

**IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA Y
COREA DEL SUR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ**

DAVID CASTRO DAVID

FERNANDO ESNEIDER JIMÉNEZ MUÑOZ

LINA MARÍA OCAMPO SUÁREZ

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER
FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

MEDELLÍN

2013

**IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA Y
COREA DEL SUR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ**

DAVID CASTRO DAVID

FERNANDO ESNEIDER JIMÉNEZ MUÑOZ

LINA MARÍA OCAMPO SUÁREZ

Trabajo de investigación presentado para optar al título de
NEGOCIADOR INTERNACIONAL

Director(a):

JAIME ALBERTO ZÚÑIGA RAIGOZA

Máster en Dirección de Comercio Internacional

Línea de Investigación:

NORMATIVIDAD Y POLÍTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER

FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

MEDELLÍN

2013

Dedicatoria

Dedicamos este trabajo a todas las personas que influyeron en nosotros para determinar esta elección para nuestra vida profesional, quienes con su experiencia, conocimiento y estrategia nos han sabido guiar hasta llegar a estas instancias finales de nuestra vida académica, la paciencia de nuestros padres y familiares, compañeros y asesores que han aportado a nuestro conocimiento adquirido.

Agradecimientos

Reconocemos y agradecemos a Dios por brindarnos la capacidad, la fuerza y dinamismo para alcanzar una de nuestras metas tan anheladas como lo es terminar nuestra carrera profesional.

Gracias a nuestros familiares y amigos por su apoyo incondicional y por tener la paciencia de esperar cuando aun queriendo no podemos compartir con ellos momentos importantes y significativos de nuestras vidas.

Gracias a nuestra institución educativa ESUMER que nos guio a través de sus recursos y conocimientos adquiridos a través de los años y en donde experimentamos las más grandes y satisfactorias experiencias de formación profesional para emprender el camino que hoy alcanzamos.

Gracias a nuestro asesor Jaime Alberto Zúñiga por la dedicación, apoyo y compromiso para la realización de este trabajo.

Por último, gracias a nuestros queridos docentes ya que sin ellos no seríamos las personas capacitadas y preparadas para mostrar el aprendizaje que hoy tenemos y recibimos de ellos con mucho aprecio y valor.

Tabla de contenido

	Pág.
<i>Glosario</i>	13
<i>Resumen</i>	15
<i>Abstract</i>	17
<i>Introducción</i>	19
1. Formulación del proyecto	20
1.1. Antecedentes	20
1.2. Estado del Arte	22
1.3. Planteamiento del problema	23
1.4. Preguntas que problematizan el Objeto de Estudio	24
1.5. Justificación	25
1.5.1. Justificación teórica	25
1.5.2. Justificación social	26
1.6. Objetivos	26
1.6.1. Objetivo general	26
1.6.2. Objetivos específicos	26
1.7. Marco metodológico	27
1.7.1. Método	28
1.7.2. Metodología	28
1.7.2.1. Recolección de información secundaria.....	29
1.7.2.2. Recolección de información primaria	30

1.7.2.3. Trabajo de Campo	30
1.8. Alcances.....	30
1.8.1. Delimitación espacial.....	30
1.8.2. Delimitación temporal	31
2. Ejecución del proyecto.....	32
2.1. Historia del sector automotriz en Colombia, ¿cómo evolucionó y hacia donde emigró?.....	32
2.1.1. Época colonial.....	32
2.1.2. La llegada del primer automóvil	32
2.1.3. Historia de la Industria automotriz en Colombia 1900-1950.....	33
2.1.4. El surgimiento de las principales empresas del sector automotriz en Colombia. 1956-1980.....	34
2.2. Comportamiento histórico de las ventas en sector automotriz.....	37
2.3. Actualidad de la Industria Automotriz en Colombia	46
2.4. Razones existentes para negociar el TLC con Corea del Sur.....	57
2.5. Estadísticas generales vehículos y autopartes.....	62
2.5.1. Importaciones totales de vehículos en el mundo	62
2.5.2. Importación de autopartes en Colombia	66
2.5.3. Marcas coreanas de vehículos en Colombia	68
2.6. Cronograma de desgravación Colombia capítulo 87.....	69
3. Hallazgos.....	72
3.1. Futuro del sector automotriz colombiano frente al TLC	72
3.2. Ventajas para el sector automotriz y autopartes frente al TLC.....	75

3.3. Desventajas para el sector automotriz frente al TLC.....	79
3.4. Evolución hacia el TLC	82
<i>Conclusiones</i>	<i>85</i>
<i>Recomendaciones.....</i>	<i>87</i>
<i>Bibliografía.....</i>	<i>89</i>
<i>Anexos</i>	<i>95</i>

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1. Consumo aparente de vehículos en Colombia 2000-2012.....	52
Tabla 2. Ventas por marca	55
Tabla 3. Mercado automotor en Colombia por Compañía	69
Tabla 4. Categorías de desgravación	70

Lista de gráficas

	Pág.
Gráfica 1. Ventas automóviles en Colombia 1969-1979	38
Gráfica 2. Ventas automóviles en Colombia 1980-1990.....	40
Gráfica 3. Ventas automóviles 1990-2000.....	41
Gráfica 4. Ventas automóviles 2000-2011.....	42
Gráfica 5. Demanda de vehículos ensamblados e importados de la industria automotriz.....	43
Gráfica 6. Exportaciones de autopartes 2005-2011	45
Gráfica 7. Producción Industrial del País por Industria.....	46
Gráfica 8. Cantidad de empresas industria automotriz	47
Gráfica 9. Distribución porcentual por número de empresas	48
Gráfica 10. Distribución porcentual ventas por sector.....	48
Gráfica 11. Empleos por sector.....	49
Gráfica 12. Producción de vehículos en Colombia.....	50
Gráfica 13. Ventas de vehículos en Colombia por Tipo 2007-2011, UDS.....	51
Gráfica 14. Consumo de vehículos en Colombia.....	53
Gráfica 15. PIB \$ miles de millones de pesos Colombia 1999-2011	53
Gráfica 16. Ensamblados VS Importados 2000- 2012.....	54
Gráfica 17. Cantidad vehículos producidos por país en 2012	56
Gráfica 18. Cantidad vehículos producidos por marca en 2012	57
Gráfica 19. Producción mundial de vehículos	63
Gráfica 20. Principales productores de vehículos 2011	64

Gráfica 21. Origen importaciones vehículos comerciales en Colombia 2002-2010	65
Gráfica 22. Principales países de origen de importaciones de motor	66
Gráfica 23. Principales países de origen de las importaciones de dirección, frenos y suspensión	67
Gráfica 24. Cifras del sector automotriz clasificadas por origen.....	74

Lista de imágenes

	Pág.
Imagen 1. El primer carro en Colombia.....	33
Imagen 2. Jeep Willys CJ5 1961- Primer carro ensamblado en Colombia	36
Imagen 3. Top 5 Orígenes de vehículos.....	73

Lista de anexos

	Pág.
Anexo A. Trato nacional y restricciones a la importancia y a la exportación	95
Anexo B. Cronograma de desgravación Colombia capítulo 87.....	97
Anexo C. COL-123.....	98
Anexo D. COL-124.....	101
Anexo E. COL 125	104
Anexo F. A-KOR-285.....	106
Anexo G. Cronograma de desgravación Corea del Sur capítulo 87	107

Glosario

Acuerdos Comerciales: Se denomina como el entendimiento entre países (Multi o Bilateral), está sometido al derecho internacional, en virtud del cual se establece el modelo de relaciones en los intercambios comerciales entre las naciones firmantes.

Acuerdo de Libre Comercio: Es la eliminación de las barreras comerciales (arancelarias y para-arancelarias) entre los países participantes, permitiendo el libre intercambio total de las mercancías comprendidas en el universo arancelario. En determinados casos, puede abarcar también el ámbito de servicios.

APEC: Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico.

Arancel: Derecho, tarifa aduanera o impuesto aplicable a la importación de bienes que se internan al Territorio Aduanero Nacional, siendo originarios y procedentes del exterior.

Autopartes: Piezas de vehículos producidas de manera independiente que en conjunto forman un vehículo.

Balanza Comercial: La balanza comercial es la diferencia entre las importaciones y las exportaciones de un país. Indicador económico que también representa en gran parte en el balance de pagos del país.

Desgravación: Reducción gradual del Impuesto Arancelario aplicado al ingreso de bienes al país, previamente acordado en negociaciones de tipo aduanero entre países.

PIB: Producto Interno Bruto

Refracciones: Son piezas utilizadas como remplazo de piezas averiadas o deteriorada.

SIC: Superintendencia de Industria y Comercio.

TLC: Tratado de Libre Comercio.

U\$: Indica el símbolo de la moneda dólar.

Resumen

Actualmente, es mayor el interés de los países en apuntarle a la competitividad, a la evolución de sus mercados por medio del intercambio de productos y servicios que se tienen con los diferentes acuerdos comerciales y de integración económica, los cuales buscan el desarrollo económico y el equilibrio de sus balanzas comerciales.

Este trabajo se desarrolló con el fin de analizar el impacto que ocasionará para la industria automotriz y autopartes el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea del Sur debido a que este sector es de vital importancia en la economía Colombiana; además para verificar que tanto se puede ver afectada esta Industria positiva o negativamente en el futuro.

Es así como por medio de varios análisis y descripciones encontradas en fuentes como: Proexport, Sice, Mincomex, ANDI, SIC y documentos de algunas universidades se halló que el sector automotriz en los últimos diez años ha mostrado crecimiento en ambos países ocupando Corea el 5° puesto a nivel mundial y en el caso de Colombia obtuvo un record de ventas en el 2011 y además se convirtió en el 5° productor de automóviles en Latinoamérica. Sin embargo la preocupación para las ensambladoras colombianas es evidente ya que desde hace dos años aunque siguen siendo líderes en el mercado nacional en ventas, están perdiendo participación respecto a los vehículos importados desde Corea del Sur con sus marcas reconocidas cómo Kia y Hyundai.

El reto para la Industria automotriz colombiana es aprovechar los 10 años que tiene de plazo en la aplicación de los desgravámenes arancelarios, explorar nuevos mercados en países cercanos de la APEC especialmente con las autopartes que tienen gran oportunidad para incrementar las exportaciones y tomar las mejores prácticas respecto a competitividad y producción de países como México que ha ido creciendo de una manera importante en los últimos años en este sector.

Palabras clave: acuerdo de libre comercio, acuerdos comerciales, arancel, autopartes, balanza comercial, desgravación, refracciones.

Abstract

Currently it is more the interest of the countries in target to competitiveness, about the evolution of their markets through the exchange of products and services that you have with the various trade agreements and economic integration, which are looking for the economic development and the balance of their trade balances.

This work was developed in order to analyze the impact that will cause for the automotive industry and automotive parts the Free Trade Agreement between Colombia and South Korea due to the fact that this sector is of vital importance in the Colombians economy; in addition to check how much you can see this industry affected positively or negatively in the future.

It is as well as by means of a number of analyzes and descriptions found in sources such as: Proexport, SICE, Mincomex, ANDI, SIC and documents of some universities, it was found that the automotive industry in the last ten years has shown growth in both countries occupy Korea the 5th place in the world and in the case of Colombia has secured a record sales in 2011 and also became the 5th greatest producer of automobiles in Latin America. However, the concern for the Colombian assembly plants it is already clear that since two years ago they are still leaders in the domestic market in sales, but also they are losing share to vehicles imported from South Korea with its recognized brands such as Hyundai and Kia.

The challenge for the automotive industry for Colombian is to take advantage of the 10 years that it has given them in the application of the tariff tax rebates, to explore new markets in neighboring countries of the APEC especially with the auto parts that have great opportunity to increase exports and take the best practice with regard to competitiveness and production in countries such as Mexico, which has been growing in an important way in recent years in this sector.

Keywords: Automotive Parts, Free Trade Agreement: Tariff Code, Tariff Reduction, Trade Agreement, Trade Balance, Refractors.

Introducción

Actualmente, la globalización exige la articulación de los continentes y en esta directriz, las naciones y su sector productivo deben ser más eficientes, Cada vez hay menos barreras al comercio internacional como resultado de los acuerdos comerciales, Los cuales buscan eliminar las barreras y fronteras entre países en diferentes ámbitos del Comercio Internacional, al igual que proporcionar al consumidor final todos los beneficios generados fruto de las negociaciones bilaterales y multilaterales en los negocios internacionales.

Con el desarrollo de este trabajo, se pretende analizar el impacto que generaría el acuerdo de libre comercio entre Corea del Sur y Colombia para el sector productivo automotriz y sus partes, industria con una gran fortaleza en el país y que representa un porcentaje importante en el PIB, además de generar empleos directos e indirectos en otros sectores conexos a la industria, el sector automotriz y los productores de autopartes están íntimamente relacionadas, No existiría la segunda sin la primera. De hecho, la fabricación de automóviles también contempla el reemplazo de autopartes, accesorios y refacciones.

Se desea identificar y transmitir criterios, soportados en el conocimiento adquirido, las afectaciones positivas y negativas que surgen a raíz de la firma del mencionado Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur, que esté en el nivel de entendimiento del mismo al alcance de todo el público en general.

1. Formulación del proyecto

1.1. Antecedentes

“Análisis de factibilidad de un tratado de libre comercio entre Colombia y la República Coreana” de Reina, Salamanca y Forero (2009), es un estudio donde se identificaron temas importantes como: la Inversión Extranjera Directa, la protección del inversionista en Colombia, tarifas condiciones de acceso al mercado Coreano, política comercial, incentivos tributarios y el desarrollo industrial; este informe explica que desde el año 2000 Colombia se ha convertido en un país atractivo para la inversión extranjera Directa, siendo éste el segundo motor de crecimiento más importante en el país teniendo en el año 2008 la cifra más alta alcanzada al representar cerca del 4.5% del PIB. De acuerdo con, estos datos evidencian que el país ha mejorado las condiciones territoriales en términos de seguridad atrayendo las empresas foráneas especialmente en el campo de exploraciones mineras.

“Corea del Sur: Dinámica Comercial y relaciones bilaterales con Colombia” es otra investigación de Bermúdez y Álvarez (2010), en donde se establece que las economías de Colombia y Corea del Sur estuvieron en auge entre los años 2000-2007, siendo el 2006 un año prospero para Colombia en las exportaciones especialmente de ferroníquel, donde representó el 68% del total de las exportaciones a ese país, otros productos que sobresalen de los recursos naturales son los desperdicios de cobre, hierro y aluminio y de los bienes primarios como el café entre los bienes exportados a Corea del Sur, sin embargo, en los años 2008-2009 se presentó una

disminución en el comercio bilateral en la época de la crisis financiera mundial que conllevó a una desaceleración en ambas economías; para Corea del Sur representó una reducción en las ventas del 14,3% y Colombia del 12,7%; pero a finales del año 2009 la estabilización de sus economías volvió a resurgir; por otro lado, al estudiar las estructuras comerciales de los dos países muestra que Corea del Sur basa su comercio internacional en la exportación de bienes de media y alta tecnología mientras que Colombia se concentra en el sector primario y los recursos naturales, de ahí la ventaja en competitividad de Corea respecto al mercado Colombiano; sin embargo ambos mercados se complementan. Este estudio plantea temas importantes como son la competitividad de estos dos mercados y aunque la brecha entre Colombia y Corea del Sur sigue siendo considerable, este acuerdo comercial con el primer país asiático hace que el país sea más pretendido por otros mercados ya que se ve en la obligación de mejorar sus niveles de producción internos y competitividad.

Por su parte, en la investigación de Ronderos y Niño (2011) se señala que el Ministerio de Comercio Industria y Turismo y El Ministerio de Economía del conocimiento Coreano el 10 de marzo de 2009 suscribieron el memorando de Entendimiento de Cooperación Industrial y Comercial, con el fin de fortalecer la Inversión, cooperación de las Industrias y el fomento de transferencia de conocimiento y tecnología; durante la suscripción y firma de este memorando Corea manifestó el interés por hacer un Tratado de Libre Comercio con Colombia, en donde el 18 de noviembre de ese año en el Encuentro de Inversión Colombia 2009 el exministro Luis Guillermo Plata confirmó el inicio de las negociaciones para el TLC Colombia-Corea siendo el primer país asiático en acordar un tratado con Colombia, por otro lado este informe hace referencia a un posible potencial encontrado en Corea del Sur para la exportación de carne

bovina y productos lácteos provenientes de Colombia, reto grande para el país ya que Corea tiene unos altos estándares de exigencia en cuanto a la certificación de estos bienes sensibles.

El documento titulado “Firma del TLC con Corea, hecho histórico para profundizar relación con Asia” de la Superintendencia de Industria y Comercio (2013), por su lado, señala que el 21 de febrero de 2013 se firmó el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea del Sur en donde se mencionó los productos que entraron en vigencia de desgravamen arancelario para Colombia , el tiempo pactado y los diferentes retos y oportunidades de crecimiento comercial para los diferentes sectores como: el agropecuario, avícola y cafetero; también se hizo referencia a las exigencias del mercado coreano respecto a las certificaciones sanitarias y los beneficios para Corea del Sur respecto a la exportación de vehículos, comunicaciones, productos químicos y metalúrgicos; quedo pendiente la revisión y aprobación por parte del Congreso Colombiano y la Asamblea Nacional de Corea para empezar a ejecutar este tratado que muestra las posibilidades de esparcimiento y competitividad para el país en materia de exportación especialmente de bienes primarios y recursos naturales.

1.2. Estado del Arte

Actualmente, el país se encuentra abriendo fronteras al Comercio Internacional a través de la ratificación de diferentes Tratados de Libre Comercio, todavía se encuentra fortaleciendo las relaciones comerciales binacionales con los países de la cuenca del Pacifico, aprovechando lo que representan un intercambio comercial que aporte al país nuevas tecnologías, inversión extranjera e intercambio comercial.

En noviembre de 2009, Colombia y Corea acordaron iniciar negociaciones para un tratado de libre comercio (TLC). La primera ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea, entre el 07 y el 09 de diciembre de 2009, incluyendo principalmente aspectos referidos al marco general del acuerdo, al ámbito y a la estructura de las negociaciones. Del 01 al 06 de marzo de 2010, se realizó la segunda ronda de negociaciones. En la misma, se lograron cerrar los temas de competencia, comercio electrónico, transparencia y servicios transfronterizos.

La séptima ronda se realizó en Seúl del 11 al 13 de junio de 2012. El 25 de junio de 2012, Colombia y Corea anuncian oficialmente la conclusión de las negociaciones para un TLC.

El 21 de febrero de 2013, Colombia suscribe el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Corea.

A la fecha no se puede decir que hay inconsistencias en la ejecución del Tratado de Libre comercio, lleva poco tiempo en el desempeño del mismo, estadísticas comparativas con periodos anteriores no existen al momento para predecir la eficiencia del mismo.

1.3. Planteamiento del problema

Las principales razones que impulsaron al Gobierno Colombiano a negociar un TLC con Corea del Sur fueron: Aumentar y fomentar las exportaciones, incrementar el acceso a materias primas y recursos tecnológicos e incentivar la inversión extranjera en el país.

De acuerdo con la Carta Mensual Intal 199 del Banco Interamericano de Desarrollo (2013), son muchas las expectativas que se tienen con la aprobación del TLC entre estos dos países sobre todo para los sectores agrícolas que se espera sean los más beneficiados pero también hay incertidumbre conociendo que se ha convertido en un país exportador de recursos naturales tales como: el carbón y el petróleo, transacciones que favorecen la balanza comercial del país y de igual manera Impulsan las exportaciones tradicionales a los mercados internacionales, las cuales están en desventaja con los demás países ya que los precios no son competitivos debido a que no tiene un sistema subsidiado que proteja la producción interna.

1.4. Preguntas que problematizan el Objeto de Estudio

¿Cómo afectaría al sector Automotriz y la producción de sus partes en el mercado Colombiano la firma del TLC entre Colombia y Corea del Sur?

¿Por qué Corea del Sur es más competitivo que Colombia en el sector automotriz?

¿Qué pasara con las importaciones de automóviles y autopartes con la firma del TLC Colombia- Corea a futuro, aumentaran o disminuirán?

¿Cuáles son las consecuencias para la industria automotriz colombiana si no se logra mitigar el auge de las importaciones de automóviles coreanos a bajo costo?

1.5. Justificación

En la búsqueda del gobierno nacional por generar un crecimiento económico que beneficie la Balanza de Pagos y tener nuevas alternativas de países con los cuales se efectúan transacciones comerciales, se ha ratificado la firma del Tratado de Libre comercio con Corea del Sur, país fuerte en Tecnología de punta y demás sectores con alto valor agregado con el cual Colombia se ve en desventaja aparentemente frente a los productos originarios de este país. Con el desarrollo de este trabajo, se busca suministrar información más clara y abierta al público interesado y beneficiario potencial tal como empresarios, estudiantes, negociadores, etc. a partir de la firma y ejecución del tratado de libre comercio acordado entre Corea del Sur y Colombia.

Se pretende aterrizar la información acerca de las ventajas y desventajas para que sea de fácil acceso y entendimiento a todos los interesados en el tema.

1.5.1. Justificación teórica

El propósito del presente proyecto es recopilar toda la información concerniente a el crecimiento o desfavorabilidad que al país le puede generar la firma de los diferentes tratados comerciales y para este caso en especial pactado con Corea del Sur, lo que conlleva a indagar cómo sería el comportamiento de la Balanza Comercial en Colombia, qué sectores serían desplazados en el consumo y cuáles serían beneficiosos para el consumidor colombiano, fruto de la integración comercial, qué medidas el Gobierno tomaría para proteger la industria nacional

con la influencia en el mercado de nuevos productos asiáticos y cómo sería influenciado el consumidor culturalmente en aspectos de negociación con esta cultura.

1.5.2. Justificación social

Socialmente, con el presente proyecto se quiere aportar claridad, resultado de un análisis de cómo sería el impacto en el país con la ejecución del Tratado de Libre Comercio con Corea del Norte en cuanto a la industria Automotriz. Buscando identificar y generar nuevas ideas y alternativas de negocios para los productores locales que no tienen acceso alguno o disponen de un medio efectivo que permita identificar oportunidades comerciales en el entorno nacional o Internacional.

1.6. Objetivos

1.6.1. Objetivo general

Conocer e informar las ventajas y desventajas más relevantes para el sector de la industria automotriz colombiana con el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea del Sur.

1.6.2. Objetivos específicos

- Describir las principales razones que se dieron para negociar el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea del Sur.

- Analizar la evolución del sector automotriz Colombiano desde 1969 hasta 2011.

- Identificar las ventajas competitivas que conlleva el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea del Sur en el sector industrial automotriz.

- Informar las desventajas del tratado en el sector industrial automotriz y los productores de las partes para este sector al igual que sus consecuencias.

- Realizar caracterización actual del sector automotriz colombiano con base en los datos estadísticos sobre comportamiento de este mercado en Colombia y el mundo.

1.7. Marco metodológico

A pesar de que el Tratado de Libre comercio con Corea del Sur ha sido firmado recientemente, existen unas fuentes de información muy limitadas. Principalmente se partirá de la información existente en cuanto al desarrollo y establecimiento de los parámetros finalmente establecidos para la firma del mencionado acuerdo. Se analizarán los cambios sustanciales entre ambos países en cuanto a la evolución del desarrollo del mencionado acuerdo, los cuales son dignos de analizar para tener una idea de la divergencia bilateral en materia de desarrollo. Se debe considerar con un análisis muy objetivo de la competitividad sectorial entre países, soporte que nos servirá para fundamentar e identificar las ventajas y desventajas mutuas, tomado de fuentes académicas universitarias.

Se consideraran cifras, estadísticas de operaciones Internacionales a través de una Matriz de Intereses bilateral, Texto, conceptos, Cartas descriptivas y listas de desgravación en el corto y mediano plazo, acordados en la Negociación del tratado entre ambos Ministerios de Relaciones Exteriores.

1.7.1. Método

Este trabajo empieza a partir de datos macro globales e información general encontrada en diferentes fuentes secundarias y medios magnéticos que contribuyen en la realización del anteproyecto el cuál se irá consolidando para dar respuesta al problema; las fuentes más relevantes en donde se ha encontrado información de gran importancia para este proyecto son: las páginas del Ministerio de Comercio Industria y Turismo en donde hay varios estudios previos y recientes del Tratado entre Colombia y Corea del Sur, también documentos de estudios de la Universidad Sergio Arboleda, Analdex, Sice y publicaciones de diarios que explican este tratado y sus avances.

1.7.2. Metodología

Este proyecto se presentará a través de un análisis en donde el enfoque será describir los datos recolectados por medio de análisis de variables cualitativas y cuantitativas, (documentos, artículos de opinión) que nos ayudaran a entender los puntos más significativos que se tuvieron en cuenta para firmar el tratado de libre comercio entre Colombia y Corea del sur, de igual

manera se dará a conocer las ventajas y desventajas para el país en el sector automotriz y autopartes.

1.7.2.1. *Recolección de información secundaria*

Para la realización de este trabajo fue primordial el uso de fuentes secundarias en donde la información se encontró en las diferentes páginas web que tienen información de cifras estadísticas e investigaciones del sector automotriz. Inicialmente se tomaron datos de la página del Ministerio de Comercio Industria y Turismo en donde se hallaron los principales antecedentes de documentos como: “El ABC del TLC Colombia-Corea” en donde se da respuesta a muchos cuestionamientos acerca del acuerdo, luego se toma información de Proexport en el documento “Invierta en Colombia 2011” el cual muestra el posicionamiento del sector automotriz en Colombia y en Latinoamérica y el aporte que le genera a la economía del país; por otro lado en el documento “Análisis de factibilidad de un acuerdo de Comercio entre Colombia y Corea del Sur” elaborado por Fedesarrollo en donde muestra las diferentes balanzas comerciales, ventajas competitivas y productos posibles a negociar en el acuerdo.

Adicionalmente, se toman datos de históricos del sector automotriz como la llegada del primer automóvil, la ensamblada del primer carro colombiano y un record histórico de ventas en blogs como: “History cars Colombia” y la revista virtual de automóviles y carros clásicos.com. Por otro lado fue indispensable tomar comparaciones del sector relacionadas en documentos como: en la revista “Metal 2010” en donde se encontró información relacionada con el posicionamiento del sector autopartes y algunos otros artículos relacionados en los diarios el

tiempo, el colombiano y portafolio; en otras fuentes como en las páginas de empresas del sector y en donde se encontró información de la Industria Automotriz fueron: Andemos, Sicex, Analdex, Dane, la SIC, BBVA y análisis de algunas tesis de universidades como: La Universidad Sergio Arboleda, Universidad del Rosario.

1.7.2.2. *Recolección de información primaria*

No se utilizaron fuentes primarias.

1.7.2.3. *Trabajo de Campo*

No se hizo trabajo de campo.

1.8. Alcances

1.8.1. Delimitación espacial

El espacio que en el que se enfocara este trabajo es dando a conocer los beneficios y desventajas del Tratado de Libre Comercio de Colombia- Corea del Sur para el sector Automotriz.

1.8.2. Delimitación temporal

El Tiempo estimado para desarrollar el presente trabajo es de 6 Meses. (Semestre II de 2013)

2. Ejecución del proyecto

2.1. Historia del sector automotriz en Colombia, ¿cómo evolucionó y hacia donde emigró?

2.1.1. Época colonial

De acuerdo con Patiño (1993), a finales de la época colonial el medio de transporte en la Gran Colombia eran las carrozas de 3 y cuatro puntos, algunas conducidas con mulas y caballos, debido a la estructura vial en esa época era muy difícil transitar, ya que los caminos eran fangosos y pedregosos algunas de las primeras ciudades en tener este medio de transporte fueron: Cartagena, Bogotá, Medellín, Barranquilla, Bucaramanga, Pereira y Popayán; ya a finales del año 1800 llegó el primer automóvil de propulsión a Colombia.

2.1.2. La llegada del primer automóvil a Colombia

De acuerdo con la Revista N° 53 del periódico El Espectador (2001), la historia de la llegada del primer automóvil a Colombia se narra de la siguiente manera:

Carlos Coriolano Amador el 19 de octubre de 1899 fue quien llevó el primer automóvil a Colombia en la ciudad de Medellín; el automóvil de marca Dion Bouton era pequeño de dos puestos rojo; el carro que venía desde Francia llegó en cajas por piezas, desembarcó en Puerto Colombia y tomó el rumbo del río Magdalena hasta Puerto Berrío. De allí siguió a

Medellín a lomo de mula, pero en Barbosa la recua no pudo seguir y el final del recorrido tuvo que hacerse en andas. Muchos curiosos se apostaron en la calle para ver el extraño artefacto y su elegante chofer, contratado por Amador en Francia.

Imagen 1. El primer carro en Colombia



Fuente: Riveros (2013).

2.1.3. Historia de la Industria automotriz en Colombia 1900-1950

De acuerdo con Santos (2004), el 25 de febrero de 1901 llegó a Bogotá el primer automóvil de marca Orient, con motor de cilindro vertical de 4H.P; el 21 de agosto de ese mismo año un ingeniero colombiano L. Carrillo diseñó unos planos para un automóvil eléctrico. Desde aquí se planteó la creación de la *Empresa Colombiana de Automóviles*.

Según la Fundación Viztaz (s.f.), en 1908 llegó un segundo automóvil a Medellín y así fueron llegando los diferentes automóviles importados desde los Estados Unidos por gente adinerada quienes los destinaban para el uso personal y alquiler; hacia 1928 eran aproximadamente 132 autos entre particulares y camiones éstos últimos conocidos como escaleras en la actualidad, luego se fundó la primera flota de taxis (Tax Imperial); estos automóviles eran de capota de lona, color negro de 7 puestos y 4 puertas, ya en el año de 1940, habían 100 vehículos de éstos sólo en Medellín.

Para Restrepo (2011), la historia del sector automotriz en Colombia surge ya como industria en los años 50 en donde los primeros automóviles de comercialización fueron los modelos Cardillac, Fiat, Renault, Ford (Modelo T).

En aquel momento la empresa Automotores de los Andes Ltda., (Auto- Andes), según cuenta Restrepo (2012), importaba al país los automóviles 4CV y Frégate; la importación de estos automóviles se realizaba por medio de intercambios realizados entre el gobierno nacional y el gobierno francés, en los que Colombia vendía café y los franceses le pagaban al país con carros de éstas referencias (4CV y Frégate).

2.1.4. El surgimiento de las principales empresas del sector automotriz en Colombia. 1956-1980

De acuerdo con Quiroga, Munar y Peña (2012), el 25 de Julio de 1956 se fundó la primera fábrica Colombiana de Automotores S.A (Colmotores) – **GM- Colmotores** con un capital de

\$5.000.000 quienes inicialmente empezaron manufacturando para la firma Británica Austin; a pesar de que ese mismo año también promovieron las restricciones a las importaciones debido a que el país estaba pasando por una crisis política bastante significativa en donde se tenía una deuda pública elevada , déficit presupuestal y muchas empresas dedicadas a la comercialización por lo cual tuvieron que reorientar sus negocios ofreciendo servicio técnico, venta de autopartes y sólo chasis para buses; hasta abril de 1960 en donde , se reabrieron las importaciones de vehículos nuevos para uso particular.

Siguiendo a Quiroga et al. (2012), el 16 de febrero de 1962 se inaugura la planta de ensamble de vehículos de Colmotores; en donde los primeros productos fabricados fueron: camperos, camiones para 2.5 y 6 toneladas y microbuses Austin, ensamblados con licencia British Motor Corporation de Inglaterra, hacia el año 1965 la fábrica Colmotores empezó a fabricar productos de la Chrysler Corporation como: Dodge Coronet, Dart, camiones y camionetas, Simca en el cual esta toma más del 60% de la participación accionista de la compañía quien finalmente en 1979 General Motors Corporation adquiere la factoría Colmotores (General Motors Colombia) , para empezar a producir vehículos Chevrolet tal y como lo hace en la actualidad.

En el año 1960 empresa automotriz “Leónidas Lara e Hijos” conocida hoy como: la **Compañía Colombiana Automotriz (CCA)- Mazda-**, de acuerdo con Miranda (2010), fue fundada por el empresario Leónidas Lara quien el 16 de julio de 1961 lanzó su primera producción de “Jeep Willys 1961” completamente ensamblado en el país y patentado, tenía un costo en el mercado de \$ 19.600 , el cual equivalía a un 22% menos de lo que costaba un vehículo importado ya armado; también ensamblaban modelos como: Peugeot ,camperos Jeep

CJ5, Wagoneer, Gladiator; después de 1973 ensamblaron vehículos International, Fiat, Zastava, Peugeot y Jeep Commando, en donde actualmente se producen las marcas Mazda y Mitsubishi cubriendo gran parte del mercado andino y colombiano, esta sería la segunda empresa.

Imagen 2. Jeep Willys CJ5 1961- Primer carro ensamblado en Colombia



Fuente: Miranda (2010).

En el año 1969, según señala Restrepo (2012), empieza a funcionar la fábrica de ensamble en Envigado Antioquia **Sociedad de Fabricación de Automotores S.A., SOFASA** quién fabrica la marca Renault. A finales de los 80 Renault compró la totalidad de las acciones de la Compañía al Gobierno Nacional las cual ofreció a Toyota Motor Corporation, compañía que ingresa como accionista y con la cual formó el proyecto para ensamblar en Colombia los camperos Land Cruiser y las Hilux marca japonesa.

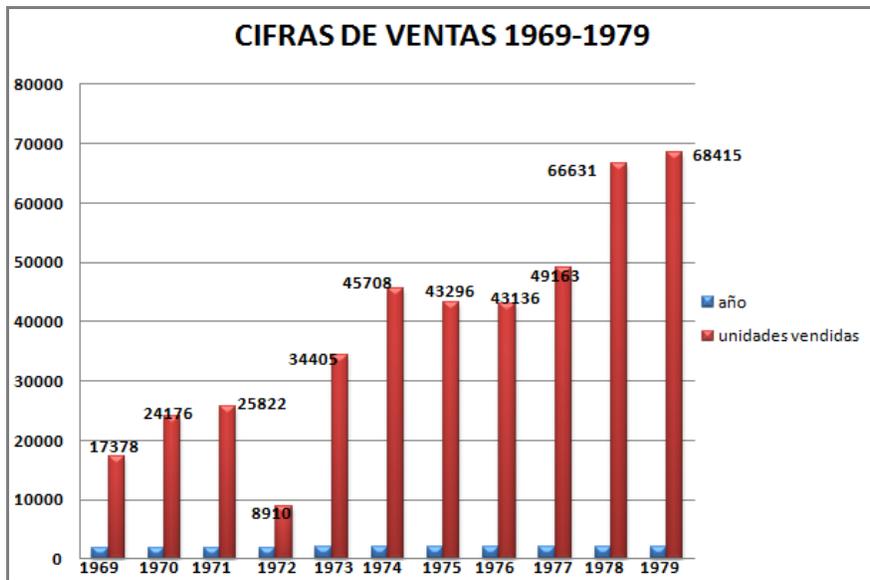
Estas tres empresas abarcan el 99% de la industria automotriz Colombiana, además de la generación de empleos no sólo directos sino también indirectos ya que este sector abarca también otros sectores productivos como: El plástico, textil, adicionalmente este sector ocupa el 4 puesto en producción a nivel Latinoamérica generando el 2.5% de empleos en el país. (Proexport, 2012)

Según Proexport (2012), respecto al segmento de buses de pasajeros, el país cuenta con la presencia de tres importantes ensambladoras, Busscar (BusscarÔnibus S.A.), Superpolo (Marcopolo) y Daimler Chrysler. Estas empresas son líderes en producción de buses articulados, intermunicipales y padrones, los cuales son usados en los sistemas de transporte masivo de las principales ciudades de Colombia.

2.2. Comportamiento histórico de las ventas en sector automotriz

El comportamiento histórico de las ventas en el sector automotriz por décadas desde 1969 hasta 2011 según Nigrinis (2013) en la revista virtual Carros y Clásicos.

Gráfica 1. Ventas automóviles en Colombia 1969-1979



Fuente: Quiroga et al. (2012).

Según la gráfica 1, el promedio de automóviles vendidos en esta década fue de 38.821 unidades/año para un total en los 10 años de 427.040 unidades; la crisis se notó en el año 1972 cuando las unidades vendidas se redujeron en 8.910 unidades, lo que indica una reducción aproximada de 17.000 unidades respecto al año anterior pero con un fortalecimiento en los años siguientes.

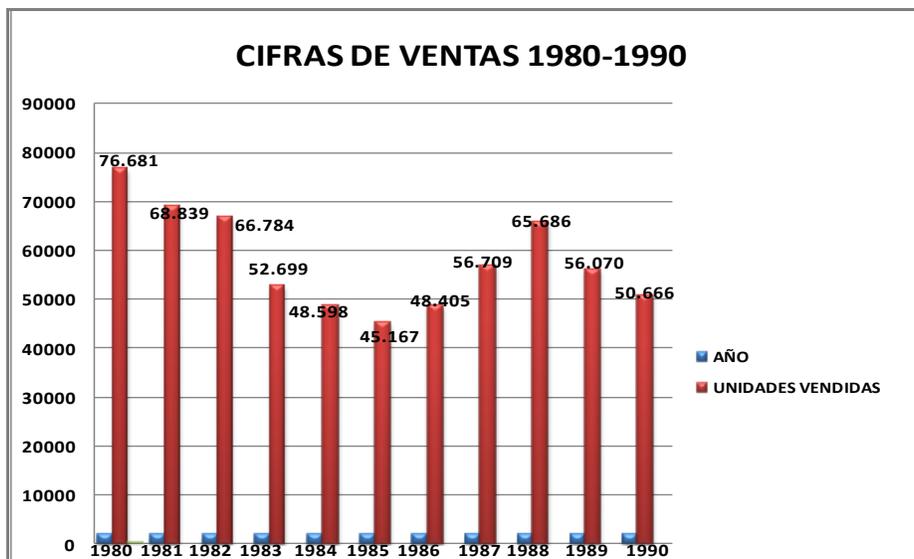
En esta década de tiempo, las marcas líderes en Colombia vendían los siguientes modelos de autos:

COLMOTORES: Simca, Dodge Dart, Demon, Coronet, 1.500, Polara y Alpine, las camionetas 100, los camiones 300, 600 y P 900 con opción de tractomula (Nigrinis, 2013).

LEONIDAS LARA (CCA -MAZDA): Ensamblaba y vendía Zastava 1.300 y 750Z “Topolino”, Fiat 125 Polsky sedán y station wagon (Caravan) ,128 y 1.100 San Remo, además del 131 Mirafiori sedan y Panorama y del 147. Además de las camionetas International, los Jeep CJ5, CJ6 y Commando. Corauto también vendió productos Fiat, como los 124 Sport y Spyder y algunos Lancia (Nigrinis, 2013).

SOFASA: Renault produjo los Renault 4 uno de los carros más apetecidos por los colombianos y que perduro muchos años en la historia, así como también los Renault 6, 12 y 12 Break, a los que se sumaron las furgonetas comerciales. También llegaron otros modelos importados como: camperos Toyota, Land Cruiser, Patrol y Land Rover Santana; Mercedes Benz importó sus automóviles 200, 220,230, 250 y 280, BMW (Volkswagen) y otras marcas europeas y japonesas; las camionetas Ford Ranger y Chevrolet Silverado llegaban por importación privada o vía diplomática (Nigrinis, 2013).

Gráfica 2. Ventas automóviles en Colombia 1980-1990.



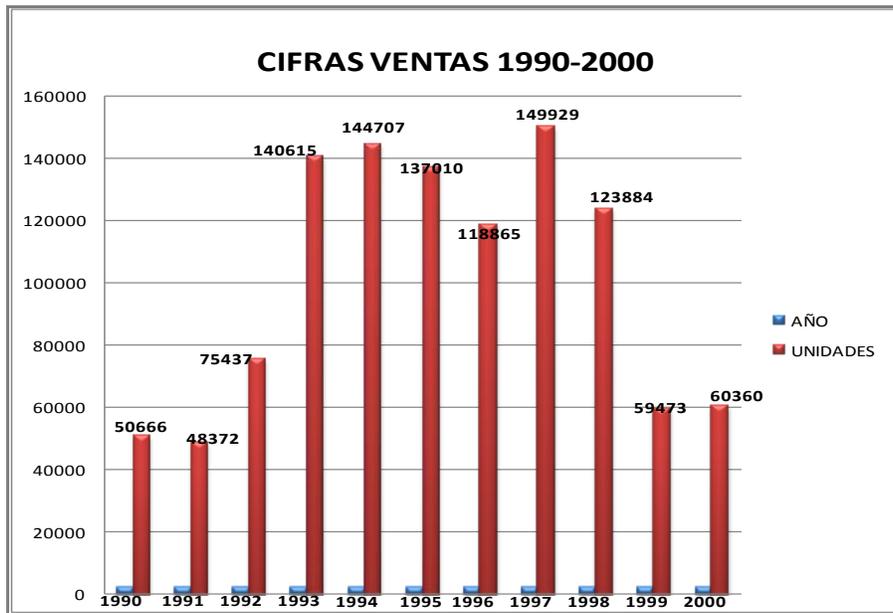
Fuente: Quiroga et al. (2012).

De acuerdo con Nigrinis (2013), en el periodo del Presidente Julio César Turbay Ayala se permitieron importaciones de vehículos provenientes de: Estados Unidos, Europa, Japón y Corea, lo que mostró un crecimiento en la gráfica 2 de al menos 70.700 unidades en promedio en este lapso de tiempo, debido a este auge de las importaciones ofreciendo una gran variedad de modelos a los compradores que adquirieron automóviles como: Buick, Ford y Chevrolet, que a la par de los Fiat 132, los Toyota Corolla y Starlet, Nissan 120Y,160J y 280C, Subaru y de los desconocidos Kia Brisa y Máster, además de Hyundai Pony, Dodge Dart y Coronet, los camiones y camionetas , posteriormente los Chevrolet Chevette, Luv, Celebrity,Sprint, C10, C30, C60 y C70; después se sumaron los Monza y los camperos Trooper, de origen Isuzu.

Renault le adicionó a su producción tradicional los Renault 9, 18,21 y los automóviles Nevada; Fiat dejaba de producir sus modelos 131 y 147 para empezar con la entrada de Mazda 323, 626; sus pickups B1.600 y posteriormente los camiones T45 con motores diesel que desterraron del mercado a los modelos con motor de gasolina de la competencia. La apertura terminó a finales de 1982, y se permitía menos importación de vehículos.

Seguendo a Nigrinis (2013), en esta década se vendieron 636.304 unidades un promedio de 57.846 vehículos, terminando este periodo con una tendencia a la baja con una venta de 50.666 unidades en 1990.

Gráfica 3. Ventas automóviles 1990-2000



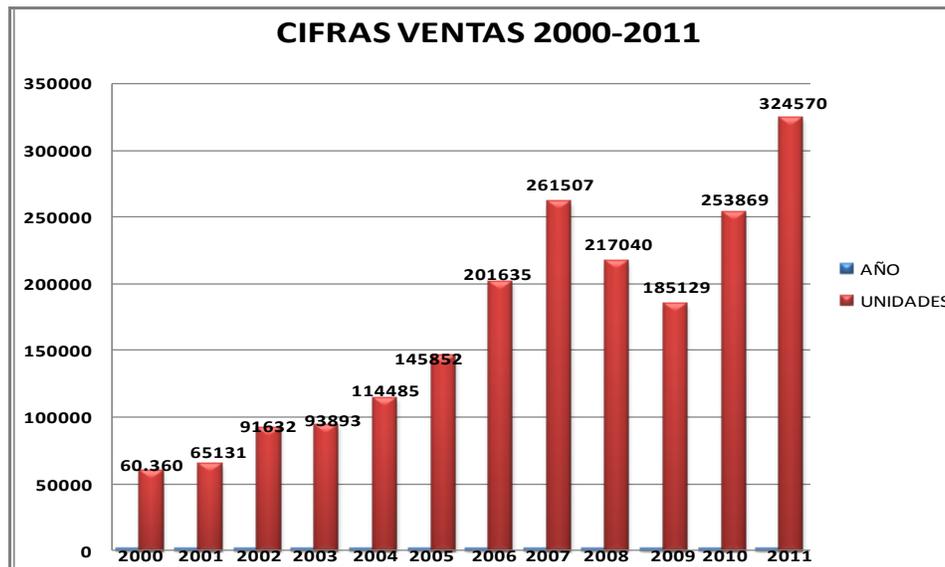
Fuente: Quiroga et al. (2012).

Los primeros 2 años de esta década iniciaron con un promedio de ventas anuales de 49.519 sin embargo las Compañías siguieron introduciendo al mercado nuevos modelos: Chevrolet

vendió los automóviles Sprint, Swift, junto con las camionetas Luv y los camiones C30, C60 y C70, las tractomulas Brigadier y se empezaron a ensamblar los NPR Diesel.

En 1982 *GM- Colmotores* aprovechó el inicio de la apertura económica y comercializó algunos autos provenientes de los Estados Unidos como: son los Cadillac, Buick y Pontiac; más adelante trajo unos Cavalier de México y Venezuela posteriormente; por otro lado *Mazda* también sacó nuevos automóviles como el 929 y Miata importados y lanzó el versátil 21, y más adelante discontinuó del mercado los camiones T4-T5. En 1992 *Sofasa* empezó a sacar del mercado el Renault 4 que estuvieron alrededor de 20 años; realizó mejoras en el diseño de los Renault 9 y 21 en donde a este último lo llamó Etoile, e introdujo el Clío y el 19, y empezó a ensamblar los Toyota Land Cruiser, Hilux y Prado. (Nigris, Roberto, Carros y Clásicos, 2011)

Gráfica 4. Ventas automóviles 2000-2011

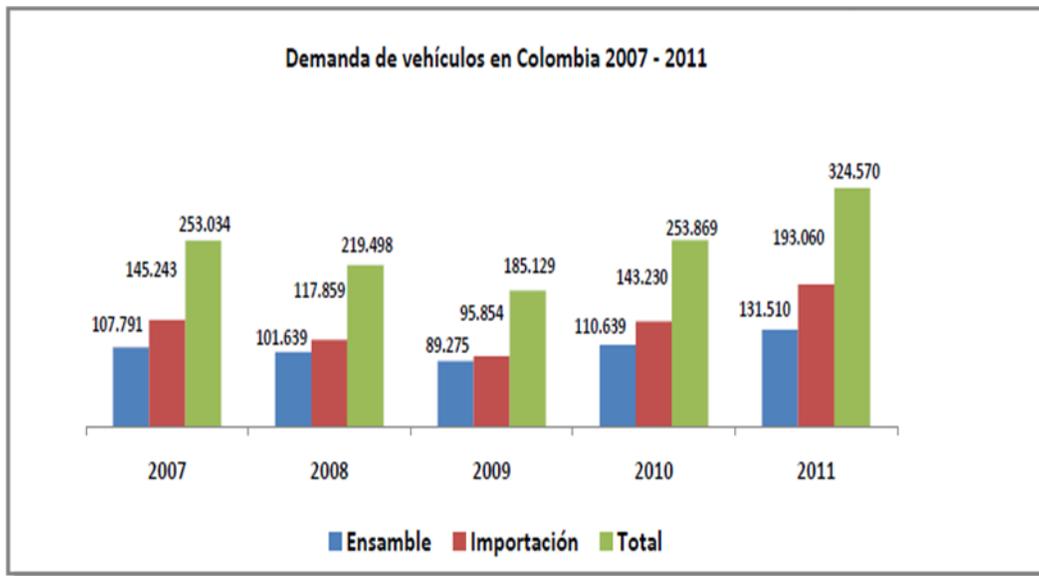


Fuente: Quiroga et al. (2012).

Hacia 1994 el record de ventas históricas fue de 144.707, único momento de auge en esta década ya que a partir de 1994 hubo una caída periódica en las ventas terminando con un promedio de 100.847 unidades anuales, para un total de esta década de 1.109.318 unidades

El inicio de siglo fue difícil para el sector automotriz vendiendo menos de 100.000 unidades anuales, sólo en el 2004 empezó su recuperación, dando paso al record histórico de ventas de automóviles el 31 de Diciembre de 2011 cuando las cifra de unidades vendidas en ese año fueron de 324.570, en donde el promedio de ventas anual de estos 10 años fue de 167.925 unidades, superando todas las dificultades de los años anteriores y terminando la década con una buena participación del sector en el País.

Gráfica 5. Demanda de vehículos ensamblados e importados de la industria automotriz



Fuente: Proexport (2012).

De acuerdo con Proexport (2012), la recuperación de la industria en Colombia después de la crisis económica mundial, destaca al sector automotor como uno de sus pioneros. En 2011, el comportamiento de este sector mostró los más altos resultados en ventas, producción y nivel de empleo en su historia. Las ventas tuvieron un año record en unidades nuevas (324.570 unidades) (ANDI, 2012) las cuales representaron un incremento del 28% con respecto al año anterior (253.869 unidades), superando el crecimiento de economías como Brasil, México, Argentina, Chile y Perú.

Por otro lado, es importante destacar que a través de la historia en el mercado automotriz el segmento de las *autopartes*; ha tenido un gran crecimiento y ha mostrado su gran fortalecimiento sobretodo como jalonador de las exportaciones colombianas en los últimos años. Según señala Trujillo (2009), el sector autopartes en el año 2006 tuvo un aumento del 5% vendiendo USD 4.150 millones, en el 2007 estas ventas se incrementaron en un 10%, en el 2008 este sector contaba con 104 establecimientos, que equivalían al 1.3% ubicados en los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y Valle del cauca concentrando el mayor porcentaje de este sector el departamento de Cundinamarca con un 60%, compuesto por productos importados 45% y 55% producción nacional y mostrando crecimiento constantemente.

Según Proexport (2012), el 21,8% de las importaciones de autopartes en Colombia está compuesto por las tres principales empresas automotoras siendo GM- Colmotores la que abarca el mayor porcentaje (14,7) seguida de Sofasa con un 4,2% y finalmente Mazda con 2,9%, las otras empresas del sector cubren el 78,2% restante.

Por su parte, el BBVA (2011) señala que en el 2010 las ventas de autopartes eran de USD 4.400 millones, las importaciones de los repuestos provenían de los Estados Unidos, China Japón, la India y Brasil, en el año 2011 la demanda de repuestos fue mayor debido a la fuerte oleada de lluvias.

Ya en el año 2011, siguiendo con los datos proporcionados por el BBVA (2011), la producción anual de autopartes en Colombia equivalía a USD 1.068 millones, exportando un 47 % a países como Venezuela, Estados Unidos, Alemania y Sudáfrica.

Gráfica 6. Exportaciones de autopartes 2005-2011



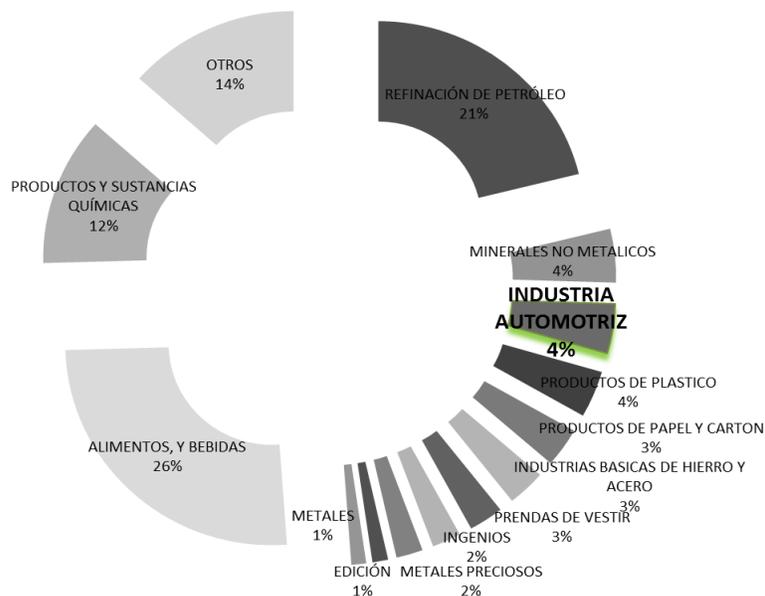
Fuente: BBVA (2011).

En la gráfica anterior se puede apreciar que el mejor año en exportaciones de autopartes Colombianas fue el 2006 con USD 180 millones, a partir del 2007 hasta el 2010 tuvo un declive debido a la crisis financiera mundial, y los inconvenientes con Venezuela, ya en el 2010, alcanzó a exportar USD 140 millones sin embargo para el 2011 descendió nuevamente a USD100 millones.

2.3. Actualidad de la Industria Automotriz en Colombia

Es significativo destacar la importancia de la industria automotriz en el desarrollo económico, tecnológico y social de un país, no es casualidad que los cuatro principales productores en esta industria sean también las principales potencias mundiales. La categoría de este sector radica principalmente como fuente generadora de empleo directo y desarrollo tecnológico y a su vez genera una industria paralela de autopartes originando gran fuente de empleos directos e indirectos. Además de sus implicaciones sociales principalmente en la infraestructura vial y de transporte de un país, seguros, entre otros.

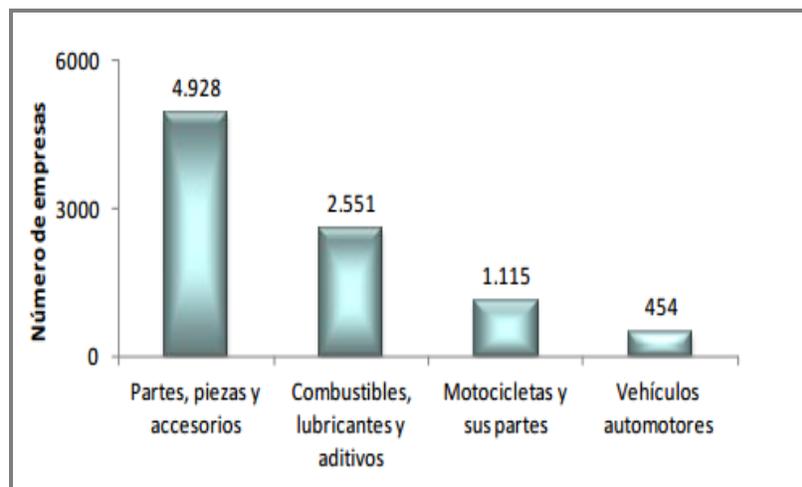
Gráfica 7. Producción Industrial del País por Industria



Fuente: ANDI (2013).

Como se ve en la gráfica 7, la industria automotriz representa el 4% del PIB industrial en Colombia conformado principalmente por el ensamble de vehículos seguido del ensamble de motocicletas y por último la fabricación de autopartes. Teniendo en cuenta que esta industria es una de las fuentes generadoras de empleo con calidad alta y aportes al desarrollo de otros sectores complementarios como lo pueden ser el sector de seguros y compañías de financiamiento de vehículos.

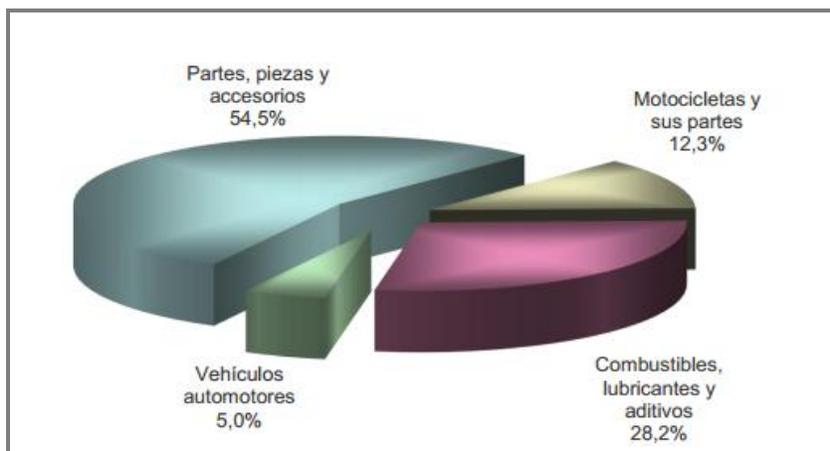
Gráfica 8. Cantidad de empresas industria automotriz



Fuente: DANE (2013).

En total el comercio de la industria automotriz de vehículos está representada por: automotores, motocicletas, autopartes, combustibles y lubricantes y aportó en 2011 el 8.5% de empresas comerciales en el Comercio Nacional total según la Encuesta anual de Comercio 2011 del DANE. En total fueron 9.048 empresas las que representó la industria Automotriz, de las cuales 4.928 hacen parte del sector autopartes y sólo 454 a vehículos automotores.

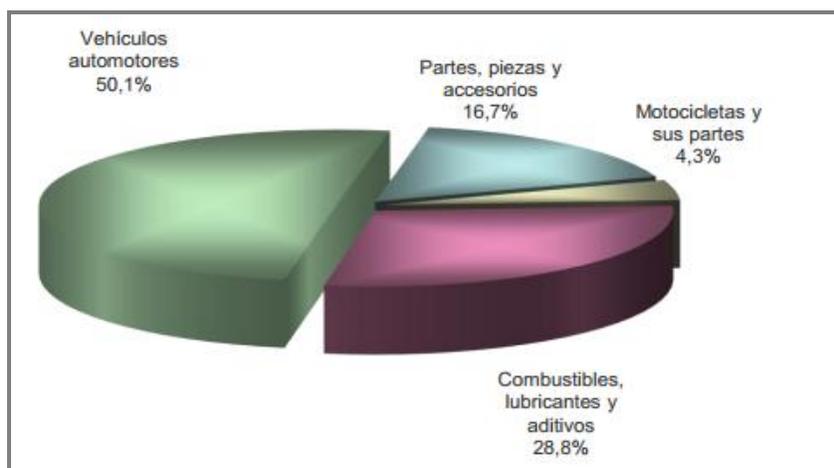
Gráfica 9. Distribución porcentual por número de empresas



Fuente: DANE (2013).

Se puede evaluar la participación de los sectores por cantidad de empresas y es notable la poca cantidad de empresas que aporta el sector de vehículos con respecto a los demás sectores. Pero pese a esto, este sector sigue siendo el más fuerte en tamaño de empresas y número de empleados.

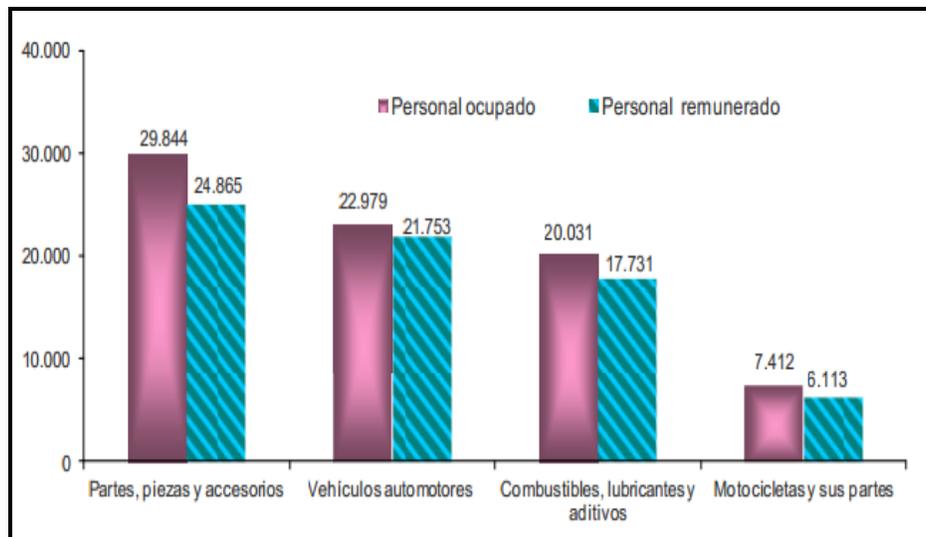
Gráfica 10. Distribución porcentual ventas por sector



Fuente: DANE (2013).

El sector de vehículos automotores pese a estar en inferioridad de empresas representa mas del 50% de las ventas del sector, seguido de combustibles y lubricantes.

Gráfica 11. Empleos por sector



Fuente: DANE (2013).

Según el DANE (2013), esta industria aportó en el 2011, más de 80.266 personas ocupadas directamente y 8.635 a través de empresas de suministro de personas de las cuales el 37.2% se concentró en el sector autopartes y el 28,6% en empresas de vehículos automotores. La tasa de remuneración más alta fue para el sector automotores de 32.4 millones por año y la más baja para el sector autopartes de 15.2 millones por año.

Gráfica 12. Producción de vehículos en Colombia



Fuente: ANDI (2012).

El comportamiento en la producción de vehículos en Colombia ha mostrado una conducta ascendente en los últimos 12 años, a pesar de algunos puntos de inflexión se ha mantenido la constante al alza en la producción nacional pasando de 43.000 unidades producidas en el año 2000 a 138.872 unidades en el 2012. Se estima que del total producido en 2012, 25.000 unidades fueron exportadas.

Las principales ensambladoras de automotores en Colombia son:

1. Compañía Colombiana Automotriz (marca Mazda)
2. General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)
3. Sofasa (marca Renault)
4. Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)
5. Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)

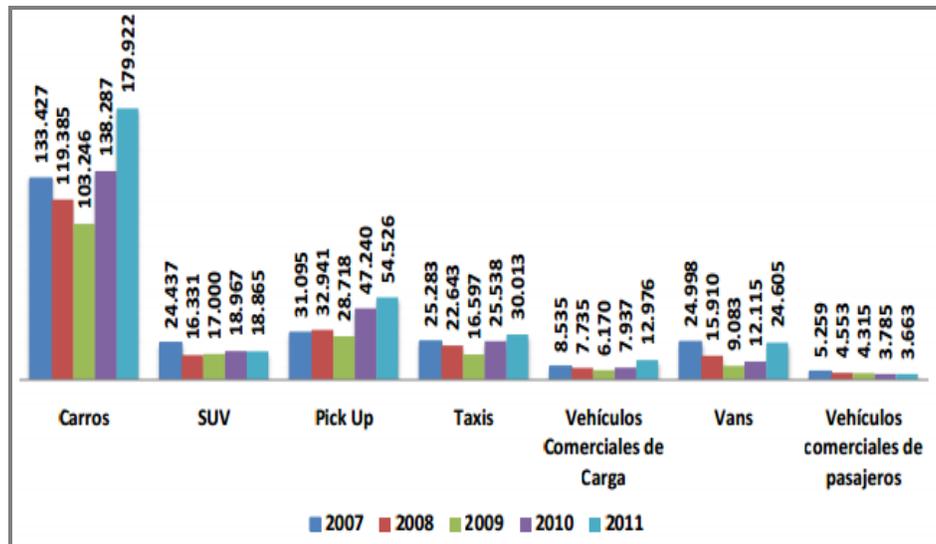
6. Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)

7. Navitrans S.A: Agrale

8. Daimler

El ensamble de vehículos ligeros y de carga no superior a 10 toneladas componen casi el total de la producción nacional, el 99% de la producción lo integran las ensambladoras: General Motors, Renault y Mazda en vehículos ligeros y en vehículos comerciales de carga, la producción está a cargo de General Motors y Toyota Hino.

Gráfica 13. Ventas de vehículos en Colombia por Tipo 2007-2011, UDS



Fuente: Proexport (2012).

En Colombia predomina el consumo de vehículos ligeros tipo automóviles con aproximadamente el 55% del mercado, seguido por el consumo de Pick Ups 16% y Taxis 10%.

Tabla 1. Consumo aparente de vehículos en Colombia 2000-2012

CONSUMO APARENTE DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA					
Año	Producción 1	Importaciones 2	Exportaciones 2	Balanza Comercial 2	Consumo Aparente 3
2000	50.716	27.045	15.927	-11.118	61.834
2001	75.997	26.414	34.886	8.472	67.525
2002	81.000	40.709	23.007	-17.702	98.702
2003	32.566	52.372	9.333	-43.039	75.605
2004	93.363	41.017	29.757	-11.260	104.623
2005	109.333	83.159	42.071	-41.088	150.421
2006	138.690	135.188	48.739	-86.449	225.139
2007	183.721	160.239	70.593	-89.646	273.367
2008	110.766	129.898	26.996	-102.902	213.668
2009	91.118	91.832	4.974	-86.858	177.976
2010	128.265	151.226	12.019	-139.207	267.472
2011	154.261	210.216	13.465	-196.751	351.012
2012	138.872	212.204	25.798	-186.406	325.278

Fuente: 1. Mincomercio, 2. DIAN, 3. Consumo Aparente: (Producción + Importaciones) - Exportaciones

Fuente: ANDI (2012).

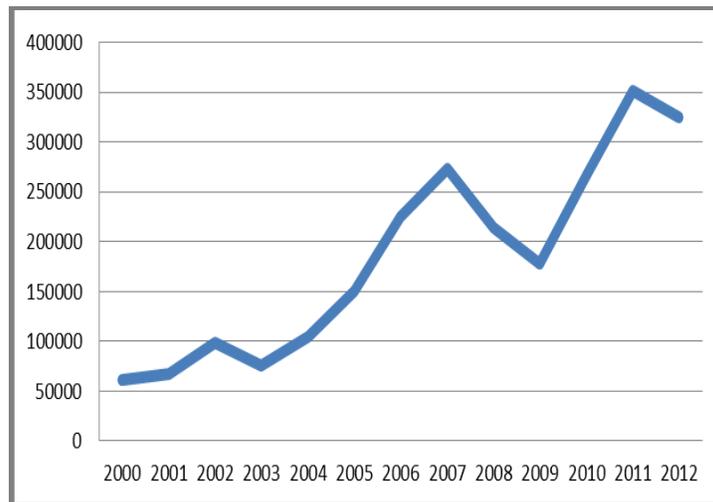
Si se observan y comparan las columnas Producción 1, Importaciones 2, exportaciones 2 y consumo aparente 3 de la tabla 1, se puede tener un resumen general del mercado de vehículos en Colombia y como se ha venido comportado en los últimos años.

Se observa además cómo la producción nacional a pesar de crecer significativamente desde el año 2000 al 2012 ha perdido más del 50% de la participación del mercado en comparación con los vehículos importados de esos mismos años. También se observa que aun cuando la producción nacional ha aumentado más del 200% el volumen de exportación no presenta una variación positiva significativa en comparación con la demanda de vehículos.

Es preocupante como las importaciones pasaron de 27.045 unidades en el año 2000 a 212.204 en el año 2012, aumentaron en un 800% aproximadamente. Pero es innegable que todo lo

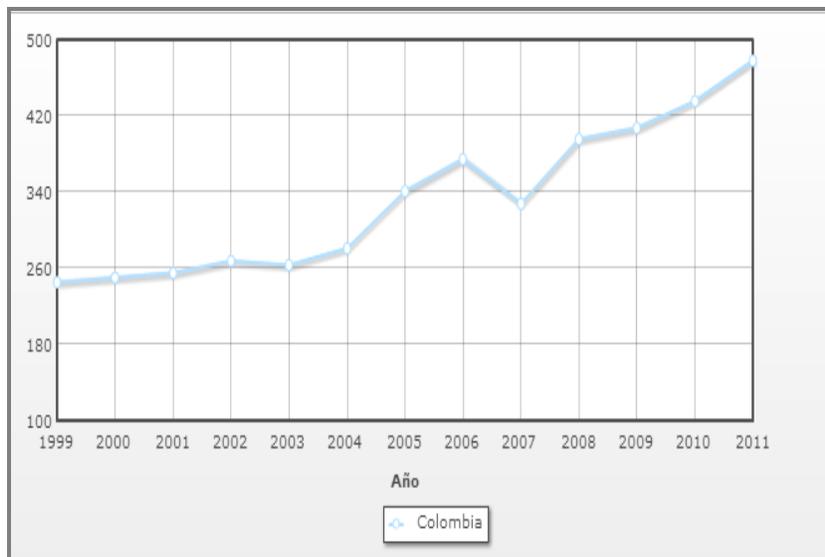
anterior expuesto es la respuesta del mercado a una demanda de vehículos que paso de 61.834 unidades en el año 2000 a 325.278 unidades en el año 2012, un aumento de más del 500%.

Gráfica 14. Consumo de vehículos en Colombia



Fuente: ANDI (2012).

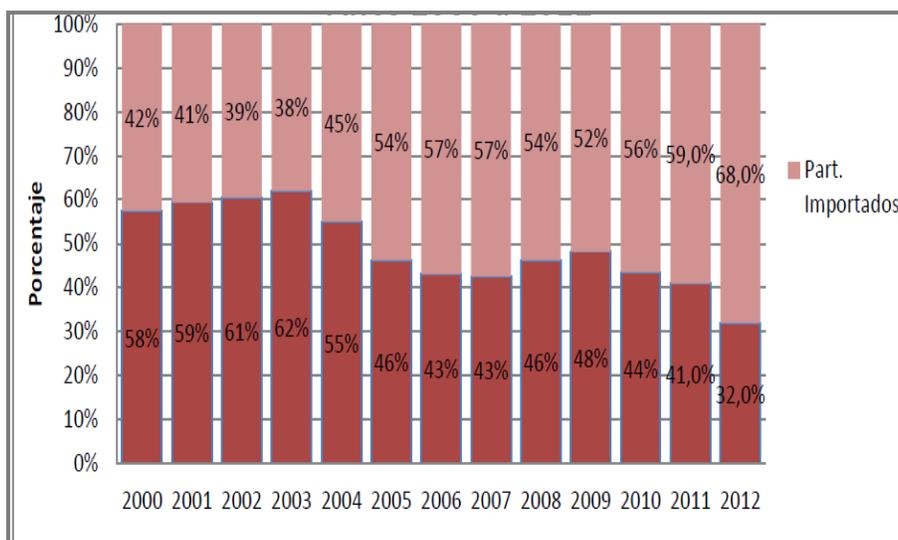
Gráfica 15. PIB \$ miles de millones de pesos Colombia 1999-2011



Fuente: Indexmundi (2013).

En las gráficas anteriores se puede observar la relación entre el PIB y el consumo del país en los últimos tiempos. Nótese la semejanza en el comportamiento sobretodo en los puntos de inflexion, especialmente en los periodos que el PIB y el consumo de vehículos bajaron, esto podría corroborar la relacion directamente proporcional entre el PIB y el consumo de vehículos en Colombia.

Gráfica 16. Ensamblados VS Importados 2000- 2012



Fuente: ANDI (2012).

El comportamiento en la participación de mercado de vehículos ensamblados frente a los importados, refleja un comportamiento negativo en los últimos años pese a que el crecimiento en la producción de ensambladoras a sido positivo, sin embargo desde el año 2005 esta perdiendo participación respecto a los vehículos importados.

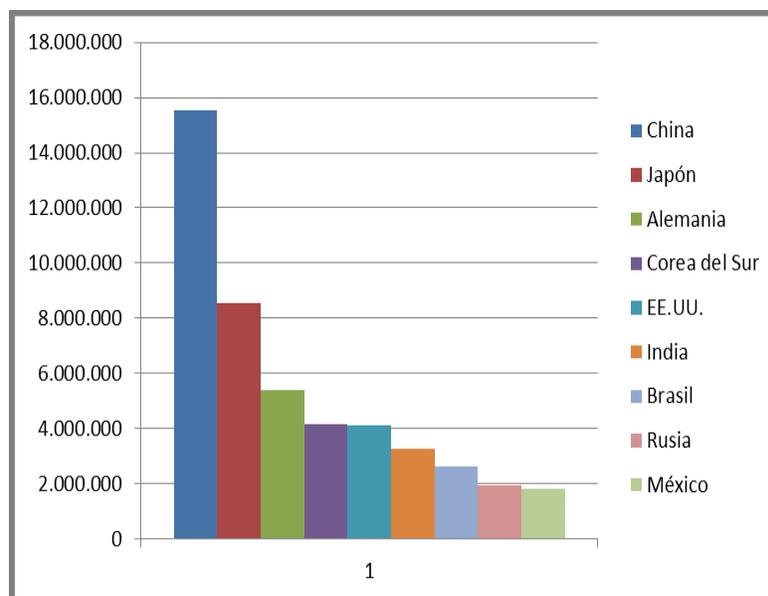
Tabla 2. Ventas por marca

	Marca	2011	2012	Variación (%)	Participación (%)
1	Chevrolet	104.624	86.153	-17,62	27,62
2	Renault	47.081	43.167	-8,31	13,84
3	Hyundai	28.642	27.839	-2,80	8,93
4	KIA	26.223	27.223	3,81	8,73
5	Nissan	23.766	23.666	-0,42	7,59
6	Toyota	14.799	15.068	1,82	4,83
7	Ford	10.936	11.067	1,20	3,55
8	Mazda	13.416	10.773	-19,70	3,45
9	Volkswagen	8.149	10.242	25,68	3,28
10	International	4.719	6.057	28,35	1,94
11	Kenworth	4.440	5.991	34,93	1,92
12	JAC	2.679	3.907	45,84	1,25
13	Chery	2.458	3.603	46,58	1,16
14	Dodge	2.993	3.067	2,47	0,98
15	Mercedes-Benz	2.500	2.600	4,00	0,83
16	BMW	2.391	2.474	3,47	0,79
17	Honda	1.561	2.297	47,15	0,74
18	Foton	1.458	2.254	50,47	0,72
19	Ssangyong	2.272	2.235	-1,63	0,72
20	Hino	1.704	1.621	-4,87	0,52

Fuente: Motor (2013).

En las ventas de Vehículos por marca siguen liderando las ventas Chevrolet y Renault ambas con ensambladoras en el País, pero pese al liderato en ventas, las perdidas en participación son notables. El tercer y cuarto puesto lo ocupan dos marcas Sur Coreanas cada vez más posicionadas en el país: Hyundai y Kia.

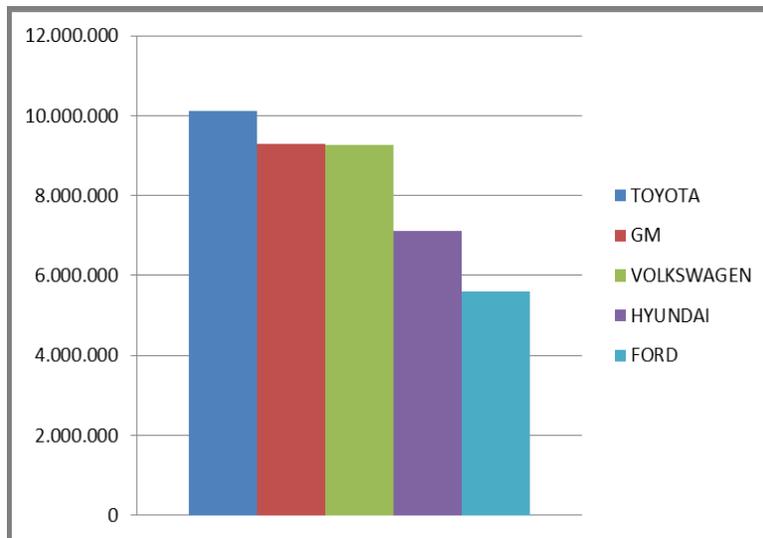
Gráfica 17. Cantidad vehículos producidos por país en 2012



Fuente: OICA (2012).

Corea del Sur es el quinto productor mundial de Vehículos de Motor y en el 2012 reportó un total de 4.561.766 unidades producidas y es el cuarto productor en automóviles 4.167.089 por encima de Estados Unidos, India y Brasil.

Gráfica 18. Cantidad vehículos producidos por marca en 2012



Fuente: OICA (2012).

Las principales marcas Sur Coreanas son Hyundai y Kia. La primera como la importante del país y la número 4 en el ranking de producción de vehículos a nivel mundial según la Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles.

2.4. Razones existentes para negociar el TLC con Corea del Sur

Colombia y Corea del Sur han mantenido una relación mutua desde 1962, los dos países estrecharon sus primeros lazos diplomáticos desde que Colombia decidió participar como único país Latinoamericano en la guerra de Corea aprovisionándolos de apoyo militar con armas y soldados. En las últimas décadas Corea ha sido uno de los países que en la búsqueda del bienestar de su población ha generado una dinámica económica y comercial abierta al mundo muy representativa.

Según Bermúdez y Álvarez (2010), a través de los años estos lazos se han ido fortaleciendo no sólo en los espacios políticos y diplomáticos, sino también en el aspecto comercial, la cual debe aprovecharse en la estrategia de buscar nuevos mercados. La economía coreana es abierta al intercambio de mercancías con otras naciones, lo que le ha facilitado acceder a un crecimiento económico importante. En la década de los ochenta, las exportaciones representaban el 26% del PIB y en el 2008 alcanzaron el 45%. La razón que soporta la estructura de la canasta exportadora colombiana es la contribución que hacen los productos primarios en el total exportado, situación que no es igual para Corea del Sur, donde son netamente importadores de productos tal como Aceite crudo de Petróleo, Carbón en Piedra, Café, Queroseno, Bananos y Plátanos, Ferróníquel.

Entre los años 2000-2007 se registraron tasas de crecimiento promedio anual cercanas a 4,8%, Pero entre los años 2008 y 2009 se registró una desaceleración, pero no se presentaron tasas negativas.

Relativamente las canastas exportadoras e importadoras de los dos países tienen un alto grado de Complementariedad, donde Corea del Sur es exportador de bienes de media y alta tecnología mientras que Colombia está más concentrada en producción y exportación de bienes primarios basados en recursos naturales donde Corea del Sur es importador de estos bienes y de manufacturas basadas en recursos naturales y Colombia demandante de bienes de media y alta tecnología.

El 10 de marzo de 2009, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, y el Ministerio de Economía del Conocimiento Coreano, suscribieron un Memorando de Entendimiento en Cooperación Industrial y Comercial, el cual buscaba promover y fortalecer la inversión, al igual que la cooperación entre industrias y promoción de transferencia de conocimiento y tecnología. Para lograr el cumplimiento de estos objetivos, se dio origen a un comité que está conformado por representantes del sector público y privado que anualmente se reúnen para monitorear el avance de los compromisos adquiridos en las diferentes rondas. Según Ronderos y Niño (2011), durante la suscripción y firma del memorando Corea manifestó el interés en crear un TLC con Colombia.

El 18 de noviembre del mismo año, el hoy ex Ministro de Comercio, Luis Guillermo Plata durante el Encuentro de Inversión Colombia-2009, anuncio el inicio de las negociaciones con Corea, siendo este el primer país Asiático con el que Colombia aspira a establecer un tratado de libre comercio.

Tanto el Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo, y otras entidades como Fedesarrollo, han identificado fortalezas en el intercambio con el país Asiático, las cuales representan oportunidades valiosas para Colombia, y que se traducirían en crecimiento y expansión del mercado colombiano.

De acuerdo con Reina et al. (2009), Corea del Sur es una importante puerta de acceso a la región Asia-Pacífico, la cual comprende el 48% de la población mundial, 22% del PIB mundial y genera aproximadamente el 61% de las reservas internacionales del mundo.

Otro aspecto importante, según destacan Reina et al. (2009), en la relación con Corea como socio comercial es aquel de la inversión. Corea del Sur, es un exportador representativo de capitales, registrando un crecimiento acelerado desde el 2002, alcanzando en 2007 US\$15.276 millones de dólares.

Además de la potencialidad de Corea como inversionista en Colombia, es importante para el gobierno nacional la transferencia de conocimiento y tecnología, así como de know-how, resultado de la inversión, como motor dinamizador del mercado colombiano, promoviendo encadenamientos productivos internacionales, que podrían elevar el grado de competitividad de los bienes y servicios colombianos el contexto internacional.

Por otro lado, a través de estudios realizados por entidades nacionales e internacionales se han identificado sectores complementarios entre ambos países, que indican la existencia de potencialidades y oportunidades para los productos colombianos en el mercado coreano.

Siguiendo con Reina et al. (2009), el Gobierno Nacional ha establecido como objetivo principal la inclusión de Colombia en el mercado internacional, en aspectos comerciales, ambientales, políticos, migratorios, energéticos, laborales entre otros, con el fin de establecer una política internacional integral, la cual implica diferentes necesidades como el desarrollo de estrategias de inserción activa en los mercados de la región Asia-Pacífico.

El desarrollo del mencionado Tratado Transcurrió así:

Ya en noviembre de 2009, Colombia y Corea acordaron iniciar negociaciones para un tratado de libre comercio (TLC).

La primera ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea, entre el 07 y el 09 de diciembre de 2009, incluyendo principalmente aspectos referidos al marco general del acuerdo, al ámbito y a la estructura de las negociaciones.

Segunda ronda de negociaciones, Del 01 al 06 de marzo de 2010, se lograron cerrar los temas de competencia, comercio electrónico, transparencia y servicios transfronterizos. El 7 de mayo de 2010, en Los Ángeles, Estados Unidos, se realizó una mini ronda de negociaciones entre ambos países.

La tercera ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea, del 14 al 18 de junio de 2010. En la misma se cerraron las negociaciones sobre obstáculos técnicos al comercio, telecomunicaciones y solución de controversias. Entre el 06 y 10 de setiembre de 2010 se realizó la segunda mini ronda de negociaciones en Washington DC, Estados Unidos.

La cuarta reunión de negociaciones de libre comercio se realizó en Cali, Colombia entre el 04 y 08 de octubre de 2010. Entre el 07 y 09 de febrero de 2011, se realizó en Los Ángeles, Estados Unidos, la tercera mini ronda de negociaciones.

La quinta ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea entre el 10 y 14 de octubre de 2011. La quinta mini ronda de negociaciones se realizó en Chicago, Estados Unidos, entre el 27 y 29 de marzo de 2012.

La sexta ronda de negociaciones se realizó en Cartagena de Indias, Colombia, entre el 23 y 27 de abril de 2012.

La séptima ronda se realizó en Seúl del 11 al 13 de junio de 2012. El 25 de junio de 2012, Colombia y Corea anuncian oficialmente la conclusión de las negociaciones para un TLC.

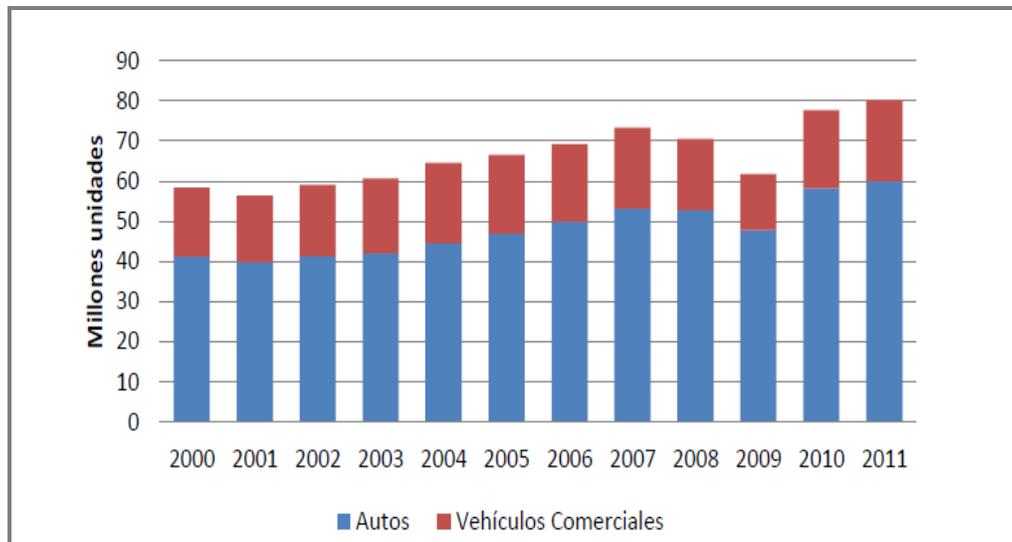
Finalmente, el 21 de febrero de 2013, Colombia suscribe el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Corea.

2.5. Estadísticas generales vehículos y autopartes

2.5.1. Importaciones totales de vehículos en el mundo

Después de enfrentar la crisis mundial en el 2007 la Industria Automotriz ha mostrado una recuperación importante a nivel de las importaciones, según un estudio de mercado del sector automotriz en Colombia estos fueron los resultados encontrados respecto a la producción mundial de automóviles:

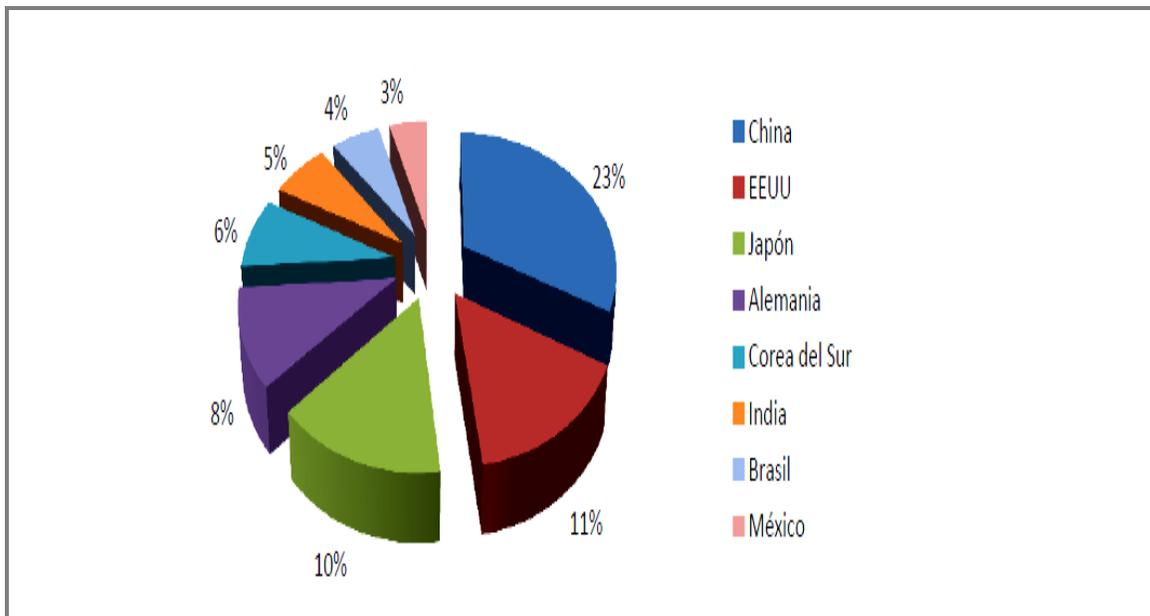
Gráfica 19. Producción mundial de vehículos



Fuente: OICA (2012).

En la gráfica 19 se puede ver que en el año 2000 el número de millones de unidades producidas en vehículos comerciales mundialmente paso de ser 58,3 a 80 millones de unidades en el 2011 que equivale a un 37%, superando el decrecimiento que presentó en el I semestre del año 2009 para el sector debido a la crisis financiera mundial, en donde las tasas se incrementaron en un 25,6% en el 2010 y un 3,2% para el 2011.

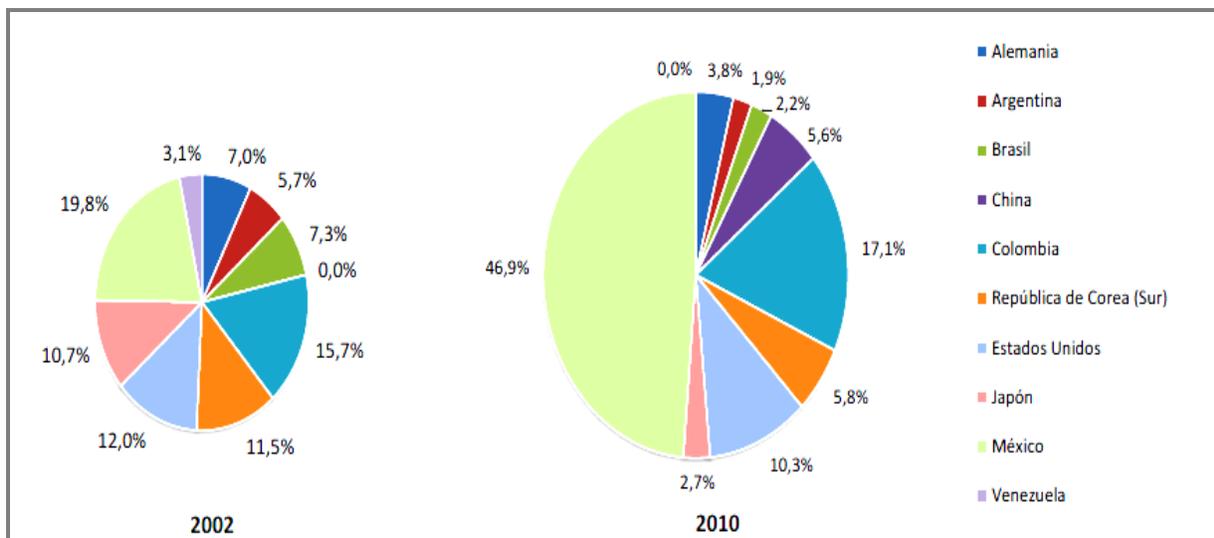
Gráfica 20. Principales productores de vehículos 2011



Fuente: OICA (2012).

En la gráfica 20 se visualiza que el mayor productor de vehículos en el 2011 mundialmente fue China con un 23% de participación sobre el total, seguido de Estados Unidos un 11% y Japón con un 10%, luego Alemania con un 8% y con un 6% Corea del Sur ocupando el 5º lugar a nivel mundial en producción de vehículos.

Gráfica 21. Origen importaciones vehículos comerciales en Colombia 2002-2010



Fuente: Bejarano (2012).

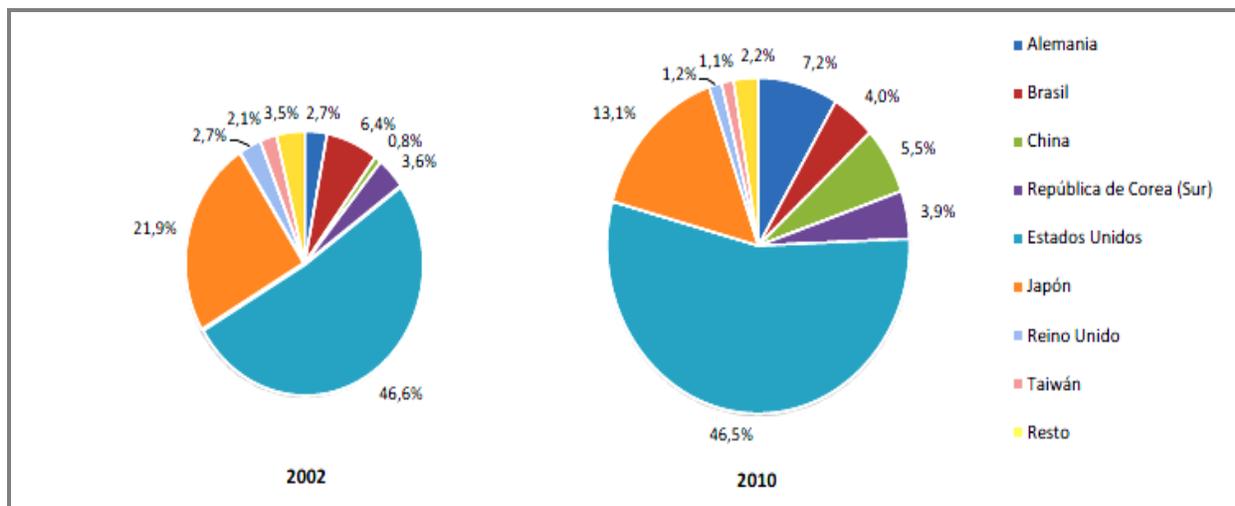
De acuerdo con Bejarano (2012), el origen de las importaciones de vehículos comerciales en el 2010 se da principalmente en México con el 46,9% siendo el primer proveedor y ganando participación respecto a Japón que disminuyó en un 8% sus exportaciones en estos últimos 10 años, Estados Unidos se ha mantenido en el segundo puesto con un 10,3% y aunque Corea del Sur también conservar su posición también perdió participación pasando de 11,5% en el 2002 al 5,8% en el 2010.

Según la ANDI (2012), es considerable el crecimiento de las importaciones de vehículos entre los últimos 12 años en Colombia en donde los principales proveedores son: México ocupando el primer lugar con un 17,6% de participación, luego Corea del Sur con 14,3% quién ha ido incrementando sus exportaciones a Colombia, posteriormente China con 7,31% y finalmente Ecuador e India con un 4,13% y 4,04% respectivamente.

2.5.2. Importación de autopartes en Colombia

Según Bejarano (2012), en un estudio sobre el sector automotriz, para la categoría autopartista a nivel mundial se encontró que los que reportaron mayor participación sobre las importaciones de autopartes en el 2010, son los motores, la lubricación, dirección, frenos y suspensión y equipos eléctricos e instalaciones.

Gráfica 22. Principales países de origen de importaciones de motor

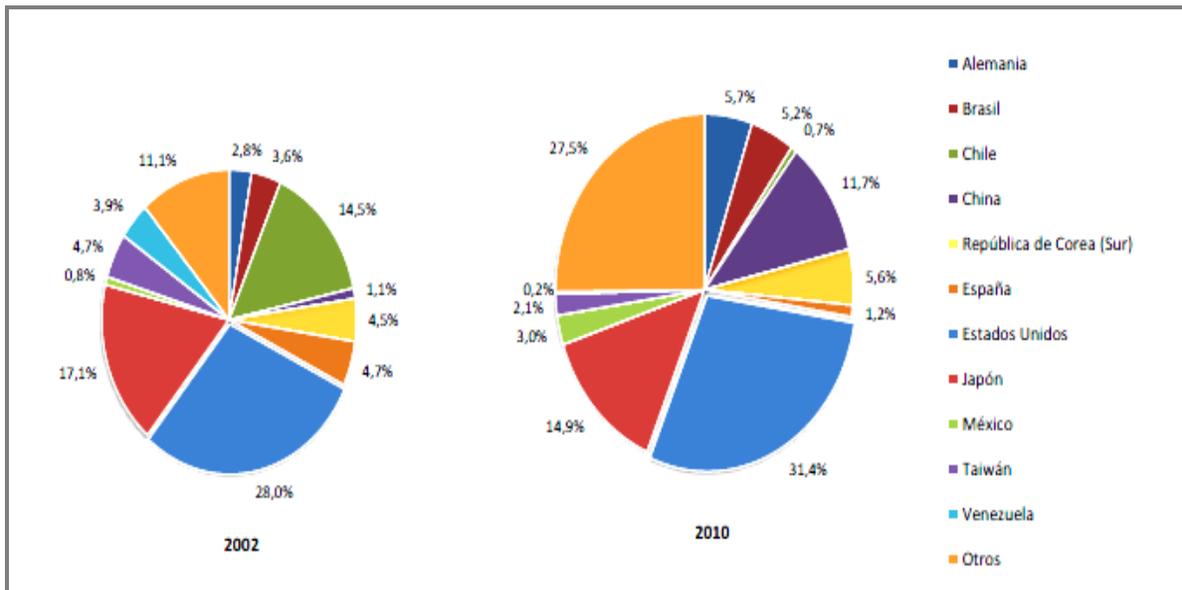


Fuente: Bejarano (2012).

Siguiendo a Bejarano (2012), la mayor demanda de importaciones de autopartes de *motores* del mundo a Colombia es liderada hasta el 2010 por Estados Unidos según el gráfico, con un 46,5%, aunque no tuvo mucho crecimiento se mantiene liderando el mercado, Japón sigue en segundo lugar con un 13,1% aunque perdió 8,8 puntos en su participación, mientras que China ganó 5 veces más mercado en el 2010 con el 5,5% respecto al 2002 al igual que Alemania y

Brasil que también muestran crecimiento, Brasil y Taiwán también perdieron contribución, mientras Corea del Sur del 2002 al 2010 ha tendido un crecimiento poco significativo pasando del 3,6% al 3,9%.

Gráfica 23. Principales países de origen de las importaciones de dirección, frenos y suspensión



Fuente: Bejarano (2012).

Estados Unidos lidera la importación de dirección, frenos y suspensión con un 35,4 en el 2010 Europa duplicó las importaciones de estos productos pasando del 11,1% al 27,5% siendo el segundo y restándole participación a Japón quien ha ido perdiendo notoriamente mercado en Colombia en cuanto autopartes, Corea del Sur continúa creciendo ganando 1 punto con un porcentaje del 5,6 a 2010 en este mercado.

En el 2011 el mercado de las de autopartes originarias de Corea del Sur hacia Colombia representó un total en millones de USD 26.393, y en 2012 de 29.874 con un 13% de participación en este sector.

2.5.3. Marcas coreanas de vehículos en Colombia

Más del 44% de los automotores es de origen coreano. Según la ANDI (2012), Chevrolet, el líder del mercado, tiene participación del 40% y aproximadamente el 68% de su abastecimiento proviene de la República de Corea (Spark, Aveo, Optra, Captiva). Renault tiene cerca del 17% y algunas de sus marcas como el Koleos provienen de Corea y Hyundai que representa cerca del 13% del mercado. Otras marcas que también son de origen Coreano y tienen participación son: Samsung, Kia, Ssan Yong, Daewoo, Musso.

Es evidente que las empresas de ensamble de vehículos en Colombia han perdido participación en los últimos años debido al auge en las importaciones de vehículos importados a menor costo, ganando participación en el mercado marcas Coreanas como : Hyundai y Kia principalmente seguida de otras: Ssangyong, Daewoo (Empresa adquirida por General Motors y que desapareció del mercado).

Tabla 3. Mercado automotor en Colombia por Compañía

Mercado automotor en Colombia por compañía						
Compañía	2010	2011	2010 % Participación	2011 % Participación	Variación Ventas 2010 - 2011	Cambio en la participación 2010 - 2011
Chevrolet	85.171	105.823	33,5%	32,6%	24,2%	-0,9
Renault	38.026	46.841	15,0%	14,4%	23,2%	-0,5
Hyundai	24.910	29.622	9,8%	9,1%	18,9%	-0,7
Kia	19.632	26.736	7,7%	8,2%	36,2%	0,5

Fuente: Proexport (2012).

La anterior tabla muestra cómo las marcas importadas Hyundai y Kia han tendido al incremento en el año 2010 el número de unidades importadas fueron 24.910 para la marca Hyundai y 19.632 para Kia aunque las compañías Chevrolet, Renault se conservan como pioneros en vehículos ensamblados han perdido participación en los últimos 2 años respecto a los vehículos importados.

2.6. Cronograma de desgravación Colombia capítulo 87

Las categorías de desgravación son las etapas anuales establecidas para la eliminación de aranceles y son contadas a partir de la fecha en que el Acuerdo entre en vigor. Las categorías de desgravación aplicadas a los productos del capítulo 87 son las siguientes (ver Anexo 2-A; Eliminación de derechos de aduana):

Tabla 4. Categorías de desgravación

CATEGORÍA DE DESGRAVACIÓN	ETAPAS	LIBRES DE ARANCEL
0	0	En la fecha en que este Acuerdo entre en vigor
3	Tres etapas anuales	A partir del 1 de enero del año 3, contados a partir de la fecha en que el acuerdo entre en vigor
5	Cinco etapas anuales	A partir del 1 de enero del año 5, contados a partir de la fecha en que el Acuerdo entre en vigor
7	Siete etapas anuales	A partir del 1 de enero del año 7, contados a partir de la fecha en que el acuerdo entre en vigor
10	Diez etapas anuales	A partir del 1 de enero del año 10, contados a partir de la fecha en que el acuerdo entre en vigor
12	Doce etapas anuales	A partir del 1 de enero del año 12, contados a partir de la fecha en que el acuerdo entre en vigor

Fuente: MinCIT (2012).

En la tabla anterior se visualiza el cronograma de desgravación de Colombia frente al TLC con Corea, indicando categorías y etapas (número de años), en el que la mayoría de partidas

arancelarias de vehículos están categorizadas en “10”*, lo que sugiere un tiempo prudencial para que se tengan vehículos originarios a 0% Arancel en Colombia.

* En 10 significa el número de años que se tomará para la reducción total de los aranceles una vez entrado en vigencia el acuerdo comercial.

3. Hallazgos

3.1. Futuro del sector automotriz colombiano frente al TLC

El sector automotriz en Colombia ha mostrado crecimiento y competitividad en los últimos años, logrando superar factores externos como fue la crisis financiera global del 2008; y teniendo un ranking histórico de ventas en el año 2011 de 325.000 unidades.

Actualmente, las principales ensambladoras del país General Motors - Colombia, Sofasa, Mazda e Hino Motors siguen liderando las ventas del mercado aunque han estado perdiendo participación respecto a los automotores importados provenientes de México y Corea principalmente. En septiembre 2013 la marca Chevrolet aunque continua en la misma posición de líder tuvo una caída del -11,7% respecto al mismo mes del año anterior mientras que la marca coreana Kia ascendió al 2,9% ocupando el tercer lugar en el ranking de las marcas más vendidas siendo el competidor más fuerte de la industria nacional; además el sector automotriz tuvo una caída del -6,6% con 211.656 unidades en lo que va del año en curso. Este panorama indica que a futuro las ensambladoras tendrán que dejar de producir e importar los automotores ya que con los TLCS firmados con Estados Unidos y Corea implica que en 10 años los automotores ingresarán al país con cero arancel, a un menor precio y con una gran variedad de vehículos.

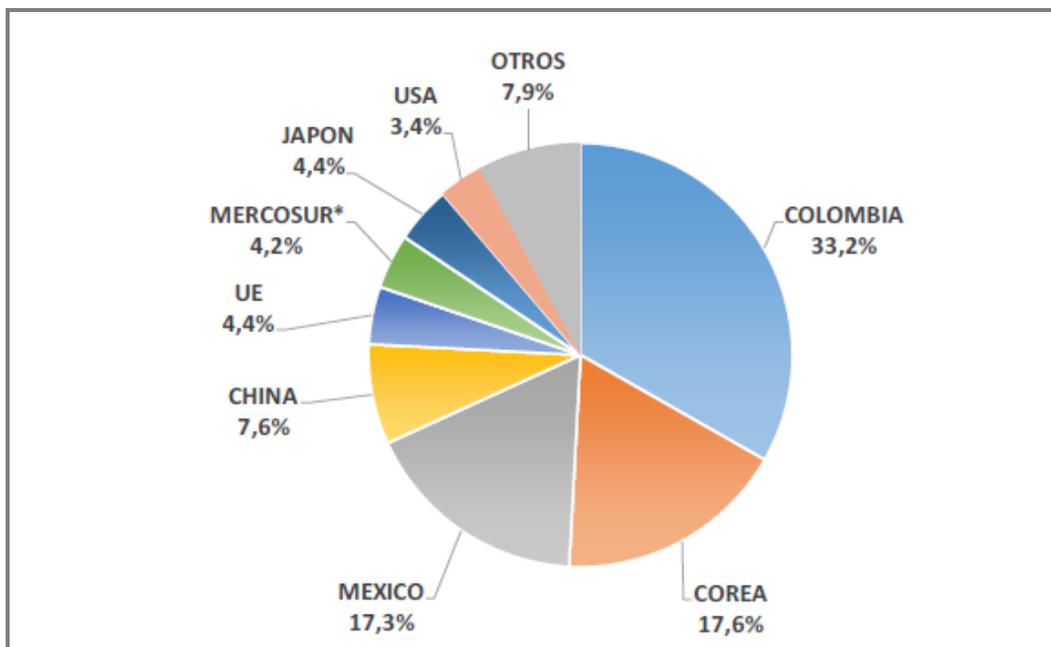
Imagen 3. Top 5 Orígenes de vehículos

			VAR	
1.	COLOMBIA		33.2%	-6,6%
2.	COREA		17.6%	2,6%
3.	MEXICO		17.3%	-1,3%
4.	CHINA		7.6%	1,0%
5.	UE		4.4%	0,8%

Fuente: Andemos (2013).

La imagen 3 muestra el posicionamiento por países de origen de vehículos importados hacia Colombia donde el gran competidor es Corea ocupando el primer puesto y ganándole participación a México con una variación porcentual de 17,6 siendo la marca Kia líder de estas importaciones a septiembre con un 2,6% esta situación indica claramente la realidad a futuro del sector de las empresas ensambladoras quienes desde ya están viendo cómo cada vez las marcas coreanas van tomando más poder adquisitivo aun sin tener los beneficios que el Tratado de Libre Comercio empezará a darles a partir del 1 enero del año 3 (ver tabla 4).

Gráfica 24. Cifras del sector automotriz clasificadas por origen



Fuente: Andemos (2013).

La gráfica anterior indica cómo Corea está liderando las importaciones de autos hacia Colombia desplazando a países como Estados Unidos y México que también tienen acuerdo de libre Comercio, lo que muestra que a partir de las fechas de desgravación para los automóviles del acuerdo de Libre Comercio firmado entre Colombia y Corea del Sur éste puede llegar a ser el líder en importaciones de automotores a Colombia desplazando inclusive a las empresas nacionales ensambladoras o inclusive con la posibilidad de montar sus propias plantas de ensamble en el País debido a la mano de obra calificada.

Por otro lado, respecto a la industria autopartista en agosto del 2013 comparado con el año anterior, en la encuesta de la industria manufacturera (DANE) cayó en un -21% debido a que la mayoría de las importaciones son realizadas por las empresas del sector automotriz Nacional

3.2. Ventajas para el sector automotriz y autopartes frente al TLC

Es claro que los Tratados de libre comercio con Estados Unidos y Corea incrementarán la competencia del sector automotor en Colombia, donde el principal beneficiario sería el consumidor final desde que se establezca una política de precios responsable en pro del comprador nacional.

Colombia ha acelerado su apertura comercial con la firma de acuerdos comerciales con varios países desarrollados, incluido Estados Unidos, Corea del Sur, Turquía, etc.

Estados Unidos es el principal socio comercial de Colombia y es un exportador neto de automotores, del cual el país importa USD 477 millones FOB anuales entre vehículos y autopartes y exporta en automotores USD 10 millones FOB anuales. Igualmente, Corea es un productor representativo de automóviles, del cual Colombia importa USD 419 millones FOB y exporta USD 0,1 millones FOB.

Si bien los períodos de desgravación en los tratados son amplios tanto para los vehículos como sus autopartes, con el ingreso de más competidores, en el mediano plazo se puede esperar una reducción en el precio de los vehículos nuevos y usados, implicando también una

disminución en el costo del transporte de carga y un incremento en la variedad de automóviles disponibles para los consumidores locales. Las perspectivas del sector son optimistas, si se registra un crecimiento de los ingresos medios de la población que en conjunto con una baja tasa de interés en penetración vehicular, da espacio para continuar el ciclo expansivo del mercado automotriz.

Las expectativas del sector de autopartes dependerán del grado de aprovechamiento del tratado de libre comercio, de manera que el Comercio Exterior soporte la expansión del negocio interno. Resaltando también el avance de las empresas de este sector en las certificaciones en normas de gestión y fabricación de producto, ambas de carácter internacional. Estas garantías de calidad les permitirán ingresar más fácil al mercado global y explotar, entre otros, los convenios con la Confederación de la Industria Latina de Autopartes, mediante intercambios comerciales de autopartes con Venezuela, Ecuador, Argentina y Brasil.

Este proceso de expansión e intercambio comercial, según el BBVA (2011), generará un incremento en la actividad en cuanto al financiamiento bancario, la demanda de crédito seguirá siendo creciente en la medida que se mantengan bajas las tasas de interés y el nivel de empleo formal en ascenso.

En la actualidad, el sector de autopartes temporalmente vería como beneficio que las mismas no ingresarían al país desgravadas hasta dentro de 10 años, pero solo sería una garantía temporal soportado también en que el gobierno mantenga la política de no permitir el ingreso de vehículos

y piezas usadas beneficiándose en materia de precios y mejoraría las exportaciones a otros países.

Se resalta que Colombia actualmente exporta Partes para vehículos a países como Estados Unidos, Países Europeos, Japón, Perú y Brasil y con el tratado de Libre comercio con Corea del sur este puede ayudar a expandir el negocio a esta zona previo acuerdo con las ensambladoras del país Asiático para abastecimiento de partes, al igual que complementar su búsqueda de nuevos mercados con zonas no exploradas.

Expertos y personalidades del sector no logran identificar ventajas para la industria nacional ante una potencia mundial en la producción del sector automotriz cuando es el gobierno coreano subsidia a los productores cobrando solo la mitad de impuestos, beneficiando la industria con los servicios públicos y cero parafiscales. Beneficios que nunca se verán en la industria Colombiana que promueva y ayude a la competitividad del sector.

El único aliciente, pero que tiene una caducidad, es que se presentará una liberación arancelaria lineal a 10 años frente a Corea, que conlleva a un ajuste del sector a la mayor competencia, el cual traduce a que el arancel de 35% se reducirá gradualmente en 10 secciones anuales de 3,5% cada año, desde la vigencia del Acuerdo, según señala Vargas (2012).

El sector Automotriz debe aprovechar los Tratados de Libre comercio negociado con México, Chile, Mercosur, y en el marco de la Comunidad Andina el Convenio Automotor exclusivamente con Ecuador. Con respecto a los países del Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala y

Honduras), aunque se tienen excluidos de preferencia arancelaria para un número representativo de vehículos, las autopartes si están negociadas en su totalidad, oportunidad que permite identificar al sector como desarrollarse a nivel comercial frente otros mercados que replacen las ventas que dejaron de efectuarse por la firma del tratado de libre comercio con Corea.

Al ser periódica la desgravación, le permitirá al sector productivo nacional buscar nuevos mercados que demanden vehículos de origen colombiano, que replacen las unidades dejadas de vender por la firma del tratado de Libre comercio firmado con Corea del Sur. Estos esfuerzos deben orientarse a países que no tengan aun un acuerdo o tratado comercial vigente con países productores de vehículos tal como Corea del Sur ubicado geográficamente en la región continental.

El sector productor de Autopartes, se considera, puede negociar la venta de sus productos con las compañías productoras de vehículos en Corea del Sur, a través del gobierno colombiano le solicite a Corea del Sur como parte de la compensación, el consumo de las autopartes producidas en Colombia, soportado con transferencia de conocimiento y tecnología que los haga más competitivos en calidad, precio y duración. Este sector también debe comercializar sus productos en países de Centroamérica, Caribe y Sur América donde los regímenes aduaneros permiten la importación de vehículos usados de Estados Unidos y Canadá.

La Banca Financiera puede ofrecer Líneas de crédito diferentes representadas en tasas y facilidades de acceso para la adquisición de vehículos según sea su origen, Importado o nacional.

Esta sería una forma de estimular la demanda de vehículos nacionales con “créditos blandos” y de manera controlada las tasas ofrecidas.

3.3. Desventajas para el sector automotriz frente al TLC

El TLC con Corea del Sur es perjudicial para la Industria Automotriz porque atenta contra el sector productivo Colombiano en especial las fábricas de ensamble de vehículos y la fabricación de partes; Pues solo presenta grandes beneficios y ventajas para el sector importador y comercializador de vehículos sin valor agregado en Colombia, lo que podría perjudicar seriamente las ventas de vehículos ensamblados y por consiguiente se traduciría en despidos de ensambladoras y sus proveedores de partes, sin contar los empleos indirectos que este sector genera.

Colombia no está en Capacidad de competir con los subsidios que Corea Del sur le aporta a su industria, con la infraestructura o desarrollo tecnológico de los coreanos y mucho menos con la mano de obra barata que China le aporta geográficamente.

Es claro que el TLC con Corea del Sur pueda traer beneficios a otros sectores económicos, en especial la minería. Pero la pregunta que se realizan algunas asociaciones gremiales sería ¿es necesario realizar un TLC para Vender productos mineros y petróleo, cuando la demanda mundial de estos productos es tan alta?

De acuerdo con Guillermo Rodríguez (W Radio, 2012), otro sector que según el Gobierno Colombiano estaría beneficiado es el sector agrícola, aunque muchos voceros de este sector ven con pesimismo el Tratado, según Proindustria se perderían 150.000 Empleos, teniendo en cuenta que este sector aporta empleos con gran nivel de remuneración y competencias en desarrollo tecnológico.

Muchos defensores del tratado argumentan y convencen con ideas a los consumidores de los beneficios de tener vehículos importados más baratos en el mercado, pero no advierten lo contraproducente que esta situación se puede tornar. ¿Es realmente beneficioso para la economía de Colombia que se consuman cada vez más productos extranjeros y se pierda el sector productivo nacional? ¿Se debe seguir dependiendo y son sostenibles las commodities, minería y combustibles fósiles?

La historia ha demostrado que las actividades que generan gran desarrollo a la economía de una nación son la fabricación y transformación de productos con valor agregado nacional, que los países que se dedican a importar bienes terminados y no desarrollan su capacidad productiva entran en un declive económico, político y finalmente social. Uno de los puntos en contra que tiene Colombia a la hora de competir son los altos costos de transporte. Hay que aclarar que este problema no se va a solucionar con la entrada de vehículos más baratos porque es generado principalmente por la pobre y mal planeada infraestructura vial que tiene Colombia, altos costos de combustibles y el no desarrollo de modalidades de transporte como el ferrocarril y el transporte fluvial principalmente.

Según el cronograma de desgravación de partidas arancelarias para Colombia, hay que notar que la mayoría están categorizadas en nivel 10, lo cual implicaría que para el año 2024 aproximadamente dependiendo de la fecha de entrada en vigor del presente tratado, estarían ingresando vehículos a Colombia con 0% arancel. La pregunta que se realizan muchas empresas productoras del sector automotriz hoy en día es, ¿si con uno de los Aranceles más altos (35% en la mayoría de las partidas) se importa más del 60% de los vehículos que se consumen en Colombia, qué se puede esperar cuando el arancel esté en 0%? Definitivamente el panorama es oscuro para este sector industrial y más cuando Colombia en los últimos años ha desarrollado tratados con los principales productores mundiales de la industria automotriz entre ellos Estados Unidos y Corea del Sur. Es cierto que Colombia debe buscar más en este tipo de tratados convenios de inversión extranjera directa, como lo pueden ser la llegada de plantas de producción Sur Coreanas para este caso, aportes al desarrollo y la investigación, convenios de cooperación para las universidades y no simplemente ofrecer un potencial mercado para los productos extranjeros terminados.

Un punto que tal vez no se contempló o no se ha contemplado en este tratado y para los que ven con buenos ojos a Corea del Sur como posible mercado de los productos colombianos son las llamadas barreras no arancelarias que han llegado a tornarse incluso más proteccionistas que los mismos impuestos y aranceles. Hoy en día son cada vez más los tipos de certificaciones de producto y de gestión que se les exige a las empresas para ingresar a la mayoría de mercados de países desarrollados y el gran costo que las empresas deben asumir para implementar todos los procesos necesarios para adquirirlas y mantenerlas.

3.4. Evolución hacia el TLC

¿Cómo afectaría al sector Automotriz y la producción de sus partes en el mercado Colombiano la firma del TLC entre Colombia- Corea del Sur? La producción de la Industria Nacional automotriz se vería afectada de manera representativa, esta baja, representada en unidades de venta en el territorio nacional, ya que será notable la oferta de vehículos coreanos que ingresan al país con un arancel mejorado gradualmente como resultado del Tratado firmado con Corea del Sur. La producción y venta de vehículos nacionales se vería reducida, el sector de autopartes que abastece directamente la producción nacional se vería también afectada ya que las unidades producidas bajarían considerablemente. Se viene un desaceleramiento en ambos sectores, lo que los llevaría a desarrollar nuevas estrategias de mercado y ventas las cuales se han sido mencionadas en las oportunidades del presente trabajo.

Lo que actualmente se evidencia con el desarrollo de la economía en el intercambio de bienes y servicios fundamentados en los tratados de libre comercio existentes, se visualiza que el país está abasteciéndose de productos que realmente necesita y que en Colombia la producción nacional no alcanza a abastecer la demanda interna, a su vez hay una alternativa por precio o calidad sin atentar contra la industria nacional de manera representativa. Este Tratado de libre comercio con Corea del Sur tiene particularidades muy representativas que de manera abrupta afectarían en el transcurrir del tiempo la industria nacional según la negociación adelantada en el sector Automotriz y el sector de Hogar específicamente la “Línea Blanca”. El consumo de vehículos de origen nacional se verán reducidos debido a la introducción de vehículos de alta tecnología y precio atractivo de marca Coreana sin restricción alguna al igual que

electrodomésticos de marcas muy representativas y duraderos que en cuestión de costos y calidad serían competitivos cautivando al consumidor Colombiano a desplazar su interés por la demanda de productos de este origen.

No todo será negativo en el transcurrir de este Tratado de Libre Comercio; se puede acceder a demandar a través de vías gubernamentales transferencia e intercambio de conocimiento y tecnologías para fortalecer la industria doméstica, buscando mejorar la calidad y tecnología de diferentes sectores productivos nacionales, se debe virar a fortalecer los productos finales, aprovecharlos en las ventas a mercados internacionales y para el consumo doméstico, ya que hay confianza en el consumidor por la tecnología Asiática como lo son la Coreana y Japonesa.

Los TLC seguirán surgiendo y cada vez la competencia será mayor es por eso que las ensambladoras nacionales también tienen la alternativa de formar alianzas estratégicas e innovar para mejorar sus productos realizando proyectos apoyados por el gobierno como Colciencias, lanzando al mercado vehículos amigables con el medio ambiente , además también hay un tratado de libre comercio ya ratificado con la Unión Europea que puede favorecer al sector automotriz y de ahí aplacar un poco el impacto del tratado ya firmado con Corea del Sur para que este sea lo menos perjudicial para el sector , por otro lado hay muchos tratados pendientes, entre ellos están negociados con Turquía, Israel Japón Costa Rica y Panamá, y otros que se tienen en la mira son: Australia, China y Nueva Zelanda. Esto indica claramente que en el país se seguirán buscando más acuerdos comerciales con los demás países alrededor del mundo para poder competir y tener acceso a productos, servicios en tecnologías, transferencia de Know -How y maquinaria para así ser competitivos y aumentar las exportaciones así como lo han hecho en

países como: Perú, México, Chile que tienen muchos más tratados aprobados los cuales han aprovechado para el fortalecimiento de sus economías; es así como se ve que los TLC van a ir aumentando cada vez más y en los países las empresas tendrán que irse preparando para mejorar sus procesos productivos y buscar nichos de mercados en otros lugares en donde el producto pueda ser llamativo para entrar a competir, y puede hacer que el país sea más atractivo para mejorar la Inversión Extranjera Directa.

Conclusiones

Actualmente, la industria automotriz colombiana está pasando por un momento difícil en las ventas mostrando caídas significativas sin empezar a aplicar los desgravámenes arancelarios en los diferentes TLCs aprobados indicando la necesidad de que las ensambladoras empiecen a disponer las diferentes tácticas de competitividad, innovaciones tecnológicas o incluso hacer alianzas estratégicas con las otras compañías del sector y así poder apostar con las diferentes compañías que están tomando posicionamiento dentro del sector en el país.

Aunque las ensambladoras colombianas como: General Motors Colombia, Sofasa y Mazda siguen siendo líderes en el mercado en los últimos dos años se muestra una gran preocupación en el sector automotriz debido que aun teniendo este liderazgo compañías importadoras como Kia y Hyundai están ganando más posicionamiento siendo la competencia directa, es por eso que las empresas colombianas deben de tomar medidas urgentes en sus negocios ya que con el tratado de libre comercio con Corea podrían verse afectadas a futuro y estar obligadas a importar y dejar de producir ya que sería más económico.

El tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea tiene ciertas ventajas en el sector automotriz para ambos países ya que desde el escenario de Corea y con los desgravámenes arancelarios en unos años empresas como Kia y Hyundai serán los grandes competidores de las ensambladoras Colombianas sin embargo para Colombia es importante aprovechar las importaciones de las diferentes autopartes que en su mayoría son importadas por las

ensambladoras y así disminuir el costo de los vehículos y aprovechar la mano de obra calificada con la cuenta para no perder participación y seguir siendo líderes.

Para muchos sectores industriales el Gobierno Colombiano no está midiendo el nivel de intercambio que el Tratado con Corea del Sur le pueda traer a la economía Colombiana, pues solo se está enfocando en los beneficios para determinados sectores y ciertos actores y no está contemplando de manera precisa los daños o perjuicios para otros sectores. Para muchos voceros de agremiaciones Industriales Colombianas el TLC con Corea del Sur tiene más puntos en contra que a favor de la Economía y desarrollo de la industria nacional.

Recomendaciones

Las empresas colombianas del sector automotriz deben aprovechar los 10 años de plazo que tienen antes de que el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Corea empiece a aplicarse para modificar sus procesos de producción, y buscar ser más competitivos utilizando tecnologías renovables, fabricando automotores ecológicos o realizando mejoramientos en los actuales que sean económicos y amigables con el medio ambiente, de igual manera realizar diferentes alianzas estratégicas ya sea con países de la APEC o con las diferentes compañías ubicadas en Latinoamérica

Es la oportunidad de salir nuevamente a buscar mercados para los vehículos nacionales, bien sea en países de la región que tienen o no un acuerdo o tratado de libre comercio firmado con un país representativo en la producción automotriz.

El sector de Autopartes debe redefinir su mercado de participación en la región con el fin de no verse afectado en caso que el mercado nacional sufra una desaceleración en ventas, que les permita mantenerse a nivel de ventas con la exploración de nuevos mercados.

Se debe solicitar a través del gobierno colombiano que el país Asiático demande un contingente de autopartes de origen nacional, que a través de transferencia tecnológica y de materiales se esté a la altura en cuanto a calidad y precio que compense el transporte a las

ensambladoras en Asia y que se aproveche esta calidad para abastecer la industria automotriz en países desarrollados.

El país como ente regulador debe restringir el acceso de vehículos de gama media al país, que solo permita el acceso de automotores de gama alta con bajos aranceles o de características no comunes como vehículos de trabajo pesado que no son ensamblados en Colombia, así circularían un parque automotor renovado y que la producción nacional se mantenga con sus niveles de producción y ventas.

El Gobierno Colombiano debe enfatizar más en puntos donde se promueva la inversión extranjera directa y el intercambio de tecnologías que fomente el desarrollo económico de las empresas nacionales. Además, el Estado debe proteger la Industria Nacional preparándola y ayudando en su formación competitiva para que esta se encuentre a la altura cuando se firmen tratados con otros países y las empresas Colombianas estén en capacidad de afrontar los retos que este tipo de acuerdos trae consigo y no simplemente acuda al Gobierno exigiendo Barreras Arancelarias o subsidios.

Bibliografía

Álvarez, M. A. (2012). *En marcha desarrollo del sector automotriz Colombia*. Recuperado en octubre de 2013 de

http://campus.univalle.edu.co/2012/octubre/edicion123/de_impacto1.php

Andemos. (2013). *Sector Automotriz. Reporte Sector Automotriz Septiembre 2013*. Recuperado en octubre de 2013 de <http://www.andemos.org/img/615141317.pdf>

ANDI. (2012). *Industria de vehículos. Caracterización del sector automotor*. Bogotá:

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia.

ANDI. (2013). *Cámara automotriz. Información general*. Recuperado en octubre de 2013 de

<http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=76&Tipo=2>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2013). *Carta Mensual INTAL 199*. Recuperado en julio de

2013 de <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37703951>

BBVA. (2011). *Situación automotriz*. Recuperado en septiembre de 2013 de

http://serviciodeestudios.bbva.com/KETD/fbin/mult/1112_SitAutomotriz_Colombia_Dic

[11_tcm346-282392.pdf?ts=2122013](http://serviciodeestudios.bbva.com/KETD/fbin/mult/1112_SitAutomotriz_Colombia_Dic)

Bejarano, J. (2012). *Estudios de mercado. Estudio del sector automotor en Colombia*. Bogotá: Grupo de Estudios Económicos – Superintendencia de Industria y Comercio.

Bermúdez Q., M. A.; y Álvarez R., M. C. (2010). *Corea del Sur: dinámica comercial y relaciones bilaterales con Colombia*. Bogotá: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Castro P., L. F. (2013). *Industria Automotriz. Adelante a Pesar de la Crisis Mundial*.

Recuperado en octubre de 2013 de

http://www.metalactual.com/revista/13/mercados_autopartes.pdf

DANE, (2013). *Encuesta anual de comercio 2011. Resultados definitivos*. Recuperado en

septiembre de 2013 de

http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/eac/bolet_eac_2011def.pdf

El Espectador. (2001). *Llegó el primer automovil a Colombia*. Revista N° 53 del 22 de julio.

El Tiempo. (2012). *Análisis de las cifras récord en ventas de carros nuevos durante 2011*.

Recuperado en septiembre de 2013 de

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-10987662>

Fundación Viztaz. (2013). *Los primeros automóviles por las calles empedradas*. Recuperado en

septiembre de 2013 de <http://www.viztaz.com.co/usvm/paginas/autos.html>

Indexmundi. (2013). *Cuadros de Datos Históricos Anuales*. Recuperado en septiembre de 2013 de <http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=co&v=65&l=es>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo –MinCIT–. (2012). *Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y la República de Corea. Anexo 2-A Cronograma de Desgravación de Colombia*. recuperado en septiembre de 2013 de <http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones.php?id=5869>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2011). *ABC del acuerdo comercial con Corea del Sur*. Recuperado en octubre de 2013 de <http://www.analdex.org/images/abc.pdf>

Miranda C., A. J. (2010). *Historia de la Industria Automotriz Colombiana*. Recuperado en agosto de 2013 de <http://historycarscolombia.blogspot.com/>

Motor. (2013). *Así fue el desempeño de los fabricantes en Colombia el año pasado*. Recuperado en septiembre de 2013 de http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12549210.html

Nigrinis V., R. (2013). *Más 40 años de ventas de vehículos en Colombia 1969-2011*. Recuperado en septiembre de 2013 de http://www.carrosyclassicos.com/historia/513/mas_40_anos_de_ventas_de_vehículos_en_colombia_1969-2011#.Uqi1nPslIRM

OICA. (2012). *2012 Production Statistics*. Recuperado en septiembre de 2013 de <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics/>

Padilla O., A. M.; y Rivera G., J. A. (2012). *Breve diagnóstico financiero del sector automotriz de Colombia 2007-2011*. Recuperado en septiembre de 2013 de http://www.icesi.edu.co/simposio_niif/images/Ponencias2012/Breve%20Diagn%C3%B3stico%20financiero%20del%20sector%20automotriz%20de%20Colombia%20VF.pdf

Patiño, V. M. (1993). *Historia de la cultura material en la América equinoccial*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo.

Proexport. (2012). *Industria automotriz en Colombia*. Recuperado en septiembre de 2013 de http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/Perfil%20Automotriz_%20Septiembre%202012%20Final%20%282%29.pdf

Quiroga P., J. P.; Munar G., L. C.; Peña M., M. F. (2012). *Análisis estratégico del sector automotriz en Colombia*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Ramírez, J. M. (2012). *Colombia no está preparado para un TLC, según industriales*. Recuperado en septiembre de 2013 de <http://www.portafolio.co/economia/colombia-negocia-tlc-corea-del-sur>

Reina, M.; Salamanca, C.; y Forero, D. (2009). *Análisis de factibilidad de un Tratado de Libre Comercio entre Colombia y la República de Corea*. Bogotá: Fedesarrollo.

Restrepo M., O. J. (2011). *Especiales El Carro Colombiano*. Recuperado en septiembre de 2013 de <http://www.elcarrocolombiano.com/>

Restrepo M., O. J. (2012). *Así fue el lanzamiento del Renault Dauphine en Colombia*. Recuperado en septiembre de 2013 de http://www.elcarrocolombiano.com/historiadelmes/201207/201207_DAUPHINE.html

Riveros, J. (2013). *El primer carro que hubo en Colombia rodó en Medellín, la ciudad más innovadora del mundo*. Recuperado en agosto de 2013 de <http://www.wradio.com.co/noticias/sociedad/el-primer-carro-que-hubo-en-colombia-rodo-en-medellin-la-ciudad-mas-innovadora-del-mundo/20130103/nota/1851391.aspx>

Ronderos, C.; y Niño, M. A. (2011). *Consideraciones para la negociación sectores cárnicos y lácteos TLC Colombia – Korea*. Bogotá: Universidad Sergio Arboleda.

Rueda, C. I. (1995). *Llegan más carros coreanos*. Recuperado en octubre de 2013 de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-293456>

Santos M., E. (2004). *Colombia y el mundo 1901-1902*. Revista Credencial Historia, edición 173.

Recuperado en agosto de 2013 de

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2004/mundo1901.htm>

Superintendencia de Industria y Comercio. (2013). *Firma de TLC con Corea, hecho histórico para profundizar relación con Asia*. Recuperado en julio de 2013 de

http://www.sice.oas.org/TPD/Col_kor/Negotiations/Signature_s.pdf

Trujillo T., D. C. (2009). *Plan de mercadeo estratégico para la empresa importadora Carbor*.

Santiago de Cali: Universidad Autónoma de Occidente.

Vargas, D. (2012). *El mercado Colombiano de las autopartes*. Recuperado en septiembre de 2013 de [http://www.revistadelogistica.com/el-mercado-colombiano-de-las-](http://www.revistadelogistica.com/el-mercado-colombiano-de-las-autopartes.asp#.Ulbb2HlBsok.gmail)

[autopartes.asp#.Ulbb2HlBsok.gmail](http://www.revistadelogistica.com/el-mercado-colombiano-de-las-autopartes.asp#.Ulbb2HlBsok.gmail)

Wradio. (2012). *Guillermo Rodríguez, de Proindustria, se refiere a la negociación del TLC con Corea del Sur*. Recuperado en octubre de 2013 de

[http://www.wradio.com.co/escucha/archivo_de_audio/guillermo-rodriguez-de-](http://www.wradio.com.co/escucha/archivo_de_audio/guillermo-rodriguez-de-proindustria-se-refiere-a-la-negociacion-del-tlc-con-corea-del-sur/20120429/oir/1679009.aspx)

[proindustria-se-refiere-a-la-negociacion-del-tlc-con-corea-del-](http://www.wradio.com.co/escucha/archivo_de_audio/guillermo-rodriguez-de-proindustria-se-refiere-a-la-negociacion-del-tlc-con-corea-del-sur/20120429/oir/1679009.aspx)

[sur/20120429/oir/1679009.aspx](http://www.wradio.com.co/escucha/archivo_de_audio/guillermo-rodriguez-de-proindustria-se-refiere-a-la-negociacion-del-tlc-con-corea-del-sur/20120429/oir/1679009.aspx)

Anexos

Anexo A. Trato nacional y restricciones a la importancia y a la exportación

1. En el caso de Colombia, los Artículos 2.2 y 2.8 no se aplicarán a:

(d) Los controles sobre la importación de vehículos automotores, incluidos los vehículos usados y los vehículos nuevos importados después de más de dos años de la fecha de su fabricación, sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 6 del Decreto 3803 de octubre de 2006.

2. La necesidad de mantener las medidas contempladas en los literales (c) y (d) del párrafo 1 se revisará diez años después de la entrada en vigencia de este acuerdo.”

Este anexo excluye del **trato Nacional** a la importación de los “vehículos automotores, incluidos los vehículos usados y los vehículos nuevos importados después de más de dos años de la fecha de su fabricación”, Es decir, que si Colombia otorga beneficios para este tipo de mercancía a otros países por debajo de los que tiene con el Corea del Sur, no estará obligado a otorgar los mismos beneficios a las mercancías originarias del país Asiático.

La no aplicación del artículo 2.8 **restricciones a la importación y a la exportación**, en el cual ninguna parte podrá mantener algún tipo de restricción o prohibición para la importación, exportación o venta para exportación en el territorio de la parte, Colombia o Corea del Sur podrían Prohibir el ingreso de las mercancías originarias de la otra parte citadas en el Anexo 2.2,

Punto (d), a sus respectivos territorios nacionales. Este punto resultaría muy importante en el momento en que la importación o exportación de este tipo mercancías atente contra la industria automotriz Colombiana.

Anexo B. Cronograma de desgravación Colombia capítulo 87

SAC 2007	Descripción	Arancel Base	NMF (A partir de Agosto 13 de 2012)	Categoría de Desgravación	Sistema Andino de Franjas de Precios	Salvaguardia	Nota
8701100000	- Motocultores	5	5	0			
8701200000	- Tractores de carretera para semirremolques	1 5	15	1 0			
8701300000	- Tractores de orugas	5	5	0			
8701900000	- Los demás	0	0	0			
8702101000	- - Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor	3 5	35	1 0			
8702109000	- - Los demás	1 5	15	1 0			
8702901000	- - Trolebuses	1 5	15	0			
8702909100	- - - Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor	3 5	35	1 0			
8702909920	- - - - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	1 0	5	7			c
8702909990	- - - - Los demás	1 5	15	1 0			

Anexo C. COL-123

SAC 2007	Descripción	Arancel Base	NMF (A partir de Agosto 13 de 2012)	Categoría de Desgravación	Sistema Andino de Franjas de Precios	Salvaguardia	Nota
8703100000	- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares	20	15	5			a
8703210000	- - De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³	35	35	10			
8703221000	- - - Camperos (4 x 4)	35	35	10			
8703229000	- - - Los demás	35	35	10			
8703231000	- - - Camperos (4 x 4)	35	35	10			
8703239000	- - - Los demás	35	35	10			
8703241000	- - - Camperos (4 x 4)	35	35	10			
8703249000	- - - Los demás	35	35	10			
8703311000	- - - Camperos (4 x 4)	35	35	10			
8703319000	- - - Los demás	35	35	10			
8703321000	- - - Camperos (4 x 4)	35	35	9			
8703329000	- - - Los demás	35	35	10			
8703331000	- - - Camperos (4 x 4)	35	35	10			
8703339000	- - - Los demás	35	35	10			
8703900010	- - Con motor eléctrico	35	35	10			
8703900090	- - Los demás	35	35	10			
8704100010	- - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	15	5	0			
8704100090	- - Los demás	15	5	0			
8704211000	- - - Inferior o igual a 4,537 t	35	35	10			
8704219000	- - - Los demás	15	15	10			
8704221000	- - - Inferior o igual a 6,2 t	15	15	10			
8704222000	- - - Superior a 6,2 t, pero inferior o igual a 9,3 t	15	15	10			
8704229000	- - - Superior a 9,3 t	15	15	10			
8704230000	- - De peso total con carga máxima superior a 20 t	15	15	10			
8704311010	- - - - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	35	35	10			

8704311090	- - - Los demás	35	35	10			
8704319010	- - - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	10	5	7			c
8704319090	- - - Los demás	15	15	10			
8704321010	- - - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	10	5	7			c
8704321090	- - - Los demás	15	15	10			
8704322010	- - - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	10	5	7			c
8704322090	- - - Los demás	15	15	10			
8704329010	- - - Con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural	10	5	7			c
8704329090	- - - Los demás	15	15	10			
8704900010	- - De peso total con carga máxima inferior a 4,537 t (1.000 libras americanas)	35	35	10			
8704900090	- - Los demás	15	15	10			
8705100000	- Camiones grúa	15	15	10			
8705200000	- Camiones automóviles para sondeo o perforación	15	15	0			
8705300000	- Camiones de bomberos	15	15	10			
8705400000	- Camiones hormigonera	15	15	10			
8705901100	- - Coches barredera	5	5	0			
8705901900	- - Los demás	15	15	10			
8705902000	- - Coches radiológicos	15	5	0			
8705909000	- - Los demás	15	15	10			
8706001000	- De vehículos de la partida 87.03	35	35	12			
8706002130	- - De la subpartida 8704311010	35	35	10			
8706002190	- - Los demás	35	35	10			
8706002930	- - De la subpartida 8704319010	35	35	10			
8706002990	- - Los demás	35	35	10			
8706009140	- - De la subpartida 8704321010	15	15	10			
8706009190	- - Los demás	15	15	10			
8706009220	- - De las subpartidas 8704322010 y 8704329010	15	15	10			
8706009290	- - Los demás	15	15	10			
8706009910	- - De la subpartida 8702909920	15	15	10			
8706009990	- - Los demás	15	15	10			
8707100000	- De vehículos de la partida 87.03	15	5	5			c

8707901000	- - De vehículos de la partida 87.02	15	10	7			b
8707909000	- - Las demás	15	10	7			b
8708100000	- Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes	15	10	5			a
8708210000	- - Cinturones de seguridad	15	5	5			c
8708291000	- - - Techos (capotas)	15	5	5			c

Anexo D. COL-124

SAC 2007	Descripción	Arancel Base	NMF (A partir de Agosto 13 de 2012)	Categoría de Desgravación	Sistema Andino de Franjas de Precios	Salvaguardia	Nota
8708292000	--- Guardafangos, cubiertas de motor, flancos, puertas, y sus partes	15	10	5			a
8708293000	--- Rejillas delanteras (persianas, parrillas)	15	10	5			a
8708294000	--- Tableros de instrumentos (salpicaderos)	15	10	5			a
8708295000	--- Vidrios enmarcados; vidrios, incluso enmarcados, con resistencias calentadoras o dispositivos de conexión eléctrica	15	1	5			a
8708299000	--- Los demás	15	10	5			a
8708301000	-- Guarniciones de frenos montadas	15	10	5			a
8708302100	--- Tambores	15	10	5			a
8708302210	---- Sistemas	15	10	5			a
8708302290	---- Partes	5	5	5			
8708302310	---- Sistemas	15	10	5			a
8708302390	---- Partes	5	5	5			
8708302400	--- Servofrenos	5	5	5			
8708302500	--- Discos	15	10	5			a
8708302900	--- Las demás partes	15	10	5			a
8708401000	-- Cajas de cambio	5	5	0			
8708409000	-- Partes	5	5	0			
8708501100	--- Ejes con diferencial	15	10	5			a
8708501900	--- Partes	5	5	5			
8708502100	--- Ejes portadores	15	5	5			c
8708502900	--- Partes	15	10	5			a
8708701000	-- Ruedas y sus partes	15	10	5			a
8708702000	-- Embellecedores de ruedas (tapacubos, copas, vasos) y demás accesorios	15	10	5			a
8708801010	--- Rótulas	15	10	5			a
8708801090	--- Partes	5	5	5			
8708802010	--- Amortiguadores	15	10	5			a
8708802090	--- Partes	5	5	5			
8708809010	--- Barras estabilizadoras para	10	5	5			b

	suspensión de vehículos						
8708809090	- - - Los demás	10	5	5			b
8708910010	- - - Radiadores	15	10	0			
8708910090	- - - Partes	10	5	5			b
8708920000	- - Silenciadores y tubos (caños) de escape; sus partes	15	10	5			a
8708931000	- - - Embragues	15	10	5			a
8708939100	- - - - Platos (prensas) y discos	15	5	5			c
8708939900	- - - - Las demás	5	5	5			
8708940010	- - - Volantes, columnas y cajas de dirección	5	5	5			
8708940090	- - - Partes	10	5	5			b
8708950000	- - Bolsas inflables de seguridad con sistema de inflado (airbag); sus partes	10	5	5			b
8708991100	- - - - Bastidores de chasis	15	10	5			a
8708991900	- - - - Partes	5	5	5			
8708992100	- - - - Transmisiones cardánicas	15	5	5			c
8708992900	- - - - Partes	5	5	5			
8708993100	- - - - Sistemas mecánicos	15	10	5			a
8708993200	- - - - Sistemas hidráulicos	5	5	5			
8708993300	- - - - Terminales	15	10	5			a
8708993900	- - - - Las demás partes	5	5	5			
8708994000	- - - Trenes de rodamiento de oruga y sus partes	15	5	5			c
8708995000	- - - Tanques para carburante	15	10	5			a
8708999600	- - - - Cargador y sensor de bloqueo para cinturones de seguridad	5	5	0			
8708999900	- - - - Los demás	10	5	5			b
8709110000	- - Eléctricas	15	5	5			c
8709190000	- - Las demás	15	5	5			c
8709900000	- Partes	15	5	0			
8710000000	Tanques y demás vehículos automóviles blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes.	5	5	0			
8711100000	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³	20	15	10			b
	- Con motor de émbolo	35	30	10			a

8711200000	(pistón) alternativo de cilindrada superior a 50 cm3 pero inferior o igual a 250 cm3						
8711300000	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 250 cm3 pero inferior o igual a 500 cm3	35	30	10			a

Anexo E. COL 125

SAC 2007	Descripción	Arancel Base	NMF (A partir de Agosto 13 de 2012)	Categoría de Desgravación	Sistema Andino de Franjas de Precios	Salvaguardía	Nota
8711400000	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 500 cm3 pero inferior o igual a 800 cm3	35	30	10			a
8711500000	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 800 cm3	20	15	10			b
8711900010	- - Bicicletas con motor eléctrico	20	15	10			b
8711900090	- - Los demás	20	15	10			b
8712000000	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.	20	15	10			b
8713100000	- Sin mecanismo de propulsión	15	10	7			b
8713900000	- Los demás	15	10	7			b
8714110000	- - Sillines (asientos)	15	10	7			b
8714190000	- - Los demás	15	10	7			b
8714200000	- De sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos	10	5	0			
8714910000	- - Cuadros y horquillas, y sus partes	15	10	7			b
8714921000	- - - Llantas (aros)	10	5	5			b
8714929000	- - - Radios	10	5	5			b
8714930000	- - Bujes sin freno y piñones libres	15	10	7			b
8714940000	- - Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes	10	5	5			b
8714950000	- - Sillines (asientos)	10	5	5			b
8714960000	- - Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes	10	5	5			b
8714990000	- - Los demás	15	10	7			b

8715001000	- Coches, sillas y vehículos similares	20	15	10			b
8715009000	- Partes	15	10	7			b
8716100000	- Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana	20	15	10			b
8716200000	- Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola	20	15	10			b
8716310000	- - Cisternas	20	5	5			c
8716390010	- - - Semirremolques con unidad de refrigeración	20	5	5			c
8716390090	- - - Las demás	20	15	7			a
8716400000	- Los demás remolques y semirremolques	20	15	10			b
8716801000	- - Carretillas de mano	20	15	10			b
8716809000	- - Los demás	20	15	10			b
8716900000	- Partes	10	5	5			b

Anexo F. A-KOR-285

HSK 2010	Description	Base Rate	Staging Category	Safe guard
8609009000	Other	0	0	
8701100000	Pedestrian controlled tractors	8	0	
8701201000	New	8	0	
8701202000	Used	8	0	
8701300000	Track-laying tractors	0	0	
8701901010	New	8	0	
8701901020	Used	8	0	
8701909110	Of less than 50HP	0	0	
8701909190	Other	0	0	
8701909900	Other	8	0	
8702101010	New	10	0	
8702101020	Used	10	0	
8702102010	New	10	0	
8702102020	Used	10	0	
8702103010	New	10	0	
8702103020	Used	10	0	
8702901010	New	10	0	
8702901020	Used	10	0	
8702902010	New	10	0	
8702902020	Used	10	0	
8702903010	New	10	0	
8702903020	Used	10	0	
8703101000	For travelling on snow	8	0	
8703102000	Golf cars	8	0	
8703109000	Other	8	0	
8703217000	New	8	0	
8703218000	Used	8	0	
8703227000	New	8	0	
8703228000	Used	8	0	
8703231010	New	8	0	
8703231020	Used	8	0	
8703239010	New	8	0	
8703239020	Used	8	0	
8703241010	New	8	0	
8703241020	Used	8	0	
8703249010	New	8	0	
8703249020	Used	8	0	
8703317000	New	8	0	
8703318000	Used	8	0	
8703321010	New	8	0	
8703321020	Used	8	0	
8703329010	New	8	0	

Anexo G. Cronograma de desgravación Corea del Sur capítulo 87

HSK 2010	Description	Base Rate	Category	guard
8703329020	Used	8	0	
8703337000	New	8	0	
8703338000	Used	8	0	
8703907000	Electric vehicle	8	0	
8703909000	Other	8	0	
8704100000	Dumpers designed for off-highway use	0	0	
8704211010	New	10	0	
8704211020	Used	10	0	
8704219010	Freezer and refrigerator vehicles	10	0	
8704219020	Tank lorries	10	0	
8704219090	Other	10	0	
8704221011	New	10	0	
8704221012	Used	10	0	
8704221091	New	10	0	
8704221092	Used	10	0	
8704229010	Freezer and refrigerator vehicles	10	0	
8704229020	Tank lorries	10	0	
8704229090	Other	10	0	
8704231010	New	10	0	
8704231020	Used	10	0	
8704239010	Freezer and refrigerator vehicles	10	0	
8704239020	Tank lorries	10	0	
8704239090	Other	10	0	
8704311010	New	10	0	
8704311020	Used	10	0	
8704319010	Freezer and refrigerator vehicles	10	0	
8704319020	Tank lorries	10	0	
8704319090	Other	10	0	
8704321010	New	10	0	
8704321020	Used	10	0	
8704329010	Freezer and refrigerator vehicles	10	0	
8704329020	Tank lorries	10	0	
8704329090	Other	10	0	
8704901010	New	10	0	
8704901020	Used	10	0	
8704909010	Freezer and refrigerator vehicles	10	0	
8704909020	Tank lorries	10	0	
8704909090	Other	10	0	
8705101000	Of telescopic boom type	8	0	
8705102000	Of latticed boom type	8	0	
8705109000	Other	8	0	
8705200000	Mobile drilling derricks	8	0	

ANNEX 2 - A- KOR - 286

HSK 2010	Description	Base Rate	Staging Category	Safe guard
8705300000	Fire fighting vehicles	8	0	
8705400000	Concrete-mixer lorries	8	0	
8705901010	Agricultural spraying lorries	8	0	
8705901090	Other	8	0	
8705909010	Breakdown lorries	8	0	
8705909020	Road sweeper lorries	8	0	
8705909030	Mobile workshops	8	0	
8705909040	Mobile broadcast vans	8	0	
8705909050	Mobile clinics	8	0	
8705909060	Telegraphy, radiotelegraphy and radiotelephony transmitting and receiving vans and radar vehicles	8	0	
8705909070	Snow-ploughs and snow-blowers	8	0	
8705909090	Other	8	0	
8706001010	Of those specified in subheading 8701.20 or 8701.90.10	8	0	
8706001090	Other	8	0	
8706002000	For the motor vehicles falling within heading 87.02	8	0	
8706003000	For the motor vehicles falling within heading 87.03	8	0	
8706004000	For the motor vehicles falling within heading 87.04	8	0	
8706005000	For the motor vehicles falling within heading 87.05	8	0	
8707100000	For the vehicles of heading 87.03	8	0	
8707901010	Of those specified in subheading 8701.20 or 8701.90.10	8	0	
8707901090	Other	8	0	
8707902000	For the motor vehicles falling within heading 87.02	8	0	
8707903000	For the motor vehicles falling within heading 87.04	8	0	
8707904000	For the motor vehicles falling within heading 87.05	8	0	
8708100000	Bumpers and parts thereof	8	3	
8708210000	Safety seat belts	8	3	
8708290000	Other	8	3	
8708301000	Mounted brake linings	8	3	
8708302000	Brake booster	8	3	
8708303000	Electronic control brakes	8	3	
8708309000	Other	8	3	
8708400000	Gear boxes and parts thereof	8	3	
8708501000	Drive-axles with differential, whether or not provided with other transmission components and parts thereof	8	3	
8708502000	Non-driving axles and parts thereof	8	3	

ANNEX 2 - A- KOR - 287

HSK 2010	Description	Base Rate	Staging Category	Safe guard
8708700000	Road wheels and parts and accessories thereof	8	3	
8708800000	Suspension systems and parts thereof (including shock-absorbers)	8	3	
8708910000	Radiators and parts thereof	8	3	
8708920000	Silencers (mufflers) and exhaust pipes; parts thereof	8	3	
8708930000	Clutches and parts thereof	8	3	
8708940000	Steering wheels, steering columns and steering boxes; parts thereof	8	3	
8708951000	Air bags	8	3	
8708959000	Other	8	3	
8708991010	For the motor vehicles falling within heading 87.01	8	3	
8708991020	For the motor vehicles falling within heading 87.02	8	3	
8708991030	For the motor vehicles falling within heading 87.03	8	3	
8708991040	For the motor vehicles falling within heading 87.04	8	3	
8708991050	For the motor vehicles falling within heading 87.05	8	3	
8708999000	Other	8	3	
8709110000	Electrical	8	0	
8709190000	Other	8	0	
8709900000	Parts	8	3	
8710001000	Tanks	0	0	
8710002000	Other armoured fighting vehicles, motorised	0	0	
8710009000	Parts	0	0	
8711101000	Motor cycles	8	0	
8711102000	Mopeds	8	0	
8711103000	Side-cars	8	0	
8711109000	Other	8	0	
8711201000	Motor cycles	8	0	
8711202000	Side-cars	8	0	
8711209000	Other	8	0	
8711301000	Motor cycles	8	0	
8711302000	Side-cars	8	0	
8711309000	Other	8	0	
8711401000	Motor cycles	8	0	
8711402000	Side-cars	8	0	
8711409000	Other	8	0	
8711501000	Motor cycles	8	0	
8711502000	Side-cars	8	0	
8711509000	Other	8	0	
8711901000	Motor cycles	8	0	

ANNEX 2 - A - KOR - 288

HSK 2010	Description	Base Rate	Staging Category	Safe guard
8711902000	Side-cars	8	0	
8711909000	Other	8	0	
8712001000	Racing bicycles	8	0	
8712009010	For transportation of goods	8	0	
8712009020	Tricycles	8	0	
8712009090	Other	8	0	
8713100000	Not mechanically propelled	0	0	
8713900000	Other	0	0	
8714110000	Saddles	8	0	
8714190000	Other	8	0	
8714200000	Of carriages for disabled persons	0	0	
8714911000	Frames	8	0	
8714912000	Forks	8	0	
8714919000	Other parts	8	0	
8714921000	Wheel Rims	8	0	
8714922000	Spokes	8	0	
8714931000	Hubs, other than coaster braking hubs and hub brakes	8	0	
8714932000	Free-wheel sprocket-wheels	8	0	
8714941000	Coaster braking hubs and hub brakes	8	0	
8714942000	Other brakes	8	0	
8714949000	Parts thereof	8	0	
8714950000	Saddles	8	0	
8714961000	Pedals	8	0	
8714962000	Crankgear	8	0	
8714969000	Parts thereof	8	0	
8714990000	Other	8	0	
8715000000	Baby carriages and parts thereof	8	0	
8716100000	Trailers and semi-trailers of the caravan type, for housing or camping	8	0	
8716200000	Self-loading or self-unloading trailers and semi-trailers for agricultural purposes	8	0	
8716310000	Tanker trailers and tanker semi-trailers	8	0	
8716390000	Other	8	0	
8716400000	Other trailers and semi-trailers	8	0	
8716801000	Hand-carts	8	0	
8716802000	Carts drawn by ox or horse	8	0	
8716803000	Sledges	8	0	
8716809000	Other	8	0	
8716901000	Of trailers and semi-trailers	8	3	
8716909000	Other	8	3	
8801001010	Gliders	0	0	
8801001020	Hang gliders	0	0	

ANNEX 2 - A - KOR - 289

Interpretando la desgravación arancelaria como la cuenta regresiva que tendrían las empresas nacionales para prepararse si aún no lo han hecho, con el fin de afrontar este nuevo reto y competir en mejores condiciones con los vehículos y las autopartes importadas específicamente. Las partes de vehículos están categorizadas en su mayoría en “5” y algunas en “7” en especial las que tienen producción nacional, otras partes de vehículos que no se fabrican en Colombia están en categoría “0”.

En realidad son pocos los productos del capítulo 87 del arancel de aduanas que entrarían de inmediato con 0% arancel, uno de los puntos que se destacan, y que tal vez sería una ventaja para el Estado colombiano, es el ingreso de vehículos blindados y de combate.

Es importante recordar que el cronograma de desgravación de una partida arancelaria en particular puede congelarse en cualquier momento si el gobierno lo considerara necesario para proteger intereses nacionales.

Cuando se revisa el cronograma de desgravación de Corea del Sur, se puede contemplar que la mayoría de partidas están en categoría “0”. Esto hecho da idea de cuan poderoso y seguro es este país en esta industria que no ve necesario realizar reducciones escaladas en el arancel para proteger su industria. Colombia debería aprovechar esta ventaja e identificar que productos tendrían oportunidad en este mercado bien sea ampliando su oferta exportable o en el desarrollo de productos existentes con mayor valor agregado.