



TRABAJO FIN DE MÁSTER

Máster Universitario en Internacionalización Económica:
Gestión del Comercio Internacional

EVALUACIÓN DEL POTENCIAL DE SUDÁFRICA Y EL PUERTO DE DURBAN COMO EJES ESTRATÉGICOS EN EL CONTEXTO MARÍTIMO ACTUAL

AUTOR/A: María Ballester Díaz

TUTOR: Vicente Juan Pallardó López

FECHA: 17/06/2025

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO FIN DE MASTER (TFM)

D/D^a.: María Ballester Díaz, con DNI 49434502G, estudiante del Máster en Internacionalización Económica: Gestión del Comercio Internacional, de la Universitat de València, realizado en el/los curso/s 2023/2025

DECLARO QUE:

El Trabajo Fin de Máster con título “**Evaluación del potencial de Sudáfrica y el Puerto de Durban como ejes estratégicos en el contexto marítimo actual**” ha sido desarrollado sin falsedades ni plagio, respetando la propiedad intelectual, citando las fuentes bibliográficas y/o documentales utilizados en la redacción de dicho trabajo, así como cualquier otro derecho, por ejemplo, el de imagen, que pudiese estar sujeto a protección del copyright. Asimismo, en el caso de haberla utilizado, se ha hecho un uso ético y como es debido de la IA, se ha referenciado adecuadamente y se ha informado de ello y en tiempo a su tutor/a.

En virtud de esta declaración afirmo que este trabajo es inédito, original y de mi autoría, por lo que me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del TFM y asumo las consecuencias administrativas y jurídicas que se deriven en caso de incumplimiento de esta declaración.

Y para que así conste, firmo la presente declaración en Valencia, a 17 de Junio de 2025

DECLARACIÓN DE USO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Para la elaboración de este trabajo se ha hecho uso de la Inteligencia Artificial (IA), más concretamente se ha utilizado la herramienta *ChatGPT*. En lo que respecta a su aplicación, esta se ha remitido a utilizarse para los siguientes casos:

- Búsqueda de fuentes de información oficiales tanto del país objeto de análisis como del Puerto de Durban. Entre algunos ejemplos resaltan la página oficial de estadística de la República de Sudáfrica (<https://www.statssa.gov.za/>) y la web oficial de la Autoridad Portuaria en Sudáfrica, TRANSNET (<https://www.transnet.net/default.aspx>).
- De igual forma, se ha utilizado con fines de búsqueda de otras páginas de estadística a nivel internacional tales como el *World Economic Outlook*, del Banco Mundial (BM), o *The Observatory of Economic Complexity (OEC)*, entre otras.
- Adicionalmente, la herramienta *ChatGPT* se ha empleado para la búsqueda directa de noticias de actualidad relacionadas tanto con la economía sudafricana como con el estado y desempeño del puerto.
- Por otro lado, la IA me ha permitido sintetizar informes y artículos de estas temáticas y extraer únicamente los datos de uso relevante para el trabajo.
- Además de lo anterior, también se ha utilizado para resolver algunas dudas sobre el contenido de estos informes, o algunos términos específicos a nivel portuario con los que no estoy familiarizada. De esta forma, ha permitido que el análisis de determinados puntos en concreto y la elaboración de conclusiones resulte más sencilla y lógica.
- Por último, he aplicado la IA para parafrasear determinados textos, aunque el objetivo principal dentro de esta tarea consistía en aportar sinónimos o diferentes conectores a los ya utilizados en el trabajo para evitar repeticiones y resultar redundante.

Dado que para la evaluación del potencial de Sudáfrica y el Puerto de Durban como ejes estratégicos del comercio internacional se ha utilizado la IA expresamente para usos meramente informativos, no ha tenido una influencia destacable en la elaboración de las conclusiones o el desarrollo del trabajo, aunque como se ha detallado anteriormente, sí ha servido de ayuda para resolver determinadas dudas y clarificar algunos términos que han ayudado a entender con mayor claridad el contexto general del trabajo y elaborar conclusiones al detalle.

RESUMEN

Mientras que el dinamismo del comercio marítimo internacional se ha palpado a lo largo de la historia, resulta innegable su papel como uno de los mayores damnificados en situaciones de creciente incertidumbre e inestabilidad. En tales ocasiones, no solo el entorno económico resalta como el gran perjudicado, sino que también repercute de forma inmediata sobre el comercio global y el transporte de mercancías. Ante ello, surge la necesidad de reestructurar nuevamente el tablero geopolítico global. Con todo ello en consideración, esta investigación tiene por objeto analizar el potencial de Sudáfrica y el puerto más activo del país, el Puerto de Durban, para convertirse en ejes neurálgicos del transporte marítimo internacional condicionado fundamentalmente por su papel estratégico en plena escalada de conflicto en el Mar Rojo.

ABSTRACT

While the dynamism of international maritime trade has been evident throughout history, its role as one of the most severely affected sectors in times of growing uncertainty and instability is undeniable. In such circumstances, it is not only the economic environment that emerges as a major casualty, but also the global trade system and goods transportation are immediately impacted. This scenario underscores the pressing need to once again restructure the global geopolitical landscape. In light of this, the present research aims to analyze the potential of South Africa—and its busiest port, the Port of Durban—to become a key hub for international maritime transport, primarily due to its strategic position amid the ongoing escalation of conflict in the Red Sea region.

AGRADECIMIENTOS

Quisiera comenzar este apartado agradeciendo la labor de mi tutor de este trabajo, no solo por su dedicación y sus valiosas recomendaciones, siendo fundamental para consolidar el contenido de este trabajo, sino también por mostrarse tan cercano y accesible.

Por otro lado, he de agradecer, sin duda, el trabajo de mi supervisora durante el periodo de prácticas, por su apoyo y compromiso para la realización de este trabajo.

ÍNDICE

1. Descripción de las prácticas formativas	10
1.1. Descripción de la empresa.....	10
1.2. Descripción de las actividades desarrolladas por el alumno.....	12
1.3. Jornadas, workshops y formación complementaria	14
2. Introducción	15
3. Sudáfrica bajo una perspectiva económica	17
3.1. Contexto histórico y geopolítico	17
3.1.1. El rol de Sudáfrica en la historia y su posicionamiento global	17
4. Estudio del modelo de crecimiento económico	22
4.1. Tendencias de crecimiento en el PIB y el PIB per cápita	22
4.2. Análisis de productividad y su implicación en el crecimiento económico	25
4.3. Evolución del empleo y el mercado laboral.....	28
4.4. Dinámicas de los sectores productivos en la economía sudafricana	30
4.5. Papel de Sudáfrica en el comercio internacional	31
4.6. Reflexiones sobre el contexto económico sudafricano actual.....	35
5. El rol de Sudáfrica en el ámbito marítimo portuario	37
5.1. Panorámica actual del sector marítimo.....	37
6. Evaluación de la red de infraestructura del transporte en Sudáfrica	43
6.1. Red de carreteras, ferrocarril y transporte aéreo	43
6.2. Visión general de la infraestructura portuaria en Sudáfrica	44
6.2.1. Red de puertos.....	45
6.2.2. Desempeño de los puertos sudafricanos	45
7. Diagnóstico de la infraestructura y rendimiento del Puerto de Durban.....	47
7.1. Introducción general.....	47
7.2. Evaluación del puerto atendiendo al Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores	48
7.3. Distribución de la Infraestructura Portuaria en Durban	48
7.4. Estado y desempeño del Puerto de Durban en el panorama actual	51
7.5. Evolución del tráfico marítimo en Durban.....	52

7.6. Tarifas portuarias y tiempos de espera	53
7.7. Planes de ampliación y desarrollo del puerto.....	54
8. Puerto de Durban como posible alternativa para el nuevo escenario global ...	56
8.1. Posición geoestratégica del Puerto de Durban	56
8.1.1. Índice de conectividad marítima	57
8.2. Evaluación del desempeño del puerto de Durban según Alphaliner	58
8.2.1. Análisis comparativo con otros puertos emergentes	60
8.3. Tendencias reflejadas en el contexto marítimo actual	63
9. Síntesis final y conclusiones	68
10. Valoraciones personales	71
Bibliografía.....	72
Anexos	77

Listado de Anexos

Anexo 1. Desglose del equipo de trabajo en Fundación ValenciaPort	77
Anexo 2. Peso de los grupos de minerales en la economía sudafricana (ponderaciones según el valor añadido de las cuentas nacionales; periodo 2014-2021)	77
Anexo 3. Empleo por sectores mineros (número de personas empleadas; periodo 2012-2025)	78
Anexo 4. Desglose de la carga gestionada en los puertos sudafricanos en 2024 (datos expresados en toneladas)	78
Anexo 5. Listado de tarifas generales del Puerto de Durban (2024)	79

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Evolución del PIB a precios constantes (eje izquierdo: valor en millardos de rands y eje derecho: valor en %; periodo 1990-2024)	22
Gráfico 2. Evolución del PIB per cápita a precios constantes (PPP; 2021, en dólares internacionales; periodo 1990-2024).....	24
Gráfico 3. Desagregación del PIB per cápita en Sudáfrica (variación anual en %; periodo 2000-2023).....	25

Gráfico 4. Población activa, número de empleados y desempleados (eje izquierdo: valor en miles). Tasas de empleo, desempleo y actividad (eje derecho: valor en porcentaje); periodo 2008-2024-----	29
Gráfico 5. Porcentaje de contribución de los sectores económicos al PIB sudafricano (variación inter trimestral en %; periodo 2021-2024)-----	30
Gráfico 6. Evolución del saldo comercial exterior en Sudáfrica (valor en % sobre el PIB, eje izquierdo: exportaciones e importaciones; eje derecho: saldo comercial); periodo 2000-2023 -----	32
Gráfico 7. Evolución del volumen de toneladas transportadas en tránsito en el Cabo de Buena Esperanza, el Canal de Suez y el Estrecho de Bab-al-Mandeb (en toneladas métricas; periodo 2022-2025) -----	42
Gráfico 8. Evolución de la carga total gestionada expresada en millones de toneladas (eje izquierdo) y TEUs (eje derecho) manejados por el puerto; periodo 2018-2024---	52
Gráfico 9. Evolución de TEUs gestionados por los puertos de tráfico de contenedores de Sudáfrica; periodo 2018-2024 -----	53
Gráfico 10. Número de escalas en el Puerto de Durban; periodo 2022-2024 -----	59
Gráfico 11. Evolución del número de escalas en los puertos de contenedor sudafricanos y el puerto de Walvis Bay; periodo 2022-2024 -----	67

Índice de Tablas

Tabla 1. Descripción de las labores desempeñadas en Fundación Valenciaport ----	12
Tabla 2. Acuerdos bilaterales firmados por Sudáfrica y los países involucrados (2024) -----	21
Tabla 3. Crecimiento del PIB per cápita y sus elementos desagregados en cuatrienios (variación en %; periodo 2000-2024) -----	26
Tabla 4. Principales países destino de las exportaciones de Sudáfrica en 2024 (% sobre el total) -----	32
Tabla 5. Principales productos exportados desde Sudáfrica en 2024 (% sobre el total) -----	33
Tabla 6. Principales países origen de las importaciones de Sudáfrica en 2024 (% sobre el total) -----	33
Tabla 7. Principales productos importados por Sudáfrica en 2024 (% sobre el total)	34
Tabla 8. Índice de Desempeño Logístico (LPI); periodo 2007-2023-----	44
Tabla 9. Indicadores de rendimiento operativo de TRANSNET-----	45
Tabla 10. Índice de desempeño de los puertos de contenedores en Sudáfrica (CPPI)	48
Tabla 11. Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de línea regular por puertos; periodo 2019-2024-----	58

Tabla 12. Comparativa entre los puertos de Jawarharlal Nehru, Tanjung Pelepas, Manzanillo y Durban (2024) -----	62
--	----

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Puntos estratégicos del tráfico marítimo global -----	38
Ilustración 2. Panorama marítimo en el Canal de Suez tras los ataques en el Mar Rojo -----	39
Ilustración 3. Comparativa de los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza previos y posteriores al estallido del conflicto -----	40
Ilustración 4. Comparativa de los tiempos de tránsito previos y posteriores al conflicto (Rutas originales por el Estrecho de Bab-Al-Mandeb a la derecha; rutas desviadas por el Cabo de Buena Esperanza a la izquierda) -----	41
Ilustración 5. Distribución geográfica de los puertos sudafricanos y la carga en la que están especializados -----	46
Ilustración 6. Puerto de Durban y activos del puerto, vista área -----	49
Ilustración 7. Distribución de los cinco recintos en Durban en la actualidad -----	50
Ilustración 8. Planes de desarrollo y crecimiento de la infraestructura portuaria del Puerto de Durban -----	55
Ilustración 9. Principales rutas marítimas dentro del comercio mundial de mercancías -----	56
Ilustración 10. Localización geográfica de los puertos de Durban, Manzanillo, Jawarharlal Nehru y Tanjung-Pelepas y su ubicación dentro de las principales rutas marítimas en la actualidad -----	60
Ilustración 11. Comparativa de servicios con origen Oriente Medio-Sudáfrica (izquierda) y Sudáfrica-Europa (derecha) que realizan escala en el puerto de Durban, (2025) -----	65
Ilustración 12. Comparativa de servicios por el Cabo de Buena Esperanza con origen Asia-Europa, (2025) -----	66

Índice de Acrónimos

APV: Autoridad Portuaria de Valencia

FV: Fundación ValenciaPort

UE: Unión Europea

IDH: Índice de Desarrollo Humano

ICH: Índice de Capital Humano

OMC: Organización Mundial del Comercio

FMI: Fondo Monetario Internacional

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

IEEE: Instituto Español de Estudios Estratégicos

LPI: *Logistic Performance Index*

TRANSNET: Autoridad Portuaria Nacional de Sudáfrica

CPPI: Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores

BM: Banco Mundial

IDE: Inversión Directa Extranjera

ONE: Ocean Network Express

RO-RO: *Roll-on-Roll-off*

1. Descripción de las prácticas formativas

1.1. Descripción de la empresa

Nacida como iniciativa de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV)-, organismo responsable de la gestión de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía-, la **Fundación Valencia Port (FV)** actúa como centro operativo donde a través de la investigación, innovación y formación trata de impulsar el clúster logístico portuario de Valencia.

Como centro de este conocimiento e innovación en logística y diversos ámbitos, tiene como principal **misión** “**contribuir al posicionamiento del clúster de Valenciaport ante los desafíos tecnológicos, de mercado, sociales y ambientales, a través del impulso y liderazgo en investigación, innovación, promoción internacional y formación, con criterios de excelencia que contribuya a la competitividad y sostenibilidad de las cadenas logísticas en las que se integra**” (Fundación ValenciaPort, 2024).

Para ello, la FV cuenta con un equipo multidisciplinar altamente cualificado que se encuentra estrechamente alineado con las necesidades del clúster logístico portuario. Su activa presencia, tanto a nivel nacional como internacional, le permite estar a la vanguardia de las tendencias del sector.

De esta forma y desde sus inicios, el desarrollo de la FV ha sido exponencial llegando a elaborar proyectos con más de 65 países, principalmente del Mediterráneo, pero también con el resto de Europa, Asia y América Latina. Junto con la variedad de proyectos de investigación e innovación se suma la actividad de formación dentro de la FV, considerada otro de sus brazos estratégicos (Fundación ValenciaPort, 2025).

Así y dentro de este marco, en su **visión** la fundación pretende consagrarse como un “**líder reconocido y principal motor del clúster de Valenciaport para su consolidación como referente internacional en conocimiento e innovación-logística-portuaria, siempre a la vanguardia de las últimas tecnologías, altamente competitivo y con el mayor compromiso social y ambiental**” (Fundación ValenciaPort, 2024).

En definitiva, la labor desarrollada por la Fundación Valenciaport, a lo largo de más de 15 años, le ha permitido consolidar una sólida reputación en diversas áreas del transporte marítimo y la logística gracias al desarrollo del know-how del Puerto de Valencia.

Breve análisis interno de la organización

A continuación, se presenta una revisión breve de la estructura interna de la organización, incluyendo los departamentos que se incluyen en ella, así como el despliegue de equipo humano para cada uno de ellos.

Primeramente y un elemento a destacar es la amplia variedad de departamentos que incluye la FV. Asimismo, encontramos desde áreas enfocadas a la **logística portuaria**, **economía azul** y **seguridad**, hasta divisiones cuyo enfoque está centrado mayormente en la **investigación estratégica** del sector, la **transformación digital** y en la **transición energética** y **sostenibilidad**.

Dado que no se pretende entrar en excesivos detalles, en el Anexo 1, se encuentra detallado el desglose de departamentos y el equipo humano en forma de organigrama. No obstante, a modo de síntesis, y de acuerdo con esta división departamental, el ámbito de actividades llevadas a cabo por la organización se articula en torno a los siguientes pilares¹:

- **Promoción de la innovación** mediante el diseño, impulso y puesta en marcha de proyectos de I+D+i enfocados en optimizar la competitividad de las empresas e instituciones del sector.
- **Oferta de formación especializada** y de alto valor añadido en la industria para mejorar los conocimientos del capital humano de la comunidad logístico-portuaria.
- Como centro de innovación del clúster portuario valenciano, transfiere el know-how del puerto de Valencia y ofrece **asistencia técnica** de forma internacional.
- A través de su servicio de **Inteligencia de Mercado**, elabora una serie de informes de carácter estratégico incluyendo las últimas actualizaciones del sector.
- Por último, la **responsabilidad social** y el **desarrollo sostenible** dentro de la compañía es un elemento clave. Por ello, la organización trata de fomentar la colaboración dentro del sector y promover el diálogo con la ciudadanía.

¹ Extraído de: (Fundación ValenciaPort, 2024)

1.2. Descripción de las actividades desarrolladas por el alumno

- Definición del puesto de trabajo

El trabajo desempeñado por el alumno durante su periodo de prácticas ha sido el de Técnico en Investigación, Innovación y Desarrollo. Concretamente, el trabajo consistió en proporcionar apoyo tanto a nivel económico como analítico para el desarrollo de informes y boletines estratégicos relacionados con el sector.

En este sentido, las practicas formativas se han desarrollado dentro del departamento de Inteligencia de Mercado bajo la supervisión de la directora de departamento, Amparo Mestre Alcover.

- Resumen de las funciones desempeñadas por el alumno

Para detallar el conjunto de actividades desarrolladas durante el periodo de prácticas se ha elaborado la siguiente tabla, la cual incluye una síntesis de las diferentes tareas llevadas a cabo, la descripción de estas y finalmente la función desempeñada por el alumno en cada una de ellas.

En su conjunto, las funciones desarrolladas (resumidas en la Tabla 1) se centran en brindar apoyo a los técnicos de proyectos del departamento de Inteligencia de Mercado, en diversas temáticas como alertas de mercado, elaboración de boletines e informes de servicios de transporte de carga no contenerizada para la APV, estudios sectoriales y a nivel país, actualización de datos estadísticos, e informes coyunturales para proyectos en marcha por la organización.

Tabla 1. Descripción de las labores desempeñadas en Fundación Valenciaport²

Tipo de tarea	Descripción/Título	Función desempeñada
Alertas de mercado *se trata de una serie de notas informativas que tienen como finalidad analizar las principales noticias del sector y ofrecer a sus usuarios un seguimiento de actualidad	<i>"Argelia levanta de forma completa el bloqueo al comercio exterior en España"</i>	Análisis del flujo de comercio entre España y Argelia junto con la caracterización de las exportaciones españolas hacia Argelia.
	<i>"El FMI sitúa a España como motor de la UE: eleva el crecimiento al 2,3% en 2025 y mantiene el 1,8% para 2026"</i>	<ul style="list-style-type: none">• Estudio y análisis de los principales indicadores de crecimiento para las diferentes regiones mundiales.• Evaluación de las perspectivas económicas de la UE en 2025 y España.

² Las funciones desempeñadas durante el periodo de prácticas comprenden fundamentalmente contenidos de las asignaturas de *Coyuntura Económica y Logística, Transporte y Gestión de Operaciones Internacionales*, ambas impartidas durante el máster.

	<p><i>Trump arremete contra la UE: "Impondré aranceles del 25% de manera general"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de las relaciones comerciales entre Estados Unidos y la UE, incluyendo evolución de las exportaciones e importaciones y principales sectores de exportación e importación. • Mismo esquema para analizar las relaciones comerciales entre Estados Unidos y España.
	<p><i>El Acuerdo Comercial UE-MERCOSUR: Oportunidades y Desafíos para los Puertos Españoles</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis del acuerdo UE-MERCOSUR, así como de las relaciones comerciales, incluyendo principales sectores de exportación e importación entre ambas zonas. • Mismo esquema para analizar las relaciones comerciales entre España-MERCOSUR y flujos comerciales.
	<p><i>Competitividad en el Sector Cerámico: El rol crucial del transporte marítimo</i></p>	<p>Contextualización y panorámica internacional del sector cerámico a nivel global:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolución de los principales países productores, exportadores y consumidores de cerámica
<p>VCFI</p>	<p>Elaboración del informe anual del VCFI*.</p> <p>*El VCFI (<i>Valencia Containerised Freight Index</i>) es el índice creado por la Autoridad Portuaria de Valencia para reflejar la evolución de las tarifas del mercado de exportación de contenedores llenos por vía marítima desde <i>Valenciaport</i>.</p>	<p>Análisis coyuntural completo de la economía internacional durante 2024 para contextualizar el panorama económico del último año.</p>
<p>Informes coyunturales</p>	<p>Informe coyuntural sobre el análisis coste-beneficio de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia</p>	<p>Revisión del panorama económico internacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Principales agregados macroeconómicos y evolución comercio exterior: Total Mundo, España y la Comunidad Valenciana
	<p>Informe coyuntural sobre el proyecto para el desarrollo de la autopista del mar Valencia-Livorno</p>	<p>Revisión del panorama económico internacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Principales agregados macroeconómicos y evolución del comercio exterior: Total Mundo y España • Principales agregados macroeconómicos y evolución del comercio exterior: Italia y la región de la Toscana

Estudios sectoriales	<p>Informes que incluyen la caracterización de determinados sectores productivos de interés en la Comunidad Valenciana y su relevancia dentro del clúster portuario valenciano. *</p> <p>* Estos informes incluyen una panorámica general de las características del sector, evolución de las exportaciones e importaciones, principales países de origen y destino de las X y M, análisis DAFO y principales empresas con sede en España, en el hinterland de <i>Valenciaport</i> y finalmente en la Comunidad Valenciana</p>	<p>Caracterización del sector de Tabaco, café y especias, Papel y pasta y Reefer (donde se incluye productos farmacéuticos, frutas y verduras y pescado congelado)</p>
Estudios por país/ Comunidad Autónoma	<p>Informes que incluyen la caracterización de determinados países o comunidades autónomas con cierta relevancia dentro de proyectos de la Fundación o la APV</p>	<p>Caracterización general de la Comunidad Autónoma de Aragón y Caracterización general de Turquía y Marruecos</p>
Informe evolución de servicios no contenedor	<p>Informe estadístico sobre los servicios de carga rodada que han realizado escala en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria (APV) de carácter trimestral y anual</p>	<p>Actualización de las escalas de los servicios de carga rodada (sobre todo Ro-Ro, Ro-Pax, Car Carrier y Con-Ro) a partir de los datos disponibles en las páginas web oficiales de las navieras y de la información de escalas disponibles en el portal del Valenciaportpcs.net de la APV</p>
Repositorio de material	<p>Actualización diaria y semanal de datos estadísticos para apoyar en informes y boletines</p>	<p>Actualización de datos en materia de: congestión global, valores del índice SCFI (<i>Shanghai Containerized Freight Index</i>), flota ociosa y TEUS, fiabilidad de los tiempos de espera y actualizaciones sobre la evolución de los precios del combustible</p>

Fuente: Elaboración propia

1.3. Jornadas, workshops y formación complementaria

De acuerdo con la política de formación de la empresa, durante el periodo de prácticas el alumno tuvo la opción de realizar un curso de **Servicios Portuarios**, como parte de la formación específica para el puesto. En lo que respecta al material del curso, los contenidos cubrían desde el estudio de la gestión a nivel portuario, así como las funciones desarrolladas por los puertos y en los puertos. Finalmente, se ofreció, de forma sintetizada, una panorámica general sobre las tarifas portuarias.

Por otro lado, y en lo que se refiere a la asistencia a jornadas y workshops organizados tanto por la Fundación ValenciaPort como por la Autoridad Portuaria de Valencia, el alumno tuvo la ocasión de asistir a varios de estos eventos:

- **Jornada Reefer 2030: Desafíos, Innovación y Sostenibilidad.** Durante esta jornada el alumno conoció los principales retos y desafíos a los que se enfrenta la cadena de suministro global de productos perecederos en la actualidad y cuáles se prevén a medio y largo plazo, además de conocer las diferentes perspectivas de profesiones del sector en relación con este punto.
- **III Workshop Cátedra Valenciaport de Economía Portuaria: Las cadenas de suministro y los puertos frente al nuevo escenario global, desafíos y oportunidades.** Durante este seminario el alumno tuvo la oportunidad de conocer, también de la mano de profesionales del sector, las principales características del entorno económico global actual, cargado de incertidumbre especialmente tras la victoria de Trump en las elecciones presidenciales de Estados Unidos y la preocupación sobre sus políticas. De forma adicional, se trataron de pronosticar los efectos de este cambio en el contexto económico actual además de enfatizar sobre las implicaciones de estas tendencias globales sobre la logística y los puertos.
- **Jornada Técnica del Aguacate 2025: La expansión de un cultivo rentable y con futuro.** En esta jornada el alumno conoció las principales tendencias de consumo mundial del aguacate, así como los principales países exportadores y productores de esta fruta bajo la intervención de empresas del sector agrícola. En línea con esta temática también se abordó el potencial productivo a nivel nacional, así como las regiones cuya producción en la actualidad se encuentra en expansión, entre ellas la Comunidad Valenciana.

2. Introducción

Aun cuando resulta complejo imaginarnos una economía global distinta a la que hoy conocemos, el entorno económico y comercial ha sufrido grandes cambios a lo largo de su historia. La llegada de la globalización marcó un punto de inflexión decisivo; transformando la manera en que se entendía la economía, proliferando el comercio exterior entre diferentes regiones del mundo y estrechando los vínculos entre grandes potencias. Desde entonces, el comercio mundial se convirtió en uno de los elementos más importantes para jerarquizar aquellas potencias clave en el orden económico mundial.

En este engranaje global, la industria del transporte ha sido un aliado indispensable, siendo las rutas marítimas la forma prioritaria para facilitar el intercambio de mercancías a nivel internacional.

Con el paso de los siglos, los avances en navegación y la modernización de la infraestructura portuaria permitieron que el comercio marítimo creciera exponencialmente hasta la actualidad, donde más del 90% del comercio mundial es transportado por vía marítima (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico , 2024).

Sin embargo, la economía global ha atravesado tanto momentos favorables como etapas de crisis y gran incertidumbre, planteando grandes desafíos en el ámbito económico, pero también repercutiendo sobre el transporte marítimo. Conflictos bélicos, tensiones geopolíticas o prolongados periodos de inestabilidad comercial, han demostrado su capacidad para interrumpir las cadenas de suministro globales afectando significativamente el abastecimiento mundial.

Aunque se abordará con mayor profundidad en apartados posteriores, una manifestación clara de estas debilidades se dio el pasado 19 de octubre de 2023, cuando el panorama económico y comercial se vio nuevamente alterado como consecuencia del estallido de la tan nombrada crisis del Mar Rojo, en pleno apogeo de la guerra entre Israel y Palestina. Hasta fecha de hoy, este episodio ha puesto en jaque el comercio marítimo internacional, al atacar directamente contra el Canal de Suez, uno de los eslabones vitales para las principales rutas marítimas globales, especialmente las que conectan Asia y Europa. Bajo una perspectiva marítimo-portuaria, cuando rutas tan estratégicas se ven amenazadas, resulta crucial plantear nuevos planes de acción y, por encima de todo, contar con rutas alternativas que minimicen el impacto de esta brecha.

Todo ello ocurre de forma simultánea a la aparición de nuevas economías que están emergiendo con fuerza. Asimismo, desde hace varias décadas los continentes de Asia y África están experimentando una trayectoria de expansión exponencial, derivado del acelerado progreso de algunas de sus economías que están alterando el paradigma económico global.

Por consiguiente, la **finalidad principal** de este trabajo reside en evaluar el **potencial de uno de estos mercados emergentes para servir como alternativa de las principales rutas marítimas del comercio mundial**, cuando ocurren escenarios donde las cadenas de suministro se ven totalmente fraccionadas.

Para la consecución de este propósito, a continuación, se presentan una lista de objetivos, generales y específicos, que se abordarán a lo largo del trabajo y que permitirán elaborar una conclusión contundente y razonable que dará respuesta a la gran problemática que amenaza con desestabilizar el comercio mundial.

Objetivos generales

Entre los puntos estratégicos que se abordarán durante este análisis encontramos:

- Evaluar el potencial de Sudáfrica, uno de los mercados emergentes más influyentes en la actualidad, como núcleo clave en el comercio internacional de mercancías.
- Desde una perspectiva marítimo-portuaria se pretende examinar la competitividad de uno de sus puertos, con la finalidad de estimar su capacidad de adaptación a este escenario futuro.

Objetivos específicos

Entre los aspectos clave que se tratarán para evaluar el potencial de Sudáfrica se encuentran:

- Análisis del país bajo una perspectiva macroeconómica, donde a través de una serie de indicadores, se aportará una visión general, pero esclarecedora del panorama económico actual del país.
- Indagación sobre el contexto marítimo actual y las líneas estratégicas adoptadas por las empresas de transporte marítimo.
- Estudio de la infraestructura y desempeño de los puertos sudafricanos.
- Diagnóstico del Puerto de Durban, incluyendo análisis de su infraestructura portuaria, así como de la evolución del tráfico marítimo y los volúmenes de carga gestionados por el puerto.
- Planteamiento del Puerto de Durban como nuevo eje neurálgico del transporte marítimo internacional en el futuro.

3. Sudáfrica bajo una perspectiva económica

3.1. Contexto histórico y geopolítico

3.1.1. El rol de Sudáfrica en la historia y su posicionamiento global

El entorno económico mundial se encuentra dominado por un conjunto de potencias que ejercen presión sobre la economía global e influyen en su potencial de desarrollo. Así, la influencia política y económica de Estados Unidos, la creciente expansión tecnológica del gigante asiático, China, o la relevancia de los países de la Unión Europea (UE) como socios clave en la actividad comercial, marcan el orden económico mundial. Ante esta hegemonía la pregunta es inevitable: ¿podrán otras regiones del mundo alcanzar un nivel de influencia comparable en el futuro?

Dentro de este contexto, adquiere relevancia el crecimiento de las llamadas economías emergentes mundiales, y es en este punto donde Sudáfrica cobra un protagonismo especial.

En la actualidad, el rol de Sudáfrica en el continente africano es crucial para resaltar la influencia de África, cuyo atractivo crecimiento se deja ver en el escenario internacional, ganando numerosos adeptos. Así, Sudáfrica se consagra como la región más desarrollada y estable de todo el continente, lo que le permite adoptar una posición de liderazgo que puede llegar a impulsar el papel de África en el futuro. Sin embargo, existen ciertas problemáticas que continúan repercutiendo en la economía sudafricana y que por tanto pueden suponer un obstáculo para sus posibilidades de crecimiento en el largo plazo (World Economic Forum, 2023).

Tomando todo ello en consideración, a continuación, evaluaremos diferentes características del país, incluyendo algunos datos relevantes sobre su historia, así como sus relaciones comerciales con el resto del mundo, para culminar con un estudio sólido de su entorno económico, con el que se intentará dar respuesta a las severas dificultades que experimenta.

Entorno geográfico y un breve repaso de su historia

Comenzando con una contextualización a nivel **geográfico**, Sudáfrica, -situado en la África Subsahariana-, es el país más meridional de todo el continente africano, con una cifra de alrededor de 62 millones de habitantes.

Con una superficie de 1,22 millones de km², limita con las fronteras de países como Namibia, Botsuana, Mozambique y Zimbabue. Adicionalmente, al oeste, sur y este, limita con los océanos Atlántico e Índico, posición que le permite jugar un papel crucial en el transporte marítimo internacional de mercancías. Siguiendo con esta línea, el país cuenta con puertos importantes como el de Ciudad del Cabo, considerado uno de los puertos más activos del país, y el Puerto de Durban, principal puerto de mercancías y contenedores de Sudáfrica (The South African Embassy Seoul, 2011).

La ubicación estratégica de este último sitúa a Sudáfrica en una de las principales rutas de transporte marítimo del mundo, actuando como nexo desde Asia hacia la costa este de Latinoamérica y las costas este y oeste de África. Sin embargo y como veremos más adelante, la continuidad del conflicto entre Israel y Palestina, unido a las diversas interrupciones presenciadas en el Mar Rojo, plantearán la cuestión acerca de la capacidad de Sudáfrica y sus puertos, para asumir mayores responsabilidades dentro de este nuevo marco del transporte marítimo internacional.

Para conocer cómo Sudáfrica ha llegado a presumir de cierta relevancia en el ámbito internacional es imprescindible adentrarse brevemente en su historia.

La historia de Sudáfrica abarca desde los asentamientos de los colonos ingleses y holandeses en el territorio hasta el intenso periodo de segregación racial, conocido como el *apartheid*, y el inicio de un periodo democrático tras su fin en 1994, aunque será esta última etapa sobre la que se hará mayor hincapié.

Una parte remarcable de la historia sudafricana se centra en la represión hacia la población negra, lo que condujo a una intensa etapa de segregación racial que duró casi 45 años. La llegada de nuevas reformas, incentivadas por la supresión de antiguas leyes trajo consigo, en 1994, una nueva etapa de resurgimiento para Sudáfrica basado en una estructura democrática que sería presidida por Nelson Mandela (Sistema Público de Comunicación e Información, 2020).

Asimismo, este nuevo periodo redirigió la historia y economía de Sudáfrica hacia un periodo de prosperidad y crecimiento, proliferado por la implantación de reformas políticas y una mayor participación en el comercio internacional. Llegados a este punto, Sudáfrica parecía presumir de un periodo de progreso.

Vistazo bajo una perspectiva global

Con todo ello en consideración, cabe cuestionarse el nivel de este progreso en la actualidad. De esta forma y aunque más adelante se analizarán diversos agregados macroeconómicos, que ayudarán a profundizar sobre el estado del país en el presente, a continuación, haremos uso de dos indicadores globales que aportarán una visión más generalizada sobre el país: el **Índice de Desarrollo Humano (IDH)** y el **Índice de Capital Humano (ICH)**.

De esta forma, el **IDH** evalúa el desarrollo de un país atendiendo a pilares fundamentales como la esperanza de vida, el nivel de educación o el nivel de ingresos per cápita. Asimismo, a fecha de 2022 y teniendo en cuenta que el indicador se sitúa entre valores comprendidos entre 0 y 1, el IDH de Sudáfrica se sitúa en 0,71, con una esperanza de vida de hasta los 61,5 años, de lo que podemos deducir que Sudáfrica se sitúa en torno al nivel medio-alto de desarrollo, un lugar que lo posiciona por delante del resto de países de la África Subsahariana y a pocos puntos de superar la media a nivel mundial (Human Development Reports, 2024) .

El **ICH** por su parte, cuantifica la contribución de la salud y educación a la productividad de las próximas generaciones de trabajadores, aportando de esta forma una visión más enfocada al crecimiento económico.

Por consiguiente, y de acuerdo con el indicador, se estima que las nuevas generaciones podrían llegar a ser, en la actualidad, un 43% más productivas si gozaran de una educación y sanidad completa.

Al igual que para el caso anterior, esta cifra es superior a la media de la región de África Subsahariana, pero todavía es muy inferior a la media de los países de renta media-alta, lo que plantea una serie de desafíos sobre los que se ahondará con mayor detalle en próximos apartados (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), 2024).

Presencia a nivel internacional

Redirigiendo el análisis hacia su presencia en el ámbito internacional, la figura de Sudáfrica en el mundo cobró especial relevancia después del *apartheid*. El nuevo gobierno destinó gran parte de sus esfuerzos en lanzar el país al exterior, apoyado en la formalización de nuevos acuerdos con sus países vecinos, entre los que destacan *la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional* o el *SADC* y *la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD)*. En la Tabla 2, se observan el conjunto de acuerdos bilaterales que el país ha firmado con el exterior, aunque se ha de remarcar la presencia de Sudáfrica como miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el grupo de países emergentes BRICS.

Su presencia en los BRICS se inicia en 2010, cuando el resto de los países conformantes del grupo (Brasil, Rusia, India y China) observaron fuerte potencial en su economía, al igual que grandes oportunidades de inversión en el territorio africano. De esta forma y tras la conferencia de Durban, Sudáfrica se une al grupo reforzando su influencia a nivel regional. El interés del grupo en Sudáfrica residía primordialmente en el acceso a grandes fuentes de recursos minerales, que son enormemente abundantes en el país, aunque el posterior desarrollo de su sistema financiero beneficiaría la adhesión al grupo.

Por otro lado, y aunque los BRICS cuantifican un importante porcentaje de inversión en Sudáfrica, las relaciones del país con otros países, especialmente con el conjunto de la UE también son estrechas (y así lo veremos más adelante), aunque ya para finales de 2024, Europa ocupaba la tercera posición como mayor socio comercial del país, motivado principalmente por el interés de los europeos en productos minerales y metales preciosos, dos de las partidas arancelarias más demandadas (African Development Bank Group, 2013).

Tabla 2. Acuerdos bilaterales firmados por Sudáfrica y los países involucrados (2024)

Acuerdos bilaterales	Países involucrados en el acuerdo
Unión Aduanera del África Austral (SACU)	○ Botsuana, Esuatini, Lesoto y Namibia
Comunidad de Desarrollo de África Austral (SADC): comercio de bienes	○ Entre 13 de los 16 Estados miembros de la SADC. Angola está en proceso de adhesión al acuerdo de libre comercio
Comunidad de Desarrollo de África Austral (SADC): comercio de servicios	○ Entre 15 de los 16 Estados miembros de la SADC
Acuerdo de Comercio, Cooperación y Desarrollo (TDCA): Comercio de servicios	○ Sudáfrica y la Unión Europea (UE)
Acuerdo entre la Unión Aduanera de África Austral y la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA)	○ Sudáfrica e Irlanda, Noruega, Suiza y Liechtenstein
Acuerdo de Asociación Económica entre los Estados del AAE de la SADC y la Unión Europea y sus Estados miembros	○ Sudáfrica, Botsuana, Esuatini, Namibia, Lesoto y Mozambique y la Unión Europea (UE).
SACU-Mercado Común del Sur (Mercosur)	○ SACU y Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay
Acuerdo bilateral del comercio entre Zimbabue y Sudáfrica	○ Sudáfrica y Zimbabue
Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG)	○ Ofrecido a Sudáfrica como país en desarrollo por: la UE, Noruega, Suiza, Rusia, Turquía, EE. UU., Canadá y Japón
Ley sobre Crecimiento y Oportunidad en África (AGOA)	○ Concedido por EE. UU. a 39 países del África subsahariana
Acuerdo SACU-India	○ SACU e India
ALC tripartito SADC-CEA-COMESA	○ 26 países con un PIB combinado de 860.000 millones de dólares
Zona de Libre Comercio Continental Africana (AFCFTA)	○ La AFCFTA se basa en la Zona Tripartita de Libre Comercio (TFTA) con el Mercado Común del África Meridional y Oriental (COMESA), la Comunidad del África Oriental (CAO) y la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC)

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del (*Departamento de Comercio, Industria y Competencia República de Sudáfrica, 2024*)

Tras esta breve contextualización histórica y geopolítica es necesario ampliar este diagnóstico del país enfocándonos esta vez en el entorno económico y en la evolución de su crecimiento.

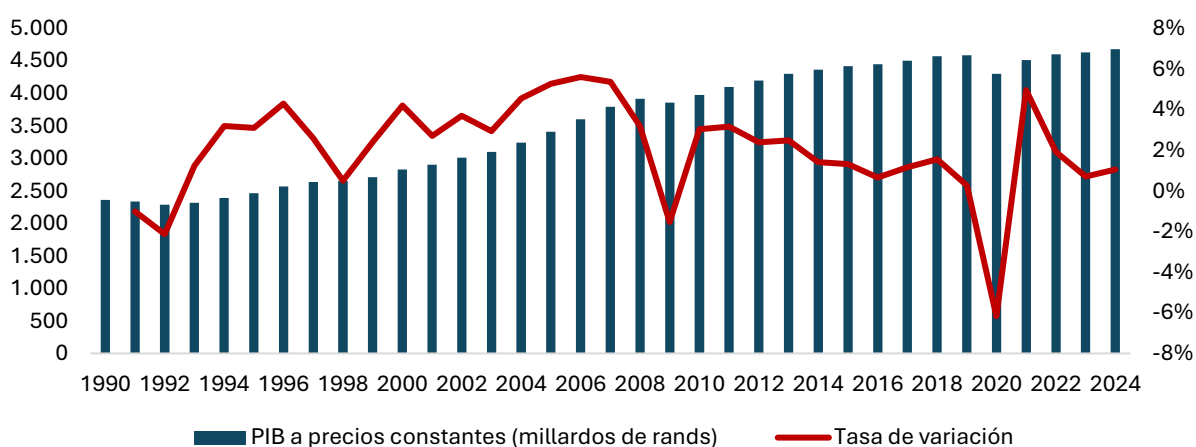
Dado que no nos encontramos ante una revisión coyuntural completa de su economía, en el siguiente apartado se analizarán algunas de las variables macroeconómicas clave que ayudarán a aportar una visión generalizada del estado de la economía sudafricana actual. En este sentido, se profundizará en puntos como la evolución del crecimiento económico de Sudáfrica a través de agregados macroeconómicos como el Producto Interior Bruto (PIB) y el Producto Interior Bruto per cápita (PIB pc). Seguidamente, se hará un remarcado énfasis en el estudio de la productividad del país, que permitirá esclarecer los motivos sobre posibles interrupciones en su crecimiento, para finalizar con un análisis de otros indicadores como el empleo y el mercado de trabajo, además de concluir con una panorámica general del papel de Sudáfrica en el comercio internacional.

4. Estudio del modelo de crecimiento económico

4.1. Tendencias de crecimiento en el PIB y el PIB per cápita

Para estudiar su crecimiento, el Gráfico 1 ilustra la evolución del PIB sudafricano para un periodo que comprende más de tres décadas. En este sentido, y a rasgos generales, el PIB parece mostrar una tendencia positiva, ya que durante más de 20 años lo que se observa son aumentos en su valor, si bien es cierto que estos valores reflejan un crecimiento moderado. Por otro lado, no son habituales grandes caídas en el indicador, excepto la caída generada por la crisis financiera en el año 2007 y la pandemia durante el año 2020, que ocasionaron grandes interrupciones en el valor de los modelos de crecimiento de diversas economías a nivel global y que para el caso de Sudáfrica supuso una caída del 6%.

Gráfico 1. Evolución del PIB a precios constantes (eje izquierdo: valor en millardos de rands y eje derecho: valor en %; periodo 1990-2024)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos del World Economic Outlook

Adicionalmente, dentro de este punto resulta interesante mencionar el descenso del crecimiento económico sudafricano durante el año 1997, año del estallido de la crisis financiera asiática.

La crisis, que surgió en Tailandia, trajo consigo la fuerte devaluación del *Baht* tailandés además de extenderse rápidamente a economías vecinas como Malasia, Filipinas, Indonesia o Corea del Sur. En lo que respecta a su repercusión en África, el impacto se produjo de manera más limitada, debido especialmente al lento crecimiento de algunas economías del continente. Sin embargo, el impacto en Sudáfrica resultó más notorio, a causa de su economía más avanzada y mercado financiero abierto, lo que expuso al país a una fuerte salida de capitales, y provocó una depreciación del Rand sudafricano (la moneda de curso del país). En 1997, la economía sudafricana cayó un 2,6% aunque logró recuperarse dos años después. (Elliot Harris, Marzo de 1999).

Tras estos acontecimientos, el crecimiento sigue siendo sostenido y en 2024 se alcanza la cifra más alta registrada para este periodo, concretamente el PIB supone un valor de 4.681 millardos de rands africanos (Fondo Monetario Internacional, 2024).

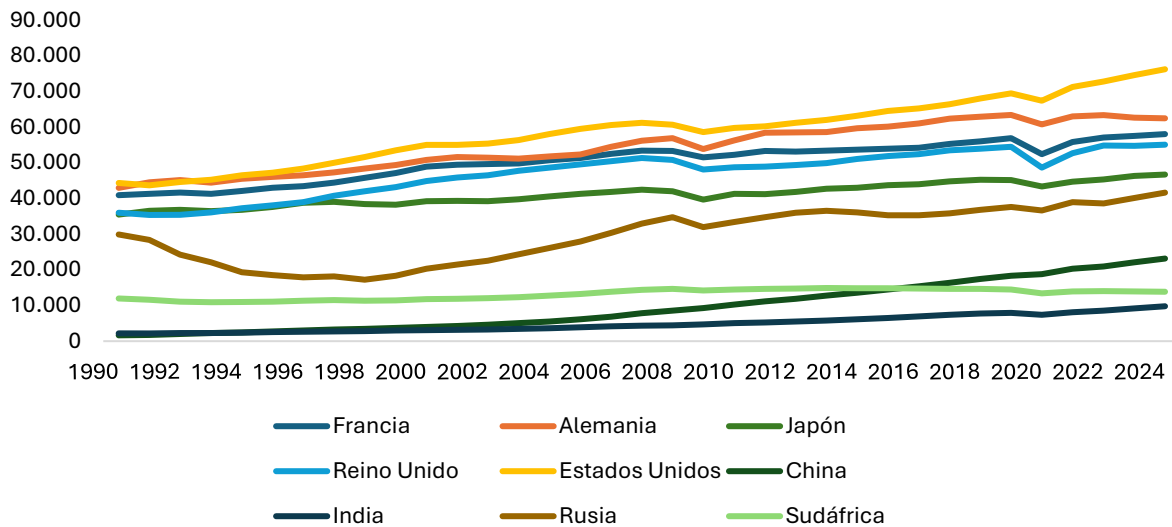
Sin embargo y si comparamos el modelo de crecimiento sudafricano con las regiones de la África subsahariana lo que observamos es que la región no llega a posicionarse dentro de las diez primeras regiones con el PIB más alto, siendo Uganda, Tanzania y Guinea las que encabezan esta lista, cuyo PIB alcanza valores cercanos a los 157 mil millones de rands para el caso de las dos primeras, y 85 mil millones de rands para el caso de Guinea (Fondo Monetario Internacional, 2024).

Diagnóstico del PIB per cápita sudafricano

Con el objetivo de concluir este análisis, se usará el indicador del **PIB pc** para evaluar la riqueza de la economía sudafricana. Para ello, el Gráfico 2 ilustra la evolución del indicador para Sudáfrica y para algunos de los países más influyentes del G7, junto con otros de sus socios en los BRICS.

A pesar de que anteriormente se hacía hincapié en el crecimiento moderado del PIB sudafricano, lo que nos encontramos para el caso del PIB per cápita dista de mostrar una situación similar. Sudáfrica apenas consigue rozar un PIB pc de 15.000 dólares, y aunque en algún punto llega a converger con China o India, la disparidad con respecto a países como Estados Unidos, Alemania o Francia es sustancial (Fondo Monetario Internacional, 2024).

Gráfico 2. Evolución del PIB per cápita a precios constantes (PPP; 2021, en dólares internacionales; periodo 1990-2024)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del *World Economic Outlook*

Para dar explicación a esta situación, podemos partir de la premisa de que Sudáfrica se considera lo que se denomina **“economía dual”**, una economía que combina características de una economía avanzada con muchas otras que todavía hacen que sea emergente y en algunos casos subdesarrollada. Esta dualidad remarca la elevada tasa de desigualdad del territorio, que unido a la desigual distribución de la riqueza pueden ser fuertes condicionantes del bajo rendimiento del PIB per cápita.

En esta línea, podemos afirmar que existen dos tipos de economía en el país: un centro económico y financiero donde se concentran la mayor parte de los ingresos y donde se favorece a una minoría de la población, y, otra economía más marginal que actúa como “tercer mundo” y donde reside un alto porcentaje de población- de las zonas rurales- que ven imposible alcanzar los niveles de crecimiento del “primer mundo” (Bojabetseha, 2011).

Y es que, las políticas implementadas después del apartheid no consiguieron reducir el nivel de desigualdad que ya había en la economía para la década de 1990. Tal ha sido el impacto, que la distribución de la renta todavía sigue estando muy distorsionada y el 20% de la población más rica posee más del 68% de los ingresos, cifra que llama la atención al superar a la media registrada en mercados emergentes que es del 47%. Por su parte, el 40% de la población más pobre en Sudáfrica posee el 7% de los ingresos, frente al 16% de otros mercados en desarrollo (Fondo Monetario Internacional (FMI), 2020).

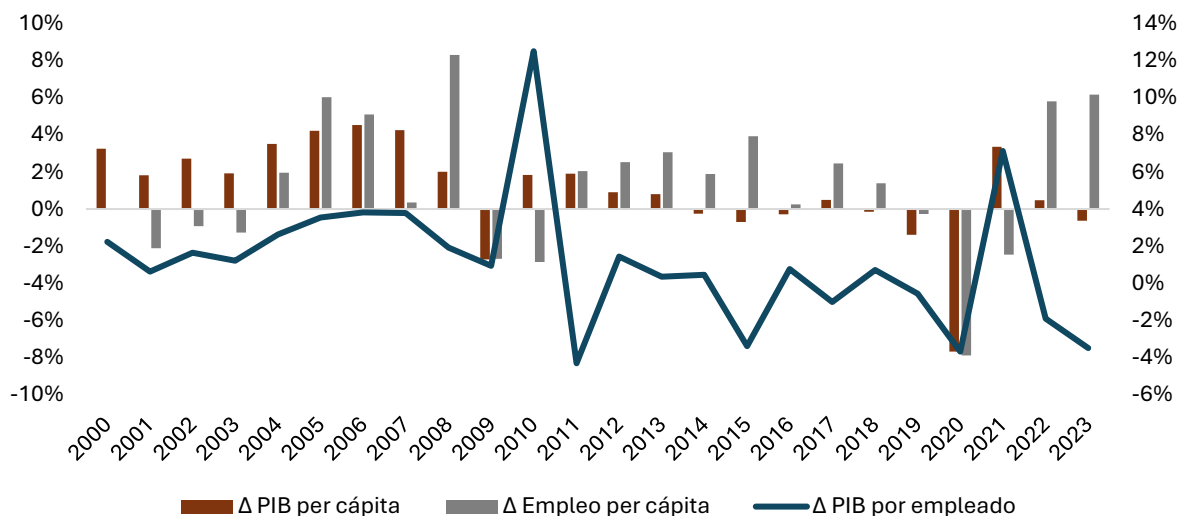
En definitiva, esta situación lleva a plantearnos las tremendas dificultades que durante décadas han afectado a la población sudafricana más vulnerable, y para las que el gobierno no ha planteado respuesta. Cabe esperar, por tanto, si tras las elecciones presidenciales del pasado mayo de 2024, el gobierno actual de coalición planea abordar estas problemáticas para reducir los elevados niveles de desigualdad en el territorio.

4.2. Análisis de productividad y su implicación en el crecimiento económico

Tras haber expuesto una panorámica sobre el crecimiento económico sudafricano a través del PIB y el PIB pc, el análisis de productividad nos llevará finalmente a conocer el potencial de la economía sudafricana.

Para comenzar con el análisis, el Gráfico 3 muestra la evolución de la siguiente fórmula descompuesta: $\Delta(\text{PIB}/\text{POB}) = \Delta(\text{PIB}/\text{EMP}) + \Delta(\text{EMP}/\text{POB})$, de forma tal que nos permitirá saber si el crecimiento del PIB per cápita, para un periodo concreto, viene determinado por un incremento en el número de empleados per cápita, o por el contrario, por un incremento real de la productividad, medida a través de la proporción entre el PIB y el nivel de empleo (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), 2025) y (Fondo Monetario Internacional, 2024).

Gráfico 3. Desagregación del PIB per cápita en Sudáfrica (variación anual en %; periodo 2000-2023)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Fondo Monetario Internacional

A rasgos generales hallamos dos periodos fundamentales donde existe un declive del PIB pc, coincidentes con la crisis financiera de 2008 y el COVID-19, su máximo descenso hasta la fecha.

Para aportar una perspectiva más precisa sobre el origen de las variaciones en el crecimiento económico basado en el PIB pc, utilizaremos el desglose en cuatrienios que muestra la Tabla 3.

Tabla 3. Crecimiento del PIB per cápita y sus elementos desagregados en cuatrienios (variación en %; periodo 2000-2024)

	2000-2003	2004-2007	2008-2011	2012-2015	2016-2019	2020-2024
	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ
PIB per cápita	1,6	3,18	0,24	-0,04	-0,26	0,79
PIB por empleado (Δproductividad)	2,68%	0,39%	1,14%	-2,22%	-1,15%	-1,49%
Empleo per cápita (Δ trabajadores per cápita)	-1,08%	2,79%	-0,90%	2,18%	0,89	2,28%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la OCDE y el FMI

En este contexto, el primer cuatrienio que comprende el periodo entre el 2000-2003, registra un crecimiento del PIB pc del 1,6%, siendo la caída de los trabajadores per cápita el factor que da explicación al escaso crecimiento de esta etapa. Sin embargo y como veremos, la situación se revierte para el resto de los periodos, donde lo que predomina es un incremento del empleo per cápita como factor explicativo del crecimiento del PIB pc. Así se observa para el conjunto de 2004-2007, donde el empleo per cápita explica el 2,79% del crecimiento del PIB.

El siguiente cuatrienio, que comprende los años posteriores a la crisis financiera de 2007, muestra un crecimiento ralentizado, indicando claros signos de una lenta y costosa recuperación tras el azote de la crisis, que explica la reducción de empleados per cápita y el incremento de la tasa de desempleo para este periodo. El conjunto de años posteriores viene fundamentalmente marcado por una ratio **PIB/ empleado** negativa, lo que muestra un claro declive de los niveles de productividad para esta etapa. Particularmente en el periodo entre 2012-2015 se produce una caída de la tasa media de crecimiento, provocada por el descenso en la productividad por empleado de hasta 2 puntos porcentuales. El siguiente ciclo, refleja patrones similares al observarse una caída más pronunciada del PIB pc, potenciada de nuevo por el crecimiento negativo del PIB/empleado, que para ese periodo cae un 1,15%.

Finalmente, los años posteriores, coincidentes con el estallido y posterior recuperación de la crisis pandémica mundial, reflejan tras su paso un moderado incremento del PIB pc con respecto al periodo anterior, que lo sitúa 0,53 puntos porcentuales por encima, aunque la productividad continúa siendo un factor problemático que no consigue mantener los niveles previos al estallido de la crisis de 2008.

En síntesis, la economía sudafricana parece haber sustentado su crecimiento con el incremento del número de trabajadores per cápita para lo largo de los diferentes cuatrienios mostrados. No obstante, lo que resulta realmente remarcable de este modelo es la escasa capacidad de la productividad para contribuir al crecimiento de la economía.

En otras palabras, nos encontramos ante un modelo con avances modestos en la productividad, especialmente durante los tres primeros periodos, donde se alcanza un PIB per cápita positivo, pero que, sin embargo, da un giro radical para convertirse en un modelo completamente insostenible, con pronunciadas caídas en la productividad por empleado desde hace más de una década, hecho reflejado en los últimos tres periodos. Efectos que, sumados al rendimiento del PIB per cápita, plantean una nueva problemática sobre el crecimiento económico del país.

Si se analiza esta situación en mayor detalle pueden establecerse diversas hipótesis que expliquen este panorama. Una de ellas está centrada en el ámbito de la **educación** y es que, aún en la actualidad, el acceso a la educación de calidad en el territorio es muy escaso y derivado de ello, existe un profundo desajuste entre las demandas del mercado laboral y la oferta de trabajadores. Tal y como se mencionaba anteriormente, el desajuste entre los puestos de trabajo con mano de obra cualificada y los que requieren escasa cualificación, no hace más que aumentar la brecha de desigualdad hallada en el territorio, que se agrava todavía más con el gran problema de desempleo habido en el país (Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (México), 2016).

Abordando otra posible problemática, puede constatarse que la economía sudafricana destina gran parte de sus recursos a las **exportaciones de recursos minerales**, lo que a priori supondría una situación donde se estaría asignando mano de obra poco cualificada hacia sectores- como el caso del sector de extracción de minerales-, que generan escasa o **poca productividad** para el país (The Observatory of Economic Complexity, 2025).

A esta cuestión, se suma la marcada escasez de **inversión** en el territorio que se refleja de forma directa en la calidad y desempeño de las infraestructuras. Un ejemplo evidente de ello es la crisis eléctrica que actualmente enfrenta el país, donde un exceso de demanda de energía ha obligado a la empresa Eskom, -que actualmente domina el mercado de la energía en Sudáfrica-, a llevar a cabo una serie de cortes de carga programados con la intención de evitar un desequilibrio total del sistema eléctrico, ante la escasez de reservas para enfrentar la situación (Eskom Holdings SOC, 2024).

Este hecho plantea grandes interrogantes sobre la eficiencia y calidad de las infraestructuras, que no hacen más que arrojar pesimismo sobre la economía sudafricana y sus pobres cifras de productividad. (National Planning Commission, 2024).

En suma y tomando en consideración lo anteriormente expuesto, resulta difícil plantear un escenario positivo para la productividad en Sudáfrica. La calidad del sistema educativo, así como las complicaciones que todavía asume la población para acceder a la educación, sumado a la dependencia de sectores de baja productividad y la escasez de flujos de inversión suficientes en infraestructura, tanto propios como a nivel internacional, ponen en riesgo el desempeño de la economía sudafricana frenando el crecimiento de la productividad, que durante más de diez años ha registrado valores negativos.

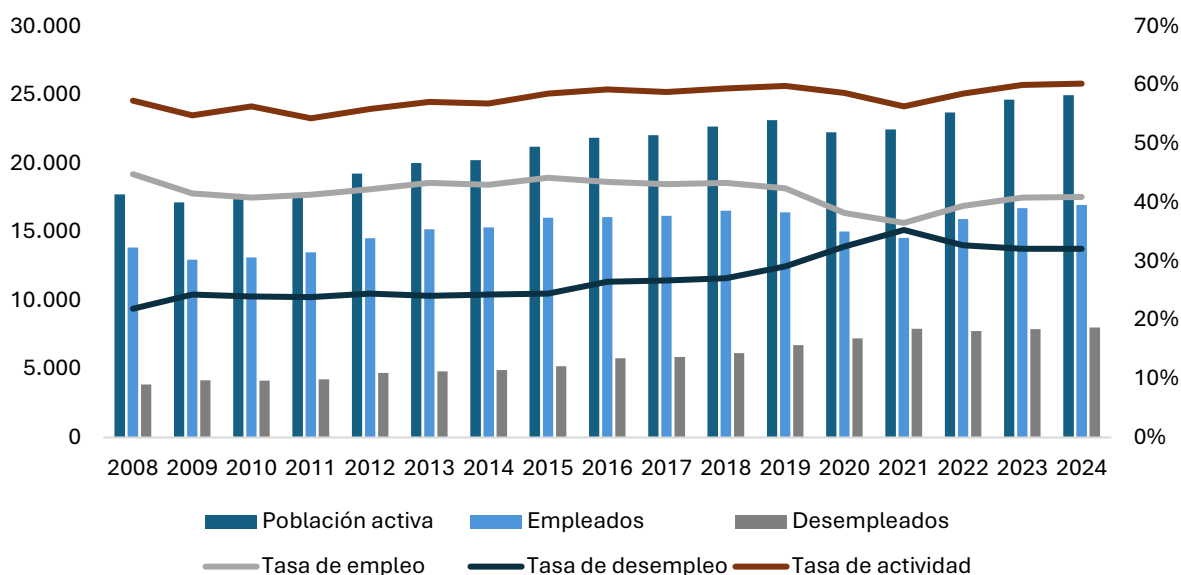
Si bien los factores mencionados hasta el momento aportan razones de peso para entender el escenario de baja calidad de la productividad, la evolución del empleo y el creciente descontento en el mercado laboral ayudarán a profundizar en esta problemática.

4.3. Evolución del empleo y el mercado laboral

Para clarificar esta realidad económica, en el siguiente apartado se aportará una visión general de la situación del empleo y el mercado de trabajo en el país, apoyado en los datos del Gráfico 4. A rasgos generales, lo que se observa es un avance moderado de la población empleada, que contrasta con la evolución de la población desempleada, la cual parece experimentar un aumento más pronunciado a medida que lo hace la población activa.

Sin embargo, el carácter de esta evolución resulta llamativo especialmente si atendemos a las cifras registradas para la tasa de desempleo del país, y es que, el desempleo en Sudáfrica se ha caracterizado por sus elevados porcentajes, que apenas consiguen descender por debajo del 20%. Adicionalmente, la crisis pandémica supuso para el país un punto de inflexión donde la tasa de desempleo alcanzó su mínimo más elevado para más de una década, registrando un valor del 35,3%, cifra que apenas ha conseguido descender en tres puntos porcentuales para el año 2024.

Gráfico 4. Población activa, número de empleados y desempleados (eje izquierdo: valor en miles). Tasas de empleo, desempleo y actividad (eje derecho: valor en porcentaje); periodo 2008-2024



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas trimestrales de población activa elaboradas por el Departamento de Estadística de Sudáfrica (periodo 2008-2024)

A pesar de que el fin del *apartheid* abogaba por concluir con este proceso extremista de desigualdad social, la realidad es totalmente distinta y aún en el presente existe una profunda disparidad social en el territorio, que ha impedido cubrir las necesidades del mercado laboral, debido fundamentalmente a la escasez de recursos y al complejo acceso a la educación, factores que no han hecho más que ampliar la distancia entre las competencias demandadas por el mercado laboral y las ofrecidas por los trabajadores (Global Trade Culture, 2024). Y es que tan solo el desempleo de la población negra (35,8%) para el último cuatrimestre de 2024, es superior a la media nacional del país (31,9%) (Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica, 2024).

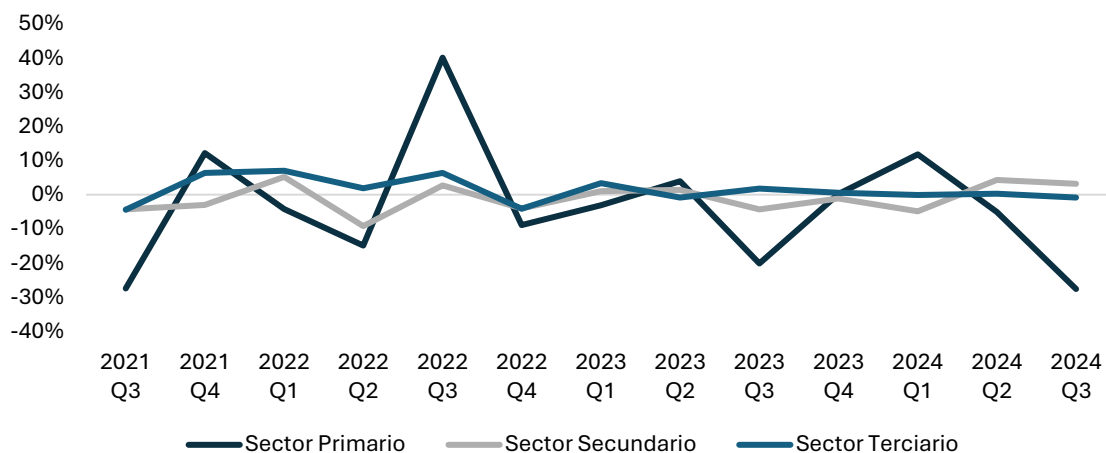
Con todo ello y para concluir con el análisis de productividad y empleo, el panorama del desempleo no hace más que sumar una nueva problemática a este escenario desalentador sobre la calidad de la productividad. Por consiguiente, si Sudáfrica quiere consagrar niveles considerables de productividad con los que estimular el crecimiento, son varias las áreas clave sobre las que hacer hincapié. La financiación en infraestructuras físicas, educativas y tecnológicas resulta esencial para abordar los diferentes obstáculos a los que se enfrenta el país, que impiden registrar cifras de crecimiento remarcables.

4.4. Dinámicas de los sectores productivos en la economía sudafricana

En aras de continuar con el diagnóstico de Sudáfrica y evaluar su potencial económico, se examinará de forma breve los diferentes sectores que componen la economía sudafricana y su contribución al crecimiento económico del país. En esta línea, el Gráfico 5 detalla la evolución que ha seguido el crecimiento de los diferentes sectores económicos, para un periodo de tres años, información que nos permite identificar el sector de mayor relevancia en el presente.

A partir de estos datos, podemos extraer que tan solo en los últimos años la variación del sector primario ha sido exponencial, lo que implicaría que sigue desempeñando un papel importante en la economía sudafricana pese a su descenso a inicios de 2024. No obstante, sectores como, la manufactura, el comercio minorista y los servicios financieros, se han consolidado en la actualidad como los motores de la economía, relegando el papel de la minería y la agricultura (Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica, Tercer trimestre de 2024).

Gráfico 5. Porcentaje de contribución de los sectores económicos al PIB sudafricano (variación inter trimestral en %; periodo 2021-2024)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de los informes trimestrales sobre el crecimiento del PIB elaborados por el Departamento de Estadística de Sudáfrica

Mientras que el sector primario se posicionó como un pilar clave en la economía, todavía hoy sigue enfrentando numerosos desafíos que han obstaculizado su crecimiento. A medida que este sector resurgía lo hacía paralelamente el sector manufacturero, especialmente para abastecer la fuerte demanda de recursos naturales. Sin embargo, las tendencias actuales reflejan una nueva realidad económica donde es el sector terciario, especialmente gracias a los servicios financieros, el más contribuyente al PIB sudafricano. De hecho, el avanzado sistema

financiero de Sudáfrica lo ha llevado a consagrarse como uno de los veinte mejores del mundo y el más desarrollado del continente africano (ICEX España Exportación e Inversiones, 2021) .

Flujos de inversión extranjera

Dentro de este contexto, cabe analizar los **flujos de inversión directa extranjera (IDE)** que llegan al territorio. De esta forma y según (Datos del Banco Mundial, 2024), las llegadas de inversión hacia Sudáfrica han sido relativamente limitadas. Si bien existe un repunte en 2021 de 40,66 mil millones de dólares-como consecuencia de la recuperación postpandemia-, la IDE hacia el territorio se encuentra, en términos generales, entre los 4-8 mil millones de dólares.

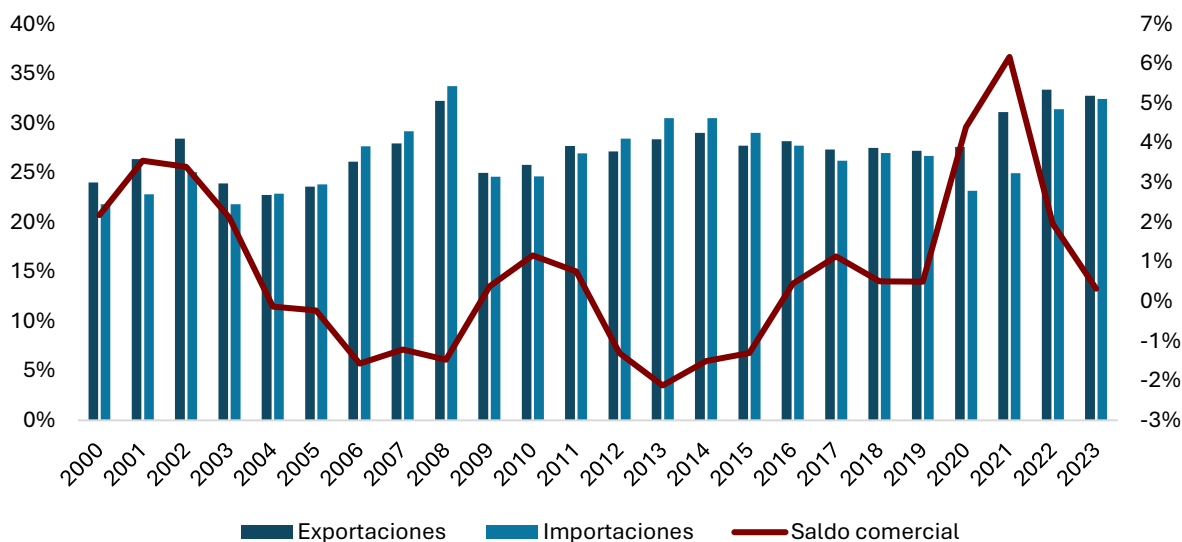
Como se ha detallado en apartados anteriores, la escasa inversión en el país supone una barrera significativa para su crecimiento. Aun así, existen ciertos sectores que han logrado captar la mayor parte de estos flujos de inversión. De este modo, y de acuerdo con los últimos datos aportados en 2022 por el Banco de la Reserva Federal de Sudáfrica, una buena parte de estos flujos se concentró en la industria manufacturera (38,5%), seguida de la industria minera (24,2%) y los servicios financieros (20%) (Datos del Banco Mundial, 2024).

La relevancia de determinados sectores económicos en el presente, inclusive aquellos que generan poca productividad, puede explicarse en función de las diferentes tendencias del comercio. Como se señaló previamente, el interés a nivel global sobre el territorio sudafricano era palpable, especialmente por sus abundantes reservas de recursos minerales. De esta forma, en el siguiente punto se analizará el papel del país en el panorama comercial y se hará un rápido repaso de sus principales socios comerciales.

4.5. Papel de Sudáfrica en el comercio internacional

Primeramente y a nivel general, la evolución del comercio exterior sudafricano se detalla en el Gráfico 6, donde en líneas generales encontramos una relación casi equitativa de la cifra de exportaciones e importaciones, especialmente a partir de la crisis financiera de 2008. Por otro lado, predomina fundamentalmente una balanza comercial negativa con valores que giran en torno al -1% y -2%. A pesar de ello, el destacado repunte de las exportaciones durante 2021 conduce la balanza al alza, símbolo de reactivación de la economía tras la pandemia. Adicionalmente, el país puede haberse beneficiado de la subida del precio de las materias primas durante 2022, claro reflejo del incremento de las exportaciones para este periodo.

Gráfico 6. Evolución del saldo comercial exterior en Sudáfrica (valor en % sobre el PIB, eje izquierdo: exportaciones e importaciones; eje derecho: saldo comercial); periodo 2000-2023



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de comercio exterior (Banco Mundial, 2023)

Siguiendo en esta misma línea, y enfocándonos en los principales socios comerciales, las exportaciones del país vienen lideradas fundamentalmente por Asia (32,24%), África (30,57%) y Europa (26%). Por su parte, las importaciones parecen seguir la misma tendencia y son de nuevo los anteriores continentes los principales en términos de origen de las importaciones (South African Revenue Service (SARS), 2024).

Poniendo el foco en las exportaciones, la Tabla 4 muestra un desglose detallado de los principales países destino de las exportaciones de Sudáfrica en 2024. El primer bloque, abarca las exportaciones hacia el propio continente, siendo especialmente remarcable los intercambios comerciales entre sus países vecinos. Alrededor del 47% de las exportaciones se destinan a Mozambique, Botsuana y Namibia.

Tabla 4. Principales países destino de las exportaciones de Sudáfrica en 2024 (% sobre el total)

Hacia África	% del total	Hacia Europa	% del total	Hacia Asia	% del total
Mozambique	20,86%	Alemania	31,66%	China	36,57%
Botsuana	13,78%	Reino Unido	20,55%	Japón	14,95%
Namibia	12,30%	Países Bajos	15,86%	India	14,02%
Zimbabue	12,08%	Bélgica	11,64%	Emiratos Árabes Unidos	8,20%
Zambia	9,72%	España	4,93%	Corea del Sur	4,90%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (South African Revenue Service (SARS), 2024)

Siguiendo con el bloque europeo, el 31,66% de las exportaciones hacia Europa tienen como principal destino Alemania, país que lidera este ranking, seguido de Reino Unido (20.55%) y Países Bajos (15.86%). Por último y en relación con el bloque oriental, es China el país que, entre todos los bloques, se erige como el principal destino de exportación de Sudáfrica con un porcentaje de exportaciones cercano al 37%.

De forma similar, la Tabla 5 refleja un desglose de los principales productos exportados por el país en 2024 dividido por bloques globales. De la tabla extraemos que, si bien el sector químico ejerce un papel relevante en los intercambios comerciales, los productos minerales continúan siendo el principal foco de importación, especialmente de interés entre las diferentes potencias mundiales. Asimismo, son claves tanto en el conjunto de África como de Europa, además de poseer una destacada presencia en Asia, donde desempeñan un rol fundamental para la industria manufacturera y tecnológica.

Tabla 5. Principales productos exportados desde Sudáfrica en 2024 (% sobre el total)

ÁFRICA		EUROPA		ASIA	
Producto	%	Producto	%	Producto	%
Productos minerales	19,62%	Vehículos y buques	33,63%	Productos minerales	49,12%
Maquinaria	15,89%	Productos minerales	14,72%	Metales preciosos	16,66%
Hierro y acero	11,25%	Metales preciosos	13,72%	Hierro y acero	12,60%
Químicos	9,94%	Vegetales	10,92%	Vegetales	5,47%
Alimentos preparados	9,34%	Químicos	4,55%	Químicos	3,60%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (South African Revenue Service (SARS), 2024)

En lo que respecta a las importaciones sudafricanas, y de acuerdo con la Tabla 6, Nigeria se posicionó como el principal país origen de las importaciones de Sudáfrica al continente africano, albergando una cuota total de importación de cerca del 24%. Por la parte de las importaciones del bloque europeo y asiático, son Alemania y China los que lideran el ranking con cuotas del 26,61% y el 42,25% respectivamente.

Tabla 6. Principales países origen de las importaciones de Sudáfrica en 2024 (% sobre el total)

Desde África	% del total	Desde Europa	% del total	Desde Asia	% del total
Nigeria	23,39%	Alemania	26,61%	China	42,25%
Esuatini	13,73%	Italia	9,28%	India	14,17%
Namibia	11,22%	Francia	7,39%	Tailandia	6,25%
Mozambique	9,77%	Reino Unido	6,14%	Emiratos Árabes Unidos	5,77%
Angola	7,40%	España	5,93%	Omán	5,76%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (South African Revenue Service (SARS), 2024)

Seguidamente, la Tabla 7 agrupa los principales productos importados por Sudáfrica en el año 2024, donde de nuevo resalta la relevancia del comercio de productos minerales, que suponen una fuente de importación crucial para el país tanto desde el propio continente africano como de Asia, albergando cuotas de importación del 46.76% y el 23,47% respectivamente. A estos le siguen las importaciones de maquinaria desde Europa y Asia, junto con una destacada presencia de la importación de productos químicos desde los tres bloques.

Tabla 7. Principales productos importados por Sudáfrica en 2024 (% sobre el total)

ÁFRICA		EUROPA		ASIA	
Producto	%	Producto	%	Producto	%
Productos minerales	46,76%	Maquinaria	22,32%	Maquinaria	26,88%
Metales preciosos	12,55%	Componentes de equipos	16,14%	Productos minerales	23,47%
Textiles	8,01%	Químicos	16,05%	Vehículos y buques	8,06%
Químicos	6,92%	Vehículos y buques	9,66%	Químicos	7,92%
Alimentos preparados	6,46%	Alimentos preparados	5,55%	Productos de hierro y acero	6,40%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (South African Revenue Service (SARS), 2024)

Dada la relevancia expuesta del sector mineral en la balanza comercial sudafricana, resulta conveniente presentar un breve diagnóstico de este sector. En este sentido, el **oro** en Sudáfrica ha sido tradicionalmente una fuente importante de riqueza llegando a posicionar al país como uno de los mayores productores de oro del mundo, ostentando alrededor del 65% de las reservas de este mineral (Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores, 2025).

No obstante, la panorámica actual dista de mostrar la misma senda que antaño y es que el **platino** y el **carbón**, ocupan ahora una importante posición como los principales minerales en la economía del país. En este sentido, Sudáfrica se consagra como el mayor productor de platino- seguido de Rusia-, albergando aproximadamente el 80% de este mineral, que cobra gran relevancia especialmente en el ámbito del comercio internacional, por su uso indispensable dentro del sector de la tecnología (Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica, 2025) y (Mineral Council South Africa, 2025).

Por su parte el **carbón** es el mayor recurso mineral por valor de ventas de Sudáfrica, suponiendo una fuente de energía primaria de crucial relevancia para impulsar la economía del propio país y del exterior. La importancia del carbón es esencial a nivel interno ya que la mayor parte de electricidad se produce casi en su totalidad a partir del carbón. La empresa ESKOM, genera aproximadamente el 90% de la electricidad en

Sudáfrica y el 30% en el resto de África (Department of Mineral Resources and Energy, Republic of South Africa, 2023) .

Para reflejar este contexto, en el Anexo 2 se observa un histórico del peso de los diferentes minerales y grupos de minerales en la economía sudafricana, donde resalta como líder el grupo de metales de platino. De forma adicional se ve reflejado cómo el peso del carbón gana relevancia con el paso de los años, alcanzando para 2021 una ponderación del 21,75, mientras que el oro para el mismo año lograba una ponderación del 13,73 frente a su valor en 2016.

Por último y en **términos de empleo** (Anexo 3) también destacan ciertas tendencias. La extracción del grupo de minerales PGMs ha sido y continúa siendo la principal fuente de empleo para muchos sudafricanos, aunque es indudable que el desarrollo de otros sectores ha abierto nuevas puertas en la creación de empleo.

4.6. Reflexiones sobre el contexto económico sudafricano actual

Tras haber ahondado en el contexto económico del país, resulta evidente la transición que ha experimentado Sudáfrica desde los inicios de su historia hasta lograr una posición relevante como una potencia destacada en el continente africano, además de ejercer un rol clave en la geopolítica global. Sin embargo, este auge pronto iba a verse estancado. Y es que, mediante el análisis de una serie de agregados macroeconómicos se ha podido comprobar la tendencia al crecimiento de baja calidad que experimenta el país.

El potencial de la economía sudafricana para consolidar su crecimiento era claro, especialmente en lo que respecta a sus fuentes de recursos naturales, factor que se ha convertido en un eje clave del comercio internacional. No obstante, la falta de modernización en infraestructura provoca un fuerte estancamiento del crecimiento, donde son muchos los sectores que ven impedida su capacidad de producción. Sumado a ello, la escasez de inversión que llega al territorio no es capaz de compensar el declive que está experimentando la economía del país como consecuencia de esta ralentización de la productividad, que es imposible contrarrestar con aumentos en la fuerza laboral.

En paralelo, el mercado laboral sudafricano continúa siendo una gran preocupación. Las profundas desigualdades sociales, que no se lograron superar tras la caída del *apartheid*, todavía dejan huella en la economía. Adicionalmente, sus tasas de desempleo, que rozan los mínimos históricos, dejan entrever las dificultades de acceso a un entorno laboral muy rígido y estricto, que, a pesar del reclamo de sus

habitantes, continúa remarcando la brecha entre las capacidades de la población y las necesidades de demanda que cubrir.

En definitiva, resulta remarcable hallarnos frente a una economía emergente con elevado potencial, unida a una gran cantidad de desafíos que abordar. Bajo mi criterio, existe una tremenda necesidad de efectuar una clara reforma estructural cuyos esfuerzos se destinen a rescatar la situación de elevada desigualdad que acecha al país, acompañado por supuesto, de un mayor grado de ajuste en la disparidad observada en la distribución de la riqueza. Indiscutiblemente, la inversión debe ser una de las piezas clave para cambiar este modelo económico de baja calidad y rendimiento, con la que se consiga impulsar un sistema educativo, que ayude a abastecer las demandas del mercado y logre reducir las elevadas cifras de empleo informal registradas en el país.

Por otro lado, el foco debe centrarse igualmente en la captación de fuentes de inversión dirigida a mejorar la infraestructura de determinados sectores de la economía, con los que se logre potenciar los niveles de productividad, y abandonar, por consiguiente, aquellos que impiden el rescate de la economía sudafricana de su estancado crecimiento.

Con todo ello y ante la necesidad de una reforma estructural clara, el país queda a la espera de la acción del nuevo gobierno de coalición, encauzado por Cyril Ramaphosa, al frente del Congreso Nacional Africano (CNA) que, tras perder la mayoría absoluta en las últimas elecciones de mayo, se ha visto obligado a formar gobierno con el partido opositor Alianza Democrática (AD). Aunque con un largo camino que recorrer, con esta unión se espera devolver a Sudáfrica a la “era dorada de Mandela” y confrontar de manera inmediata los problemas de desempleo, desigualdad y corrupción que persiguen al país desde hace décadas.

Frente a este cúmulo de desafíos, ¿logrará Sudáfrica mantener su papel como una de las mayores potencias emergentes del siglo XXI?

5. El rol de Sudáfrica en el ámbito marítimo portuario

Continuando con el análisis que nos acerca al objetivo último del trabajo, dado que se ha reflejado a lo largo del estudio un potencial exportador claro y una posición geoestratégica determinante, resulta conveniente ahondar en la capacidad de Sudáfrica para aprovechar su papel en el escenario internacional actual.

Para abordar esta cuestión, es imprescindible entender el contexto en el que se halla el transporte marítimo internacional en la actualidad. Consecuentemente, en el siguiente apartado se aporta una visión general del escenario marítimo presente que servirá para dar respuesta a las incógnitas sobre qué está ocurriendo, cual está siendo el impacto en el comercio internacional y, sobre todo, por qué puede Sudáfrica aprovecharse de esta situación.

5.1. Panorámica actual del sector marítimo

Desde sus orígenes y a lo largo de su expansión, el transporte marítimo internacional se ha visto condicionado por la existencia de una serie de ubicaciones estratégicas en el plano marítimo, que han servido como puntos clave de paso para facilitar el transporte de mercancías y reducir, en la medida de lo posible, las distancias entre regiones. La localización de estos puntos estratégicos alrededor del mapa ofrece una amplia variedad de alternativas a las empresas navieras, las cuales, deben elegir el punto de paso más rentable para configurar la ruta marítima óptima que seguirán sus buques hasta el país de destino.

En un entorno global donde los costes y el tiempo se convierten en factores determinantes, no todas las rutas comerciales existentes son capaces de garantizar a las empresas costes competitivos y distancias más cortas. Por ello, estos trayectos menos competitivos a los que se les denomina rutas marítimas secundarias se utilizan fundamentalmente para facilitar las conexiones entre mercados pequeños, lo que hace que presenten un menor grado de congestión.

En este sentido, la estructuración de las rutas marítimas viene determinada por un eje de estrechos o pasos de entrada estratégicos que soportan la mayor parte del tráfico de mercancías, conectando las rutas de América del Norte, Europa y Asia a través del Canal de Suez, el Estrecho de Malaca y el Canal de Panamá, configurando de esta forma el sistema global del transporte marítimo (Ilustración 1). (Port Economics, Management and Policy, 2024).

Ilustración 1. Puntos estratégicos del tráfico marítimo global



Fuente: Elaboración propia con datos de (Martínez, 2021)

No obstante, pueden presentarse situaciones donde estos puntos de entrada clave experimenten grandes bloqueos que provoquen el cierre de sus estrechos, desestabilizando el transporte y el comercio mundial. Desafortunadamente, escenarios como el anterior, ya se han dado en la práctica y este hecho no hace más que poner de manifiesto la vulnerabilidad del transporte marítimo internacional y cómo rupturas de la cadena de suministro pueden impactar significativamente sobre el comercio internacional.

Si bien la economía y el comercio mundial parecían haber vencido a una ya muy lejana pandemia y una guerra ruso-ucraniana, -que comprometió durante un largo periodo la estabilidad del comercio-, el tablero geopolítico volvió a agitarse de nuevo con el estallido de la crisis del Mar Rojo.

Crisis del Mar Rojo

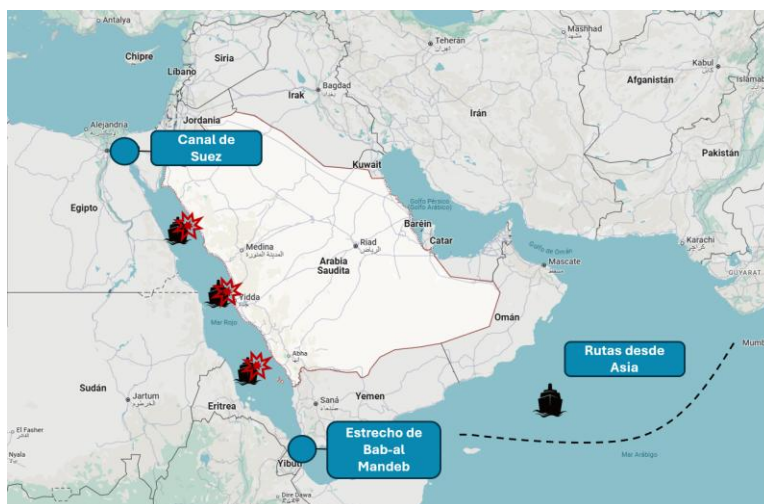
El 7 de octubre de 2023, el grupo paramilitar palestino, Hamás, lanzó una fuerte ofensiva sobre Israel dando rienda suelta a un nuevo conflicto abierto entre el pueblo palestino y el israelita, que dio comienzo hace algo menos de un siglo y que se ha convertido en uno de los enfrentamientos más antiguos y violentos del mundo.

Aunque no nos centraremos en las consecuencias históricas de esta guerra, es importante aportar esta breve pincelada para entender el contexto sobre el que ocurre nuestra próxima contienda (BBC, 2025).

Como muestra de apoyo al pueblo palestino, tan solo doce días más tarde, un grupo yemení conocido como los hutíes, inició una serie de ataques dirigidos al sur de Israel, ante ya una primera ofensiva que había resultado fallida.

El grosor del asunto viene, cuando el principal motivo del ataque es atender contra los buques israelíes que navegaban a través del Mar Rojo, perturbando, como veremos más adelante, uno de los principales corredores marítimos a nivel global (¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.), (International Crisis Group. UNCTAD, 2025).

Ilustración 2. Panorama marítimo en el Canal de Suez tras los ataques en el Mar Rojo



Fuente: Elaboración propia mediante la herramienta *Google Maps*

Con algo más de 2.000 kilómetros de longitud, por el Mar Rojo transitan gran parte de las mercancías que provienen de China, Japón, Corea del Sur y el Sudeste asiático, sirviendo de nexo entre el océano Índico y Pacífico con el Mediterráneo y conectando, además, los continentes de Asia y África con Europa a través del estrecho de Bab-el Mandeb. Adicionalmente este pequeño mar baña las costas de Egipto, Yemen y Arabia Saudí, entre otras regiones, a las que también sumamos Israel, que cuenta con una pequeña franja de costa donde se encuentra ubicado el puerto del país, el Puerto de Eilat.

Por su parte, los hutíes aguardan el control de cerca del 30% del norte y el oeste del territorio yemení, controlando largos tramos de la costa occidental y la mayoría de las islas yemeníes del Mar Rojo.

La ubicación geográfica del Puerto de Eliat en Israel, facilitó su vulnerabilidad ante los ataques de los hutíes, al disponer de una de las infraestructuras de mayor relevancia para las rutas comerciales de Israel con el Extremo Oriente, ya que permite evitar el paso a través del Canal de Suez (Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), 2024). Como consecuencia directa de los ataques, el puerto de Eilat registró un descenso del 85% en su actividad comercial (International Crisis Group. UNCTAD, 2025).

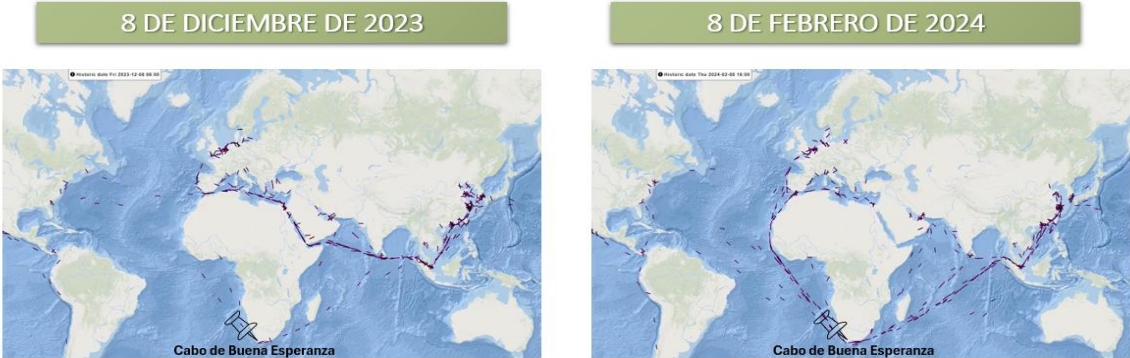
Aun cuando el objetivo inicial estaba dirigido contra buques israelíes, la realidad es que los ataques acabaron extendiéndose rápidamente hacia cualquier buque que surcase las aguas del mar rojo, lo que contribuyó a comprometer estos pasos de entrada esenciales para el comercio y sobre los que transita alrededor del 12% del comercio global, cerca del 30% del tráfico mundial de contenedores y el 40% del comercio total entre Asia y Europa (Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), 2024).

El control territorial del grupo armado acabó finalmente por alterar significativamente los flujos comerciales. Tan solo unos meses después del inicio de la contienda, el tráfico a través del Canal de Suez, -otro de los corredores vitales para el tráfico comercial por mar-, cayó alrededor de un 50%. Desde su invasión hasta finales del año siguiente, se contabilizaron un total de 201 ataques hutíes contra embarcaciones comerciales (Banco Mundial, Febrero de 2025).

El resultado desembocó en el cierre efectivo de las rutas entre Asia y Europa, y Asia y el Norte Atlántico, que quedaban totalmente inseguras para la navegación. No obstante, y frente a este escenario de elevada incertidumbre e inseguridad la respuesta no se hizo esperar. Las empresas navieras más relevantes en el sector del transporte de mercancías actuaron rápidamente en busca de nuevas alternativas. Así, la danesa Maersk, la francesa CMA CGM, la alemana Hapag-Lloyd y la suiza MSC (*Mediterranean Shipping Company*), eligieron el sur del continente africano para redirigir sus buques, más concretamente por el Cabo de Buena Esperanza, ubicado en Sudáfrica (Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), 2024).

De esta forma y tal y como observamos en la Ilustración 3, en tan solo unos meses, el desvío de nuevos buques hacia el Cabo de Buena Esperanza creció de manera exponencial.

Ilustración 3. Comparativa de los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza previos y posteriores al estallido del conflicto



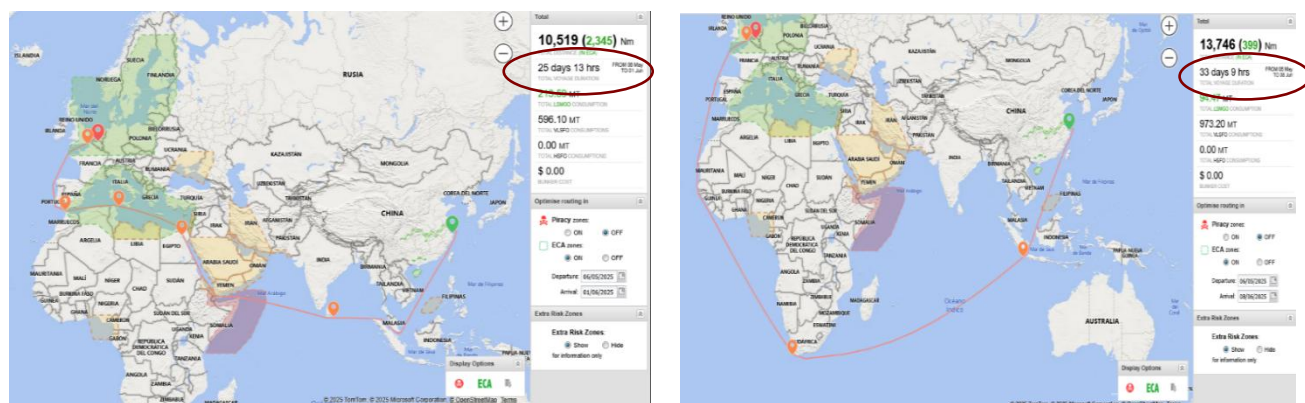
Fuente: Elaboración propia en base a los datos de (UNCTAD trade and development, 2024)

Aunque es cierto que esta alternativa ofrecía condiciones de seguridad más estables, también garantizaba un notable incremento en los costes de navegación. Sin embargo y llegados a este punto, navegar por el Mar Rojo suponía para las navieras afrontar primas de seguro extremadamente elevadas, lo que hacía inviable su paso a través de este corredor. En contraste, el desvío por el Cabo de Buena Esperanza ofrecía mayor seguridad a pesar de las distancias más extensas, los tiempos de tránsito prolongados y los asegurados retrasos en las entregas (Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), 2024).

Así se observa en la Ilustración 4, donde a través de la plataforma *Alphaliner*, la base de datos por excelencia del transporte marítimo en línea, se ha podido realizar un estudio de las distancias habidas entre determinados puertos en función de si estas cruzan el Mar Rojo o por el contrario circunnavegan el Cabo de Buena Esperanza.

En este contexto, la imagen ilustra, a modo de ejemplo, una ruta que conecta el Puerto de Shanghái con el Puerto de Róterdam, evidenciando que los desvíos a través del Cabo de Buena Esperanza alargan considerablemente el trayecto, concretamente con una prolongación de hasta 8 días.

Ilustración 4. Comparativa de los tiempos de tránsito previos y posteriores al conflicto (Rutas originales por el Estrecho de Bab-Al-Mandeb a la derecha; rutas desviadas por el Cabo de Buena Esperanza a la izquierda)

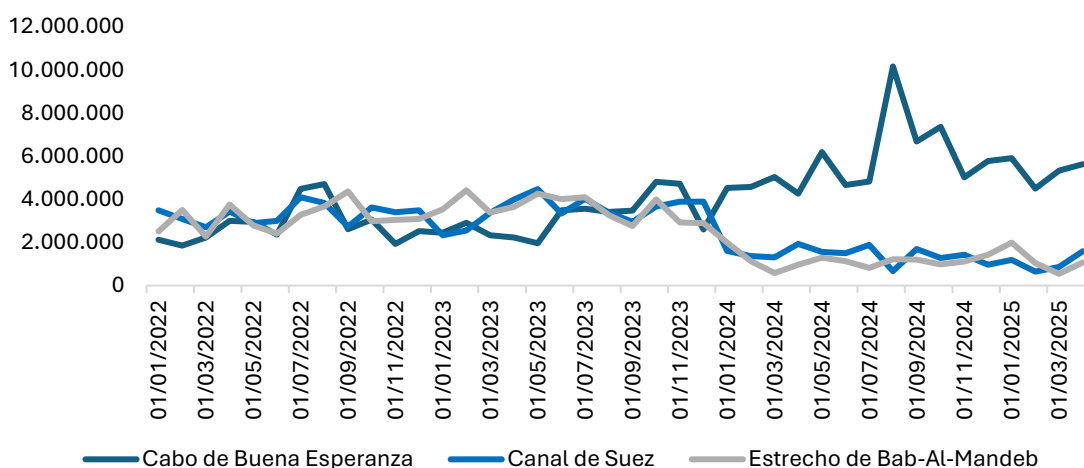


Fuente: *Alphaliner*

A pesar de estas limitaciones, las navieras optaron por mantener sus rutas estratégicas en torno al Cabo de Buena Esperanza, una ruta más estable y segura, además de englobar unos costes operativos considerablemente por debajo a las desorbitadas primas de seguro. Como resultado, el Gráfico 7 refleja como en tan solo dos años (2022-2024), el tráfico de mercancías por Buena Esperanza se incrementó en un 160%, alcanzando ya en noviembre de 2023 un volumen de 4,7 millones de toneladas.

En contraposición, la cifra de buques que transitaban el Canal de Suez, atravesando el Estrecho de Bab-el-Mandeb, descendió considerablemente, lo que provocó un desplome del volumen de toneladas transportadas de casi un 65% entre 2022 y 2024 (Fondo Monetario Internacional , 2025).

Gráfico 7. Evolución del volumen de toneladas transportadas en tránsito en el Cabo de Buena Esperanza, el Canal de Suez y el Estrecho de Bab-al-Mandeb (en toneladas métricas; periodo 2022-2025)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del *PortWatch Monitor* del Fondo Monetario Internacional

Pese a que a comienzos de 2025 se vislumbraba una posible salida de la crisis motivada por la entrada en vigor de un alto al fuego entre Israel y Hamás y el anuncio de los rebeldes hutíes de restringir sus ataques a buques israelíes, las expectativas de estabilidad se desvanecieron rápidamente. Las últimas noticias confirman el colapso del acuerdo y resurgimiento de las hostilidades en el Mar Rojo, alejando aún más las posibilidades de paz en la región (Banco Mundial, Febrero de 2025) y (Rossi, 2025).

De lo expuesto anteriormente se puede deducir que nos hallamos frente a un conflicto que parece extenderse en el tiempo y para el que los expertos plantean un nuevo escenario de normalidad en el transporte marítimo internacional. Frente a esto, y teniendo en cuenta la duración de la contienda, resulta relevante analizar el potencial de nuevos puertos, que puedan servir como nexos clave en este nuevo entorno marítimo. Así y como indicábamos con anterioridad, la ubicación estratégica de Sudáfrica despierta importantes interrogantes acerca de su potencial dentro de la reciente reconfiguración de las rutas marítimas.

En este sentido y para determinar su alcance, trataremos en las siguientes secciones de aportar un contexto general acerca de la red de infraestructura sudafricana, reflejando sus componentes principales, así como sus condiciones.

Seguidamente, centraremos el análisis en el panorama marítimo portuario mediante el cual conoceremos el desempeño de los puertos sudafricanos y evaluaremos cuál de todos sus puertos se ajusta a las necesidades de este turbulento escenario.

6. Evaluación de la red de infraestructura del transporte en Sudáfrica

6.1. Red de carreteras, ferrocarril y transporte aéreo

Retomando el objetivo central de estudio, es necesario señalar que el transporte marítimo se encuentra directamente ligado a la calidad de las infraestructuras terrestres, sobre todo aquellas que facilitan las conexiones de entrada y salida de mercancías hacia los *hub* logísticos clave. Por ello, durante este apartado se abordará una síntesis de la red de infraestructura de transporte sudafricana y de inmediato se continuará con el análisis a nivel portuario.

Como potencia principal de la región de la África-Subsahariana, la red de transporte en Sudáfrica es considerada por muchos una de las más modernas y desarrolladas si la comparamos con la de sus países vecinos. Al igual que para el caso de su economía, el desarrollo de esta infraestructura proliferó con la llegada del nuevo gobierno democrático, donde se destinaron grandes inversiones al sector del transporte.

Sin embargo, lo que encontramos en la actualidad son unas infraestructuras con una calidad y en un estado cuestionables, lo que ha ayudado a exacerbar el retraso en la economía del país. Y es que, el estado de las infraestructuras, especialmente las de transporte, ha experimentado un declive gradual desde hace más de dos décadas (South African Institute of Civil Engineers (SAICE), 2022).

Si evaluamos por separado la red de infraestructuras vemos que tan solo el 21% de las **carreteras** del país se encuentra asfaltada, quedando otra parte completamente inutilizable y en condiciones extremadamente deficientes, debido a la mala calidad de su mantenimiento (South African Institute of Civil Engineers (SAICE), 2022). Por otro lado, el estado actual de la **red de ferrocarriles** no aporta un escenario más esclarecedor. Así y mientras que la red ferroviaria juega un importante papel en el transporte de mercancías, los volúmenes transportados están viéndose tremendamente afectados por estas ineficiencias, no solo en la capacidad de gestión y mantenimiento de las mismas si no también, por el tremendo envejecimiento de la infraestructura, que provocó una reducción del 20% del tonelaje transportado por esta vía entre 2017 y 2022 (ICEX España Exportación e Inversiones, 2021) y (South African Institute of Civil Engineers (SAICE), 2022).

Aunque con menor relevancia, la **red de aeropuertos** sudafricana sí parece presentar estándares más altos de calidad en relación con las redes de transporte anteriores, si bien es cierto que existen proyectos para fortalecer la seguridad y eficiencia de la red (South African Institute of Civil Engineers (SAICE), 2022).

Finalmente, el estudio de la **infraestructura portuaria** se realizará de forma independiente, dada su relevancia en el contexto general del trabajo, aunque ya de antemano cabría esperar de esta que fuese una de las más desarrolladas, debido a que el 98% de las exportaciones sudafricanas se realizan a través de esta vía, hecho que reforzaría la importancia del transporte marítimo y los puertos comerciales para la logística y el consecuente desarrollo socioeconómico del país (ICEX España Exportación e Inversiones, 2021).

6.2. Visión general de la infraestructura portuaria en Sudáfrica

Previamente a comentar algunos de sus aspectos más relevantes y con la finalidad de aportar un contexto generalizado acerca de la infraestructura portuaria en Sudáfrica, en este apartado emplearemos, lo que se conoce como **Índice de Desempeño Logístico** o **Logistic Performance Index (LPI)**, un índice elaborado por el Banco Mundial mediante el cual, y a través de una serie de características generales, -desde su competencia logística hasta su infraestructura o puntualidad-, puede medirse el desempeño portuario de Sudáfrica a nivel país, así como visualizar los retos y oportunidades que presenta y que se encuentran agrupados en la Tabla 8.

Tabla 8. Índice de Desempeño Logístico (LPI); periodo 2007-2023

	LPI	Aduanas	Infraestructura	Envíos internacionales	Competencia logística	Tracking y tracing	Puntualidad
2007	3,53	3,22	3,42	3,56	3,54	3,71	3,78
2010	3,46	3,22	3,42	3,26	3,59	3,73	3,57
2012	3,67	3,35	3,79	3,5	3,56	3,83	4,03
2014	3,43	3,11	3,2	3,45	3,62	3,3	3,88
2016	3,78	3,6	3,78	3,62	3,75	3,92	4,02
2018	3,38	3,17	3,19	3,51	3,19	3,41	3,74
2023	3,7	3,3	3,6	3,6	3,8	3,8	3,8

Fuente: Elaboración propia con datos del (Banco Mundial, 2023)

Con un valor máximo del índice de hasta 5 puntos, resulta llamativo observar que la media para el conjunto de variables de los puertos en Sudáfrica se sitúa en torno a un valor de 3,5, lo que no indica que sea un valor bajo, -como el que puntúan países como Afganistán o Libia, con un LPI por debajo del 2-, pero si permite vislumbrar indicios de un cierto estancamiento, que, como ya anticipábamos para el resto de redes de transporte, puede venir generado por la pésima calidad de la infraestructura.

6.2.1. Red de puertos

Procediendo con una revisión minuciosa de la infraestructura portuaria en Sudáfrica, comenzaremos hablando de su red de puertos.

La red de puertos sudafricana está controlada por la **Autoridad Portuaria Nacional Transnet (TNPA)**, una entidad estatal responsable de la infraestructura operativa del país y otras subdivisiones especiales. En este marco, TRANSNET ejerce un rol estratégico no solo al proporcionar infraestructura y servicios marítimos, sino al garantizar también el flujo de importaciones y exportaciones para los ocho puertos comerciales que conforman la red de puertos sudafricana: **Richards Bay, Durban, East London, Ngqura, Port Elizabeth, Mossel Bay, Ciudad del Cabo y Saldanha** (TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY, 2017).

Los datos extraídos de los informes más actualizados a fecha de 2023 muestran que el rendimiento de la TNPA ha sido favorable, logrando el cierre de este año un incremento en la cifra de ingresos obtenida del 15,8% y alcanzando un beneficio después de intereses e impuestos de 5.907 millones de rands. Si bien esto ha retornado a la entidad un 40% más de ganancias para ese año, los desafíos siguen estando presentes y así se refleja en el manejo de contenedores por parte de sus terminales. Asimismo, para el año 2023, las cifras revelan una caída del 2,4% en el volumen de TEUs gestionados en comparación con el año anterior (Tabla 9), lo que refleja un incumplimiento de las proyecciones establecidas, que lo situaban 2,1 puntos porcentuales por encima (TRANSNET, 2024).

Tabla 9. Indicadores de rendimiento operativo de TRANSNET

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023	2024
							Estimación	Actual	Estimación
Contenedor (miles de TEUs)	4.396	4.664	4.534	4.424	3.959	4.131	4.218	4.034	4.229
Granel (millones de toneladas)	88	91	82	79	74	73	83	72	81
Carga fraccionada (millones de toneladas)	10	11	20	21	20	24	24	29	26
Vehículos	679.792	704.052	743.350	791.647	485.375	719.114	737.476	869.368	826.033

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (TRANSNET, 2024)

6.2.2. Desempeño de los puertos sudafricanos

Pasando a analizar su rendimiento, la localización de los puertos sudafricanos permite no solo abastecer al mercado interno si no también operar como punto de escala clave para numerosas rutas marítimas internacionales, al situarse entre corredores comerciales globales de gran relevancia, lo que refuerza su importancia logística y comercial.

En lo que respecta al tipo de carga que manejan, esta es muy variada, desde contenedores, graneles secos y líquidos hasta carga fraccionada y vehículos (Ilustración 5). Adicionalmente, en el Anexo 4 están detallados los volúmenes de carga manejados por cada uno de los ocho puertos para el conjunto del año 2024. En dicho análisis resalta especialmente el papel que juegan los puertos de Durban, Richards Bay, Ciudad del Cabo o Puerto Elizabeth.

Ilustración 5. Distribución geográfica de los puertos sudafricanos y la carga en la que están especializados



Fuente: (TRANSNET, 2024)

Exceptuando al puerto de Durban- sobre el cual se profundizará más adelante-, el **Puerto de Richards Bay** es el puerto por excelencia en el manejo de volúmenes de carga a granel tanto seco como líquido. Por otro lado, el **Puerto Elizabeth** ha tenido históricamente un papel crucial en el abastecimiento de la economía sudafricana, especialmente en el sector agrícola, la ganadería y la pesca. Aunque en la actualidad ha perdido este protagonismo, actuó como puerto alternativo para los buques portacontenedores cuando la escala en los puertos de Durban o Ciudad del Cabo resultaba inviable debido a sus elevados niveles de congestión (Africa Ports and Ships, 2024).

Finalmente, el **Puerto de Ciudad del Cabo** se posiciona como el segundo más grande del país tras Durban, y su localización es estratégica no solo para el comercio hacia África Occidental y Oriental, sino también para las rutas comerciales con Sudamérica y el lejano Oriente. Entre otras características, el puerto cuenta con una terminal para cruceros, y está especializado en la exportación de frutas y productos perecederos y refrigerados (Britannica, 2024).

7. Diagnóstico de la infraestructura y rendimiento del Puerto de Durban

7.1. Introducción general

No cabe duda de que la innovación de la contenerización cambió de manera revolucionaria la industria naviera, al facilitar el transporte intermodal y optimizar el traslado de mercancías en condiciones de mayor seguridad y bajo costes más competitivos (Institute of Supply Chain Management, 2023).

Los puertos de contenedores continúan siendo en la actualidad nodos esenciales en las cadenas de suministro a nivel global, cuyo papel en las estrategias de crecimiento de muchas economías emergentes está cobrando gran protagonismo. Por este motivo, la reestructuración y el desarrollo de la infraestructura portuaria ha sido crucial para alcanzar niveles de productividad eficientes y una mejora considerable en la competitividad y los costes del comercio internacional (Banco Mundial, 2023).

Enlazando con nuestro caso de estudio, y dado el potencial que reflejaba Sudáfrica como punto estratégico en el comercio internacional gracias a los nuevos desvíos por el Cabo de Buena Esperanza, resultaba conveniente elegir para el análisis uno de los puertos de la costa sudafricana. Asimismo, se ha seleccionado el **Puerto de Durban** no solo por erigirse como el puerto más grande del país y con mayor variedad de carga gestionada, sino también por albergar la terminal de contenedores más grande del conjunto de puertos sudafricano, lo que, dentro de nuestro contexto lo convierte, a priori, en uno de los puertos con gran potencial para transformar el país en un eje estratégico del comercio internacional (TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY, 2017).

De esta forma, y con el fin de evaluar de manera más precisa el potencial del puerto sudafricano, así como su infraestructura, el siguiente apartado se centrará en analizar su capacidad operativa en función de la carga gestionada, los tipos de mercancías manipuladas y la evolución de su tráfico marítimo, medido en TEUs. Posteriormente, se examinará la calidad de sus infraestructuras apoyándose en diferentes noticias de actualidad que ayudarán a esclarecer diversas cuestiones relacionadas con el rendimiento del puerto.

7.2. Evaluación del puerto atendiendo al Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores

Este análisis comienza con una panorámica general sobre el puerto sudafricano para la que se ha empleado el **Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores** (CPPI en inglés) desarrollado por el Banco Mundial. Este índice elabora una serie de estadísticas que permiten valorar el rendimiento de los puertos de contenedores de alrededor del mundo, tomando como principal indicador el tiempo de permanencia de los buques en las instalaciones portuarias.

En este contexto, los datos disponibles según la Tabla 10 no son alentadores para el caso de Durban y es que, según las estadísticas más recientes, el puerto ocupa la posición 398 de un total de 405 puertos analizados, superado en el ranking por el Puerto Elizabeth. Si bien Durban se encuentra siete posiciones por delante de los puertos de Ngqura y Ciudad del Cabo, -puertos que también gestionan carga en contenedor-, su lugar en el ranking no es nada favorecedor y este hecho puede aportarnos un indicio preliminar de las carencias operativas del puerto (Banco Mundial, 2023).

Tabla 10. Índice de desempeño de los puertos de contenedores en Sudáfrica (CPPI)

Puerto	Posición en el ranking
Port Elizabeth	391
Durban	398
Ngqura	404
Ciudad del Cabo	405

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos del (Banco Mundial, 2023)

7.3. Distribución de la infraestructura portuaria en Durban

Como se ha señalado en anteriores secciones, el potencial del Puerto de Durban reside en su liderazgo como principal puerto de mercancías por contenedor de toda Sudáfrica, siendo el puerto prioritario en el país y actuando como puerta de entrada tanto para el abastecimiento interno, así como el de sus países vecinos más cercanos. Adicionalmente, esta ubicación ventajosa lo convierte en un punto estratégico en las rutas para el comercio Sur-Sur, el comercio con Extremo Oriente, Europa y Estados Unidos. (TRANSNET, 2022).

La relevancia del puerto en el ámbito nacional y regional es bien reconocida por la Autoridad Portuaria de Sudáfrica, que ya ha puesto en marcha planes preliminares para la expansión de sus terminales. El objetivo a largo plazo es transformar Durban en un *hub* marítimo relevante en el hemisferio sur y en el Océano Índico.

Desde una perspectiva más técnica, el puerto se extiende a lo largo de 21 km y cuenta con una infraestructura versátil capaz de manejar grandes variedades de carga, desde contenedores, graneles secos y líquidos, automóviles y carga fraccionada, disponiendo además de una terminal de cruceros en uno de sus muelles (Ilustración 6). Por otro lado, el puerto también ofrece servicios complementarios, como operaciones de pesca y servicios de reparación naval, lo que sumado a lo anterior podría situarlo como un puerto de alta funcionalidad y reforzar su posicionamiento como nodo logístico integral (TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY, 2017).

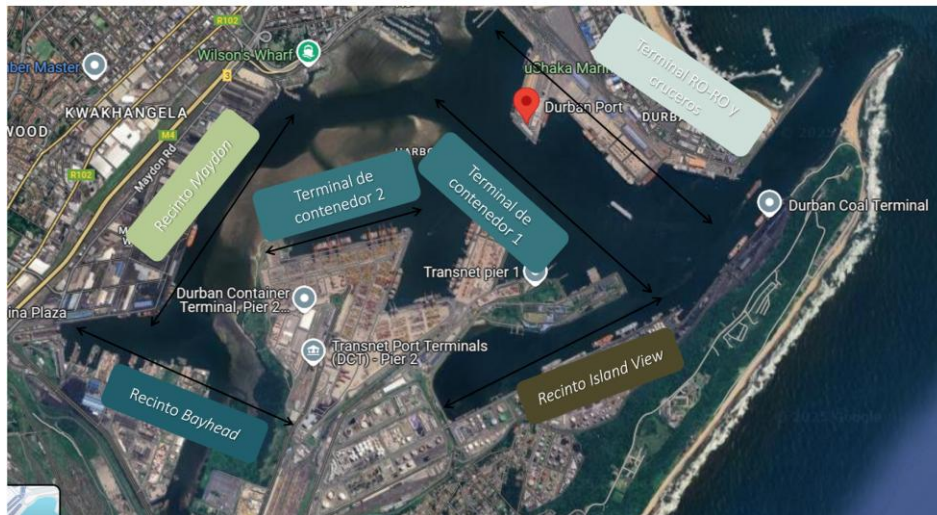
Ilustración 6. Puerto de Durban y activos del puerto, vista área



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de (TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY, 2017)

Tal y como detalla la ilustración anterior, el puerto cuenta con 58 muelles, de los cuales 44 se mantienen operativos, al menos hasta las últimas actualizaciones que encontramos a fecha de 2022. Adicionalmente, el puerto se encuentra distribuido en cinco zonas o recintos, en función de la carga en la que está especializada cada una de las terminales (Ilustración 7).

Ilustración 7. Distribución de los cinco recintos en Durban en la actualidad



Recinto Island View	Terminales de contenedores	Zona de tráfico Ro-Ro y cruceros	Recinto Maydon	Recinto Bayhead
<ul style="list-style-type: none"> ○ Petróleo ○ Químicos ○ Minerales a granel ○ Mercancía agrícola a granel ○ Aceites Vegetales ○ Lubricantes 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Terminal 1- 700.000 TEUs ○ Terminal 2- 2.400.000 TEUs 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Terminal Ro-Ro ○ Carga pesada ○ Terminal para cruceros ○ Otros 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mercancía agrícola a granel ○ Graneles líquidos ○ Carga fraccionada ○ Otros 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Reparación y construcción de buques

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de (TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY, 2017)

Asimismo, situado hacia el sur encontramos la zona de **Island View**, centrada en el manejo de graneles secos, donde abundan especialmente recursos naturales, algunos minerales y petróleo, aunque también se gestiona carga agrícola.

Al este se sitúan las dos **terminales de contenedores** con una capacidad de alrededor de 700.000 TEUs y 2,4 millones de TEUs respectivamente. De forma adicional encontramos una terminal destinada al tráfico Ro-Ro y otra terminal dedicada al tráfico de cruceros. Al oeste, encontramos el recinto **Maydon** especializado en el tráfico de graneles líquidos y por último la zona **Bayhead** donde se realizan labores de reparación y construcción de buques (TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY, 2017).

7.4. Estado y desempeño del Puerto de Durban en el panorama actual

Antes de proceder al análisis del rendimiento del Puerto de Durban en función del volumen de carga gestionada y la evolución del tráfico medido en TEUs, resulta imprescindible contextualizar el estado actual de su infraestructura, ya que supone un factor determinante para comprender adecuadamente su desempeño operativo.

Aunque el Puerto de Durban representa un activo estratégico con gran potencial, la realidad en torno a su red de infraestructuras parece enturbiar este escenario y es que como se mencionaba anteriormente, la red de infraestructuras sudafricana se encuentra en un estado crítico.

Pese a que las carreteras y la red de ferrocarriles figuran como las redes de transporte más afectadas por estas deficiencias, la mala calidad de la infraestructura portuaria tampoco pasa desapercibida.

Desde hace varios años los puertos sudafricanos han enfrentado una serie de retrasos persistentes en sus operaciones, lo que continúa planteando grandes desafíos y cuestiones sobre cómo abordar esta problemática, que impacta duramente sobre las operaciones de exportación e importación, generando grandes pérdidas a los puertos.

Si bien existen muchos ejemplos reales que reflejan el escenario anterior, el ocurrido en el Puerto de Durban no dejó indiferente al país. En noviembre de 2023 el puerto sufrió una de las congestiones más críticas presenciadas hasta la fecha, donde alrededor de 79 buques y más de 60.000 contenedores se vieron obligados a permanecer en los alrededores del puerto, a causa de la adversa climatología y una serie de fallos operativos en las instalaciones y su equipo³.

La empresa TRANSNET, en sus informes, señala que no solo las condiciones climatológicas impactaron duramente sobre la eficiencia operativa, sino que también –y en mayor medida- la falta de inversión en equipamiento moderno y de mejor calidad junto con un pésimo mantenimiento de unas infraestructuras, notablemente obsoletas, actuaron como factores clave de este deterioro. La situación no acaba aquí y es que esta serie de ineficiencias condicionó el desvío de cargas hacia puertos competidores vecinos, como lo son el puerto de Maputo o el de *Walvis Bay*.

Nos hallamos por consiguiente frente a un caso contradictorio. Durban como el puerto más grande y activo de la África Subsahariana pero que, en cambio, opera bajo una red caracterizada por continuas ineficiencias en la gestión operativa y una infraestructura completamente obsoleta. Este escenario suscita grandes interrogantes sobre su

³ Información extraída de (Clide&Co Successful Risk Navigation, 2024).

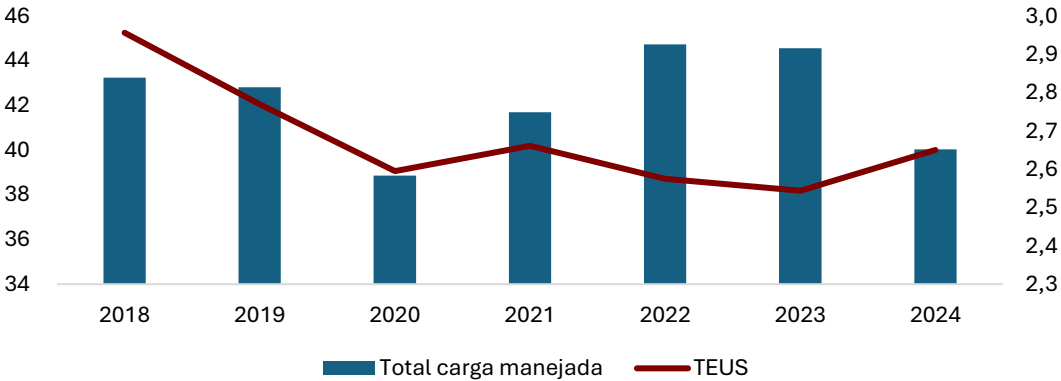
futuro como principal puerto sudafricano y pone en escrutinio su potencial como punto de tránsito entre las principales rutas del comercio mundial. A este contexto se le suma el deterioro de las redes de transporte por vía terrestre, cuya precariedad impacta negativamente en la conectividad y eficiencia del puerto.

Esta alarmante situación ha acelerado los planes de reforma de la infraestructura portuaria-detallados más adelante-, anunciando programas de inversión de hasta 233 millones de rands en la rehabilitación de las carreteras que conectan con el puerto, con la finalidad principal de mejorar el flujo de tráfico de contenedores (Pillay, 2023).

7.5. Evolución del tráfico marítimo en Durban

Una vez aportada esta revisión general sobre el rendimiento del puerto en la actualidad, atendamos ahora a sus cifras. Para medir su desempeño a lo largo de los años, el Gráfico 8 muestra la evolución del total de carga gestionada-donde se incluyen graneles y otros tipos de carga-, además de la evolución del total de TEUs manejados por el puerto para el periodo indicado.

Gráfico 8. Evolución de la carga total gestionada expresada en millones de toneladas (eje izquierdo) y TEUs (eje derecho) manejados por el puerto; periodo 2018-2024



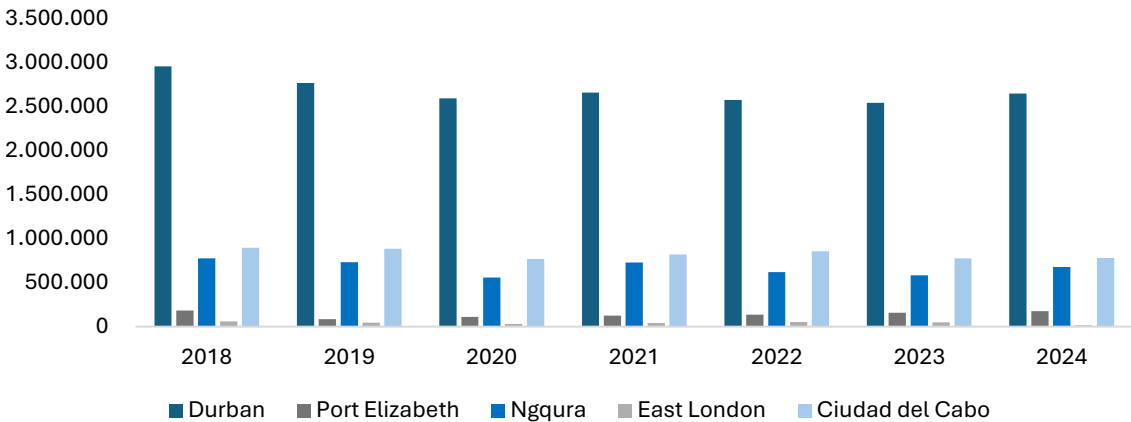
Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (TRANSNET Nationals Ports Authority, 2025)

Durante 7 años, la afluencia de carga llegada al puerto ha experimentado algunas variaciones, aunque ha oscilado de manera constante en torno a los 42 millones de toneladas. La recuperación del comercio post-pandemia es clave para reavivar las operaciones del puerto y por ello se ve reflejado un aumento en la carga manejada para los años consecutivos a 2020. Sin embargo, el año 2024 refleja un descenso considerable de la carga manipulada por el puerto de hasta 4 millones de toneladas, caída que se refleja de forma similar para el total de TEUs gestionados para ese año y que se sitúa en torno a los 2,6 millones de TEUs (TRANSNET, 2024).

El conjunto de deficiencias en la infraestructura pueden ser motivos suficientes para dar explicación a este escenario, que cada vez con más frecuencia plantea la necesidad de una reforma estructural. Las malas gestiones de TRANSNET, al frente del puerto, así como los diversos problemas operativos derivados de los largos periodos de espera y congestión, lo convierten en un activo inestable para la economía sudafricana y por supuesto, para el comercio internacional.

No obstante, y en comparación con otros puertos regionales con terminales de contenedores, el Puerto de Durban no solo continúa siendo el puerto más grande, sino que el que mayor volumen de contenedores alberga, seguido del Puerto de Ciudad del Cabo y el Puerto de Ngqura, que apenas logran manejar volúmenes de TEUs similares a su puerto vecino y tan solo en 2024 gestionaron un total de 778.276 y 678.913 TEUs respectivamente (Gráfico 9).

Gráfico 9. Evolución de TEUs gestionados por los puertos de tráfico de contenedores de Sudáfrica; periodo 2018-2024



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de *Alphaliner*

7.6. Tarifas portuarias y tiempos de espera

Tarifas establecidas por el puerto

Para prolongar el uso del puerto, las tarifas portuarias se convierten en una pieza esencial que asegura su competitividad y permite que estos dispongan de inversión suficiente con la que mantener el puerto y sus infraestructuras en condiciones adecuadas. Aunque ahondaremos de forma breve sobre este punto, en el Anexo 5 podemos observar un listado con las tarifas más frecuentes aplicadas por el puerto, en este caso, en función del tamaño del contenedor y en algunos casos incluyendo suplementos por la carga.

En este marco, el Puerto de Durban fue objeto, nuevamente, de grandes críticas, especialmente dirigidas por algunas empresas del sector privado que discrepaban ante la subida de tarifas portuarias por parte de TRANSNET. Y es que, este aumento no se está viendo realmente reflejado en el rendimiento del puerto, que todavía necesita habilitar espacios para la llegada de mercancía y que provoca que menos vehículos consigan llegar al recinto portuario. (Southern Africa's freight news , 2021).

A pesar de que TRANSNET afirma haber registrado mejoras en la productividad y reducido los tiempos de espera, el contexto revela que, en la práctica, se están movilizand o menores volúmenes de carga. Esto contradice las anteriores declaraciones y sugiere que estas cifras de productividad podrían no ser precisas, lo que a su vez pone en duda la eficacia de las tarifas portuarias establecidas (Ryan, 2024).

Tiempos de espera

Tomando en consideración las serias limitaciones en cuanto a congestión dentro de Durban, cabe esperar que los tiempos de espera para el acceso al puerto sean también problemáticos. De acuerdo con (Econdb, 2024) y conforme a los datos más actualizados hasta el momento, los tiempos de espera para el acceso al puerto se encuentran en torno a los 9-10 días.

Todo ello resulta incomprensible si atendemos, especialmente, al hecho de que el volumen de carga manipulada por el puerto no es excesivamente elevado, en otras palabras, se considera un puerto con unas dimensiones relativamente inferiores a otros puertos asiáticos o europeos, por lo que resulta llamativo que cuente con tiempos de espera tremendamente altos.

Si ahondamos en profundidad sobre este hecho, en algunos puertos de China o Europa, - puertos que por lo general albergan niveles de congestión más sustanciales debido a su posición en rutas marítimas clave-, los tiempos de acceso a sus puertos se encuentran entre 2 y 6 días, tiempos que ya se consideran relativamente altos dentro del sector pero que se “justifican” debido a su ubicación en rutas comerciales prioritarias (Econdb, 2024) .

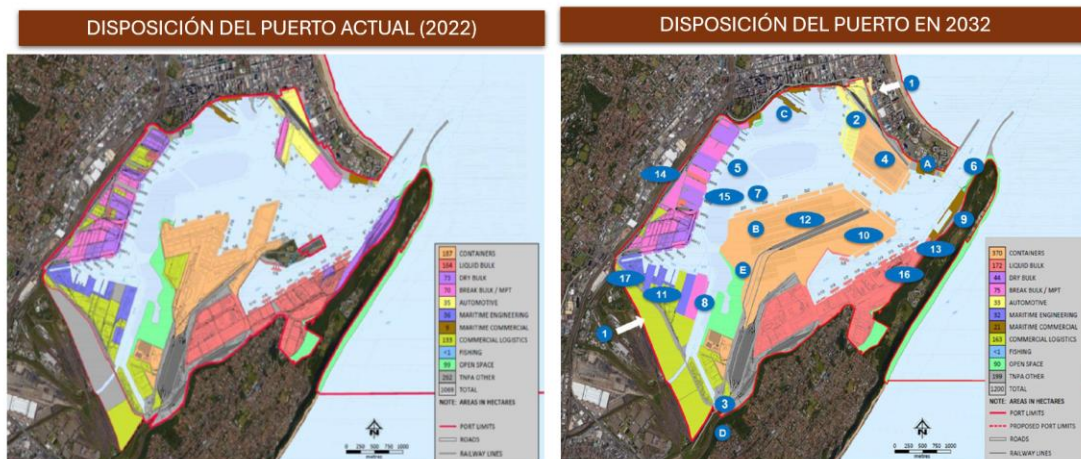
7.7. Planes de ampliación y desarrollo del puerto

Tal y como se señaló previamente, como principal puerto de la región y con la intención de promover su crecimiento, aparece la necesidad de reestructurar y ampliar la infraestructura y capacidad de Durban para afrontar no solo la demanda actual con mayor agilidad, sino también la esperada para el futuro.

Frente a esta creciente necesidad, TRANSNET elaboró en el año 2022 un *Plan de Expansión y Desarrollo* para el puerto con el que esperaba aumentar la capacidad gestionada hasta los 11,4 millones de TEUs, tan solo en el corto plazo, lo que supone 8,5 millones de TEUs más que los que se manejan actualmente.

La hoja de ruta de este plan es clara y se basa fundamentalmente en la ampliación de los muelles del puerto para dar mayor espacio a diversos tipos de carga (Ilustración 8).

Ilustración 8. Planes de desarrollo y crecimiento de la infraestructura portuaria del Puerto de Durban



Fuente: Elaboración propia en base a las ilustraciones de (TRANSNET, 2022)

Tal y como se observa, el desarrollo de esta infraestructura se sustenta principalmente en la ampliación de las terminales de contenedores, de las que se espera, para un plazo de 10 años, un incremento de su capacidad, logrando manejar hasta 1,6 millones de TEUs para la Terminal 1 y aproximadamente 3 millones de TEUs para la Terminal 2 (TRANSNET, 2022).

De forma adicional y entre otras modificaciones, el plan abarca una serie de planes de expansión para el resto de las terminales del puerto, entre los que destaca la expansión de la terminal destinada al sector automóvil, la construcción de una nueva terminal para cruceros y otra terminal multipropósito, además de varias reconfiguraciones de las terminales actuales, así como de la red de carreteras y ferrocarriles para facilitar el acceso desde y hacia el hinterland portuario.

Cabe resaltar que, hasta la fecha, no ha surgido ninguna novedad acerca del avance de estos planes de expansión.

8. Puerto de Durban como posible alternativa para el nuevo escenario global

En lo sucesivo, habiéndose expuesto los aspectos más relevantes del puerto, en materia sobre todo de su tráfico marítimo, así como los planes de desarrollo puestos en marcha por la Autoridad Portuaria del mismo, es momento de valorar su potencial para que, dentro de un escenario de incertidumbre en el entorno marítimo, sea capaz de asumir un incremento futuro en sus escalas derivado de posibles desajustes como el que se ha expuesto anteriormente en este trabajo.

De esta forma, en la siguiente sección se pretenderá elaborar un análisis donde se presenta a Durban como alternativa viable frente a una crisis del Mar Rojo que ya ha condicionado el desvío de numerosos buques y que ha provocado que sus aguas sean impenetrables. Para ello, reflejaremos el conjunto de rutas marítimas que transitan por el sur del continente africano, así como un estudio de la evolución de las escalas en el puerto, previas al estallido del conflicto y posterior a este.

Para finalizar, estableceremos una comparativa con otros puertos sudafricanos, especialmente de tráfico de contenedor, al igual que evaluaremos las escalas registradas en Durban con puertos de mercados emergentes que muestran también un sólido crecimiento dentro del comercio marítimo mundial.

8.1. Posición geoestratégica del Puerto de Durban

Para entender por qué Durban puede entrar dentro de los nuevos planes de acción de las navieras es crucial aportar una panorámica general del conjunto de vías marítimas, primarias y secundarias, que existen en la actualidad, de las que el puerto puede aprovecharse (Ilustración 9).

Ilustración 9. Principales rutas marítimas dentro del comercio mundial de mercancías



Fuente: (Port Economics, Management and Policy, 2024)

Como se aprecia en la imagen, las rutas comerciales desde Asia configuran gran parte del comercio mundial. Desde ellas, se abastece de forma interna la región, pero también sirve de conexión para el suministro hacia Europa, y la región de América.

Con esta reestructuración surge una oportunidad estratégica para Durban para perfilarse como un punto clave de escala en las rutas predominantes dentro del transporte marítimo internacional, gracias a su posición estratégica privilegiada.

En un escenario completamente optimista, Durban podría posicionar el sur de África como un centro importante de abastecimiento, especialmente si nos referimos a la exportación de recursos naturales, al permitir la conexión desde Sudáfrica hacia Europa y el Norte de América, accediendo a puertos clave como el de Róterdam o Algeciras en Europa. Adicionalmente, es un enclave estratégico para las rutas secundarias que navegan hacia Sudamérica abriendo nuevas posibilidades de acceso a mercados emergentes.

8.1.1. Índice de conectividad marítima

Para estudiar este potencial, la Tabla 11 muestra el **Índice de Conectividad del Transporte Marítimo** de una serie de puertos, elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Esta herramienta permite, a través de una serie de variables, medir la integración de cada puerto con la red de transporte marítimo global. Para ello, analiza magnitudes como el número de escalas semanales, la cantidad de servicios regulares ofrecidos en cada puerto, o su capacidad anual gestionada en términos de TEUs (UNCTAD Trade and Development, 2024).

Para analizar la conectividad mundial de Durban, se han seleccionado una serie de puertos con características muy dispares, así como otros que parecen reflejar la misma evolución en sus índices. Asimismo, en la tabla se encuentran los puertos de Shanghái y Róterdam, considerados dos de los puertos más importantes de contenedores en el mundo en Asia y Europa, hecho que demuestra su elevado grado de integración en el transporte marítimo internacional (World Shipping Council, 2024).

Tabla 11. Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de línea regular por puertos; periodo 2019-2024

País	Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024
China	Puerto de Shanghái	1.880,29	1.886,78	1.889,81	1.599,45	2.114,88	2.237,39
Singapur	Puerto de Singapur	1.686,73	1.679,03	1.688,90	1.676,72	1.748,60	1.667,60
Países Bajos	Puerto de Róterdam	1.045,38	983,68	999,91	987,49	1.010,76	959,23
India	Puerto de Jawaharlal Nehru	373,345	383,29	429,14	472,19	546,48	595,7
España	Puerto de Valencia	483,61	510,59	537,81	526,59	582,62	589,48
Malasia	Puerto de Tanjung Pelepas	544,65	554,72	558,09	595,94	572,96	569,95
España	Puerto de Algeciras	474,14	486,98	500,70	494,97	511,13	548,08
México	Puerto de Manzanillo	229,51	231,76	234,17	256,95	254,42	268,18
Sudáfrica	Puerto de Durban	230,68	231,35	231,08	230,19	224,77	215,40
Sudáfrica	Puerto de Ciudad del Cabo	177,42	172,58	166,79	160,04	160,72	153,79
Sudáfrica	Puerto Elizabeth	134,33	93,73	93,49	81,48	76,06	79,96

Fuente: Elaboración propia en base a datos de: (UNCTAD TRADE , 2025)

Pese a que Durban se encuentra por delante de otros puertos sudafricanos, si lo comparamos con el Puerto de Shanghái o el Puerto de Valencia, tan solo para 2024 el valor de su índice era diez veces menor que el registrado para el puerto chino, lo que lo sitúa a una distancia significativa de un puerto líder. En lo que respecta a la comparativa con el Puerto de Valencia, - considerado un puerto de carácter relevante dentro de esta lista-, sus cifras tampoco resultan destacables, con un índice tres veces inferior al del puerto español. Sumado a ello, la evolución de su índice muestra una caída del 7% con respecto al año 2019, lo que continúa acentuando la brecha existente tanto con puertos de alto calibre como con aquellos de nivel intermedio.

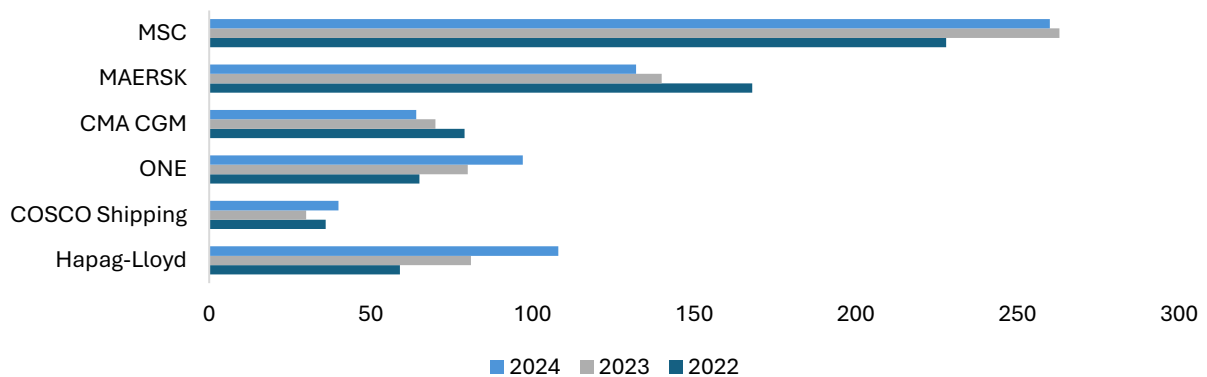
A pesar de lo anteriormente comentado y con la finalidad de continuar esclareciendo este escenario para evaluar las capacidades de Durban, en el siguiente apartado se analizará de forma más precisa el número de escalas registradas en el puerto.

8.2. Evaluación del desempeño del puerto de Durban según Alphaliner

Para conseguir este objetivo, usaremos nuevamente la plataforma *Alphaliner*. Además de sus utilidades anteriores, esta herramienta permite monitorear las tendencias de cada puerto y terminal, así como sus capacidades técnicas, en tiempo real, lo que nos permite recopilar detalles técnicos, comerciales y mercantiles tanto históricos como actuales (Alphaliner AXSMarine, 2024).

En este contexto, llevando a cabo un monitoreo del total de las escalas realizadas por las navieras más importantes del sector en Durban, se ha extraído el Gráfico 10 que muestra una evolución del número de escalas realizadas en el puerto durante el periodo 2022-2024.

Gráfico 10. Número de escalas en el Puerto de Durban; periodo 2022-2024



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de Alphaliner

Cabe resaltar que, para algunas de las navieras reflejadas, el Puerto de Durban ya se encontraba dentro de sus trayectorias como puerto de escala. Si bien esto es cierto, el motivo de estas escalas se reduce meramente a una cuestión de rutas de suministro hacia África ya preestablecidas, por lo que Durban actúa como puerto principal de descarga en estos casos.

Ahora bien, si examinamos con detenimiento los datos, vemos que lidera el ranking de escalas la compañía naviera más grande del mundo hasta la fecha, **MSC** (Alphaliner AXSMarine, 2024). En este contexto, la presencia de MSC en Durban ya era destacada y así se refleja en las escalas de sus buques en 2022, que registran un total de 228 escalas. Siendo esto una realidad, el porcentaje de escalas registradas para el año 2024 es un 14% mayor que la cifra de 2022, hecho que puede explicarse por esta reestructuración en las rutas marítimas o bien se debe a un incremento de las escalas en las rutas que actúan como canales de suministro entre otras regiones y África.

Por otro lado, y aunque Durban no se encontrase inicialmente dentro de sus trayectorias, el estallido del conflicto ha advertido a muchas navieras, cuyas estrategias en la actualidad parecen situar al puerto dentro de sus escalas. Así, y mientras que algunas navieras han reducido sus escalas actuales en el puerto (**Maersk** y **CMA CGM**), otras como **ONE (Ocean Network Express)**, o **Hapag-Lloyd**, han incrementado, especialmente este último año, sus escalas en Durban en más del 40% (49,23% para el caso de ONE y 83,05% para el caso de Hapag Lloyd), siendo especialmente relevante este aumento en la naviera Hapag Lloyd.

Simultáneamente a este incremento, puertos ubicados dentro de las aguas del Mar Rojo han sufrido una bajada sustancial en sus escalas. Ejemplo de ello, es el Puerto de Yeda en Arabia Saudita, cuyas escalas se han reducido cerca de un 30% y cuyos

puertos actualmente albergan en su mayoría tráfico no contenerizado (Alphaliner AXSMarine, 2024).

8.2.1. Análisis comparativo con otros puertos emergentes

Anteriormente hacíamos referencia al modelo de crecimiento adoptado por diversas economías emergentes que continúan abriéndose paso dentro del panorama económico internacional. Muchas de ellas, como es el caso de Sudáfrica, deben su relevancia a sus abundantes reservas de recursos naturales y otros minerales estratégicos, hecho que ha reforzado su papel en el comercio internacional.

En este sentido, el nuevo escenario marítimo global ha dejado entrever una nueva oportunidad para el país, brindando una ventaja competitiva a Sudáfrica, pero especialmente al Puerto de Durban. Sin embargo, cabe mencionar que Sudáfrica no es el único país emergente que puede beneficiarse de una posición estratégica dentro del comercio internacional. Existen otros mercados emergentes (reflejados en la Ilustración 10), cuya posición geoestratégica también resulta fundamental para el crecimiento de sus economías, al posicionarse dentro de las rutas marítimas más transitadas.

Con todo ello, se han seleccionado una serie de puertos considerados clave tanto por la creciente expansión de sus países en términos económicos, como por su desarrollo en el ámbito portuario. Hablamos por tanto del **Puerto de Jawaharlal Nehru** (India), el **Puerto de Tanjung-Pelepas** (Malasia) y el **Puerto de Manzanillo** (México).

Ilustración 10. Localización geográfica de los puertos de Durban, Manzanillo, Jawaharlal Nehru y Tanjung-Pelepas y su ubicación dentro de las principales rutas marítimas en la actualidad



Fuente: Elaboración propia

Así, **India**, considerada la quinta economía a nivel global, se perfila como uno de los mercados emergentes con mayor dinamismo. Su localización, dentro del escenario marítimo internacional, le confiere una posición privilegiada para abastecer las rutas marítimas que la conectan con las regiones orientales y el Sudeste Asiático (Raquel García, 2024) . El transporte marítimo en la India constituye un pilar fundamental para su comercio exterior, dado que el 95% de su valor es gestionado a través de esta vía. Adicionalmente, sus puertos se encuentran estratégicamente ubicados a lo largo de las rutas de mayor actividad global, lo que le permite ejercer un elevado grado de influencia en el comercio con el resto del mundo, especialmente en los corredores que conectan Asia con América, Europa y África (Government of India. Press Information Bureau, 2024). Si bien el país cuenta con otros puertos de notable relevancia como el Puerto de Mumbai, - el más antiguo del país-, es el **Puerto de Jawaharlal Nehru**, el que, dentro de este marco, se considera el más relevante, debido a su posición como el puerto más activo del país, gestionando alrededor del 50% del volumen total de carga en contenedores.

Por otro lado, y ubicada en el sudeste asiático se encuentra **Malasia**, considerada la tercera economía más grande del ASEAN (Asociación de Naciones de Asia Sudoriental). Especialmente en los últimos años, la economía del país ha sufrido un proceso de transición que ha expandido su crecimiento y la ha situado como uno de los mercados emergentes más destacados en Asia. Sus amplios vínculos comerciales con diversas regiones del mundo, así como la apertura de su comercio, han reforzado la posición de Malasia como un actor principal dentro del comercio global (Banco Mundial, 2025).

Al igual que su homólogo asiático, los puertos malasios ejercen un relevante papel para el desarrollo económico y comercial de la región, ya que muchos de ellos se encuentran estratégicamente ubicados dentro de las trayectorias marítimas clave que siguen buques de todo el mundo. En este contexto, y a pesar de que el Puerto Klang se erige como el puerto más grande y activo de todo el país, el **Puerto de Tanjung Pelepas** ha emergido como uno de los más modernos y eficientes en la región. Especializado en el tráfico de contenedores, su contribución en el impulso del crecimiento de Malasia ha sido significativa. Su cercanía a la frontera con Singapur, así como su conexión con rutas marítimas internacionales que cruzan por Singapur e Indonesia, le otorgan una notable ventaja competitiva y una gran conectividad global (Global Track Lines (GTL), 2024).

Para finalizar y esta vez situado al otro extremo del mapa, encontramos la región de América Latina, región que alberga algunos de los mercados emergentes con más potencial de todo el continente. Y es en este punto, donde salta a la vista el papel de

México dentro del comercio global, considerado como uno de los países emergentes de Sudamérica con mayor potencial. Siguiendo en esta línea, y consolidado como el principal puerto del país se halla el **Puerto de Manzanillo**. Dejando a un lado su relevancia de forma interna, juega un rol esencial en sus relaciones comerciales, no solo con su vecino Estados Unidos, pero también en Asia, especialmente con China, Japón y Corea del Sur. Adicionalmente cuenta con la terminal de contenedores más grande de toda América Latina, lo que refuerza su posición como un nodo logístico de primer orden en el comercio transpacífico (GTO Puerto Interior Smart Port 4.0, 2023).

Todo ello, nos conduce a observar con detenimiento la Tabla 12, la cual proporciona una lista de los factores más relevantes que influyen en el desempeño de cada puerto, sin incurrir en demasiados detalles. De esta forma y desde un punto de vista más subjetivo, resulta evidente la posición comparativamente desventajosa que enfrenta el Puerto de Durban en el contexto actual.

Tabla 12. Comparativa entre los puertos de Jawaharlal Nehru, Tanjung Pelepas, Manzanillo y Durban (2024)

PUERTO	TEUs (2024)	Tipos de carga gestionada	N.º de terminales de contenedor	Eficiencia operativa (tiempos de espera)	Grado de conectividad (PLSCI)	Ranking CPPI	Ubicación estratégica Abastece las rutas que conectan:
Puerto de Jawaharlal Nehru (India)	6.430.444	Graneles líquidos y sólidos, carga en contenedor y carga fraccionada	5	0,32 días	593,36	96	Oriente Medio-Este de África, Asia-Europa-Medio Oriente, -Asia Oriental y Sudeste asiático, América del Norte y del Sur
Puerto de Tanjung-Pelepas (Malasia)	12.253.309	Graneles líquidos y sólidos, carga en contenedor y carga fraccionada	1	5,2 días	569,95	5	Asia Oriental-Sudeste Asiático, Asia-Europa, Asia-África, Asia-Oriente Medio, Asia-América
Puerto de Manzanillo (México)	3.326.000	Graneles líquidos y sólidos, carga en contenedor y carga fraccionada	4	8 días	268,18	331	Asia-América del Norte, Asia-América Central y Sudamérica, América del norte-México, Europa-América del Norte y Latinoamérica
Puerto de Durban	2.650.419	Graneles líquidos y sólidos, carga en contenedor y carga fraccionada	2	10 días	215,40	398	África-Asia, África-Europa, África-América del Norte, África-Sudamérica, África-Oriente Medio

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de fuentes anteriormente mencionadas

Unido a las claras limitaciones operativas que evidencia el puerto, el volumen de TEUs manejados por Durban es notablemente inferior al resto (cerca de 2,7 millones de TEUs).

Sumando todo ello a una eficiencia operativa profundamente desalentadora, el valor estratégico del Puerto de Durban queda notablemente disminuido, lo que provoca que la posición ventajosa que aporta su ubicación estratégica quede totalmente relegada a un segundo plano.

En contraposición, **Malasia e India** destacan como líderes en materia de conectividad dentro del comercio internacional. El desempeño destacado de sus puertos, medido por el CPPI, además de los resultados favorables obtenidos en términos de TEUs manejados y gran capacidad operativa, refuerzan las posibilidades de crecimiento de sus mercados, que ya eran prometedoras. Por otro lado, y aunque su desarrollo sea optimista, el Puerto de Manzanillo todavía ocupa una posición inferior en el ranking.

Finalmente, este análisis conduce de nuevo a subrayar la idea de que la inversión en infraestructuras que estimulen la eficiencia operativa del Puerto de Durban debe resultar una prioridad. Al panorama desfavorable que ya de por sí presenta el puerto, se suma el crecimiento de otros mercados emergentes, lo que se ha evidenciado en la mejora del rendimiento de sus puertos y que anula los escasos atributos favorables de nuestro puerto en cuestión.

8.3. Tendencias reflejadas en el contexto marítimo actual

El conjunto de datos analizados a lo largo de este trabajo ha permitido reflejar el potencial de Sudáfrica dentro de una crisis marítima que se aleja cada vez con más determinación del alto al fuego.

Indudablemente debe reconocerse que Durban suponía una propuesta favorable para impulsar el crecimiento de la economía sudafricana, gracias a la ubicación estratégica de su puerto. Pese a ello, la realidad no puede estar más alejada de esta suposición. En este sentido, ¿cuáles son las dinámicas que caracterizan el entorno marítimo internacional en la actualidad?

Si reparamos en los datos, lo cierto es que el Puerto de Durban y por consiguiente Sudáfrica, no están viéndose especialmente beneficiados por esta reestructuración de rutas marítimas hacia sus territorios. Y es que, mediante una medición del total de las escalas realizadas en Durban empleando la plataforma *Alphaliner*, se ha extraído la conclusión de que el número de escalas entre el periodo de 2022 y 2024 no ha experimentado un aumento significativo como el que cabría esperarse.

Si bien todo indicaba que las escalas en Durban para el año 2024 aumentarían considerablemente, la realidad es que entre el año 2023-, año de inicio de la contienda en el Mar Rojo-, y 2024, las escalas en el Puerto de Durban se incrementaron tan solo en valores cercanos al 6%.

En consecuencia, se han identificado algunos factores que permiten esclarecer los motivos de este panorama poco alentador para el puerto. Entre ellos encontramos la existencia de **nuevos planes de acción** elaborados por las navieras junto con la presencia de **puertos alternativos de escala**.

1. Nuevas estrategias en las rutas marcadas por las navieras

Es evidente que el estallido del conflicto en el Mar Rojo alteró el panorama marítimo internacional. Si bien la disputa se extiende hasta la actualidad, el transporte marítimo también se ha visto directamente condicionado por la reconfiguración de las alianzas entre las principales navieras del entramado marítimo, que se dio a conocer a finales del año 2024.

El transporte marítimo ha sido partícipe, a lo largo de su trayectoria, de una serie de transformaciones derivadas del surgimiento de alianzas entre las grandes empresas navieras. Con la formación de estas alianzas, rápidamente estas navieras llegaron a dominar las rutas comerciales más importantes del mundo, surgiendo varios actores clave como Maersk, MSC y CMA CGM, lo que dio lugar a tres grandes alianzas: la alianza **2M** formada por Maersk y MSC, **Ocean Alliance** integrada por CMA CGM, Cosco Shipping Lines y Evergreen y **The Alliance** formada por las navieras ONE, Yan Ming, HMM y Hapag Lloyd.⁴

Sin embargo, el anuncio de la finalización de la alianza 2M a principios de 2025, replanteó un nuevo panorama para el transporte marítimo y puso de manifiesto la necesidad de reconfigurar de nuevo las alianzas en el sector. Con esta reorganización, MSC actuaría de forma independiente tras la ruptura de la 2M y Maersk por su parte, crearía junto a Hapag Lloyd una nueva alianza, **Gemini Cooperation**. No obstante, el núcleo de este asunto reside en que esta reconfiguración de alianzas trajo consigo un nuevo planteamiento de sus estrategias a raíz de los desvíos hacia el Cabo de Buena Esperanza y el consecuente aumento de los tiempos de tránsito. En este contexto, mientras navieras como Maersk y la Gemini Cooperation, abogaban por reducir el número de escalas de sus principales servicios, MSC parecía seguir comprometida con una oferta más extensa de escalas.

⁴ Extraído de la Alerta de Mercado “Los movimientos estratégicos de las nuevas alianzas Navieras” elaborada por la Fundación Valenciaport

Derivando esta cuestión hacia nuestro caso de estudio, la elección por un modelo **hub and spoke**, caracterizado principalmente por esta reducción de escalas, podría alterar la propuesta de Durban como eje clave dentro del contexto marítimo actual (Asociación de Cargadores de España, 2024).

Sumado todo ello a los diversos problemas de congestión que hacen famoso a Durban, podría animar a las navieras a establecer rutas de navegación más directas desde Asia sin necesidad de escalar en nuestro puerto.

Con el fin de exponer y analizar este fenómeno, se ha recurrido de nuevo a la plataforma *Alphaliner*, la cual ha permitido extraer información sobre algunos de los servicios operados por las principales navieras. El objetivo principal de este análisis no solo es reflejar si sus buques efectivamente realizan rutas más directas con un número reducido de escalas, sino también, ofrecer una visión actualizada acerca de las escalas de estos buques en los puertos sudafricanos.

En primer lugar y conforme puede observarse en la Ilustración 11, las escalas en Durban parecen proceder únicamente de servicios con destino Sudáfrica, bien ya sea a través de trayectorias desde Europa o Asia. Así se refleja en el servicio **Maersk / ONE / Hapag-Lloyd - SAECS (South Africa-Europe Container Service)**, que cubre las rutas entre Europa y Sudáfrica o el servicio **Maersk / CMA CGM - Middle East-India-S. Africa service (Protea / MIDAS 2)**, que cubre los trayectos entre Oriente Medio, India y Sudáfrica (MAERSK, 2025) y (MSC, Mediterranean Shipping Company, 2025).

Ilustración 11. Comparativa de servicios con origen Oriente Medio-Sudáfrica (izquierda) y Sudáfrica-Europa (derecha) que realizan escala en el puerto de Durban, (2025)

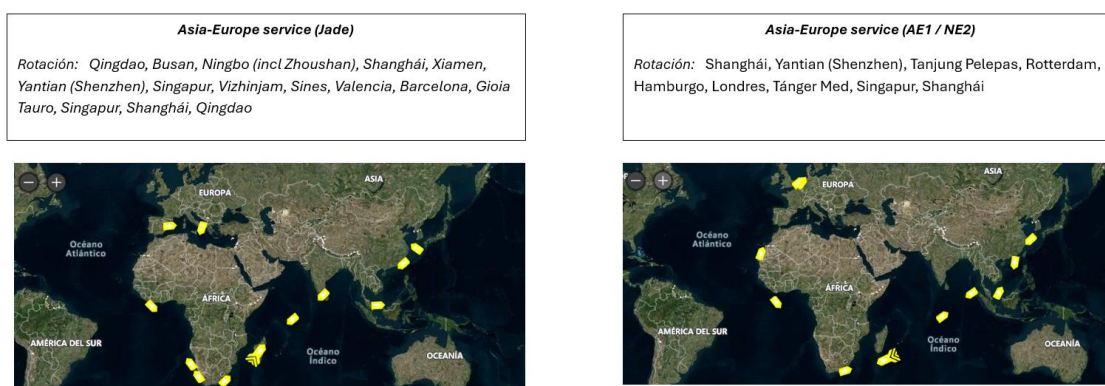


Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de *Alphaliner*

Dejando a un lado los servicios hacia Sudáfrica, la Ilustración 12 enmarca de forma clara los nuevos enfoques estratégicos de las navieras que detallábamos previamente.

En este sentido, el servicio **Asia-Europe (Jade)** de la naviera MSC realiza su ruta desde el puerto de Qingdao, en China, hacia los puertos europeos. Tal y como observamos, Durban no se encuentra entre uno de sus puertos de escala a pesar de que el desvío se realice a través de Buena Esperanza.

Ilustración 12. Comparativa de servicios por el Cabo de Buena Esperanza con origen Asia-Europa, (2025)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de Alphaliner

De manera alternativa, en la ilustración derecha encontramos el servicio **Asia-Europe (AE1/NE2)** realizado por la Alianza Gemini que embarca desde Shanghai hacia Europa. En este caso, resulta llamativo que a diferencia de MSC, las escalas realizadas por esta alianza son mucho más reducidas, abogando por esta reconfiguración de rutas más directas para reducir tiempos de tránsito. No obstante, un elemento en común entre ambas es que de nuevo no se realizan escalas en Durban.

Así y reflejándose en la práctica, cabe concluir por tanto que, a pesar de su ubicación estratégica, Durban no se encuentra realmente dentro de los planes de ruta de las navieras. El pésimo desempeño de sus infraestructuras puede haber incentivado a las navieras a saltar sus escalas en este puerto y ahorrarse incluir mayores volúmenes de carga de un puerto del que no van a obtener una elevada rentabilidad. Por este motivo, si se plantean escalar en puertos colindantes con el Cabo de Buena Esperanza, lo hacen en aquellos que muestren una mejor eficiencia operativa.

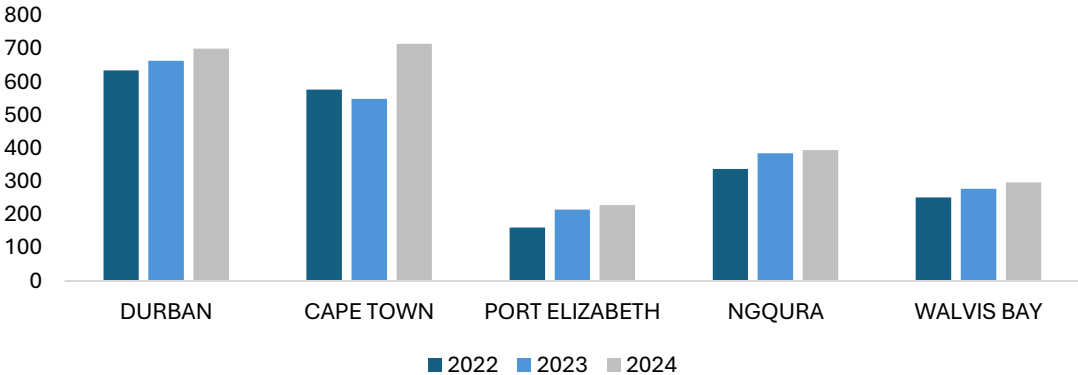
2. Escala en puertos alternativos

Anteriormente hacíamos referencia a los problemas que enfrentaba el puerto en materia de congestión. De esta forma, poníamos de ejemplo uno de los momentos de congestión más caóticos vividos en el puerto, donde multitud de buques se encontraban atascados ante la imposibilidad de acceder al mismo como consecuencia de una serie de fallos en su infraestructura.

Con todo ello, las crecientes ineficiencias con las que carga el puerto han impulsado el rechazo de muchas navieras, que han optado por reconfigurar sus rutas y escalar en otros puertos cercanos que presenten mejores condiciones de eficiencia y una infraestructura que permita habilitar un espacio adecuado para el atraque de sus buques.

En este sentido y tal y como se evidencia en el Gráfico 11, uno de los puertos regionales elegidos como alternativa de escala ha sido el **Puerto de Ciudad del Cabo**, que en muchas ocasiones ya ha sido empleado como puerto de desvío de mercancías cuando acceder a Durban ha resultado imposible, debido a su elevada congestión. Así se ve reflejado en el aumento de sus escalas para este último año, las cuales se han incrementado en un 30%, en comparación con las registradas para Durban que apenas logran aumentar un 5,6%.

Gráfico 11. Evolución del número de escalas en los puertos de contenedor sudafricanos y el puerto de Walvis Bay; periodo 2022-2024



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de *Alphaliner*

En esta línea, otro ejemplo que se ajusta a estas características podría ser el **Puerto de Walvis Bay**, en Namibia. Ubicado al sureste de Sudáfrica, el crecimiento de este puerto durante los últimos años ha sido exponencial. Los diferentes programas elaborados para la expansión y el desarrollo de su infraestructura portuaria lo han llevado a situarse como el puerto comercial más importante de Namibia, manipulando unos 8 millones de toneladas de carga al año. Los proyectos de expansión de sus terminales han resultado también fructíferos, logrando aumentar su capacidad en términos de TEU y ayudando a reducir los tiempos de tránsito de sus contenedores de casi 15 días a 9,5 días.

Dentro de nuestro contexto, la fama que ha alcanzado en la actualidad se fundamenta en que no solo supone un puerto importante de abastecimiento interno para la región, sino que también permite facilitar rutas hacia el sur de África, Europa, Extremo Oriente y América (Namibian Ports Authority, 2025).

En vista de lo anterior y en un escenario donde escalar en el Puerto de Durban resulta completamente arriesgado e ineficiente, el Puerto de Ciudad del Cabo o el de *Walvis Bay* podrían contemplarse como alternativas viables que los conviertan en competidores potenciales de nuestro puerto. Adicionalmente y teniendo en cuenta las ineficiencias registradas a nivel general en los puertos sudafricanos, el crecimiento sostenido en las escalas en el puerto de *Walvis Bay* podría ser un indicador claro de la posición que este podría albergar en el futuro.

9. Síntesis final y conclusiones

A la luz de lo expuesto, es evidente que Sudáfrica atraviesa una realidad, al menos en el corto plazo, muy desalentadora. Por lo que respecta a su economía, nos encontramos ante un panorama económico completamente inestable, con tasas de crecimiento insuficientes para impulsar una recuperación sólida. Sin embargo, más allá de este estancamiento, el verdadero obstáculo radica en el pobre avance de la productividad del trabajo, que impide registrar un crecimiento saludable.

En comparación con el resto de las economías mundiales, especialmente si lo comparamos con el grupo BRICS, Sudáfrica se posiciona de forma clara como una economía con carácter rezagado. Sus perspectivas de crecimiento presentan ciertas limitaciones y su modelo económico sufre problemas estructurales de gran envergadura: **tasas de desempleo alarmantes**, que provocan grandes conflictos y revueltas sociales, una **distribución de la riqueza** extremadamente **desigual**, que deja a una parte de la población totalmente empobrecida, un **deterioro de las infraestructuras** considerable, con las que resulta imposible operar de forma eficiente y maximizar la eficiencia de los sectores productivos, y finalmente un **sistema de gobierno corrupto** hasta la médula que cuestiona la veracidad de sus instituciones.

En definitiva, esta combinación de factores da explicación a las cifras persistentemente negativas en términos de productividad y que continúan aminorando la competitividad del país.

Con todo ello en consideración, no me resulta difícil poner en tela de juicio la inclusión de Sudáfrica como uno de los mercados emergentes con mayores proyecciones de crecimiento en la actualidad.

En lo que respecta al Puerto de Durban, su rol histórico como principal puerto dentro del entramado portuario sudafricano le ha otorgado un protagonismo considerable en la región. No obstante, el conjunto de problemáticas que lo persiguen cuestiona no solo su desempeño en el futuro, pero también su papel específico dentro del marco de este análisis. Y es que la **obsolescencia de sus infraestructuras**, la **congestión crónica** en sus puertos y el conjunto de **deficiencias** en la **gestión logística**, impiden que el puerto opere con la eficiencia que hoy día se demanda en un entorno donde el comercio internacional asienta las bases de la economía.

En este contexto, a mi juicio la elección de Durban como puerto de escala, aprovechando el paso por Buena Esperanza, resultaría incoherente y desventajosa, especialmente cuando nos hallamos frente a un escenario donde prevalece la preocupación por reducir costes y tiempos de tránsito. En complemento de lo anterior, la seguridad se ha convertido en un elemento prioritario en las nuevas estrategias de las navieras, algo que no estaría garantizado si Durban apareciera dentro de las rutas marítimas estratégicas.

En definitiva y en vista de los hechos previamente detallados en torno al puerto y al escenario marítimo global, Durban difícilmente puede consolidarse como una escala estratégica dentro de las nuevas dinámicas del comercio marítimo. Sus problemas de congestión han proliferado el auge de puertos alternativos más competitivos como el de Ciudad del Cabo o el de Walvis Bay. Las recurrentes desviaciones de carga hacia estos puertos reflejan una tendencia que pone en entredicho la capacidad de Durban para responder a las exigencias actuales del transporte marítimo internacional.

Así y frente al objetivo de minimizar costes y tiempos de tránsito, Durban pierde de nuevo atractivo como opción viable. Y es que, por qué iban las navieras a elegirlo como puerto de escala cuando pueden plantearse escalar en otros puertos cuyo desarrollo está siendo más competente o bien optar por trayectos directos con un número reducido de escalas.

En lo que se refiere al contexto geopolítico, si bien es cierto que la prolongación del conflicto en el Mar Rojo ha reforzado el rol del Cabo de Buena Esperanza como ruta alternativa, este panorama me conduce a cuestionar si estamos ante una **reconfiguración inminente del transporte marítimo internacional** o si, por el contrario, se trata de un **cambio meramente coyuntural**.

Un eventual alto al fuego con la consecuente reapertura del Canal de Suez reorganizaría nuevamente las rutas marítimas. Adicionalmente y en línea con este escenario, no resultaría sorprendente que las estrategias de las navieras dieran nuevamente un giro drástico y no dudasen en continuar sus rutas por el Mar Rojo.

Este escenario optimizaría de nuevo los tiempos de tránsito y favorecería especialmente a la consecución de menores costes, al recuperar una de las rutas clave y más eficientes en el transporte marítimo internacional.

Esta situación que se plantea como la ideal y óptima, restaría protagonismo al eje surafricano y relegaría a Durban a un papel secundario, quedando incluso como una alternativa frente a escenarios convulsos o de creciente incertidumbre como el de este caso.

No obstante, y a pesar del carácter optimista de este escenario, los ataques en el Mar Rojo parecen no interrumpirse e incluso da la impresión de que las ofensivas resultan cada vez más intensas. Asimismo, y mientras esta inestabilidad persista, el paso por el Cabo de Buena Esperanza continuará siendo un punto estratégico, aunque imperfecto. Las navieras deberán adaptarse a sus limitaciones, asumiendo mayores tiempos de tránsito y costes logísticos.

En suma, atendiendo al análisis conjunto de la situación económica de Sudáfrica y de su posición en el comercio marítimo, existen, sin lugar a duda, grandes desafíos que abordar. En este punto, la urgencia de una inversión destinada a la modernización de las infraestructuras es incuestionable, tanto para revitalizar la economía como para dotar al país de herramientas que le permitan asegurar su desarrollo. Pese a que lograr un crecimiento moderado en el corto plazo sería improbable, una estrategia de inversión progresiva podría encaminar al país hacia una recuperación sostenida, más coherente con el perfil de una economía que dice ser emergente. En el marco portuario, el fortalecimiento del Puerto de Durban abriría la puerta a una influencia más significativa en el comercio internacional.

Lo que nos deja a concluir que, solo a través de una reforma inminente e intensa y una apuesta estratégica por la eficiencia operativa, Sudáfrica podría redefinir su sistema económico y potenciar su papel dentro del comercio marítimo global.

10. Valoraciones personales

En este apartado me gustaría expresar mi reflexión personal en torno al máster cursado y a las prácticas curriculares desarrolladas como parte del programa de este.

Comenzando con la valoración del máster creo necesario resaltar de antemano mi recomendación completa para cursarlo. Pese a que, viniendo del grado en *International Business/Negocios Internacionales*, estuviese muy familiarizada con algunos de los contenidos del programa, la variedad de asignaturas ofertadas me ha facilitado, de igual forma, profundizar en aquellas materias que conocía desde una perspectiva general. Sumado a ello, ha sido gratificante tener la oportunidad de formarme en otras asignaturas como Logística y Transporte, Coyuntura Económica o Comercio Internacional, que no solo han servido para reforzar mis conocimientos, sino que también han sido de apoyo durante el desarrollo de las prácticas de empresa.

Adicionalmente y dado que durante el grado no tuve esta opción, tener la oportunidad de conocer de primera mano una empresa gracias a los seminarios impartidos incluyendo, de forma adicional, las visitas a empresas de diferentes sectores, ha sido totalmente enriquecedora.

Bajo mi punto de vista conocer de primera mano el desempeño a nivel interno de una empresa o la organización de sus almacenes logísticos, de la mano de profesionales, ayuda a completar el proceso de formación y ofrece una visión real del entorno que se encuentra más allá de la teoría.

Continuando con la valoración de las prácticas, desarrolladas en la *Fundación ValenciaPort*, he de remarcar de nuevo mi recomendación. La realización de las prácticas, concretamente en el Departamento de Inteligencia de Mercado, me ha permitido poner en práctica gran parte de los conocimientos adquiridos durante el programa, -orientados especialmente hacia el ámbito económico-, pero también tener una primera toma de contacto con un sector tan desconocido para mí como lo era el sector de la logística. De igual forma, la asistencia a seminarios de interés en el sector ha facilitado el aprendizaje de muchas de las cuestiones que giran en torno a estos campos y reforzado el desempeño de las prácticas.

Referencias bibliográficas

- **Africa Ports and Ships. (2024);** *African Ports and Ships maritime news*. Obtenido de [Africa Ports and Ships](#)
- **African Development Bank Group. (10 de Julio de 2013);** *Africa and the BRICS: a Win-Win Partnership?* Obtenido de [African Development Bank Group](#)
- **Alphaliner AXSMarine. (2024);** *Alphaliner AXSMarine*. Obtenido de [The worldwide reference in liner shipping](#)
- **Alphaliner AXSMarine. (2024);** *Alphaliner TOP 100 Shipping Companies*. Obtenido de [Alphaliner AXSMarine](#)
- **Asociación de Cargadores de España. (23 de Septiembre de 2024);** *Los grandes hubs mundiales, a la expectativa ante el nuevo mapa de alianzas*. Obtenido de [Diario del Puerto](#)
- **Banco Mundial. (2023);** *Imports and Exports of goods and services (% of GDP)*. Obtenido de [Banco Mundial](#)
- **Banco Mundial. (2023);** *Índice de Desempeño Logístico o Logistics Performance Index (LPI)*. Obtenido de [Banco Mundial](#)
- **Banco Mundial. (2023);** *The Container Port Performance Index*. S&P Global Market Intelligence. Obtenido de **Banco Mundial**.
- **Banco Mundial. (Abril de 2025);** *The World Bank In Malaysia*. Obtenido de [Banco Mundial](#)
- **Banco Mundial. (Febrero de 2025);** *The Deepening Red Sea Shipping Crisis: Impacts and Outlook*.
- **BBC. (25 de Enero de 2025);** *Israel and the Palestinians: History of the conflict explained*. Obtenido de [BBC](#)
- **Bojaboutseha, T. P. (2011);** *Dualism and the social formation of South Africa*. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 8.
- **Britannica. (26 de Enero de 2024);** *South Africa Ports and Marine*. Obtenido de [Britannica](#)
- **Clide&Co Successful Risk Navigation. (11 de Enero de 2024);** *Navigating troubled waters: Unpacking South Africa's port challenges and charting a course for transformation*. Obtenido de [Clide&Co Successful Risk Navigation](#)
- **Datos del Banco Mundial. (2024);** *Inversión Directa Extranjera, entradas netas*. Obtenido de [Banco Mundial](#)

- **Departamento de Comercio, Industria y Competencia República de Sudáfrica. (2024);** *Acuerdos Comerciales*. Obtenido de [Departamento de Comercio, Industria y Competencia República de Sudáfrica](#)
- **Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica. (2024). Quarterly Labour Force Survey;** Obtenido de [Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica](#)
- **Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica. (2025);***The importance of coal*. Obtenido de [Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica](#)
- **Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica. (Septiembre de 2024);** *Mining: Production and sales (Preliminary)*. Johannesburgo: Statistics South Africa.
- **Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica. (Tercer trimestre de 2024);** *Statistical Release: Gross Domestic Product*. Johannesburgo: Statistics South Africa.
- **Department of Mineral Resources and Energy, Republic of South Africa. (2023);** *The South African Energy Sector Report*. Johannesburgo: Department of Mineral Resources and Energy. Obtenido de Department of Mineral Resources and Energy.
- **Econdb. (2024);** *Economic indicators, shipping and grocery prices*. Obtenido de [Econdb](#)
- **Elliot Harris, D. d. (Marzo de 1999);** *Impacto de la crisis asiática en África al sur del Sahara*. Washington, D.C, Estados Unidos: Fondo Monetario Internacional (FMI).
- **Eskom Holdings SOC. (2024);** *Load Shedding*. Obtenido de [Eskom Holdings SOC](#)
- **Fondo Monetario Internacional . (2025);** *IMF PORTWATCH. Trade Disruptions in the Red Sea*. Obtenido de [International Monetary Fund \(IMF\)](#)
- **Fondo Monetario Internacional (FMI). (30 de Enero de 2020);** *Six Charts Explain South Africa's Inequality*. Obtenido de [Fondo Monetario Internacional](#)
- **Fondo Monetario Internacional. (2024);** *World Economic Outlook*. Obtenido de [Fondo Monetario Internacional](#)
- **Fondo Monetario Internacional. (Octubre de 2024);** *World Economic Outlook*. Obtenido de [Fondo Monetario Internacional](#)
- **Fondo Monetario Internacional. (Octubre de 2024);** *World Economic Outlook*. Obtenido de [Fondo Monetario Internacional](#)
- **Fundación ValenciaPort. (2024);** *El Centro de conocimiento del clúster portuario líder del Mediterráneo*. Valencia: Fundación ValenciaPort.

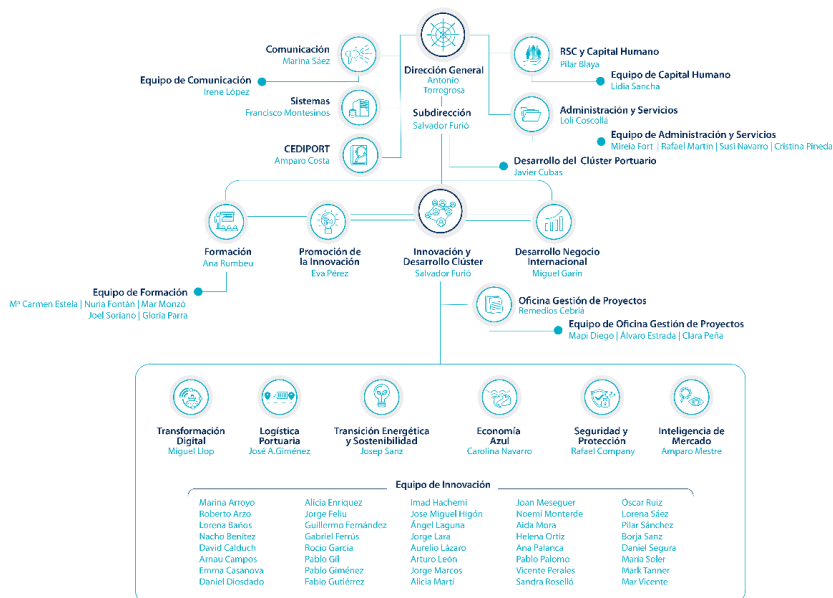
- **Fundación ValenciaPort. (2025);** *Plan Estratégico 2025*. Valencia.
- **Global Track Lines (GTL). (2024);** *7 Major Sea Ports in Malaysia for Sea Shipments*. Obtenido de [Global Track Lines \(GTL\)](#)
- **Global Trade Culture. (19 de Octubre de 2024);** *Sudáfrica: La crisis del desempleo más alto del mundo*. Obtenido de [Global Trade Culture](#)
- **Government of India. Press Information Bureau. (19 de Noviembre de 2024);** *India's Maritime Vision*. Obtenido de [Government of India](#)
- **GTO Puerto Interior Smart Port 4.0. (3 de Mayo de 2023);** *Puerto de Manzanillo: el puerto más importante de México para el comercio con Asia*. Obtenido de [GTO](#)
- **Human Development Reports. (2024);** *Human Development Index (HDI)*. Obtenido de [Human Development Reports](#)
- **ICEX España Exportación e Inversiones. (2021);** *Informe Económico y comercial de Sudáfrica*. Madrid: ICEX.
- **Institute of Supply Chain Management. (24 de Febrero de 2023);** *Why Are Containers Important to the Shipping Industry?* Obtenido de [Institute of Supply Chain Management](#)
- **Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). (2024).** *¿Qué está pasando en el Mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis*. Madrid.
- **Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (México). (1 de Noviembre de 2016);** *Sudáfrica: la necesidad de un camino para interactuar con los gobiernos provinciales*. Obtenido de [INEE](#)
- **International Crisis Group. UNCTAD. (3 de Abril de 2025);** *The Houthis' Red Sea Attacks Explained*. Obtenido de [International Crisis Group](#)
- **MAERSK. (2025);** *Shipping from Europe to IMEA*. Obtenido de MAERSK: <https://www.maersk.com/local-information/shipping-from-europe-to-imea>
- **Martínez, J. (29 de Marzo de 2021);** *El Canal de Suez: uno de los 'choke points' en el mundo cuyo cierre puede 'estrangular' la seguridad y la economía*. Obtenido de [Periódico 20 Minutos](#)
- **Mineral Council South Africa. (2025);** *Platinum. Key facts and figures*. Obtenido de [Mineral Council South Africa](#)
- **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico . (2024);** *El tráfico marítimo*. Obtenido de [Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico](#)
- **MSC, Mediterranean Shipping Company. (2 de Enero de 2025);** *MSC Enhances Connectivity in South Africa*. Obtenido de [MSC](#)

- **Namibian Ports Authority. (2025);** *Welcome to the Port of Walvis Bay.* Obtenido de [Namibian Ports Authority](#)
- **Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores. (2025);** *Ficha País: Sudáfrica.* Madrid.
- **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). (2024);** *OCDE Explorador de Datos.* [Obtenido de rganización para la Cooperación y el Desarrollo Económico \(OCDE\)](#)
- **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). (2025);** *OCDE explorador de datos.* [Obtenido de Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico](#)
- **Pillay, Y. (2023);** *Transnet to invest R233 million in rehabilitation of roads at Port of Durban.* Obtenido de [IOL News That Connects South Africans](#)
- **Port Economics, Management and Policy. (2024);** *Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints.* Obtenido de [Port Economics, Management and Policy](#)
- **Raquel García, A. B. (25 de Octubre de 2024);** *India en el siglo XXI: de economía emergente a potencia global .* Obtenido de [Real Instituto El Cano](#)
- **Rossi, E. (19 de Febrero de 2025);** *Decode39.* Obtenido de [Red Sea shipping stalls despite Houthi ceasefire](#)
- **Ryan, C. (1 de Noviembre de 2024);** *Transnet slammed for requesting tariff increases for 'doing nothing'.* Obtenido de [The Writer's Room, News from the tip of Southern Africa](#)
- **Sistema Público de Comunicación e Información. (2020);** "Pocket Guide to South Africa". En G. d. Sudáfrica, *History of South Africa* (pág. 8). Sudáfrica.
- **South African Institute of Civil Engineers (SAICE). (2022);** *Infrastructure Report Card for South Africa.* Sudáfrica: SAICE.
- **South African Revenue Service (SARS). (2024);** *Publicaciones mensuales de estadísticas de comercio exterior.* Obtenido de [SARS](#)
- **Southern Africa's freight news . (17 de Noviembre de 2021);** *Are SA port costs too high?* Obtenido de [Southern Africa's freight news](#)
- **The Observatory of Economic Complexity. (2025);** *Sudáfrica. Tendencias recientes.* Obtenido de [The Observatory of Economic Complexity](#)
- **The South African Embassy Seoul. (2011);** *The South African Embassy Seoul.* South Africa: Geography and Climate. Obtenido de [The South African Embassy Seoul](#)
- **TRANSNET. (2022);** *Port Development Framework Plans Update.* Sudáfrica: TRANSNET.

- **TRANSNET. (2024);** *Transnet Port Terminal Annual Report*. Sudáfrica: TRANSNET.
- **TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY. (2017);** *Port of Durban*. Sudáfrica: Transnet.
- **TRANSNET National Ports Authority. (2025);** *Durban Port Statistics*. Obtenido de [TRANSNET](#)
- **UNCTAD TRADE . (2025);** *Port liner shipping connectivity index*. Obtenido de [UNCTAD TRADE Data Hub](#)
- **UNCTAD trade and development. (Febrero de 2024);** *Navigating Troubled Waters: Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*. Obtenido de [UNCTAD](#)
- **UNCTAD Trade and Development. (2024);** *Port liner shipping connectivity index, quarterly*. Obtenido de [UNCTAD Trade and Development](#):
- **World Economic Forum. (12 de Julio de 2023);** *Why Africa will become a prominent player in global geopolitics*. Obtenido de [World Economic Forum](#)
- **World Shipping Council. (2024);** *The Top 50 Container Ports*. Obtenido de [World Shipping Council](#)

Listado de Anexos

Anexo 1. Desglose del equipo de trabajo en Fundación ValenciaPort



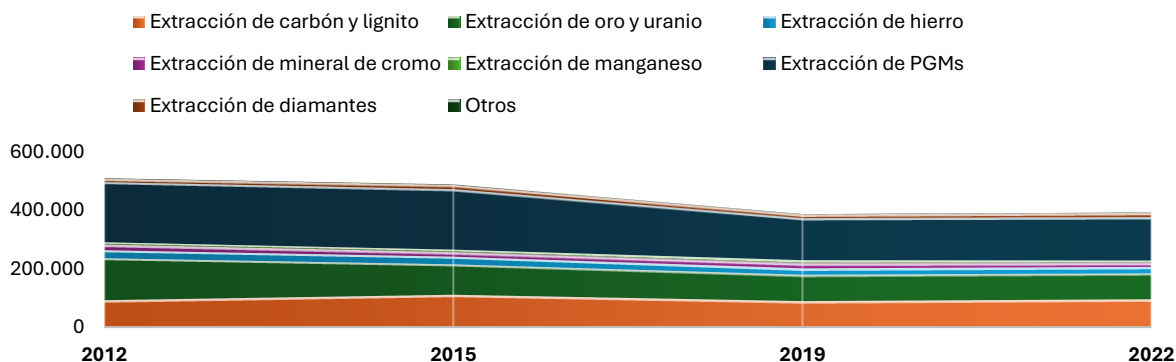
Fuente: (Fundación ValenciaPort, 2025)

Anexo 2. Peso de los grupos de minerales en la economía sudafricana (ponderaciones según el valor añadido de las cuentas nacionales; periodo 2014-2021)

Minerales y grupo de minerales	Ponderaciones a partir del valor añadido de las cuentas nacionales para los años 2014-2016	Ponderaciones a partir del valor añadido de las cuentas nacionales para los años 2015-2017	Ponderaciones a partir del valor añadido de las cuentas nacionales para los años 2016-2018	Ponderaciones a partir del valor añadido de las cuentas nacionales para los años 2017-2019	Ponderaciones a partir del valor añadido de las cuentas nacionales para los años 2018-2020	Ponderaciones a partir del valor añadido de las cuentas nacionales para los años 2019-2021
	2016	2017	2018	2019	2020	2021-presente
Oro	19,88	20,1	18,93	15,91	14,57	13,73
Hierro	13,06	10,58	10,22	11,92	12,99	15,04
Cromo	1,99	2,91	3,21	3,62	3,55	3,83
Cobre	1,48	1,24	0,94	0,76	0,66	0,69
Manganeso	3,27	4,3	5,55	6,18	6,29	5,69
Metales PGM (grupo platino)	24,97	24,57	22,68	22,96	26,05	30,16
Níquel	1,62	1,43	1,23	1,15	1,11	1,06
Otros minerales metálicos	2,13	2,07	2,05	2,35	2,48	2,41
Diamantes	3,69	3,54	3,49	3,2	2,73	2,16
Carbón	23,81	25,33	27,56	27,85	25,69	21,75
Materiales de construcción	3,44	3,33	3,35	3,32	3,15	2,91
Otros minerales no metálicos	0,65	0,62	0,8	0,78	0,73	0,57
Total	100	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de (Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica, Septiembre de 2024)

Anexo 3. Empleo por sectores mineros (número de personas empleadas; periodo 2012-2025)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos del Departamento de Estadística de la República de Sudáfrica, Informe sobre el sector Minero en 2022.

Anexo 4. Desglose de la carga gestionada en los puertos sudafricanos en 2024 (datos expresados en toneladas)

	RICHARDS BAY	DURBAN	EAST LONDON	NGQURA	PORT ELIZABETH	MOSSEL BAY	CAPETOWN	SALDANHA	TOTAL
CARGA GRANEL SECO									
IMPORTACIONES	3.778.910	5.027.434	19.723	481.665	210.347	-	1.102.296	25.299	10.645.674
TOTAL, DE GRANELES DESEMBARCADOS	3.778.910	5.027.434	19.723	481.665	210.347	-	1.102.296	25.299	10.645.674
EXPORTACIONES	75.678.379	8.704.088	285.540	6.190.075	9.537.533	-	114.893	57.808.618	158.319.125
TOTAL, GRANELES EMBARCADOS	75.678.379	8.704.088	285.540	6.190.075	9.537.533	-	114.893	57.808.618	158.319.125
CARGA SECA A GRANEL DE CABOTAJE	49.499	36.209	-	-	-	-	41.300	22.054	76.644
TOTAL CARGA GRANEL SECO	79.506.788	13.695.313	305.263	6.671.740	9.747.880	-	1.258.488	57.855.971	169.041.443
CARGA GRANEL LÍQUIDO									
IMPORTACIONES	1.756.300	19.879.892	574.973	40.208	159.063	686.366	1.432.265	5.311.710	29.840.777
TOTAL, DE GRANELES LÍQUIDOS DESEMBARCADOS	1.756.300	19.879.892	574.973	40.208	159.063	686.366	1.432.265	5.311.710	29.840.777
EXPORTACIONES	977.808	531.483	-	-	-	-	211.497	-	1.720.788
TOTAL, GRANELES LÍQUIDOS EMBARCADOS	977.808	531.483	-	-	-	-	211.497	-	1.720.788
CARGA GRANEL LÍQUIDO DE CABOTAJE	252.776	1.141.269	774.986	-	188.842	9.156	1.406.959	311.486	4.085.475
CARGA GRANEL LÍQUIDO DE TRANSBORDO	876	46.872	-	50.556	-	-	3.179	104.782	206.265
TOTAL CARGA GRANEL LÍQUIDO	2.987.760	21.599.516	1.349.959	90.763	347.905	695.523	3.053.900	5.727.979	35.853.305
CARGA FRACCIONADA									
TOTAL, DESEMBARCADA	10.847	3.287.448	3.056	50.092	201.319	-	289.097	204.256	4.046.116
TOTAL, EMBARCADA	851.864	927.343	10.783	18.434	78.561	-	174.193	161.213	2.222.390
CARGA FRACCIONADA DE CABOTAJE	-	1.810	-	-	247	10.646	27	-	12.730
	-	7.510	-	-	20	-	45.227	-	52.756

CARGA FRACCIONADA DE TRANSBORDO									
TOTAL, CARGA FRACCIONADA	862.711	4.224.111	13.839	68.526	280.146	10.646	508.544	365.469	6.333.993
VEHÍCULOS									
TOTAL, DESEMBARCADOS	-	290.828	5.952	-	27.473	-	15	-	324.268
TOTAL, EMBARCADOS	29	181.652	72.293	-	149.082	-	21	-	403.077
VEHÍCULOS DE TRANSBORDO	-	50.456	34	-	1.766	-	-	-	52.256
TOTAL, VEHÍCULOS	29	522.936	78.279	-	178.321	-	36	-	779.601
CONTENEDOR (TEUs)									
TOTAL, DESEMBARCADOS	3	1.321.935	4.977	361.485	92.624		392.811	76	2.173.911
TOTAL, EMBARCADOS	57	1.328.484	12.969	317.428	85.444		385.465		2.129.847
TOTAL	60	2.650.419	17.946	678.913	178.068		778.276	76	4.303.758

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos de (TRANSNET Nationals Ports Authority, 2025)

Anexo 5. Listado de tarifas generales del Puerto de Durban (2024)

	6m/20'	12m/40'	13,7m/45'	Suplemento por contenedor
Manipulación contenedores generales	2.486 R	3.671 R	4.858 R	
Contenedores vacíos	2.134 R	3.152 R	4.174 R	
Contenedores reefer	2.486 R	1.340 R	3.671 R	4.858 R
Almacenamiento de contenedores de importación DIA 4 (después del periodo gratuito de 3,25 días)	2.385 R	4.771 R	7.162 R	
Almacenamiento de contenedores de importación a partir del DIA 5	3.882 R	7.756 R	11.634 R	
Almacenamiento de contenedores de exportación, tarifa diaria	118 R	240 R	335 R	
Contenedores no celulares				10%
Buques RO-RO				12%
Otros cargos relevantes				
Contenedor de llegada tardía (exportación)	4.284 R			
Tarifa por cancelación con movimiento adicional	desde 945 R hasta 1.672 R			
Alquiler de grúa pórtico (por hora)	37.450 R			
Penalización por carga IMDG mal declarada	181.900 R			

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de TRANSNET, en su informe sobre Tarifas Portuarias