



OPINIÓN

Por: Guillermo Solano. Gerente General de Navesco

Imagen: Shanghai. Tomado de: <http://www.taringa.net/>

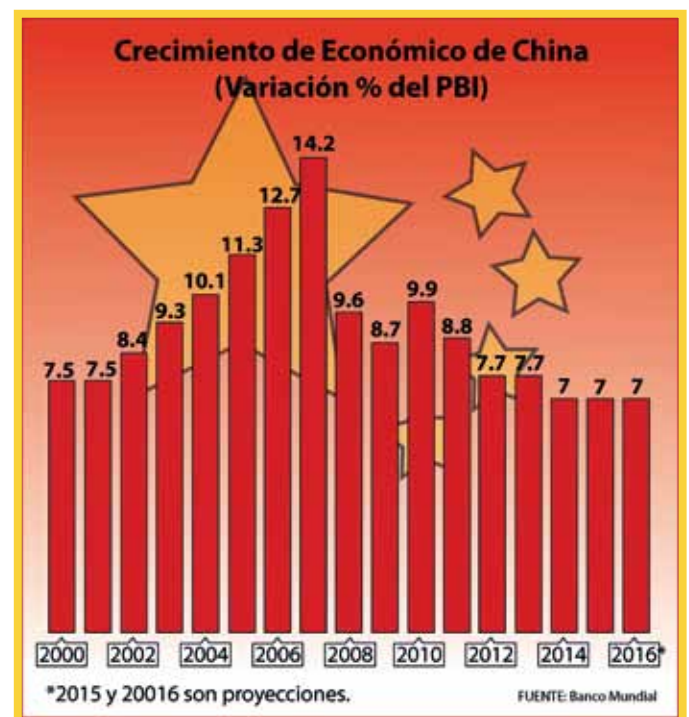
CHINA, ¿UNA AMENAZA PARA NUESTRA INDUSTRIA?

En los últimos 7 años hemos visto el gran resurgimiento que ha tenido China en el concierto mundial económico, convirtiéndose en el centro de todas las miradas. Se habla sobre su crecimiento sostenido entre el 8 y 10% anual lo cual es un porcentaje inmenso, teniendo en cuenta la dimensión de este país, donde conviven 1.300 millones de personas. Muchos economistas predicen el crecimiento mundial basado en el desarrollo que vaya a tener China en un determinado año, de tal forma que si China tiene un buen crecimiento, será benéfico para la economía mundial.

Este panorama económico de China ha hecho que este país no solamente sea un gran consumidor de materias primas, sino un importante exportador de productos terminados, lo que le da un valor agregado sobresaliente a su balanza comercial. China ocupa el primer lugar en muchos productos de importación en el mundo al igual que se ha tomado el liderato en muchos artículos terminados.

Aunque sabemos que la calidad de los productos no es la misma, en todo caso los consumidores occidentales se ven atraídos por sus bajos precios. Este es mayor atractivo que ofrecen los Chinos, los bajos precios con los que llegan al consumidor final. Lo anterior apoyado por todos los TLC y aperturas económicas que tiene la actual tendencia mundial, que permiten ingresar productos a nuestros países sin tantos tropiezos.

Adicionalmente China se ve favorecida por la caída del mercado de fletes marítimos, que diera la impresión que fuera un país más cercano que el que pensamos. Hoy diría que China es parte del “cercano Oriente” y no del Lejano como se venía hablando tradicionalmente. En la mayoría de casos los fletes marítimos en América, son más costosos que los procedentes de China. En esta ruta de aproximadamente 9,000 millas realmente se logran las eficiencias de escala, al participar en estas rutas buques de gran capacidad tanto a en contenedores como a granel. Por lo tanto hoy el flete no es un determinan-



te que reduzca la competencia sino por el contrario puede llegar a ser incluso más económico.

El mundo occidental empieza a despertarse de esta invasión de productos Chinos, que aunque alivian en algo las cargas al consumidor, al final terminan por arrollar las industrias nacionales. Y de allí se empieza a revisar el aparato productivo, encontrando las siguientes desventajas:

1. La mano de obra en china es supremamente barata por cuanto no se le reconoce al trabajador las condiciones mínimas de ingreso. En muchos casos trabaja por la comida. Así mismo no tiene derecho a vacaciones y solamente las gana con la antigüedad en una empresa.

2. El estado se encuentra como inversionista en todas las empresas, por lo que hace que cualquier de ella sea realmente una potencia. Así una pequeña empresa colombiana productora de zapatos ubicada

en Pereira, no solamente estará compitiendo contra su par en China, sino contra el Estado Chino como tal. Esta es una tremenda desventaja.

3. La entrega de subsidios por parte del Estado Chino a ciertos sectores hace que esta competencia sea desigual, por cuanto hoy los países occidentales dentro de la libre competencia, no permiten la intervención de los estados para dar ciertas ayudas.

Hay miles de ejemplos donde China ha desplazado a las industrias locales. Hay dos de ellas que me parecen ejemplos bastante significativos. Una la del acero donde México, Chile, Perú y Brasil se repartían el mercado del acero de la costa pacífica. Hoy prácticamente este mercado ha sido tomado por los Chinos.

Otro caso es el de los fertilizantes. Los productores en E.U. se han visto gravemente afectados por esta situación y ya no son más competitivos en el área del

Imagen: Puerto de Shanghai. El puerto de Shanghai es el puerto más grande en el mundo basado en el movimiento de mercancías. El puerto chino manejó 744 millones de toneladas de carga en 2012, incluyendo 32,5 millones de unidades de contenedores equivalentes a veinte pies (TEU). El puerto está situado en la desembocadura del río Yangtze con una superficie de 3.619 km². Shanghai International Port Group (SIPG) es propietaria de la instalación portuaria. **Tomado de:** <http://www.visionmaritima.com.uy>





Imagen: AG-600 El primer avión anfíbio de fabricación china, está destinado a incrementar la operatividad marítima y proteger los intereses y derechos nacionales. **Tomada de:** <http://www.forosperu.net>

pacífico, tomada casi totalmente por China. Por ello el movimiento de fertilizantes en el área ha caído dramáticamente.

Hoy la discusión sobre China se hace más aguda con la caída del precio del petróleo y el carbón. Varios países de la región dependemos de la exportación de estos productos que ponen hoy en aprietos financieros a nuestros países. Esto ya lo habíamos tratado en un artículo de hace varios meses, donde mencionábamos la dificultad de depender de un solo producto. Ahora a estos países como el nuestro solamente le queda la salida de incentivar la producción local y proteger su industria. De no crear barreras arancelarias a los productos chinos y castigar con fuerza el contrabando, terminaremos siendo un país netamente importador a unos precios excesivos, al perder el balance de la industria nacional.

Cabe mencionar que esto solamente no sucede en Colombia sino en toda América y Europa. Hoy Europa trata de surgir nuevamente con su industria abatida y entiende que ese es el único camino que le queda: el de apoyar su industria.

Aunque la tendencia mundial era abrir las fronteras de los países para tener un mayor flujo de bienes a mejores precios, hoy el criterio va a cambiar en vista que los resultados de la apertura no han sido los mejores para las economías locales. La destrucción de la industria va acompañada de problemas sociales como el desempleo, la inseguridad, las necesidades básicas de la comunidad como la salud, educación. Esto solamente se hace con dinero y los Estados no pueden pensar en gravar más a sus habitantes por los impuestos. Ya sencillamente no hay de donde más.

Esperemos que el gobierno Colombiano reaccione igual y vea la importancia de reactivar nuestra industria. Hasta el momento no se le ha visto una decisión política para hacerlo. Ojalá se extienda a la industria marítima en general, donde ya hemos resaltado en escritos anteriores que hay un enorme campo de expansión tanto en construcción de buques, escuela de oficiales, artefactos para la explotación off shore, reparación de buques, entre otros. El país se equivocó con nuestro gremio y la apertura de los años de comienzos del 90, solamente hizo desaparecer lo que el país había construido por tantos años.