



TLC entre Colombia y Corea del Sur, análisis dialéctico del sector automotriz¹

*Colombia-South Korea FTA:
Dialectic analysis of the automotive sector*

*Le ALE entre la Colombie et la Corée du Sud: une analyse
dialectique du secteur automobile*

Alejandro Acevedo Tabares**
alejandroacevedotabares@gmail.com

**Estudiante de Maestría en Negocios internacionales, Institución Universitaria Esumer
Medellín–Colombia

Fecha de recepción: 27 de noviembre de 2014
Fecha de aceptación: 16 de diciembre de 2014

¹ Este texto presenta los resultados de la investigación desarrollada en el modulo Teoría de Integración Económica de la Maestría en Negocios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer, realizada en el año 2014.

Resumen

El TLC entre Colombia y Corea del sur representa una gran oportunidad para el sector automotriz del país, al ser la República de Corea el primer país asiático con el que se tendrá preferencias arancelarias, situación que significa la puerta de entrada de Colombia hacia la conquista del mercado de Asia-Pacífico; sin embargo, las condiciones de desigualdad en materia competitiva sitúan a Colombia en una posición desfavorable en el tratado que puede afectar considerablemente la industria automotriz; por lo tanto es imperativo invertir en infraestructura, investigación, desarrollo e innovación (I+D+I), educación y subsidiar el sector, para incrementar el consumo interno y obtener una oferta exportable con mayor valor agregado.

Palabras clave: TLC; competitividad; I+D+I; integración bilateral.

Abstract

Colombia – South Korea FTA represents a great opportunity for Colombian's automotive sector as South Korea is the first Asian country with which Colombia will establish a tariff preferences system. It will open Asian-Pacific markets to Colombia. Nevertheless, competitiveness inequity conditions place Colombia within a disadvantage position for the treaty which might significantly affect its automotive sector. Therefore, it is critical to foster infrastructure, RDI, and education, as well as to allocate resources for this sector in order to increase domestic consumption and obtain a greater value-added exporting offer.

Key words: FTA; competitiveness; RDI; bilateral integration

Résumé

L'ALE entre la Colombie et la Corée du Sud représente une grande opportunité pour le secteur automobile de notre pays. Ceci est grâce à que la République de Corée du Sud serait le premier pays asiatique avec lequel, la Colombie aurait des préférences tarifaires. Cette situation représente une passerelle à la conquête de marché de l'Asie-Pacifique pour la Colombie. Néanmoins, les conditions d'inégalité en termes concurrentiels placent la Colombie dans une position défavorable dans le traité qui peut grandement influencer sur l'industrie automobile ; il est donc impératif, d'investir dans les infrastructures, la recherche, le développement et l'innovation (R + D + I), l'éducation et de subventionner le secteur à fin d'accroître la consommation interne et l'offre de exportation pour obtenir une plus grande valeur ajoutée.

Mots-clés: ALE, compétitivité, R + D + I, intégration bilatérale.

Para citar este artículo / To cite this article / Pour citer cet article:

Acevedo, A. (2014). TLC entre Colombia y Corea del Sur, análisis dialéctico del sector automotriz. *Escenarios: empresa y territorio*, 3, pp.

Introducción

Desde 1990 cuando se dio la apertura económica del país bajo el gobierno del presidente Cesar Gaviria y con la entrada en vigencia de la Ley 7 de 1991 (Ley marco del comercio internacional), Colombia comenzó a experimentar en las siguientes dos décadas el fenómeno de la internacionalización y la globalización de la economía, consolidando con esto un sistema de interdependencias en materia de integración económica regional y multilateral, situación que permitió crear mayores niveles de conexión no solo con países de la región como el mercado de la CAN, el Mercosur, la ALADI y el NAFTA, sino también con bloques multilaterales como la Unión Europea. Este relacionamiento significó que, gracias a este fenómeno, el presente del país enfrente grandes retos y oportunidades en materia de estabilidad política interna e inversión en diferentes frentes estratégicos para la competitividad, razones por las que es urgente consolidar una política de gobierno que busque el desarrollo acelerado de la infraestructura y la competitividad para aprovechar estos acuerdos comerciales y contribuir al mejoramiento de la economía del país.

Colombia y Corea del Sur tienen desde hace 50 años unas fluidas y estables relaciones bilaterales, debido a que Colombia fue el único país hispano que envió tropas a la Guerra de Corea. Las conexiones existentes son de tipo económico, comercial turístico y diplomático. Por esta razón se ha afianzado el éxito de las negociaciones del tratado de libre comercio entre estas dos naciones.

Con la firma de un TLC entre Colombia y Corea del Sur, el gobierno colombiano busca incrementar los destinos de las exportaciones, aumentar la inversión extranjera y abrir un mayor acceso a materias primas y tecnologías, al igual que disminuir las barreras para la exportación de bienes y servicios. Uno de los sectores que más impacto tendrá con la entrada en vigencia del TLC es el automotriz, el cual ha sido uno de los más dinámicos a nivel internacional, registrando un comportamiento de recuperación y crecimiento importante después de la crisis financiera mundial del 2008. En Colombia, el desempeño durante el año 2011 fue un hecho histórico, alcanzando una producción record desde la última década que superó los 80 millones de unidades; para los años 2012 y 2013 a pesar de no ser los mejores años sí fueron el segundo y tercer lugar respectivamente en mayores ventas de los últimos 10 años (Procolombia & Aktiva, 2014).

A continuación se identificarán las ventajas (tesis) y desventajas (antítesis) del tratado para el sector automotriz colombiano, buscando encontrar posibles alternativas y conclusiones (síntesis) para el máximo aprovechamiento de este tratado de libre comercio.

1. Metodología

El presente artículo se realizará a través del uso de la metodología dialéctica que tuvo su origen en la antigua Grecia y luego se retomó en la modernidad por Hegel y Marx, la cual consiste en trabajar un tema visto desde tres perspectivas: tesis (planteamiento, primera idea), antítesis (oposición, segunda idea) y síntesis (resultado o combinación de la tesis y la antítesis, tercera idea) (Gadamer, 2000).

Para el planteamiento de la tesis se realizará una descripción de las ventajas del sector automotriz en Colombia y Corea del Sur, así como las oportunidades que obtiene Colombia con la firma del TLC; en la antítesis se abordarán los grandes retos que tiene Colombia en materia de competitividad en el sector frente a las ventajas competitivas que tiene Corea del Sur y, finalmente, se propondrán posibles resultados y conclusiones sobre las diferentes acciones que se deben implementar en el país para aprovechar el tratado.

2. Planteamiento de la tesis

2.1 Estructura del sector automotriz en Colombia

El sector automotor en Colombia contiene una gran variedad de interconexiones con otros sectores de la economía. En el ensamblaje de un automóvil intervienen 162 productos aproximadamente, según clasificación CIIU.¹ Esta industria en Colombia comprende la actividad de ensamblaje (vehículos ligeros, camiones, buses y motocicletas, que consiste en la unión de productos intermedios como, puertas, chasis, accesorios y pintura) y la fabricación de partes y piezas utilizadas para el ensamble que muchas veces requiere de proveedores de insumos de metalmecánica, electrónica, petroquímicos y textiles.

De acuerdo a lo anterior este sector de la economía es clave para el progreso y el desarrollo del país, en tanto que actúa en dos escenarios muy importantes, uno en las altas importaciones que se manejan y que luego se distribuyen por empresarios colombianos y, por otro lado, el sector permite el crecimiento de otros tipos de negocios como son el mercado de combustibles, llantas, autopartes, aseguradoras, escuelas de conducción, peajes, parqueaderos, entre otros ejemplos que se pueden mencionar (Proexport, 2012).

2.1.1 Desempeño del sector en Colombia

El sector automotriz en Colombia, según últimas cifras de la EAM² del DANE³ representa un 4% del total del PIB industrial del país, y se ubica como el cuarto productor de vehículos de Latinoamérica. Emplea el 2,6% de la mano de obra del sector industrial colombiano, según el informe de la industria automotriz de Colombia que realiza Procolombia. Las ensambladoras en Colombia representan el 40,5% de la fabricación de autos mientras que el 59,5% está representado en importaciones de vehículos de países como Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y USA; las principales ensambladoras son: Compañía Colombiana Automotriz (marcas Ford, Mazda y Mitsubishi), General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Suzuki, Volvo y Chevrolet), Sofasa (marca Renault), Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino-grupo Toyota), Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen), Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan), Navitrans (marca Agrale), PracoDidacol (camiones), Daimler (marcas Mercedes-Benz y Thomas Built Buses) de las cuales las cuatro primeras empresas mencionadas representan el 99% de la producción (ANDI, 2012).

De igual forma, las ventas en Colombia del sector han tenido un incremento sostenido durante los últimos años, gracias a los diferentes acuerdos que ha firmado el país y que han permitido el ingreso de productos con preferencias arancelarias que lo hacen más barato para los consumidores colombianos.

Gráfico 1. Aporte del sector automotriz al PIB

¹ La Clasificación Internacional Industrial Uniforme es aquella clasificación sistemática de todas las actividades económicas cuya principal finalidad es establecer una codificación armonizada a nivel mundial.

² Encuesta Anual Manufacturera: su objetivo es obtener información básica del sector industrial, que permita el conocimiento de su estructura, características y evolución.

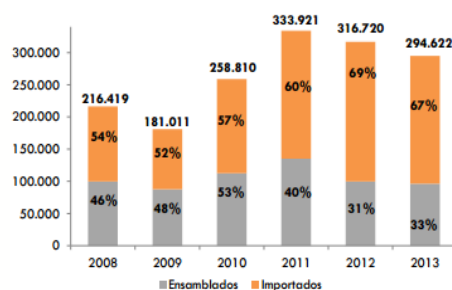
³ Departamento Administrativo Nacional de Estadística: tiene como propósito la producción y difusión de investigaciones y estadísticas en aspectos industriales, económicos, agropecuarios, poblacionales y de calidad de vida en Colombia.



Fuente: ANDI, 2014

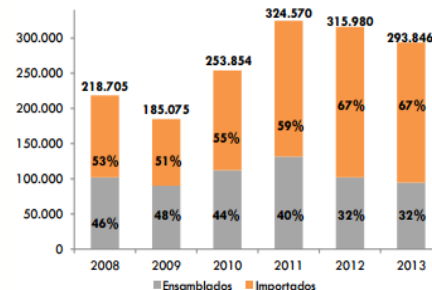
Gráfico 2. Ventas del sector automotriz en Colombia

Gráfica 4. Ventas a mayor de vehículos en Colombia. Participación y ventas totales en unidades



Fuente: ANDI

Gráfica 5. Ventas a detail de vehículos en Colombia. Participación y ventas totales en unidades.



Fuente: ANDI

Fuente: ANDI, 2014

2.1.2 Descripción del sector en Corea del Sur

Actualmente Corea del Sur es reconocida como una de las economías más fuertes del mundo, con un crecimiento que se consolidó durante las últimas cuatro décadas, el cual estuvo impulsado definitivamente por migrar de un paradigma de política proteccionista que tenía el país, a un paradigma de apertura total al comercio mundial. Como resultado se puede evidenciar el cambio de sus ingresos per cápita, el cual estaba comparado años atrás con el de países del tercer mundo y que para el 2014 según el Banco Mundial (2014) se ubicó en una cifra de 25.977 USD. Cifra que lo posicionó en los primeros lugares de los países con mejor índice per cápita del mundo, además para el 2012 Corea del Sur registró un Producto Interno Bruto de \$1.151 trillones de dólares, consolidándolo como un país industrializado de alta tecnología,

además de estar entre los 20 países con las economías más estables del mundo en este momento (Factbook, 2013).

El comercio regional es el principal objetivo del país, en especial con países como China, Japón y Singapur, pero también es muy importante su relación con Estados Unidos. En cuanto al sector automotriz se puede observar en el Gráfico 3 que los vehículos automóviles conforman el 7,4% y las partes de vehículos conforman el 3,9% del total de la oferta exportable; es decir que la industria automotriz aporta al menos un 11,3% a la oferta exportable en Corea del Sur. Se puede decir que el país es reconocido por contar con multinacionales en el sector automotriz que se destacan por su calidad como: Hyundai Motor Company (Hyundai y Kia), Renault Samsung Motors, SsangYong y Tata Daewoo (El Universal, 2011).

Gráfico 3. Principales productos de exportaciones de Corea del Sur

Descripción	USD Millones de FOB			Participación % 2011
	2009	2010	2011	
Aceites de petróleo o de mineral bituminoso, excepto los aceites crudos	22.145	30.163	50.371	9,1
Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte	22.399	31.782	40.910	7,4
Circuitos electrónicos integrados	24.384	37.904	39.665	7,1
Transatlánticos, barcos para excursiones (de cruceros), transbordadores, cargueros	37.223	37.208	37.970	6,8
Dispositivos de cristal líquido	23.390	30.077	27.656	5,0
Teléfonos, incluidos los teléfonos móviles (celulares)	29.531	25.882	25.802	4,6
Partes y accesorios de vehículos automóviles	10.926	17.822	21.583	3,90
Barcos fano, barcos bomba, dragas, pontones grúa y demás barcos para navegación	5.208	9.408	16.044	2,90
Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los de las partidas	5.704	8.267	8.444	1,50
Hidrocarburos cíclicos	4.258	5.490	7.987	1,40
Productos laminados planos de hierro o acero sin alear, de anchura superior o igual a 600mm	3.349	4.768	7.315	1,30
Ácidos policarboxílicos, sus anhídridos, peróxíácidos	3.661	4.459	5.822	1,00
Productos laminados planos de hierro o acero sin alear, de anchura superior o igual a 600mm	3.389	4.923	5.548	1,00
Diodos, transistores y diapositivas semiconductores similares	2.259	5.108	5.359	1,00
partes y accesorios (excepto estuches, fundas y similares)	5.075	8.037	5.090	0,90
Subtotal	202.901	261.298	305.566	
Participación %	55,8	56,00	55,00	
Total	363.531	466.381	55.209	100

Fuente: MinCit, 2014

Durante décadas, la industria automotriz sostuvo la economía coreana y aún ahora es de los sectores con más influencia en la economía. Por esta razón, el país enfocó varios de sus recursos para hacer de Corea del Sur el quinto país con el volumen de producción de

automóviles más grande del mundo y la sexta en términos de volumen de exportación. Corea del Sur produjo el 6% de los automóviles producidos en el mundo en el año 2009.

En los años 90, las exportaciones coreanas aumentaban rápidamente y particularmente se exportaba con fuerza a los Estados Unidos y a países emergentes como Brasil, China y Rusia. En esta época también se aprecia el esfuerzo por mejorar y seguir invirtiendo en investigación y desarrollo del sector, tanto en la industria como en las universidades. El progreso de la industria también fue guiado por las buenas relaciones entre competidores nacionales de la misma industria automotriz trabajando en *Clúster*, compartiendo información de avances tecnológicos y usando las universidades como centros de investigación para mejoramiento de la industria y de esta forma ser competitivos frente a las marcas internacionales. Corea del Sur entendió a la perfección que para mantenerse en la industria, seguir creciendo y ser más competitivo es necesario innovar constantemente y, de esta forma, seguir desarrollándose (Universidad de Colima, 2011).

2.1.3 Ventajas para el sector automotriz colombiano frente al TLC

La firma del TLC entre Colombia y Corea del Sur beneficiará al país en los siguientes aspectos:

- El tratado tiene como ventaja principal estrechar y consolidar definitivamente las relaciones comerciales que permitan mejorar el bienestar de ambos países.
- Permitirá para Colombia un acercamiento al mercado de Asia-Pacífico para participar no solo en la APEC, sino también en acuerdos bilaterales con más países asiáticos para facilitar el intercambio de bienes y servicios.
- Se establecerán vínculos en las cadenas de producción y suministros entre los dos países, situación que permitirá mayor inversión extranjera y flujo de bienes intermedios como autopartes para que empresas como Hyundai Company puedan abrir sedes de ensamblaje en Colombia y así crear más empleo. La posición geográfica colombiana la convierte en una puerta geoestratégica para ingresar al mercado latinoamericano, razón por la que el país se volvería un punto estratégico para el ensamblaje de vehículos coreanos, de tal modo que ayudaría a reducir los costos de los vehículos hasta en un 30% (Flores et al., 2011), beneficio que se vería reflejado finalmente en los consumidores colombianos porque tendrían más accesibilidad a los automóviles, y para las ensambladoras porque aumentarían sus ingresos y entrarían a competir con precios bajos aumentando su presencia en todo el mercado.
- Corea del sur tiene un gran interés por seguir fortaleciendo su industria local, razón por la que ha optado por una estrategia de apoyo estatal, beneficio fiscal y capacitación para apoyar el desarrollo y crecimiento de la inversión de sus empresas en otros países del exterior, condición que hace que sea uno de los más grandes productores del mundo; es por esto que integrarse con Corea del Sur sería una gran oportunidad para el país debido a los flujos de información que se pueden generar con la apertura de ensambladoras y empresas coreanas, información que ayudará al desarrollo del sector. Empresas del sector automotriz también han salido de su zona de confort y han iniciado inversiones para mejorar su competitividad como ha sido el caso de ensambladoras como General Motors Colmotores, quienes han realizado inversiones de USD 200 millones en su planta para incluir tecnología para estampado y grafado, y también está el caso de Sofasa, quien realizó adecuaciones para fabricar el modelo Duster de exportación (Portafolio, 2013).

- Brindar al consumidor colombiano mayor oferta de productos y mejores precios en el sector automotriz. Como se mencionó anteriormente el gran beneficiado de este tratado será el consumidor colombiano, debido a que la firma de este tratado representará la oportunidad de obtener productos de mejor calidad a un costo más bajo, ocasionando una gran variedad de vehículos a precios y características similares, brindando por ende gran variedad de opciones al consumidor por lo que será mayor la población del país que podrá acceder a un vehículo para su uso personal y así mejorar su calidad de vida.

2.2 Planteamiento de la antítesis

2.2.1 Comercio bilateral entre Colombia y Corea del Sur

La balanza comercial entre Colombia y la República de Corea muestra una alta tendencia deficitaria para el país, situación que puede significar que, con la firma del tratado, Colombia tenderá a reemplazar la industria automotriz y volverse un país comercializador de automóviles importados, condición que significaría “empujar a la ruina” a cerca de 300.000 empleos que genera el sector en el país (Proindustria, 2012).

Gráfico 4. Balanza comercial bilateral Colombia y Corea del Sur



Fuente: DANE-DIAN.

Fuente: DIAN- DANE 2013

Mientras que Colombia solo exportó a Corea del Sur materias primas de las diferentes industrias del país, este exportó a los colombianos productos de la industria automotriz representando el primer lugar con un 44,3 % del total de las exportaciones a Colombia, dando cuenta de la desigualdad tan grande que hay en el comercio bilateral de automóviles entre estos dos países.

Gráfico 5. Principales sectores 2012

Exportaciones	miles USD	Part. %
Carbón	174796	52
Café	56425	16,8
Ferroníquel	43406	12,9

Metalurgia	35275	10,5
Química Básica	7239	2,2
Resto	18842	5,6
Total exportado a Corea del Sur (FOB)	33985	100
Importaciones	miles USD	Part. %
Automotor	570670	44.3
Maquinaria y Equipo	293086	22.8
Química Básica	249576	19.4
Metalurgia	95790	7.4
Textiles	30742	2.4
Resto	48252	3.7
Total Importado a Corea del Sur (CIF)	1288116	100
Importaciones (FOB)	1200123	
Balanza comercial (FOB)	-864137	

Fuente: elaboración propia con datos del DANE y la DIAN

2.2.2 Subsidio al sector automotriz por parte de Corea del Sur

Poco a poco marcas como Hyundai y Kia van ganando terreno en el mercado colombiano. En la actualidad son la tercera y cuarta marca, respectivamente, que más venden, esto hace de la industria coreana una amenaza latente para el sector automotriz de Colombia. Además la protección industrial del gobierno coreano frente al colombiano es sustancialmente desbalanceada; Corea del Sur ofrece a sus empresas exportadoras una serie de beneficios como la reducción de impuestos, el bajo precio de los servicios públicos, una mayor inversión en infraestructura, carreteras, puertos, aeropuertos e inversión en capital humano.(Proindustria, 2012).

2.2.3 Infraestructura colombiana

Una debilidad latente en Colombia es su falta de infraestructura y los largos y engorrosos tiempos en los procesos legales y normativos que entorpecen las transacciones no solo nacionales, sino también internacionales y además hacen más costosos los procesos.

Colombia era un país proteccionista, condición que llevó a los líderes empresarios del país a vivir en una zona de confort por la poca existencia de competencia extranjera; esto generó un fuerte atraso en el mejoramiento de la infraestructura en puertos, aeropuertos, además de no desarrollar doble calzada vial para la conexión entre focos de producción y los puertos.

Aparentemente, tenemos una sociedad en la que la justicia no funciona y en la que la confianza en la clase política es inexistente, donde el comportamiento ético de las empresas debe fortalecerse y la corrupción es el principal problema para hacer negocios.

En educación, pilar en el que Colombia ocupa el puesto 105 entre 144 países, también hay mucho por hacer. Si bien es cierto que se han dado avances importantes en cobertura en los últimos años, y el gobierno nacional con el Programa de Cero a Siempre está trabajando en

ampliar la cobertura de atención a la primera infancia, los resultados aún están lejos de ser los que el país requiere. Según COMPITE 24 (2013), de un total de 2.500.000 niños menores de cinco años, la atención llega a 750.000, es decir al 30%, quedando por fuera el 70% restante. Algo similar sucede con la cobertura en preescolar y educación media. En Colombia uno de cada tres niños entre los 5 y 6 años no está matriculado, mientras que seis de cada diez adolescentes entre los 15 y 17 años no acceden a la educación media. A los problemas de cobertura se suma la mala calidad, la cual en buena parte está explicada por el bajo nivel de los maestros y su precario salario.

En infraestructura, el país lleva más de un siglo hablando de la mala calidad de la misma, con muy pocos avances en el tiempo para corregir esta falencia. Se destacan las mejoras en los puertos y la calidad del transporte aéreo. Sin embargo, la calidad de las vías, deja mucho que desear y lo más grave es que a pesar de los avances que ha hecho la Agencia Nacional de Infraestructura para estructurar y priorizar los proyectos más importantes, muchos de estos se encuentran paralizados por razones políticas, entre otras cosas. Ecuador es un ejemplo de lo que puede lograr un país cuando decide trabajar por la competitividad. Colombia tiene que enfocarse y tomar las decisiones que requiere para ser más competitivo. Para nada sirve una política si esta no se implementa.

Al existir menos competitividad, los productos se volverán más costosos y de menor calidad; características fatales a la hora de competir en una economía de libre mercado. Los empresarios extranjeros usualmente no se ven atraídos por países que tengan tanta dificultad para transacciones internacionales, no solo se puede ver esta disconformidad con el TLC con Corea, sino que en este tipo de tratados se pueden ver las mismas disconformidades en esta condición.

Mientras que Corea del Sur es uno de los países mejores calificados en el escalafón de competitividad que realiza el Foro Económico Mundial, posición que da muestras de la desigualdad que tiene el país a la hora de competir con este tigre asiático (Proindustria, 2012).

2.3 Planteamiento de la síntesis

2.3.1 Políticas de estímulo en el sector público y privado

Si el país quiere aprovechar el tratado de libre comercio con Corea debe adoptar varias estrategias que hagan que se pueda pasar de ventajas comparativas a ventajas competitivas y para eso la inversión pública y privada es una variable esencial en este proceso. En el sector privado del sector automotriz se puede observar que algunas empresas están tomando medidas que puedan hacerlas más competitivas a las hora de enfrentar un TLC, especialmente con países donde la industria automotriz es desarrollada, de alta calidad y/o alta tecnología. Ejemplo de esto son las inversiones realizadas con General Motors y Sofasa.

Por otro lado, para garantizar la protección que como Estado cada gobierno debe dar a sus industrias domésticas, en el tratado se especifican las diferentes políticas que dan cierta garantía a aquellos sectores (como el automotriz en Colombia) que se pueden ver afectados por el TLC. En primer lugar, la desgravación en este sector será gradual durante diez años; es decir, el arancel de 35% se reducirá gradualmente cada año un 3,5%, una vez entre en vigencia el acuerdo, de esta manera se da un tiempo de espera para que el sector colombiano logre optimizar sus procesos y ajustarse a los precios del mercado.

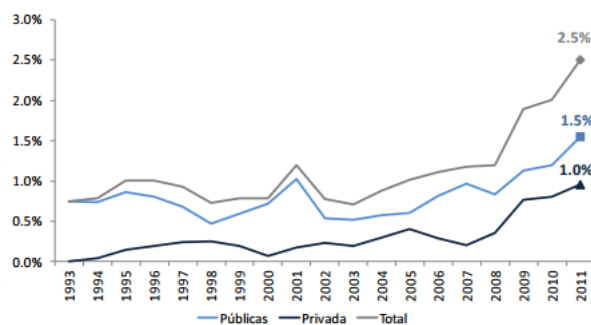
2.3.2 Inversión en infraestructura y competitividad

El gobierno debe crear políticas de Estado que obliguen a la constante inversión en mejorar la competitividad del sector y del país. Un proyecto importante que impactará favorablemente el país es la inversión en materia de carreteras, puertos y aeropuertos, el proyecto de autopistas de la prosperidad pretende invertir 20 billones de pesos para modernizar con autopistas 4g y conectar el interior del país con los diferentes puertos del atlántico y el pacífico.

La inversión en infraestructura en el país ha tenido un incremento en la última década pasando de 2,4% en el año 2000 a 3,5% en 2012 (Serfinco, 2012).

Gráfico 6. Inversión en infraestructura de transporte (% del PIB)

*Inversión en infraestructura de transporte
(% del PIB)*



Fuente: DANE, 2012

La mayor proporción de la inversión en infraestructura en Colombia, se encuentra destinada al modo carretero, seguida de la inversión en sistemas de transporte masivo y la inversión en puertos. Asimismo, se ha evidenciado un crecimiento sostenido en la inversión privada en infraestructura, la cual pasó de representar el 0,3% del PIB en 2006 al 1,0% en 2011. La mayor proporción de la inversión privada está destinada al modo carretero seguido de la inversión en puertos. No obstante, la inversión pública continúa prevaleciendo sobre la inversión privada. La inversión pública se destina principalmente a la inversión en carreteras y a sistemas de transporte masivo (Serfinco, 2012).

En cuanto a las proyecciones del gobierno en materia de inversión, se tiene estimado que en las concesiones de cuarta generación se inviertan cerca de \$44 billones en los próximos seis años. Esta inversión se realizaría a través de 30 proyectos y se estima que se construyan cerca de 8.170 kilómetros. Asimismo, se tienen proyectadas inversiones en el modo férreo y portuario (Serfinco, 2012).

Gráfico 7. Objetivos de inversión

Modo	Inversión total	Objetivo de la inversión	Horizonte
Infraestructura vial – Concesiones de cuarta generación	\$44 billones	Construir e intervenir 8.170 kilómetros	6 años
Mantenimiento de la red vial terciaria	\$1 billón	Rehabilitar y mantener 2.960 kilómetros de red vial terciaria	2 años
Infraestructura Férrea – Inversión privada	\$12,9 billones	Recuperar y mantener en operación 2.237 km de red férrea	-
Infraestructura Férrea – Inversión pública	\$195,8 mil millones	Reparación y atención de puntos críticos. Administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico	Dos años a partir de la firma del contrato

Fuente: Ministerio de Transporte Colombia, 2013

El Ministerio de Transporte contempla inversiones en otros sectores como la infraestructura fluvial y la aeroportuaria. En este sentido, la prioridad es lograr recuperar la navegabilidad del río Magdalena e incrementar la capacidad de operación del aeropuerto El Dorado.

2.3.3 Inversión en competitividad

Los problemas en materia de competitividad que tiene Colombia están más que diagnosticados, así como las soluciones para superarlos. De hecho, el país cuenta desde 2008 con una Política de Competitividad (CONPES 3547 de 2008), que incluye todas aquellas áreas en las cuales es preciso trabajar, y cuenta además con una Sistema Nacional de Competitividad e Innovación, liderado por el presidente de la República. Sin embargo, esto no es suficiente. Así lo demuestran los resultados del país en los rankings internacionales, en los que año tras año, se destacan las mismas deficiencias, que mantienen al país estancado y lo llevan a mantenerse rezagado frente a los competidores más cercanos.

Para avanzar se requiere del trabajo coordinado entre las entidades del Estado, todas en pro del mejoramiento de la competitividad, con una misma agenda y metas claras. Se requiere igualmente de voluntad política para tomar decisiones que, aunque difíciles y costosas, darían lugar a mejoras significativas en diversos frentes.

El Congreso y las altas cortes juegan también un papel fundamental en el mejoramiento de la competitividad y su compromiso es una prioridad, siempre bajo la premisa de que un país más competitivo es un país más próspero. Mientras que esto no se haga, difícilmente se podrán ver avances en los rankings de competitividad. Colombia es un país de ingreso medio y como tal no solo debería haber superado los requerimientos básicos de cualquier economía para competir (instituciones, educación básica y salud, infraestructura y manejo macroeconómico), sino que además debería estar trabajando en los dinamizadores de eficiencia y en la innovación con el fin de ser cada vez más competitivo.

Sin embargo, con la excepción del manejo macroeconómico, el país no ha logrado avanzar en los requerimientos básicos. En 2009 el país se ubicaba en el puesto 69 entre 133 países. Cuatro años después se encuentra en la misma posición, temas como la salud, la educación, ciencia tecnología e innovación, tecnologías de la información y la comunicación siguen sin consolidar una estrategia nacional en la materia. Si bien los recursos de regalías son un avance importante, los esfuerzos que realizan múltiples entidades del nivel nacional se dan

sin mayor articulación, situación que genera reprocesos y vacíos en la oferta institucional para el fomento de estos aspectos.

3. Conclusiones

El sector automotriz en Colombia se ve en desventaja frente al coreano en aspectos de tecnología, desarrollo y apoyo por parte del gobierno. Se espera que por medio de inversión extranjera directa se pueda contrarrestar el golpe que puede sufrir dicho sector nacional.

El país aún tiene una infraestructura muy atrasada para las exigencias que el medio le exige para ser competitivo, condición que entorpece las transacciones internacionales y hace que el país pierda parte de su atractivo frente la demanda mundial. Sin embargo, la nueva imagen adquirida por Colombia gracias a la mejora en seguridad, confianza y entorno de negocios se puede aprovechar para cautivar la atención de los inversionistas coreanos.

Colombia cuenta con sectores de clase mundial que son atractivos para la inversión extranjera directa, en la que sobresale la industria automotriz, que es de gran interés para Corea, y se puede aprovechar la posición estratégica del país para que sea una puerta a Latinoamérica.

Se deben mantener vigilados los aumentos drásticos en la importaciones de automóviles, en tanto que puede afectar a las ensambladoras nacionales y empujarlas a que se retiren a otro país, como sería el caso de Ecuador, dado que el 0% de arancel para productos importados de Corea del Sur hace que no sea rentable el ensamble local en Colombia, se crea así una necesidad de vigilar para, en una situación extrema, usar salvaguardas.

El país debe consolidar políticas de Estado en materia de inversión pública e incentivos para la inversión privada, en temas como el mejoramiento de la infraestructura y la competitividad; para este propósito se deben aprovechar los escenarios favorables gracias a la estabilidad política y económica del país.

Referencias

- Aktiva (2012). La industria automotriz colombiana. Bogotá, Colombia: Aktiva. Recuperado de http://aktiva.com.co/app/webroot/blog/Estudios%20sectoriales/2014/automotriz_2013_2014.pdf
- ANDI. (2012). Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. Recuperado de <http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=76&Tipo=2>
- Compite 24 (2013). Colombia puede dar más. *Compite*, 24, pp. 3-7.
- Fedesarrollo (2009). *Análisis de factibilidad de un Tratado de Libre Comercio entre Colombia y la República de Corea*. Bogotá, Colombia: Fedesarrollo.
- Flores, J.P., Martínez A.R. & Aguilera G.M. (2011). *Impacto de los tratados de libre comercio*. Bogotá, Colombia: Universidad de la Sabana.
- Lizarazo, A.F. (2011). *Efectos en las ventas del sector automotor en Colombia frente a la aprobación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos* (Tesis de grado inédita). Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. Recuperado de:

<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/2274/1/1020720408-2011.pdf>

Montero, S. & Correa, A. (2013). *Tratado de Libre Comercio Colombia-Corea del Sur: impacto en el sector automotriz colombiano* (Tesis de grado Administración de Negocios Internacionales). Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia. Recuperado de

<http://repository.upb.edu.co:8080/jspui/bitstream/123456789/1117/1/Tesis%20Susana%20Montero%20y%20Alejandro%20Correa.pdf>

Proexport (2011). *ABC del Acuerdo Comercial con Corea del Sur*. Bogotá, Colombia: Proexport.

——— (2010). *Informe de exportaciones, inversión extranjera y turismo - República de Corea*. Bogotá, Colombia: Proexport. Recuperado de: <https://servicios.vuce.gov.co/ncorea/images/Doc/pxpinformecorea.pdf>

——— (2012). *Industria automotriz en Colombia*. Bogotá, Colombia: Proexport.