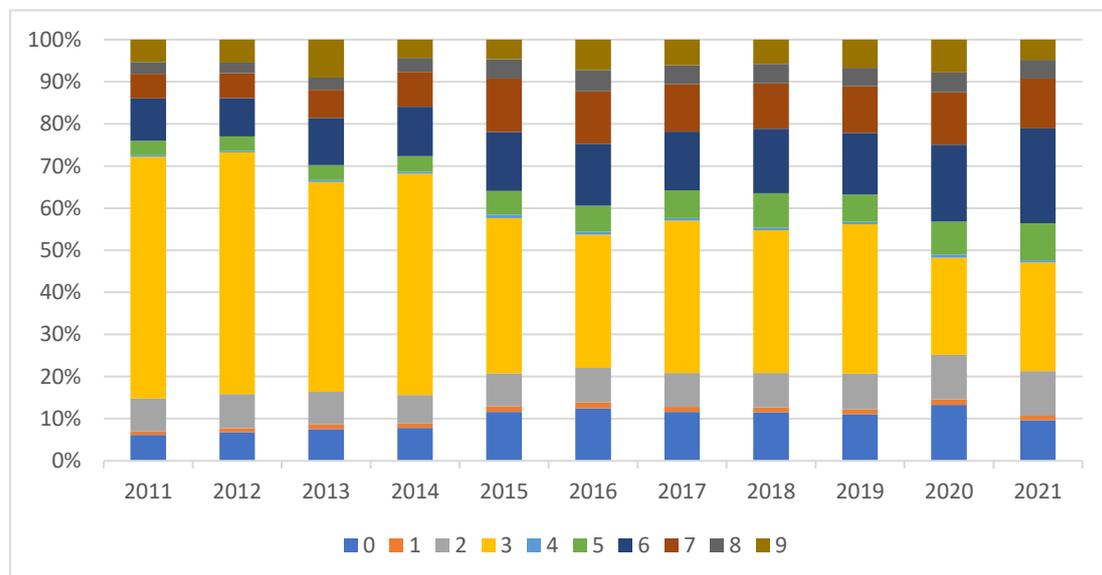
#### 5.2.2.1. Análisis desagregado por Secciones

En este apartado, se desarrolla el análisis de las exportaciones por Secciones, es decir, a un dígito. Las Secciones que se van a estudiar vienen definidas el cuadro 5.1. anteriormente expuesto y se va a observar su evolución durante el periodo 2011-2021.

La elaboración del estudio se puede ver en la tabla 5.5. del anexo y su representación visual en el gráfico 5.5., a continuación. En este gráfico se muestra la representación de todas las Secciones y su peso en las exportaciones internacionales africanas. De manera general, cabe destacar la importancia de las Secciones 3, 6, 7, 0 y 2, las cuales acumulan

el 80% del total. Si nos fijamos en orden cronológico, observamos que la Sección 3 representaba más del 50% del total de las exportaciones hasta el 2015. Sin embargo, ha tenido una evolución decreciente hasta llegar a representar un 26% en 2021, aunque sigue siendo la Sección con mayor peso. En el caso opuesto, percibimos que la Sección 6, que en 2019 sólo representaba un 9%, en 2021 ha pasado a suponer el 23% de las exportaciones. De manera similar, la Sección 7 crece de un 5% en 2019 a un 12% en 2021. Por otro lado, las Secciones 0 y 2 crecen de manera más discreta, no obstante, en el año 2021 superan la barrera del 10%. Por último, cabe destacar que la Sección 5 experimenta un incremento de cerca del 200% en la totalidad del periodo, aunque continua sin representar más del 10% del total. Por lo tanto, una de las posibilidades que se podría pensar es una diversificación de las exportaciones africanas, pasando de un modelo basado en el comercio de combustibles, que se reduce a la mitad en el periodo estudiado, a un modelo más industrializado con mayor peso en la manufactura y la maquinaria, los cuales duplican su relevancia. Sin embargo, para confirmar esta hipótesis se deberá estudiar la composición de algunas Secciones determinadas.

**GRÁFICO 5.5.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

### 5.2.2.2. Análisis desagregado por Capítulos

Una vez observadas las Secciones con mayor relevancia en las exportaciones internacionales africanas, se va a llevar a cabo un estudio de los Capítulos con más peso dentro de estas mismas Secciones. El análisis a dos dígitos, se va a llevar a cabo bajo los Capítulos definidos en el cuadro 5.2. y se va a centrar en la Sección 6. En primer lugar, se debe especificar que no se ha considerado analizar la Sección 3 debido a su reducida desagregación donde el petróleo, productos afines al petróleo y el gas natural abarcan casi la totalidad de la Sección. En el caso de la Sección 6, se percibe un gran crecimiento en los últimos años del periodo y, además, es una Sección con un nombre (productos manufacturados clasificados según material) que nos puede llevar a creer que está formada solamente por productos manufacturados. Como se puede observar en el cuadro 5.2., los Capítulos referidos a materias primas también conforman la Sección 6 y tienen gran importancia. Por ello, se ha considerado su estudio.

**CUADRO 5.2.- Capítulos de la Sección 6 CUCI Revisión 4**

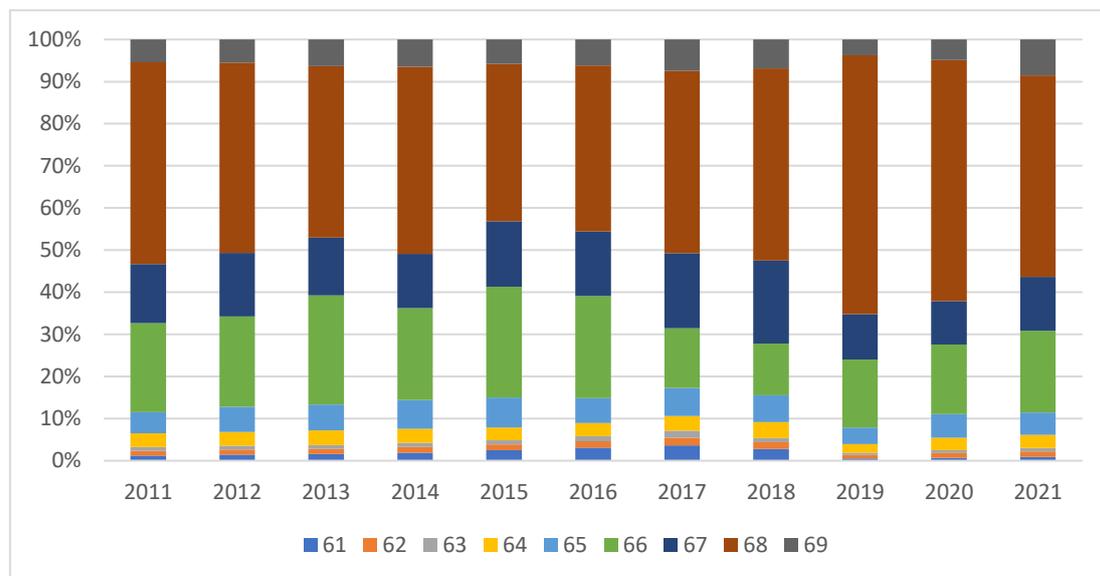
Capítulos	CUCI Revisión 4
61	Cuero, manufacturas de cuero, n.e.p. y peletería curtida
62	Manufacturas de caucho, n.e.p.
63	Manufacturas de corcho y madera (excepto muebles)
64	Papel, cartón y manufacturas de pasta de celulosa, de papel o de cartón
65	Hilados, tejidos, artículos confeccionados, n.e.p., y productos afines
66	Manufacturas de minerales no metálicos, n.e.p.
67	Hierro y acero
68	Metales no ferrosos
69	Fabricación de metales, n.e.p.

*Fuente: United Nations. Department of Economic and Social Affairs (2006)*

Como vimos anteriormente, este apartado se centra exclusivamente en la Sección 6, cuyo análisis se puede encontrar en la tabla 5.6. del anexo y su representación en el gráfico 5.6. De manera sostenida en el periodo, el Capítulo 68 (metales no ferrosos) predomina las

exportaciones de la Sección llegando a representar hasta el 61% del total en 2019. Los Capítulos 66 y 67 conforman con el 68 los tres Capítulos con mayor peso dentro de la Sección. Por último, destacar que la variación más notable la experimenta el Capítulo 69 creciendo un 59% en el periodo.

**GRÁFICO 5.6.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Capítulos de la Sección 6 en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

Lo que se puede deducir de este análisis desagregado de las exportaciones es un claro predominio de las materias primas en todo el periodo de estudio. Si bien se ha experimentado un grado de diversificación gracias a la reducción de la Sección 3 (combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados), la Sección 6 (productos manufacturados clasificados según material) ha aumentado considerablemente, sobre todo la exportación de materias primas como el Capítulo 68 (metales no ferrosos). No obstante, se percibe un avance en la industrialización de la región con un crecimiento de la Sección 7 (maquinaria y equipo de transporte) y de la Sección 5 (productos químicos y afines).

### **5.3. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS IMPORTACIONES AFRICANAS**

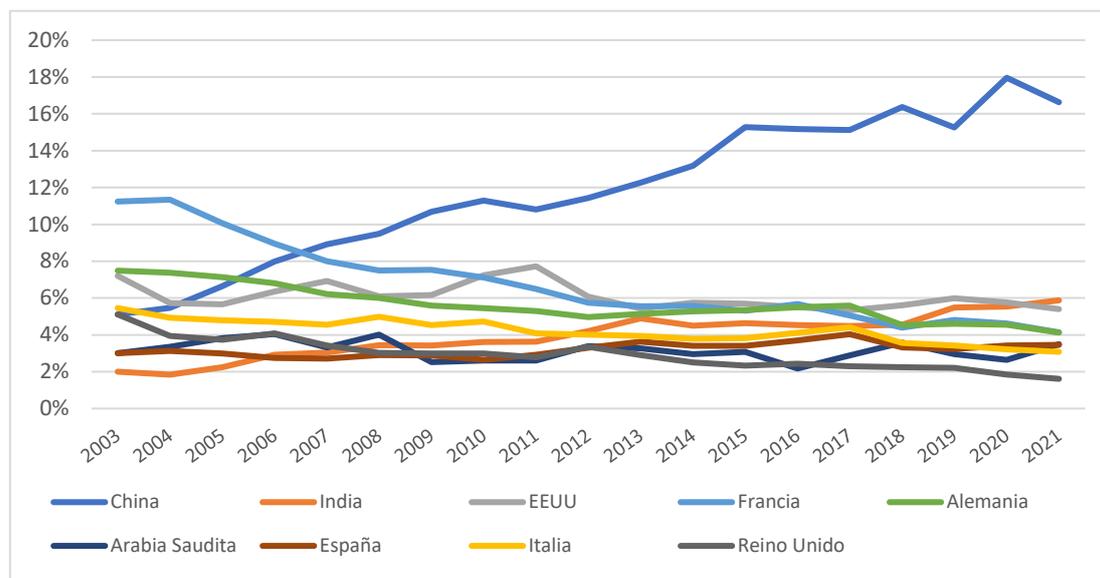
En segundo lugar, se ha llevado a cabo el estudio de las importaciones africanas. Este análisis se ha desarrollado de forma análoga al de las exportaciones, visto en el apartado anterior.

#### **5.3.1. Análisis de la distribución geográfica de las importaciones africanas**

Como en el análisis de las exportaciones, se han seleccionado los nueve países con mayor relevancia en el periodo 2003-2021 y se ha examinado su evolución. Debido a que estos países representan de media alrededor del 50% del total de las exportaciones, el resto de los socios tiene un peso unitario irrelevante para el estudio y por ello, no se ha considerado la representación gráfica de más países.

Los resultados los podemos observar en el gráfico 5.7., construido desde los datos de la tabla 5.7. del anexo. De forma similar a lo abordado en las exportaciones, se ha experimentado un relevo de los socios comerciales con mayor peso. Al comienzo del periodo, los socios occidentales (Francia, Alemania y Estados Unidos) eran los principales proveedores del continente. No obstante, en el año 2007 China se posicionó como socio hegemónico. La caída de Francia, el socio con mayor peso en el año 2003, es uno de los puntos más destacables del periodo. Éste pasa de representar un 11% en el año 2003 hasta situarse en un 4% en el año 2021, como cuarto exportador con más relevancia. Al mismo tiempo, el descenso de Francia y Alemania viene acompañado de un gran crecimiento de las potencias asiáticas de China e India. Por último, percibimos un pequeño descenso de Estados Unidos, aunque se mantiene como tercer socio principal. Al contrario que sucedía en las exportaciones, los nueve países analizados en el gráfico 5.7. mantienen un 50% del total de las importaciones africanas durante todo el periodo.

**GRÁFICO 5.7.- Evolución del peso de los países exportadores hacia el continente africano sobre el total de las importaciones, países seleccionados (2003-2021)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

### 5.3.2. Análisis por productos de las importaciones africanas

En segundo lugar, se ha creído conveniente estudiar que productos tienen más peso en las importaciones internacionales africanas. Para ello, se va a centrar el análisis en el periodo 2011-2021, como ya vimos en las exportaciones. Del mismo modo, la clasificación de mercancías se hará mediante el sistema CUCI.

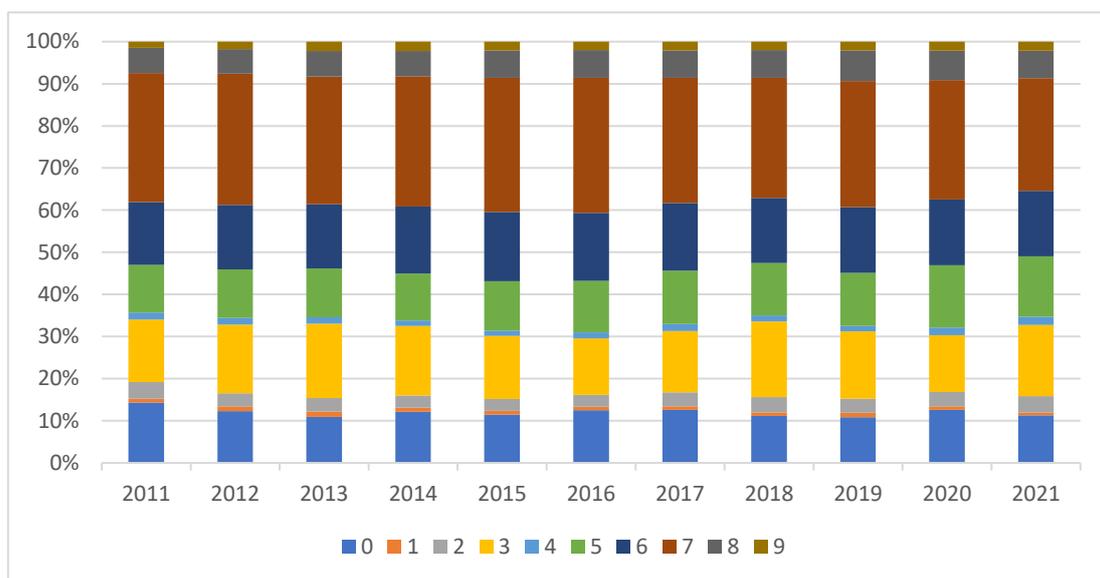
#### 5.3.2.1. Análisis desagregado por Secciones

A continuación, se desarrolla el análisis desagregado por Secciones, es decir, a un dígito. Todas las Secciones vienen definidas en el cuadro 5.1. y se analiza su evolución durante el periodo 2011-2021, del mismo modo que en el apartado de las exportaciones.

El estudio de las Secciones se expone en la tabla 5.8. del anexo y se ha llevado a cabo su representación en el gráfico 5.8. Podemos percibir que las importaciones se concentran en las Secciones 3 (combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados), 6 (productos manufacturados clasificados según el material) y 7 (maquinaria y equipos de transporte) durante todo el periodo, con una importancia menor de las Secciones 0 (alimentos) y 5 (productos químicos). De manera general, no se experimenta una variación notable en las diferentes Secciones, manteniéndose constantes durante todo el periodo. Destaca el descenso de la Sección 7, que desde su máximo en 2016 (32%) ha

caído cinco puntos hasta el 27% en 2021. Aun así, la Sección 7 se posiciona con el mayor peso entre las importaciones. Otro de los descensos más relevantes del periodo es el de la Sección 0, que desciende del 14% hasta el 11%. Sin embargo, podemos percibir que la Sección 0 es la más variable sin una tendencia observable. Por último, el gráfico nos muestra que el aumento más destacado se centra en la Sección 5 que crece un 27% en el periodo.

**GRÁFICO 5.8.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

### 5.3.2.2. Análisis desagregado por Capítulos

Una vez analizadas las importaciones según sus Secciones más importantes, se observa que la Sección siete predomina representando cerca de un tercio del total. En este caso, se va a llevar a cabo un estudio a dos dígitos, por Capítulos, de la Sección 7 desglosada en el cuadro 5.3.

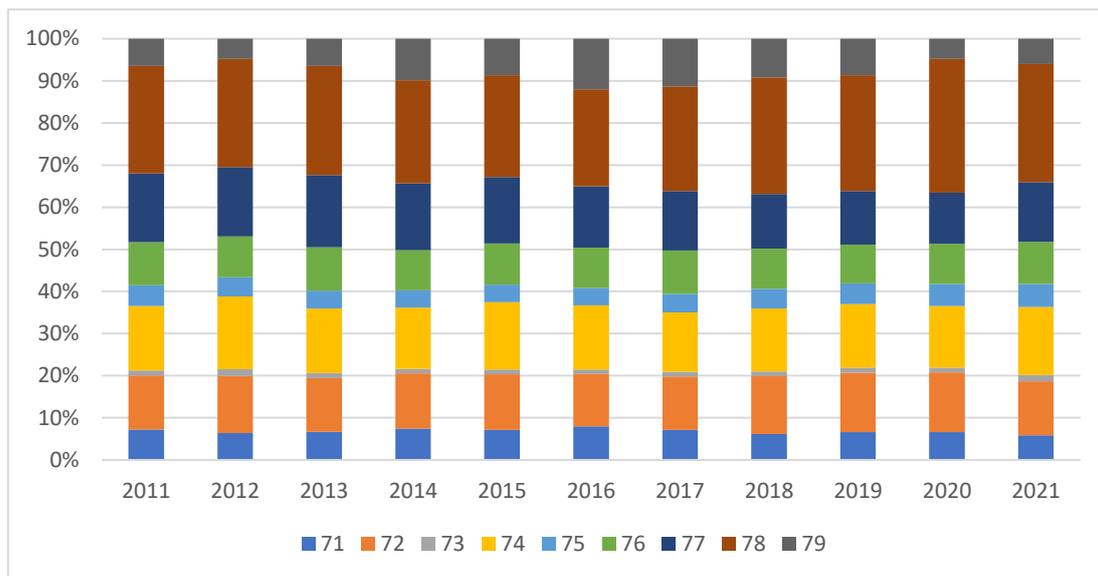
**CUADRO 5.3.- Capítulos de la Sección 7 CUCI Revisión 4**

<b>Capítulos</b>	<b>CUCI Revisión 4</b>
71	Maquinaria y equipos de generación de energía
72	Maquinaria especializada para determinadas industrias
73	Maquinaria metalúrgica
74	Maquinaria y equipo industrial en general, n.e.p., y sus partes, n.e.p.
75	Máquinas de oficina y máquinas automáticas de tratamiento de datos
76	Aparatos y material de telecomunicación y de grabación y reproducción de sonido
77	Máquinas, aparatos y material eléctrico, n.e.p., y sus partes eléctricas (incluidos los equivalentes no eléctricos, n.e.p., de material eléctrico de uso doméstico)
78	Vehículos de carretera (incluidos aerodeslizadores)
79	Otros equipos de transporte

*Fuente: United Nations. Department of Economic and Social Affairs (2006)*

Una vez definidos los Capítulos a estudiar, se ha obtenido la tabla 5.9. del anexo, representada gráficamente en el gráfico 5.9. Como podemos observar, la Sección 7 se distribuye de manera equilibrada, donde el Capítulo 78 destaca como el más relevante. Durante todo el periodo, la distribución se mantiene sin ninguna variación importante. Podemos destacar el año 2016, donde el Capítulo 79 (12%) se vio beneficiado de un descenso en el Capítulo 78 (23%). Este crecimiento no se mantuvo en el resto del periodo y cayó hasta un 6% en el 2021. De manera general, los principales cuatro Capítulos se mantienen desde el principio del periodo y representan alrededor de un 70% del total.

**GRÁFICO 5.9.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Capítulos de la Sección 7 en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

En definitiva, el análisis desagregado de las importaciones africanas no nos muestra cambios notables en el periodo. Predomina la importación de maquinaria y equipos de transporte (Sección 7) con una importante participación de los vehículos de carretera (Capítulo 78). No obstante, otras secciones como la Sección 0 (alimentos) contribuyen con un porcentaje de más de un 10%, mostrando la importancia de la seguridad alimentaria destacada en la primera parte de este estudio.

## 6. COMERCIO INTRACONTINENTAL AFRICANO

Uno de los factores clave que han de abordarse en el contexto del AfCFTA, y que se ha subrayado durante todo el proyecto, es el comercio intraafricano. Por ello, se ha considerado valioso llevar a cabo un análisis más concreto sobre el comercio intrarregional africano. Este apartado se desarrolla de manera más reducida al estudio llevado a cabo en el capítulo anterior. Se consideran las relaciones comerciales de los estados africanos, pero con la diferencia de que su destino y su origen se acotan a otros países del continente. En este caso, nos centraremos en el peso que tiene el comercio intrarregional en comparación con el comercio exterior de cada uno de los países para conocer su situación y evolución en el mismo periodo definido anteriormente (2003-

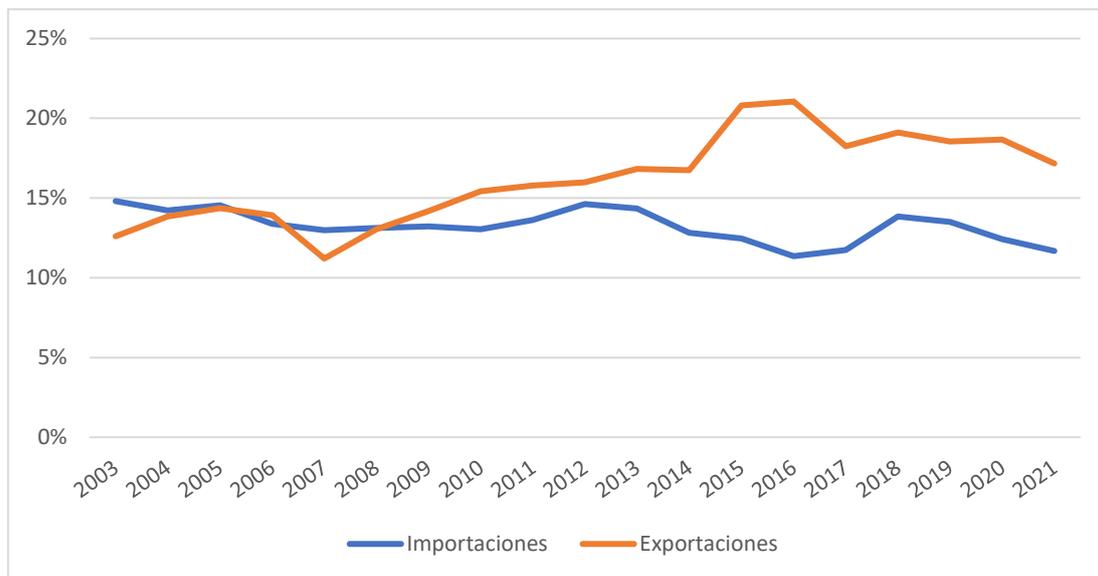
2021). Este paso puede ser importante para determinar el futuro impacto que puede tener el AfCFTA en las economías y en el comercio intracontinental africano.

### **6.1. ANÁLISIS AGREGADO DE LAS RELACIONES COMERCIALES INTRAAFRICANAS**

En primer lugar, se ha considerado el estudio del peso de las relaciones comerciales intraafricanas en comparación con el comercio exterior de cada país con el objetivo de determinar el estado y la evolución de su relevancia. En este sentido, se ha llevado a cabo la extracción en la base de datos UN Comtrade de las exportaciones e importaciones de los países africanos hacia otros estados del continente durante el periodo 2003-2021.

La elaboración del estudio se puede observar en la tabla 6.1. del anexo, representada en el gráfico 6.1. De manera general, el gráfico nos muestra que ambos flujos comerciales evolucionan de forma inversa. La relevancia de las exportaciones intrarregionales experimenta un crecimiento durante el periodo con un máximo en los años 2015 y 2016 del 21%, es decir, un quinto de las exportaciones tenía como destino el continente africano. Sin embargo, el peso de las importaciones intraafricanas sufre una caída continuada alcanzando un mínimo del 11% en 2016. En este sentido, podemos percibir una gran diferencia entre la relevancia que jugaban las exportaciones en comparación con las importaciones intrarregionales entre los años 2014 y 2016, donde las exportaciones alcanzaban su máximo, mientras que las importaciones su mínimo. Si nos fijamos, en ese periodo se experimentó un descenso importante de las exportaciones, como vimos en el gráfico 5.2., pero las exportaciones intrarregionales no cayeron de la misma manera y por ello aumento su relevancia. En cambio, las importaciones sufren el efecto contrario, al descender en menor medida que las exportaciones internacionales, la relevancia de las importaciones intrarregionales sufre un descenso. Por último, destacar que la importancia del comercio intrarregional es constante y no sufre grandes variaciones a lo largo del periodo. Sin embargo, sí se puede percibir un aumento de la relevancia de las exportaciones intraafricanas en mayor medida que las importaciones.

**GRÁFICO 6.1.- Proporción del comercio intraafricano sobre el comercio exterior de los países africanos (precios constantes)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

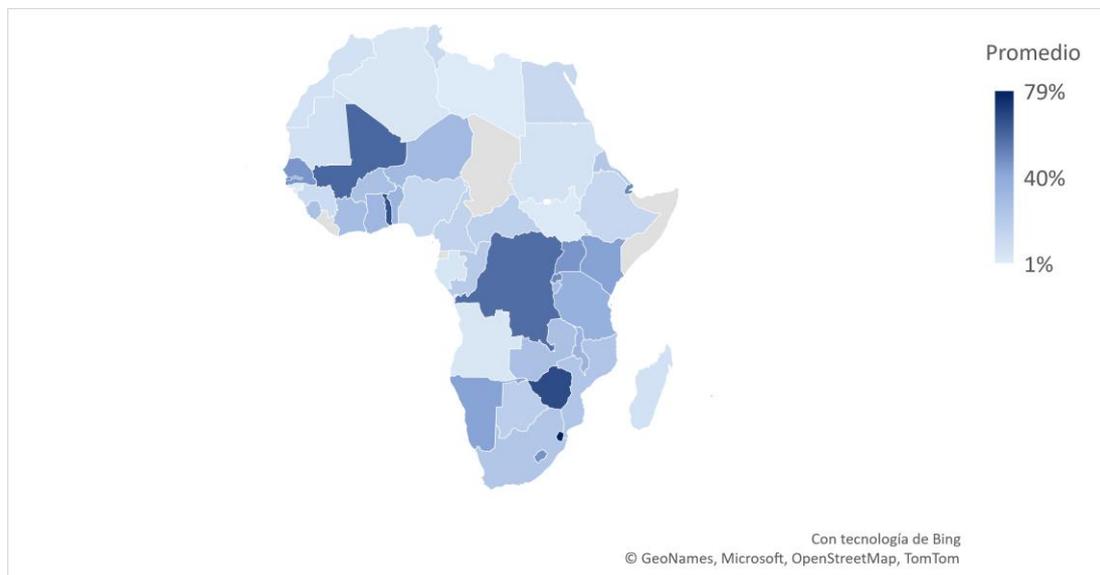
## 6.2. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS EXPORTACIONES INTRACONTINENTALES

En la segunda parte del análisis de las relaciones intracontinentales africanas, se va a llevar a cabo un estudio más específico de las exportaciones. En este caso, se desarrolla un análisis de la actividad intrarregional de los países africanos en comparación con sus relaciones comerciales exteriores durante el periodo 2003-2021 para comprender el comportamiento de las relaciones comerciales intrarregionales en el continente africano.

En el gráfico 6.2. podemos observar la relevancia de las exportaciones intraafricanas para los países del continente en comparación con sus exportaciones totales, media durante el periodo. Con el fin de poder estudiar la evolución de esta comparación a lo largo del periodo se ha elaborado la tabla 6.2. del anexo. Como nos muestra el estudio, destaca Eswatini que exporta de media cerca del 80% del total de sus exportaciones a países dentro del continente africano. Según se ha podido analizar y como se observa en el gráfico, este comportamiento es habitual en los países sin salida al mar, que están obligados a cruzar por lo menos una frontera para poder exportar fuera del continente. En este caso, también se situarían países como Zimbabwe (67%), Malí (59%), Rwanda (49%), Lesotho (47%) o Uganda (46%). En el caso contrario, se encuentran los países

con carácter insular, a los cuales les resulta semejante exportar al continente como fuera de él. Este tipo de países se pueden observar en la tabla 6.2. del anexo, debido a que las limitaciones del gráfico 6.2. sólo permiten visualizar Madagascar por su gran tamaño. Se puede percibir que, a excepción de Mauricio, donde las exportaciones intracontinentales suponen un 17% del total, los demás estados insulares apenas exportan al continente. Otros casos que podemos observar son los países con altas relaciones comerciales con socios fuera del continente como es el caso de los países situados en el Norte de África, los cuales cuentan con grandes beneficios comerciales con Europa, como se vio en la primera parte del estudio. En este sentido, el comercio intrarregional es prácticamente irrelevante para estados como Egipto (12%), Argelia (4%) o Marruecos (7%). Por último, destacar que de manera general la importancia del comercio intrarregional es mayor en los países del sur y oeste continental, los cuales tienen una mayor integración regional, como se subrayó en el capítulo tres.

**GRÁFICO 6.2.- Relevancia de las exportaciones intraafricanas con respecto a las exportaciones totales en África, media en el periodo 2003-2021**



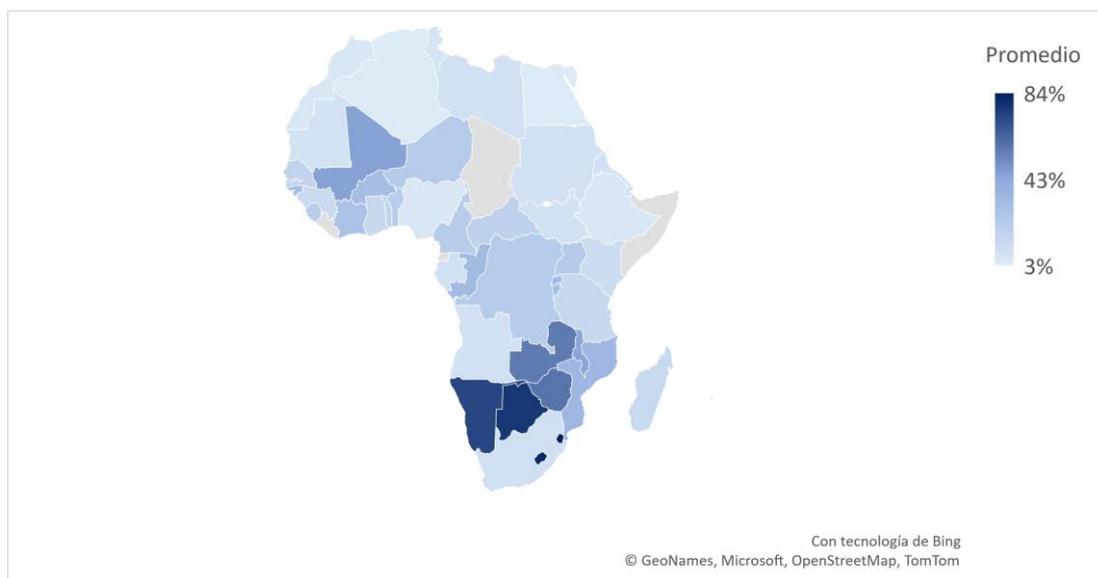
*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

### **6.3. ANÁLISIS DESAGREGADO DE LAS IMPORTACIONES INTRACONTINENTALES**

De manera análoga al estudio desagregado realizado en las exportaciones, se lleva a cabo el análisis de las importaciones.

El gráfico 6.3. nos muestra la relevancia que tienen las importaciones intrarregionales para los países del continente en comparación con las importaciones totales, media durante el periodo 2003-2021. Del mismo modo que se estudiaba en el apartado anterior, en la tabla 6.3. del anexo se podrán encontrar desglosados los datos del estudio. El análisis del peso de las importaciones intrarregionales es semejante al realizado en las exportaciones, aunque se perciben varias diferencias notables. El gráfico nos muestra que las importaciones intraafricanas van a tener un mayor peso en los países interiores como se veía en las exportaciones. Aquí encontramos estados como Lesoto (81%), Botswana (77%) o Zimbabwe (59%). En el caso contrario, países de carácter insular tendrán una menor relación comercial con el continente. Sin embargo, podemos observar que de media la relación de las importaciones intraafricanas sobre las importaciones totales es algo mayor que en el caso de las exportaciones. Al no poder visualizar los países insulares en el gráfico 6.3., a excepción de Madagascar, su evolución se puede encontrar en la tabla 6.3. del anexo. Asimismo, países con fuertes relaciones económicas con el exterior del continente, como los países del Norte de África, importan más del exterior que de los socios africanos. Este es el caso de Marruecos (5%) o de Argelia y Egipto, ambos con un peso de las importaciones intraafricanas de un 3%. De manera general, se puede observar que los países situados en el entorno de Sudáfrica son los países donde las importaciones intrarregionales tienen más fuerza, posiblemente debido sus importaciones tienen origen en Sudáfrica. A diferencia de lo que sucedía en las exportaciones, las importaciones intrarregionales no tienen tanta relevancia en el oeste africano, aunque sigue siendo una de las zonas donde mayor peso tienen.

**GRÁFICO 6.3.- Relevancia de las importaciones intraafricanas con respecto a las importaciones totales en África, media en el periodo 2003-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

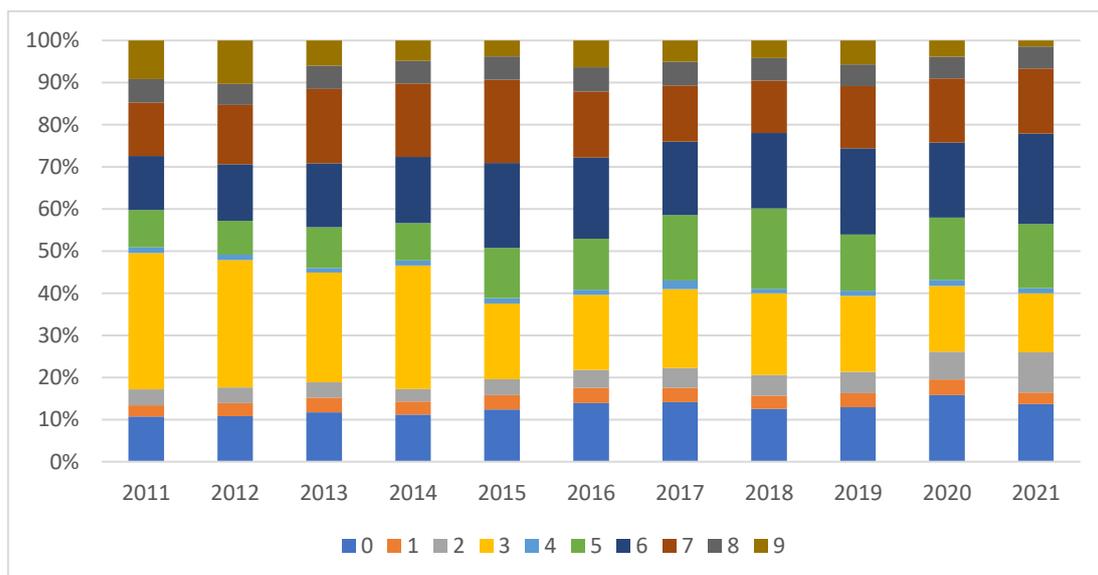
**6.4. ANÁLISIS DESAGREGADO DEL COMERCIO INTRACONTINENTAL POR SECCIONES**

Al tratarse de comercio intrarregional, los productos intercambiados deberían ser idénticos sin importar si son exportados o importados. Sin embargo, esto no sucede debido al efecto de los “datos espejo” (World Bank, 2010). Este concepto nos indica que el país importador puede registrar los productos en una categoría diferente a la del país exportador, así como valorarlos de manera dispar. En este caso, aunque se entienda que se pueden encontrar diferencias en el análisis desagregado por productos dependiendo si se extraen los datos del importador o del exportador, no se ha decidido realizar un análisis separado en este apartado. Se ha considerado que las diferencias que se pueden encontrar no son lo suficientemente importantes como para llevar a cabo un estudio de los productos exportados y otro de los productos importados. Por ello, se desarrolla un análisis conjunto de las exportaciones e importaciones intrarregionales africanas, tomando de referencia la extracción de los datos desagregados de las exportaciones. De la misma manera que se realizó en el capítulo cinco, se van a estudiar los productos, clasificados por Secciones según el sistema CUCI, las cuales se pueden encontrar en el cuadro 5.1. El periodo se ha acotado a los años 2011-2021 debido a la gran longitud del periodo general (2003-2021), que dificultaba la realización de un análisis concreto y específico de la distribución por

productos del comercio intrarregional, lo cual es objeto de estudio en este apartado. En este sentido, el empleo de la revisión cuarta del sistema CUCI que aporta datos desde 2007 no supone ninguna limitación, como se ha especificado en la metodología y en el capítulo anterior.

La elaboración del estudio se puede encontrar en la tabla 6.4. del anexo y ha sido representada en el gráfico 6.4. a continuación. Como podemos observar, el comercio intrarregional está muy diversificado en todo el periodo. En este sentido, las Secciones 7 (maquinaria y equipos de transporte), 5 (productos químicos y afines), 3 (combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados) y 0 (alimentos y animales vivos) representan un 15% cada una. Aunque no se percibe ninguna Sección que predomine ampliamente, al final del periodo, la Sección 6 (productos manufacturados según el material) acumula un 21% del total. Cabe destacar la constante caída de la Sección 3, que desciende un 57% desde el inicio del periodo donde representaba un 32%. Por otro lado, una de las Secciones que más crece en el periodo es la Sección 5, aumentando un 71% pasando de significar el 9% de las exportaciones en 2011 a representar un 15% en 2021. Por último, destacar el importante descenso de un 85% de la Sección 9 (mercancías y operaciones no clasificadas en otra parte del CUCI) y el considerable aumento en un 153% de la Sección 2 (materias primas no comestibles, excepto combustibles).

**GRÁFICO 6.4.- Evolución de la distribución del comercio intracontinental africano por Secciones en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

Una vez observadas las Secciones más relevantes en el comercio intrarregional africano, podemos percibir unas relaciones muy diversificadas con un alto porcentaje de materias primas que se ha ido reduciendo durante el periodo de estudio. Por tanto, cabe destacar el incremento de relevancia de Secciones con mayor valor añadido como la Sección 7 (maquinaria y equipos de transporte) y la Sección 5 (productos químicos y afines). Por otro lado, y como se destacó en el capítulo cinco, la Sección 0 (alimentos) juega un papel importante en el aspecto de la seguridad alimentaria de muchos países del continente representando un 14% al final del periodo. En este caso, no se ha considerado un análisis más concreto, por Capítulos, ya que ninguna Sección predomina de manera notable.

## **7. PRESENCIA CHINA EN ÁFRICA**

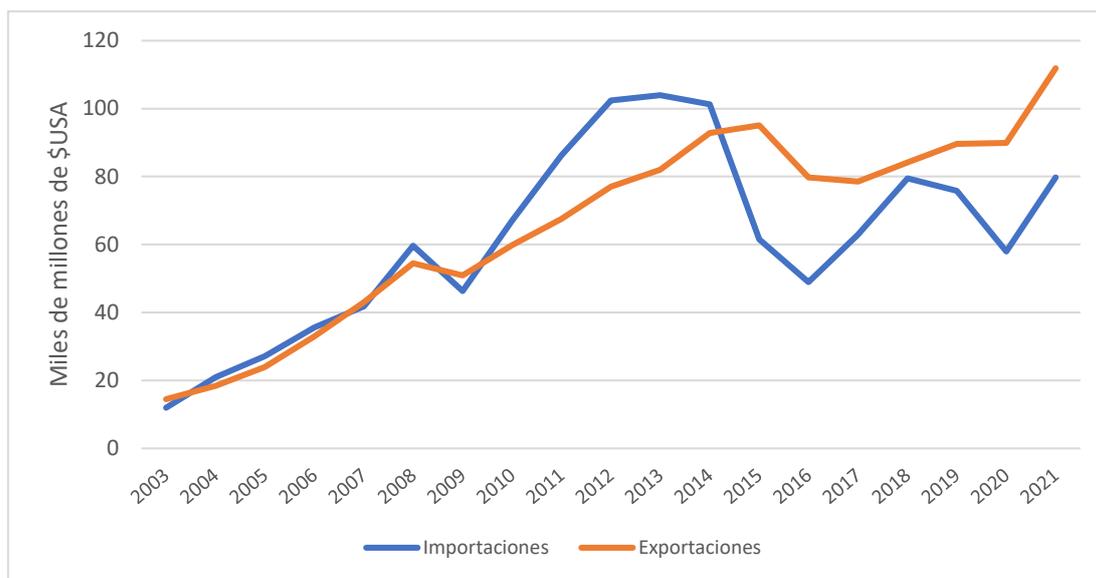
Para finalizar el estudio, es imperativo analizar el papel de China, no sólo de forma teórica, como se vio en la primera parte del trabajo, sino que también es necesario observar la evolución de las relaciones económicas sino-africanas a través de un estudio empírico con datos. Por lo tanto, este capítulo se divide en dos partes: el estudio de las relaciones comerciales y el estudio de los flujos de inversión extranjera directa. En él se va a analizar la presencia china en los diferentes países de África para comprender el papel que juega en su desarrollo. En este caso, y a diferencia de los capítulos anteriores que se enfocaban en África, el estudio se centra en China. Por lo tanto, en las relaciones comerciales, China será entendido como país exportador y África como socio importador, así como en la inversión extranjera directa, que China será entendido como país emisor y África como socio receptor. Este nuevo planteamiento se debe principalmente a la disponibilidad y calidad de los datos encontrados. En este sentido, la China Africa Research Initiative, base datos utilizada para el estudio de la inversión extranjera directa, aporta datos con origen en la administración china. Con el objetivo de seguir un mismo enfoque en todo el capítulo, se ha estimado extender este cambio para el estudio de las relaciones comerciales. También cabe destacar el efecto de los “datos espejo” donde el valor de los flujos comerciales variará según como sean valorados por el exportador o el importador, como ya se apuntó previamente. Se ha considerado que los datos emitidos por la administración china pueden llegar a ser más completos que los emitidos por la totalidad de los estados africanos, atendiendo a las limitaciones de algunos países del continente.

## **7.1. RELACIONES COMERCIALES CON EL CONTINENTE**

En primer lugar, se ha realizado un estudio de las relaciones comerciales, exportaciones e importaciones, entre China y el continente africano. Para ello, se han extraído los datos comerciales de la base de datos UN Comtrade y se han ajustado a precios constantes con el deflactor del PIB con base 2010 de la base de datos de la International Financial Statistics del Fondo Monetario Internacional (2023), como se ha efectuado en los capítulos anteriores. Asimismo, el periodo analizado se comprende entre 2003 y 2021.

Los datos de este estudio se pueden apreciar en la tabla 7.1. del anexo, representada gráficamente a continuación en el gráfico 7.1. Como podemos observar, las exportaciones e importaciones crecen de manera muy significativa durante el periodo estudiado. En concreto, las exportaciones aumentan más de un 650% llegando a un máximo de 111 mil millones de dólares en 2021. Asimismo, las importaciones crecen, aunque de manera un poco más moderada, un 560% con un máximo de 103 mil millones de dólares en 2013. Según muestra el gráfico, las exportaciones mantienen un crecimiento constante de manera general, mientras que las importaciones sufren un descenso importante entre 2014 y 2016. En concreto, podemos percibir cierta similitud entre este análisis y el realizado en el capítulo cinco (mostrado en el gráfico 5.2.), donde las caídas suceden en los mismos periodos, aunque con diferente intensidad. Esto puede darnos a entender una cierta correlación entre China y el continente africano, que se intentará clarificar a lo largo del capítulo.

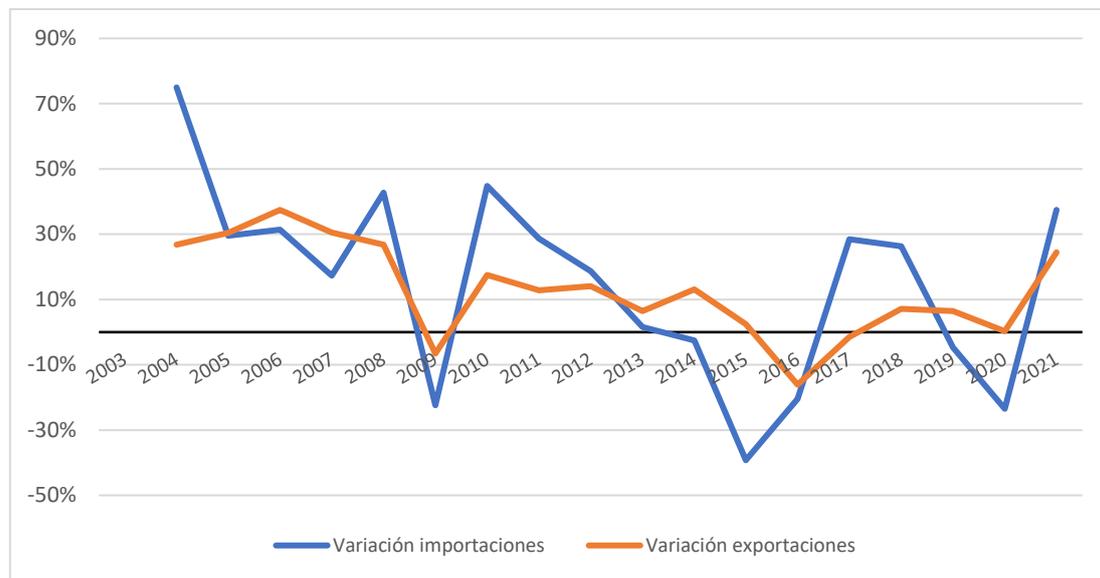
**GRÁFICO 7.1.- Evolución de los flujos comerciales entre China y África en el periodo 2003-2021 (precios constantes)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

Como se ha realizado en los anteriores análisis, el estudio de las variaciones porcentuales de las exportaciones e importaciones es de gran ayuda para comprender como evolucionan los flujos comerciales. Si observamos el gráfico 7.2., el comienzo del periodo se resume en crecimientos muy elevados, derivados de una relación comercial muy débil, mostrada en los gráficos 5.4. y 5.7. En esta etapa se alcanzaron las máximas variaciones porcentuales de las importaciones (75% en 2004) y de las exportaciones (37% en 2006). En el periodo estrictamente posterior, los intercambios comerciales experimentan una gran caída, más pronunciada en las importaciones, posiblemente debido a la crisis mundial entre los años 2008 y 2009. De manera similar al comportamiento visto en las exportaciones e importaciones en el análisis de las relaciones comerciales del continente africano, la caída de precios del petróleo y de los productos básicos pueden ser los causantes de una disminución en el valor de las importaciones y exportaciones chinas entre los años 2014 y 2016. Después de un fuerte repunte en los años posteriores, el último descenso que se observa se da entre los años 2019 y 2020, coincidiendo con la pandemia del Covid-19. Por último, destacar la buena recuperación de los flujos comerciales en el año 2021.

**GRÁFICO 7.2.- Variación porcentual de los flujos comerciales sino-africanos en el periodo 2003-2021 (precios constantes)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

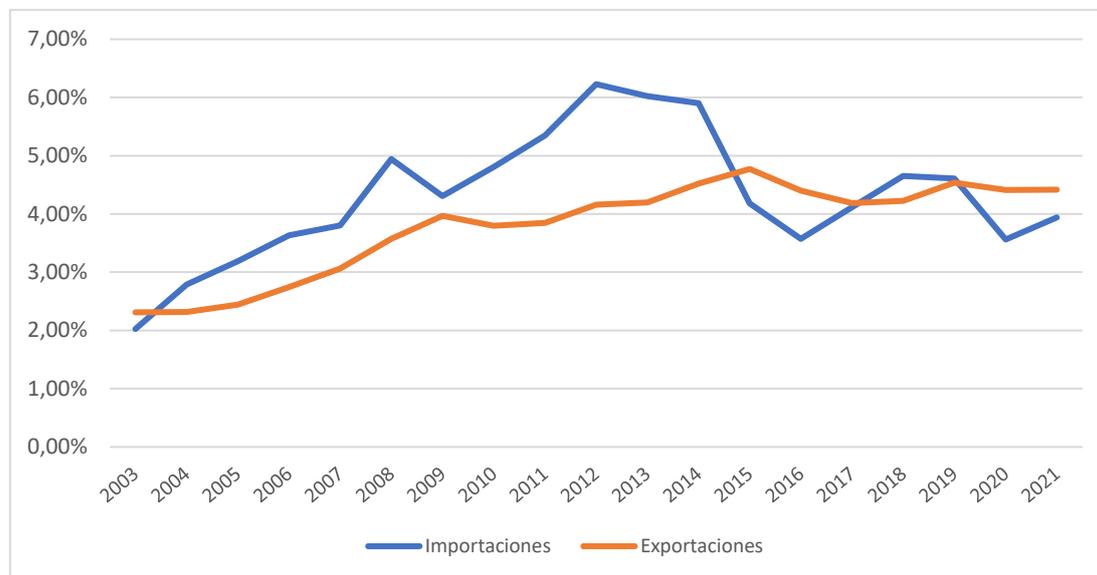
Después de analizar brevemente las relaciones comerciales de manera conjunta, se puede percibir una mayor estabilidad de las exportaciones, que crecen de manera continuada en el periodo, sólo sufriendo pequeños descensos en los momentos de crisis. En cambio, las importaciones son mucho más sensibles y experimentan grandes variaciones a lo largo del periodo. También podemos destacar el gran aumento de la balanza comercial<sup>7</sup> a favor de China, que logra revertir el déficit comercial de los años 2010 a 2014 y alcanzar un superávit de 32 mil millones de dólares al final del periodo.

Para finalizar el análisis agregado, se ha considerado provechoso el estudio de la proporción que representan las relaciones comerciales sino-africanas en relación con el total de las exportaciones e importaciones chinas. Los resultados se muestran en el siguiente gráfico (gráfico 7.3.), donde podemos percibir un incremento de la relevancia del continente africano en las relaciones comerciales de la potencia asiática. Las relaciones sino-africanas ganan importancia en el periodo observado llegando a su máximo en el año 2012, donde las importaciones representaban un 6,23% del total, y en 2015, donde las exportaciones alcanzaban un 4,77%. Sin embargo, ambos flujos

<sup>7</sup> La Balanza Comercial se calcula restando las exportaciones a las importaciones (X-M)

comerciales han perdido relevancia en los últimos años del periodo, siendo más notable la caída de las importaciones, que en el año 2021 no llega al 4% del total.

**GRÁFICO 7.3.- Relevancia de las relaciones comerciales sino-africanas sobre el comercio internacional chino el periodo 2003-2021 (precios constantes)**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

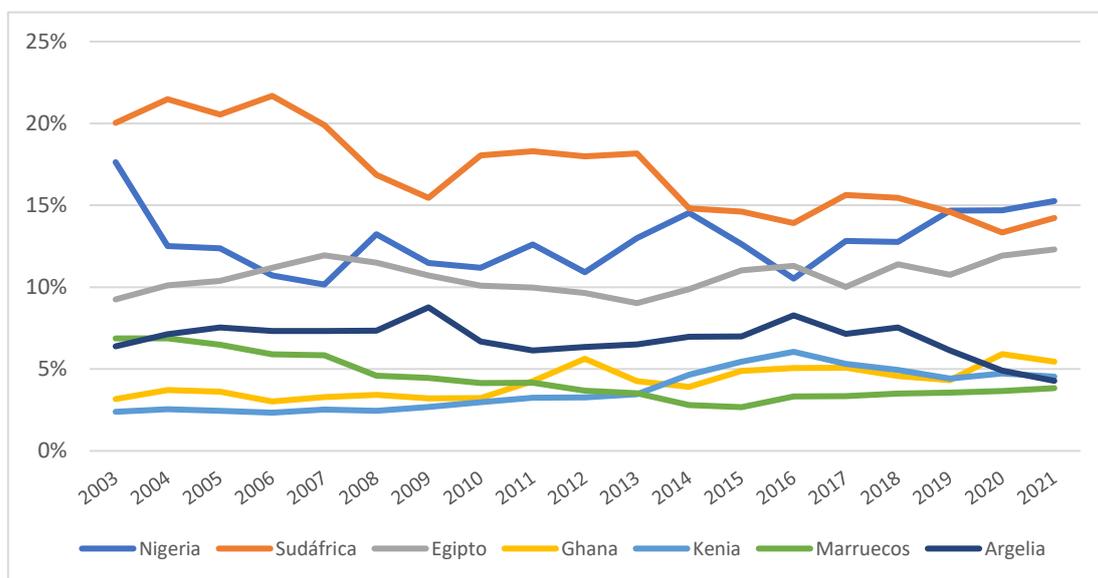
### 7.1.1. Análisis desagregado de las exportaciones chinas con destino África

Continuando con el estudio de las relaciones comerciales sino-africanas, se ha considerado beneficioso realizar un análisis desagregado de las mismas. En este apartado, se lleva a cabo el estudio de las exportaciones en cuanto a su distribución geográfica y los tipos de producto más relevantes. Para desarrollar este estudio se han obtenido los datos de la base de datos UN Comtrade para el periodo 2003-2021, en el caso de la distribución geográfica, y 2011-2021, en el caso de la distribución por productos, acotado de la misma manera que se hizo en los capítulos cinco y seis.

En primer lugar, observamos la evolución de los destinos más relevantes de las exportaciones chinas en el continente africano en el gráfico 7.4. En este caso, se han seleccionado los siete países con mayor relevancia durante el periodo ya que representan un 60% del total de las exportaciones chinas de media: Nigeria, Sudáfrica, Egipto, Ghana, Kenia, Argelia y Marruecos. Como nos muestra el gráfico, tres países (Sudáfrica, Nigeria y Egipto) destacan como los destinos principales en todo el periodo, acumulando más del

40% del total. Sin embargo, han sufrido una pérdida de importancia ya que, al comienzo del periodo, concentraban cerca del 50% de las exportaciones chinas. Entre los tres países, Egipto es el que más crece en el periodo, en cambio, Sudáfrica tiene un descenso continuado cediendo a Nigeria el primer puesto en 2021. Por otro lado, Argelia y Marruecos experimentan una gran pérdida de relevancia como destinos de las exportaciones chinas y dejan paso a países como Ghana y Kenia que crecen de manera constante durante el periodo. Por último, cabe señalar que estos cinco países representaban el 66% de las exportaciones totales al principio del periodo, mientras que en 2021 suponían el 60%.

**GRÁFICO 7.4.- Evolución de la distribución geográfica de las exportaciones chinas hacia África, 2003-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

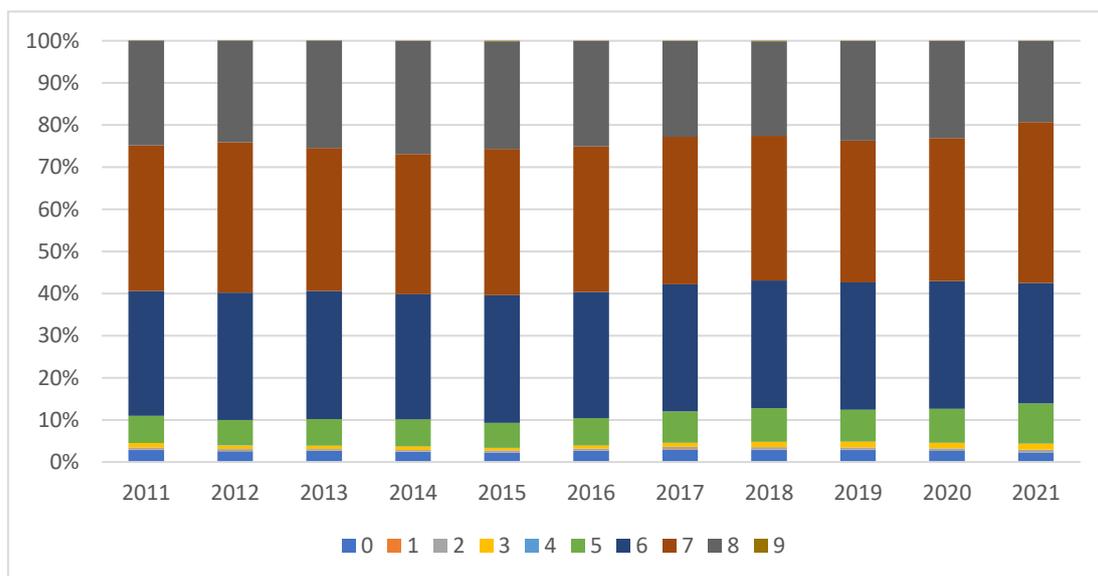
#### 7.1.1.1. Análisis desagregado de las exportaciones por Secciones

Como resultado del análisis agregado, se ha considerado necesario un estudio desagregado de las exportaciones. En este análisis se van a estudiar las Secciones definidas en la clasificación CUCI, que se pueden ver en el cuadro 5.1. expuesto anteriormente, de la misma manera realizada que en los capítulos cinco y seis.

Podemos observar el gráfico 7.5., realizado con los datos obtenidos de la tabla 7.2. del anexo. En este, percibimos un claro predominio de las Secciones 6 (productos

manufacturados clasificados según el material), 7 (maquinaria y equipos de transporte) y 8 (artículos manufacturados diversos) que acumulan cerca del 90% del total de las exportaciones. Durante el periodo, no se encuentran grandes variaciones en la organización de las Secciones, pero cabe destacar el aumento de la Sección 5 (productos químicos y afines) que crece un 50%. Por otro lado, la Sección 8 desciende un 20% en el periodo estudiado, si bien sigue constituyendo la tercera Sección más relevante.

**GRÁFICO 7.5.- Evolución de la distribución de las exportaciones chinas con destino África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

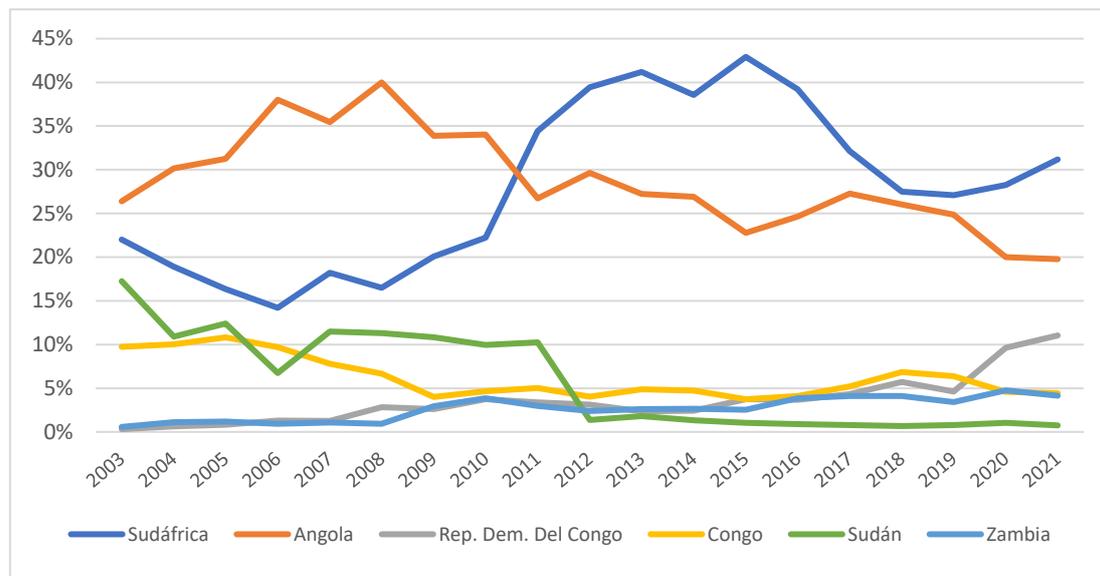
El análisis desagregado por Secciones no nos muestra grandes variaciones durante el periodo con predominio de las Secciones 6, 7 y 8. Por lo tanto, se puede percibir que las exportaciones chinas hacia el continente africano se basan en productos manufacturados y no se percibe gran relevancia en la exportación de materias primas. En este caso, no se ha considerado preciso el análisis por Capítulos de la Sección 7, la más relevante, ya que el estudio muestra grandes similitudes con el realizado en el capítulo cinco sobre esta misma Sección.

### **7.1.2. Análisis desagregado de las importaciones chinas con origen África**

De forma análoga, se lleva a cabo el estudio desagregado de las importaciones. En primer lugar, se estudia el origen de las importaciones chinas y, por otra parte, se determina qué tipo de productos son los más importados del continente africano.

Para analizar la distribución geográfica de las importaciones chinas en África, se han seleccionado los países más relevantes del periodo: Sudáfrica, Angola, República Democrática del Congo, Congo, Sudán, Zambia. En este caso, se ha considerado analizar solamente estos países ya que representan de media un 75% del total de las importaciones chinas con origen en el continente africano. Si observamos el gráfico 7.6., percibimos un claro dominio de Angola y Sudáfrica que acumulan el 50% de las importaciones en 2021, alcanzando un máximo del periodo en el año 2012 del 70% sobre el total importado. Estos dos países experimentan un relevo en el año 2011, cuando Angola deja de ser el socio más relevante en beneficio de Sudáfrica. Por otro lado, percibimos la gran caída de Sudán, que representaba el tercer socio más importante en 2003. Al final del periodo, Sudán significaba solamente el 1% de las importaciones totales chinas, mientras que en 2003 alcanzaba un 17%. Se debe tener en cuenta que Sudán del Sur ganó la independencia en el año 2011, pudiendo provocar un gran descenso de las exportaciones sudanesas en petróleo de donde provenía el 95% de sus ingresos (World Bank, s. f.). También, destacar el incremento de relevancia en el caso de la República Democrática del Congo que asciende de un 0,3% en 2003 hasta un 11% en 2021. De manera general, estos seis países representaban al inicio del periodo un 76% del total de las importaciones, llegando a un máximo del 83% en 2011, mientras que en 2021 significan un 71%.

### GRÁFICO 7.6.- Evolución de la distribución geográfica de las importaciones chinas origen África, 2003-2021



Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade

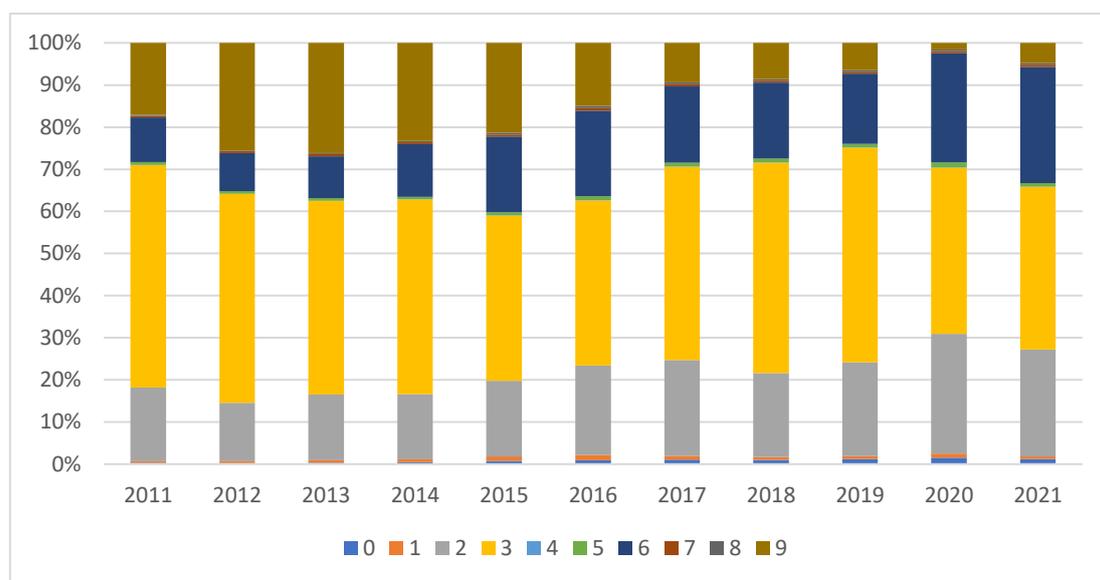
#### 7.1.2.1. Análisis desagregado de las importaciones por Secciones

Como vimos en el apartado anterior, un análisis más concreto desagregado por Secciones es muy valioso para el estudio las relaciones sino-africanas. Por ello, se desarrolla un análisis de las importaciones por Secciones, determinadas en el cuadro 5.1., durante el periodo 2011-2021, tal y como se ha establecido anteriormente.

El análisis se puede ver en el gráfico 7.7., representación de la tabla 7.3 del anexo, donde se muestra la distribución de las importaciones por Secciones del sistema CUCI. Como se observa, la Sección 3 (combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados) predomina y acumula un 45% del total de las importaciones de media en el periodo, llegando a un máximo del 53% en el año 2011. Sin embargo, en los dos últimos años ha descendido su importancia cayendo más de un 20%. Otra de las Secciones más relevantes es la Sección 6 (productos manufacturados clasificados según el material), que experimenta un crecimiento constante hasta representar un 28% en el año 2021. Esta Sección crece de manera muy similar en las exportaciones del continente africano vistas en el gráfico 5.5., lo que nos puede indicar que existe una gran correlación entre China y los países africanos. Por otro lado, la Sección 2 (materias primas no comestibles, excepto combustibles) también sufre un aumento durante el periodo y conforma una de las Secciones más importantes en las importaciones chinas. Por último, cabe destacar el

notable descenso de la Sección 9 (mercancías y operaciones no clasificadas en otra parte de la CUCI), que había llegado a representar el 26% en los años 2012 y 2013, pero que en 2021 sólo llega a significar un 5% del total importado.

**GRÁFICO 7.7.- Evolución de la distribución de las importaciones chinas con origen África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade*

El análisis desagregado por Secciones nos muestra un predominio de las Secciones 3 (combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados), 6 (productos manufacturados según el material) y 2 (materias primas no comestibles, excepto combustibles). Como se observó en el capítulo cinco, la Sección 6 estaba principalmente compuesta por la exportación de materias primas como el Capítulo 68 (metales no ferrosos). Esto nos puede permitir determinar un patrón a lo largo del periodo en las relaciones comerciales entre China y los estados africanos, mientras que China exporta productos manufacturados, el continente africano exporta materias primas, principalmente petróleo.

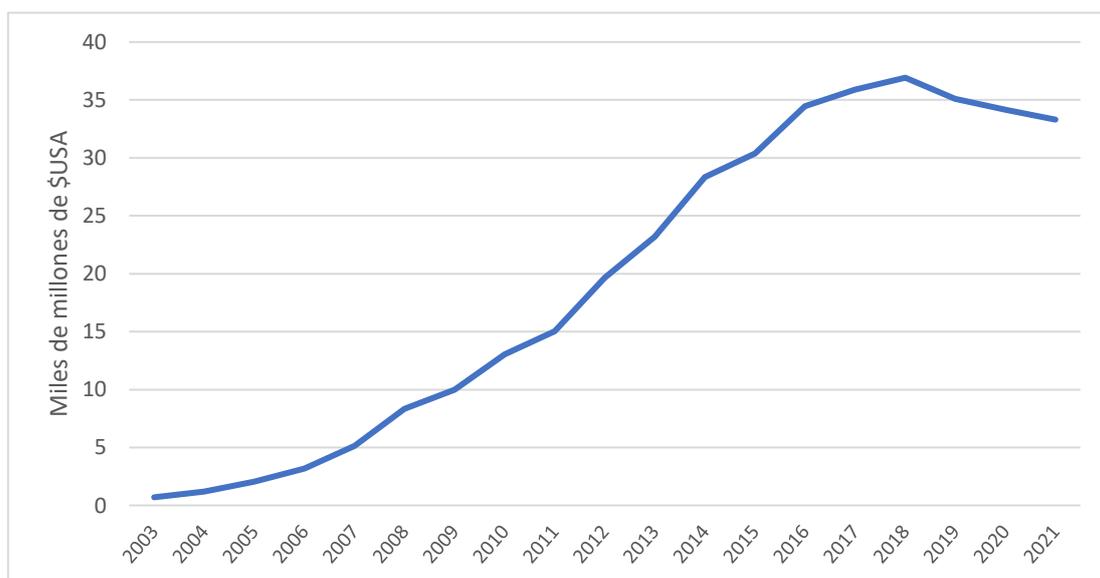
## 7.2. INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA CHINA EN EL CONTINENTE

La segunda parte de este capítulo se centra en la inversión extranjera directa de China en el continente africano. La inversión extranjera directa, también conocida como FDI por sus siglas en inglés, ha sido uno de los principales motores económicos del continente

africano, la cual ha sido utilizada por China como medio para obtener un mayor acceso a los mercados africanos, y desde la firma del AfCFTA al mercado único (Nketiah *et al.*, 2020). Para su estudio, se han extraído los datos de la China Africa Research Initiative (2021), que desde el 2003 recoge información sobre comercio e inversión en el entorno de las relaciones sino-africanas. El periodo analizado sigue el mismo criterio que en los apartados anteriores, situándose entre 2003 y 2021. Por otro lado, los datos se han deflactado a precios constantes con base 2010 mediante el deflactor del PIB utilizado anteriormente.

En primer lugar, cabe destacar que el análisis se ha realizado sobre las existencias finales de la inversión en cada año y no en cuanto a los flujos de inversión que se den durante el mismo. Así, se ha podido obtener el gráfico 7.8., que nos muestra la evolución de las inversiones directas chinas en el continente africano durante el periodo establecido. Como se puede observar, la inversión crece de forma constante hasta el año 2019 que sufre un pequeño descenso coincidiendo con la pandemia del Covid-19. En concreto, en el año 2018 se registra el dato más elevado alcanzando cerca de 37 mil millones de dólares. El crecimiento de la inversión en el periodo es muy pronunciado, multiplicándose de manera importante y aumentando hasta un 4600%. En este caso, se debe tener cuenta la reducida inversión que se experimentaba al principio del periodo, solamente unos 700 millones de dólares.

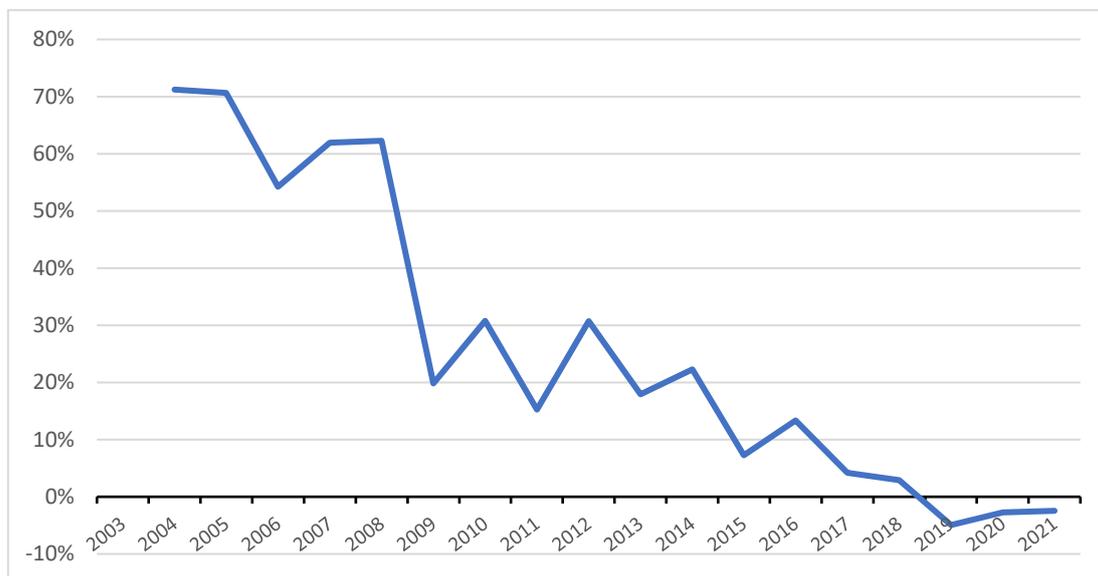
**GRÁFICO 7.8.- Evolución de las inversión extranjera directa china en el continente africano en el periodo 2003-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de China Africa Research Initiative*

Con el fin de poder completar el análisis, se ha considerado beneficioso estudiar la variabilidad de la inversión en el periodo 2003-2021. Como vemos en el gráfico 7.9., el ritmo de crecimiento se va suavizando a medida que pasan los años e incluso hay un pequeño retroceso entre los años 2019 y 2021. Como se destacó anteriormente, el punto de partida era muy reducido, lo que facilita la aparición de variaciones porcentuales tan altas como las que se ven al principio del periodo llegando a aumentar un 71% en dos años consecutivos (2004 y 2005). En el año 2009, se percibe que este aumento se suaviza, ya que, aunque el ritmo se ralentiza, las inversiones siguen creciendo un 20% en ese periodo. Esta situación se puede deber al enfriamiento económico de la crisis mundial del 2008. En los siguientes años, las inversiones crecen, pero de manera más moderada hasta llegar al año 2019, donde sufre su primer descenso, posiblemente relacionada con la pandemia del Covid-19. Las inversiones no se han podido recuperar en los años estrictamente posteriores y, aunque se haya relajado el descenso, en el año 2021 siguen cayendo un 2%.

**GRÁFICO 7.9.- Variación porcentual de las inversión extranjera directa china en el continente africano entre 2003 y 2021**

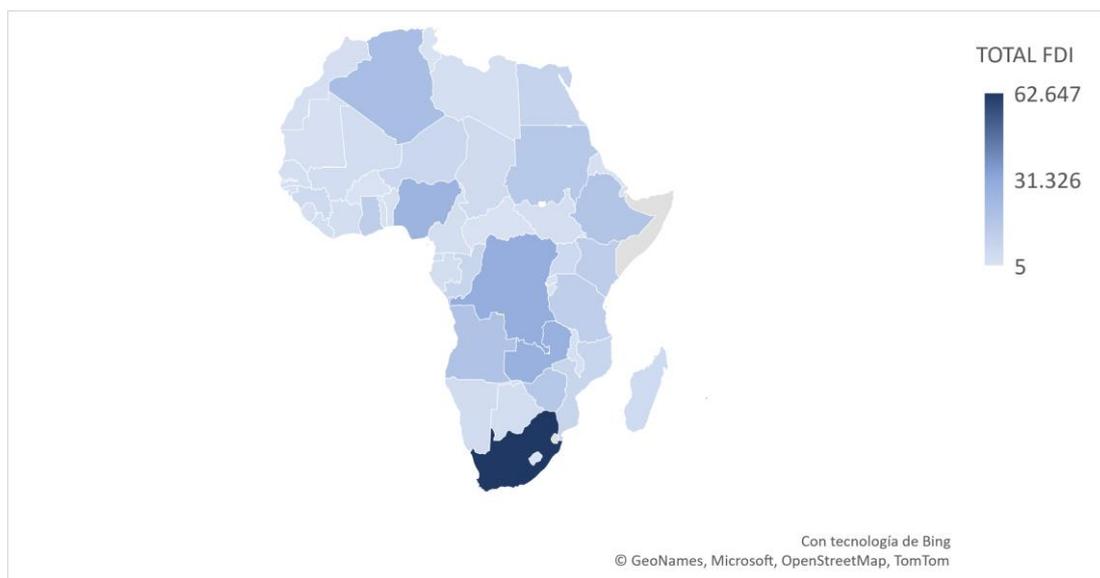


*Fuente: elaboración propia a partir de datos de China Africa Research Initiative*

Por último, se analiza la distribución geográfica de las inversiones extranjeras directas chinas. De la misma manera que se comportan las relaciones comerciales, algunos países del continente africano poseen unas relaciones económicas mayores que otros. Con el fin

de mostrar de una forma más visual el destino de la inversión extranjera directa china, se ha decidió realizar el gráfico 7.10. En éste, podemos observar qué países han recibido mayor volumen de inversión extranjera directa china a lo largo de todo el periodo. Como se muestra en el gráfico, Sudáfrica es el país con mayor inversión extranjera directa llegando a los 62 mil millones de dólares. Por detrás, se sitúan países como la República Democrática del Congo, Zambia, Nigeria o Argelia, todos ellos entre los 20 y 30 mil millones de dólares. Como podemos percibir, las inversiones van dirigidas a las economías más fuertes del continente, aunque también se centran en zonas estratégicas. Concretamente, los países que mayor inversión reciben tienen: o amplios niveles de exportación de materias primas, como la República Democrática del Congo, Angola o Zambia; o son puntos clave para la BRI, como Etiopía o Kenia; o como hemos destacado anteriormente, son potencias regionales como Sudáfrica, Nigeria o Argelia.

**GRÁFICO 7.10.- Distribución geográfica de las inversión extranjera directa china en el continente africano, total acumulado en el periodo 2003-2021**



*Fuente: elaboración propia a partir de datos de China Africa Research Initiative*

Como hemos podido comprobar, la inversión extranjera directa juega un papel importante en las relaciones económicas sino-africanas y son uno de los principales motores económicos del continente. Sin embargo, éstas todavía no contribuyen de la misma manera al desarrollo del PIB como las relaciones comerciales entre China y África, que tienen una mayor repercusión en el crecimiento del PIB en el corto y largo plazo (Nketiah *et al.*, 2020).

## **8. CONCLUSIONES**

El objeto del presente trabajo se centraba en el estudio de la evolución de las relaciones comerciales sino-africanas durante las recientes décadas, así como un análisis de los intereses comunes entre el AfCFTA y la BRI. Como se ha observado, el trabajo se ha dividido en dos grandes bloques: el estudio del marco teórico y un estudio empírico.

En primer lugar, se ha considerado el análisis del marco teórico de los dos proyectos objeto de estudio: la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA) y la Belt and Road Initiative (BRI).

En el capítulo tres se ha abordado la situación en la que se encuentra el AfCFTA y las expectativas de desarrollo que se esperan en el continente. En este caso, se puede concluir que el AfCFTA tiene la capacidad de crear un mercado único de manera armonizada dejando atrás las ineficiencias de las Regional Economic Communities (RECs). No obstante, éstas van a continuar teniendo una importancia clave en el desarrollo socioeconómico del continente. La cantidad de socios involucrados en el acuerdo (cincuenta y cinco estados) y sus diversos niveles de desarrollo dificultan una aplicación armonizada del AfCFTA, donde el propio tratado debe ser ajustado específicamente a cada socio. En este sentido, será necesario un acuerdo amplio entre todos los integrantes para ejecutar políticas que persigan intereses colectivos más que intereses nacionales, lo cual representa uno de los mayores retos a los que se puede enfrentar la African Union. Podemos determinar que, si no se lleva a cabo una buena implementación del acuerdo, los beneficios que se discuten no van a poder ser alcanzados. Sin embargo, de manera general se percibe un consenso en cuanto al importante papel que va a jugar el AfCFTA en el proceso de integración y en el desarrollo del continente africano, especialmente de los sectores de la manufactura, la agricultura y los servicios. Se espera que las exportaciones del continente crezcan y consigan diversificarse aumentando el valor añadido de las mismas, así como estabilizando los precios de los alimentos y generando una mayor seguridad alimentaria.

Por otro lado, el capítulo cuatro trata la BRI y su extensión africana, que actúa de enlace entre los países africanos y China. De manera general, se ha podido observar una gran diversidad de opiniones sobre la iniciativa. Se puede percibir que es un ámbito de investigación muy politizado, donde las terceras partes juegan un papel muy importante. En este apartado, se obtienen varias conclusiones. Por un lado, aunque África no estuviese

en los planes principales de la BRI, China ha sabido atender de manera flexible los retos a los que se enfrentaba esta, especialmente en el ámbito de las infraestructuras. En principio, la BRI se ha centrado en las regiones del norte y este del continente, no obstante, ha desarrollado proyectos por todo África. Por otro lado, se concluye que la BRI no trata sólo de llevar a cabo proyectos de creación de infraestructuras, sino que la educación superior y la ciencia forman uno de los pilares más importantes en el ámbito de la diplomacia realizado por la BRI. Por último, se destaca el apoyo general de los países africanos a la iniciativa, pero se cree que debería haber mayor involucración por parte de las empresas africanas en el desarrollo de los proyectos.

Esta primera parte del estudio nos muestra claros intereses comunes entre el AfCFTA y la BRI, especialmente en la creación de infraestructuras. De manera general, China ha perseguido sus propios intereses en el desarrollo de proyectos en el continente africano, centrándose en países de las regiones norte y este. En este sentido, observamos que África todavía ejerce una débil agencia en comparación con el poder de decisión que posee China. Se entiende que cuanto mayor sea el nivel de integración africano, mayor agencia van a poseer para ejecutar proyectos a un nivel continental con un peso relevante de empresas africanas en ellos.

En segundo lugar, se ha decidido llevar a cabo un análisis empírico con datos de las relaciones económicas sino-africanas para el periodo 2003-2021. Este bloque está formado por los capítulos cinco, seis y siete.

El capítulo cinco se centra en el comercio exterior africano. En este caso, se estudia la evolución de los flujos comerciales entre África, interpretado como un bloque único, y el resto del mundo. En primer lugar, se muestra que la distribución de las exportaciones e importaciones se concentra en pocos países, siendo sólo tres países los que acumulan más del 50% del total. De manera general, se observa que ambos flujos comerciales experimentan una pequeña caída en el periodo estudiado, diferenciando dos etapas con los años 2012 y 2013 como puntos de inflexión. En este caso, las crisis mundiales, 2008 y COVID-19, podrían haber jugado un papel importante en su evolución. Por otro lado, se decidió llevar a cabo un estudio desagregado de ambos flujos comerciales para conocer más concretamente su composición para el periodo 2011-2021. En un primer caso, se analizó la distribución geográfica de las exportaciones e importaciones, concluyendo que se ha experimentado un relevo en los socios comerciales. Al principio del periodo, las potencias occidentales se situaban como los socios más relevantes, no obstante, se

observa un sobrepaso de las potencias asiáticas (China e India) que coloca a China como el socio más importante siendo el destino de un 14% de las exportaciones africanas, así como el origen de un 17 % de sus importaciones. Continuando el análisis desagregado, se desarrolló un estudio por Secciones y Capítulos de los productos mediante el sistema CUCI. En este caso, se percibió la importancia de los combustibles (Sección 3) y las materias primas (principalmente Sección 6) en las exportaciones e importaciones, confirmando la existencia de la dependencia en estos productos ya mostrada en el análisis agregado. Por otro lado, el peso de los productos manufacturados (Sección 6) y de maquinaria y equipos de transporte (Sección 7) supone gran parte de las importaciones del continente africano.

En el capítulo seis, se ha intentado analizar el papel que juega el comercio intrarregional en el continente africano. En este sentido, se concluye que no existe una gran variabilidad en la relevancia que tiene el comercio intraafricano para los estados del continente. No obstante, se experimenta un comportamiento inverso en ambos flujos comerciales, adquiriendo mayor importancia las exportaciones al final del periodo, al contrario que sucedía al principio del periodo. En este apartado, también se ha querido estudiar más detenidamente qué tipo de países tienen una propensión mayor hacia el comercio intrarregional. Se observa que países interiores, sin salida al mar, tienden a comerciar en mayor cantidad con socios continentales. En cambio, los países de carácter insular, así como los países con grandes relaciones económicas con el exterior (países del norte de África) tienden a priorizar el comercio internacional frente al regional. De manera general, el estudio muestra una mayor relevancia del comercio intraafricano en el sur y en el oeste del continente, posiblemente relacionado con un mayor movimiento de integración regional. Para concluir el capítulo, se ha considerado abordar qué tipo de productos comercian los países del continente africano entre sí durante el periodo 2011-2021. En este caso, se muestra una distribución muy diversificada con especial importancia de las materias primas. Se observa un descenso importante de la Sección 3 (combustibles minerales, lubricantes y materiales relacionados) y un pequeño aumento en otras Secciones como puede ser la Sección 7 (maquinaria y equipos de transporte). Otra de las Secciones en las que se hace hincapié es la Sección 0 (alimentos y animales vivos) debido a la problemática sufrida en varios países del continente en relación con la seguridad alimentaria.

Por último, la segunda parte del trabajo finaliza con el capítulo siete, el cual desarrolla específicamente las relaciones económicas sino-africanas en el ámbito de las relaciones comerciales y de la inversión extranjera directa china realizada en el continente africano. En primer lugar, las exportaciones e importaciones sino-africanas crecen de manera muy significativa en el periodo estudiado (2003-2021). Durante el mismo, China ha logrado obtener una balanza comercial positiva al situar sus importaciones por debajo de las exportaciones desde el año 2014. También, se ha observado que el peso de los flujos comerciales sino-africanas se ha duplicado con respecto al comercio exterior de China. En este mismo apartado se han querido estudiar ambos flujos comerciales desagregados del mismo modo que se hizo en capítulos anteriores. Este análisis nos muestra que las exportaciones chinas hacia el continente africano tienen como destino principal Sudáfrica, Nigeria y Egipto, donde predomina la exportación de maquinaria y equipos de transporte (Sección 7) y otros productos manufacturados (Sección 6 y 8). En cuanto a las importaciones, éstas tienen su origen, fundamentalmente, en Angola y Sudáfrica, y se basan en materias primas (Sección 3, 6 y 2). Se podría concluir que las relaciones comerciales sino-africanas están conformadas por un intercambio de materias primas (África) por productos manufacturados (China). En una segunda parte de este capítulo, se ha realizado un análisis de la inversión extranjera directa china en África. Del mismo modo se podría concluir que existe una conexión entre las relaciones comerciales, especialmente las importaciones, y la inversión extranjera directa. De manera general, el volumen de inversión extranjera directa crece aceleradamente durante todo el periodo, excepto los últimos años desde 2019, aunque el ritmo de crecimiento disminuye a medida que avanza el periodo. En este caso, también se ha decidido observar el destino de la inversión extranjera directa china en el continente africano, lo cual ha sido de gran ayuda para establecer una relación entre flujos comerciales e inversión extranjera directa. Se observa que los países más beneficiados durante el periodo tienen tres características específicas: o son exportadores de materias primas esenciales para la potencia asiática; o representan estados estratégicos, como los países del este y norte; o son potencias regionales, es decir, son las economías más poderosas del continente.

Este segundo bloque del estudio nos permite comprender la evolución de los flujos comerciales africanos, así como los sino-africanos. Se observa como China ha ido ganando relevancia en el continente africano en el periodo analizado. De manera general, los flujos comerciales africanos no crecen, pero sí lo hacen en relación con la potencia

asiática. En este sentido, encontramos que China se ha convertido en un socio primordial para el continente africano, mientras que África no posee una gran relevancia en el comercio exterior chino. Se podría concluir que la relación comercial sino-africana se basa en la exportación de materias primas desde el continente africano y la importación de productos manufacturados.

En definitiva, se observa que el AfCFTA representa una gran oportunidad para China. Por un lado, China y la African Union comparten intereses comunes en el ámbito de las infraestructuras, sector puntero en China muy promovido en la BRI. Por otro lado, la cooperación Sur-Sur (South-South Cooperation) favorece la posición geopolítica china ganando relevancia y aliados en el continente africano. Desde el punto de vista de los países africanos, un mayor movimiento de integración beneficiará al continente africano al poseer una mayor agencia con la que actuar en un entorno político y económico internacional, lo que actualmente es muy complicado. En este sentido, se entiende que África tendrá la capacidad de desarrollar proyectos donde las empresas africanas tengan más relevancia. Lo que se podría concluir en estos momentos, es que las relaciones comerciales sino-africanas benefician a los dos bloques, incluso en mayor medida que la inversión directa extranjera llevada a cabo por China. Se entiende que esta inversión debería posicionarse en sectores estratégicos y así conseguir diversificar las exportaciones africanas.

Por otro lado, cabe destacar que este análisis experimenta varias limitaciones, las cuales se deben tener en cuenta para futuros estudios. En primer lugar, y como se ha especificado durante el trabajo, la disponibilidad de datos de los flujos comerciales de algunos países y/o periodos no ha sido completa, debido a la dificultad en el proceso de recogida de datos de los países del continente africano. Asimismo, el comercio informal forma parte fundamental de los flujos comerciales intrarregionales en el continente africano, el cual no puede verse representado en los datos extraídos para la elaboración del estudio. Así como la falta de disponibilidad de datos, es importante subrayar que es demasiado pronto para sacar conclusiones de los beneficios que experimentan los países africanos mediante el AfCFTA.

Por último, destacar la multitud de líneas de trabajo a explorar que parten de este tópico y, en particular, de este estudio. Debido a las limitaciones de extensión, este análisis deja sin desarrollar puntos de interés que serían de gran ayuda para comprender la evolución y el futuro de las relaciones económicas sino-africanas.

## REFERENCIAS

- African Development Bank Group. (s. f.). *Financing PIDA Projects. The Programme for Infrastructure Development in Africa: Transforming Africa through Modern Infrastructure*. <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/PIDA%20brief%20financing.pdf>
- African Union. (s. f.-a). *Agenda 2063: The Africa We Want*. Recuperado 26 de enero de 2023, de <https://au.int/en/agenda2063/overview>
- African Union. (s. f.-b). *Flagship Projects of Agenda 2063*. Recuperado 30 de enero de 2023, de <https://au.int/agenda2063/flagship-projects>
- African Union. (s. f.-c). *Member States*. Recuperado 16 de febrero de 2023, de [https://au.int/en/member\\_states/countryprofiles2](https://au.int/en/member_states/countryprofiles2)
- African Union. (s. f.-d). *Operational Phase Of The African Continental Free Trade Area Launched*. Recuperado 28 de diciembre de 2022, de <https://au.int/en/articles/operational-phase-african-continental-free-trade-area-launched>
- African Union. (2018a). *Compiled Annexes to the on the establishment of the Continental Free Trade Area*. [https://au.int/sites/default/files/documents/37121-doc-Compiled-Annexes\\_AfCFTA\\_Agreement\\_English.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/37121-doc-Compiled-Annexes_AfCFTA_Agreement_English.pdf)
- African Union. (2018b, marzo 21). *Agreement establishing the African Continental Free Trade Area*. [https://au.int/sites/default/files/treaties/36437-treaty-consolidated\\_text\\_on\\_cfta\\_-\\_en.pdf](https://au.int/sites/default/files/treaties/36437-treaty-consolidated_text_on_cfta_-_en.pdf)
- African Union. (2019, febrero). *Decision on the African Continental Free Trade Area Doc. Assembly/AU/4(XXXII)*. <https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2832-au-assembly-decision-on-the-afcfta-february-2019/file.html>
- African Union Development Agency. (2021). *Second continental report on the implementation of Agenda 2063*. [https://au.int/sites/default/files/documents/41480-doc-2nd\\_Continental\\_Progress\\_Report\\_on\\_Agenda\\_2063\\_English.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/41480-doc-2nd_Continental_Progress_Report_on_Agenda_2063_English.pdf)
- Apiko, P., Woolfrey, S., y Byiers, B. (2020). The promise of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA). En *Political Economy Dynamics of Regional Organisations*

- in Africa (Número 287).  
<https://ecdpm.org/application/files/3116/5546/8595/Promise-African-Continental-Free-Trade-Area-AfCFTA-ECDPM-Discussion-Paper-287-December-2020.pdf>
- Asiedu, M. (2018). The African Continental Free Trade Agreement (AfCFTA). *Global Political Trends Center (GPOt)*. <http://www.jstor.org/stable/resrep19333>
- Australian Bureau of Statistics. (2015). Standard International Trade Classification (SITC). *International Merchandise Trade, Australia: Concepts, Sources and Methods*.  
<https://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Lookup/by%20Subject/5489.0~2015~Main%20Features~Standard%20International%20Trade%20Classification~10025>
- Baghdadi, L., y Medini, A. (2020). Unlocking Tunisia's unexploited export potential. *Great Insights*, 9(1), 14-16.
- Bajo, C. (2023, febrero 3). La influencia de las antiguas y las nuevas potencias se renegocia (y se apoya en la desinformación). *El Salto*.  
[https://www.elsaltodiario.com/actualidad-africana/influencia-antiguas-nuevas-potencias-se-renegocia-\(y-se-apoya-desinformacion\)?fbclid=PAAaZs5Y9wcLn8cskuDMvTp-cUAtvQhC63IJGP0Mro7\\_qIL7dSosH8uNHYZio#comentarios](https://www.elsaltodiario.com/actualidad-africana/influencia-antiguas-nuevas-potencias-se-renegocia-(y-se-apoya-desinformacion)?fbclid=PAAaZs5Y9wcLn8cskuDMvTp-cUAtvQhC63IJGP0Mro7_qIL7dSosH8uNHYZio#comentarios)
- Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest. (s. f.). *Histoire du Franc CFA*. Recuperado 30 de mayo de 2023, de <https://www.bceao.int/fr/content/histoire-du-franc-cfa>
- Bayat, N. (2020). A «business unusual» approach for gender equality under the AfCFTA. *Great Insights*, 9(1), 27-31.
- Bisong, A. (2020). ECOWAS and the role of the RECs in AfCFTA implementation. *Great Insights*, 9(1), 23-25.
- Chan, M. H. T. (2018). The Belt and Road Initiative-the New Silk Road: a research agenda. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 104-123.  
<https://doi.org/10.1080/24761028.2019.1580407>
- Charalambides, N. (2020). Ensuring that the AfCFTA is implemented and applied. *Great Insights*, 9(1), 16-19.

- China Africa Research Initiative. (2021). *Chinese Investment in Africa Dataset*.  
<http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa>
- CMS. (2021). *Belt and Road Initiative: The view from Africa*.  
<https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/bri-view-from-africa?v=1>
- Costa, D. (s. f.). White paper. *Encyclopedia Britannica*. Recuperado 7 de junio de 2023, de <https://www.britannica.com/topic/white-paper>
- Department of Economic and Social Affairs. (2006). *Standard International Trade Classification Revision 4*.
- d'Hooghe, I. (2021). China's BRI and International Cooperation in Higher Education and Research. En F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 35-58). Amsterdam University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1dc9k7j.5>
- Ehizuelen, M. M. O., y Abdi, H. O. (2017). Sustaining China-Africa relations: Slotting Africa into China's One Belt, One Road initiative makes economic sense. *Asian Journal of Comparative Politics*, 3(4), 285-310.  
<https://doi.org/10.1177/2057891117727901>
- Eom, J., Brautigam, D., y Benabdallah, L. (2018). *The Path Ahead: The 7th Forum on China-Africa Cooperation*. China Africa Research Initiative. [https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2022/09/CARI\\_BP1\\_ThePathAhead.pdf](https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2022/09/CARI_BP1_ThePathAhead.pdf)
- Erasmus, G. (2020). Anchoring intercontinental partnerships between Africa and Europe. *Great Insights*, 9(1), 11-14.
- Forum on China-Africa Cooperation. (s. f.). *FOCAC Mechanisms*. Recuperado 8 de junio de 2023, de [http://www.focac.org/eng/ltjj\\_3/ltjz/](http://www.focac.org/eng/ltjj_3/ltjz/)
- Fu, Y., y Eguegu, O. (2021). *China's BRI and the AfCFTA: Potential Overlaps, Complementarities and Challenges*. South African Institute of International Affairs. <http://www.jstor.org/stable/resrep34100>
- Gamanya, A. (2020). Trade insurance can provide some assurance of AfCFTA success. *Great Insights*, 9(1), 31-34.

- Gambino, E. (2022). Corridors of Opportunity?: African Infrastructure and the Market Expansion of Chinese Companies. En H. Lamarque y P. Nugent (Eds.), *Transport Corridors in Africa* (pp. 286-316). Boydell & Brewer Ltd. <https://doi.org/10.2307/j.ctv2x4kp3n.17>
- Githaiga, N. M., Burimaso, A., Bing, W., y Ahmed, S. M. (2019). The belt and road initiative: Opportunities and risks for Africa's connectivity. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5(1), 117-141. <https://doi.org/10.1142/S2377740019500064>
- Grupo líder para la promoción de la Iniciativa «Belt and Road». (s. f.). *Lista de países que han firmado documentos de cooperación con China sobre la " Belt and Road "*. Recuperado 2 de junio de 2023, de <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>
- Hogan, P. (2020). Towards an Africa-Europe trade partnership. *Great Insights*, 9(1), 8-11.
- Hong Kong Trade Development Council. (s. f.). The Belt and Road Initiative. *HKTDC Research*. Recuperado 2 de junio de 2023, de <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>
- Hong, Y. (2017). Reading the 13th Five-Year Plan: Reflections on China's ICT Policy. *International Journal of Communication*, 11(24), 1755-1774. <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/6366>
- International Monetary Fund. (2023). *International Financial Statistics Database*. <https://data.imf.org/?sk=4c514d48-b6ba-49ed-8ab9-52b0c1a0179b&sid=1390030341854>
- International Telecommunication Union. (2019-2022). *Measuring digital development*. United Nations. <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/facts/default.aspx>
- Ismail, F. (2020). A call for a developmental regionalism approach to the AfCFTA. *Great Insights*, 9(1), 25-27.
- Jinping, X. (2019, abril 26). Working Together to Deliver a Brighter Future For Belt and Road Cooperation. *Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China*.

[https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/zyjh\\_665391/201904/t20190426\\_678729.html](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/201904/t20190426_678729.html)

Knebel, C. (2020). Breaking down non-tariff barriers. *Great Insights*, 9(1), 19-23.

Links, S. (2021a). Ascertaining Agency: Africa and the Belt and Road Initiative. En F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 113-140). Amsterdam University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1dc9k7j.8>

Links, S. (2021b). Parameters and Pathways Agency in the Case of the Southern African Development Community. En F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 141-170). Amsterdam University Press. [https://doi.org/10.5117/9789463727853\\_ch06](https://doi.org/10.5117/9789463727853_ch06)

Marais, H., y Labuschagne, J.-P. (2019). If you want to prosper, consider building roads: China's role in African infrastructure and capital projects. *Deloitte Insights*. <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html>

Ministry of Education of the People's Republic of China. (2016, julio). Education Action Plan for the Belt and Road Initiative. *Belt and Road Portal*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/30277.htm>

Ministry of Science and Technology of the People's Republic of China. (2017, julio 13). Xi Jinping: China Launches Belt & Road STI Cooperation Action Plan. *Ministry of Science and Technology of the People's Republic of China*. [https://en.most.gov.cn/pressroom/201707/t20170713\\_134067.htm](https://en.most.gov.cn/pressroom/201707/t20170713_134067.htm)

Muchanga, A. (2020a). Preparing for trade under the AfCFTA Agreement. *Great Insights*, 9(1), 4-8.

Muchanga, A. (2020b, noviembre 18). Using the African Continental Free Trade Area to adapt and recover from the COVID-19 pandemic. *ACCORD*. <https://www.accord.org.za/analysis/using-the-african-continental-free-trade-area-to-adapt-and-recover-from-the-covid-19-pandemic/>

- National Development and Reform Commission. (2015). Vision And Actions On Jointly Building Silk Road Economic Belt And 21st-Century Maritime Silk Road. *Belt and Road Portal*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>
- Ndzendze, B., y Monyae, D. (2019). China's belt and road initiative: linkages with the African Union's agenda 2063 in historical perspective. *Transnational Corporations Review*, 11(1), 38-49. <https://ujcontent.uj.ac.za/esploro/outputs/9910414307691>
- Nketiah, E., Adjei, M., Obuobi, B., y Adu-Gyamfi, G. (2020). Empirical Assessment of China's outward foreign direct Investment to Africa. *International Journal of Advanced Engineering Research and Science*, 7(12), 60-71. <https://doi.org/10.22161/ijaers.712.10>
- Organización Mundial del Comercio. (2007). Se perfilan riesgos tras los buenos resultados comerciales de 2006, informa la OMC. *Press/472 El comercio mundial en 2006 y perspectivas para 2007*. [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/pres07\\_s/pr472\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/pres07_s/pr472_s.htm)
- Organización Mundial del Comercio. (2016). *El comercio mundial en 2015-2016*. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/statis\\_s/wts2016\\_s/wto\\_chapter\\_03\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2016_s/wto_chapter_03_s.pdf)
- Petry, J. (2022). Beyond ports, roads and railways: Chinese economic statecraft, the Belt and Road Initiative and the politics of financial infrastructures. *European Journal of International Relations*, 29(2), 319-351. <https://doi.org/10.1177/13540661221126615/FORMAT/EPUB>
- Programme for Infrastructure Development in Africa. (2019, julio 31). Africa has it all! One Stop Border Post (OSBP) as an Instrument to Trade Facilitation. *PIDA*. <https://www.au-pida.org/news/africa-has-it-all-one-stop-border-post-osbp-as-an-instrument-to-trade-facilitation/>
- Schneider, F. (2021). Actors and Agency in China's Belt and Road Initiative: An Introduction. En F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 11-32). Amsterdam University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1dc9k7j.4>
- Shen, H. (2018). Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. *International Journal of Communication*, 12(19), 2683-2701. <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/8405>

- Simo, R. Y. (2020). Trade in Services in the African Continental Free Trade Area: Prospects, Challenges and WTO Compatibility. *Journal of International Economic Law*, 23(1), 65-95. <https://papers.ssrn.com/abstract=3501431>
- Taylor, I., y Xiao, Y. (2009). A Case of Mistaken Identity: «China Inc.» and Its «Imperialism» in Sub-Saharan Africa. *Asian Politics and Policy*, 1(4), 709-725. <https://doi.org/10.1111/J.1943-0787.2009.01149.X>
- The African Continental Free Trade Area Secretariat. (2022). *Rules of Origin-Manual*. <https://www.tralac.org/documents/resources/cfta/4605-afcfta-rules-of-origin-manual-vol-1-july-2022/file.html>
- Toyo Amegnonna Marcel, D. (2018). *The impact of China's one belt one road Initiative in Africa: the Evidence from Kenya*. Southwestern University of Finance of Economics in China. [https://mpra.ub.uni-muenchen.de/90460/10/MPRA\\_paper\\_90460.pdf](https://mpra.ub.uni-muenchen.de/90460/10/MPRA_paper_90460.pdf)
- Tralac trade law centre. (s. f.). *Status of AfCFTA Ratification*. Recuperado 16 de noviembre de 2022, de <https://www.tralac.org/resources/infographic/13795-status-of-afcfta-ratification.html>
- Tröster, B., y Janechová, E. (2021). *The long journey towards Pan-African integration: The African Continental Free Trade Area and its challenges* (N.º 31). Austrian Foundation for Development Research (ÖFSE) <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/232581/1/1752670329.pdf>
- United Nations. (2023). *UN Comtrade Database*. <https://comtradeplus.un.org>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2010). *Non-Tariff Measures: Evidence from Selected Developing Countries and Future Research Agenda*.
- United Nations Economic Commission for Africa. (2019). *Gender mainstreaming in African Continental Free Trade Area national implementation strategies*. <https://repository.uneca.org/ds2/stream/?#/documents/0b9379be-8df3-46b4-a4cd-efe5f0a4acdc/page/6>
- United Nations Economic Commission for Africa. (2023, enero 18). *Implementing the AfCFTA Agreement will boost intra-African trade and industrialization*.

<https://www.uneca.org/stories/implementing-the-afcfta-agreement-will-boost-intra-african-trade-and-industrialization>

Van der Lugt, S. (2021). Exploring the Political, Economic, and Social Implications of the Digital Silk Road into East Africa: The Case of Ethiopia. En F. Schneider (Ed.), *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 315-346). Amsterdam University Press. <https://doi.org/10.2307/J.CTV1DC9K7J.16>

Van Staden, C., Alden, C., y Wu, Y.-S. (2018). In the Driver's Seat? African Agency and Chinese Power at FOCAC, the AU and the BRI. En *South African Institute of International Affairs* (N.º 286). South African Institute of International Affairs (SAIIA). <https://www.africaportal.org/publications/drivers-seat-african-agency-and-chinese-power-focac-au-and-bri/>

Vanheukelom, J., Byiers, B., Bilal, S., y Woolfrey, S. (2016). *Political economy of regional integration in Africa: What drives and constrains regional organisations?* <http://ecdpm.org/peria/synthesis>

World Bank. (s. f.). *Sudan Overview: Development news, research, data*. Recuperado 22 de junio de 2023, de <https://www.worldbank.org/en/country/sudan/overview>

World Bank. (2010). Mirror Data with UN COMTRADE. *WITS Online Help*. [https://wits.worldbank.org/wits/wits/WITSHelp/content/data\\_retrieval/T/Intro/B2.Imports\\_Exports\\_and\\_Mirror.htm](https://wits.worldbank.org/wits/wits/WITSHelp/content/data_retrieval/T/Intro/B2.Imports_Exports_and_Mirror.htm)

World Bank Group. (2020). *The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1559-1>

Yue, X., Yang, S., Chen, B., Wanglee, W., y Ye, Y. (2022). A Review on Higher Education of Belt and Road Initiative: Key Findings and Emerging Themes. *Higher Education Studies*, 12(2). <https://doi.org/10.5539/hes.v12n2p93>

Zeng, D. Z. (2011). *How Do Special Economic Zones and Industrial Clusters Drive China's Rapid Development?* <https://doi.org/https://doi.org/10.1596/1813-9450-5583>

**ANEXO****CUADRO 3.1.- Categorización general de las posibles fuentes de BNAs**

<b>Partes y Secciones</b>	<b>Descripción</b>
<b>Parte I</b>	<b>Participación de los gobiernos en el comercio y prácticas restrictivas toleradas por los gobiernos</b>
	· Ayudas públicas, incluidas subvenciones y beneficios fiscales
	· Prácticas restrictivas toleradas por los gobiernos
	· Otros
<b>Parte II</b>	<b>Procedimientos aduaneros y administrativos de entrada</b>
	· Valoración aduanera
	· Clasificación aduanera
	· Trámites y documentación consulares
	· Muestras
	· Normas de origen
	· Trámites aduaneros
	· Licencias de importación
	· Inspección previa a la expedición y otros trámites relacionados con la inspección previa a la expedición.
	· Otros
<b>Parte III</b>	<b>Barreras técnicas al comercio</b>
	· Reglamentos técnicos y normas, incluidos los requisitos de envasado, etiquetado y marcado.
	· Evaluaciones de conformidad
	· Certificado de Libre Venta
	· Otros

<b>Parte IV</b>	<b>Medidas sanitarias y fitosanitarias</b>
	· Medidas sanitarias y fitosanitarias, como límites de residuos químicos, ausencia de enfermedades, tratamiento específico de los productos, etc.
	· Evaluaciones de conformidad
	· Otros
<b>Parte V</b>	<b>Limitaciones específicas</b>
	· Embargos y otras restricciones de efecto similar
	· Restricciones o prohibiciones cuantitativas a la importación y exportación
	· Cuotas arancelarias
<b>Parte VI</b>	<b>Gravámenes a la importación</b>
	· Depósitos previos a la importación
	· Recargos, tasas portuarias, tasas estadísticas, etc.
	· Restricciones de crédito
	· Ajustes fiscales en frontera
	· Otros
<b>Parte VII</b>	<b>Otros</b>
	· Transporte, compensación y expedición

Fuente: anexo 5 del AfCFTA (African Union, 2018a)

**TABLA 5.1.- Evolución de las exportaciones e importaciones africanas en el periodo 2003-2021**

<b>Año</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Variación (%)</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Variación (%)</b>
2003	272.305.139.552	-	269.226.085.903	-
2004	276.685.260.600	2%	236.890.678.948	-12%
2005	301.382.648.847	9%	262.134.587.287	11%
2006	345.947.163.829	15%	365.686.801.778	40%
2007	421.034.249.958	22%	475.139.859.991	30%
2008	455.181.259.383	8%	480.542.344.803	1%
2009	434.163.094.420	-5%	408.809.680.859	-15%
2010	448.909.813.110	3%	464.914.468.523	14%
2011	476.406.749.650	6%	516.973.895.614	11%
2012	458.755.222.157	-4%	502.496.665.052	-3%
2013	471.509.164.795	3%	454.738.895.053	-10%
2014	457.517.902.427	-3%	420.704.796.094	-7%
2015	410.905.213.743	-10%	306.500.098.784	-27%
2016	361.433.530.753	-12%	263.849.314.753	-14%
2017	341.884.490.284	-5%	290.380.646.327	10%
2018	329.440.385.087	-4%	288.001.405.423	-1%
2019	305.702.518.200	-7%	258.628.547.030	-10%
2020	245.453.284.602	-20%	197.102.850.414	-24%
2021	266.851.467.644	9%	227.900.001.524	16%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.2.- Distribución porcentual de las exportaciones de los principales países africanos, periodo 2003-2021 (precios constantes)**

<b>País/Año</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Media</b>	<b>Acum.</b>
<b>Sudáfrica</b>	19%	26%	26%	19%	17%	18%	14%	18%	20%	18%	18%	18%	20%	21%	21%	21%	22%	26%	30%	20%	20%
<b>Nigeria</b>	22%	-	-	22%	14%	20%	14%	19%	22%	24%	16%	18%	12%	8%	9%	12%	10%	8%	9%	15%	36%
<b>Argelia</b>	17%	22%	25%	19%	15%	17%	13%	12%	12%	11%	11%	11%	10%	9%	9%	-	-	-	-	14%	50%
<b>Angola</b>	-	-	-	-	12%	-	16%	11%	13%	17%	19%	18%	15%	11%	13%	14%	15%	10%	11%	14%	64%
<b>Marruecos</b>	3%	4%	4%	3%	3%	4%	3%	4%	4%	4%	5%	6%	7%	9%	9%	10%	11%	14%	16%	7%	71%
<b>Egipto</b>	5%	6%	7%	6%	5%	7%	7%	6%	5%	5%	5%	4%	4%	5%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	76%
<b>Túnez</b>	5%	6%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	6%	6%	4%	80%
<b>Rep. Dem. Congo</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2%	2%	2%	3%	2%	3%	3%	3%	82%
<b>Tanzania</b>	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	1%	2%	2%	2%	1%	84%
<b>Otros</b>	29%	36%	33%	45%	30%	30%	29%	26%	19%	17%	22%	20%	24%	28%	27%	30%	29%	27%	19%	27%	111%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.3.- Distribución porcentual de las importaciones de los principales países africanos, periodo 2003-2021 (precios constantes)**

<b>País/Año</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Media</b>	<b>Acum.</b>
<b>Sudáfrica</b>	20%	26%	26%	27%	24%	22%	16%	19%	20%	21%	19%	18%	16%	15%	17%	18%	18%	17%	20%	20%	20%
<b>Marruecos</b>	5%	6%	7%	7%	7%	9%	8%	8%	9%	10%	10%	10%	9%	12%	13%	16%	17%	18%	22%	11%	30%
<b>Egipto</b>	8%	8%	11%	9%	9%	12%	12%	12%	12%	12%	10%	10%	11%	11%	9%	9%	8%	8%	8%	10%	40%
<b>Argelia</b>	9%	11%	9%	8%	8%	9%	10%	9%	8%	9%	9%	10%	11%	11%	11%	-	-	-	-	9%	50%
<b>Nigeria</b>	13%	-	-	9%	10%	7%	9%	10%	12%	7%	7%	8%	6%	7%	6%	7%	8%	10%	8%	8%	58%
<b>Túnez</b>	6%	7%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	5%	5%	6%	6%	6%	6%	5%	64%
<b>Etiopía</b>	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	4%	3%	66%
<b>Kenia</b>	4%	4%	4%	4%	3%	3%	2%	3%	-	-	3%	-	3%	2%	3%	3%	3%	3%	4%	3%	70%
<b>Senegal</b>	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	3%	3%	2%	71%
<b>Otros</b>	31%	35%	33%	28%	32%	28%	36%	32%	30%	34%	34%	35%	36%	33%	32%	35%	34%	31%	25%	32%	103%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.4.- Evolución del peso de los países receptores de exportaciones africanas sobre el total de las exportaciones, países seleccionados (2003-2021)**

<b>País/Año</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>China</b>	2%	3%	4%	3%	9%	5%	11%	11%	10%	12%	11%	10%	9%	9%	11%	13%	14%	13%	14%
<b>India</b>	3%	1%	2%	4%	4%	4%	4%	5%	6%	6%	5%	6%	6%	5%	6%	7%	7%	5%	6%
<b>EEUU</b>	16%	12%	13%	20%	19%	17%	13%	15%	14%	10%	6%	5%	5%	6%	6%	5%	5%	5%	5%
<b>España</b>	6%	6%	7%	7%	5%	5%	5%	5%	4%	5%	5%	7%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%
<b>Francia</b>	10%	10%	9%	8%	7%	7%	8%	6%	6%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	4%
<b>Italia</b>	7%	8%	8%	7%	8%	10%	7%	8%	6%	6%	5%	5%	4%	6%	6%	5%	5%	3%	3%
<b>EAU</b>	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	6%	2%	2%	4%	3%	3%	3%	4%	3%
<b>Países Bajos</b>	5%	5%	5%	4%	4%	5%	4%	4%	3%	5%	5%	5%	5%	3%	4%	4%	4%	4%	3%
<b>Reino Unido</b>	7%	8%	7%	5%	4%	4%	4%	3%	4%	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
<b>Acumulado</b>	57%	55%	55%	59%	60%	60%	57%	58%	55%	54%	54%	50%	47%	49%	50%	51%	50%	46%	46%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.5.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021**

<b>Año/Sección</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>2011</b>	6%	1%	7%	52%	0%	3%	9%	5%	3%	5%
<b>2012</b>	6%	1%	8%	53%	0%	3%	8%	5%	2%	5%
<b>2013</b>	7%	1%	7%	47%	0%	3%	10%	6%	3%	8%
<b>2014</b>	7%	1%	6%	50%	0%	4%	11%	8%	3%	4%
<b>2015</b>	12%	1%	8%	37%	1%	6%	14%	13%	5%	5%
<b>2016</b>	12%	1%	8%	30%	1%	6%	14%	12%	5%	7%
<b>2017</b>	11%	1%	8%	34%	1%	6%	13%	11%	4%	6%
<b>2018</b>	11%	1%	8%	32%	1%	8%	14%	10%	4%	5%
<b>2019</b>	11%	1%	9%	35%	1%	7%	15%	11%	4%	7%
<b>2020</b>	13%	1%	11%	23%	1%	8%	18%	12%	5%	8%
<b>2021</b>	10%	1%	11%	26%	1%	9%	23%	12%	4%	5%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.6.- Evolución de la distribución de las exportaciones africanas por Capítulos de la Sección 6 en el periodo 2011-2021**

<b>Año/Capítulo</b>	<b>61</b>	<b>62</b>	<b>63</b>	<b>64</b>	<b>65</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>69</b>
<b>2011</b>	1%	1%	1%	3%	5%	21%	14%	48%	5%
<b>2012</b>	1%	1%	1%	3%	6%	21%	15%	45%	5%
<b>2013</b>	2%	1%	1%	3%	6%	26%	14%	41%	6%
<b>2014</b>	2%	1%	1%	3%	7%	22%	13%	44%	6%
<b>2015</b>	3%	1%	1%	3%	7%	26%	15%	37%	6%
<b>2016</b>	3%	1%	1%	3%	6%	24%	15%	39%	6%
<b>2017</b>	4%	2%	2%	3%	7%	14%	18%	43%	7%
<b>2018</b>	3%	2%	1%	4%	6%	12%	20%	46%	7%
<b>2019</b>	1%	1%	1%	2%	4%	16%	11%	61%	4%
<b>2020</b>	1%	1%	1%	3%	6%	17%	10%	57%	5%
<b>2021</b>	1%	1%	1%	3%	5%	19%	13%	48%	9%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.7.- Evolución del peso de los países exportadores hacia el continente africano sobre el total de las importaciones, países seleccionados (2003-2021)**

<b>País/Año</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>China</b>	5%	5%	7%	8%	9%	9%	11%	11%	11%	11%	12%	13%	15%	15%	15%	15%	16%	18%	17%
<b>India</b>	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	4%	5%	5%	6%	6%
<b>EEUU</b>	7%	6%	6%	6%	7%	6%	6%	7%	8%	6%	5%	6%	6%	6%	5%	6%	6%	6%	5%
<b>Francia</b>	11%	11%	10%	9%	8%	7%	8%	7%	6%	6%	6%	6%	5%	6%	5%	4%	5%	5%	4%
<b>Alemania</b>	7%	7%	7%	7%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	6%	6%	5%	5%	5%	4%
<b>Arabia Saudita</b>	3%	3%	4%	4%	3%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	3%	4%	3%	3%	3%
<b>España</b>	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	4%	4%	3%	3%	3%	3%
<b>Italia</b>	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	3%	3%	3%
<b>Reino Unido</b>	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
<b>Acumulado</b>	50%	47%	47%	49%	47%	47%	46%	48%	46%	46%	47%	47%	49%	49%	49%	47%	49%	50%	48%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.8.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Secciones en el periodo 2011-2021**

<b>Año/Sección</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>2011</b>	14%	1%	4%	15%	2%	11%	15%	31%	6%	2%
<b>2012</b>	12%	1%	3%	16%	2%	11%	15%	31%	6%	2%
<b>2013</b>	11%	1%	3%	18%	1%	12%	15%	30%	6%	2%
<b>2014</b>	12%	1%	3%	17%	1%	11%	16%	31%	6%	2%
<b>2015</b>	11%	1%	3%	15%	1%	12%	16%	32%	6%	2%
<b>2016</b>	13%	1%	3%	13%	1%	12%	16%	32%	7%	2%
<b>2017</b>	13%	1%	3%	15%	2%	13%	16%	30%	7%	2%
<b>2018</b>	11%	1%	4%	18%	1%	12%	15%	29%	7%	2%
<b>2019</b>	11%	1%	3%	16%	1%	13%	16%	30%	7%	2%
<b>2020</b>	13%	1%	3%	13%	2%	15%	16%	28%	7%	2%
<b>2021</b>	11%	1%	4%	17%	2%	14%	16%	27%	7%	2%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 5.9.- Evolución de la distribución de las importaciones africanas por Capítulos de la Sección 7 en el periodo 2011-2021**

<b>Año/Capítulo</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>79</b>
<b>2011</b>	7%	13%	1%	16%	5%	10%	17%	26%	7%
<b>2012</b>	6%	13%	2%	17%	5%	10%	16%	26%	5%
<b>2013</b>	7%	13%	1%	15%	4%	10%	17%	26%	6%
<b>2014</b>	8%	13%	1%	15%	4%	10%	16%	25%	10%
<b>2015</b>	7%	13%	1%	16%	4%	10%	16%	24%	9%
<b>2016</b>	8%	12%	1%	15%	4%	10%	15%	23%	12%
<b>2017</b>	7%	13%	1%	14%	4%	10%	14%	25%	11%
<b>2018</b>	6%	13%	1%	15%	5%	9%	13%	27%	9%
<b>2019</b>	7%	14%	1%	15%	5%	9%	13%	27%	9%
<b>2020</b>	7%	14%	1%	15%	5%	10%	12%	32%	5%
<b>2021</b>	6%	13%	1%	16%	5%	10%	14%	28%	6%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 6.1.- Proporción del comercio intraafricano sobre el comercio exterior de los países africanos entre 2003-2021 (precios constantes)**

<b>Año</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Variación (%)</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Variación (%)</b>
2003	15%	-	13%	-
2004	14%	-4%	14%	10%
2005	15%	2%	14%	4%
2006	13%	-8%	14%	-3%
2007	13%	-3%	11%	-19%
2008	13%	1%	13%	16%
2009	13%	1%	14%	9%
2010	13%	-1%	15%	9%
2011	14%	4%	16%	2%
2012	15%	7%	16%	1%
2013	14%	-2%	17%	5%
2014	13%	-11%	17%	-1%
2015	12%	-3%	21%	24%
2016	11%	-9%	21%	1%
2017	12%	3%	18%	-13%
2018	14%	18%	19%	5%
2019	13%	-3%	19%	-3%
2020	12%	-8%	19%	1%
2021	12%	-6%	17%	-8%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 6.2.- Relevancia de las exportaciones intraafricanas con respecto a las exportaciones totales en África en el periodo 2003-2021**

Países/Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Media
<b>Angola</b>	-	-	-	-	4%	-	4%	3%	3%	4%	3%	3%	5%	6%	5%	4%	2%	2%	4%	4%
<b>Argelia</b>	2%	3%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	5%	6%	6%	5%	5%	-	-	-	-	4%
<b>Benín</b>	21%	27%	28%	43%	38%	39%	58%	64%	46%	44%	38%	42%	28%	28%	25%	19%	21%	15%	16%	34%
<b>Botsuana</b>	10%	13%	14%	13%	18%	26%	22%	18%	19%	19%	30%	25%	29%	26%	14%	14%	14%	17%	12%	19%
<b>Burkina Faso</b>	89%	80%	27%	33%	37%	36%	22%	23%	18%	18%	18%	22%	17%	13%	13%	13%	12%	9%	9%	27%
<b>Burundi</b>	8%	11%	15%	24%	33%	23%	33%	23%	20%	2%	21%	41%	48%	47%	35%	29%	27%	38%	50%	28%
<b>Cabo Verde</b>	1%	1%	31%	33%	33%	-	2%	1%	2%	1%	1%	7%	4%	1%	1%	0%	1%	1%	-	7%
<b>Camerún</b>	14%	12%	14%	9%	18%	25%	19%	20%	21%	18%	13%	13%	12%	17%	12%	10%	-	-	-	15%
<b>Comoras</b>	7%	1%	4%	2%	0%	6%	8%	18%	12%	6%	14%	27%	27%	15%	10%	3%	12%	10%	30%	11%
<b>Costa de Marfil</b>	26%	27%	30%	29%	32%	32%	30%	32%	30%	35%	44%	33%	29%	25%	23%	24%	23%	23%	-	29%
<b>Egipto</b>	8%	6%	7%	5%	7%	12%	14%	15%	14%	16%	15%	15%	15%	15%	14%	16%	16%	14%	12%	12%
<b>Eritrea</b>	22%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22%
<b>Etiopía</b>	29%	11%	8%	0%	9%	10%	8%	16%	11%	12%	11%	10%	10%	10%	13%	17%	21%	21%	19%	13%
<b>Gabón</b>	3%	4%	5%	5%	4%	4%	5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4%
<b>Gambia</b>	16%	9%	14%	37%	22%	19%	37%	49%	87%	85%	89%	85%	77%	51%	63%	77%	72%	86%	62%	54%
<b>Ghana</b>	10%	7%	40%	42%	48%	52%	59%	63%	51%	41%	32%	27%	15%	16%	14%	15%	18%	-	-	32%
<b>Guinea</b>		2%	7%	3%	4%	3%	-	-	-	-	5%	24%	27%	18%	-	-	-	-	-	10%
<b>Guinea-Bisáu</b>	2%	1%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1%
<b>Kenia</b>	45%	46%	47%	43%	45%	47%	47%	46%	-	-	41%	-	42%	41%	38%	35%	37%	38%	41%	42%
<b>Lesoto</b>	20%	18%	-	-	-	84%	50%	76%	47%	49%	78%	23%	28%	52%	52%	42%	41%	38%	47%	47%
<b>Libia</b>	-	-	-	-	3%	3%	3%	1%	-	-	-	-	-	1%	1%	1%	1%	-	-	2%
<b>Madagascar</b>	8%	5%	4%	4%	6%	4%	6%	14%	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	6%	6%	7%
<b>Malawi</b>	37%	40%	34%	38%	40%	27%	33%	32%	38%	26%	26%	38%	39%	36%	29%	33%	36%	35%	38%	34%
<b>Malí</b>	12%	47%	46%	79%	77%	86%	-	67%	73%	64%	-	-	-	62%	60%	48%	48%	-	-	59%
<b>Marruecos</b>	4%	4%	4%	5%	5%	5%	7%	7%	7%	10%	9%	8%	10%	10%	9%	8%	8%	8%	8%	7%

<b>Mauricio</b>	8%	9%	9%	8%	11%	11%	14%	13%	17%	20%	18%	16%	19%	19%	21%	24%	24%	25%	28%	17%
<b>Mauritania</b>	7%	6%	5%	-	14%	2%	2%	2%	4%	6%	4%	9%	9%	10%	7%	11%	9%	8%	7%	7%
<b>Mozambique</b>	25%	21%	22%	20%	23%	16%	29%	26%	23%	24%	29%	26%	26%	26%	22%	21%	24%	28%	25%	24%
<b>Namibia</b>	62%	37%	39%	34%	38%	44%	51%	43%	42%	40%	55%	44%	55%	42%	43%	32%	36%	31%	31%	42%
<b>Níger</b>	41%	26%	22%	19%	14%	22%	30%	18%	12%	28%	34%	32%	23%	20%	83%	19%	50%	25%	57%	30%
<b>Nigeria</b>	8%	-	-	10%	8%	11%	17%	12%	10%	10%	12%	12%	14%	15%	12%	13%	20%	19%	13%	13%
<b>Rep.Centroafricana</b>	5%	47%	15%	6%	2%	5%	3%	4%	22%	9%	7%	2%	21%	25%	16%	23%	73%	26%	-	17%
<b>Rep. Congo</b>	-	-	-	-	10%	10%	19%	22%	16%	19%	18%	33%	40%	33%	22%	12%	5%	11%	31%	20%
<b>Rep. Dem. Congo</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75%	79%	66%	67%	51%	34%	29%	57%
<b>Ruanda</b>	84%	80%	29%	32%	37%	57%	66%	38%	35%	39%	51%	52%	60%	59%	42%	46%	45%	34%	51%	49%
<b>Senegal</b>	39%	41%	47%	47%	54%	49%	48%	54%	46%	47%	47%	48%	47%	46%	46%	43%	43%	43%	40%	46%
<b>Seychelles</b>	1%	1%	2%	1%	1%	2%	7%	2%	30%	1%	2%	1%	1%	5%	17%	4%	3%	3%	1%	4%
<b>Sierra Leona</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8%	16%	36%	35%	35%	-	-	-	26%
<b>Eswatini</b>	48%	57%	48%	94%	85%	79%	69%	73%	78%	78%	75%	81%	87%	89%	94%	93%	92%	92%	93%	79%
<b>Sudáfrica</b>	16%	15%	15%	15%	15%	17%	20%	28%	25%	28%	29%	30%	29%	28%	26%	27%	27%	23%	21%	23%
<b>Sudán</b>	2%	3%	1%	1%	1%	1%	3%	3%	4%	5%	1%	8%	4%	21%	16%	20%	-	-	-	6%
<b>Sudán del Sur</b>	2%	3%	1%	1%	1%	1%	3%	3%	4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2%
<b>Tanzania</b>	17%	27%	36%	34%	31%	33%	25%	35%	36%	39%	41%	38%	39%	35%	37%	64%	41%	38%	39%	36%
<b>Togo</b>	53%	62%	72%	-	56%	76%	74%	28%	72%	66%	68%	63%	64%	70%	69%	70%	69%	72%	70%	65%
<b>Túnez</b>	8%	7%	9%	10%	10%	10%	13%	12%	11%	12%	12%	12%	12%	12%	10%	10%	11%	10%	10%	11%
<b>Uganda</b>	36%	33%	35%	33%	44%	46%	50%	52%	49%	55%	57%	56%	58%	50%	52%	52%	38%	34%	-	46%
<b>Djibuti</b>	-	-	-	-	-	-	49%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49%
<b>Zambia</b>	46%	50%	29%	25%	29%	27%	25%	20%	22%	31%	31%	22%	25%	22%	18%	20%	24%	21%	19%	27%
<b>Zimbabue</b>	51%	61%	62%	68%	68%	64%	58%	57%	74%	79%	82%	72%	77%	80%	76%	65%	62%	55%	59%	67%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade

**TABLA 6.3.- Relevancia de las importaciones intraafricanas con respecto a las importaciones totales en África en el periodo 2003-2021**

<b>Países/Año</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Media</b>
<b>Angola</b>	-	-	-	-	8%	-	13%	9%	8%	8%	6%	7%	8%	8%	11%	12%	8%	7%	11%	9%
<b>Argelia</b>	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	-	-	-	-	3%
<b>Benín</b>	28%	30%	28%	29%	23%	20%	21%	19%	24%	23%	19%	19%	20%	18%	16%	20%	24%	20%	16%	22%
<b>Botsuana</b>	86%	86%	87%	89%	86%	79%	78%	71%	72%	73%	79%	79%	82%	78%	73%	73%	69%	67%	61%	77%
<b>Burkina Faso</b>	46%	45%	34%	44%	34%	33%	32%	33%	30%	28%	28%	30%	25%	26%	26%	26%	26%	27%	26%	32%
<b>Burundi</b>	48%	38%	29%	19%	28%	32%	32%	35%	31%	27%	32%	29%	28%	31%	28%	25%	27%	29%	30%	30%
<b>Cabo Verde</b>	6%	3%	4%	2%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	4%	4%	2%	1%	-	3%
<b>Camerún</b>	17%	21%	35%	37%	9%	10%	11%	29%	10%	30%	26%	31%	26%	17%	18%	19%	-	-	-	22%
<b>Comoras</b>	19%	20%	27%	20%	9%	13%	10%	15%	10%	13%	18%	13%	11%	10%	8%	11%	10%	9%	6%	13%
<b>Costa de Marfil</b>	22%	26%	30%	33%	31%	37%	29%	34%	33%	34%	35%	29%	26%	21%	20%	23%	23%	25%	-	28%
<b>Egipto</b>	6%	6%	5%	4%	3%	4%	3%	3%	3%	4%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	3%
<b>Eritrea</b>	9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9%
<b>Etiopía</b>	5%	6%	5%	10%	5%	5%	4%	5%	5%	5%	3%	3%	4%	4%	6%	6%	6%	6%	7%	5%
<b>Gabón</b>	7%	10%	10%	9%	9%	11%	9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9%
<b>Gambia</b>	10%	17%	17%	14%	12%	10%	10%	9%	30%	36%	31%	27%	35%	24%	38%	23%	22%	20%	44%	23%
<b>Ghana</b>	25%	10%	21%	20%	19%	21%	13%	10%	15%	12%	12%	11%	11%	9%	9%	11%	10%	-	-	14%
<b>Guinea</b>	-	28%	19%	22%	9%	9%	-	-	-	-	8%	7%	10%	4%	-	-	-	-	-	13%
<b>Guinea-Bisáu</b>	18%	32%	43%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31%
<b>Kenia</b>	13%	-	14%	12%	12%	11%	13%	12%	-	-	10%	-	9%	10%	12%	12%	13%	11%	11%	12%
<b>Lesoto</b>	82%	78%	-	-	-	96%	96%	80%	97%	89%	78%	82%	77%	78%	72%	71%	74%	73%	77%	81%
<b>Libia</b>	-	-	-	-	9%	4%	7%	6%	-	-	-	-	-	11%	10%	9%	10%	-	-	8%
<b>Madagascar</b>	16%	14%	17%	13%	11%	10%	11%	16%	15%	13%	11%	12%	11%	12%	12%	15%	15%	15%	15%	14%
<b>Malawi</b>	60%	60%	63%	64%	57%	57%	59%	45%	41%	40%	44%	42%	33%	33%	30%	30%	27%	34%	29%	45%
<b>Malí</b>	42%	46%	49%	46%	51%	39%	-	44%	49%	51%	-	-	-	42%	43%	47%	46%	-	-	46%
<b>Marruecos</b>	5%	4%	5%	5%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	4%	4%	3%	4%	5%

<b>Mauricio</b>	17%	15%	12%	11%	11%	13%	12%	12%	11%	11%	11%	11%	12%	13%	14%	14%	13%	12%	12%	12%
<b>Mauritania</b>	6%	3%	3%	8%	9%	9%	7%	7%	7%	7%	5%	7%	16%	9%	6%	9%	9%	8%	11%	8%
<b>Mozambique</b>	36%	37%	45%	36%	34%	32%	39%	40%	37%	34%	35%	36%	34%	33%	33%	30%	32%	33%	30%	35%
<b>Namibia</b>	82%	87%	85%	84%	79%	70%	72%	76%	80%	75%	68%	62%	72%	70%	67%	65%	68%	63%	61%	73%
<b>Níger</b>	38%	34%	36%	28%	26%	22%	18%	13%	17%	22%	24%	20%	16%	18%	22%	19%	18%	17%	23%	23%
<b>Nigeria</b>	5%	-	-	4%	6%	7%	7%	6%	5%	4%	8%	4%	6%	4%	4%	4%	6%	3%	3%	5%
<b>Rep. Centroafricana</b>	14%	10%	29%	5%	17%	23%	18%	19%	19%	17%	16%	16%	30%	13%	18%	17%	23%	32%	-	19%
<b>Rep. del Congo</b>	-	-	-	-	60%	44%	40%	41%	61%	53%	52%	5%	7%	3%	33%	29%	26%	16%	20%	33%
<b>Rep. Dem. Congo</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33%	23%	22%	22%	19%	20%	23%	23%
<b>Ruanda</b>	27%	31%	42%	55%	48%	44%	36%	36%	38%	31%	27%	28%	24%	22%	25%	25%	28%	38%	31%	34%
<b>Senegal</b>	21%	21%	21%	15%	17%	22%	18%	18%	18%	21%	19%	16%	16%	17%	17%	16%	13%	14%	13%	17%
<b>Seychelles</b>	17%	15%	11%	11%	11%	12%	17%	10%	7%	10%	12%	10%	17%	10%	4%	8%	9%	6%	22%	12%
<b>Sierra Leona</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43%	30%	13%	8%	12%	-	-	-	21%
<b>Eswatini</b>	86%	90%	87%	83%	85%	93%	89%	90%	86%	89%	89%	87%	81%	80%	80%	78%	77%	75%	76%	84%
<b>Sudáfrica</b>	4%	4%	5%	7%	7%	9%	7%	10%	10%	12%	12%	13%	11%	11%	10%	12%	12%	10%	10%	9%
<b>Sudán</b>	10%	10%	8%	7%	8%	8%	8%	7%	8%	10%	11%	7%	9%	9%	8%	7%	-	-	-	9%
<b>Sudán del Sur</b>	10%	10%	8%	7%	8%	8%	8%	7%	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8%
<b>Tanzania</b>	21%	21%	20%	20%	14%	19%	17%	16%	15%	16%	11%	12%	7%	13%	11%	12%	11%	10%	11%	15%
<b>Togo</b>	20%	19%	18%	-	15%	25%	16%	15%	14%	14%	15%	14%	18%	14%	17%	22%	15%	16%	15%	17%
<b>Túnez</b>	6%	5%	6%	8%	7%	9%	7%	6%	4%	7%	8%	9%	6%	6%	7%	7%	10%	8%	6%	7%
<b>Uganda</b>	36%	35%	36%	25%	22%	21%	21%	20%	19%	18%	17%	18%	18%	18%	17%	21%	27%	35%	-	23%
<b>Djibuti</b>	-	-	-	-	-	-	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8%
<b>Zambia</b>	68%	58%	58%	60%	59%	61%	61%	64%	60%	57%	57%	63%	56%	57%	55%	53%	47%	46%	49%	57%
<b>Zimbabue</b>	60%	66%	62%	65%	65%	72%	86%	58%	66%	54%	57%	52%	50%	52%	51%	49%	48%	60%	54%	59%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade

**TABLA 6.4.- Evolución de la distribución del comercio intracontinental africano por Secciones, 2011-2021**

<b>Año/Sección</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>2011</b>	11%	3%	4%	32%	1%	9%	13%	13%	6%	9%
<b>2012</b>	11%	3%	4%	30%	1%	8%	13%	14%	5%	10%
<b>2013</b>	12%	4%	4%	26%	1%	10%	15%	18%	6%	6%
<b>2014</b>	11%	3%	3%	29%	1%	9%	16%	17%	5%	5%
<b>2015</b>	12%	3%	4%	18%	1%	12%	20%	20%	6%	4%
<b>2016</b>	14%	4%	4%	18%	1%	12%	19%	16%	6%	6%
<b>2017</b>	14%	3%	5%	19%	2%	16%	17%	13%	6%	5%
<b>2018</b>	13%	3%	5%	19%	1%	19%	18%	12%	5%	4%
<b>2019</b>	13%	3%	5%	18%	1%	13%	20%	15%	5%	6%
<b>2020</b>	16%	4%	7%	16%	1%	15%	18%	15%	5%	4%
<b>2021</b>	14%	3%	10%	14%	1%	15%	21%	15%	5%	1%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 7.1.- Evolución de las exportaciones e importaciones sino-africanas en el periodo 2003-2021 (precios constantes)**

<b>Año</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Variación (%)</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Variación (%)</b>
2003	11.960.757.271	-	14.490.728.081	
2004	20.930.248.012	75%	18.377.693.399	27%
2005	27.116.157.636	30%	23.973.040.399	30%
2006	35.642.727.892	31%	32.953.203.422	37%
2007	41.803.988.072	17%	42.999.463.101	30%
2008	59.694.171.047	43%	54.525.895.060	27%
2009	46.311.906.803	-22%	50.958.874.287	-7%
2010	67.066.322.714	45%	59.872.980.147	17%
2011	86.267.022.202	29%	67.562.208.055	13%
2012	102.395.546.847	19%	77.049.623.890	14%
2013	103.953.571.816	2%	82.020.619.701	6%
2014	101.295.630.892	-3%	92.807.499.969	13%
2015	61.549.299.584	-39%	95.041.057.638	2%
2016	48.973.860.064	-20%	79.746.920.662	-16%
2017	62.928.771.285	28%	78.572.299.406	-1%
2018	79.503.089.566	26%	84.145.392.114	7%
2019	75.768.102.848	-5%	89.609.977.139	6%
2020	58.004.477.165	-23%	89.885.008.893	0%
2021	79.726.102.133	37%	111.889.636.285	24%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 7.2.- Evolución de la distribución de las exportaciones chinas con destino África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021**

<b>Año/Sección</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>2011</b>	3%	0%	0%	1%	0%	6%	30%	35%	25%	0%
<b>2012</b>	3%	0%	0%	1%	0%	6%	30%	35%	24%	0%
<b>2013</b>	3%	0%	0%	1%	0%	6%	31%	34%	26%	0%
<b>2014</b>	2%	0%	0%	1%	0%	6%	30%	33%	27%	0%
<b>2015</b>	2%	0%	0%	1%	0%	6%	30%	35%	26%	0%
<b>2016</b>	3%	0%	0%	1%	0%	6%	29%	34%	25%	0%
<b>2017</b>	3%	0%	1%	1%	0%	7%	30%	34%	22%	0%
<b>2018</b>	3%	0%	1%	1%	0%	8%	30%	35%	23%	0%
<b>2019</b>	3%	0%	1%	1%	0%	7%	30%	34%	24%	0%
<b>2020</b>	3%	0%	1%	1%	0%	8%	30%	34%	23%	0%
<b>2021</b>	2%	0%	1%	2%	0%	10%	29%	39%	20%	0%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

**TABLA 7.3.- Evolución de la distribución de las importaciones chinas con origen África desagregadas por Secciones en el periodo 2011-2021**

<b>Año/Sección</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>2011</b>	0%	0%	18%	53%	0%	1%	11%	0%	0%	17%
<b>2012</b>	0%	0%	14%	50%	0%	1%	9%	0%	0%	26%
<b>2013</b>	0%	1%	16%	46%	0%	1%	10%	1%	0%	26%
<b>2014</b>	0%	1%	15%	46%	0%	1%	13%	0%	0%	23%
<b>2015</b>	1%	1%	18%	39%	0%	1%	18%	1%	0%	21%
<b>2016</b>	1%	1%	21%	39%	0%	1%	20%	1%	1%	15%
<b>2017</b>	1%	1%	23%	46%	0%	1%	18%	1%	0%	9%
<b>2018</b>	1%	1%	20%	50%	0%	1%	18%	0%	0%	9%
<b>2019</b>	1%	1%	22%	51%	0%	1%	17%	0%	0%	6%
<b>2020</b>	2%	1%	28%	39%	0%	1%	26%	1%	0%	2%
<b>2021</b>	1%	1%	25%	39%	0%	1%	28%	1%	0%	5%

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de la UN Comtrade*

