

# Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de Alejandro Fandiño

Noviembre 13 de 2013

## Cierre de Icollantas y problemas estructurales de la industria local

En junio de 2013, se oficializó el cierre de las dos plantas de producción de Icollantas, pertenecientes a la firma francesa Michelin, luego de haber operado por 71 años en Colombia, bajo diferentes propietarios. Según Confecamaras, este caso viene a sumarse al cierre de unas 4.000 sociedades industriales sólo durante el año 2013. También han resultado emblemáticos los cierres de las fábricas de Kraft, Stanford Brands y Hernando Trujillo.

Cabe preguntarse: ¿Qué factores llevaron al tránsito de productor a comercializador en el caso Michellin-Colombia? Según explicaciones de la propia firma, el principal determinante del cierre de sus plantas fue la falta de competitividad de sus plantas como consecuencia del elevado costo-Colombia. Por ejemplo, durante 1998-2013, dicha firma invirtió \$261.000 millones, tratando de volverla competitiva, pero las pérdidas acumularon \$300.000 millones. Los problemas de falta de competitividad ocurrían tanto dentro como fuera de la planta. El mercado colombiano es bastante pequeño y suplir 50 referencias para consumo interno era muy costoso. Pero, paradójicamente, los pocos productos de exportación hacia Brasil tampoco lograron mejorar el P&G, pues los riegos cambiarios, durante 2012-2013, volvieron poco rentable esta operación externa. Mientras Brasil experimentó una devaluación del 34%, el elevado “costo Colombia” terminó por dictaminar el cierre de dichas plantas.

Entretanto, la competencia global en el mercado de llantas se ha exacerbado. Por ejemplo, las importaciones provenientes de China y Corea del Sur se han incrementado un 52% durante 2007-2013 (ver gráfico adjunto), a pesar de que no existen TLCs con ninguno de esos países, pero pronto entrará en vigencia el negociado recientemente con Corea del Sur. El éxito de los países Asiáticos en el mercado de las llantas radica en su hábil aprovechamiento de verdaderos *clusters* regionales.

En efecto, mientras China, Corea y Japón se han especializado en la fabricación de llantas, utilizan como proveedores de materia prima a Tailandia, Indonesia y Malasia. Todos estos países cuentan con esquemas de transporte multimodal que les permite movilizar grandes volúmenes a muy bajo precio. En cambio en Colombia no existen dichas cadenas productivas y el transporte sigue siendo un verdadero “talón de Aquiles” a la hora de pensar en exportar. El legado de la Sustitución de Importaciones nos dejó mirando sólo hacia el mercado interno, con los grandes centros productivos del Valle de Aburra (Antioquia) y Cundinamarca (incluyendo Bogotá DC) a casi 1,000 kms del puerto marítimo más cercano y teniendo que surcar sinuosas cordilleras.

Anif ha venido mencionando que la Administración Santos ha mostrado una actitud algo “esquizofrénica” en materia de apertura comercial. De un lado se vanagloria de estar (por fin) implementando los TLCs con Estados Unidos y Europa, pero inmediatamente reacciona cerrando nuevamente la economía a través

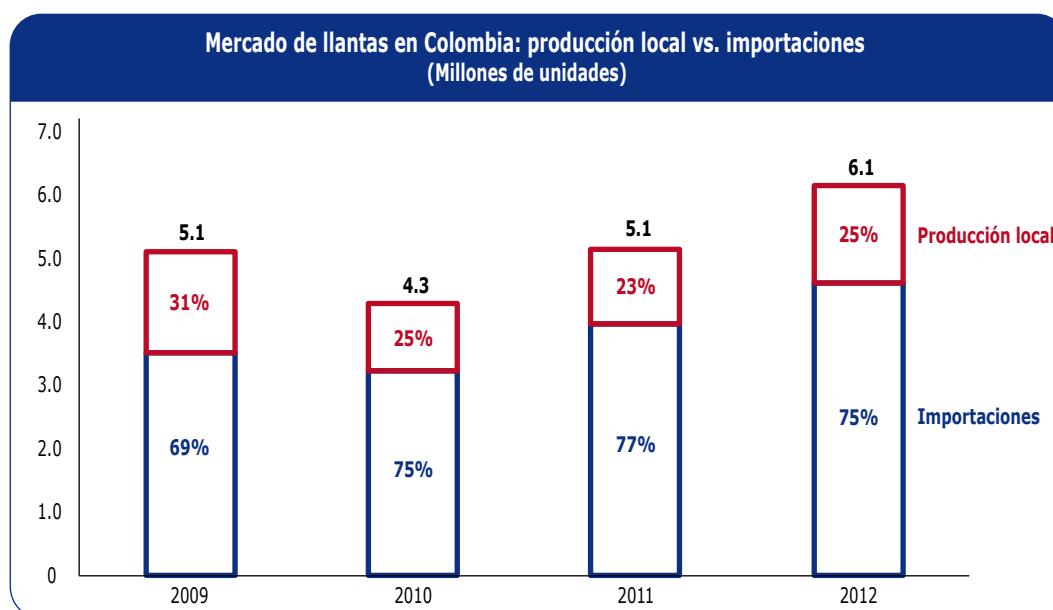
Continúa

Director: Sergio Clavijo  
 Con la colaboración de Alejandro Fandiño

de las cuotas de importación y la adopción de sobre-aranceles, supuestamente para proteger toda una serie de industrias que, como la de las llantas, no son competitivas, al no haberse avanzado en la llamada “agenda interna”.

Por ejemplo, el 7 de junio de 2013 se expidió la Resolución 0124 imponiendo medidas *antidumping* a productos chinos relacionados con productos de caucho. Una medida similar había adoptado Estados Unidos en 2009 (ver *Comentario Económico del Día* 28 de octubre de 2009) para frenar la entrada de llantas de automóviles. Sin embargo, lejos de reactivar la industria de llantas en los Estados Unidos, ello produjo fue una reacomodo de las importaciones, ganando participación los productos de Corea y Japón, lo cual seguramente ocurrirá también en Colombia. ¿Cómo reaccionará el gobierno colombiano a este respecto cuando se implemente próximamente el TLC con Corea y tenga que honrarlo simultáneamente con el de los Estados Unidos y con el que se negocia con Japón?

En síntesis, el cambio de productor a comercializador de la firma francesa Michellin es una evidencia más del proceso de desindustrialización que afecta al país. Así los funcionarios públicos y de la ANDI hayan sacado de su léxico el vocablo “desindustrialización”, la relación Valor Agregado Industrial/PIB continuará disminuyendo hacia el 10% en los próximos años frente al actual 12%, pues simplemente no se han adoptado los correctivos del caso. La solución no está en el comportamiento esquizofrénico de adoptar salvaguardas y sobre-aranceles, sino en: i) acelerar la dotación de adecuada infraestructura; ii) abaratamiento de los elevados costos de energía; iii) aprovechamiento de los “clusters”; iv) relocalización geográfica industrial; y v) focalizarse en aquellos sectores que el Índice de Cambio Estructural Manufacturero muestra como potenciales ganadores (no se le puede apuntar con “perdigones”), ver Clavijo, Vera y Fandiño (2013) <http://www.revisterovirtual.com/Rabinovici/RevisteroVirtual/Anif/CartaFinanciera.html>



\*Llantas para camiones, buses, camionetas y automóviles.  
 Fuente: cálculos de Anif con base en Centro Virtual de Negocios.