



**IMPACTO DEL TLC CON COREA DEL SUR AL SECTOR AUTOMOTOR EN
COLOMBIA**

Maria Luisa García Rúa
Daniela María Lopera Orrego
Paula Milena Ocampo Álvarez

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2013

**IMPACTO DEL TLC CON COREA DEL SUR AL SECTOR AUTOMOTOR EN
COLOMBIA**

María Luisa García Rúa
Daniela María Lopera Orrego
Paula Milena Ocampo Álvarez

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales

Director (a):
Adriana Castrillón

Línea de Investigación:
Negocios Internacionales

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2013

Agradecimientos

Este proyecto ha sido creado gracias al esfuerzo y empeño que se le ha colocado a lo largo de su desarrollo, estamos profundamente agradecidas por el apoyo que hemos tenido por parte de nuestras familias y sus consejos de no desfallecer, igualmente agradecemos a nuestra asesora de grado Adriana Castrillón, y nuestro coordinador Gustavo Londoño quienes con sus conocimientos fomentaron y mejoraron nuestro proyecto.

Resumen

“El Acuerdo comercial con Corea del Sur sería el primero en firmarse con Asia; significa ingresar a un mercado de casi 50 millones de consumidores, cuyo PIB per cápita es de 31.733 dólares, prácticamente el triple que el de Colombia.”(Mincit, 2013).

El proyecto presenta las diferencias no solo económicas sino también de poder político entre Colombia y Corea donde es necesario revisar puntualmente que pasara con el sector Automotriz de estos dos países dado el TLC bilateral, las investigaciones realizadas y la toma de opiniones por parte de varios expertos en el tema coinciden en que un efecto esperado del TLC será el mejoramiento de la competitividad de estos sectores gracias a las importaciones de materias primas desde Corea con preferencia arancelaria, además de los beneficios para el consumidor en cuanto a variedad y precios de insumos y bienes finales. El resultado de esta investigación nos dará un apoyo de cómo sobrellevar la competencia coreana, logrando una competitividad y una expansión económica del mercado colombiano.

Palabras Clave:acuerdo, competitividad, negociación, TLC.

Abstract

"The trade agreement with South Korea would be the first to sign with Asia; means entering a market of almost 50 million consumers, whose per capita GDP is \$31.733, almost triple that of Colombia." (Mincit, 2013).

The project presents differences not only economic but also of power between Colombia and Korea where it is necessary to promptly review that happened with the automotive of these two countries given the bilateral FTA, the investigations and the taking of opinions by several experts in the field agree that an effect expected of the FTA will be the improvement of the competitiveness of these sectors thanks to the imports of commodities

from Korea with tariff preference, in addition to the benefits for the consumer in terms of variety and prices of inputs and final goods. The result of this research will give us support on how cope with Korean competition, achieving competitiveness and economic expansion of the Colombian market.

Keywords: agreement, competitiveness, FTA, negotiation.

Contenido

	Pag.
Lista de figuras.....	XII
Lista de tablas.....	XIV
Lista de gráficos.....	XV
Lista de Símbolos y abreviaturas.....	X
Introducción	17
1. Formulación del Proyecto.....	18
1.1 Antecedentes.....	19
1.1.1 Estado del Arte.....	21
1.2 Planteamiento del problema.....	24
1.3 Justificación.....	25
1.4 Objetivos.....	26
1.4.1 Objetivo general.....	26
1.4.2 Objetivos específicos.....	26
1.5 Diseño metodológico.....	27
1.5.1 Método	27
1.5.2 Metodología.....	27
1.6 Alcances.....	27
2. Ejecución del Proyecto	28
2.1 Marco Teórico.....	28
2.2 Análisis de la Información: facilidad para hacer negocios en Corea.....	30
2.2.1 Facilidad para hacer negocios en Corea	30
2.2.2 Facilidad para hacer negocios en Colombia	31
2.3 Situación actual del sector automotor en Colombia.....	33
2.3.1 Composición del Mercado en Colombia	35
2.4 Ventajas y desventajas de importación de automóviles y autopartes de Corea a Colombia mediante el TLC.	40
2.4.1 Ventajas.....	41
2.4.2 Desventajas	43

2.5 Aspectos más relevantes que frente al sector automotor consagra el TLC con Corea del Sur	45
2.6 Impacto del TLC con Corea del Sur al sector automotor en Colombia	48
3. Conclusiones y recomendaciones.....	51
3.1 Conclusiones	51
3.2 Recomendaciones.....	53
Referencias bibliográficas.....	54
ANEXOS.....	59
A.Anexo: Opiniòn del sector privado.....	59
B.Anexo: El TLC con corea.....	66
C. Anexo: Autopartistas piden aplazar firma del TLC con Corea.....	67
D. Anexo: TLC con Corea es el primero que Colombia firma con Asia.....	68

Lista de figuras

Pag.

Figura 1: Evolucion del sector automotor en Colombia	20
Figura 2: PIB por sectores.....	.29
Figura 3: Facilidad para hacer negocios con Corea del Sur.....	31
Figura 4: Facilidad para hacer negocios con Colombia	31
Figura 5: Datos generales de Corea del Sur	32
Figura 6: Mercado automotor por compañía	33
Figura 7: Consumo aparente de vehículos en Colombia	36

Lista de tablas

Pag.

Tabla 1: Los modelos mas vendidos..... 39

Lista de Gráficos

Pag.

Grafica 1: Consumo aparente de vehículos en Colombia.....	.37
Grafica 2: Producción de automóviles y vehículos comerciales.....	45

Lista de símbolos y abreviaturas

Lista de símbolos

€. Indica el símbolo de la moneda Euro

% Indica porcentaje

Lista de Abreviaturas

- cap. Capítulo
- ed. Edición
- ed.rev. Edición revisada
- 2a. ed. Segunda edición
- Ed. (Eds.) Editor (Editores)
- Trad. Traductor (es)
- s. f. Sin fecha
- p. (pp.) Página (páginas)
- Vol. Volumen (como en Vol.4)
- vols. Volúmenes (como en cuatro vols.)
- No. Número
- Pte. Parte
- Inf. téc. Informe técnico
- Suppl. Suplemento

Introducción

El presente proyecto busca dar a conocer los pro y contra que trae consigo el tratado de libre comercio firmado con corea, en donde se demuestra a través de diversas opiniones lo delicado que puede llegar a ser el tratado en el mercado colombiano. Cabe mencionar que hoy en día Corea sin TLC es un país competitivo ya que los vehículos que se importan desde allí llegan al mismo precio de los nacionales y algunas veces más baratos, lo mismo ocurre con los productos de autopartes donde los más afectados serán las llantas, baterías, frenos, suspensión, es decir, la mayoría; debido a esto se está buscando la mejor forma de que las empresas colombianas logren un equilibrio económico volviéndose más eficaces y bajando costos tanto en la producción como en el producto final logrando una apertura mundial gracias al ofreciendo de un producto de calidad y buen precio. Pero aun así se necesita la colaboración por parte del gobierno ofreciendo a la industria subsidios de impuestos, para que se pueda competir un poco con el mercado chino. El análisis de esta problemática es importante suponiendo lo que puede ocurrir en un futuro con el mercado colombiano anteponiéndonos y tomando las precauciones necesarias para no vernos muy afectados cuando se empiece a llenar el mercado de productos más baratos.

La investigación de este tratado se realizó por el interés de conocer el crecimiento económico que puede traer la industria automotora, las ventajas y desventajas para la economía colombiana y la forma correcta de enfrentarse a esta expansión mundial. Esto nos permitió identificar las relaciones de poder entre estos dos países buscando la manera correcta de aplicarlo a nuestra carrera.

1. Formulación del Proyecto

La industria automovilística tiene como finalidad diseñar, desarrollar, la fabricación, el ensamble, la distribución, la comercialización, la reparación y la venta de automóviles y autopartes.

Corea en su exportación de Partes y autopartes tiene una participación en el mercado colombiano de partes y accesorios de vehículo de motor con 31%, Vehículos automotores para el transporte de mercancía 0,46%, Vehículos automóviles 0.20%, etc. Dentro de la Economía Coreana este sector es de gran importancia por su generación de empleos. Para Colombia es un sector con poco potencial dado su desarrollo tecnológico e investigativo, con unos costos que difícilmente competirían en mercados como Japón y Corea.(Ministerio de Comercio, industria y turismo, 2013)

El mercado asiático corresponde aproximadamente al 60% de la población mundial y a economías que se han desarrollado de manera vertiginosa en las últimas décadas, lo cual se traduce en un poder adquisitivo creciente y un potencial inversionista con grandes oportunidades en países como Colombia. Si se mira desde una perspectiva más amplia, ese continente es hoy un motor de crecimiento en el mundo, pues los países de esa región son muy dinámicos y representan el 34% del Producto Interno Bruto del mundo. (Ministerio de Comercio, industria y turismo, 2013, pág. 1)

Gracias al acuerdo comercial que se firmó el 21 de febrero 2013, se han adelantado las gestiones pertinentes para que los empresarios colombianos, tanto de bienes como de servicios, logren accesos preferencial a diferentes mercados, y en este caso particular, el objetivo es estrechar lazos comerciales con los países asiáticos y atraer inversión productiva.

1.1 Antecedentes:

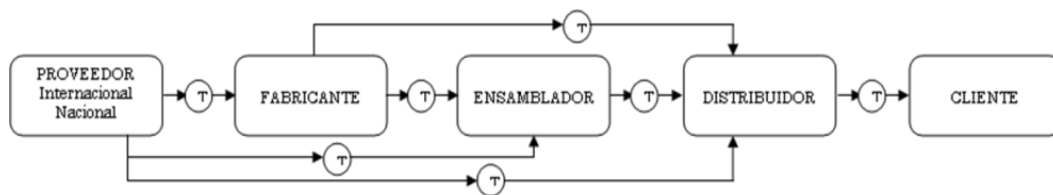
Las economías de Colombia y Corea del Sur son consideradas complementarias, debido a que cada una tiene un enfoque productivo diferente; la coreana se centra en los artículos tecnológicos como electrodomésticos, carros y celulares, mientras que la colombiana produce principalmente materias primas como bienes agrícolas y minerales, lo que hace posible que las necesidades de abastecimiento se satisfagan mutuamente. (Ministerio de Comercio Industria, y Turismo, 2012, citado en legiscomex, 2013).

Las negociaciones con este país asiático iniciaron el 7 de diciembre del 2009 en la ciudad de Seúl. En este primer encuentro los jefes negociadores de Colombia y Corea del Sur, Javier Gamboa y Lee-yun Young, respectivamente, definieron la estructura, las modalidades y la cobertura del acuerdo. Con anterioridad, ya se habían suscrito varios Memorandos de Entendimiento que destacaban la cooperación industrial, energética y de tecnologías de información y telecomunicaciones. (Ministerio de Comercio Industria, y Turismo, 2012, citado en legiscomex, 2013).

Después de este primer encuentro se desarrollaron negociaciones durante dos años y medio en EE UU, Corea del Sur y Colombia. Fueron en total siete rondas y cinco mini rondas que comprendieron distintas mesas de negociación que abarcaron los 22 capítulos que compone el acuerdo comercial, estos temas fueron: Acceso a Mercados de bienes industriales y agrícolas, Reglas de Origen, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Obstáculos Técnicos al Comercio, Defensa Comercial, Inversión, Propiedad Intelectual, Comercio y Desarrollo Sostenible, Cooperación. este documento también contempla un Preámbulo, Provisiones Iniciales y Definiciones, Asuntos Institucionales, Política de Competencia, Administración Aduanera y Facilitación del Comercio, Compras Públicas, Comercio Transfronterizo de Servicios, Entrada Temporal de Personas de Negocios, Telecomunicaciones, Comercio, Electrónico, Cooperación Transparencia, Solución de Controversias, Excepciones y Provisiones Finales. (Ministerio de Comercio Industria, y Turismo, 2012, citado en legiscomex, 2013).

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. 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.(Ministerio de Comercio Industria, y Turismo, 2012, citado en sice2013).

Figura 1: Evolución del sector automotor en Colombia



Fuente: Arango, 2013

Analizando entonces la composición de la cadena de suministros del sector automotor en Colombia, Arango, (2013) determina que esta se conforma de proveedores nacionales e internacionales los cuales distribuyen y proveen de piezas a fabricantes, ensambladores y distribuidores, seguidos de las empresas fabricantes de piezas que suministran tanto a ensambladores como distribuidores, en tercer lugar se encuentran las compañías ensambladoras

de vehículos ligeros, camiones, buses y motocicletas, finalmente las sociedades distribuidoras cuyo objeto social es la comercialización de autopartes y transportadoras (Símbolo T en la Figura 1) de mercancía que se encargan de movilizar las piezas entre cada uno de los tres grupos anteriores. (Álvarez, Ruiz, & Zapata, 2012)

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. (Ministerio de Comercio Industria, y Turismo, 2012, citado en sice2013).

1.1.1 Estado del Arte. El avance científico y tecnológico de Corea del Sur no fue producto del azar. Entre 1910 y 1945, la península estuvo bajo ocupación japonesa. Después de la II Guerra Mundial, Estados Unidos apoyó una guerra civil que terminó en la actual división de Corea. Durante esa década, Corea del Sur figuraba entre los países más pobres del mundo.

Al igual que Hyundai, la clave del sorprendente desarrollo coreano y del crecimiento de sus compañías a nivel global radica en una sola frase: intervención estatal. La receta ya está inventada y se aplica por parte de todas las potencias industriales, avanzadas y emergentes (Valencia, 2011, p. 2).

Se trata de un camino que la clase dirigente colombiana resolvió abandonar hace dos décadas y que trajo como resultado:

- Una apresurada desindustrialización
- Pérdida de la soberanía alimentaria
- Reemplazo de riqueza nacional por extranjera

- Altas tasas de desempleo y subempleo
- Un aumento vergonzoso de los niveles de pobreza y miseria

Por el contrario, Corea emprendió otro camino:

- Protección de la producción nacional
- Fortalecimiento del mercado interno
- Inversión para investigación en ciencia y tecnología
- Una decidida apuesta en desarrollar a la Nación mediante la producción de bienes con alto valor agregado, tanto para consumo local como para la exportación. (Valencia, 2011, p. 2).

Corea exporta automóviles y autopartes en su mayoría, además de circuitos integrados, barcos, queroseno y teléfonos, e importa gasolina, petróleo, gas y mineral de cobre.

El comercio de Colombia es exactamente al revés y significa el 0,02 por ciento de las compras que hace Corea al mundo. Por eso la balanza comercial colombiana con la península ha sido negativa en los últimos seis años, sumando 3.427 millones de dólares. (Valencia, 2011, p. 3).

El sector más afectado por un TLC con Corea será sin duda la industria automotriz, que representa el 5 por ciento de la industria nacional. Colombia tiene una capacidad instalada para ensamblar 180.000 vehículos al año, en tres empresas: Colmotores (General Motors), Sofasa (Renault, Toyota) y la Compañía Colombiana Automotriz (Mazda, Ford).(Valencia, 2011, p.3).

La mayor generación de valor es aportada por la industria de autopartes, en particular la fabricación de dirección, frenos, suspensión y equipo eléctrico, aunque también son importantes las industrias metalmecánica, petroquímica y textilera.

Esta cadena aporta 24.700 empleos, que representan 300.000 millones de pesos en salarios al año, o sea en consumo interno que se acabará si entra en vigencia el TLC, pues la industria automotriz colombiana no tiene ninguna posibilidad de competir con la coreana.(Valencia, 2011, p.3).

Una sola planta de Hyundai, la más grande del mundo, emplea 34.000 de los 75.000 trabajadores de la empresa y produce 5.400 carros al día, 11 veces más que toda la producción de Colombia.(Valencia, 2011, p.3).

Si bien es cierto que esta industria es competitiva en el mercado andino, hacia donde exporta el 56 por ciento de su producción, por fuera de él es un jugador enano en el concierto global. En el comercio de autopartes hacia Estados Unidos, Colombia participa con el 0,03 por ciento del mercado de dirección, frenos y suspensión y con el 0,01 por ciento de equipos eléctricos.(Valencia, 2011, p.4).

La estabilidad del sector y sus posibilidades de crecimiento están dadas por el Convenio Automotor Andino, para la promoción del desarrollo industrial, que desaparecerá con los TLC.(Valencia, 2011, p.4).

En el Tratado se acordó fortalecer y desarrollar la cooperación en materia comercial, de inversiones y tecnología para las industrias de autopartes y automóviles, Los retos que impone el TLC a la industria automotriz deben conducirla a aumentar su productividad la cual a su vez se fundamenta fuertemente en su capital humano. Así, se esperaría una mayor especialización y formación del personal empleados en el sector, generando empleo altamente calificado, bien remunerado y competitivo a nivel mundial.(Ministerio de Comercio Industria, y Turismo, 2012, p.1).

A pesar de que los hechos son obstinados, el gobierno de Santos está decidido a seguir protegiendo a la inversión extranjera, que convierte a Colombia en el quinto país en el ranking “Doing Business” del Banco Mundial.(Valencia, 2011, p.4).

Colombia es un paraíso para los monopolios industriales y los especuladores financieros, que se benefician de zonas francas especiales, contratos de estabilidad jurídica, flexibilización laboral y un Estado dispuesto a brindarles “todas las garantías”. (Valencia, 2011, p.4).

Brasil y México simplemente no quisieron firmar un TLC con Corea del Sur y Estados Unidos aún no se ha decidido, debido a los impactos profundos que provocaría sobre la industria automotriz y los empleos de estas naciones.

Ante este panorama, sin duda el TLC con Corea abrirá a las empresas de ese país un espacio de “new possibilities”, como dice el eslogan de Hyundai en una pantalla gigante en Time Square: 34 millones de propietarios no pueden estar equivocados. (Valencia, 2011, p.4).

1.2 Planteamiento del problema

Dado la importancia de darse a conocer dentro de un mundo globalizado donde generalmente se pretende en la actualidad manejar acuerdos Políticos y económicos que permitan a las naciones un desarrollo continuo; se investiga la verdadera cara del Acuerdo comercial firmado recientemente con entre Corea del Sur y Colombia “ Importación de Automóviles y Autopartes de Corea a Colombia”; dentro del marco del TLC dado su reciente firma entre naciones el 21 de febrero de 2013 para lo cual el gobierno colombiano expone que este tratado será muy benéfico para ambos países en sectores como agrícola minería, hidrocarburos; ambos gobiernos esperan que el Acuerdo entre Estados inicie en vigor antes de terminar este año. Duración 10 años.

El acuerdo pretende la eliminación de los aranceles a productos Colombianos en un 96,1% y un 96,7% de los productos.

“El Acuerdo comercial con Corea del Sur sería el primero en firmarse con Asia; significa ingresar a un mercado de casi 50 millones de consumidores, cuyo PIB per cápita es de 31.733 dólares, prácticamente el triple que el de Colombia.” (MinCit, 2013)

Sin embargo dado las diferencias no solo económicas sino también de poder entre países es necesario revisar puntualmente que pasara con el sector Automotriz Colombiano y Coreano dado el TLC bilateral; visto que en 2011 Corea exporto a Colombia alrededor de 1600 millones de dólares en su mayoría vehículo y Colombia vendió 276 millones de dólares. En tanto en el Sector automotriz coreano es el que mueve su economía, en Colombia el panorama es bien

distinto pues datos del Dane registran que el sector bajó su participación dentro del mercado perdiendo 35% de participación. El sector Automotriz en Colombia dado por el desarrollo tecnológico e investigativo es un sector que no se ha potencializado lo suficiente para entrar a competir con un gigante como lo es Corea del Sur, dado las circunstancias en las cuales se encuentra la infraestructura automotriz Colombia se hace casi obligatoria para el gobierno implementar estrategias que le permitan a los empresarios del gremio pelear por el mercado nacional en igualdad de condiciones.

En ese orden de ideas, se plantea la siguiente pregunta: ¿Cuál es el impacto del TLC con Corea del Sur al clúster del sector automotor en Colombia?

1.3 *Justificación*

En vista de que Corea del Sur es una potencia en diseño y desarrollo de automóviles y autoparte, sector por el cual la economía de ese país se mueve principalmente y que por otro lado se encuentra Colombia con un sector debilitado y en comparación poco competitivo; es muy importante determinar y ampliar las implicaciones que trae para Colombia y Corea la firma del reciente Acuerdo; especialmente para el Sector automotriz dadas las diferencias existentes en Economía, Infraestructura, Desarrollo y Tecnología entre ambos países, para ello se hace necesaria la investigación de la infraestructura Automotriz de ambos Estados para determinar el potencial que puede adquirir o no con el TLC en dicho Sector. También se pretende realizar un análisis del impacto que a nivel social podría contraer el tratado, aspectos como el aumento del desempleo, mano de obra mal remunerada, y disminución de las empresas colombianas serán investigados en el presente proyecto. Dado esto se hace necesaria una formulación de estrategias que le permitan al país competir.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general. Determinar cuál será el impacto del TLC con Corea del Sur al sector automotor en Colombia.

1.4.2 Objetivos específicos

- Establecer la situación actual del sector automotor en Colombia
- Determinar las ventajas y desventajas de importación de automóviles y autopartes de Corea a Colombia mediante el TLC.
- Describir los aspectos más relevantes que frente al sector automotor consagra el TLC con Corea del Sur

1.5 *Diseño Metodológico*

1.5.1 *Método.* La investigación y recolección de información de este proyecto se realizó bajo la determinación del sector de autopartes en Colombia con relación al rendimiento económico en Corea del Sur hablando meramente de la industria automotriz con ayuda de información en fuentes secundarias, método deductivo y analítico, que permiten primeramente percibir y comprender la distribución del sector con respecto a los actores. Apartir de principios generales, se demuestran unos teoremas o principios secundarios. Consecutivamente se identificaron entonces las ventajas y desventajas que ha arrojado el estudio del TLC para verificar el impacto del sector en función de la llegada de vehículos y autopartes del exterior.

1.5.2 *Metodología.* Recolección de información Secundaria: internet, Se realizará una investigación en internet, en la cual se especifique los sectores directamente afectados con el TLC, a partir de allí clasificamos las empresas que tienen el mayor mercado en Colombia del sector automotor.

1.6 *Alcances*

Este trabajo se fundamenta con una recolección de documentos y opiniones generadas desde el año 2008 hasta lo que lleva el presente año. Igualmente se determinara la viabilidad del proyecto mostrando sus ventajas de la ejecución del mismo.

2. Ejecución del Proyecto

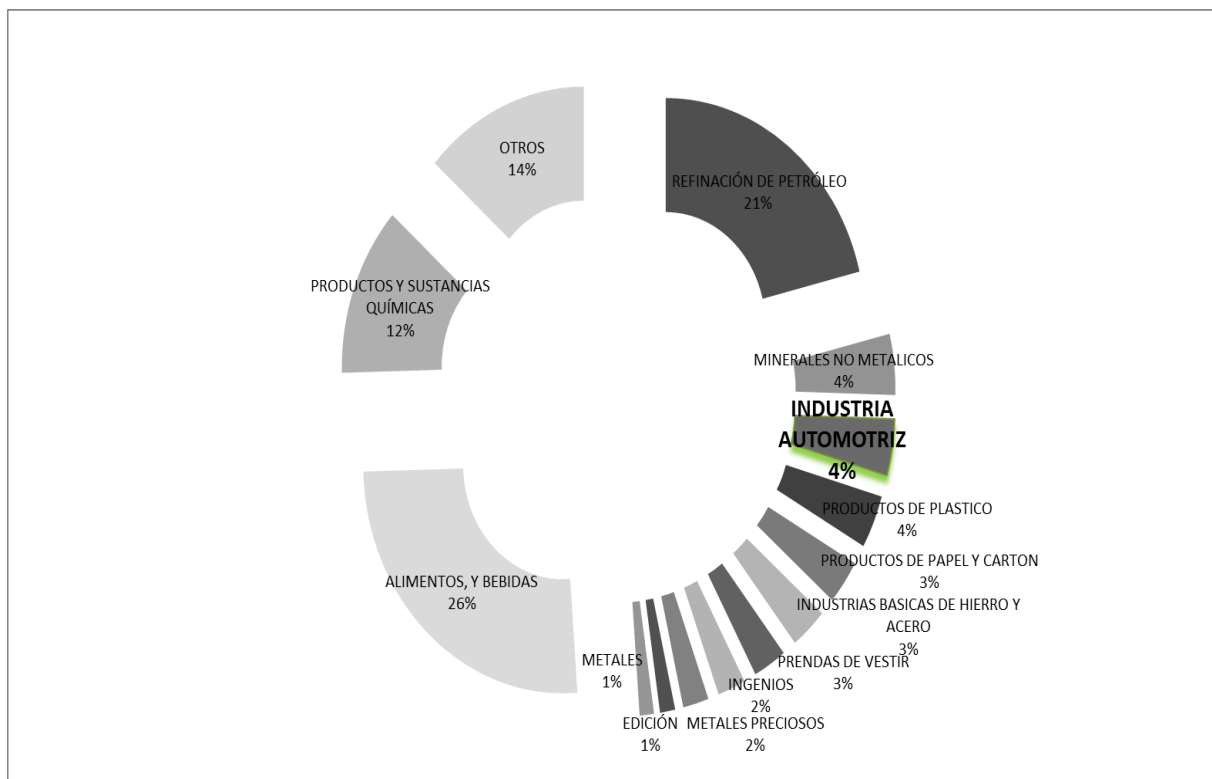
2.1 Marco Teórico

Fortaleciendo los lazos especiales de amistad y cooperación entre dichos países, y convencidos de que un área de libre comercio creará un mercado más amplio y seguro para bienes y servicios en sus territorios y un entorno estable y predecible para la inversión, se promueve la competitividad de sus firmas en los mercados globales; considerando la importancia de crear oportunidades para el desarrollo económico a la luz de las diferencias entre las partes en el nivel de desarrollo económico y social, deseando incrementar los estándares en los niveles de vida, promover el crecimiento y la estabilidad económica, creando nuevas oportunidades de empleo y mejorando la seguridad general de sus territorios al liberar y expandir el comercio y la inversión en sus territorios, buscando establecer reglas claras y mutuamente satisfactorias que guíen el comercio y la inversión entre las partes y para reducir o eliminar las barreras al comercio y la inversión entre sus territorios, contribuyendo al desarrollo armonioso y a la expansión del comercio internacional al remover obstáculos al comercio a través de la creación de un área de libre comercio y para evitar crear nuevas barreras al comercio o la inversión entre sus territorios que puedan llegar a reducir los beneficios de este Tratado, reconociendo que este acuerdo debe ser implementado con una perspectiva de promover el desarrollo sostenible de forma consistente con la protección y conservación ambiental; y construyendo en sus respectivos derechos y obligaciones bajo el Acuerdo de Marrakech que establece la Organización Mundial del Comercio y otros convenios multilaterales, regionales y bilaterales de los cuales ambos hacen parte. (Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.1).

El mercado asiático corresponde a casi el 60% de la población mundial y a economías que se han desarrollado de manera vertiginosa en las últimas décadas, lo cual se traduce en un poder adquisitivo creciente y un potencial inversionista con grandes oportunidades en países como Colombia. Si se mira desde una perspectiva más amplia, ese continente es hoy un motor de

crecimiento en el mundo, pues los países de esa región son muy dinámicos y representan el 34% del Producto Interno Bruto del mundo. (Díaz, 2013, p.1).

Figura 2: PIB por sectores de Colombia



Fuente: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

Gracias al acuerdo comercial que se firmó el 21 de febrero 2013, se han adelantado las gestiones pertinentes para que los empresarios colombianos, tanto de bienes como de servicios, logren accesos preferencial a diferentes mercados, y en este caso particular, el objetivo es estrechar lazos comerciales con los países asiáticos y atraer inversión productiva.

2.2 Análisis de la Información: facilidad para hacer negocios en Corea

A continuación se analizará los aspectos más relevantes que se deberán tener presente para hacer negocios en Corea, gracias a esta información se reflejará que ventajas y desventajas podrá tener Colombia a través del TLC *Doing Business 2014* es el décimo de una serie de informes anuales que investigan las regulaciones que favorecen la actividad empresarial y aquellas que la constriñen. Los indicadores se emplean para estudiar resultados económicos e identificar qué reformas en materia de regulación empresarial han tenido éxito, dónde y por qué.

“El proyecto Doing Business proporciona una medición objetiva de las regulaciones para hacer negocios y su aplicación en 189 economías y en algunas ciudades seleccionadas en el ámbito subnacional.” (doingbusiness.org, 2013).

En esta tabla del Doing Business muestra una perspectiva general del país y viene de una comparación entre economías de los años 2013 y 2014; se enfoca en la facilidad de hacer negocios y la distancia de la frontera. Este informe se basa en subíndices entre los cuales se encuentra apertura de negocios, manejo de permisos de construcción, protección de los inversores, comercio fronterizo, pago de impuestos entre otros.

2.2.1 Facilidad para hacer negocios en Corea. “La República de Corea dentro del resumen del Doing Business 2014 La tabla presenta la clasificación global de la “Facilidad de hacer negocios” (entre 189 economías).” (doingbusiness.org, 2013).

Figura 3: Facilidad para hacer negocios con Corea del Sur.

PERSPECTIVA GENERAL DEL PAÍS		PRINT EXCEL		
REGIÓN	OCDE	DOING BUSINESS 2014 CLASIFICACIÓN	DOING BUSINESS 2013 CLASIFICACIÓN***	CAMBIO
CATEGORÍA DE INGRESO	Ingreso alto	7	6	↓ -1
POBLACIÓN	50.004.000	DOING BUSINESS 2014 DAF** (PUNTOS PORCENTUALES)	DOING BUSINESS 2013 DAF** (PUNTOS PORCENTUALES)	MEJORA EN LA DAF** (PUNTOS PORCENTUALES)
INB PER CÁPITA (US\$)	22.670	83,74	83,53	↑ 0,21
CIUDAD CUBIERTA	Seoul			

Fuente: Doing Business, (2013)

El indicador DAF (Distancia a la frontera) complementa el Doing Business; el cual indica la distancia a la frontera; es decir; para el caso de Corea en el 2014 está en 16.26 puntos porcentuales en distancia de la frontera, respecto del 2013 el país ha mejorado.

2.2.2 Facilidad para hacer negocios con Colombia. “Colombia dentro del resumen del DoingBusiness 2014 La tabla presenta la clasificación global de la “Facilidad de hacer negocios” (entre 189 economías).” (doingbusiness.org, 2013).

Figura 4: Facilidad para hacer negocios con Colombia

PERSPECTIVA GENERAL DEL PAÍS		PRINT EXCEL		
REGIÓN	América Latina y el Caribe	DOING BUSINESS 2014 CLASIFICACIÓN	DOING BUSINESS 2013 CLASIFICACIÓN***	CAMBIO
CATEGORÍA DE INGRESO	Ingreso alto medio	43	42	↓ -1
POBLACIÓN	47.704.427	DOING BUSINESS 2014 DAF** (PUNTOS PORCENTUALES)	DOING BUSINESS 2013 DAF** (PUNTOS PORCENTUALES)	MEJORA EN LA DAF** (PUNTOS PORCENTUALES)
INB PER CÁPITA (US\$)	6.990	70,54	69,58	↑ 0,96
CIUDAD CUBIERTA	Bogota			

Fuente: Doing Business, (2013)

El indicador DAF (Distancia a la frontera) complementa el Doing Business; el cual indica la distancia a la frontera; es decir; para el caso de Colombia en el 2014 está en 29.46 puntos porcentuales en distancia de la frontera, respecto del 2013 el país ha mejorado.

Figura 5: Datos Generales

EXPORTACIONES 2011		IMPORTACIONES 2011	
Total	USD 555.208,9 millones	Total	USD 524.405,2 millones
Principales productos:	Petróleo refinado (9,1%), Automóviles de turismo (7,4%), Circuitos electrónicos integrados (7,1%), Transatlánticos (6,8%), Instrumentos ópticos (5,0%), Teléfonos (4,6%).	Principales productos:	Petróleo crudo (19,2%), Gas de petróleo (5,8%), Circuitos electrónicos integrados (4,8%), Petróleo refinado (4,2%), Hullas y briquetas (3,5%), Minerales de hierro (2,2%).
Destinos:	China (24,2%), Estados Unidos (10,2%), Japón (7,1%), Hong Kong, China (5,6%), Singapur (3,8%), Colombia (0,3%).	Origen:	China (16,5%), Japón (13,0%), Estados Unidos (8,5%), Arabia Saudí (7,1%), Australia (5,0%), Colombia (0,1%).

ACUERDOS COMERCIALES DE COREA DEL SUR

Socio	Estado del Tratado	Fecha Acuerdo	Vigente desde	Alcance
ASEAN (Bienes)	Vigente	24 de ago de 06	1 de ene de 10	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
ASEAN (Servicios)	Vigente	21 de nov de 08	1 de may de 09	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
APTA	Vigente	31 de jul de 75	17 de jun de 76	Acuerdo de Alcance Parcial
APTA - Adhesión de China	Vigente	12 de abr de 01	1 de ene de 02	Acuerdo de Alcance Parcial
AELC	Vigente	15 de dic de 05	1 de sep de 06	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Unión Europea	Vigente	6 de oct de 10	1 de jul de 11	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
SGPC	Vigente	13 de abr de 88	19 de abr de 89	Acuerdo de Alcance Parcial
Chile	Vigente	1 de feb de 03	1 de abr de 04	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
India	Vigente	7 de ago de 09	1 de ene de 10	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Singapur	Vigente	4 de ago de 05	2 de mar de 06	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Estados Unidos	Vigente	30 de jun de 07	15 de mar de 12	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Perú	Vigente	21 de mar de 11	1 de ago de 11	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
PTN	Vigente	8 de dic de 71	11 de feb de 73	Acuerdo de Alcance Parcial
Canadá	En negociación			
México	En negociación			
Japón	En negociación			

Fuente: OMC

ACUERDOS COMERCIALES DE COLOMBIA CON COREA DEL SUR

Acuerdo	Estado del tratado	Fecha Acuerdo	Vigente desde	Alcance
Acuerdo de Libre Comercio	Ratificado	5 de febrero de 2013		Acuerdo de última generación (bienes, servicios, inversión, compras públicas, ambiental, laboral)

Fuente: OMC, (2013)

2.3 Situación actual del sector automotor en Colombia

Actualmente, somos el cuarto mayor productor de vehículos en Latinoamérica, empleando el 2,6% (24.783 empleos directos) del personal ocupado dentro de la industria manufacturera. Adicionalmente, el sector representa el 4% del PIB industrial. (Proexport Colombia, 2012, p.3).

La industria automotriz en Colombia comprende la actividad de ensamblaje (vehículos ligeros, camiones, buses y motocicletas) y fabricación de partes y piezas utilizadas en dicho proceso así como el mercado de reposición. Así mismo, se involucran proveedores de insumos de otras industrias como metalmecánica, petroquímicos (plásticos - cauchos) y textiles. (Proexport Colombia, 2012. P.3).

Hoy en día el país cuenta con un parque automotor de alrededor de 4 millones de unidades de vehículos de los cuales, cerca del 59,5% son importados.

Figura 6: Mercado automotor 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
Nissan	14.800	24.193	5,8%	7,5%	63,5%	1,6
Toyota	14.179	13.534	5,6%	4,2%	-4,5%	-1,4
Mazda	13.736	13.345	5,4%	4,1%	-2,8%	-1,3
Ford	6.964	10.669	2,7%	3,3%	5,3%	0,5
Volkswagen	7.006	7.707	2,8%	2,4%	10,0%	-0,4
International	1.167	4.312	0,5%	1,3%	269,5%	0,9
Otros	28.278	41.788	11,1%	12,9%	47,8%	1,8
Total	253.869	324.570	100%	100	27,8	-

Fuente: Revista Motor – Enero 2012

Fuente: Revista Motor – Enero 2012

El desarrollo de la industria automotriz constituye uno de los principales pilares de crecimiento del periodo de la posguerra. Con la terminación de la segunda guerra mundial, el surgimiento de los programas de reconstrucción de la actividad productiva y los acuerdos de cooperación mutua en materia política, militar y económica, se iniciaron dos procesos a escala internacional: el primero es la toma de conciencia de poseer una estructura productiva propia y el segundo, la necesidad de generar procesos de integración que permitieran obviar las dificultades de poseer mercados demasiado pequeños para el desarrollo de ciertos sectores de la producción. Desde ese punto de vista, la producción de vehículos es una estrategia que se asocia a un proceso de desarrollo económico, ya que tiene impacto directo sobre las industrias con las que interactúa, como la industria siderúrgica, la petroquímica, la electrónica, entre otras. Así como también, impacta en el desarrollo de sectores complementarios y de tecnologías de punta en áreas tan diversas como la producción de nuevos materiales, las telecomunicaciones y la modernización de la infraestructura de los países. (Bernal, 2009, p.15).

La producción de autopartes se realiza cada vez con más frecuencia en parques proveedores, que están radicados en las fábricas de ensamble más importantes y en pequeñas y medianas empresas locales junto con compañías transnacionales. En la actualidad, la producción mundial de automóviles está controlada por 12 o 14 conglomerados, distribuidos de la siguiente manera: tres en Estados Unidos, tres en Alemania, tres en Japón, dos en Corea, dos en Francia y uno en Italia, las fabricas restantes son subsidiarias de alguna de las anteriores. (Bernal, 2009, p.16).

El objetivo de las empresas ensambladoras es internacionalizar su producción con el fin de generar enlaces requeridos con los productores regionales de la industria de autopartes, que les permitan compartir costos de ensamble y concentrar sus recursos en servicios especializados para los clientes. (Bernal, 2009, p.16).

En ese proceso, las empresas de la industria automotriz pretenden instalar sus plantas productivas en las principales regiones, con el propósito de disminuir costos de producción y conquistar los mercados emergentes. Este cambio en la estructura productiva y comercial se ha traducido en las fusiones y acuerdos que se han venido presentando entre grandes empresas,

dirigidas a aumentar las inversiones y la presencia en los mercados subregionales. (Bernal, 2009, p.16).

Es por este motivo que los países de industrialización tardía, que cuentan con una base mínima de mercado para la fabricación local de vehículos, priorizan este sector dentro de las políticas industriales. En América Latina, el esfuerzo para desarrollar la industria se basó, en su mayor parte en implementar políticas proteccionistas, que han perdurado casi por cuatro décadas, dando como resultado una industria integrada nacionalmente. (Bernal, 2009, p.16).

El sector de vehículos es reconocido a nivel mundial como sector “punta de lanza” del desarrollo económico y social, por sus múltiples efectos de arrastre sobre una amplia gama de campos de la actividad industrial. Sus altos aportes a la innovación y a la transferencia de tecnología lo constituyen en uno de los sectores líderes y una de las locomotoras para el desarrollo de Colombia. (Andi, 2013, p.1).

2.3.1 Composición del Mercado en Colombia. La producción de vehículos ligeros en Colombia comprende la operación de tres ensambladoras:

General Motors, Renault y Mazda. En 2011, el porcentaje de participación nacional de vehículos ensamblados en el país asciende a 40,5% (alrededor de 131.510 unidades de las 324.570). Por otro lado, el porcentaje restante es importado principalmente de Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos. (Proexport Colombia, 2012, p.3).

En el caso de vehículos comerciales de carga, la producción nacional está a cargo de General Motors y Toyota Hino. En el país sólo hay ensamblaje para camiones de menos de 10 toneladas de carga, no se cuenta con producción de tractocamiones por lo tanto, estos son importados generalmente de México. (Proexport Colombia, 2012, p.3).

En cuanto 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. (Proexport Colombia, 2012, p.3).

En Colombia operan de manera activa las siguientes ensambladoras de vehículos:

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. Navistrans S.A: Agrale
8. Daimler

Las cuatro primeras empresas concentran el 99% de la producción, en términos de unidades. (Andi, 2013)

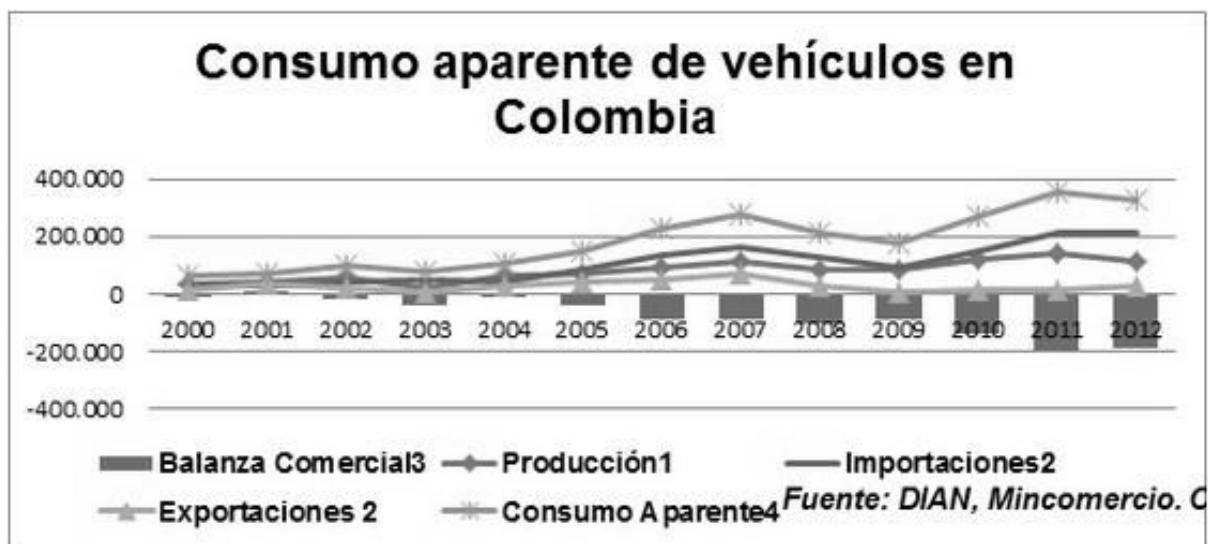
Figura 7: Consumo aparente de vehículos en Colombia

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	154.281	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.

La producción de vehículos en 2012 en Colombia fue 2,74 veces más que la del año 2000 y el año 2012. Las exportaciones en el año 2007 registraron un pico de 70.593 unidades. Durante el último 2012 se ve una recuperación en el número de vehículos exportados, tras su caída en 2008. Adicionalmente, es de destacar que la producción nacional ha logrado llegar a más de 10 países dentro de los que se destacan México y Argentina, por tener industrias automotrices robustas y competitivas. El año 2012 registró un mercado doméstico de 325.278 unidades. (Andi, 2013, p.2).

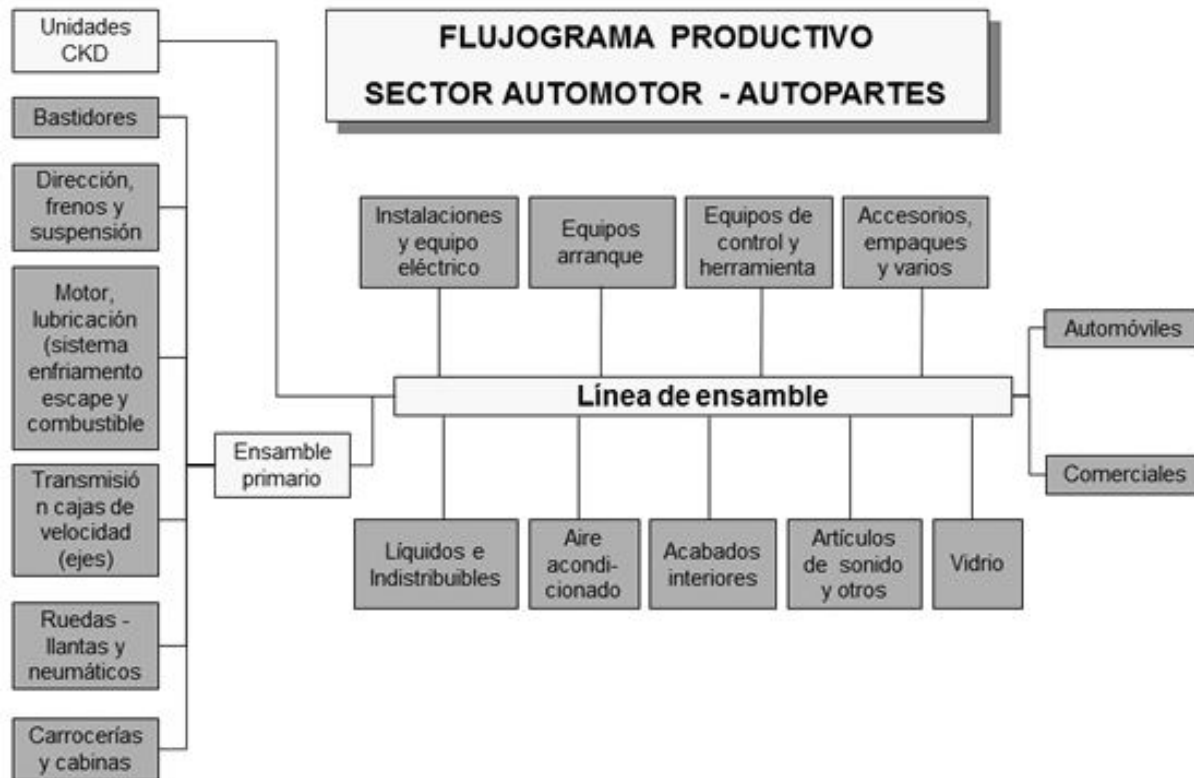
Gráfica 1: Consumo aparente de vehículos en Colombia



Fuente: DIAN, Mincomercio.

Como se demuestra en la gráfica anterior en los últimos dos años las exportaciones tienen un crecimiento significativo, esto se traduce en la implementación de estrategias por parte de las empresas Colombianas las cuales deberán enfrentarse a la llegada de vehículos extranjeros mucho más económicos de lo que estas manejan.

Figura 8: Flujograma Productivo



Fuente: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

En la construcción de un automotor, intervienen cerca de 60 materiales diferentes desde el acero al aglomerado vegetal y desde el níquel hasta el nylon. Como su nombre lo indica, la palabra automotor significa que se mueve por sí mismo y se aplica para designar a los vehículos que se desplazan sobre un terreno, mediante la fuerza suministrada por un motor.

Desde el punto de vista estadístico, la organización de la cadena productiva en eslabones permite identificar las familias de productos con mayor contribución a la producción de la cadena y aquellos donde se genera mayor empleo. El cuadro 1 muestra que los eslabones finales, es decir aquellos que reciben insumos y productos terminados de otros eslabones para el ensamblaje, son los que concentran el valor de producción de la cadena. Cerca del 74% del total producido por la cadena se realiza en estos eslabones. (Andi, 2012, p.2).

Otros eslabones que registran un valor importante de producción dentro de la cadena, son los de Dirección, frenos y suspensión (6.48%), Carrocerías y cabinas (5.17%) e instalaciones y equipo eléctrico (3.66%). (Andi, 2012, p.2).

En Colombia se producen diversos tipos de autopartes, entre las que se encuentran: sistemas de suspensión, sistemas de dirección, sistemas de escape, sistemas de transmisión, sistemas de refrigeración, material de fricción, partes eléctricas como baterías y cableados, productos químicos, rines, llantas, filtros para aire, lubricantes y combustibles, tapicerías en tela y cuero, trim interior, vidrios templados, laminados y para blindaje, bastidores de chasis, aires acondicionados, partes de caucho y metal y accesorios, entre otros.

Las empresas proveedoras de equipo original tienen certificados sus procesos de gestión con normas internacionales como la TS-16949. Los bienes se fabrican bajo normas de producto como ISO, ASTM, CE y JIS, además de las normas privadas de las casas matrices mundiales de vehículos para las cuales la industria autopartista es proveedor en Colombia, Venezuela y Ecuador, entre otros.

El origen de las inversiones en esta industria es muy variada pues se tiene de Estados Unidos, Japón, Francia, México, Brasil, Venezuela, lo que además incluye asistencia técnica de productores mundiales de partes eléctricas, llantas, vidrio, partes de transmisión.

Tabla 1: Los modelos más vendidos

	Marca	2011	2012	Variación (%)
1	Chevrolet Spark GT	16.420	13.506	-17,7
2	Renault Logan	16.040	11.324	-29,4
3	Renault Sandero	10.519	10.303	-2,1
4	Chevrolet Spark	11.426	7.700	-32,6
5	Chevrolet Sail	MN	7.197	ND
6	Chevrolet AveoFamily	9.362	6.979	-25,5
7	KIA Picanto	4.916	6.772	37,8
8	AveoEmotion	14.019	6.378	-54,5

9	KIA Rio / New Rio	4.233	5.526	30,5
10	Aveo 1.6 4p	10.417	5.141	-50,6
11	Ford Fiesta	5.674	5.092	-10,3
12	Hyundai i25	2.948	5.020	70,3
13	Renault Stepway	6.586	4.534	-31,2
14	Nissan Tiida	7.574	4.023	-46,9
15	Nissan Versa	556	3.926	606,1
16	Mazda2	4.994	3.891	-22,1
17	Nissan March	659	3.791	475,3
18	VW Jetta	3.387	3.632	7,2
19	Renault Twingo	5.953	3.365	-43,5
20	VW Gol	1.366	3.207	134,8

Fuente: Revista motor, 2013

Automóviles provenientes de México con arancel 'cero' y a los vehículos chinos, que aunque están lejos de los 'top 10', siguen creciendo en marcas, segmentos y modelos.

2.4 Ventajas y desventajas de importación de automóviles y autopartes de Corea a Colombia mediante el TLC.

Este Tratado tiene múltiples ventajas, tanto para los consumidores como para los empresarios. Para los consumidores, porque tendrán acceso a un mayor número de bienes con mejores precios, y para los hombres de negocios, porque tendrán nuevas oportunidades para exportar y crecer, lo cual generará más y mejores empleos. En general, las empresas de todos los sectores se beneficiarán de la eliminación gradual de aranceles para materias primas, insumos y bienes intermedios.

Es importante tener en cuenta, además, que Corea es un país exportador neto de capital y líder en innovación tecnológica. Por ello, se espera que con el Acuerdo aumente la inversión productiva, a la par con la transferencia de conocimiento hacia nosotros.

2.4.1 Ventajas:

- ✓ El TLC con Corea del Sur abre la posibilidad de que empresas coreanas se establezcan en Colombia y exportar a otros países que tengan tratados con el país colombiano; a su vez esto permitiría que Colombia tenga la posibilidad de acceder a los avances tecnológicos de la industria Coreana.
- ✓ Dentro de la negociación del TLC para el sector automotriz se estima una desgravación inmediata para el 98% para bienes industriales inicialmente.
- ✓ Colombia sería un puente para que Corea se acerque con mayores ventajas competitivas al mercado estadounidense.
- ✓ “El 26% de los bienes industriales ingresará libre de gravámenes desde el inicio del acuerdo. Entre ellos se encuentran: maquinaria, resinas petroquímicas, productos químicos y siderúrgicos, autopartes y algunos productos farmacéuticos.” (revista de logística, 2013).
- ✓ “En 10 años se concentra el 44% de las compras, correspondientes a los automóviles, camiones y algunos electrodomésticos.” (revista de logística, 2013).
- ✓ “El TLC, que comenzó a negociarse en 2009, significará además "una relación bilateral más fuerte y dinámica" no solo en materia de intercambio comercial, sino también para las "inversiones y negocios entre ambos países", aseguró el embajador colombiano en Seúl, Jaime Alberto Cabal. “ (Diario el Portafolio, 2013)
- ✓ “Díaz-Granados destacó que el TLC estimulará las exportaciones colombianas de productos agrícolas, cuyos aranceles "pasarán del 15 o el 20 por ciento a cero" y destacó que el café en grano gozará de una eliminación de tasas inmediata y sus derivados en tres años.” (Diario el Portafolio, 2013).

- ✓ Dentro del clausulado del Tratado de Libre Comercio con Corea se estipula que ninguna de las partes podrá incrementar los aranceles existentes y menos podrán crear impuestos nuevos las importaciones; asimismo se eliminarán gradualmente los aranceles.
- ✓ Desarrollo y fortalecimiento de la cooperación comercial, tecnológica e inversiones para las industrias de autopartes y automóviles; para aumentar la competitividad y modernizar el sector.
- ✓ Para la Industria automotriz, se entró en materia de negociación una liberación de impuestos en 10 para reducirlos; lo que analizando desde un panorama pólito le permitiría a Colombia modernizarse y aprovechar los acuerdos de cooperación de investigación, desarrollo y tecnología con Corea; el actual arancel que se tiene con este país es del 35%.
- ✓ Es el primer Tratado de Libre Comercio con un país asiático que permitirá estrechar relaciones con Corea del Sur, estimulará negociaciones con otros países de ese continente. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2011, p. 2).
- ✓ La reducción y eliminación de aranceles y barreras no arancelarias a las exportaciones colombianas en el mercado coreano para hacer más competitivos nuestros productos industriales y agrícolas acceder a un mercado de alto poder adquisitivo y con orientación importadora.
- ✓ Un campo de juego nivelado para las empresas colombianas frente a sus competidores de países como Chile (firmó un TLC con Corea que puso en vigor desde 2004 y Perú que acaba de culminar negociaciones) que se benefician o beneficiarán del mercado preferencial.
- ✓ Mejor acceso para la industria colombiana de insumos y materias primas de un proveedor de talla mundial.
- ✓ Un entorno previsible para las mayores inversiones productivas.
- ✓ Menores precios y mejores opciones en bienes y servicios para los consumidores colombianos.
- ✓ Desarrollo de condiciones productivas y fomento de alianzas productivas en Colombia mediante el mayor acceso a materias primas, tecnologías y bienes de capital.

- ✓ Significa el fortalecimiento de los vínculos de cooperación para transferencia tecnológica y de conocimiento. Hoy en día contamos con un Memorando de Entendimiento para la Cooperación en áreas industriales, y el TLC cuenta con un capítulo de Cooperación.
- ✓ Por las características de Corea del Sur este país puede ser el mejor laboratorio para que los empresarios de Colombia aprendan a aprovechar mejor el mercado asiático. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2011, p. 2).

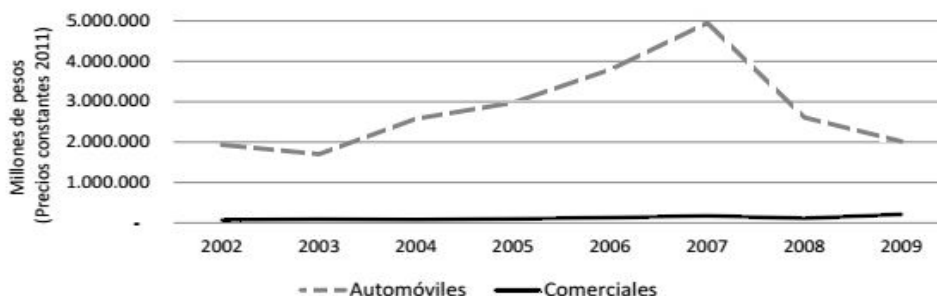
2.4.2 Desventajas:

- ✓ El sector automotriz no está preparado para un TLC con el gigante de la industria tecnología; es un tratado en desigualdad de condiciones dado el desarrollo industrial y tecnológico en el que se encuentran ambos países.
- ✓ Según un documento del periódico el portafolio este TLC está estructurado para comparar y aún no está identificado plenamente lo que Colombia pueda venderle a Corea; adicional no son claras las condiciones en las cuales se encuentran ambos mercados especialmente en la parte económica.
- ✓ Dentro de archivos del portafolio se encuentra también como desventaja para el sector automotor ; se indica que puede ocurrir encontrar carros más económicos versus los nacionales; sin embargo esto no promueve la industria colombiana; Colombia necesita tener mejor desarrollo industrial esto aporta más a la economía y lograr abastecer el mercado nacional y exportar. Colombia necesita una política más clara en relación a la industria.
- ✓ “Las ventas colombianas a Corea del Sur son principalmente carbón, café y metales, mientras la cuarta economía de Asia, hogar de grandes conglomerados como Hyundai, Samsung o LG, exporta principalmente a Colombia vehículos, autopartes, maquinaria y productos tecnológicos” (Diario el Porfallo,2013).
- ✓ Un TLC con Corea un mercado competitivo con una industria que tiene estándares de calidad superiores y tecnológicos dada su experiencia; asimismo en Colombia General Motors, Renault y Mazda han desarrollado también procesos tecnológicos dentro de sus plantas de ensamble, sin embargo dada las desventajas con un posible TLC con Corea se

podría decir que estas compañías trasladen sus industrias a países vecinos como Ecuador o importaran vehículos desde Corea para el mercado Colombiano.

- ✓ Dentro de las 100 preguntas al TLC con Corea tomado del sitio web del Ministerio de Industria y Comercio afirma que en el 2012 las importaciones de automotores (44,3%) cifra que aumentaría si realmente el 26% de los productos importados entre ellos del sector automotor ingresan libres de gravámenes. (Mincit, 2013, Pregunta 50)
- ✓ El desarrollo logístico y de infraestructura juegan un papel fundamental para el sector automotor; Colombia está en desventaja por esta parte dada sus condiciones de vías, puertos y aeropuertos disponibles para el transporte de mercancía; costo que juegan un papel fundamental en el precio final de los automóviles.
- ✓ (Ministerio de Industria y Comercio, 2013). Para tener empleos calificados que tenga condiciones de calidad internacional se requiere mayor desarrollo e inversión para la educación.
- ✓ 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. Mientras la balanza esté decididamente del lado coreano, el sector automotor colombiano verá este TLC como una amenaza. (Polanía, 2013)
- ✓ Colombia ya tiene compromisos de desgravación arancelaria en TLC con la Unión Europea y EE. UU., países que producen alrededor del 45% de la producción mundial de autos, y que las empresas con presencia en el país han anunciado inversiones importantes para fortalecer su participación en el mercado nacional. El TLC con Corea del Sur podría dar la estocada final a los carros y autopartes colombianas. (Polanía, 2013)

Grafica 2: Producción de Automóviles y vehículos comerciales



Fuente: Superintendencia de Industria y Comercio, (2012)

Según cifras de la Superintendencia de Industria y Comercio (2012), para el año 2009 el 28% de la producción nacional de autopartes correspondió al eslabón Equipo eléctrico e instalaciones, el 18% al eslabón Dirección, frenos y suspensión y el 16% al eslabón Demás carrocerías, siendo los anteriores los principales tres segmentos en la cadena productiva del sector de autopartes en Colombia.

2.5 Aspectos más relevantes que frente al sector automotor consagra el TLC con Corea del Sur

El Acuerdo comercial con Corea del Sur obedece a un esfuerzo que de tiempo atrás adelanta el país para lograr acceso preferencial en diferentes mercados para los productos y servicios colombianos, así como al objetivo de estrechar lazos comerciales con los países asiáticos y atraer inversión productiva de los mismos (Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.1).

Este es un Acuerdo de última generación ya que incluye, bienes, servicios, inversión y cooperación.

El Acuerdo contiene 22 capítulos que cubren: acceso a mercados de bienes industriales y agrícolas, reglas de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio, defensa comercial, inversión, propiedad intelectual, comercio y desarrollo sostenible, cooperación. El Acuerdo también contempla un preámbulo, provisiones iniciales y definiciones, Asuntos institucionales, política de competencia, administración aduanera y facilitación del

Comercio, compras públicas, comercio transfronterizo de servicios, entrada temporal de personas de negocios, telecomunicaciones, comercio electrónico, cooperación transparencia, solución de controversias, excepciones y provisiones Finales.(Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.5).

De acuerdo con las cifras de importaciones realizadas desde Corea en el 2011, el 26% de estas ingresará libre de gravámenes desde el inicio del Acuerdo. Entre ellas se encuentra maquinaria, resinas petroquímicas, productos químicos y siderúrgicos, autopartes y algunos productos farmacéuticos.(Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.5).

En 5 años ingresará a Colombia un 18% adicional. En este segmento están: neumáticos, algunas autopartes, productos siderúrgicos y pequeños electrodomésticos.

En 7 años ingresará el 6% del comercio, básicamente de resinas petroquímicas, químicos, manufacturas de hierro, pilas y baterías, entre otros.

En 10 años se concentra el 44% de las compras, correspondientes a los automóviles, camiones y algunos electrodomésticos.

Los términos del acuerdo en lo que respecta a la industria automotriz se traduce a: un programa de liberación lineal a 10 años frente a Corea, que permitirá el ajuste del sector a la mayor competencia. Es decir, el arancel de 35% se reducirá gradualmente en 10 cortes anuales de 3,5% cada año, una vez entre en vigencia el acuerdo.(Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.7).

Teniendo en cuenta la fortaleza de Corea en el sector automotor no es motivo de preocupación debido a que la desgravación en materia de automóviles será gradual para permitir un ajuste. Además, no se puede perder de vista que Colombia ya tiene compromisos de desgravación arancelaria en TLCs con países que producen alrededor del 45% de la producción mundial de autos y que las empresas con presencia en el país han anunciado inversiones importantes para fortalecer su participación en el mercado nacional.

La variación en el precio de los vehículos viene dado por una serie de componentes, uno de ellos es el arancel. No obstante, factores como tasa de cambio, costos logísticos y comportamiento de la demanda juegan un papel importante en los precios finales de los vehículos. (Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.7).

Los retos que impone el TLC a la industria automotriz deben conducirla a aumentar su productividad la cual a su vez se fundamenta fuertemente en su capital humano. Así, se esperaría una mayor especialización y formación del personal empleados en el sector, generando empleo altamente calificado, bien remunerado y competitivo a nivel mundial.

Luego de suscribir un Tratado de Libre Comercio con Corea se espera un aumento en los flujos comerciales en ambas vías y un aumento en los flujos de inversión. Para la totalidad nuestra oferta exportable actual y potencial se contará con condiciones libres de aranceles en Corea, además del desmonte de trabas administrativas que dificultan el acceso a los mercados de mercancías, el reconocimiento y homologación de reglamentos técnicos, y el tratamiento preferencial en materia de compras públicas.(Ministerio de comercio, Industria y turismo, 2011, p.5).

Se estima que el PIB real a precios de mercado se incrementaría en un poco más de 0,5% como resultado de la entrada en vigencia del TLC con Corea. Así se desprende del estudio de Fedesarrollo “Análisis de factibilidad de un Tratado de Libre Comercio de Colombia y Corea” (Díaz, 2013, p.4).

El resultado positivo sobre la producción nacional se explica por el incremento en el consumo privado, que se elevaría en 0,82% y el aumento en 0,22% del valor de las exportaciones colombianas.(Díaz, 2013, p.5).

Con el fin de identificar productos en los cuales Colombia podría tener oportunidades en el mercado coreano, el Ministerio realizó un ejercicio que consistió en cruzar las importaciones mundiales de Corea del Sur con las exportaciones de Colombia al mundo; el resultado indica qué países similares al nuestro están ya vendiendo a Corea productos que para Colombia será factible

venderle cuando el TLC esté vigente. Estos productos incluyen carne de bovino, lácteos, tabaco, frutas, preparaciones alimenticias, confecciones y manufacturas de cuero, entre otros. (Díaz, 2013, p.5).

Dentro de los aspectos más relevantes se encuentra entonces:

- **Intensificación de la competencia:** Como consecuencia de las inversiones acumuladas por el sector en las últimas décadas y por el incremento en su productividad se genera un exceso de capacidad de producción, que saturó los mercados tradicionales y obligó al sector a establecer nuevos horizontes en los mercados emergentes, que aunque presentan menor capacidad adquisitiva, constituyen mercados más dinámicos dadas las perspectivas de incremento de la demanda potencial. (Bernal,2009).
- **Profundización de la internacionalización de la producción:** La reorganización de la estructura productiva llevó a rediseñar las estrategias de las firmas, centralizando y globalizando las actividades relacionadas con el diseño, el desarrollo de tecnologías de producto y proceso, la logística y el marketing, para otorgar a este tipo de productos características universales que faciliten la especialización de las firmas y el intercambio entre los diferentes segmentos de desarrollo del sector. (Bernal, 2009).

2.6 Impacto del TLC con Corea del Sur al sector automotor en Colombia

El impacto que puede tener el TLC con Corea del Sur en el sector automotor ha sido tema de discusión que enfrenta a ensambladores locales e importadores de vehículos, Para los ensambladores con este tratado se ponen en riesgo cerca de 24.000 empleos directos, así como las futuras inversiones y las ventas de la industria automotriz local, mientras que para los importadores es una gran oportunidad de fortalecer relaciones comerciales para el sector. (Mincit, 2013).

Los importadores, dicen sí al tratado de libre comercio porque con el tratado Hyundai, Daewoo, Kia y Sangyong obtendrían una liberación total de aranceles, lo cual permitiría la posibilidad de bajar sus precios en el mercado de carros en Colombia. Cabe recordar que poseen un 40% del mismo.

Las ensambladoras de automóviles, dicen no al tratado de libre comercio ya que tendrían que competir contra carros coreanos, los cuales se venderán a menores precios y, por lo tanto, podrían perder participación en el mercado colombiano.

Los fabricantes de autopartes, quienes afirman que la política coreana incluye una especie de subsidios en puntos, lo cual genera un desequilibrio en el mercado. Piden no incluir el sector automotriz en el tratado y sostienen que ningún otro país de América Latina tiene un TLC con Corea que incluya a ese sector. (Torres, 2013)

El sector industrial continúa preocupado por el impacto que tendrá el acuerdo comercial con Corea del Sur, pues argumentan que no hay oportunidades reales de intercambio.

Este TLC es “lesivo” para la industria automotriz, de autopartes, electrodomésticos, electrónica, petroquímica, textil y confecciones. (Rodríguez, 2013)

Este sector se vería seriamente afectado y, contrario al objetivo del Gobierno, se pondría en juego la oportunidad de que Colombia consolide una industria automotriz exportadora. (ANDI, 2013).

Los retos que impone el TLC a la industria automotriz deben conducirla a aumentar su productividad la cual a su vez se fundamenta fuertemente en su capital humano. Así, se esperaría una mayor especialización y formación del personal empleados en el sector, generando empleo altamente calificado, bien remunerado y competitivo a nivel mundial.

Adicional al TLC adelantado con Corea del sur, cabe mencionar con que otros países existen acuerdos en Colombia para este sector, que fue negociado en los acuerdos de Colombia con México, Chile, Mercosur y en el marco de la Comunidad Andina mediante un Convenio Automotor exclusivamente con Ecuador. Por su parte, en el Acuerdo con los países del Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras), quedaron excluidos de preferencia arancelaria gran parte de los vehículos, mientras que las autopartes se negociaron en su totalidad; también quedó incluido en negociaciones que pronto entrarán en vigor, con países que son importantes productores y que representan alrededor del 45% del total de la producción mundial de vehículos, como por ejemplo la Unión Europea, Canadá y los Estados Unidos.

La industria de autopartes y vehículos viene trabajando desde 2009 en el Programa de Transformación Productiva, ejecutando un plan de negocios de largo plazo cuyo objetivo es aumentar la competitividad de la cadena para convertirse en un sector de clase mundial. Ese trabajo, enmarcado en una alianza público – privada, ha resultado en proyectos y procesos que implican el fortalecimiento del capital humano, la adecuación de la normatividad y el desarrollo del sector en materia de tecnología, innovación y promoción, Como por ejemplo la zona franca de Colmotores, en la cual la compañía invirtió cerca de USD 200 millones y se convirtió en la primera fabricante de carros en el país, con miras a exportar a varios países. (Mincit, 2013).

Conclusiones y Recomendaciones

3.1 conclusiones

- El tratado de libre comercio trae consigo la oportunidad de expansión económica de Colombia porque Asia es el nuevo comercio del mundo y los grandes flujos de comercio van en un vertiginoso crecimiento por el pacífico. Si bien Colombia no hace parte de ninguna organización asiática, no pertenece a APEC y no se tenía tratado de libre comercio con ningún país de esta parte del territorio y esta es la primera vez que se va a tener una relación preferencial con una nación como Corea del sur, lo que significa que no habrá competencia entre naciones con productos que son intensivos en mano de obra, gracias a que Corea es un país de una muy alta tecnología y la mano de obra allí es demasiado costosa, además de que Corea es un gran importador de alimentos, Colombia estaría sumando puntos entonces en la parte agrícola e insumos de la canasta familiar que cada vez se hacen más necesarios en la nación asiática, es decir que los beneficios se verán más reflejados frente a todos los productos del sector agrícola. Sin embargo por otro lado en la industria automotriz, los autopartistas nacionales serían la parte débil de la cadena, por lo que las ensambladoras multinacionales han solicitado un régimen en el que no tengan que cumplir con un nivel de incorporación nacional, para que el mercado de reposición sea mucho mayor en la medida en que hayan más vehículos importados, de tal manera que todavía el TLC con Corea del sur no se puede considerar como una gran amenaza para el sector automotor, porque aún se está hablando de una operación de comercio dentro de diez años, lo que significa que dicho sector aún tiene un tiempo de gracia para reconvertirse y no sentirse amenazado. El Gobierno Nacional pactará

un programa de liberación frente a Corea que permita el ajuste de los sectores a la mayor competencia.

- Debido a la globalización de los mercados y la internacionalización de las mercancías con el tratado se busca que Corea sea el puente de entrada de Colombia a la cuenca del pacífico, cabe mencionar que Colombia tiene unos costos logísticos muy grandes a comparación de Corea lo que hace que los precios de los productos sean más competitivos dejando como beneficiarios a los consumidores, pero los negocios no solo buscan este beneficio sino también el fortalecimiento de las industrias y empresas del país, aquí es donde el gobierno debe de entrar a jugar un papel fundamental en la protección de los sectores que más se puedan ver afectados por este tratado permitiendo así que sean más las ventajas competitivas que se puedan lograr y de esta manera colaborar con el crecimiento económico del país.
- Durante el trabajo de investigación entre artículos periodísticos se puede concluir sin duda alguna que los implicados en la industria automotriz como Jorge Mejía González, presidente de GM Colmotores están en acuerdo cuando describen que la industria colombiana ha tenido un gran avance y evolución como ejemplo claro tenemos que hace aproximadamente 10 años en Colombia las importaciones de autos estaba alrededor de 60% en comparación con lo fabricado en el territorio que eran un 40% aproximado; y se tiene en la actualidad unas cifras contrarias y Proexport afirma que el sector aporta 6,2% al PIB y Colombia es 5 lugar en producción de vehículos de la región; sin embargo se presenta varios puntos para mejorar entre los cuales y más importantes son reducción de costos logísticos y distribución logística, infraestructura como puertos y carreteras y costos de materias primas.

3.2 Recomendaciones

- Las medidas que se tomen frente al TLC deben de estar orientadas a crear estrategias de desarrollo económico y social y de esta manera enfrentar la expansión del comercio.
- Es necesario elaborar programas de capacitación para los sectores que se verán afectados con el ingreso de productos coreanos, de esta forma se fomentara la participación y competitividad en Colombia.
- En la medida en que se haga más cercano el TLC se recomienda la mejora de infraestructura y logística de puertos, sobretodo de los puertos del pacifico, que curiosamente los mejores puertos que tiene el país en este momento y mucho más eficientes están es ubicados en el pacifico.

Referencias bibliográficas

Arango, M. D. (2013). *Caracterización integral de los procesos logísticos en el sector autopartes - automotores en Colombia - Propuesta Metodológica*. Medellín.

Asociación Colombiana de fabricantes de autopartes. (2012). *Estadísticas, exportaciones e importaciones de autopartes y vehículos*. Recuperado el 10 de agosto de 2013 de <http://www.acolfa.org.co/index.php/estadisticas/comercio-exterior>

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (2013). *Información General Cámara Automotriz*. Recuperado el 10 de agosto de 2013 de <http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=76&Tipo=2>

Bernal, M. A. (2009). *Diagnóstico del Sector de Autopartes en Colombia*. Tesis de grado para optar por el título de administrador de empresas. Facultad de ciencias económicas y administrativas. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. Recuperado el 15 de agosto de 2013 de <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/economia/tesis29.pdf>

Bohórquez, E. (2011). *Costos de negociar con seul*. Recuperado el 10 de octubre de 2013 de <http://m.elespectador.com/noticias/economia/costos-de-negociar-seul-articulo-264244>.

Departamento Nacional de Planeación (2013). *Automotor (516)*, 512-516. Recuperado el 03 de noviembre de 2013 de <https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DDE/Automotor.pdf>

Díaz, S. (2013). Preguntas del acuerdo comercial con Corea. Recuperado el 3 de noviembre de 2013 de http://www.sic.gov.co/documents/10157/0/100_Preguntas_TLC_Corea.pdf/446ba8a3-f4c2-4939-82f1-fff9aa0c9535

Dirección de información comercial Proexport Colombia. (2010, Febrero). Informe de exportaciones, inversión extranjera y turismo. República de Corea. Recuperado el 02 de agosto de 2013 En <https://servicios.vuce.gov.co/ncorea/images/Doc/pxpinformecorea.pdf>.

Diario El país. 2013, Febrero 22. Las diez preguntas clave del TLC entre Colombia y Corea del Sur. Recuperado el 02 de noviembre de 2013 de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/diez-preguntas-clave-tlc-entre-colombia-y-corea-sur>.

Dirección de información comercial Proexport Colombia. (2012, Septiembre). Industria automotriz en Colombia. Recuperado el 02 de noviembre de 2013 de [http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/Perfil%20Automotriz_%20Septiembre%202012%20Final%20\(2\).pdf](http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/Perfil%20Automotriz_%20Septiembre%202012%20Final%20(2).pdf).

El espectador. (2013, Febrero 21). Colombia y Corea del Sur firmaron el TLC. Recuperado el 03 de noviembre de 2013 de <http://www.elespectador.com/noticias/economia/articulo-406082-colombia-y-corea-del-sur-firmaron-el-tlc>.

El tiempo. (2011, Septiembre 30). En el país no hay control sobre las autopartes importadas. Recuperado el 28 de octubre de 2013 de http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/asi-funciona-la-importacion-de-repuestos_10472076-4. Redacción Vehículos.

Legiscomex Comercio internacional (2013). Asopartes habla sobre el TLC entre Colombia y Corea del Sur [Video]. Bogotá, Colombia. Recuperado el 28 de octubre de 2013 de <http://www.youtube.com/watch?v=Q716cM9wKH8>

Legiscomex Comercio Internacional (Febrero, 2013). Antecedentes de la negociación. Recuperado el 6 de noviembre de 2013 de <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/A/antecedentes-tlc-colombia-corea-rci272/antecedentes-tlc-colombia-corea-rci272.asp>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia (2013). Acuerdo de libre comercio entre la Republica de Colombia y la República de Corea. Recuperado el 28 de octubre de 2013 de <http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones.php?id=5869>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia. (2012). 100 preguntas del TLC con corea recuperado el 20 de julio del 2013 de <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=3292&dPrint=1>

Motor (2013). Así fue el desempeño de los fabricantes en Colombia el año pasado. Recuperado el 20 de agosto de http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12549210.html

Organización mundial del comercio (2013). Perfil de República de Corea. Recuperado el 27 de julio de 2013 de <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Language=S&Country=KR>

Organización mundial del comercio (2013). Información por miembro. Recuperado el 02 de octubre de 2013 de http://www.wto.org/spanish/thewto_s/countries_s/korea_republic_s.htm

Polanía F.D. (2013). TLC con corea del sur: la partida está por comenzar. Recuperado el 04 de noviembre de 2013 de <http://www.revistadelogistica.com/TLC-con-Corea-del-Sur-aa-partida-esta-por-comenzar.asp>

Portafolio (2013). TLC con Corea es el primero que Colombia firma con Asia. Recuperado el 02 octubre de 2013 de http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-81607

Portafolio (2013). TLC con Corea. Recuperado el 01 de noviembre de 2013 de http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-81967

Portafolio (2013). Autopartistas piden aplazar TLC con Corea. Recuperado el 01 de noviembre de 2013 de http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-81119

Portafolio (2013). El sector automotor presento pliego de peticiones al gobierno. Recuperado el 02 de noviembre de 2013 de <http://www.portafolio.co/negocios/sector-automotor-presento-pliego-peticiones-al-gobierno>.

Portafolio (2013). Sector automotor en Colombia busca ser de clase mundial. Recuperado el 01 de noviembre de 2013 de <http://www.portafolio.co/negocios/inversiones-sector-automotriz-colombia>.

Reina, M., Salamanca, C., Florero, D. & Oviedo, S. (2009). *Factibilidad de un tratado de libre comercio entre Colombia y la República de Corea*. Recuperado el 20 de septiembre de 2013 de <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/WP-No.-49-Factibilidad-de-un-Tratado-de-Libre-Comercio-entre-Colombia-y-la-Rep.-de-Corea.pdf>.

Revista Motor. (2012). *Los carros le siguen el paso a la economía*, (547), 70.

Román Enríquez, Manuel F. *Autopartes. Tendencias recientes de la industria automotriz*. Recuperado el 10 de octubre de 2013 de www.contactopyme.gob.mx/estudios/docs/Autopartes_edomex.doc

SICE: *Sistema de Información sobre Comercio Exterior* (Febrero, 2013). *Antecedentes y Negociaciones*. Recuperado el 5 de noviembre de 2013 de http://www.sice.oas.org/TPD/Col_kor/COL_KOR_s.ASP

Valencia, M. A. (2011). *TLC con Corea del sur: Mucho que aprender pero poco que vender*. Recuperado el 05 de noviembre de 2013 de <http://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/2433-tlc-con-corea-del-sur-mucho-que-aprender-pero-poco-que-vender.html>.

ANEXOS

A. Opinión del sector privado

Características de la cadena

1. El sector automotor colombiano cuenta con un marco de política industrial subregional que da estabilidad a sus inversiones (Convenio Automotor Andino, que ha representado un señalado factor de promoción de su desarrollo industrial y continuará haciéndolo).
2. El índice de motorización es de 17 personas por vehículo; alrededor de 50% del parque automotor de servicio público es de 15 o más años de servicio. Esto representa un importante mercado potencial.
3. En el caso de los vehículos, la producción participa en 55% del mercado.
4. Existe un alto nivel de competencia en el mercado; el consumidor tiene una amplia gama de opciones en todos los productos del sector, incluidas las marcas de mayor renombre a nivel mundial.
5. Pese a que el proceso de apertura económica iniciado a principios de la década del 90 implicó la total eliminación de las barreras comerciales y una importante reducción de las tarifas arancelarias, la producción automotriz colombiana no sólo mejoró sus estándares industriales, sino que registró crecimientos importantes gracias al crecimiento del mercado interno y al desarrollo exportador que se promovió como resultado del Convenio Andino.
6. Hay presencia de importantes multinacionales en el país, que han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías duras y blandas, particularmente en la industria de autopartes, de lo que también se deriva su capacidad de adaptar las tecnologías a las condiciones particulares del país.
7. La producción de vehículos y autopartes en Colombia está sujeta a bajas escalas de producción, con amplia gama de modelos; esto debido al hasta ahora reducido tamaño del mercado interno.
8. Lo anterior ha generado gran capacidad para producir series cortas con eficiencia.

9. La industria también ha demostrado gran capacidad de diversificación y de renovación, participando en todos los segmentos del mercado en el cual los ciclos de vida de los vehículos son cada vez más cortos.

10. El producto colombiano tiene gran reconocimiento de calidad, la industria de autopartes cuenta en 90% con certificados de aseguramiento de la calidad y, adicionalmente, se implementan procesos globales de just-in-time y lean manufacturing, entre otros.

11. La industria cuenta con una fuerte red de distribución y comercialización.

12. Las plantas de ensamble de vehículos se hallan distantes de los puertos y se ubican en el centro del país (donde se encuentra su principal mercado); a su turno, algunos proveedores están lejos de las ensambladoras.

Estas dos situaciones restan competitividad internacional al sector, esencialmente debido a los costos logísticos.

13. Colombia no se distingue por ser productora de materias primas básicas; por ello la cadena debe importar varias de sus materias primas e insumos.

14. El mercado original (para el ensamble de vehículos) es un factor determinante del desarrollo de la industria de autopartes, porque no sólo es el soporte para amortizar las cuantiosas inversiones en desarrollo de nuevas piezas, sino que es fuente de renovación tecnológica. Aspirar a sustentar la producción de autopartes con base en el mercado de recambio (repuestos), nacional o extranjero, no pasa de ser una ilusión, como quiera que la sola desactualización tecnológica traería necesariamente consigo el marchitamiento de la producción de piezas.

15. El contrabando, el robo de vehículos y la permisividad en materia de comercialización de autopartes usadas, representan un factor de competencia desleal para los repuestos colombianos.

16. En cuanto a legislación, el sector sufre de inestabilidad normativa, particularmente en materia de transporte, y adolece de falta de normas de seguridad (por ejemplo, ausencia de Reglamentos Técnicos).

Para buscar una producción competitiva frente al TLC con Estados Unidos:

- Debe reconocerse la enorme asimetría de las industrias frente al TLC, como factor que determina el rumbo de la política sectorial y el dimensionamiento de la industria en la región.
- Deben mantenerse, y mejorarse, todos los aspectos de la política sectorial, entre los que el Convenio Automotor Andino y sus instrumentos derivados ocupan un lugar preponderante.
- Debe adoptarse una clara y firme política de Estado en materia de estabilidad jurídica.
- Los cambios tecnológicos cada día más frecuentes y profundos indican que debe trazarse e implementarse una política que verdaderamente promueva tanto la adquisición y asimilación de tecnologías externas, como la de desarrollos tecnológicos propios.
- Es importante diseñar y poner en aplicación una política viable de reposición del parque automotor obsoleto; entre las medidas requeridas se cuenta la chatarrización obligatoria de los vehículos de más de 10 años de servicio público.
- También como instrumento de promoción del desarrollo del mercado, dar preferencia a la producción nacional en las compras de las entidades oficiales, conforme obran muchos países del mundo.
- Es necesario adoptar Reglamentos Técnicos armonizados para el sector automotor, que consideren las asimetrías existentes y que no se conviertan en obstáculos técnicos para el comercio.
- Se hace necesario intensificar las estrategias conjuntas entre gobierno y sector privado para disminuir el contrabando y el robo de vehículos.
- Los agentes económicos debemos continuar implementando los programas de especialización a los que ya estamos dando comienzo.
- Es importante profundizar las asociaciones estratégicas entre los ensambladores y sus proveedores para el desarrollo de nuevas partes y piezas requeridas por los nuevos modelos.
- Los industriales debemos continuar manteniendo certificaciones de aseguramiento de la calidad reconocidas internacionalmente.

- Todo lo anterior contribuirá a que el panorama del sector se vuelva realmente atractivo para la inversión, tanto nacional como extranjera. Acerca de esta última, es de relevar que es indispensable para afrontar el reto que significa el TLC con Estados Unidos, aprovechando las oportunidades que brinda y minimizando el impacto de los riesgos que trae consigo.

En cuanto a la negociación:

La capacidad instalada mundial para la producción de vehículos supera los 80 millones de unidades anuales y la demanda se encuentra alrededor de los 50 millones; de esto se deriva una feroz competencia en los mercados internacionales, en los cuales los países con excedentes procuran colocarlos por todos los medios a su alcance. Esto es aún más predicable de los automotores nuevos de años-modelo anteriores, que no se lograron vender oportunamente.

Por efectos de normas ambientales sobre responsabilidad del vendedor de vehículos en materia de disposición de sus componentes hasta cuando se hayan desnaturalizado totalmente, que se están comenzando a implementar en países desarrollados, se ha generado allí un particular afán por colocar en mercados emergentes partes usadas, reconstruidas y/o remanufacturadas, que originalmente estuvieron colocadas en los vehículos que salen de circulación. Por otro lado, estas mismas circunstancias han traído consigo la aplicación de medidas de restricción al comercio de carácter no arancelario, a lo que Estados Unidos no ha sido ajeno.

En el seno del TLC existen un país productor de vehículos (Estados Unidos) y dos países ensambladores (Colombia y Ecuador), lo que implica unas enormes asimetrías cuantitativas y cualitativas entre uno y otros, así como un país sin industria automotriz (Perú), cuyos intereses en la materia difícilmente pueden ser similares a los de sus socios andinos. La industria automotriz tiene unas particularidades tales, que en prácticamente todas las negociaciones comerciales se ha tratado en un foro especializado.

Las expectativas de exportación de bienes automotores a Estados Unidos no pueden basarse en producir, con materias primas e insumos importados de allí, y luego despachar productos iguales a los que fabrican; las posibilidades estriban en exportar vehículos y autopartes diferentes, con materias primas e insumos de otra proveniencia. Esto está particularmente relacionado con el tema de requisitos de origen.

Las asimetrías mencionadas con la industria estadounidense indican claramente que la supervivencia de la colombiana requiere disponer de un período suficiente, no sólo para colocarse en condiciones de aprovechar el mercado que se le abre, sino para conservar tanto como le sea posible su base de sustentación del mercado local.

En lo tocante a plazos de desgravación, además de la necesaria aplicación del concepto de asimetría, deben contemplarse términos lo suficientemente amplios para permitir a nuestro país prepararse para afrontarla con posibilidades de supervivencia.

En resumen, el sector automotor en las negociaciones del TLC, debe tener un tratamiento particular, como es usual en prácticamente todos los acuerdos de libre comercio, conformado básicamente por un foro especializado de negociación (Mesa Automotriz o un ente similar), en el cual se genere un tratamiento que contemple a cabalidad las asimetrías, actuales y previsibles aún a largo plazo, en cuanto a las estructuras propias de las industrias y, consecuentemente, en materia de origen.

En consecuencia, la industria automotriz colombiana solicita:

- Preservar el Convenio Automotor Andino y sus instrumentos derivados.
- Adelantar la negociación automotriz en un foro especializado (Mesa Automotriz o un ente similar), asunto que cuenta con el respaldo del sector privado de Estados Unidos¹⁷.
- Convenir plazos de desgravación asimétricos; en el caso de las importaciones a Colombia, el plazo no debe ser inferior a 15 años para los productos sensibles (vehículos y autopartes).
- Acordar requisitos de origen que puedan ser alcanzados por la industria (con acumulación andina). Estos están reflejados en la Decisión 416 de la Comisión y en el Requisito Específico de Origen automotor andino.
- No amparar en el programa de Liberación: a) los vehículos usados, ni los de años-modelo anteriores; ni b) las autopartes usadas, reconstruidas, refaccionadas, remanufacturadas o cualquier otro apelativo similar que se dé a bienes que después de haber sido usados se han sometido a algún proceso para restituirles sus características o sus especificaciones originales, o para devolverles la funcionalidad que tuvieron cuando nuevos.

- En cuanto a medidas no arancelarias (incluyendo las de tipo ambiental y/o de cumplimiento de especificaciones técnicas), pactar condiciones de acceso nuestro al mercado estadounidense iguales a aquellas que se aplican en Colombia a los productos automotores de Estados Unidos.

Posición de la cadena productiva frente a los temas específicos de la negociación:

1. Es de primera importancia preservar la política automotriz andina, así como consultar y concertar posiciones a nivel andino (Colombia-Ecuador e, incluso, Venezuela).
2. Ámbito del sector automotor: autopartes y vehículos.
3. Bienes usados y similares: solicitamos que las notas siguientes sean incluidas en el Acuerdo:
 - El programa de liberación no se aplicará a autopartes reconstruidas, refaccionadas, remanufacturadas o cualquier otro apelativo similar que se dé a bienes que después de haber sido usados se han sometido a algún proceso para restituirles sus características o sus especificaciones originales, o para devolverles

La funcionalidad que tuvieron cuando nuevos.

- El programa de liberación se aplicará a vehículos automotores nuevos que hayan sido fabricados en el año en el cual se realiza la importación o en el año inmediatamente anterior.

4. Programa de Liberación: El sector requiere 15 años como mínimo para su desgravación.
5. Acumulación de origen: Es de gran importancia que se reconozca la acumulación de origen entre Colombia, Ecuador y Venezuela.
6. Calificación de origen: Los niveles de contenido subregional (IS) que puede razonablemente lograr el sector automotor son los establecidos en la normativa de la Comunidad Andina: Decisión 416 de la Comisión y la Resolución 323 de la Secretaría General.

7. Obstáculos técnicos y ambientales al comercio: Lograr un acceso real al mercado de los Estados Unidos mediante la eliminación de restricciones no arancelarias injustificadas. Particularmente nos referimos a requerimientos de especificaciones técnicas procedimientos para la evaluación de la conformidad y requisitos ambientales acordes al grado de desarrollo e infraestructura de los países andinos.

8. Inversiones: Resulta indispensable presentar nuevamente a los negociadores de Estados Unidos, la transparencia de la política automotriz andina y su consistencia con el Acuerdo TRIM de la OMC.

9. Propiedad intelectual: Que en el tema de propiedad intelectual se adopten mecanismos que, por un lado, eviten que se convierta en una barrera comercial y, por otro, promuevan la transferencia hacia los países de menor desarrollo y social comparativos, así como la asimilación por parte de ellos.

B. El TLC con Corea

24 de Febrero de 2013

Para ello, es preciso que el país se prepare adecuando y ampliando su oferta exportable y avance en la solución de cuellos de botella que no le permiten ser más competitivo.

El encierro que caracterizó a la economía colombiana, hasta hace muy pocos años, llevó al país a vivir de espaldas a sus fronteras. Esta realidad se hizo evidente con el reciente fallo del Tribunal de la Haya, que dejó al desnudo el abandono en el que el país ha mantenido al Caribe.

El caso del Pacífico, la situación ha sido aún más dramática. Colombia no solo no ha mirado lo que ocurre más allá de su frontera, sino que ha abandonado a su suerte la frontera misma. Buenaventura es un buen ejemplo de dicha situación. Por ello, el país no quiso mirar lo que estaba sucediendo al otro lado de su frontera pacífica.

Particularmente, las naciones de la Cuenca del Pacífico y, en especial, de Asia-Pacífico, han tenido una transformación extraordinaria que aquí pasó desapercibida. Ahora, cuando Colombia decidió insertarse en la economía internacional se ha dado cuenta de que la economía mundial ha cambiado de manera drástica.

Los procesos de producción que, anteriormente, se efectuaban incorporando materias primas, bienes intermedios e insumos, cuyo origen correspondía mayoritariamente al país que llevaba a cabo la producción, se habían transformado en cadenas de abastecimiento y distribución que articulan materias primas y bienes intermedios que provienen de los más diversos lugares del planeta. En este nuevo entorno, Colombia inicia su integración a la economía internacional a través de la suscripción de TLC o acuerdos de libre comercio. Respondiendo a la estructura de comercio que el país había desarrollado, la prioridad era, entonces, iniciar con los principales socios de la región y, fundamentalmente, con Estados Unidos, que se constituye en el primer comprador al adquirir el 40 por ciento de la oferta exportable colombiana.

Cumplida esta fase de acuerdos con los socios tradicionales, viene una más difícil y es integrarse con los países o regiones que, potencialmente, presentan las mejores oportunidades hacia el futuro. En el desarrollo de esta estrategia, Colombia se encuentra con sus vecinos de Asia-Pacífico, tanto los cercanos como los lejanos.

Allí, comprende que si quiere acelerar su articulación con el Asia-Pacífico no basta con buscar un mayor relacionamiento con esta región. Es preciso, también, acelerar dicha articulación apoyándose en los vecinos latinoamericanos que, juiciosamente, han llevado a cabo la tarea y se encuentran integrados de una manera más profunda con los Estados de la región asiática, en particular México, Chile y Perú. De allí, el apoyo de Colombia a la Alianza del Pacífico.

Sin embargo, a pesar de que la Alianza del Pacífico puede ser un catalizador para lograr una mayor presencia de Colombia en el Asia-Pacífico, no es suficiente. El país debe buscar de manera individual una articulación con algunos de los principales países de la región.

Es en este escenario que hay que entender el TLC que Colombia acaba de negociar con Corea del Sur y el cual debe ser puesto en vigencia en los próximos días. El simple inicio y avance de las negociaciones entre Colombia y Corea motivó a Japón a manifestar su interés de iniciar negociaciones con nuestro país para la suscripción igualmente de un TLC. Muy seguramente, al acuerdo con Japón seguirán otros con países de Asia, con los cuales hasta ahora las relaciones comerciales han registrado niveles muy bajos. Sin embargo, es preciso comprender que los TLC son simples herramientas o instrumentos que facilitan la articulación con otras economías. Dicho de otra manera, el TLC, por sí mismo, no garantiza el éxito en el proceso de inserción en el mercado al que se pretende llegar. Para ello, es necesario que el país se prepare adecuando y ampliando su oferta exportable y avance en la solución de cuellos de botella que no le permiten ser más competitivo.

El TLC con Corea puede ser un buen ejemplo para poner sobre la mesa las acciones que el país debe desarrollar para lograr una presencia significativa en dicho mercado. El acuerdo ofrece oportunidades en el sector agrícola y agroindustrial. Sin embargo, nuestras producciones no alcanzan los volúmenes requeridos y, en muchos casos, no se cuenta con las certificaciones que exige el mercado. No hay más excusas. (Javier, Molina. 2013).

C. Autopartistas piden aplazar firma del TLC con Corea

13 de Febrero de 2013

El directivo fundamenta su solicitud en las difíciles circunstancias por las que está atravesando la industria colombiana –entre enero y noviembre del año pasado, según el Dane, prácticamente se estancó, al crecer apenas 0,2 por ciento- y, en particular, la actividad automotriz.

La producción del sector automotor, afirmó el presidente de Acolfa, bajó su participación en el mercado local de 67 por ciento a comienzos del 2003 a 28 por ciento en los últimos meses.

El presidente de GM Colmotores, Jorge Mejía, señaló que las tres grandes ensambladoras que operan en Colombia perdieron cinco puntos de participación el año pasado, hasta 35 por ciento, debido a que, explicó, hubo un aumento de la demanda de camiones pesados no ensamblados por dichas empresas.

Los principales clientes de los fabricantes de autopartes son, precisamente, las firmas de ensamble, por lo que el desempeño de estas, positivo o negativo, los impacta directamente.

Es el caso, por ejemplo, de GM Colmotores, que cerrará por aproximadamente 20 días uno de sus turnos en la planta bogotana con el fin de no acumular altos inventarios y ajustar su producción a las condiciones del mercado.

Esa decisión le significará a más de un autopartista contraer su propia producción para adecuarla a la demanda doméstica, lo que, han advertido algunos fabricantes, afectará, así sea temporalmente, la plantilla de trabajadores.

Ante esa situación, Llinás no ve razón alguna que respalde la conveniencia de continuar profundizando los acuerdos comerciales y destaca el que se firmará con Corea la semana próxima, país cuya penetración viene aumentando aún con el pago de aranceles plenos.

Si así están actualmente las cosas, “¿cómo será cuando entre en vigencia un TLC con el país asiático? ¿Cómo podrán cumplirse las metas de generación de empleo?”, se preguntó el directivo, quien le insiste al Gobierno posponer la firma de dicho acuerdo hasta cuando la industria nacional llegue a un proceso sólido de recuperación. (Revista Portafolio. 2013).

D. TLC con Corea es el primero que Colombia firma con Asia

Con la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y Corea del Sur, prevista para este jueves, el país dará un nuevo paso en su estrategia de acercamiento al Asia Pacífico.

Este es el acuerdo comercial número 12 que firma Colombia y el primero con un país asiático, que permitirá acceder a un mercado de casi 50 millones de consumidores, cuyo PIB per cápita es de 31.733 dólares, prácticamente el triple que el de Colombia.

La negociación de este acuerdo, que tomó dos años y medio, no estuvo exenta de críticas, en particular de los sectores que se consideran amenazados por la competencia asiática, como es el caso de la industria automotriz.

No obstante, la realidad es que el país no puede quedarse atrás en el acercamiento con esta parte del mundo, tarea en la que Chile y Perú ya le llevan ventaja. De cualquier manera, el TLC se convierte en un instrumento que les da a los empresarios la posibilidad de vender sus productos y servicios en Corea, con preferencias arancelarias y reglas claras.

Pero también se busca atraer más inversión coreana en sectores con alto componente tecnológico. Actualmente, hay un déficit pronunciado en el intercambio con ese país, y la oferta colombiana está conformada en su mayoría por carbón, café, ferroníquel y algunos productos básicos de industria.

Entre tanto, los principales bienes que Colombia importa son vehículos, maquinaria y equipo, así como productos químicos. Pero, mientras que el acuerdo se pone en marcha (aún falta la aprobación del Congreso y el control de la Corte Constitucional), hay que continuar en la preparación.

El presidente de Analdex, Javier Díaz, señala que “los TLC con una herramienta, pero no garantizan el acceso si no se hace la tarea”. Con esto, hace referencia a que el país debe desarrollar una estrategia que permita transformar los sectores ante la competencia que llega, pero también ver cómo se puede atender el nuevo mercado. “Hay que adecuar la oferta exportable del país a los requerimientos en materia de volúmenes y certificaciones”, dice.

Tanto el sector público como el privado han venido haciendo acercamientos. Por ejemplo, el Gobierno ya ha adelantado reuniones con importadores coreanos de carnes de bovino, pollo y cerdo, productos que gradualmente serán desgravados.

Adicionalmente, la Andi y la Cámara Coreana de Comercio e Industria, suscribieron un memorando de entendimiento, de tal manera que exista cooperación y aprendizaje entre los empresarios para desarrollar las relaciones comerciales. (Revista Portafolio. 2013).

