

Relaciones comerciales entre Canarias y África.

Trade relations between Canary Islands and Africa.

Carlos Marichal Luis
Grado de Contabilidad y Fianzas
Curso 2016-2017
Tutora: Carmen Inés Ruiz de la Rosa
La Laguna, 3 de marzo de 2017

RESUMEN

En este trabajo analizaré los flujos comerciales entre África y Canarias en el periodo de 2008 a 2015. El objetivo principal es investigar si Canarias como autonomía está obteniendo unos resultados positivos en materia de exportación e importación al continente africano, como es sabido, Canarias busca convertirse en un potente HUB logístico, esto unido a las ventajas fiscales y de políticas comerciales son motivo suficiente para atraer a inversores hacia las islas, tanto para que establezcan su residencia en Canarias e iniciar negocios con el continente africano como para prestar servicios de punto logístico para el envío y recepción de mercancías y otros bienes a otros países africanos. Los datos económicos extraídos por países para este análisis se basan en los principales sectores económicos. Por otro lado, expondré la situación sobre exportaciones e importaciones de algunas empresas domiciliadas en Canarias para posteriormente valorar si son positivas o no.

Palabras clave: Flujos comerciales, exportación, importación, HUB logístico, sectores económicos.

ABSTRACT

In this work, I will analyze the trade flows between Africa and Canary Islands in the period from 2008 to 2015. The main objective is to investigate Canary Islands as autonomy is obtaining positive results in terms of exports and imports to the African continent, as it is known, Canarias seeks to become in a powerful logistics HUB, this together with the tax and commercial policy advantages are reason enough to attract investors to the islands, both to establish their residence in the Canary Islands and to start business with the African continent as well as to provide logistical point services for sending and receiving of goods and other to African countries; The economic data extracted by countries for this analysis are based on the main economic sectors. On the other hand, I will expose the situation on exports and imports of some companies domiciled in the Canary Islands and then assess whether they are positive or not.

Keywords: Trade flows, exports, imports, logistics HUB, economic sectors

INDICE

RESUMEN	
ABSTRACT	
1. INTRODUCCIÓN	4
2. PERSPECTIVA HISTORIA DEL COMERCIO CANARIO/AFRICANO A FINALES DEL SIGLO XX Y PRINCIPIOS DEL XXI.....	4
3. RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL AL QUE SE PUEDEN ACOGER LAS EMPRESAS EN CANARIAS	8
3.1. Reserva para inversiones en Canarias (RIC).	8
3.2. Deducción por inversiones en Canarias.	9
3.3. Zona Especial Canaria (ZEC)	9
3.4. Zonas Francas.....	10
3.5. Bonificación por producción de bienes corporales en Canarias	10
3.6. Exención en el impuesto de transmisiones patrimoniales (ITP) y actos jurídicos documentados (AJD).	11
4. CANARIAS COMO PUNTO HUB Y SUS POSIBILIDADES CON EL CONTINENTE AFRICANO	11
4.1. Los puertos canarios como punto logístico.	11
4.2. Los aeropuertos canarios como punto logístico.	13
5. EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS COMERCIALES ÁFRICA-CANARIAS DESDE 2008.	13
5.1. Exportaciones.....	13
5.2. Importaciones.....	21
6. PAÍSES AFRICANOS EMERGENTES Y CON POSIBILIDADES DE COOPERACIÓN CON CANARIAS	25
7. DATOS MACROECONOMICOS DE LOS PAISES ANALIZADOS EN EL PERIODO 2008/15	27
8. LUGAR QUE OCUPA CANARIAS EN RELACIÓN A LOS FLUJOS COMERCIALES CON ÁFRICA FRENTE AL RESTO DE CCAA ESPAÑOLAS	30
8.1. Exportaciones.....	30
8.2. Importaciones.....	31
9. CASOS DE EMPRESAS CANARIAS CON EXPERIENCIA EXPORTADORA AL CONTINENTE AFRICANO	32
9.1. Compañía Cervecera de Canarias	32
9.2. Danone Canarias.....	33
10. CONCLUSIONES	34
BILIOGRAFÍA.....	36

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1: Distribución geográfica de las inversiones exteriores de Canarias, 1993-2009 (Miles de euros de 2009)	6
CUADRO 2: Elaboración propia con datos de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.	7
CUADRO 3: Elaboración propia con datos de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.	7
CUADRO 4: Elaboración propia con datos de Canaryislandshub.com.	12
CUADRO 5: Elaboración propia con datos de Datacomex.	14
CUADRO 6: Elaboración propia con datos de Datacomex.	14
CUADRO 7: Elaboración propia con datos de Datacomex.	15
Cuadro 8: Elaboración propia con datos de Datacomex; el sector económico 2. PRODUCTOS ENERGÉTICOS no tiene datos debido al secreto estadístico. Los valores ocultos han sido calculados con los datos de 5 o menos empresas.	15
CUADRO 9: Elaboración propia con datos de Africainfomarket.org.	15
CUADRO 10: Elaboración propia con datos de Datacomex.	17
CUADRO 11: Elaboración propia con datos de Datacomex.	17
CUADRO 12: Elaboración propia con datos de Datacomex.	17
CUADRO 13: Elaboración propia con datos de Africainfomarket.org.	18
CUADRO 14: Elaboración propia con datos de Datacomex.	19
CUADRO 15: Elaboración propia con datos de Datacomex.	19
CUADRO 16: Elaboración propia con datos de Datacomex.	20
CUADRO 17: Elaboración propia con datos de Africainfomarket.org.	20
CUADRO 18: Elaboración propia con datos de Datacomex.	21
CUADRO 19: Elaboración propia con datos de Datacomex.	22
CUADRO 20: Elaboración propia con datos de Datacomex; el sector económico 2. PRODUCTOS ENERGÉTICOS no tiene datos debido al secreto estadístico. Los valores ocultos han sido calculados con los datos de 5 o menos empresas.	22
CUADRO 21: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org	22
CUADRO 22: Elaboración propia con datos de Datacomex.	23
CUADRO 23: Elaboración propia con datos de Datacomex; el sector económico 2. PRODUCTOS ENERGÉTICOS no tiene datos debido al secreto estadístico. Los valores ocultos han sido calculados con los datos de 5 o menos empresas.	24
CUADRO 24: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org	24
CUADRO 25: Elaboración propia con datos de Datacomex.	25
CUADRO 26: Elaboración propia con datos de Datacomex.	26
CUADRO 27: Elaboración propia con datos de Datacomex.	27
CUADRO 28: Elaboración propia con datos de investing.com	28
CUADRO 29: Elaboración propia con datos de investing.com	28
CUADRO 30: Elaboración propia con datos de datosmacro.com	29
CUADRO 31: Elaboración propia con datos de datosmacro.com	30
CUADRO 32: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org.....	31
CUADRO 33: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org	32

1. INTRODUCCIÓN

Históricamente la condición estratégica de Canarias ha sido un punto fuerte a su favor, su condición de base tricontinental por su situación geográfica le permite ser punto de referencia para llegar a otros continentes, en este caso nos centraremos por su cercanía y sus posibilidades de crecimiento con el continente africano. Esta condición geográfica anteriormente comentada también le permite ofrecer un régimen económico y fiscal con numerosas ventajas que además vienen avaladas por la UE.

El objetivo principal es analizar las exportaciones e importaciones entre Canarias y África, para ello estudiaremos los datos económicos por sectores económicos obtenidos en bases de datos oficiales como DataComex e ICEX (ambas del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad), Aduanas y luego de estudios oficiales realizados por empresas como PROEXCA o plataformas como AFRICAinfomarket.

La idea principal es investigar si pese a las ventajas que ofrece Canarias se está logrando obtener unos resultados positivos en materia de exportaciones e importaciones al continente africano. El primer punto del trabajo trata de identificar la historia sobre los flujos comerciales entre estos dos puntos geográficos, en un segundo punto se comentarán las ventajas fiscales y económicas que Canarias ofrece a los inversores que decidan establecerse en el archipiélago siempre y cuando cumplan una serie de condiciones. En el tercer punto se destacarán las condiciones de Canarias como HUB y cuáles son las características con las que se oferta a países y otros inversores. Los puntos 6 y 7 versarán sobre los países africanos más destacados en referencia a los flujos comerciales, así como aquellos que previsiblemente serán importantes en un futuro. La situación de las dos provincias canarias respecto a otras provincias se analizará en el punto 8. El punto 9 contará con la opinión de los responsables de exportaciones de algunas empresas canarias que contarán de primera mano cuál es su experiencia comercial con el continente africano. Por último, en el punto 10 aportaré mis conclusiones a este estudio, así como posibles vías de mejora.

2. PERSPECTIVA HISTORIA DEL COMERCIO CANARIO/AFRICANO A FINALES DEL SIGLO XX Y PRINCIPIOS DEL XXI.

Históricamente Canarias ha desempeñado un importante papel como base logística en el Atlántico, esto se debe a su posición geográfica, una conectividad marítima amplia (posteriormente las aéreas adquirieron importancia), un marco institucional propio y un desarrollo de infraestructuras que le ha permitido desarrollar estas funciones como base logística tricontinental. Esto sirvió para que empresas extranjeras fijaran sus sucursales en las Islas y así desarrollar estrategias de carácter económico y financiero en África.

La actividad portuaria del archipiélago ha tenido gran importancia en el desarrollo comercial de Canarias, tanto el número de buques como el tonelaje de registro bruto en los Puertos Canarios ha ido creciendo con el paso de los años. La containerización (uso de contenedores) de los puertos canarios fue un avance muy importante, esto provocó que el Archipiélago canario se convirtiese en un HUB de gran relevancia en la zona del Atlántico. Los puertos más importantes en Canarias son el de La Luz y de Las Palmas (Gran Canaria) y el de Santa Cruz de Tenerife, ambos se encuentran entre los principales puertos españoles.

La actividad portuaria insular generó hasta 1970 un importante crecimiento debido en parte al interés que había desde España sobre las posesiones africanas como complemento a la política

autárquica que en este momento se desarrollaba en el país. Un 90% de los productos que se exportaban o se importaban a las colonias españolas pasaba por las islas.

La constitución de Canarias como plataforma estratégica en el Atlántico, atrajo a numerosos inversores foráneos, destacan los de origen británico y alemán, su objetivo era tener el control del comercio mundial. Empresas del resto de España también se interesaron en Canarias como base de sus operaciones en África, especialmente cuando la presencia colonial era mayor. Entre las empresas que se instalaban en Canarias nos encontramos con las sucursales de los bancos que se establecieron en las colonias españolas en África, estos bancos eran el Banco Central, Banco Hispano Americano, Banco Español de Crédito o Banco Exterior de España.

La llegada de inversores foráneos y de empresas nacionales no significó un ahogamiento para el empresario canario, y es que compañías canarias como Hamilton y Cía. o Ghirlanda Hermanos se dedicaban a proveer a la colonia de Fernando Poo hasta la guerra civil. También entidades como la Caja Insular de Ahorros de Canarias abrieron sucursales en ambos territorios

En los setenta descendió el movimiento de mercancías con África como consecuencia de la crisis económica internacional, la descolonización de Guinea Ecuatorial y la retirada española del Sáhara en noviembre de 1975 ordenada por el Rey Hasan II (Rey de Marruecos), este último inició la "Marcha verde" invadiendo así el territorio del Sahara Occidental. Esta invasión y posterior pérdida del dominio del Sahara Occidental provocó un claro problema para el territorio isleño, las consecuencias se reflejaron en la dificultad que los empresarios insulares encontraron a la hora de seguir o realizar nuevas operaciones dentro de este territorio.

Marruecos, uno de los países más cercanos al archipiélago, fue el que más dificultades mostró a la hora de establecer intercambios, esto obligó a las empresas canarias a orientarse hacia países que estuviesen situados al sur del Sahara Occidental. Las consecuencias de esta reorientación del comercio Canarias/África se hicieron notables durante los años 1982 y 1983 donde productos como el petróleo, conservas de pescado, cemento o textiles hicieron que el valor de las exportaciones hacia África se incrementara hasta los 162,27 millones de euros. A finales de la década de los ochenta, dos países del sur del Sahara Occidental como son Mauritania y Senegal se convertían en los principales socios comerciales con Canarias, tal fue esta relación que las exportaciones a Mauritania desde las islas suponían el 90% del total de exportaciones de España a este país. Durante estos años las importaciones de petróleo desde países como Camerún, Nigeria y Guinea Ecuatorial iban aumentando, esto provocó un déficit comercial para Canarias.

Los datos de reorientación del comercio de Canarias hacia África entre 1984 y 1999 fueron inciertas, las importaciones desde África ascendían al 45% (de 285,36 mill. € a 413,84 mill. €) y las exportaciones disminuyeron hasta un 36,7% (de 166,86 mill.€ a 105,64 mill. €). Por lo tanto, el déficit comercial se acentuaba con el continente africano, todo esto debido a la disminución de las ventas y es que las ventas totales al continente africano disminuyeron desde el 21,6% que se registraba en 1984 hasta el 10,97% en 1999. Estos resultados dejaban claro que las relaciones entre Canarias y África no estaban precisamente asentadas y que año tras año sufrían oscilaciones considerables.

En los 90 y primeros años del siglo XXI, el volumen de mercaderías importadas y exportadas al continente africano se incrementaron sobre todo en Santa Cruz de Tenerife gracias al movimiento que la refinería CEPSA provocó. Por ello uno de los productos que más se han exportado al continente africano es el petróleo, el cual se convirtió en una de las mercancías más importante

desde finales del siglo XIX, primero reexportado desde EEUU y luego con la incorporación de la refinería.

A partir del año 2000 surgen en Canarias diferentes iniciativas tanto públicas como privadas para impulsar el desarrollo económico de Canarias con el objetivo de convertirla en una gran plataforma internacional que centralice las relaciones económicas entre Europa, América y África; entre estas iniciativas nos encontramos los casos de la Plataforma de Exportaciones Canarias (PEXCAN), Dirección General de Relaciones con África así como diferentes proyectos realizados de la mano de ICEX (España Exportación e Inversión), PROEXCA (Promoción de las Exportaciones Canarias) o las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, además de todas estas también nos encontramos con el portal Africainfomarket. Estas iniciativas han propiciado que se sumen a las relaciones comerciales con Canarias países como Congo, República Democrática del Congo o Guinea Bissau.

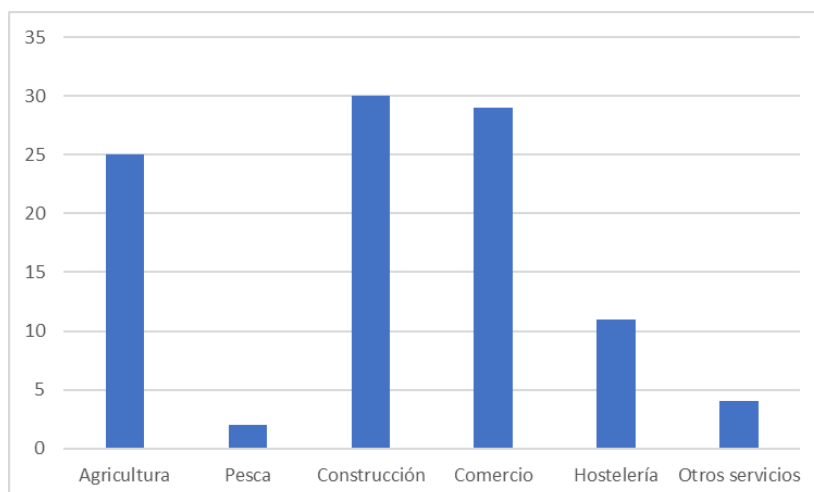
En 2009 la presencia isleña se ha incrementado en países como Mauritania y Cabo Verde, esta participación supone casi la mitad de las exportaciones españolas en el año 2009. Ese mismo año, en Gambia y Senegal se alcanzaban el 14 y el 8 por ciento, respectivamente.

La vinculación empresarial entre Canarias y África se sigue manteniendo, en el ámbito de las inversiones exteriores, Canarias ha desempeñado en los últimos años funciones tanto de receptor de capitales extranjeros como de inversor en el exterior. Respecto a la distribución geográfica de esos flujos de inversión entre 1993 y 2009 con origen y destino en Canarias, África ocupa las últimas posiciones como se refleja en el siguiente cuadro.

	Recibidas		Realizadas	
	Importe	Porcentajes	Importe	Porcentajes
África	27.622	0,3	13.990	0,13
América	6.130.027	66,75	6.045.133	56,2
Asia	163.982	1,79	986.244	9,17
Europa	2.790.348	30,38	3.711.411	34,5
Oceanía	71.586	0,78	0	0

CUADRO 1: Elaboración propia con datos de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

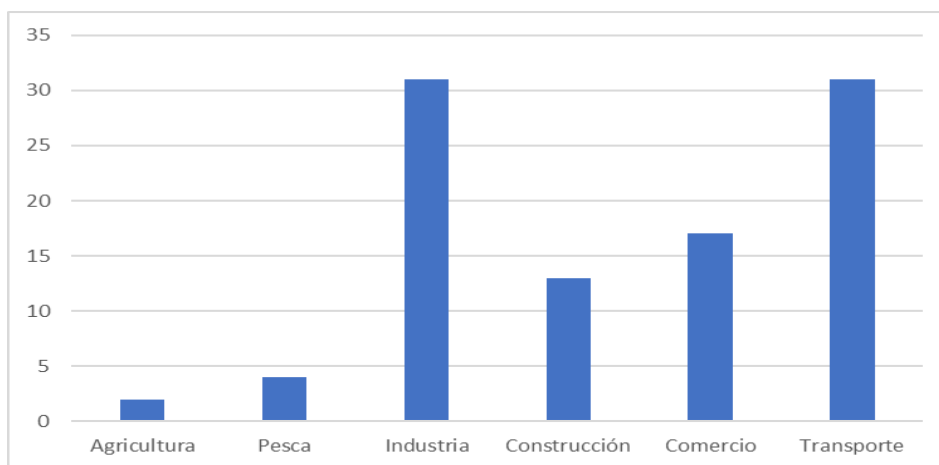
En cuanto a los países africanos más interesados en realizar inversiones en las Islas, en el periodo de 1993-2009 la mayoría de inversiones proceden de paraísos fiscales como Seychelles, Liberia o Mauricio. Otro país que se han sumado a estas inversiones es Senegal que supone el 16% de las realizadas en España. Estas inversiones procedentes del continente africano se destinan mayoritariamente a sectores como la construcción y el comercio, aunque también hay que destacar los 6 millones de euros que desde Seychelles se han invertido en agricultura en el periodo de 2005-2007. En el diagrama de barras que viene a continuación se puede ver la distribución de estas inversiones en porcentajes entre 1999 y 2009.



CUADRO 2: Elaboración propia con datos de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Las inversiones que Canarias realiza en África se centran sobre todo en Marruecos y Cabo Verde, estos dos suponen el 7 y el 9 por ciento del total de la inversión española. En otros países en vías de desarrollo comercial como Gambia o Guinea las inversiones españolas realizadas entre 1993 y 2009 alcanzan el 14 y el 11 por ciento respectivamente. Destacar como hecho aislado que Liberia supone el 17 por ciento de las inversiones canarias en África, esto se debe a una sola operación relacionada con el transporte marítimo que se realizó en 1999.

En cuanto a los sectores más destacados según la inversión realizada por Canarias en África, nos encontramos el transporte como el más destacado; en los últimos años se ha incentivado la industria, especialmente la fabricación de bebidas y papel. Otros sectores como la distribución, construcción o la venta de vehículos juegan un papel más residual.



CUADRO 3: Elaboración propia con datos de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Respecto al desarrollo de empresas, en el primer decenio del siglo XXI, las empresas del archipiélago han ido desarrollándose internacionalmente, en 1998 tan solo se contabilizaban 4 empresas canarias en territorio africano, mientras que en 2010 el número ascendió a 160.

En estos momentos y según datos de la Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife, el archipiélago exporta a 48 de los 54 países que conforman el continente africano. El total de empresas canarias importadoras y exportadoras asciende a unas 14.000, de estas solo 600 venden a terceros países, por tanto, estamos hablando de que solo un 1% del total de empresas canarias (136.000 empresas) se ha aventurado a realizar negocios en el extranjero.

3. RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL AL QUE SE PUEDEN ACOGER LAS EMPRESAS EN CANARIAS.

Todas aquellas empresas que quieran iniciar o que ya tengan su actividad en Canarias podrán beneficiarse de las ventajas que ofrece el Régimen Económico Fiscal canario (REF), este se ha diseñado con el objetivo de promover el desarrollo económico y social de las Islas Canarias. Sus beneficios y ventajas vienen avalados en la Constitución y en el Estatuto de Autonomía así como en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Esto permite al archipiélago no tener la condición de Paraíso Fiscal y por tanto asegurar la legalidad y seguridad de las inversiones a todos aquellos que decidan apostar por este régimen económico y fiscal. A continuación, se detallarán las principales ventajas de las que se pueden beneficiar las sociedades u otros estamentos jurídicos.

3.1. Reserva para inversiones en Canarias (RIC).

La RIC permite a empresarios y profesionales con establecimientos situados en Canarias quedar exentos de hasta un 90% de los Beneficios No Distribuidos (BND) en el Impuesto de Sociedades (IS). Esta exención se realizará sobre el importe de los beneficios de los establecimientos situados en el archipiélago que sean destinados a la dotación de la Reserva para Inversiones en Canarias.

Para acogerse a la RIC es requisito fundamental que la sociedad u otra entidad jurídica esté sujeta al IS y que tenga un establecimiento permanente en Canarias, no tiene por qué estar domiciliada en el archipiélago, simplemente tener un establecimiento en el que de forma continuada o habitual ejerza una actividad y que pueda generar puestos de trabajo.

Las personas físicas sujetas al IRPF también pueden acogerse a esta reserva con independencia de la procedencia de su rendimiento neto (actividades empresariales o actividades profesionales).

La RIC no se puede aplicar a todos los sectores, quedan excluidos de esta reserva la construcción naval, las fibras sintéticas, industria del automóvil, siderurgia e industria del carbón.

Para disfrutar de este beneficio fiscal se debe materializar la reserva, las cantidades destinadas a la RIC han de invertirse en la adquisición de activos fijos, nuevos o usados. El tiempo disponible para materializarla es de máximo cuatro años desde la fecha de devengo del impuesto correspondiente al ejercicio de la dotación. Una vez hecha la inversión, si el activo es fijo deberá mantenerse por un mínimo de cinco años o durante la vida útil del elemento en caso de ser inferior.

La RIC es compatible con otros instrumentos fiscales como:

- Bonificación por producción de bienes corporales.
- Libertad de amortización para las inversiones generadoras de empleo (R.D. Ley 7/1994 de 20 de junio)
- Exenciones en el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos.
- El Régimen Especial de Deducción por inversiones en Canarias (No se puede simultanear el beneficio fiscal sobre el mismo bien de inversión salvo que sea factible fraccionarlo).

Si no se cumple alguno de las condiciones, el sujeto será penalizado debiendo integrar en la base imponible del ejercicio el importe de la cantidad incumplida y en caso de ser infracción tributaria se le impondrá la correspondiente sanción.

3.2. Deducción por inversiones en Canarias.

Se trata de un incentivo fiscal equivalente al de la deducción por inversiones realizadas en el territorio nacional. Este incentivo implica una minoración de la cuota íntegra tras las aplicadas por doble imposición o posibles bonificaciones. El tipo aplicable es superior en un 80% a los del régimen general. Además, podrán efectuarse en elementos de activo fijo ya usados siempre y cuando estos no hayan disfrutado anteriormente de la misma deducción.

Podrán acogerse a esta deducción las sociedades u otras personalidades jurídicas que estén sujetas al IS por inversiones realizadas en el archipiélago y que estén establecidas en Canarias (no tienen que estar domiciliadas). Aquellas personas que realicen actividades empresariales o profesionales en las islas también podrán acogerse a esta deducción siempre y cuando cumplan las condiciones que la normativa del IRPF articula para la aplicación de estas deducciones.

Los beneficiarios de este incentivo podrán beneficiarse de otras ventajas fiscales como:

- RIC.
- Bonificación por Producción de Bienes Corporales.
- Deducción por inversiones realizadas en el resto de España.
- Exención por adquisición patrimonial de bienes del ITP y AJD.

3.3. Zona Especial Canaria (ZEC)

Esta zona se ha creado con el fin de diversificar y fomentar el desarrollo económico y social de las Islas Canarias. La ZEC estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2026 y el límite para inscribirse finaliza el 31 de diciembre de 2020 (Art.29.2 Real Decreto-Ley 15/2014, de 19 de diciembre, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias).

Para acceder a esta zona se ha de cumplir una serie de requisitos:

- Entidad o sucursal de nueva creación.
- Al menos un administrador o representante legal resida en Canarias.
- Durante los dos primeros años realizar una inversión mínima de 100.000€ en islas capitalinas y de 50.000€ en las no capitalinas.
- Creación de 6 puestos de trabajo en los primeros seis meses, en islas no capitalinas el mínimo será de 3 puestos de trabajo.
- Desarrollar actividades permitidas por la ZEC.
- Autorización previa por parte del Consorcio de la ZEC, así como presentar memoria justificativa de la solvencia, viabilidad, competitividad y contribución al desarrollo del archipiélago por parte de la empresa.

La Zona Especial Canaria se caracteriza por ofrecer numerosas ventajas a aquellas empresas que decidan adherirse a este instrumento económico:

- Tributar al tipo reducido del 4% en el IS sobre:
 - 1.800.000 € por creación mínima de empleo y 500.000€ adicionales por cada puesto de trabajo adicional al mínimo hasta 50 puestos de trabajo.
 - A partir de 50 empleados, todo el beneficio al 4%.
- Exentos de la retención de los dividendos distribuidos por filiales de entidades ZEC a sus sociedades matrices en otros países de la UE evitando así la doble imposición.

- Exención en el impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.
- Exención del IGIC para la entrega de bienes y servicios entre entidades ZEC y también a las importaciones.
- Compatibilidad con la Zona Franca

No todas las actividades pueden formar parte de esta zona, las actividades relacionadas con el comercio, servicio e industria pueden beneficiarse de ella mientras que servicios financieros o seguros, construcción, comercio minorista y alojamientos turísticos o restauración no pueden adherirse a la ZEC.

Actualmente se benefician de esta zona numerosas empresas entre las que destacan:

- Kinross (empresa minera canadiense)
- TUGU (empresa TIC canaria)
- Rolls Royce Marine (empresa reparación naval británica)
- Atos (empresa outsourcing tecnológico franco/alemana)
- Würth (empresa comercio mayorista alemana)

3.4. Zonas Francas

Actualmente Canarias dispone de las siguientes Zonas Francas, una en el Puerto de La Luz y de Las Palmas en Gran Canaria y otra en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Estas zonas permiten almacenar, transformar y distribuir mercancías sin que se aplique ningún tipo de gravamen, arancel u otros impuestos indirectos.

En estas zonas se permite la entrada de cualquier tipo de mercancía independientemente de su lugar de procedencia, estas mercancías pueden ser vendidas libremente y dichas operaciones estarán exentas de todos los impuestos indirectos.

Acogerse a una Zona Franca permite a la empresa beneficiarse también del RE. Además de todo esto, las empresas quedan exoneradas del pago de tarifas de entrada por las materias importadas y también se beneficiarán de no pagar impuestos indirectos por valor añadido siempre y cuando se envíen a terceros países.

3.5. Bonificación por producción de bienes corporales en Canarias.

Esta bonificación implica una reducción en la cuota íntegra del IS o del IRPF. El objetivo de este incentivo es potenciar las actividades productivas del archipiélago.

Los beneficiarios de esta bonificación serán todos aquellos sujetos pasivos del IS y del IRPF que determinen sus rendimientos por estimación directa, además es imprescindible que se tenga un establecimiento permanente en las islas, que se dediquen a la producción de bienes corporales en las islas tales como actividades ganaderas, industriales o pesqueras (pesca de altura, realizada con barcos españoles y con desembarque, manipulación y transformación en Canarias).

El beneficio de la aplicación de esta bonificación implica un 50% de la cuota íntegra correspondiente a la proporción de rendimientos procedentes de la venta de bienes corporales producidos en Canarias.

Los sujetos que se beneficien de esta bonificación también podrán hacerlo de otros incentivos fiscales como la RIC, exención ITP y AJD y la exención por reinversión para PYMES.

3.6. Exención en el impuesto de transmisiones patrimoniales (ITP) y actos jurídicos documentados (AJD).

Se podrán beneficiar las entidades sujetas al IS con domicilio o establecimiento permanente en el Archipiélago. Consiste en la exención en las adquisiciones patrimoniales de bienes de inversión el ITP y AJD. Esta exención se produce sobre la constitución, la ampliación de capital y la adquisición patrimonial de bienes o derechos que se destinen a la ampliación, modernización o traslado de instalaciones, siempre en territorio canario.

En las operaciones societarias estará exenta la constitución o aumento de capital por la parte destinada a las inversiones que recoge el artículo 25 de la ley 19/1994 del REF. Las operaciones sujetas a la modalidad de actos jurídicos documentados no estarán exentas.

Para poder disfrutar de esta exención no debe haber pasado un plazo superior a tres años desde el cumplimiento de las condiciones mencionadas anteriormente. Además, se limita a cinco años la posibilidad de que no se produzca un traslado de domicilio o establecimiento fuera de las islas.

4. CANARIAS COMO PUNTO HUB Y SUS POSIBILIDADES CON EL CONTINENTE AFRICANO.

Cuando nos referimos a un punto HUB hablamos de un centro logístico estratégico o centro de conexiones, ya sea puerto o aeropuerto, en este punto se concentran cargas de mercancías con el objetivo de redistribuirlas a otras partes de la geografía nacional e internacional.

La llegada de la containerización a los puertos canarios fue el inicio para considerar al archipiélago como HUB, sobre todo gracias a la actividad que los puertos de La Luz y de Las Palmas y el de Santa Cruz de Tenerife generaban.

En este apartado nos centraremos exclusivamente en las posibilidades que este HUB ofrece tanto para importar desde África a Canarias como para exportar a este mismo continente.

Las Islas Canarias cuentan con unas condiciones geográficas idóneas para que las empresas establezcan su actividad en las islas y desde ellas operar hacia el continente africano, un ejemplo lo tenemos en la empresa Kinross, empresa canadiense dedicada a la minería y explotación de propiedades de oro, en 2011 decidió explotar unas minas de oro en Mauritania y optó por establecer un centro logístico en Gran Canaria, esto le permitía beneficiarse de algunas condiciones de la ZEC y a su vez disfrutar de las conexiones marítimas y aéreas que las islas ofrecen con el continente africano.

4.1. Los Puertos Canarios como punto logístico.

El transporte marítimo es ideal para mover grandes volúmenes y Canarias cuenta para ello con 26 puertos comerciales (La Luz y de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife los más importantes). Los datos de 2015 sobre tráfico de mercancías en los puertos adscritos a la Autoridad Portuaria de Las Palmas sumaron un total de 23.579.828 toneladas, un 6,2% más que en 2014, por su parte los puertos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife contabilizaron un total de 12.617.994 toneladas, un 1,6% más que el ejercicio 2014. Otra de las medidas importantes para estos muelles

es la de número total de contenedores despachados por los puertos, en el ejercicio 2015 este dato alcanzó 1.246.558 TEUS (unidad de medida referida a contenedores de 20 pies), 56.021 TEU menos que en 2014, esto se debe a la caída registrada en el número de TEU de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, hay que destacar que el Puerto de Las Palmas con 817.495 TEU es con un 66% el que más movimiento de TEU registra en el archipiélago.

Los puertos de las Islas Canarias son un punto de abastecimiento, de bunkering (repostaje de buques en el mar, 24 horas al día todo el año), de plataformas petrolíferas y de mantenimiento de buques en el Océano Atlántico. Para temas petrolíferos las islas cuentan con dos puertos principales, una refinería (Cepsa), una terminal de gas y gasolina, una terminal de almacenamiento y dos plantas regasificadoras (Arinaga y Granadilla, no han entrado en funcionamiento). Esta situación geográfica privilegiada sirve a barcos y plataformas petroleras de todo el mundo como lugar de paso para recibir cualquier tipo de servicio.

Por lo tanto, Canarias adquiere la condición de enclave estratégico para prestar servicios marítimos offshore, actualmente ofrecen 18 categorías de servicios y actividades relacionadas tales como reparaciones, trabajos de chapa, suministros, inspecciones, logística, etc. En el año 2015 se repararon 351 buques y 14 plataformas petrolíferas según datos registrados por Puertos de Canarias.

Según datos extraídos de HUB Canarias, los puertos de La Luz y de Las Palmas y el de Santa Cruz de Tenerife cuentan con las siguientes características:

Infraestructuras Puerto de Las Palmas				
Hectáreas áreas de anclaje	Muelles y atracaderos	Rango del proyecto	Barcos de remolque	Rampas de embarque RO-RO
18	14 km	5-22m	12	10

Instalaciones de almacenamiento			
M ² de área de almacenamiento cubierta	M ² de área de almacenamiento al aire libre	M ³ de área de almacenamiento en frío	M ³ de área de almacenamiento en bunker
40.0 k	300.0 K	173.0 K	328.0 K

Infraestructuras Puerto de Santa Cruz de Tenerife			
Hectáreas áreas de anclaje	Muelles y atracaderos	Rango del proyecto	Barcos de remolque
18	16.8 km	6-16m	5

Instalaciones de almacenamiento		
M ² de área de almacenamiento cubierta	M ² de área de almacenamiento al aire libre	M ³ de área de almacenamiento en frío
128.0 k	700.0 K	41.0 K

CUADRO 4: Elaboración propia con datos de canaryislandshub.com.

Respecto a las rutas hacia África, el archipiélago cuenta con conexiones marítimas regulares a todos los puertos africanos. En el mes de diciembre de 2016 desde el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se contaba con la posibilidad de usar 20 posibles rutas (desde la autoridad de Las Palmas

no encontraron datos), la frecuencia de estas rutas fue normalmente de una por semana, una decenal o una mensual. El cálculo estimado de escalas realizadas es de 75 escalas por mes siempre y cuando se cumplan los plazos de escala previstos por las compañías. Estas compañías son OPDR Iberia, Marmedsa Canarias, Hamilton y Cía., Mediterranean Shipping Co., W.E.C. Lines España, Vapores Suardiaz Sur Atlántico, A. Pérez y Cía., Canarship y Miller y Cía.

Estas rutas hacia África con escala en Tenerife ofrecían la posibilidad de llegar a 35 países y a 54 puertos diferentes. De estos 31 países, los países con más atraques para descargar y cargar fueron Argelia (4 escalas), Sudáfrica (4), Angola (3), Congo (3), Gabón (3), Marruecos (3), Túnez (3), Benín (2), Egipto (2), Ghana (2), Guinea Ecuatorial (2), Mauritania (2), Mozambique (2) y Nigeria (2).

4.2. Los aeropuertos canarios como punto logístico.

Para operaciones de menos de 50 kg que se realizan de forma habitual y con condiciones previamente pactadas se recomienda usar el transporte aéreo.

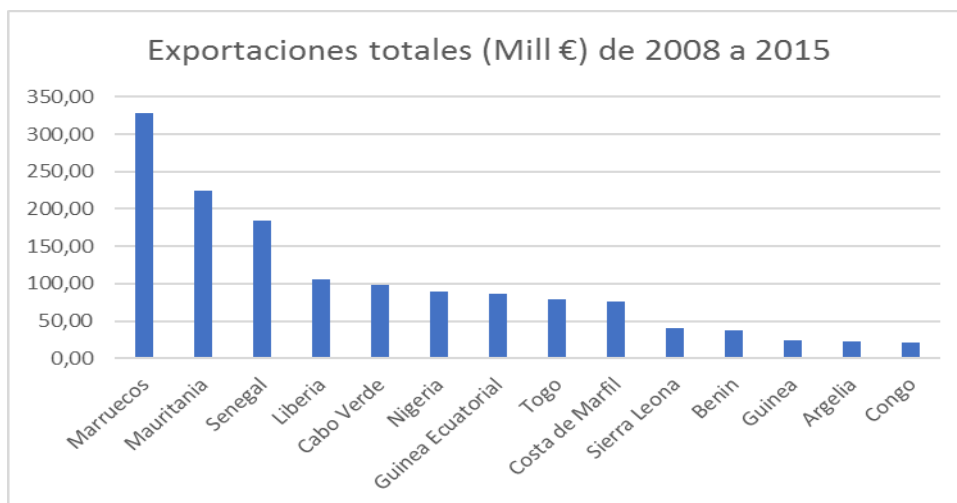
El tráfico de mercancías en 2015 registrado por el operador aeroportuario AENA indico que el aeropuerto canario con mayor tráfico de mercancías fue el de Gran Canaria con 18.800.101 toneladas de mercancías seguido de Tenerife Norte con 12.818.854 toneladas, Tenerife Sur 2.844.257 toneladas, Lanzarote 1.805.664 toneladas, Fuerteventura 937.235 toneladas, La Palma 565.287 toneladas, El Hierro 75.031 toneladas y La Gomera con 1.121 toneladas. Los mayores incrementos respecto a 2014 se produjeron en La Palma (+2,9%), El Hierro (+1,2%) y La Gomera (+38,7%), los aeropuertos de mayor peso insular como los de Tenerife y el de Las Palmas de Gran Canaria sufrieron variaciones negativas tal que el aeropuerto de Gran Canaria registro un -5,4%, Tenerife Norte -8,4% y Tenerife Sur -15,8%.

En cuanto a las rutas que operan hacia África, Canarias cuenta 46 vuelos semanales al continente africano, la compañía Binter Canarias realiza vuelos a 9 ciudades de África, concretamente a Agadir (Marruecos), Banjul (Gambia), Dakar (Senegal), El Aaiún (Marruecos), Marrakech (Marruecos), Nuakchot (Mauritania), Praia (Cabo Verde), Isla de Sal (Cabo Verde) y São Vicente (Cabo Verde). La compañía Low cost Norwegian hace vuelos a Marrakech y Agadir. Air Europa viaja a destinos como Beirut (Líbano), Dakar (Senegal) y Seychelles (Madagascar). Otras compañías como Iberia o Air France también realizan rutas con destinos del continente africano. Estos vuelos pueden ser directos en caso de destinos más al norte de África como con escalas si se trata de vuelos a zonas más orientales o del sur del continente.

5. EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS COMERCIALES ÁFRICA-CANARIAS DESDE 2008.

5.1. Exportaciones

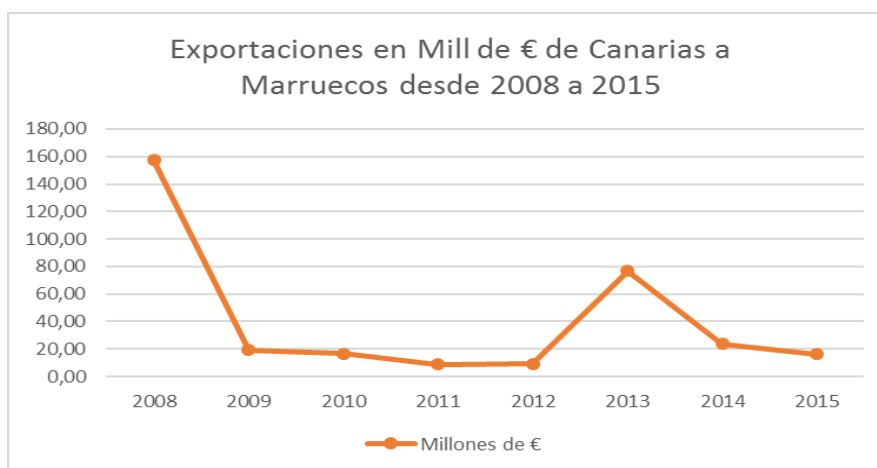
En este gráfico se reflejan los 11 países a los que más se ha exportado desde Canarias (> 20 Mill €) del año 2008 a 2015. El total en millones de € de exportaciones (incluyendo países excluidos de la gráfica) asciende a 1.587,81 millones de €. A continuación, analizaremos a los 3 países más importantes respecto a los flujos de exportación que son Marruecos, Mauritania y Senegal (véase cuadro 5.)



CUADRO 5: Elaboración propia con datos de Datacomex.

Como se aprecia en la gráfica, Marruecos tiene gran importancia para el archipiélago, y es que este país significa un 20,66% del total de exportaciones durante estos años al continente africano. Marruecos es la economía número 61 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2015 fue de 58.073 millones de euros, con una deuda del 64,06% del PIB. Su deuda per cápita es de 1.733 € euros por habitante.

El ranking Doing Business, que clasifica los países según la facilidad que ofrecen para hacer negocios, indica que Marruecos ocupa el lugar 68º de 190º, lo cual indica que existe facilidad para hacer negocios en este país, los problemas más acentuados que se pueden encontrar los inversores foráneos a la hora de hacer sus inversiones van desde problemas a la hora de acceder a créditos o de insolvencia de clientes. En cambio, el inversor tiene facilidades a la hora de obtener permisos de construcción y de realizar gestiones a la hora de abrir negocios.



Cuadro 6: Elaboración propia con datos de datacomex

Como se aprecia en el cuadro 6 (tabla anterior), las exportaciones a Marruecos sufrieron una gran caída tras 2008, esto se debió a la grave crisis financiera mundial que durante ese momento se vivió. Durante esos años las relaciones comerciales con el país marroquí no eran del todo buenas, existía poco apoyo del país a los inversores extranjeros y además se les imponían condiciones abusivas, esto provocó que los empresarios canarios se preocupasen más por sus negocios en las islas y que abandonasen sus inversiones en el país norafricano. Tras 2012 las exportaciones

comenzaron a remontar, pero esta vez los empresarios canarios comenzaron a explorar otras vías de negocio en el continente, estas vías fueron Mauritania, Senegal e incluso Togo.

El cuadro empresarial de empresas exportadoras a Marruecos (véase cuadro 7) refleja que en datos históricos los productos energéticos con 985,65 millones € son con diferencia lo más exportado a dicho país. En cuanto al sector económico con mayor participación empresarial, destaca el de bienes de equipo con 671 empresas.

Sector económico	Total Años	
	Empresas	Millones Euros
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	20	985,65
5 BIENES DE EQUIPO	671	32,18
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	80	17,15
3 MATERIAS PRIMAS	160	13,57
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	199	13,31
4 SEMIMANUFACTURAS	245	11,25
9 OTRAS MERCANCIAS	140	2,90
6 SECTOR AUTOMOVIL	268	2,45
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	127	1,59

Cuadro 7: Elaboración propia con datos de datacomex.

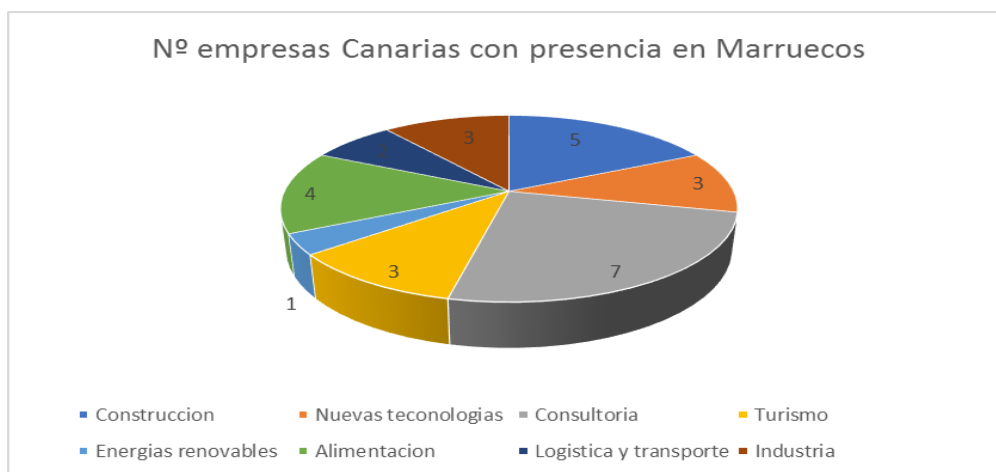
Este mismo cuadro trasladado al ejercicio 2015 arroja los siguientes datos:

Sector económico	AÑO 2015	
	Empresas	Millones Euros
5 BIENES DE EQUIPO	58	2,67
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	20	1,17
4 SEMIMANUFACTURAS	24	1,09
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	19	0,89
6 SECTOR AUTOMOVIL	9	0,11
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	7	0,05
3 MATERIAS PRIMAS	12	0,05
9 OTRAS MERCANCIAS	6	0,02
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	<5	—

Cuadro 8: Elaboración propia con datos de Datacomex

Según datos de la base de datos de comercio exterior, el dato de productos energéticos en Marruecos asciende a la cifra de 14.356.383,34 €.

El número de empresas canarias con presencia en Marruecos es de 26 y se distribuyen de la siguiente manera:



Cuadro 9: Elaboración propia con datos de africainfomarket.org

Estas 26 empresas se dedican a un solo sector exceptuando los casos de Machineis Open (Construcción y turismo) y Tarima Maroc (Turismo y Logística) que prestan más de un servicio en el país norafricano.

Las aduanas son una traba para muchos exportadores, en Marruecos los bienes son de libre importación. Pese a esto, existen restricciones cuantitativas a productos como la pólvora, explosivos, ropa de segunda mano o neumáticos recauchutados o usados. Marruecos ha logrado un acuerdo de Asociación con la Unión Europea, pese a eso, determinados productos europeos tienen elevados impuestos y restricciones.

Marruecos tiene cuatro zonas francas y además cuenta con una Zona Especial de Desarrollo entre Tánger y Ceuta; esta zona abarca unos 550 km² y cuenta con tres zonas francas.

En cuanto a conexiones marítimas y aéreas, Marruecos dispone de 20 aeropuertos, siendo los más importantes Casablanca, Marrakech, Agadir, Fez, Tánger, Rabat, Nador, Oujda, El Aaiún y Dakhla. Respecto a los puertos marítimos, cuenta con 13 puertos abiertos al comercio exterior que son los de Nador, Alhucemas, Tánger, Tanger-Med, Kenitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tan Tan, El Aaiún y Dakhla. Los vuelos a Marruecos son realizados desde Canarias por las compañías Binter Canarias (23 vuelos, 2 de ellos desde Tenerife y 10 desde Gran Canaria y el resto de aeropuertos marroquíes) o Royal Air Maroc (16 vuelos de los cuales 8 salen desde Gran Canaria y el resto de Casablanca y El Aaiún); la frecuencia de estos vuelos es de 2 a 3 vuelos por semana. Las conexiones vía marítima son realizadas por las compañías Boluda, Maersk Line, Cielo di Casablanca, X-press line, Mediterranean Shipping Company, Grupo Suardiaz, WEC, Portline y OPDR. Sólo 3 de los 13 puertos comerciales marroquíes están conectados con las islas, estos son los de Agadir, Casablanca y Tánger, además solo existen 4 líneas directas a Marruecos, de resto son líneas indirectas con numerosas escalas.

Mauritania ha sido el receptor principal de las exportaciones desde Canarias en los años 2009, 2010 y 2011, estos años coinciden con los peores años de la crisis. La situación económica del país era muy buena, con un índice de crecimiento del 5,5% de media anual y un déficit público casi inexistente. Mauritania era por tanto un atractivo de inversiones empresariales, que contaba con el respaldo del Banco Mundial, el Banco de la Unión Europea y el Banco Africano de Desarrollo, así como otras entidades financieras extranjeras asentadas en este país.

Mauritania es la economía número 155 según el volumen de su PIB. La deuda pública 2014 ascendió a 3.205 millones de euros (77,08% del PIB). Su deuda per cápita es de 807 € euros por habitante.

El dato histórico de exportaciones a este país indica que el sector económico más explotado con este país ha sido el de bienes de equipo con 140,7 millones de €, realizados por 1895 empresas canarias, seguido de cerca por las semimanufacturas con 95 millones € y la participación de 953 empresas; para ver estos datos más detallados se remite al siguiente cuadro.

Sector económico	Total Años	
	Empresas	Millones Euros
5 BIENES DE EQUIPO	1.895	140,70
4 SEMIMANUFACTURAS	953	95,02
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	75	57,82
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	198	43,30
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	761	22,36
6 SECTOR AUTOMOVIL	988	16,79
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	620	7,84
9 OTRAS MERCANCIAS	348	7,75
3 MATERIAS PRIMAS	343	4,15

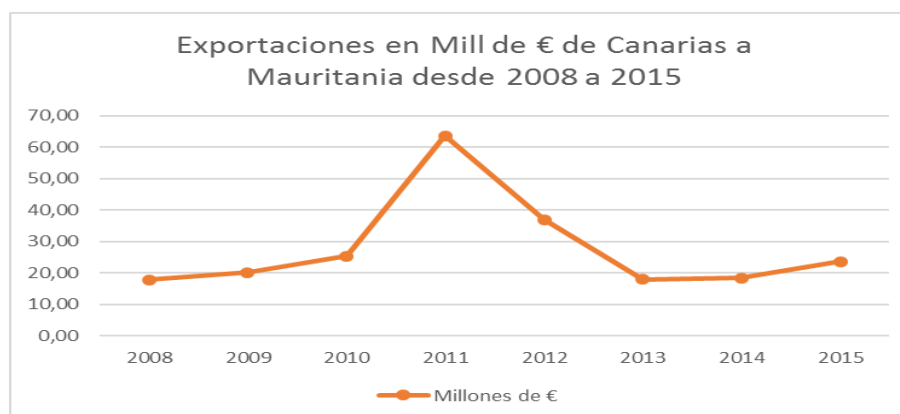
Cuadro 10: Elaboración *propia* con datos de Datacomex

Los mismos datos, pero extrapolados a 2015 arrojan las siguientes cifras sobre el número de empresas canarias con presencia en Mauritania, así como el valor de las exportaciones (Véanse en cuadro 11).

Sector económico	2015	
	Empresas	Millones Euros
4 SEMIMANUFACTURAS	179,00	10,59
5 BIENES DE EQUIPO	215,00	9,87
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	32,00	3,49
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	124,00	1,58
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	16,00	0,82
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	106,00	0,76
6 SECTOR AUTOMOVIL	70,00	0,63
3 MATERIAS PRIMAS	21,00	0,22
9 OTRAS MERCANCIAS	10,00	0,06

Cuadro 11: Elaboración *propia* con datos de Datacomex

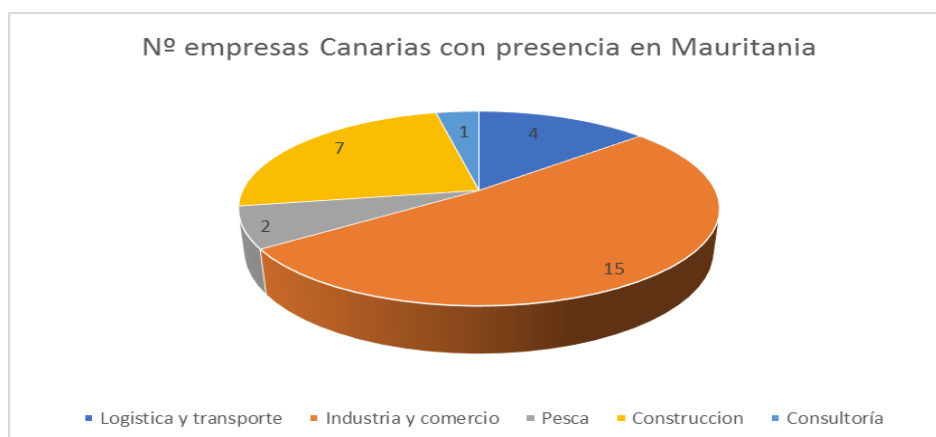
La evolución de las exportaciones a Mauritania no ha presentado grandes variaciones, exceptuando el crecimiento generado en 2011, de resto las exportaciones a este país se han mostrado regulares afianzando así a este país como uno de los referentes para exportar desde Canarias. En el cuadro 12 se hace un resumen de estos flujos desde 2008 hasta 2015.



Cuadro 12: Elaboración *propia* con datos de Datacomex.

Según datos extraídos del ranking Doing Business, Mauritania ocupa el lugar 160º de 190º, pese a ocupar uno de los lugares más bajos, Mauritania ha ido escalando posiciones síntoma de una mejora como país a la hora de realizar operaciones comerciales tanto locales como con inversores extranjeros.

Canarias cuenta con 29 empresas con presencia en Mauritania, estas empresas se reparten sectorialmente de la siguiente forma:



Cuadro 13: Elaboración propia con datos de africainfomarket.org

En cuanto a las aduanas y barreras comerciales de este país, destacar que en el 2000 el país salió de la Comunidad Económica de los Países de África Occidental. El comercio y el marco legislativo ha sido un tema importante para el Gobierno mauritano eliminando procesos administrativos como permisos de importación/exportación, creando una estructura de aranceles y eliminando la mayoría de impuestos a la exportación. Mauritania exige un arancel aduanero (de media un 5% sobre la factura), este arancel no es restrictivo pues lo único que persigue es establecer un orden y la salubridad de lo que pasa por sus fronteras.

Las conexiones aéreas y marítimas de Mauritania se detallan de la siguiente manera, 30 aeropuertos (solo 10 tienen pistas asfaltadas) siendo los más importantes Nouakchott, Nouadhibou, y Zuerat, además se espera la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en Nouakchott. Las empresas que unen por aire a Mauritania y Canarias son CanaryFly (2 vuelos, 1 desde Gran Canaria y 1 desde Mauritania), Mauritania Airlines International (2 vuelos, 1 desde Gran Canaria y 1 desde Mauritania) y Binter Canarias (6 vuelos, 3 desde Gran Canaria y el resto desde Mauritania). Además de estas líneas existe una línea exclusivamente de mercancía gestionada por Swift Air la cual dispone de dos líneas regulares a Mauritania con paso por las dos islas capitalinas del archipiélago canario. El transporte marítimo de Mauritania cuenta con los puertos de Nouakchott y Nouadhibou, desde estos puertos se cuenta con líneas regulares que conectan únicamente con el Puerto de Las Palmas, las compañías que realizan estas conexiones son Boluda Lines que cuenta con dos líneas con paso tanto por Mauritania como por Las Palmas de Gran Canaria, CanaryFeeder que dispone de una línea regular que conecta los puertos de Nouakchott y Nouadhibou con el de Las Palmas de Gran Canaria y por último Mediterranean Shipping Company que realiza traslados a Nouakchott y Nouadhibou con una frecuencia de 15 días y 1 mes respectivamente.

Otro país que juega un papel muy importante en las exportaciones canarias es Senegal, un país que sin duda ha registrado un gran crecimiento en los últimos años hasta situarse en 2015 en el destino principal de las exportaciones del archipiélago llegando a representar el 41,14% de las exportaciones totales realizadas desde Canarias a África en el pasado ejercicio.

Con una población de más de 15 millones de habitantes, Senegal presenta una estabilidad política y económica bastante sólida lo que le hace ser considerada como punto de acceso al mercado

subsahariano. Senegal es la economía número 121 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2015 fue de 6.998 millones de euros, con una deuda del 56,83% del PIB. Su deuda per cápita es de 463 € euros por habitante. Por lo tanto, estamos frente a un mercado en crecimiento y aún poco saturado.

Según el ranking Doing Business, Senegal ocupa el lugar 147º de 190º, este indicador muestra que no es fácil hacer negocios en este país tanto para inversores locales como foráneos, en el caso de los foráneos se encuentran con muchos problemas en la protección de inversionistas minoritarios.

Las exportaciones a Senegal han ido creciendo desde 2008 aunque hay que destacar que este crecimiento ha sido irregular (ocasionado por la partida de combustibles), durante 2012 y 2014 las exportaciones fueron bastante bajas, todo lo contrario que en 2013 y 2015 donde se alcanzaron los topes históricos en exportaciones con este país (Ver cuadro 13).



Cuadro 14: Elaboración propia con datos de Datacomex.

Por sectores económicos y según datos históricos de exportaciones, los productos energéticos son con 233, 61 millones € lo que más se ha exportado al país senegalés; le sigue con 13,63 millones de € el sector de la alimentación, bebidas y tabaco, con cifras similares nos encontramos otros sectores importantes como bienes de equipo, semimanufacturas y manufacturas de consumo. Aunque los refinados del crudo representan gran parte de las exportaciones a Senegal, en los últimos cinco años se ha producido una diversificación símbolo de la apertura de Canarias hacia nuevas vías de negocio en este país.

En el siguiente cuadro (cuadro 15) se detallan los sectores, el volumen de facturación en millones de euros y las empresas dedicadas a cada sector.

Sectores económicos	Total Años	
	Empresas	Millones Euros
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	14,00	233,61
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	112,00	13,63
5 BIENES DE EQUIPO	478,00	11,24
4 SEMIMANUFACTURAS	295,00	10,07
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	263,00	8,84
9 OTRAS MERCANCIAS	288,00	8,62
6 SECTOR AUTOMOVIL	279,00	2,27
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	228,00	1,11
3 MATERIAS PRIMAS	90,00	0,51

Cuadro 15: Elaboración propia con datos de Datacomex.

En cuanto al número de empresas exportadores, destacan las 478 empresas dedicadas al sector de los bienes de equipo que han exportado durante estos años a Senegal, esto se debe a la poca capacidad que el país tiene para abastecer sus necesidades industriales, abriéndose así una oportunidad para la exportación de maquinarias y otros bienes de equipo.

El detalle de las exportaciones del ejercicio 2015 arroja los siguientes datos, las semimanufacturas ocuparon la primera posición con 1,12 millones de €, seguidas del sector de la alimentación, bebidas y alcohol con 1,05 millones de €. Esto se resume en combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación, materias bituminosas y ceras minerales (ver cuadro 16). Según datos de la Cámara de Comercio y la Agencia Tributaria, en 2015 la cifra de productos energéticos significó un total 91.738,77 €.

Sector económico	AÑO 2015	
	Empresas	Millones Euros
4 SEMIMANUFACTURAS	55,00	1,12
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	22,00	1,05
5 BIENES DE EQUIPO	79,00	0,81
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	56,00	0,75
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	49,00	0,16
6 SECTOR AUTOMOVIL	31,00	0,08
3 MATERIAS PRIMAS	15,00	0,02
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	—	—
9 OTRAS MERCANCIAS	—	—

Cuadro 16: Elaboración propia con datos de Datacomex.

Respecto a las empresas canarias que se han instalado en el país senegalés, el total de estas empresas asciende a 17 y se reparten de la siguiente forma:



Cuadro 17: Elaboración propia con datos de africainformarket.org

Entre estas empresas destacan algunas como Boluda Lines (transporte), Numero Uno (comercio) y Grupo Lopesan (construcción).

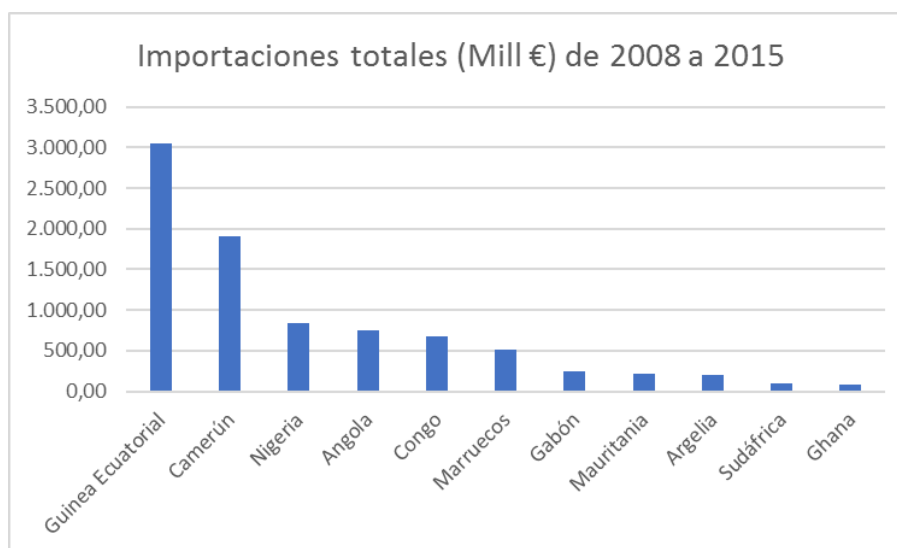
Senegal cuenta con tarifas aduaneras simplificadas en la Tarifa Exterior Común (TEC) del 14% y en la eliminación de las licencias de importación, además cuenta con subvenciones a la exportación e impuestos especiales a la importación.

En los que respecta a las conexiones por mar y aire, Senegal tiene cuatro aeropuertos internacionales: Dakar, Saint-Louis, Ziguinchor y Blaise Diagne, siendo el más importante el de

Dakar con una media de 30.000 toneladas de carga en 2015. Actualmente existe la posibilidad de ir en vuelo directo desde Gran Canaria y Tenerife hasta Dakar con la compañía Binter Canarias que opera dos vuelos semanales desde Gran Canaria y uno semanal desde Tenerife con destino a la capital senegalesa. En cuanto al transporte marítimo, Senegal cuenta con un gran puerto como es el Puerto de Dakar y por el que pasa más del 90% del comercio exterior del país. Las líneas que se encargan de unir Canarias con Dakar son las de Mediterranean Shipping Company (2 días para realizar el trayecto GC-Dakar), Grupo Boluda (Salidas cada 10 días), Maersk Line (semanalmente con paso por Algeciras) y Safmarine (semanalmente), todas estas líneas solo hacen escala en Las Palmas y no en Tenerife.

5.2. Importaciones

En el siguiente gráfico se pueden ver los 11 países desde los que más se ha importado en Canarias desde África (> 1% sobre el total de importaciones) del año 2008 a 2015. El total en millones de € de exportaciones (incluyendo países excluidos de la gráfica) asciende a 8.865,26 millones de €. A continuación, analizaremos a los 2 países más importantes respecto a los flujos de importación que son Guinea Ecuatorial y Camerún, los cuales representan un 34,33% y un 21,54% sobre el total de exportaciones desde 2008.



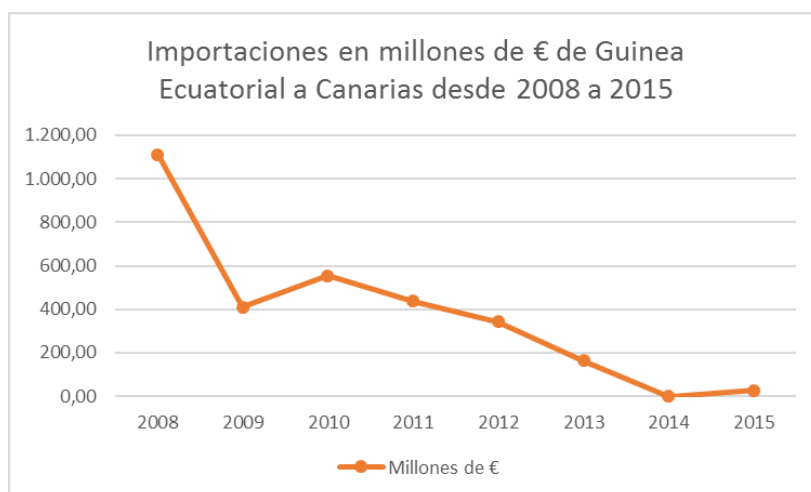
Cuadro 18: Elaboración propia con datos de Datacomex.

Guinea Ecuatorial representa el 34,33% de las importaciones realizadas desde África a Canarias, esto es una cifra bastante importante si la comparamos con el resto que apenas supera el 1%. Guinea Ecuatorial fue una antigua colonia española, actualmente es la economía número 128 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2014 fue de 1.403 millones de euros, con una deuda del 8,67% del PIB está entre los países con menos deuda respecto al PIB del mundo.

El ranking Doing Business sitúa a Guinea Ecuatorial en el puesto 178º de 190, esto indica que no es sencillo realizar negocios en Guinea Ecuatorial debido en gran parte al mal desarrollo burocrático y fiscal del país.

La evolución de las importaciones desde Guinea Ecuatorial ha mostrado un crecimiento irregular con tendencia a la caída desde el año 2010 destacando sobre todo el año 2014 donde se registra la cifra más baja históricamente (36.350 €), hasta ese año prácticamente la totalidad de lo importado procedía de combustibles, minerales, aceites minerales y productos de su destilación,

el descenso de la partida de carburantes fue el causante de esta bajada tan pronunciada en las importaciones (Véase cuadro 19).



Cuadro 19: Elaboración propia con datos de Datacomex.

En cuanto a los sectores económicos más destacados en asuntos de importación desde el país guineano, el siguiente cuadro nos detalla el número de empresas guineanas importadoras hacia Canarias y los millones de € que desde 2000 se han contabilizado.

Sectores economicos	Total Años	
	Empresas	Millones Euros
5 BIENES DE EQUIPO	16,00	0,20
3 MATERIAS PRIMAS	10,00	0,18
6 SECTOR AUTOMOVIL	7,00	0,03
4 SEMIMANUFACTURAS	6,00	0,03
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO		
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	—	—
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	—	—
9 OTRAS MERCANCIAS	—	—

Cuadro 20: Elaboración propia con datos de DATACOMEX; el sector económico 2. PRODUCTOS ENERGÉTICOS no tiene datos debido al secreto estadístico. Los valores ocultos han sido calculados con los datos de 5 o menos empresas

Por cumplir el secreto estadístico, el ministerio de Industria, Economía y Competitividad no indica las cifras de sectores como el de productos energéticos que históricamente ha sido el más potente en materia de importación desde Guinea Ecuatorial y es que dicho país tiene una gran riqueza en recursos naturales que permite tener una balanza comercial positiva a este país debido a la exportación de productos energéticos que realiza. En 2015 los datos de Guinea Ecuatorial en millones de € han sido los siguientes (cuadro 21) según la base de datos de comercio exterior.

Secciones de los productos	Total año 2015 VALOR
COMBUSTIBLES MINERALES, ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACIÓN, MATERIAS BITUMINOSAS, CERAS MINERALES	26.084.675,33
MÁQUINAS, APARATOS Y MATERIAL ELÉCTRICO, Y SUS PARTES, IMAGEN Y SONIDO EN TELEVISIÓN.	52.998,65
AERONAVES, VEHÍCULOS ESPACIALES, Y SUS PARTES	39.806,49
REACTORES NUCLEARES, CALDERAS, MÁQUINAS, APARATOS Y ARTEFACTOS MECÁNICOS, PARTES DE ESTAS MÁQUINAS O APARATOS	5.583,33
VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS	5.291,20
MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN, DE HIERRO O ACERO	2.803,35
BARCOS Y DEMÁS ARTEFACTOS FLOTANTES	1.905,61
MADERA, CARBÓN VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	136,44
Total	26.193.200,40

Cuadro 21: Elaboración propia con datos de aduanas.cameras.org.

Como se aprecia en la tabla, la sección de carburantes ha sido con diferencia la que más se importó desde Guinea Ecuatorial a Canarias en el ejercicio 2015.

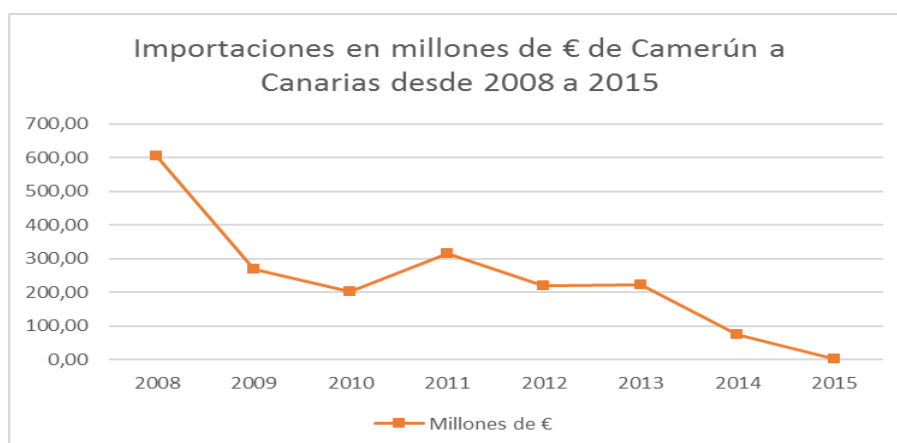
Las importaciones en Canarias están gravadas por impuestos y tasas como el AIEM e IGIC, así como por los aranceles que la UE imponga a la mercancía en cuestión que se esté importando.

Las importaciones desde Guinea Ecuatorial se realizan vía aérea y marítima; Guinea Ecuatorial tiene cinco aeropuertos, pero dos de ellos son los más importantes, Bata y Malabo, de estos dos solo Malabo es considerado internacional. Actualmente no hay ninguna línea que una directamente alguna isla del archipiélago canario con alguno de los aeropuertos de Guinea Ecuatorial. Las compañías aéreas que ofrecen servicio de carga de mercancías son DHL, Lufthansa y Panalpina. Respecto al transporte marítimo, los puertos de Bata y Malabo son los más importantes, estos puertos reciben prácticamente la totalidad de mercancías que salen y entran al país. Las compañías que realizan conexiones entre Canarias y Guinea Ecuatorial son Marguisa, Container H lines, Naviera Dal, CMA - CGM Delmas, Maersk y Consortium Hispania Lines.

El siguiente país en importancia de importaciones realizadas en el archipiélago canario desde 2008 es Camerún, este representa el 21,54% de las importaciones realizadas desde África a Canarias. Camerún es la economía número 99 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2014 fue de 6.654 millones de euros, con una deuda del 27,54% del PIB. Su deuda per cápita es de 292 € euros por habitante.

El ranking Doing Business sitúa a Camerún en el puesto 166º de los 190º que conforman este ranking, esta baja posición viene dada debido a los problemas que hay para acceder a créditos y la dificultad que encuentran los inversionistas a la hora de abrir un nuevo negocio.

Las importaciones desde Camerún hacia Canarias (Cuadro 22) han mostrado una tendencia a decrecer desde el año 2008, solo en 2011 el país aumento sus importaciones al archipiélago.



Cuadro 22: Elaboración propia con datos de DATACOMEX

Los sectores económicos más beneficiados por las importaciones a Canarias desde 2008 son los siguientes:

Sector economico	Total Años	
	Empresas	Millones Euros
3 MATERIAS PRIMAS	56,00	31,57
4 SEMIMANUFACTURAS	7,00	1,56
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	13,00	0,98
5 BIENES DE EQUIPO	13,00	0,12
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	17,00	0,03
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	—	—
6 SECTOR AUTOMOVIL	—	—
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	—	—
9 OTRAS MERCANCIAS	—	—

Cuadro 23: Elaboración propia con datos de DATACOMEX; el sector económico 2. PRODUCTOS ENERGÉTICOS no tiene datos debido al secreto estadístico. Los valores ocultos han sido calculados con los datos de 5 o menos empresas

Destacar que en este cuadro se emiten los datos por secreto estadístico de sectores importantes como el de productos energéticos, un dato que debe oscilar entre los 50-100 millones anuales, dato extraído de la media de valores extraídos entre 2008 y 2014 para ese sector económico.

Secciones de los productos	Total año 2015 Millones €
MADERA, CARBÓN VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA	443.426,72
REACTORES NUCLEARES, CALDERAS, MÁQUINAS, APARATOS Y ARTEFACTOS MECÁNICOS, PARTES DE ESTAS MÁQUINAS O APARATOS	5.510,00
BARCOS Y DEMÁS ARTEFACTOS FLOTANTES	601,20
PRODUCTOS EDITORIALES, DE LA PRENSA Y DE LAS DEMÁS INDUSTRIAS GRÁFICAS, TEXTOS MANUSCRITOS O MECANOGRAFIADOS Y PLANOS	128,87
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES, CORTEZAS DE AGRIOS (CÍTRICOS), MELONES O SANDÍAS	1,77
Total	449.668,56

Cuadro 24: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org.

En cuanto al desglose por sección de producto del año 2015 (cuadro 24), vemos como la madera, el carbón vegetal y las manufacturas de madera coparon prácticamente la totalidad de las importaciones desde Camerún a Canarias (98,61% sobre el total), el resto de categorías son partidas insignificantes que apenas afectan a la variación de la cuenta de importaciones de este país.

La red aeroportuaria y portuaria de Camerún se estructura de la siguiente forma; Cuenta con 23 aeropuertos de los cuales 8 son comerciales y de estos últimos 3 son internacionales. Camerún dispone de cuatro puertos marítimos que son Duala, Kribi, Limbe y Garoua. Duala con un 93% del tráfico de mercancías en régimen de importación y exportación es el más importante de África central. Las compañías Binter, Iberia, Vueling y Royal Air Maroc realizan vuelos a Dakar, todos ellos de forma indirecta, siempre realizando escala en otras islas o en ciudades como Casablanca en Marruecos a excepción de los que salen de Gran Canaria que van directos al país camerunés. En cuanto a las líneas marítimas, desde Las Palmas de Gran Canaria salen las navieras de Delmas 1, Mediterranean Shipping Company, Marmedsa, Container H Lines y MSC West Africa Service; desde Santa Cruz de Tenerife la compañía Marmeda es la que fleta un barco con destino a Camerún. Todas estas navieras realizan numerosas escalas antes de llegar a Camerún por lo que el tiempo estimado de llegada es de 14 días.

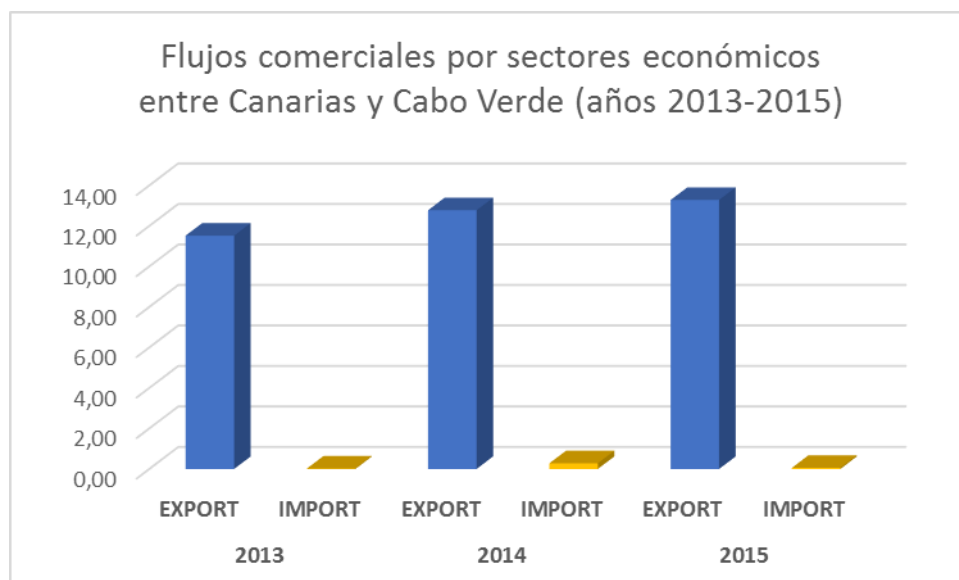
6. PAÍSES AFRICANOS EMERGENTES Y CON POSIBILIDADES DE COOPERACIÓN CON CANARIAS.

Además de los países anteriormente nombrados tenemos que tener en cuenta una serie de países que comienzan a generar síntomas de crecimiento en relación a los flujos comerciales que se originan entre el continente africano y el archipiélago canario. Estos países son Cabo Verde y Mali.

Cabo Verde es la economía número 172 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2015 fue de 1.742 millones de euros, con una deuda del 120,54% del PIB está entre los países con más deuda respecto al PIB del mundo. Su deuda per cápita es de 3.348 € euros por habitante.

Este país es un estado insular situado al oeste del continente africano (el país más cercano es Senegal) y al sur de las Islas Canarias (Unos 1600 km separan Cabo Verde de Canarias).

La evolución de Cabo Verde en los últimos años ha sido claramente ascendente como podemos ver en el siguiente gráfico que recoge los datos de exportaciones e importaciones del continente africano. La balanza comercial es de superávit comercial a favor de Canarias como se puede apreciar en el siguiente gráfico.



Cuadro 25: Elaboración propia con datos de DATACOMEX.

En 2016 Canarias y Cabo Verde reforzaron sus relaciones comerciales, unas relaciones comerciales que además tienen en cuenta a Azores y Madeira, por lo tanto, lo que se busca es reforzar esa alianza del colectivo de archipiélagos llamado Macaronesia. En este acuerdo se resaltaron temas como el turismo, gestión del agua, transporte marítimo y aéreo, energías renovables, y las telecomunicaciones. El programa europeo MAC (Madeira, Azores y Canarias) que busca fortalecer las relaciones de estos lugares con el continente africano ha destinado 42 proyectos para fortalecer las relaciones con Cabo Verde, con estos proyectos se busca mejorar la competitividad empresarial, el I+D+I, medioambiente y la gobernanza.

El objetivo de Canarias y Cabo Verde es formar una organización con los miembros de la región atlántica de la Macaronesia que les posibilite tener personalidad jurídica y presencia internacional.

Destacar que Cabo Verde con 61 empresas (cuadro 26) es el país africano con mayor presencia de empresas canarias. El sector inmobiliario y la construcción son los más destacados, esto se debe al auge del turismo que se ha registrado en este país, situación que no han dejado pasar los empresarios canarios. En el sector del transporte hay que resaltar que la compañía Binter Canarias creó a mediados de 2016 la filial Binter Cabo Verde que opera entre las islas del país cabo verdiano.

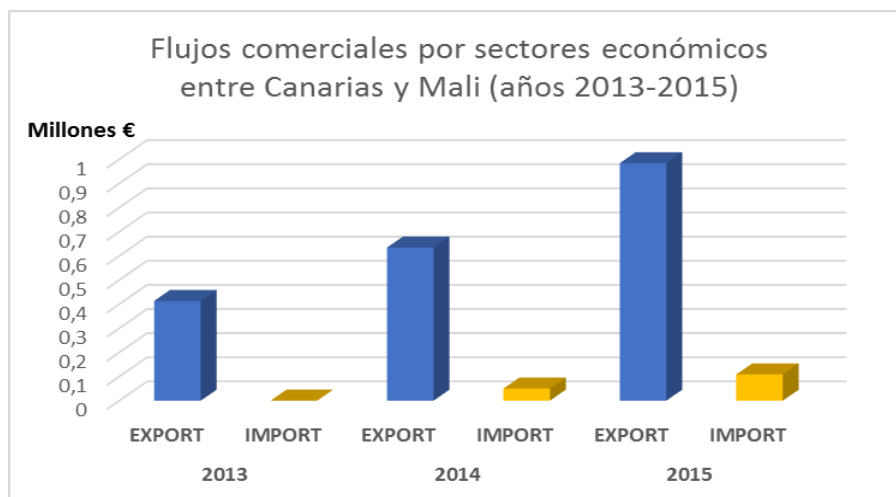
Sectores	Nº empresas
Inmobiliario	7
Tratamiento y saneamiento de aguas	6
Construcción	7
Turismo/Hostelería	3
Telecomunicaciones	3
Comercio	3
Transporte	3
Ocio	3
Alimentación	2
Agricultura	2
Pesca	1
Otros	21
TOTAL	61

Cuadro 26: Elaboración propia con datos de DATACOMEX

Pese a que Canarias ha intensificado sus relaciones con este país, desde la sede central del Gobierno Español, concretamente desde la Consejería de Obras Públicas, dotarán una línea presupuestaria con el fin de potenciar el HUB de Canarias frente a lo que podría ser el de Cabo Verde, esta línea presupuestaria se destinaría a los dos aeropuertos principales en Canarias. El gobierno está a la espera de recibir propuestas de aerolíneas internacionales para llevar a cabo dicho proyecto.

Otro de los países que ha comenzado a colaborar con Canarias es Mali, este país es la economía número 124 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2015 fue de 3.652 millones de euros, con una deuda del 30,91% del PIB. Su deuda per cápita es de 207 € euros por habitante.

La balanza comercial con este país es de superávit comercial a favor de Canarias (ver cuadro 27), las exportaciones que son lo más destacado no generan gran impacto a la economía canaria pero sí que se espera que estos flujos comerciales aumenten en los siguientes ejercicios debido a la mejora de las relaciones con este país por parte del Gobierno Canario.



Cuadro 27: Elaboración propia con datos de DATACOMEX

A principios de 2017 el país africano abrió un consulado honorario en la isla de Tenerife, esto movilizó y activó las relaciones de Mali con Canarias, el objetivo que se han planteado es el de llevar a cabo proyectos de cooperación para el desarrollo socioeconómico de ambos territorios. Aunque no se ha realizado una propuesta en firme, desde Canarias se ha invitado a que entre ambos se identifiquen los puntos socioeconómicos en los que se podría establecer futuras colaboraciones.

Uno de los proyectos que si se ha llevado a cabo es el de establecer el puerto de Santa Cruz de Tenerife como HUB hacia Mali, esta elección se debe a la buena relación que la autoridad portuaria de esta isla mantiene con los países limítrofes a Mali (Senegal, Guinea y Mauritania) y también para aprovechar las condiciones de Zona Franca que Canarias ofrece. El embajador maliense declaró en su última visita a las islas que “las necesidades de aprovisionamiento de Mali vienen experimentando un importante crecimiento al igual que sus países limítrofes”. Las actividades con mayor movimiento de flujos en este país son la minería, la industria agroalimentaria y la textil.

Estos hechos hacen presagiar que el futuro de las relaciones comerciales entre Canarias y Mali sufrirán un incremento en los próximos años.

7. DATOS MACROECONOMICOS DE LOS PAISES ANALIZADOS EN EL PERIODO 2008/15.

Los tipos de cambio son fundamentales a la hora de ejecutar operaciones de compra/venta con países extranjeros. La moneda oficial de Canarias es el euro (€), la moneda más negociada en el mundo tras el dólar y que durante la crisis económica en la zona euro se llegó a situar como la moneda más potente. El hecho de que el euro estuviese “caro” perjudicaba a las exportaciones de aquellos países europeos con el euro como moneda oficial.

A continuación, se detallarán las monedas oficiales de cada país analizado.

- Marruecos: Dírham Marroquí (MAD)
- Mauritania: Oguiya (MRO)
- Senegal: Francos de África Occidental (XOF)
- Guinea Ecuatorial: Francos de África Central (XAF)

- Camerún: Francos de África Central (XAF)
- Nigeria: Naira (NGN)
- Cabo Verde: Escudos Caboverdianos (CVE)
- Mali: Francos de África Occidental (XOF)

En el siguiente cuadro se detallan los máximos y mínimos respecto al tipo de cambio Moneda africana/Euro, donde el euro es la moneda cotizada frente a las diferentes monedas africanas observadas (Ejemplo: 1 € = 11,48 Dirhams Marroquí).

Moneda africana/Euro	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Máximo	Mínimo	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
Marruecos	11,48	11,06	11,41	11,06	11,27	11,02	11,37	11,11	11,17	10,99	11,24	11,08	11,24	10,90	10,89	10,65
Mauritania	381,75	363,06	393,14	326,66	396,94	339,01	403,28	374,47	394,09	363,06	409,92	346,92	413,72	339,96	364,33	325,08
Senegal	658,90	654,07	655,93	655,00	659,44	655,00	659,46	655,20	659,17	655,08	660,09	655,46	660,42	655,22	666,80	653,60
Guinea Ecuatorial	658,33	654,95	655,63	654,95	657,26	653,52	657,11	655,71	666,36	654,96	658,05	653,91	659,35	654,52	663,70	654,46
Camerún	658,33	654,95	655,63	654,95	657,26	653,52	657,11	655,71	666,36	654,96	658,05	653,91	659,35	654,52	663,70	654,46
Nigeria	193,19	147,94	223,78	186,18	210,40	182,99	228,24	206,57	208,48	197,01	219,31	202,75	227,60	205,93	227,60	211,03
Cabo Verde	112,21	107,90	116,44	104,88	111,75	100,43	118,83	109,64	111,75	108,28	110,69	108,66	110,70	108,36	111,30	108,88
Mali	658,90	654,07	655,93	655,00	659,44	655,00	659,46	655,20	659,17	655,08	660,09	655,46	660,42	655,22	666,80	653,60

Cuadro 28: Elaboración propia con datos de investing.com

Al igual que el cuadro anterior, el cuadro que se muestra a continuación refleja los máximos y mínimos respecto al tipo de cambio Euro/Moneda africana, donde el euro es la moneda cotizada frente a las diferentes monedas africanas observadas (Ejemplo: 1 Dirham Marroquí = 0.08711 euros).

Euro/Moneda africana	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Máximo	Mínimo	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
Marruecos	0,08711	0,09042	0,08764	0,09042	0,08873	0,09074	0,08795	0,09001	0,08953	0,09099	0,08897	0,09025	0,08897	0,09174	0,09183	0,09390
Mauritania	0,00262	0,00275	0,00254	0,00306	0,00252	0,00295	0,00248	0,00267	0,00254	0,00275	0,00244	0,00288	0,00242	0,00294	0,00274	0,00308
Senegal	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00151	0,00153	0,00151	0,00153	0,00150	0,00153
Guinea Ecuatorial	0,00152	0,00153	0,00153	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00150	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00151	0,00153
Camerún	0,00152	0,00153	0,00153	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00150	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00151	0,00153
Nigeria	0,00518	0,00676	0,00447	0,00537	0,00475	0,00546	0,00438	0,00484	0,00480	0,00508	0,00456	0,00493	0,00439	0,00486	0,00439	0,00474
Cabo Verde	0,00891	0,00927	0,00859	0,00953	0,00895	0,00996	0,00842	0,00912	0,00895	0,00924	0,00903	0,00920	0,00903	0,00923	0,00898	0,00918
Mali	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00152	0,00153	0,00151	0,00153	0,00151	0,00153	0,00150	0,00153

Cuadro 29: Elaboración propia con datos de investing.com

Como podemos analizar en las tablas de tipos de cambio, los tipos de cambio son más beneficiosos para Canarias, el euro es una moneda mucho más fuerte que cualquiera de las africanas; El dirham marroquí es la única moneda que se podría considerar como fuerte y donde hacer inversiones desde Canarias sería más costoso debido a que el euro está más equiparado a la moneda local, aun así, dicha equiparación no es ni de lejos una desventaja pues la diferencia entre una moneda y otra sigue siendo beneficiosa para los inversores europeos.

La tendencia en los tipos de cambio de estas monedas ha sido similar, países como Marruecos apenas han registrado grandes cambios en su tipo de cambio Dirham/euro, el máximo registrado para esta cotización es de 11,48 MAD/EUR y el mínimo de 10,65 MAD/EUR en 2015; esta cotización es la más pareja al euro respecto al resto de monedas africanas.

Los tipos de cambio que más variaciones ha mostrado desde 2008 son la Ouguiya de Mauritania y la Naira de Nigeria, el máximo del tipo de cambio MRO/EUR es de 413,72 (año 2014) y el de NGN/EUR de 228,24 (2011), por otro lado, los mínimos registrados en estos tipos son de 325,09 MRO/EUR (2015) y de 147,94 NGN/EUR (2008).

Una moneda cuyo valor sea bajo aumenta la competitividad del país que la tenga en vigor, como consecuencia, mejorarían las exportaciones.

Otros indicadores económicos de importancia son los tipos de interés de cada país.

Una bajada o subida del tipo de interés por parte del BC del país en cuestión genera consecuencias directas sobre ciudadanos, empresas y países en materia de créditos, precios, hipotecas, ahorro, exportaciones, etc. Estas modificaciones del tipo de interés se suelen realizar con el fin de resolver problemas en una economía probablemente dañada o con la intención de impulsar la capacidad de financiación de familias y empresas.

	Tipos de interes							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Marruecos	3,50%	3,25%	3,25%	3,25%	3,00%	3,00%	2,75% y 2,50%	2,50%
Nigeria	10%	8%	6,25%	6,50%	12%	12%	12%	13%
				7,50%				
	10,25%			8,00%				
		8,75%						
	9,75%	6%		9,25%				
		12,00%	13%	11%				
Mauritania	12%	12%	9%	9%	9%	9%	9%	9%
		9%						

Cuadro 30: Elaboración propia con datos de datosmacro.com

En el cuadro anterior podemos ver los tipos de interés registrados por Marruecos, Nigeria y Mauritania desde 2008 a 2015, el resto de países mencionados durante el trabajo (Senegal, Guinea Ecuatorial, Camerún, Cabo Verde y Mali) no facilitan la relación de tipos de intereses durante el periodo analizado.

De los países analizados, Nigeria es la que mayor variación de tipos de interés registra por años, esto se debe a la gran dependencia que el país tiene económicamente con el petróleo. Un aumento del precio del crudo provoca un aumento del PIB real y una disminución de la tasa de inflación a corto plazo. A medio plazo, la inflación depende de cómo reaccione el Banco Central de dicho país -aumentando los tipos de interés o no-. Esta variación de tipos de interés genera mayor desconfianza para los inversores foráneos debido a la inestabilidad económica que esto genera.

Tras analizar tipos de cambio y tipos de interés, a continuación, detallaremos otro dato macroeconómico de importancia, los sueldos mínimos de cada país extrapolados a euros.

	Salario mínimo
Marruecos	209,40 €
Mauritania	81,00 €
Senegal	55,25 €
Guinea Ecuatorial	196,71 €
Camerún	43,06 €
Nigeria	87,90 €
Cabo Verde	128,14 €
Malí	43,39 €

Cuadro 31: Elaboración propia con datos de datosmacro.com

Los sueldos mínimos de los 8 países analizados no superan los 400 euros. Estas cifras permiten al inversor conocer a que mercado se va a incorporar, no será lo mismo iniciarse en un país como Mali que hacerlo en un país como Marruecos donde el salario mínimo es 5 veces mayor. Muchos de estos países luchan por conseguir una subida de estos sueldos base y así poder tener mayor capacidad de compra, lo cual podría generar la llegada de nuevos productos exportados. En definitiva, una subida del salario mínimo permite al comprador medio adquirir un mayor número de bienes o servicios y esto desencadenaría un mayor interés de inversores extranjeros que desearían introducir sus productos en estos países debido a ese posible aumento de la fuerza compradora de la población.

8. LUGAR QUE OCUPA CANARIAS EN RELACIÓN A LOS FLUJOS COMERCIALES CON ÁFRICA FRENTE AL RESTO DE CCAA ESPAÑOLAS.

8.1. Exportaciones.

Las exportaciones en Canarias se centran mayormente en el continente europeo y seguidamente en el africano.

De las 1500 empresas españolas con presencia en el continente africano, un 10% tiene procedencia canaria. En 2015 las ventas realizadas a África aumentaron en más de un 65% (235,36 millones de €). África representó el 13,97% de las exportaciones realizadas desde Canarias, el primer lugar lo ocupó Europa con un 36,53%.

En el siguiente cuadro se reflejan los datos de exportaciones en miles de € de las 10 provincias con más venta al continente africano.

PROVINCIA	VALOR	Nº OPERACIONES
BARCELONA	3.192.780.108,87	272.449
MADRID	1.428.965.543,77	163.983
SIN DETERMINAR	1.221.516.046,32	60.343
VALENCIA	1.002.164.243,16	76.176
MURCIA	873.918.652,92	29.564
CASTELLON	846.551.335,90	44.788
CADIZ	583.674.162,12	14.337
A CORUÑA	563.599.027,51	64.979
VIZCAYA	542.920.879,39	10.082
SEVILLA	537.910.140,31	85.053

Cuadro 32: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org

Como se aprecia, ni Santa Cruz de Tenerife ni Las Palmas de Gran Canaria aparecen entre las diez provincias con mayor volumen de exportaciones. Santa Cruz de Tenerife ocupó la posición 48ª mientras que Las Palmas de Gran Canaria ocupó la 21ª, el valor de las exportaciones fue de 11 millones y 223 respectivamente; la provincia de Las Palmas de Gran Canaria fue en 2015 la 4ª provincia con un mayor incremento respecto a 2014 (123,2%) en sus exportaciones a África tan solo superada por Soria, León y Salamanca; por su parte, Santa Cruz de Tenerife se encuentra entre las 10 provincias con menor crecimiento en materia de exportaciones en 2015. La diferencia entre una provincia y otra es un dato a destacar y que muestra la desigualdad existente entre los flujos comerciales de una provincia y otra.

En 2015 el número de exportadores en Canarias fue de 248, de los cuales 217 son de la provincia de Las Palmas de Gran Canaria por tan solo 28 en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, esta última registró en dicho ejercicio un decrecimiento en el nº de exportadores de -9,68% sobre el año anterior. Las Palmas de Gran Canaria por su parte registró un decrecimiento de -0,46%.

8.2. Importaciones.

Las importaciones de Canarias a África muestran una tendencia más positiva de cara a la provincia de Santa Cruz de Tenerife, en este caso las importaciones ascienden a 158 millones de € mientras que en Las Palmas de Gran Canaria se registró un total de 105 millones, un dato este último que, aunque inferior a las islas occidentales no supone una gran diferencia como sí que puede suponer la generada en las exportaciones.

En el ranking de provincias, Santa Cruz de Tenerife ocupa la 20ª posición y Las Palmas de Gran Canaria la número 24. Este ranking está liderado por la provincia de Cádiz la cual se beneficia del enorme movimiento que genera el Puerto de la Bahía de Algeciras, un puerto que en 2015 ocupó la 31ª posición mundial en el tráfico de contenedores. Muchos empresarios canarios se quejan de que la mayoría de navieras que pasan por los puertos canarios con destino África necesitan ir a Algeciras una vez salgan de Canarias lo cual genera un retraso de la llegada de la mercancía a África, el motivo de navegar hasta Algeciras se debe a que muchas veces los barcos no salen llenos de Canarias y esto no es rentable para las navieras que buscan llenar los barcos con el objetivo de obtener el máximo beneficio.

PROVINCIA	VALOR	Nº OPERACIONES
CADIZ	4.350.198.344,87	22.938
HUELVA	2.661.661.421,08	4.638
TARRAGONA	2.436.186.835,44	5.716
BARCELONA	1.782.433.944,18	151.685
MADRID	1.710.274.726,00	57.946
ALMERIA	1.608.426.323,46	10.988
VIZCAYA	1.167.245.833,26	4.921
VALENCIA	1.096.851.414,91	15.476
A CORUÑA	940.916.907,30	10.864
CASTELLON	812.929.736,73	3.934

Cuadro 33: Elaboración propia con datos de aduanas.camaras.org

9. CASOS DE EMPRESAS CANARIAS CON EXPERIENCIA EXPORTADORA AL CONTINENTE AFRICANO.

9.1. Compañía Cervecera de Canarias.

Compañía Cervecera de Canarias ha tenido diferentes experiencias exportando e importando al continente africano, las experiencias exportando van relacionadas con el envío de cerveza mientras que la importación con la recepción de envases vacíos.

Actualmente la compañía únicamente exporta/importa a Malabo (Guinea Ecuatorial) aunque reconoce haber tenido negociaciones con otros distribuidores en otros países pero que estas negociaciones no han llegado a buen puerto.

Uno de los principales problemas que aseguran tener es el problema del despacho de aduanas en los países africanos, y es que la carga administrativa en estos países es bastante grande y además a esto se le suma la existencia de algunos casos de corrupción.

Otro de los problemas que se encuentran a la hora de acceder a estos países es el de las tasas e impuestos de la exportación, por ejemplo, en países como Senegal puede aumentar en un 50% el valor de la factura al llegar al muelle de origen debido a la tasa que se aplica sobre el material exportado; esto provoca que la negociación entre la compañía y los distribuidores esté únicamente orientada en la búsqueda por parte del distribuidor de conseguir el precio más bajo posible por unidad con el fin de no afrontar una tasa tan elevada sobre la factura emitida, esto no es rentable para la compañía y por ello se rompen muchas de las negociaciones con distribuidores de diferentes países africanos.

A la hora de realizar los envíos, estos se realizan vía marítima, la compañía reconoce que para sacar esta mercancía se sufren numerosas inspecciones por parte de aduanas, entre estas inspecciones se encuentra la de valorar la mercancía para ver si la empresa está devolviendo correctamente la subvención REA que se les adjudica para garantizar el suministro de productos agrícolas esenciales a las regiones.

La experiencia en Malabo es con un distribuidor que distribuye la cerveza a casi todos los locales y hoteles turísticos de la zona, esto le permite cobrar bien y a tiempo, con lo cual afrontar la tasa de exportación no es un inconveniente para dicha empresa distribuidora.

En este caso, podemos llegar a la conclusión de que CCC no ha tenido éxito en temas de exportación/importación al continente africano; el motivo reside en las numerosas trabas que se encuentra la compañía en los países de destino, problemas como impuestos, tasas o baja rentabilidad.

9.2. Danone Canarias

Danone Canarias se encuentra en un proceso de recuperar un proceso de exportación que inició hace unos 6 años atrás y que se podría decir que no salió de la forma esperada en su momento, esto provocó que la empresa abandonara esta experiencia hasta el día de hoy en el que ha retomado la posibilidad de volver a introducirse en el mercado africano.

La ciudad elegida por la empresa fue Dakar (Senegal), el motivo del fracaso se debió a la incompatibilidad entre la fecha de consumo del producto y los días que tardaba la naviera en llegar al puerto de destino, esto generaba que el producto lácteo llegase a Dakar con pocos días para vencer su fecha de caducidad o incluso ya vencida. La única vía que le quedaba a Danone Canarias era la aérea, para ello se asoció con una empresa canaria que exportaba a Mauritania y a Dakar y que además tenía grandes conocimientos aduaneros y de distribución en este país. Esta relación comercial finalizó cuando la empresa asociada tuvo problemas financieros.

Actualmente la empresa Danone Canarias se ha replanteado volver a exportar a África con un objetivo más ambicioso pero con la restricción en el canal de envío que es la de no enviar vía marítima, por tanto volverán a usar la vía aérea, una vía que evidentemente es mucho más costosa pero que aseguran tener perfectamente cubierta ya que un segmento del mercado en África es capaz de comprar los productos de Danone a un precio cuatro veces mayor que el establecido en Canarias; el perfil del consumidor africano al que se dirige Danone es un cliente final de perfil europeo, expatriado o local con alto perfil adquisitivo y que buscan productos Premium.

La idea de Danone Canarias es la de asociarse a un grupo de empresas con el fin de abaratar los costes de envío, esto parece tarea fácil, pero se han de buscar empresas cuyas fechas de envío sean similares a los lácteos que esta empresa envía (menos de 10 días de trayecto).

Actualmente existe un grupo de empresas que han creado un consorcio con el fin de abaratar costes a la hora de exportar a África, entre ellas se encuentra Egatesa (cárnicos), Agrucan (Supermercados Spar), La Gaviota (frutos secos) y otras empresas de diferentes sectores económicos, no solo alimentación.

La conclusión sobre Danone Canarias es de éxito, un éxito parcial que viene dado por el fracaso encontrado en el transporte, aun así, la empresa ha sabido buscar nuevas vías para llegar al continente africano y pese a que detuvo sus operaciones de exportación ha vuelto a reactivar este tipo de operaciones con más ambición y con mayor conocimiento de causa.

10. CONCLUSIONES

Una vez concluido este estudio de las relaciones comerciales entre Canarias y África en el periodo entre 2008 (inicio de la crisis económica) y 2015, puedo decir que Canarias no destaca como autonomía en aspectos de exportación al continente africano frente al resto de autonomías, ni siquiera con la promoción que desde los diferentes estamentos públicos se hace de la condición de punto estratégico y base tricontinental.

Las diferentes medidas que desde el Gobierno de Canarias se han creado con el apoyo de la UE, medidas como la zona ZEC o el REF no han terminado de consolidarse y de ejercer de motor de desarrollo de la actividad económica en Canarias, prueba de ello la tenemos en las numerosas empresas que se instalan en la zona ZEC, por ejemplo Kinross, que su único objetivo fue aprovecharse de la baja tributación aquí ofrecida y de la posibilidad de no tener que volver a tributar en su país de origen (Canadá) los beneficios obtenidos de la extracción de minerales en minas de Mauritania. Este tipo de empresas no dejan ningún beneficio en Canarias y solo usan al archipiélago como parte de un entramado financiero con el objetivo de sacar el máximo beneficio.

Las autoridades canarias no han parado de promocionar a las islas como punto logístico para todo tipo de sectores económicos, desde cruceros hasta plataformas petrolíferas. Aun así, son las autoridades portuarias de cada provincia las que llevan a cabo el control de todos los muelles y puertos comerciales, por tanto, son estas las que negocian con empresas y países la posibilidad de usar sus muelles como punto logístico. Los datos de exportaciones e importaciones a África de los últimos años hablan positivamente de la autoridad portuaria de Las Palmas de Gran Canaria y no tanto de la de Santa Cruz de Tenerife, la primera supera a la segunda en exportaciones en una cifra 20 veces mayor, este dato hace pensar que la autoridad portuaria de la provincia de Santa Cruz de Tenerife no ha sido capaz de asumir la capacidad de negociación que tiene la provincia vecina con empresas y países africanos. Además, este dato indica también que son más las empresas de la provincia de Las Palmas de Gran Canaria que han iniciado negocios con el continente africano.

Las navieras son las que transportan la mayoría de exportaciones e importaciones que por Canarias pasan, pese a esto, las navieras siguen siendo motivo de lucha para muchos empresarios canarios o con residencia en el archipiélago, y es que lo que se conoce como línea regular de transporte de mercancías no suele ser regular, además de atracar previo paso por Canarias en Algeciras, estas líneas hacen trayectos que paran en todos y cada uno de los puertos de la costa africana siendo estas paradas en ocasiones de duración mayor a un día lo que genera que el barco llegue más tarde de lo previsto al lugar de destino. El hecho de que los barcos tengan que subir a Algeciras para llenarse al completo de contenedores habla de que Canarias no termina de ser un punto importante y que pese a la cercanía con África muchas compañías no parten directamente desde aquí. La solución podría estar en que desde las autoridades portuarias establezcan unas condiciones de contrato a las navieras y que se les obligue a cumplir los días estipulados en contrato para llegar al destino.

Aunque no le competa a Canarias, al llegar a África el trámite aduanero suele ser un muro para los empresarios canarios que muchas veces ven como sus facturas se duplican para poder sacar la mercancía del barco o incluso a veces se les bloquean sin poder sacarlas. Uno de los problemas a los que se enfrentan los empresarios es la corrupción en los muelles de destino, un problema que sin duda tardará en solucionarse y que está en manos de los Gobiernos de estos países africanos.

Finalmente, a nivel empresarial, en general las empresas canarias no han mostrado gran interés por exportar a África, esto se debe en mayor medida a los costes que esto puede generar y al desconocimiento que sobre este continente se tiene pese a estar a pocos kilómetros de nuestras islas. La creación de consorcios ha de ser la solución a esta barrera, esto implica la unión de empresas que compartan costes y conocimientos de cara a iniciar movimientos comerciales con África. Por otro lado, también se ha de incentivar la formación de trabajadores y empresas en temas de exportación, así como la mejora en idiomas, algo que se hace imprescindible de cara a realizar negociaciones en países extranjeros.

BIBLIOGRAFÍA

Carnero Lorenzo, F (2011) “Historia reciente de las relaciones económicas Canarias-África” <http://docplayer.es/17596354-Historia-reciente-de-las-relaciones-economicas-canarias-africa.html> Recuperado el 20 de diciembre de 2016.

Ramón Díaz Hernández y Carmen Ginés de la Nuez (2010) “Las relaciones comerciales canario-africanas; siglo XXI” <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/coloquios/id/2143/rec/25> Recuperado el día 20 de diciembre de 2016.

Sebastián Nuez, J. (2014) “El papel de Canarias en las relaciones económicas internacionales con África” https://www.researchgate.net/publication/268149097_El_papel_de_Canarias_en_las_relaciones_economicas_internacionales_con_Africa Recuperado el 22 de diciembre de 2016.

ICEX (2015) “Análisis del comercio exterior de Canarias” <http://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/que-es-icex/donde-estamos/red-territorial-de-comercio/navegacion-principal/informes-y-documentos/DOC2016620937.html?idComunidad=17> Recuperado el 28/12/2016

Boletín oficial del Estado (2014) “Real Decreto Ley 15/2014” <https://www.boe.es/boe/dias/2014/12/20/pdfs/BOE-A-2014-13248.pdf> Recuperado el 12 de diciembre de 2016.

Página web del HUB de Canarias.

<http://www.canaryislandshub.com/home.aspx>

Página de la Autoridad portuaria Santa Cruz de Tenerife

<http://www.puertosedetenerife.org/index.php/es/>

Página de la Autoridad portuaria Las Palmas de Gran canaria

<http://www.palmasport.es/>

Página de Puertos del Estado

<http://www.puertos.es/es-es>

Página de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

<http://www.aena.es/>

Página web del Gobierno de Canarias, sección REF.

<http://www.emprenderencanarias.es/ref-intro/ventajas-fiscales-emprendedores/>

Página web del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad sobre estadísticas de comercio exterior

<http://datacomex.comercio.es/index.htm>

Página web del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad sobre exportaciones e inversiones.

<http://www.icex.es/icex/es/index.html>

Página web de la principal plataforma en español de información para los negocios en África.

<http://www.africainfomarket.org/> Dentro: <http://www.africainfomarket.org/estadisticas>

Recuperado desde diciembre de 2016 hasta febrero de 2017.

Página web de la Sociedad Canaria de Fomento Económico

<http://www.proexca.es/> Dentro:

<http://www.proexca.es/Internacionalizaci%C3%B3n/Estudiosdemercado.aspx> Recuperado

desde diciembre de 2016 hasta febrero de 2017.

Página web de la cámara de comercio sobre datos de comercio exterior.

<http://aduanas.camaras.org/>

Página de la Zona Especial Canaria (ZEC)

<http://zec-web1.c.mad.interhost.com/>

Portal financiero investing

<https://es.investing.com/> Dentro: <https://es.investing.com/currencies/single-currency-crosses>

Datos macroeconómicos de países africanos

<http://www.datosmacro.com/>

Confederación Canaria de Empresarios

<http://www.ccelpa.org/> Dentro: [http://www.ccelpa.org/informe-](http://www.ccelpa.org/informe-anual/IA2015/pdf/indicadores/10-2015.pdf)

[anual/IA2015/pdf/indicadores/10-2015.pdf](http://www.ccelpa.org/informe-anual/IA2015/pdf/indicadores/10-2015.pdf) Recuperado el 30/12/2016

Información Compañía Cervecera de Canarias, a través de entrevista con el responsable de exportaciones de la compañía el día 10/01/2017.

Información Danone Canarias, a través de entrevista con el responsable de exportaciones de la compañía el día 15/02/2017.

