



FOTO: ISTOCK/WANGANOL, ALAMY/ ANDREY GUDKOV, ALAMY/ BARRY IVERSON, ALAMY/ PETE TITMUS

# La competitividad de África

La integración económica puede darle al continente mayor protagonismo mundial

Hippolyte Fofack

África se sitúa cerca del nivel más bajo entre quienes compiten en la economía mundial, por tener mercados fragmentados que inhiben la eficiencia y restringen el crecimiento económico.

Aparece ahora un nuevo actor con el potencial de desfragmentar África y fomentar la productividad de sus economías: la Zona de Libre Comercio Continental Africana (AfCFTA, por sus siglas en inglés). En marzo de 2018, 44 jefes de Estado africanos suscribieron un marco para establecer un mercado único continental de bienes y servicios, con libre movimiento de capitales y de viajeros de negocios. En julio, se sumaron otros cinco países, entre ellos Sudáfrica. El AfCFTA debe aún ser ratificado por el parlamento de al menos 22 países; siete ya lo han hecho.

Además de incrementar la eficiencia del mercado y reducir el costo de hacer negocios al ofrecer oportunidades para lograr economías de escala, el AfCFTA podría facilitar los flujos de comercio e inversión y cambiar la composición y dirección de los flujos de inversión extranjera directa hacia África.

El gran interrogante es si este esfuerzo también elevará la competitividad de las economías africanas. La competitividad —el conjunto de instituciones, políticas y factores que impulsan la productividad— es un determinante clave del crecimiento sostenible y abre el camino para una integración efectiva en la economía mundial.

El Índice Global de Competitividad, un indicador generado cada año por el Foro Económico Mundial

para evaluar comparativamente a los países, muestra grandes variaciones en las calificaciones nacionales de competitividad, que tienen que ver con la etapa de desarrollo económico, la brecha de infraestructura física y tecnológica entre las economías desarrolladas y muchas economías en desarrollo, y la imposibilidad de una serie de economías en desarrollo de emprender las cruciales reformas económicas e institucionales necesarias para elevar la eficiencia de sus mercados.

Los pocos países africanos que se han convertido en las economías de más rápido crecimiento en la última década también han tenido una trayectoria ascendente en la escala de competitividad mundial. Cada vez más, estos países (en particular, Côte d'Ivoire, Etiopía y Rwanda) están aprovechando la mejora de su competitividad y entorno macroeconómico para diversificar sus fuentes de crecimiento y de comercio y, en ese proceso, expandir su participación en el mercado mundial. Sin embargo, la mayoría de los países africanos probablemente estén rezagados en la carrera hacia una mayor competitividad. Últimamente, el entorno económico mundial ha estado dominado por el avance de un nacionalismo dispuesto a “empobrecer al vecino” y un progresivo proteccionismo. Las principales economías se están alejando del sistema basado en reglas que ha regido durante décadas los mecanismos de comercio mundial, orientándose hacia un nuevo sistema mercantilista que mide el desempeño económico de un país por su superávit comercial.

En esta nueva realidad, la competitividad es quizás aún más importante para las economías de mercados

emergentes y en desarrollo. En África, el impulso para profundizar la integración económica y fomentar el comercio intracontinental en el marco del AfCFTA tenderá también a mitigar el costo de los shocks mundiales adversos. Un mercado interno más grande y eficaz actúa como un seguro frente a las perturbaciones del comercio internacional asociadas con la volatilidad mundial o bien con la contracción de la demanda mundial.

### Globalizadores activos o pasivos

En un escenario comercial de puja de unos contra otros, más y más países rivalizan por un mismo mercado. Solo los más competitivos —aquellos con sólidos fundamentos económicos y políticas y con fuentes de crecimiento diversificadas— tenderán a ampliar y sostener el crecimiento de su participación en el comercio mundial. Estos “globalizadores activos” son presumiblemente los que estén mejor posicionados para mitigar los riesgos de la integración económica y financiera mundial y por ende para aprovechar plenamente los beneficios de la globalización. Las economías menos competitivas han sido “globalizadores pasivos”, o víctimas impotentes de la globalización que han actuado siempre como meros proveedores de las materias primas y los recursos naturales requeridos para expandir la producción manufacturera en naciones más activamente insertas en la globalización (Fofack, de próxima publicación).

## África ha sido descripta como un continente de gran potencial, pero concretar ese potencial ha sido uno de sus principales desafíos.

No es extraño que los globalizadores pasivos hayan sido más vulnerables a los riesgos de la globalización, entre ellos una transmisión mundial más rápida de los shocks negativos, oscilaciones de los precios de las materias primas y deterioro a largo plazo de sus términos de intercambio, y una menor demanda mundial provocada por un creciente proteccionismo o recesiones económicas sincronizadas. Estos riesgos han sofocado las aspiraciones de las naciones rezagadas, la mayoría de las cuales se encuentran atrapadas en un círculo vicioso de excesiva volatilidad del crecimiento y crisis estructurales de balanza de pagos. Esto quizá refleje las implicaciones macroeconómicas de gran alcance que conlleva la competitividad.

La competitividad va de la mano del desempeño comercial, y por lo tanto del crecimiento económico. Y el mayor determinante del crecimiento del PIB en las economías, tanto desarrolladas como en desarrollo, es la innovación. Las economías africanas en más rápido crecimiento, aquellas que avanzan rápidamente en la escala de competitividad mundial, también están haciendo los mayores progresos hacia la diversificación de las exportaciones. El grado de innovación y eficiencia en los procesos

productivos bien puede ser la línea divisoria entre las economías desarrolladas y en desarrollo, así como entre los globalizadores activos y pasivos.

África enfrenta un gran número de obstáculos para la competitividad y el comercio. Las medidas destinadas a mejorar la infraestructura económica y las reformas orientadas a estimular la innovación se han visto paralizadas por la resistencia institucional al cambio y los pesados costos asociados con el desarrollo de la infraestructura y la convergencia tecnológica. Los avances han sido igualmente lentos en los factores de competitividad motorizados por la eficiencia: grado de preparación tecnológica, tamaño del mercado y eficiencia de los mercados de bienes y trabajo. Además, en África la fragmentación del mercado ha retrasado el crecimiento económico al desalentar la inversión de gran escala y a largo plazo.

A pesar de que los derechos de importación son más bajos dentro de las diversas comunidades económicas regionales del continente, una variedad de barreras no arancelarias y reglamentarias sigue elevando los costos de transacción y limitando el movimiento de bienes, servicios, mano de obra y capital a través de las fronteras. Esas barreras incluyen demoras fronterizas, engorrosos procedimientos aduaneros y de inspección, múltiples requisitos de licencias y, cada vez más, la exigencia de que los importadores obtengan garantías nacionales de tránsito en las rutas principales. En África, comerciar a

través de las fronteras es todavía más costoso y lleva más tiempo que en cualquier otra región del mundo; a su vez, los países africanos comercian más con el resto del mundo que entre ellos.

El costo promedio de importar un contenedor en África oscila en USD 2.492, frente a USD 935 en Asia Oriental y el Pacífico y USD 1.488 en América Latina y el Caribe (Brenton e Isik, 2012). No debe sorprender que el comercio intrarregional, aunque en alza, sea aún relativamente infrecuente, y solo representa alrededor de 15% del comercio africano total, en comparación con 68% en Europa y 58% en Asia (Fofack, de próxima publicación; Afreximbank, 2018). Además de las barreras no arancelarias, intervienen la gobernanza, la estructura de producción, la orientación del comercio heredada del modelo colonial de extracción de recursos, y las limitaciones por el lado de la oferta, las cuales incluyen una reducida base manufacturera, una costosa financiación del comercio, un acceso limitado a la información, y una inexistente o costosa infraestructura facilitadora del comercio.

El proceso de desfragmentación de África en el marco del AfCFTA es entonces el primer paso para mejorar la

competitividad e integrar las economías africanas en la economía mundial como globalizadores activos. La zona de libre comercio continental creará un mercado de 1.200 millones de personas con un PIB combinado de USD 2,5 billones y un gasto combinado de consumidores y empresas superior a USD 4 billones. Las simulaciones básicas que suponen unos mercados de bienes y trabajo más amplios y eficientes en el marco del AfCFTA indican un aumento significativo de la calificación general de África en el Índice Global de Competitividad tanto a corto como a mediano plazo.

En el largo plazo, la calificación promedio de África podría subir aún más si la zona de libre comercio continental generara un entorno comercial y económico más dinámico que amplíe las bases manufactureras, sustente el crecimiento de sectores agroindustriales adecuados para la integración de cadenas de valor, y acelere el desarrollo e integración de los mercados financieros. Tal progreso financiero podría, por ejemplo, permitir la cotización de empresas en diferentes mercados bursátiles y promover el desarrollo del financiamiento no bancario y el establecimiento de agencias de calificación crediticia para reducir la asimetría informativa y el riesgo de crédito. En última instancia, esas medidas podrían facilitar el acceso al crédito en una región donde una intermediación financiera menos profunda y mercados financieros fragmentados han puesto freno a la competitividad y al crecimiento del sector privado.

La creación de una de las mayores zonas de libre comercio del mundo podría estimular la competitividad también a través de otros canales: transferencia de tecnología, desarrollo industrial, diversificación de las fuentes de crecimiento, y expansión del comercio intra-africano. Un análisis reciente del panorama de competitividad africana hace responsable del estancado aumento de la productividad y la competitividad al limitado avance en estos aspectos, y destaca que el nivel relativamente bajo de comercio e integración regional es uno de los mayores obstáculos (WEF, 2017). Asimismo, subraya que la multiplicidad de comunidades económicas en la región es una seria restricción para crear el tipo de entorno propicio que necesitan las empresas para aprovechar las oportunidades de crecimiento.

Las estimaciones preliminares de los beneficios esperados del AfCFTA, en cuanto a resultados comerciales e integración regional, son positivas y significativas. La Comisión Económica para África de las Naciones Unidas estima que el comercio intra-africano, dominado en gran medida por productos industriales y manufacturas, podría aumentar más de 50% e incluso duplicarse tras aproximadamente una década desde la implementación del AfCFTA si las reformas contempladas se ejecutan plenamente y se complementan con robustas medidas de facilitación del comercio.

El requisito de que los países participantes eliminen los aranceles sobre al menos 90% de los bienes impulsaría ese aumento. Las economías de escala resultantes de

un mercado continental más grande podrían bajar los costos generales de producción, que se mantienen muy altos; estimular el comercio y la inversión transfronterizas dentro de África, y atraer más inversión extranjera directa a la región reorientándola también hacia la producción de bienes industriales y manufacturados. Esto estimularía el comercio intrarregional de bienes intermedios y de capital. Los beneficios conexos incluyen la transferencia de tecnología y el desarrollo de cadenas de valor regionales en las cuales las empresas africanas agreguen valor al convertir materias primas en productos finales.

## “África fabril”

Esas cadenas de valor regionales podrían contribuir a integrar las economías africanas en la economía mundial, cuyos procesos manufactureros responden cada vez más a la globalización de la oferta y las cadenas de valor. Pese a la mayor tercerización de la producción hacia varios países, gran parte de la distribución del valor agregado en las cadenas de valor mundiales permanece dentro de bloques regionales. De ahí las crecientes referencias a “Europa fabril”, “Norteamérica fabril” y “Asia fabril”, los continentes donde se concentran principalmente esas cadenas de valor (Stöllinger *et al.*, 2018). El auge de las cadenas de valor en los bloques regionales y su continuada relevancia ante una arraigada globalización reflejan sus numerosos beneficios intrínsecos, sobre todo los costos de tránsito más bajos y las cadenas de suministro más cortas resultantes de una mayor cercanía de los centros de abastecimiento o fabricación a los mercados de destino.

El AfCFTA podría finalmente dar origen a un “África fabril”. Con el tiempo, a través de ella —y, en última instancia, la conexión de las fábricas y las cadenas de producción situadas en África con las cadenas de valor mundiales— se vincularían las redes de producción de todos los continentes.

Durante décadas África ha sido descrita como un continente de gran potencial, pero año tras año concretar ese potencial ha sido uno de sus principales desafíos. Si el AfCFTA logra inspirar esas reformas, la nueva zona de libre comercio podría impulsar el dinamismo africano y posicionar al continente como un competidor mundial. **FD**

---

**HIPPOLYTE FOFACK** es Economista Jefe del Banco Africano de Exportación e Importación.

### Referencias:

Brenton, Paul y Gözde Isik, editores. 2012. “De-Fragmenting Africa: Deepening Regional Trade Integration in Goods and Services”. Banco Mundial, Washington, DC.

Fofack, Hippolyte. De próxima publicación. “Leveraging the African Private Sector to Enhance the Development Impact of the African Continental Free Trade Area Agreement”. *World Economics Journal*, diciembre de 2018.

Foro Económico Mundial 2017. “The Africa Competitiveness Report 2017”, Foro Económico Mundial, Ginebra.

Stöllinger Roman, Doris Hanzl-Weiss, Sandra Leitner y Robert Stehrer. 2018. “Global and Regional Value Chains: How Important, How Different?” WIIW Research Report 427. Vienna Institute for International Economic Studies, Viena.