

TRATADO DE LIBRE COMERCIO COLOMBIA-COREA DEL SUR: IMPACTO EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO

POR:

SUSANA MONTERO DURAN

ALEJANDRO CORREA CANO

TESIS

DOCENTE:

OLMER ALVEIRO MUÑOZ SANCHEZ

UNIVERSIDAD PONTIFICA BOLIVARIANA
ESCUELA DE CIENCIAS ESTRATEGICAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN
2013

TRATADO DE LIBRE COMERCIO COLOMBIA-COREA DEL SUR: IMPACTO EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO

POR:

SUSANA MONTERO DURAN

ALEJANDRO CORREA CANO

UNIVERSIDAD PONTIFICA BOLIVARIANA
ESCUELA DE CIENCIAS ESTRATEGICAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN
2013

TRATADO DE LIBRE COMERCIO COLOMBIA-COREA DEL SUR: IMPACTO EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO

SUSANA MONTERO DURAN

ALEJANDRO CORREA CANO

Trabajo de grado para optar al título de Administrador de Negocios Internacionales

DOCENTE:

OLMER ALVEIRO MUÑOZ SANCHEZ

UNIVERSIDAD PONTIFICA BOLIVARIANA
ESCUELA DE CIENCIAS ESTRATEGICAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN
2013

TABLA DE CONTENIDO

- 1.** Comparativo sector automotriz Colombia – Corea del Sur de cara al TLC.
 - 1.1** industria automotriz Colombiana 2000 hasta 2011.
 - 1.2** industria automotriz Coreana 2000 hasta 2011.
- 2.** Implicaciones del TLC en las industrias automotrices de Colombia y Corea del Sur
 - 2.1** Relaciones Comerciales Colombia- Corea del Sur.
 - 2.1.1** Ventajas y desventajas del TLC.
 - 2.1.2** Punto de vista de los empresarios.
 - 2.2** Políticas de estímulo en el sector público y privado en Colombia.
- 3.** ¿Es la Sector automotriz Colombiano competitivo en el TLC con Corea del Sur?

Conclusiones

Bibliografía

Planteamiento del Problema

Durante las negociaciones del TLC con Corea se ha venido presentando mucha incertidumbre para los empresarios colombianos en el sector automotriz, por el motivo de las relaciones comerciales entre Colombia y Corea del Sur. Dicha incertidumbre no es más, que el debilitamiento que tendrá el sector, producto de la competitividad y los bajos costos de producción en el país asiático, ya que Corea inició hace dos años como maquilador de la industria automotriz y como ensamblador de vehículos. Hoy es una potencia que goza de subsidios por parte del estado, lo que pondría en riesgo más de 20.000 empleos en el sector automotriz en Colombia. Además, se vería perjudicada toda una cadena de desarrollo y tecnología que abarca sectores como acero, cobre, plásticos, cauchos, cerámica, vidrio, químicos, electrónica, entre otros. El TLC con Corea es un tema muy interesante para los consumidores colombianos, pero se tendrá que mirar que estrategias van a implementar las empresas y el estado, que en lugar de desarrollar el país y su economía resulte afectando a una industria de mucho valor para la economía Colombiana.

Estado del Arte

Realizando un trabajo de investigación de tipo descriptivo fue necesario acudir a proyectos, trabajos e investigaciones del tema con el propósito de hacer comparaciones entre Corea del Sur y Colombia donde se profundice sobre las actividades económicas de ambos países y sobre todo de su industria automotriz y así identificar ventajas y desventajas de ambos países que permitan analizar como un TLC entre Corea y Colombia podría afectar o ayudar a la economía colombiana. Este trabajo se apoya primordialmente de investigaciones realizadas por ProExport, ya que al ser una institución con amplia experiencia y conocimiento en el tema de relaciones bilaterales y multilaterales podía aportar noción sobre las relaciones comerciales de ambos países. Por otro lado era inevitable cruzarse con documentos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, ya que este es el encargado de velar por el bienestar del comercio nacional y deben llevar un seguimiento de las industrias.

Al comienzo del trabajo se destacan informes como “La industria Automotriz en Colombiana”¹, trabajo realizado por Proexport, el trabajo de grado “Análisis Estratégico del Sector Automotriz en Colombia”² de Johana Patricia Quiroga de la Universidad del Rosario y adicionalmente datos estadísticos de la página de la ANDI³. En estos tres informes se estudia, analiza y describe la historia, capacidad instalada, tendencia o evolución en ventas, participación de mercado de las diferentes ensambladoras y marcas de vehículos, estructura de la industria y contribución a la economía colombiana del sector automotriz colombiano.

¹ProExport. (2012). *INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA*. Bogota: ProExport.

²QUIROGA PORRAS, J. P. (2012). *ANÁLISIS ESTRATEGICO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA*. BOGOTA: UNIVERSIDAD DEL ROSARIO.

³ANDI. (2012). *ANDI*. Recuperado el 12 de 01 de 2013, de <http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=76&Tipo=2>

Avanzando en trabajo, con el propósito de conocer la industria automotriz coreana y como está a logrando convertirse en una potencias dentro de la sector automotriz mundial se consultaron diferentes trabajos dentro de los cuales se encuentra información sobre la evolución del sector y como Corea del Sur logro aprovechar las oportunidades que le permitieron crecer. El autor Jabir Ratana Binti en el ensayo “South Korea Automotive and Auto Parts Industry”⁴ habla sobre la historia de la industria automotriz coreana, comenzando naturalmente en sus inicios y como evoluciono a ser lo que es hoy, este investigación tiene una metodología descriptiva. Por otro lado dentro del trabajo anterior se encuentra un subcapítulo “Automobile Cluster” escrito por Karn Pratedwannakij se enfoca en los Clusters formados en Corea que han ayudadaron a impulsar la industria y describe brevemente los esfuerzos realizados en investigación y desarrollo, la metodología al igual que el autor anterior es descriptiva. Por último se utilizó como referencia la investigación del autor Ji Yoon Chung “The National Innovation System (NIS) and the Automobile Industry in South Korea”⁵ donde además de hablar sobre la situación actual de la industria automotriz coreana también habla del “arma secreta” que utilizo Corea para fortalecer su industria que fue (y es) invertir R&D (Investigación y Desarrollo), se describe la importancia de está para el desarrollo de un país y explica el proceso que vivió Corea en este aspecto durante las últimas dos décadas.

Al momento de analizar las relaciones comerciales entre ambos países se utilizó como recurso principal los estudios realizados por ProExport, FEDESARROLLO y el Ministerio de

⁴JABIR, R. B. (2010). SOUTH KOREA AUTOMOTIVE AND AUTO PARTS INDUSTRY.

⁵ Chung, J. Y. (10 de 2011). www.isi.fraunhofer.de. (F. I. University, Ed.) Obtenido de http://www.isi.fraunhofer.de/isi-media/docs/p/de/diskpap_innosysteme_policyanalyse/discussionpaper_29_2011.pdf?WSESSIONID=f16ff71b9a3e7c40b1865cff03dae314.

Industria, Comercio y Turismo de Colombia, ya que estas son las investigaciones más actualizadas sobre la relación comercial entre La Republica Coreana y Colombia, además se utilizo el texto del tratado para entender las condiciones del mismo. En primera estancia se utilizó el documento de ProExport “ABC del TLC Colombia- Corea”⁶ con el propósito de conocer los puntos clave del tratado y sus beneficios para Colombia. Adentrándonos al trabajo se utilizaron dos documentos principales para la comparación comercial, el cruce de canastas y la relación comercial entre estos dos países “Corea del Sur: Dinámica Comercial y Relaciones Bilaterales con Colombia” realizado por Marco Aurelio Bermúdez Quintero y Martha Cecilia Álvarez Rubiano del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en el año 2010 y “Análisis de Factibilidad de un Tratado de Libre Comercio Entre Colombia y la República de Corea”⁷ de FEDESARROLLO, en ambos trabajos se hace un arduo análisis sobre la situación comercial de ambos países y se analiza cómo se verían beneficiados por un TLC; de este trabajo se pudieron concretar algunas ideas de los Pro y los Cons de este tratado. Además para el análisis de competitividad se utilizaron dos trabajos direccionados específicamente a este teme, por un lado “The Global Competitiveness Report” donde se hace un análisis detallado de la situación de ambos países y su ranking a nivel mundial según sus variables competitivas, además de una breve explicación de cuáles son estas variables y como y porque afectan la competitividad de un país; en el caso específico de Colombia el trabajo se enfoca “Informe Nacional de Competitividad 2012-2013” donde se describen las 12 variables que son esenciales para la competitividad en el caso colombiano y como nos llevó a ranking donde estamos.

⁶ ProExport (21 de 02 de 2011). ABC del Acuerdo Comercial con Corea del Sur. Bogotá, Colombia.

⁷ FEDESARROLLO. (2009). ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DE UN TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA DE COREA. Bogotá: FEDESARROLLO.

Antecedentes

Cada vez el mundo es más global, y en consecuencia sus economías tienden a ser más interdependientes; circunstancia que intensifica la competencia a nivel internacional, donde son necesarios factores claves como la innovación, la tecnología y la investigación, como fuentes importantes para desarrollar una producción industrial sofisticada que permita competir con otros mercados y lograr objetivos claros en materia de intercambio comercial.

A finales del siglo XX y a comienzo del siglo XXI los países dentro del contexto internacional han empezado a trabajar en tareas conjuntas, en un proceso de integración económica y comercial más acelerado. Este tipo de cooperaciones se ha generado en bloques específicos de países como lo es la Unión Europea, La Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN), la Comunidad Andina de naciones (CAN), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y diferentes zonas de libre comercio con miras al fortalecimiento de un amplio sector comercial y económico.

Todo este marco de globalización e interdependencia entre los países, ha permitido que cada país priorice algunas zonas claves para su desarrollo su desarrollo económico, sus factores geopolíticos, y geoestratégicos se convierten en elementos determinantes en la definición de planes estratégicos de inversión y de cooperación regional, dando prioridad a algunos sectores de la economía que puedan tener un mayor impacto internacional en el sector del comercio.

Para el caso Colombiano sus ventajas geográficas lo hacen atractivo para procesos de integración a través del mar Caribe y la zona del pacífico y por supuesto, en la región andina. Esto nos lleva a destacar las ventajas comparativas, competitivas y la especialización como

piezas claves a la hora de producir, de generar estrategias y de lograr grandes resultados a nivel regional y de competencia global.

Desde 1991 Colombia, dio sus primeros pasos en la apertura económica, no con tan buenos resultados en el inicio, puesto que varios problemas aquejaban al país, entre ellos, la escasa preparación del sector productivo del país para hacerle frente a la competencia internacional, la poca experiencia en cuanto a una dinámica de mayor nivel en las relaciones comerciales, problemas de orden de la estabilidad interna del país, que hacían difícil plantear un escenario positivo para el sector comercial.

Quince años después de la apertura económica, el país ha entrado en la dinámica de establecer modelos de comercio competitivos no sólo con países de la zona andina, sino con la transandina, los países del cono sur hacen parte de los potenciales lugares para que Colombia pueda insertarse en un mercado abierto y competitivo. El temor a este tipo de escenarios económicos siempre está presente en cualquier país que comienza a hacer una apertura de su mercado, que le genera sin lugar a dudas, expectativas nuevas frente a los cambios a nivel de la infraestructura de las compañías nacionales.

Un elemento clave de este tipo de apertura, no es sólo que hay una relación más directa con los mercados de la propia región y con las distantes, sino que implica pensar en los posteriores cambios que el país tendrá que tomar en materia de infraestructura, mercado, divisas, inversiones directa e indirecta. Dada la necesidad de un escenario de globalización que nos hace interdependientes, los Estados deben empezar a preguntarse por su escenario futuro en cuanto a la cooperación misma. Esta interdependencia integra los Estados, y acerca los Mercados que van desarrollando, aunque sin convertirse en un fanatismo del mercado, los

TLC, no solucionan todos los problemas de desarrollo económico de los países, pero sí son parte de la solución de los mismos.

El segundo elemento fundamental tiene que ver con la innovación y la inversión en ciencia y tecnología. Este es el caso de los países asiáticos como Corea del Sur, China e India, por mencionar algunos, que lograron un posicionamiento dentro del mercado mundial, debido a su gran desarrollo científico y tecnológico, el cual les ha permitido modificar su estructura productiva de acuerdo a las exigencias del mercado mundial de bienes y servicios. Por el contrario, en Latinoamérica, incluyendo a Colombia, se vive un lento proceso de reconversión productiva, dada la falta de relación directa entre el gobierno y los sectores empresariales, con lo cual se pueda generar un proyecto de inversión científica y tecnológica que permita mejorar tanto la producción como los estándares de calidad de bienes y servicios que puedan ser competitivos a nivel global. Para demostrar lo anterior, se presenta más adelante dentro de este trabajo, un cuadro comparativo entre dos países, a saber: Corea del Sur y Colombia, referente que nos servirán de marco de análisis en trabajo.

Colombia ha venido impulsando en los últimos quince años, inversiones importantes en estos dos sectores para salir de este atraso y obviamente para su desarrollo. El país ha implementado políticas dirigidas al fortalecimiento del sector de la educación que permitan afrontar en un futuro cercano un mayor nivel de competencia con otros países que pueden transferirnos tecnología o que pueden cooperar con las empresas nacionales en el desarrollo de tecnología propias.

El tercer elemento importante, es la evaluación positiva que se puede hacer frente a los TLC, que Colombia ha diseñado y ha puesto en vigor con Panamá, Chile, Canadá, Suiza y próximamente con Estados Unidos. Además hacer parte de bloques económicos ha permitido

que el país vea otros escenarios posibles de mercado y de desarrollo tecnológico y científico. ¿Qué papel jugará el sudeste asiático y la cuenca del pacífico para Colombia en términos de su mercado?, pues bien, parte de las iniciativas de integración e interacción económica obedecen a que Colombia sostiene un elevado nivel de cooperación con otros Estados. Con esto la zona del pacífico será, y lo es hoy una zona de gran flujo de mercancías, conocimiento y personas, al cual Colombia, no podrá dejar de lado.

En las circunstancias del país, hoy 2013, ¿Qué importancia podría tener un TLC con Corea del Sur? Varias razones explican la iniciativa y la perspectiva de Colombia para firmar un TLC. En primer, un acuerdo comercial con Corea del Sur, trae beneficios en cuanto a la interacción cultural, económica, tecnológica y financiera. Colombia hoy, en una mejor medida está dispuesta a competir e invertir en infraestructura en sectores claves para el desarrollo tecnológico. Uno de ellos es el sector automotriz, del cual Colombia espera sacar provecho tanto para mejorar la condición del sector en Colombia, como para adquirir tecnología aplicable a nuestro contexto nacional.

El mundo asiático, lleva hoy la delantera en gran desarrollo tecnológico que Colombia no puede desperdiciar y por ello se hace necesario el acercamiento con Japón, Corea, China, Indonesia, India, y muchos otros países que pueden aportar elementos fundamentales para varios sectores de la economía. Si esto es un instrumento para mejorar la economía nacional, y se aprovecha como tal va a generar proyectos innovadores en el país.

Colombia en el contexto del siglo XXI, ha entrado en una etapa de interacción que es ineludible, y de la cual deberá sacar su mejor provecho para insertarse en el ámbito económico mundial. Sus posibilidades se abrirán cada vez más y prueba de ello es su intención de firmar un TLC con Corea del Sur, que es hoy y podrá ser en los próximos años

un país de alto nivel competitivo que podrá ayudar a mejorar la industria nacional de Colombia, asunto que se desarrollará en el presente trabajo, específicamente en el sector automotriz, para medir las ventajas y desventajas que tendrá dicho acuerdo con Colombia

Objetivo General

Investigar y analizar cómo se han establecido las relaciones comerciales entre Colombia y Corea del sur en el sector automotriz, y de qué manera esta relación bilateral ayuda o perjudica a la economía Colombiana con la entrada en vigor de un tratado de libre comercio con Corea del Sur.

Objetivos específicos

- Analizar el sector automotriz Colombiano de cara a la firma de un TLC con Corea del sur.
- Analizar cuál es el porcentaje de contribución del sector automotriz en la economía Colombiana, que pueda verse afectado o favorecido por el TLC Colombia y Corea del Sur.
- Presentar las cifras de las exportaciones de Corea del sur a Colombia en el sector de los automóviles y viceversa.
- Describir los tipos de estímulos públicos y privados que tiene Colombia para favorecer el Sector automotriz en un marco de TLC con Corea del Sur.

Resumen

Se examinó el estado actual de la industria automotriz Colombiana, con el fin de determinar si puede competir con una industria automotriz fuerte y desarrollada como lo es la de Corea del Sur. Se estableció que el sector es de gran interés para inversionistas Coreanos, pero que en sí no tiene la fuerza para competir con ellos a menos de que cuente con la ayuda del gobierno. Sin embargo, este acuerdo es una oportunidad de mejorar la industria, incursionar con otros productos en el mercado mundial y estrechar relaciones con Asia-Pacífico.

Tratado de Libre Comercio Colombia-Corea del Sur: Impacto en el Sector Automotriz
Colombiano

Comparativo sector automotriz Colombia – Corea del Sur de cara al TLC.

Industria automotriz Colombiana 2000 hasta 2011.

Colombia dentro del contexto de internacionalización, ha logrado en las dos últimas décadas consolidar un sistema de interdependencia más agudo, que le ha permitido tener un mayor nivel de conexión comercial con países no sólo del ámbito regional como Panamá, Perú, Chile, Ecuador, Argentina y Brasil, sino también con la Unión Europea, el Asia Pacífico e India. En tales circunstancias y con una estabilidad política interna la consolidación de los acuerdos comerciales podrá arrojar buenos resultados en los próximos años (Ministerio de Comercio, 2011).

Además, Colombia, es actualmente, una gran plataforma para la fabricación de vehículos, camiones, buses y autopartes para abastecer mercados internacionales y nacionales. Desde hace varios años se ha venido representado un alto volumen de ventas dentro del sector automotor, específicamente durante el año 2011, donde existió la mayor cantidad de ventas de vehículos en el país. Pero las características del sector se ven perjudicadas por una logística que no estaba bien preparada debido a las malas condiciones estructurales que tiene el país actualmente y que han impedido que el sector no tenga un mayor crecimiento (Ver Figura 1 en Lista de Figuras).

Todo esto se ve reflejado con las llegadas de las piezas importadas para el ensamble de vehículos o los mismos vehículos importados, a la falta de estandarización de procesos y a los procedimientos deficientes, lo cual genera altos costos para las empresas automotrices. Además, las malas condiciones de las carreteras colombianas y las distancias tan prolongadas entre

ciudades y puertos, producen un costo logístico adicional para dichas empresas, reduciendo de esta forma, su margen de ganancia(QUIROGA PORRAS, 2012)

El sector automotriz colombiano es una fuente clave dentro de la economía del país, ya que contribuye, según últimas cifras del DANE (Encuesta Anual Manufacturera), con un 4% del total de la producción industrial del país y se ubica como el cuarto productor de automóviles a nivel de Latinoamérica y representa, según el informe “Industria Automotriz Perfil Sectorial”, presentado por la entidad Promoción de Turismo, Inversión y Exportaciones (Proexport, 2011), el 6,2% del PIB y emplea el 2,5% de la población ocupada dentro de la industria manufacturera (Ver Figura 2 en Lista de Figuras).

De acuerdo a lo anterior y según el Departamento Económico de la Federación Nacional de Comerciantes este sector de la economía es clave para el progreso y desarrollo del país, gracias a dos características principales que tiene la industria automotriz y que ayudan al crecimiento y sostenimiento de la economía colombiana(FENALCO, 2008). Por un lado es un sector con altas compras en cuanto a importaciones se refiere y, por otro, es un sector que permite el crecimiento de otros tipos de negocios, como el mercado de combustible, llantas, autopartes, aseguradoras, escuelas de conducción, peajes, y parqueaderos (por mencionar algunos ejemplos) dentro del país, gracias a su amplia cadena productiva, lo cual genera un mayor nivel de consumo, ingresos, empleo, etc(ProExport, INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA, 2012).

Mercado automotor Colombiano

El sector automotor colombiano, cuenta con varias ensambladoras, que tienen una participación en la fabricación de automóviles del 40,5%, mientras el 59,5% restante, representa a vehículos importados de países como Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos. Algunas de estas ensambladoras de acuerdo con la Cámara de la Industria Automotriz (ANDI, 2010) son: Compañía Colombiana Automotriz (marcas Ford, Mazda y Mitsubishi), General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Suzuki, Volvo y Chevrolet), Sofasa (marca Renault), Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino-grupo Toyota), Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen), Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan), Navitrans (marca Agrale), Praco Didacol (camiones), Daimler (marcas Mercedes-Benz y Thomas Built Buses). En la siguiente grafica se plasma la demanda de vehículos ensamblados en el país e importados, además da un total donde se puede evidenciar el consumo de automóviles en Colombia en los últimos años.

Las cuatro primeras empresas mencionadas anteriormente concentran el 99% de la producción, en términos de unidades (ANDI, 2012). Todas estas ensambladoras realizan las principales actividades del sector, en cuanto al ensamble de vehículos y de fabricación de partes y piezas utilizadas en el ensamble. Algunas de estas, tienen estrategias similares, pero unas logran un mayor posicionamiento sobre las otras, gracias a sus productos y servicio diferenciados y de alto valor (ProExport, INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA, 2012).

De igual manera, y gracias los acuerdos comerciales que se tienen con algunos países de la región (México, Chile, Perú y Ecuador), hay un acceso preferencial dentro de un amplio mercado automotor latinoamericano, lo cual posibilita para estas empresas un mayor volumen de ventas, a parte de las conseguidas nacionalmente. Adicionalmente, el país cuenta con dos

ensambladoras brasileras importantes para la fabricación de vehículos para transporte masivo que son Busscar (BusscarÔnibus S.A.) y Superpolo (Marcopolo), las cuales son compañías ubicadas en el mercado de buses de pasajeros, produciendo buses intermunicipales, articulados y padrones para las principales ciudades del país.

En la gráfica (Ver Figura 3 en Lista de Figuras), se puede observar un crecimiento importante del sector automotor a partir del año 2000, donde las ventas del sector empiezan a tener un auge después de varios años de declive (1996 hasta 1999), debido al cambio de la estructura productiva del país. Dicho auge continúa hasta el año 2007, donde una crisis financiera en los Estados Unidos aparece, relegando el crecimiento a pérdidas considerables dentro de las empresas de la industria, puesto que se dejarían de demandar nacionalmente alrededor de 70.000 vehículos entre los años 2008 y 2009. La recuperación que tuvo el sector automotriz después de la crisis económica mundial fue notable, puesto que obtuvo un incremento importante durante los años 2010 y 2011, siendo los dos años con mayores ventas, niveles de producción e índices de empleo en Colombia, y creciendo en un 28% de un año a otro(QUIROGA PORRAS, 2012).

En el 2011 las principales ventas del sector dentro del país, estuvieron enmarcadas por las compañías Renault, General Motors, KIA y Hyundai, con porcentajes del 32%, 14%, 9% y 8% respectivamente (Ver Figura 4 en Lista de Figuras). Estas Compañías tuvieron ventas de 209.000 unidades, lo que equivale al 64% de las ventas de vehículos en el país durante ese año(ProExport, INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA, 2012).

Ventas por segmento

Dentro de las categorías de vehículos en Colombia, nos encontramos que el rubro de gran dominio para muchas empresas es el tema de la venta de autos para uso personal, el cual siempre ha tenido un volumen alto de ventas en comparación con las demás categorías de vehículos. Durante el 2011, este segmento alcanzó el nivel más alto durante los últimos 5 años con 179.922 unidades vendidas, logrando un 30% de crecimiento, en comparación con el año 2010 donde alcanzó 138.287 unidades y mostrando un fortalecimiento después de haber tenido un declive de 14% de crecimiento durante el año 2009 en relación con el año 2008 (Ver Figura 5 en Lista de Figuras).

Otras categorías que tuvieron un importante crecimiento durante el 2011 fueron la de los vehículos comerciales de carga y los Vans. Las ventas de vehículos comerciales lograron una progresión del 63%, alcanzando 12.976 vehículos vendidos respecto a 7.937 logrados en el 2010. Por otro lado, las ventas de vehículos Vans se lograron duplicar, pasando de 12.115 unidades durante el 2010 a 24.605 unidades vendidas, teniendo un aumento del 103%.

Industria automotriz Coreana 2000 hasta 2011.

Actualmente Corea del Sur es reconocida como una de las economías más fuertes del mundo, es difícil pensar que este crecimiento se ha dado exactamente en las últimas cuatro décadas, esto se puede evidenciar en el cambio radical de sus ingresos per cápita que hace algunos años era comparado con países del tercer mundo (Kushnirs, 2013). Para el 2012 Corea del Sur tuvo un Producto Interno Bruto de \$1.151 trillones de dólares, consolidándolo como un país industrializado de alta tecnología, además de estar entre los 20 países con las economías más estables del mundo en este momento (Factbook, 2013).

El aumento del PIB demuestra el éxito de las medidas proteccionistas tomadas por el gobierno Coreano, además de utilizar el crecimiento económico para mejorar la calidad de vida y el bienestar del país para entonces una buena posición mundial, además de la inversión al desarrollo académico y a la investigación y el desarrollo de alta tecnología. Estas políticas resultaron en el crecimiento del 10% del PIB anual al 2004, incrementando el ingreso per cápita. Este buen comportamiento fue acompañado de crecimientos del 20% en las exportaciones, y aumento en el ahorro y la inversión superando el 30% del PIB (Factbook, 2013).

Es de esta forma que Corea del Sur se ha vuelto más atractiva para las inversiones internacionales y para los acuerdos internacionales, como el que se firmó recientemente con Colombia. Así como se mencionó anteriormente las exportaciones tuvieron gran influencia en el crecimiento del país en los últimos años, estas exportaciones para el 2011 superaron los \$500 miles de millones de dólares. En la figura 6 (Ver Figura 6 en Lista de Figuras) se puede observar la evolución de la balanza comercial coreana con respecto al resto del mundo desde el año 2006 al año 2011, solidificando su estatus de país desarrollado de alta tecnología, además en En la Figura 7 y en la Figura 8 (Ver Figura 8 en Lista de Figuras) se muestran los principales productos que Corea del Sur importa y exporta (Uruguay, 2012).

El comercio regional es el principal objetivo del país (China, Japón y Singapur), pero también es muy importante su relación con Estados Unidos. En cuanto al sector automotriz se puede observar en la gráfica número dos que los vehículos automóviles conforman el 7.4% y las partes de vehículos conforman el 3.9% del total de la oferta exportable, es decir que la industria automotriz aporta al menos un 11.3% a la oferta exportable en Corea del sur. Se puede decir que el país es reconocido por contar con multinacionales en el sector automotriz que se destacan por

su calidad como: Hyundai Motor Company (Hyundai y Kia), Renault Samsung Motors, SsangYong y Tata Daewoo (Uruguay, 2012).

Durante décadas la industria automotriz sostuvo la economía Coreana y aun ahora es de los sectores con más influencia en la economía. Por esta razón el país enfocó varios de sus recursos para hacer de Corea del Sur el quinto país con el volumen de producción de automóviles más grande del mundo y la sexta en términos de volumen de exportación. Corea del Sur produjo el 6% de los automóviles producidos en el mundo en el año 2009; para este año Hyundai-Kia Motors produjo 3.5 millones de carros. En la Figura 9 (Ver Figura 9 en Lista de Figuras) se compara la producción de automóviles entre diferentes países del mundo (Chung, 2011):

La industria automotriz coreana comenzó producción en los años 60's, adquirió su experiencia inicial con producción CKD (Completely Knock Down) simplemente ensamblando partes que venían de Japón o de los Estados Unidos y después comenzó a producir a gran escala con un solo modelo llamado "The Pony". Grandes compañías que aparecieron como Hyundai, Daewoo y Kia expanden sus conocimientos en este sector al aliarse con MNCs, y al pasar el tiempo crearon su propio método de llevar sus automóviles al comercio mundial, para 1988 su producción excedía el millones de unidades. El gobierno por su parte ayudo a este progreso facilitando los medios de exportación, y es así que en 1993 Corea del Sur estaba exportando el 38% de su producción. Gradualmente la industria fue creciendo y en el mismo grado invirtiendo en R&D a tal punto de tener sus propios diseños e innovaciones para así convertirse en un industria internacional (Mukherjee & Sastry, 1996).

En los años 90s, las exportaciones coreanas aumentaban rápidamente y particularmente se exportaba con fuerza a los Estados Unidos y a países emergentes como Brasil, China y Rusia. En esta época también se ve el gran esfuerzo por mejorar y la iniciativa de seguir invirtiendo en

investigación y desarrollo del sector tanto en la industria como en las universidades. El progreso de la industria también fue guiado por las buenas relaciones entre competidores nacionales de la misma industria automotriz trabajando en Cluster, compartiendo información de avances tecnológicos y usando las universidades como centros de investigación para mejoramiento de la industria, y de esta forma ser competitivos frente a las marcas internacionales. Corea del Sur entendió a la perfección que para mantenerse en la industria, seguir creciendo y ser más competitivo es necesario innovar constantemente, y de esta forma es como usa sus tres grandes fuerzas para seguir desarrollándose (la industria, el gobierno y la universidades)(JABIR, 2010).

La última crisis mundial impacto la industria coreana en términos de producción y exportaciones con un 30% de decrecimiento en la demanda internacional de toda clase de modelos que se producían, así que fue un momento para dedicarse a la demanda nacional. Hyundai y Kia fueron las compañías con mayor influencia en el mercado nacional cada una con el 25% y el 30% del mercado respectivamente. Con el tiempo el mercado se fue recuperando y nuevamente los carros coreanos fueron demandados en el comercio internacional por su buen precio, calidad y poco consumo de combustible. El desafío ahora es mantenerse competitivo y seguir utilizando el gobierno y las universidades como ha venido haciendo, para ser más competitivo y creativo, así como apuntar sus esfuerzos a países emergentes que pueden ser un mercado con grandes potenciales (JABIR, 2010)

Se puede afirmar que el arma secreta fue y es la gran importancia que Corea del Sur le da a la inversión en R&D, ya que esto hizo de la industria un sector creativo, y de esta forma solidificó su posición en la industria mundial automotriz a pesar de no llevar mucho tiempo en este sector. Estas millonarias inversiones lo que hacen es demostrar la solidez de la industria automotriz Coreana, estas inversiones pueden ser corroboradas con estadística de los últimos años. En la

siguiente grafica se muestra como desde el año 2000 se incrementó la inversión en R&D demostrando el compromiso de Corea en mejorar su industria(Ver Figura 10 en Lista de Figuras) (Chung, 2011).

En la figura 11 se puede ver que Corea dedica buena parte de su presupuesto para R&D a la industria automotriz, además de que dedica buena parte a el desarrollo de tecnología en maquinaria e instrumentos de transporte. Esto explicaría porque la industria avanza con tal rapidez y deja tan buenos ingresos económicos al país, ya que esta representa el 38% del PIB(Ver Figura 11 en Lista de Figuras) (Chung, 2011).

El porcentaje dedicado a R&D salido de la venta de los automóviles en Corea es muy alta, lo puede explicar los datos de las estadísticas anteriores, esto hace que los autos sean cada vez más competitivos en el mercado. En la siguiente grafica de puede observar como a medida de los años ha variado porcentaje de inversión en R&D por carro vendido, llegando a su tope en 2006(Ver Figura 12 en Lista de Figuras) (Chung, 2011).

A pesar de la gran inversión que hace Corea del sur en investigación y desarrollo, su presencia en el mercado sigue siendo relativamente pequeña pero esto se puede atribuir a que sus marcas (Hyundai y Kia) son nuevas a comparación de las marcas que dominan el mercado, y aun así su porcentaje esta incrementado lo cual quiere decir que los esfuerzos se están dando a conocer y el consumidor ya está conociendo la calidad de sus productos(Ver Figura 13 y Figura 14 en Lista de Figuras) (Chung, 2011).

La industria automotriz de Corea del Sur es uno de los participantes más jóvenes de la industria automotriz mundial, aun así se ha desempeñado con gran habilidad y ha sabido aprovechar las oportunidades de aprender de sus alianzas y de las medidas proteccionistas

realizadas por el gobierno. También ha sabido manejar sus recursos invirtiendo en conocimiento y el desarrollo de alta tecnología para así dar la talla con grandes marcas internacionales ya posicionadas en el mercado, y esta iniciativa se va expandiendo a otras industrias mostrando que hay más por venir de Corea del Sur.

Implicaciones del TLC en las industrias automotrices de Colombia y Corea del Sur.

Relaciones Comerciales Colombia- Corea del Sur.

En los últimos años Colombia se ha enfocado en abrir nuevas oportunidades comerciales con otros países a través de acuerdos bilaterales como el TLC, que lleven los productos y servicios nacionales a otras fronteras y así lograr reconocimiento internacional por otros productos diferentes a los tradicionales (café, oro y carbón). El acuerdo con Corea del Sur resulta del esfuerzo de Colombia por estrechar lazos comerciales con países asiáticos, que no solo generen aumento en las exportaciones pero también atraiga inversión productiva al país. Hasta el momento Colombia es de los países latinoamericanos que tiene menor exportación a Asia-Pacífico, con un 5%; Chile cuenta con un 34% y Perú con un 22%. Estos porcentajes también obedecen a la diferencia en cultura exportadora que tienen estos países frente a Colombia: Perú exporta el 21.2% de su producto interno bruto, Chile el 32.8%, mientras Colombia exporta solo el 14.4%. Este acuerdo puede ser una oportunidad de oro para Colombia, donde esta puede ser la puerta para negociaciones con otros países de Asia, países que para el año 2040 representarán el 66% del PIB mundial (ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010).

Es importante mencionar que Corea del Norte tiene TLC con Estados Unidos y con la Unión Europea que ya están en vigor. A nivel regional tiene acuerdo con Chile desde el 2004 y

Perú desde el 2012. Colombia busca tener trato preferencial en productos que ya se exportan y con productos (y servicios) que tiene potencial de ser exportados con el objetivo de llenar ese vacío en el mercado (Ministerio de Comercio, 2011).

Otro esfuerzo que se están realizando para concretar relaciones con Asia es el acercamiento al APEC (Foro de Cooperación Económica Asia Pacifico), este foro está compuesto por 21 economías, todas encaminadas a mejorar sus actividades económicas y el bienestar de sus países. Como se mencionó anteriormente el TLC con Corea servirá para acercarse a este grupo de países que hacen parte del foro, donde el propio Corea hace parte desde 1989. Es importante participar de manera activa con este grupo de países para así consolidar su relación comercial con ellos y de esta forma obtener cooperación comercial que aporte al desarrollo comercial y aumento de la inversión extranjera que a su vez contribuya con el mejoramiento del bienestar de la población colombiana (Ministerio de Comercio, 2011).

Comparación general

Corea se destaca por ser un país con una amplia apertura al comercio internacional, en la última década ha enfocado sus esfuerzos para destacarse en el mercado mundial. Esto se evidencia en el cambio sustancial en el porcentaje que representaba las exportaciones en el PIB entre la década de los ochenta y el 2009 (26% a un 45%). Por otro lado la participación que tienen las exportaciones en el PIB colombiano es muy baja a comparación de Corea, pero se debe considerar que en los últimos años está a aumentado, sin embargo se debe mejorar si se espera que el sector externo sea el motor de crecimiento la el país (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010). En la figura 15 se muestra una comparación entre las exportaciones coreana y las

colombianas, donde se puede dimensionar la diferencia en la cultura exportadora de cada país (Ver Figura 15 en Lista de Figuras).

En cuanto al bienestar de su población, Corea del Sur también dio un cambio y este se puede observar en el PIB per cápita de su población durante la misma década que se dio el crecimiento de su economía, a comienzo de los 80 este era solo 12% mayor al PIB per cápita colombiano y hasta el 2009 la brecha era de 238%(Ver Figura 16 en Lista de Figuras)(Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

La tasa de cambio también ha sufrido cambios sustanciales, durante el 2008 la divisa Coreana (Won) fue más pronunciada que el peso colombiano, pero desde las 2009 ambas monedas han tendido a apreciarse (Ver Figura 17 en Lista de Figuras).

Competitividad

Según The World Economic Forum en su reporte anual de competitividad, hay 12 pilares que influyen en establecer si un país es competitivo o no (instituciones, infraestructura, salud y educación primaria, ambiente macroeconómico, educación superior, eficiencia del mercado, eficiencia en el mercado laboral, desarrollo del mercado financiero, tecnología, tamaño del mercado, sofisticación en los negocios y innovación), y bajo estos parámetros se le da un ranking en el reporte a cada país. Estos mismos pilares los usan La Corporación Internacional de Finanzas (IFC) y el Banco Mundial en su proyecto para medir las regulaciones o las condiciones generales para hacer inversiones en un país, llamado Doing Business. Con ambos informes se puede hacer una comparación según los macro indicadores de competitividad entre la República de Corea y Colombia y así determinar sus diferencias en este aspecto. Por otro lado hay tasas económicas que miden la competitividad de un país, la más comunes es la tasa de cambio real.

Según el informe global de competitividad 2012-2013 Colombia muestra un ambiente económico estable a pesar de estar en la posición número 69 del ranking, esto se da por un mejoramiento en la condiciones macroeconómicas (34 en este ranking) debido a las reducciones del déficit y la deuda fiscal, esta mejora fue un colchón para los otros pilares de la competitividad que constantemente tiene un peso negativo en la competitividad del país. Sigue siendo un reto para Colombia mejorar la gestión de sus instituciones (122 en este ranking), la calidad de la infraestructura vial (144 en el ranking), la calidad de la educación (77 en el ranking) y la poca importancia que le da a la investigación (70 en el ranking). Estos indicadores opacan el crecimiento estable de la economía (4.5%) ya que estas variables negativas son cada vez más relevantes en el ámbito internacional por lo tanto en el informe le recomiendan a Colombia atender a estos aspectos antes de que sea más difícil controlarlos y estanque el crecimiento del país, además debe aprovechar su fortaleza macroeconómica, su creciente mercado doméstico (27) y su relativamente eficiente mercado financiero (55) (Forum, 2013). (Ver Anexo 1)

A pesar de que los últimos años La República de Corea avanzó cinco puestos en el ranking de competitividad ocupando el puesto 19 (cincuenta y nueve por encima de Colombia). Sin embargo se pueden ver diferencias entre los doce pilares en el país. Corea tiene excelente infraestructura (9 en el ranking), envidiable ambiente macroeconómico (10 en el ranking), ayudas económicas que superan el 2% del PIB y niveles muy bajos de deuda pública y además de esto tiene altos estándares de educación primaria (11 en el ranking) y educación superior (17 en el ranking). Las variables anteriores combinadas sumadas al desarrollo tecnológico (18 en el ranking) explican la excelencia en la capacidad de innovación que existe en Corea (16 en el ranking). A pesar de estas ventajas que se encuentran en el país, existe la duda en la calidad de

sus instituciones (62 en el ranking), y en el desarrollo del mercado financiero (71 en el ranking), aunque estas han mostrado mejora en los últimos años (Forum, 2013). (Ver Anexo 2).

Con el fin de hacer una comparación del poder adquisitivo de ambas monedas es necesario calcular la tasa de cambio real por tanto se busca el IPC de país (como nivel de precios) y la tasa de cambio entre Colombia y Corea del Sur que es 1 COP = 1.68 WON (como la tasa de cambio nominal). Según el Banco de la República de Colombia, la tasa de cambio real se define como “El ITCR se entiende como un precio relativo que compara el valor de una canasta de bienes en dos países diferentes, expresados en la misma moneda. Este dato se obtiene cuando se divide el precio de un grupo de bienes por el de ese mismo grupo en otro país. Esta medida refleja cual es el valor de la canasta en el extranjero (numerador) respecto al valor de la misma canasta en Colombia (denominador)”⁸, la tasa de cambio real se calcula de la siguiente manera:

$$\text{ITCR} = \text{TCN} \times (\text{P}^* / \text{P})$$

Siendo TCN la tasa de cambio nominal, P* el nivel de precios extranjero, y P el nivel de precios nacional.

$$\text{ITCR} = 1.68 \text{ pesos} \times (0.01036 / 0.02)$$

$$\text{ITCR} = 0.8$$

Lo cual quiere decir que el poder adquisitivo de Corea del Sur es mayor al de Colombia ya que esta tasa es menor a 1. En cuanto a la distribución del ingreso, se utiliza el coeficiente Gini para tener una idea si este es equitativo entre la población, El Banco Mundial tiene en

⁸ Colombia, B. d. (2012). *Banco de la Republica de Colombia*. Recuperado el 25 de 06 de 2013, de http://www.banrep.gov.co/es/series-estadisticas/see_ts_cam_itcr.htm%23itcr

cuenta indicadores de Agricultura y desarrollo rural, Cambio climático, Ciencia y tecnología, Desarrollo social, Desarrollo urbano, Educación, Eficacia de la ayuda, Energía y minería, Género, Infraestructura, Medio ambiente, Pobreza, Política económica y deuda, Salud, Sector financiero, Sector privado, Sector público, Trabajo y protección social lo cual quiere decir que es un coeficiente completo que también indica la competitividad de un país. Siendo 100 una inequidad perfecta el coeficiente Gini de Corea del Sur al 2007 era de 33.1, mientras que en Colombia para el 2010 era de 56. Esto quiere decir que en el último (Colombia) los ingresos se distribuyen con menos equidad que en Corea (Mundial, 2012).

A pesar de que los datos son generales se puede observar que La República de Corea es más competitiva en muchos aspectos que Colombia. Se debe entender que cada país tiene sus diferencias coyunturales que los lleva a estar donde están hoy, además de oportunidades de progreso que pudieron (o no) ser aprovechadas al máximo. Para las industrias colombianas va a ser difícil competir o penetrar una industria tan desarrollada y con los niveles de innovación como lo es la coreana. A pesar de estas diferencias, según las investigaciones hechas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Colombia tiene una oportunidad grande de mercado con los productos que es fuerte en la economía coreana.

Comparación Comercial

Las canastas exportadoras e importadoras de los dos países son de un alto grado de complementariedad. Corea del Sur es exportador de tecnología de mediano y alto nivel, a diferencia de Colombia que se enfoca más en la venta de bienes primarios y basados en recursos naturales. Por ende ambos países deciden importar aquellas cosas en las que no son fuertes y es ahí donde se complementan, Corea importa bienes primarios y de manufactura basada en

recursos naturales y Colombia importa bienes de mediana y alta tecnología (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

Corea del Sur se destaca por su industria de alta calidad, de hecho el 98% del total de sus exportaciones vienen de la industria, esto resulta de las políticas de inserción que se impulsaron para la inserción al mercado internacional. Las industrias más beneficiadas por estas políticas fueron las manufactureras de mediana y alta tecnología (72% del total). En Colombia se ve una tendencia a exportar productos manufacturados, su participación a aumentado en el comercio mundial en un 15% (al 2008), pero aun así es un porcentaje muy bajo a comparación con Corea (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

La canasta de exportaciones colombiana está concentrada por los 10 principales productos que representan el 60% del total de las exportaciones. De estos 10, seis correspondieron a bienes primarios y contribuyeron al 50% del total exportado y los cuatro productos restantes se dividen entre bienes basados en recursos naturales, otras transacciones y media tecnología. En las importaciones los 10 productos más importados son más diversos, y solo representan el 20.8% del total importado. Dentro de estos 10, siete son de alta tecnología, y los restantes se dividen entre primarios, media tecnología y recursos naturales (Ver Tabla 1 en Lista de Tablas).

En cuanto a Corea de sus diez productos principales de exportación cinco son de alta tecnología que representan el 20% del total de las ventas externas, seguido por cuatro productos de mediana tecnología que representan el 15% y uno que corresponde a manufactura basada en recursos naturales con un 7%. En total estos diez productos representa el 41.7% de la exportaciones totales del país (al 2008). Se destaca en estos productos que los más exportados

son aquellos de alta gama y que dejan mayores ingresos al país. En cuanto a los diez productos más importados sobresalen aquellos que son primarios y basados en recursos naturales su participación en las importaciones es del 42.7%; cinco de estos productos son productos primarios (29% del total), dos basados en recursos naturales (2%) y uno de media tecnología (2%) (Ver Tabla 2 en Lista de Tablas)(Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

Para las negociaciones en el tratado se cruzaron las importaciones mundiales del Corea y las exportaciones mundiales con Colombia con el objetivo acortar un universo de productos que y centrarse solo en aquellos productos que podrían tener oportunidades grandes en el mercado coreano. Los resultados fueron (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010): a) Mercancías que importa corea con valor superior a US\$500 millones: se presentan los 33 productos identificados, en los cuales Colombia podría tener alguna oportunidad para ingresar a Corea del Sur (Ver Tabla 3 en Lista de Tablas). Se puede identificar que los productos que más sobresalen son los primarios tanto en las exportaciones Colombianas como en el monto en que Corea los importa, el principal producto sigue siendo el petróleo crudo, pero se debe tener en cuenta que Corea importa más del 85% de este desde el Golfo Pérsico. En cuanto a los productos manufacturados se encontraron algunos que pueden tener la oportunidad de incursionar en el mercado coreano, entre estos siete se destacan, cinco de manufactura basada en recursos naturales, uno de media tecnología y uno de alta tecnología, estos ya Colombia los exporta (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010); b) Importaciones coreanas superiores a US\$50 millones en el mundo y por encima de US\$2 millones en importaciones desde América Latina (Ver Tabla 4 en Lista de Tablas).

En esta categoría Colombia ya exporta diez de estos productos (café, chatarra de fundición, bombones y caramelos etc.) a Corea del Sur, pero el verdadero resto es mantenerse y aumentar su participación en el mercado. Entre los nuevos productos que puedan entrar a conquistar el mercado coreano están las naranjas frescas o secas, sal de mesa, aceite de soya, baldosas y quesos; en productos de media tecnología podrían sobra salir partes de vehículos, placas y películas de plástico(Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

El éxito del tratado esta en identificar estas oportunidades prontamente para poder sacar el mayor provecho posible a este nuevo acuerdo. Es necesario para Colombia fortalecer estos sectores económicos que pueden incursionar en el país asiático, así como ayudar a aquellas industrias que puedan verse afectadas por las importaciones coreanas y los nuevos competidores que puedan llegar y así encontrar un equilibrio en la balanza comercias entre Colombia y Corea del sur donde se evidencia un gana-gana.

Balanza Comercial

Desde un aspecto comercial se pueden ver muchas señales por las cuales una alianza con Corea sería una jugada inteligente para la economía colombiana. En la siguiente grafica se puede ver la balanza comercial de Colombia con relación a Corea de Sur(ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010).

Observando figura 18 anterior se puede concluir en cuanto a las exportaciones que en el 2009 estas alcanzaron US\$107 millones, 5,3% menos que en 2008. En el 2009 del total exportado, cerca del 37,0% se asocia a exportaciones no tradicionales y el 63,0% restante a tradicionales. (ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO -

REPUBLICA DE COREA, 2010). Los principales subsectores no tradicionales exportados a Corea del Sur en 2009 fueron(Ver Figura 18 en Lista de Figuras) (ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010):

- Metalurgia por US\$24,7 millones (participación de 62,5% en el total no tradicional).
- Productos diversos de las industrias químicas por US\$5,7 millones (participación de 14,3%).
- Derivados del café por US\$1,9 millones (participación de 4,7%)

En cuanto a las importaciones colombianas desde Corea del Sur, en 2009 alcanzaron US\$620,8 millones FOB, 27,3% menos que el valor registrado en 2008 cuando alcanzaron un total de US\$853,6 millones FOB. Los principales subsectores no tradicionales importados por Colombia desde Corea del Sur en el año 2009 fueron(ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010):

- Vehículos por US\$237,8 millones FOB (US\$257,3 millones CIF). Este subsector participó con 38,3% en el total no tradicional importado desde Corea del Sur.
- Plásticos en formas primarias por US\$ 53,4 millones FOB (US\$57,8 millones CIF). Participación 8,6%.
- Maquinaria industrial por US\$49,9 millones FOB (US\$53,4 millones CIF). Participación 8,0%.

Estas diferencias en la balanza comercial saltan a la vista como negativas para la economía Colombiana, y no son inusuales en la historia del comercio bilateral entre estos dos países, sin

embargo esta déficit ha tenido una tendencia creciente desde el 2008. En cuanto a las exportaciones Corea del Sur nunca ha sido un destino principal para Colombia, esta relación se estrechó en la última década con el aumento de la compra coreana de ferroníquel, para el 2009 las exportaciones se habían mantenido en un promedio US\$110 millones a pesar del ambiente económico adverso que el mundo estaba presentado en esos momentos, la exportaciones no sufrieron ningún cambio drástico, sin embargo es necesario diversificar las ventas a este mercado para mejorar ese promedio Desde el 2006 empezaron a aumentar la representación de los bienes primarios y los basados en recursos naturales en las ventas a Corea del Sur. Como se mencionó anterior mente en los productos primarios se destaca el café y en los recursos naturales el cobre, el aluminio y el hierro. En cuanto a la media tecnología al ferroníquel se le puede adicionar los fungicidas, los cuales tomaron fuerza desde el 2009. En baja tecnología se pudieron encontrar exportaciones principalmente de globos de látex, bolsos de cuero y en menor porcentaje pero que es importante destacar se pudieron observar exportaciones a corea de medicamento para humanos, lo cual clasificaría en alta tecnología (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

Las importaciones colombianas desde Corea en la última década han aumentado, excepto en el tiempo de la crisis mundial (2009) cuando la demanda nacional aumento dentro del país, causando una disminución en la compras nacionales, sin embargo la disminución fue mínima y no tuvo repercusión permanente en la relación de Corea con Colombia. Desde el 2000 se registraban 790 subpartidas arancelarias a comparación de 1.073 que se encontraban al finalizar el 2009, así se evidencia el mejoramiento no solo de las relaciones comerciales sino de la capacidad de compra del país, además del mejoramiento en los productos de alta y media tecnología en Corea, que en estos últimos años (especialmente en la última década) ha ganado reconocimiento internacional por su calidad. Los productos de media tecnología son los más

comprados por Colombia entre ellos vehículos, autopartes que representaron el 40% del total de las compras totales a Corea. En alta tecnología se destacan teléfonos celulares, instrumentos de óptica y cámaras de televisión (Bermúdez Quintero Marco Aurelio, 2010).

Inversión Extranjera Directa

Corea ha aumentado su representación en el comercio mundial no solo en exportación e importación sino también en su participación en inversión extranjera directa, en el 2007 alcanzó su pico más alto con una inversión de US\$15.620. Sin embargo desde el 2008 esta senda de crecimiento ha tenido una tendencia a la baja y a pesar de que ha mejorado y tomando fuerza, se espera que tome las mismas riendas de crecimiento que en el 2007. Usualmente la IED de Corea del Sur se da por medio de proyectos Greenfield, al 2009 estaba representado en 1.411 proyectos, concentrados en el sector de metales 14.2% del valor total de las inversiones, seguido por sector de semiconductores con un 12.6% y ensamble de automóviles con un 11.4%(Ver Figura 19 en Lista de Figuras) (ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010).

En Latino América se ha enfocado en proyectos Greenfield, donde se han realizado 77 proyectos entre 2004 y 2009, concentrados principalmente en metales con 41.9% (al 2009), electrónica de consumo con 22.6% y ensamble de automóviles con 12.9%. En general textiles, autoparte y Software & Servicios de TI son los sectores de talla mundial de inversión de Corea del Sur en Latino América con inversiones de hasta US\$450 millones, US\$15 millones, US\$5 Millones, respectivamente (Ver Figura 20 en Lista de Figuras).

Corea del Sur se ha concentrado principalmente en su relación con Brasil, el 55% de sus IED van dirigidas al sector de metales, ensamble de automóviles y textiles en ese país

(ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010). Lo cual implica una estrecha relación entre ambos países con acuerdos comerciales favorables que faciliten las transacciones. Se espera este mismo resultado para Colombia con la negociación del TLC.

Directamente a Colombia hasta el 2009 Corea había invertido US\$260.543, situándolo en el puesto 34 de 79 países que han hecho inversiones grandes y que contribuyen al crecimiento y desarrollo del país, este también fue un factor decisivo en el momento de elegir con que países negociar un tratado, Estados Unidos de América es el primero en esta lista de países. Según los registros de inversiones en Banco de la Republica los sectores en Colombia donde Corea apunta a sus recursos de inversión son el comercio, la construcción y comunicaciones. En las siguientes graficas se puede evidenciar el movimiento de inversiones coreanas en Colombia desde 1994 hasta el 2009, además de los sectores donde más se realizaron estas inversiones (Ver Figura 21 en Lista de Figuras).(ProExport, INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA, 2010).Se han presentado en Colombia varios proyectos exitosos de IED por parte de Corea, para el 2010 ProExport hizo una recopilación de estos casos con el ánimo de exaltar los beneficios que podría tener el país teniendo buenas relaciones comerciales con Corea del Sur (Ver Tabla 4 en Lista de Tablas).

Por otro lado FEDUDESARROLLO hizo un estudio de los posibles sectores que serán atractivos para la inversión coreana en Colombia, en la siguiente tabla se expresa porque cada sector será una el objetivo de estas IED:

Sector	Potencial
Biocombustibles	<ul style="list-style-type: none"> • Exención del Impuesto a la Renta por diez años. • 6,5 millones de hectáreas para la

	<p>producción de biocombustibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quinto productor mundial de aceite de palma. • Productividad de 9.000 litros de etanol por hectárea año. • Mercado creciente: para el 2020, producción de 1.400 millones de litros de etanol y 1.200 millones de litros de biodiesel anualmente. • Creación de un “sello verde” para identificar la producción Nacional con buenas prácticas sociales.
Cosméticos	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado de USD 2.600 millones y producción de USD 2.370 millones. • Las exportaciones de cosméticos crecieron un 23% entre 2003 y 2007. • Segundo país con mayor diversidad de flora en América Latina. • Se espera que el mercado masculino crezca el 20% anual. • Las mujeres colombianas gastan más del doble que las mujeres europeas (como proporción de su ingreso). • Más de 242.000 profesionales y técnicos disponibles para trabajar en la industria de cosméticos. • Productos con ingredientes naturales crecieron 9% entre 2003 y 2008.
Servicios de TI	<ul style="list-style-type: none"> • 27.000 graduados de Administración y 13.000 graduados de Ingeniería al año. • Siete ciudades con más de 500.000 habitantes. • Acento español neutral. • Mercado: USD 1.000 millones, creció 42% en tres años.
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • 1,45 Millones de extranjeros visitaron Colombia en el 2008. • El crecimiento del turismo en Colombia (9,73%) más que duplicó el mundial (2%). • Exención Impuesto a la Renta para hoteles nuevos/remodelados.
Turismo Médico	<ul style="list-style-type: none"> • Programa Pionero en la reproducción inmunológica; el primer bebé de probeta nacido en A.L.; el primer marcapasos del mundo. • Colombia es el segundo país en

	<p>Infraestructura Científica y de Salud de América Latina: (IMD, 2008).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.000 médicos generales graduados al año
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos de infraestructura que sólo en 2009 suman más de USD 25 mil millones.

Fuente: Proexport

Además hay sectores a los que el gobierno colombiano esta incentivando con gran fuerza para hacerlos competitivos a nivel mundial y que pueden llegar a ser de gran interés para inversionista coreanos:

Sector	Porqué Colombia
Industria automotriz	<ul style="list-style-type: none"> • Alta calidad de la mano de obra colombiana. Aunque en este sector el mercado coreano ya ha penetrado el mercado, se puede profundizar. Empresas Huyndai, Kia, SsangYong Corea es nuestro tercer proveedor, después de México y Japón, por un valor promedio anual de USD\$209 millones entre 2003 y 2007
Metalmecánica y maquinaria e industria de equipos	<ul style="list-style-type: none"> • El principal producto que importa Colombia es maquinaria
Industria de dispositivos médicos	<ul style="list-style-type: none"> • Colombia es exportador de estos productos
Petroquímica	<ul style="list-style-type: none"> • La ampliación de la refinería de Cartagena ofrece oportunidades en toda la cadena petroquímica, en la que Corea podría ser un importante proveedor
Recursos naturales e infraestructura conexas	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos de exploración de carbón, desarrollo de infraestructura conexas (por ejemplo, puertos y carreteras, etc. para la explotación y comercialización) y los servicios necesarios en esta industria
Agroindustria específica de productos de nicho	<ul style="list-style-type: none"> • Concentrados de frutas y flores (por ejemplo, los claveles azules) son dos de los principales productos de exportación en Colombia, después de los productos tradicionales como el café y níquel

Fuente: Proexport , Fedesarrollo.

Con las comparaciones anteriores se puede decir que Corea de Sur sería un gran aliado para Colombia, sin embargo también sería una amenaza para industrias nacionales, como la automotriz, que a pesar de llevar 50 años creciendo, se puede ver en apuros con la entrada de

Corea a la economía colombiana. Es importante que tanto el sector privado como el público tengan presente esta amenaza para fortalecerse y poder ser preventivos a las posibles dificultades que la firma de este TLC traiga a la economía del país.

Ventajas y desventajas del TLC Corea de Sur- Colombia.

Ventajas

Las negociaciones comerciales tienen como objetivo estrechar relaciones comerciales (principalmente) y/o políticas que permitan mejorar el bienestar de los países negociadores, es así como la ventaja principal del TLC Colombia-Corea del Sur es precisamente ese. Además de tener la oportunidad de mejorar relaciones con Asia-Pacífico y así aspirar no solo a una participación en el APEC, sino también negociaciones bilaterales con otros países asiáticos que faciliten el intercambio de bienes y servicios. En el informe “El ABC del TLC Colombia-Corea” realizado por ProExport, se mencionan otras ventajas que se encontraran con la firma de este TLC:

- Poder establecer nuevos vínculos en las cadenas de producción y suministros.
- La posibilidad de establecer alianzas productivas y comerciales.
- Contar con más clientes y consumidores.
- La oportunidad para atraer inversionistas.
- Brindar al consumidor colombiano mayor oferta de productos y mejores precios.

Corea también ha hecho grandes esfuerzos para fortalecer los lazos con Latino América, y es por eso que ha creado las condiciones necesarias para una apertura económica a países como Perú, Chile y ahora Colombia. Aprovechando esta oportunidad Colombia ha desarrollado un estrategia de inserción por completo y a largo plazo al panorama económico asiático, no solo

basándose es la potencia mundial que tiene esta región sino también al tamaño del mercado ya que así representa el 48% de la población mundial haciéndolo atractivo para productos que Colombianos, además de ser hasta el momento la región más dinámica representando a datos del 2009 el 22% del PIB mundial y el 61% de las reservas internacionales. Es importante mencionar que Colombia ha venido participando de los grupos de trabajo de APEC (FOCALAE y PECC), buscando así no solo la integración económica sino también la política, y así encontrar cooperación para el desarrollo de país; Además se han firmado Acuerdos Bilaterales de Inversión con China e India, además están pendiente estos mismos acuerdo con Corea y Japón(FEDESARROLLO, 2009). Se espera con este TLC un resultado latente en el aumento de la inversión extranjera no solo por parte de Corea sino de toda la región Asia-Pacífico sobre todo en los sectores mencionados anteriormente (impulsando enormemente el sector automotriz que es el fuerte tecnológico de Corea del Sur).

Por su parte Colombia ha demostrado ser una economía estable y fuerte que ha medida del tiempo se va consolidado, por tanto se va volviendo atractiva para las economías que buscan países en via de desarrollo que tengan la capacidad de exportar sobretodo productos basados en recursos naturales. Corea del Sur ha sido de los primeros promotores de esta medida, dando inicio a negociaciones con países que tengan estas características y para esto ha estimulado la transferencia de Know-How para la integración de su economía (FEDESARROLLO, 2009), esto puede de ser de gran ayuda en la transferencia de conocimiento en sectores como el automotriz al que Colombia le quiere apuntar para el desarrollo de una industria manufacturera que se sostenga, prospere y sea competitiva a nivel mundial, explotando los Clusters que existen en este sector.

FEDESARROLLO también se encargó en su informe de calcular el impacto económico que tendría este TLC en la economía colombiana, estimaron que el PIB real a precio de mercado se incrementara un poco más de 0.5% como resultado de la entrada de vigencia del tratado. Este resultado positivo se da gracias al incremento en el consumo privado que se elevaría un 0.82% y el aumento en las exportaciones colombianas, sin embargo podría no evidenciarse ningún movimiento en la importaciones desde corea ya que se verán desviadas por las vigencia de otros acuerdos (Ministerio de Comercio, 2011). Como ya se menciono anteriormente se hizo un ejercicio donde se cruzaban la exportación e importaciones coreanas y colombianas con el fin de identificar los productos potenciales, en este ejercicio se evidencio diferentes productos donde Colombia podría incursionar sobretodo en producto primarios, además del potencial que tiene para la inversión en el sector automotriz (hablando de manufacturación).

En el caso de las ensambladoras Coreanas como Kia, Hyundai y SSang Yong tendrían un beneficio que disminuiría sus precios en hasta 30% que sería un beneficio finalmente para el consumidor que tendría más accesibilidad a los automóviles, y para las compañías porque aumentaría su presencia en el mercado. Se debe aprovechar el interés que genera la industria automotriz por ser un sector con experiencia de 50 años pero que todavía tiene mucho por crecer. (Florez Castiblanco Janeth Pilar, 2011). Pero como aspecto positivo se debe tener presente que la posición geográfica de Colombia puede ser una puerta para Latinoamérica, convirtiéndola en un punto estratégico de ensamblaje.

Desventajas

Uno de los mayores temores con el TLC con corea es la disminución de la producción nacional de automóviles ya que con la entrada en vigor del acuerdo se vería comprometido el

empleo de más de 200 mil personas que trabajan para las ensambladoras en el país, a causa de la negociación de cero arancel que para estas empresas no sería rentable seguir produciendo en Colombia, por tanto es necesario para Colombia realizar proyectos que incentiven la producción nacional, que incluyan nuevas tecnologías y así generar empleo y no que pase el efecto contrario. Las grandes empresas como General Motors Colmotores, Sofasa y Mazda por su parte se están preparando haciendo inversiones que tengan impacto en su cadena de valor, agregando valor y aumenten su competitividad. Evidentemente es necesario que la competitividad del sector automotriz aumente su competitividad para dar la talla con las nuevas condiciones que tienen los competidores con este TLC (Florez Castiblanco Janeth Pilar, 2011).

Una debilidad latente en Colombia es su falta de infraestructura y los tiempos en los procesos legales y normativos que entorpecen las transacciones no solo nacionales, sino también internacionales y además hacen más costoso el proceso. Los empresarios extranjeros usualmente no se ven atraídos por países que tengan tanta dificultad para transacciones internacionales, no solo se puede ver esta disconformidad con el TLC con Corea, sino que en todos los TLCs que se negocian se pueden ver las mismas disconformidades en este punto.

Aun con la experiencia que tiene la industria automotriz colombiana, se sabe que lo que tiene por crecer es mucho a comparación son sus vecinos (Argentina, Chile, Brasil o Ecuador) refiriéndose principalmente a la infraestructura, donde la venta de automóviles se puede ver afectada por los problemas de movilidad que la pobre infraestructura provoca. Una vez más la infraestructura afecta la competitividad del país en cualquier negociación internacional. Esto asegura que a pesar de los factores positivos es necesario que Colombia garantice la estabilidad de su mercado local modernizándose y creando nuevas posibilidades de financiación, además de garantizar la calidad del personal y una estructura económica que reduzca los costos de

fabricación, solo de esta forma se puede ser competitivo en una forma integral en el ámbito internacional (Florez Castiblanco Janeth Pilar, 2011).

2.1.1. Punto de vista de los empresarios.

En el informe realizado por FEDESARROLLO en el 2009 se tomó en cuenta la opinión de los empresarios, que con su experiencia y su conocimiento a través del tiempo sobre la apertura económica podían aportar grandes soluciones a las incógnitas, así como aportar ideas nuevas a los puntos que por alguna razón no salen a la luz en las negociaciones. Nuevamente en sus opiniones se manifiesta la preocupación por la infraestructura ya que estas definen los tiempos de entrega (ya que estos empresarios se centran más en las exportaciones hacia el país asiático), además se preocupan y se preguntan cómo se puede combatir con la imagen internacional de Colombia, que a pesar de que se ha mejorado con el tiempo, sigue siendo un gran determinante a la hora de una negociación con un cliente extranjero. Para esta última, los mismos empresarios proponen foros, seminarios, ruedas de negociación, en conclusión puntos de encuentro donde los empresarios tanto Colombianos como los Coreanos se puedan conocer y aprender de las diferentes culturas de negociación, además de crear un ambiente propicio de confianza. Algunos expresaron que la firma del mismo TLC crearía un ambiente de confianza y con las disminuciones de los aranceles el mismo el mismo mercado crearía el ambiente de negociación propicio. Además se propone (como en todos los TLCs) que se disminuyan los papeleos innecesarios y trámites legales y normativos que lo único que hacen es entorpecer las transacciones internacionales (FEDESARROLLO, 2009).

Los empresarios consideran que en Colombia tiene mucho potencial exportable en algunos sectores como el turismo, alimentos y minería, sin embargo en los sectores de alta

tecnología (como información y telecomunicaciones y software, autopartes y servicios) ven un potencial muy bajo por la poca inversión al desarrollo de estos sectores y al personal calificado para estos sectores. En otros sectores como manufactura y medio ambiente las opiniones son indefinidas.

En cuanto a las importaciones los empresarios con experiencia en la importación de bienes desde Corea, han encontrado inconvenientes en la logística, transporte y altos aranceles, nuevamente se menciona el exceso de procedimiento costos y demorados en el momento de realizar una importación, mencionan que también es necesario que a medida que el país se vaya abriendo al comercio exterior debe mejorar su proceso normativos y legales. Se menciona que se debe proyectar los acuerdos multilaterales a aumentar las exportaciones y no las importaciones, ya que son estas las que dejan ingresos al país. Sin embargo se coincide en que por la falta de tecnología en el país está sería una buena oportunidad para importar autoparte, servicio, TICs, manufactura y minería al país.

En cuanto a las IED los empresarios coincidieron con lo dicho anteriormente, ya que ven viable la idea de que las inversiones aumenten considerablemente, ya que hay sectores con gran potencial y Colombia ofrece condiciones favorables a los inversionistas extranjeros, además de que se encuentra estabilidad macroeconómica e institucionalidad política. Al ser Colombia un mercado en desarrollo, los inversionistas ven una oportunidad para mano de obra de buena calidad y barata, además de la posición geográfica de Colombia es estratégica para el movimiento internacional de mercancía. Como ya se mencionó los sectores en los que se ven más posibilidades de inversión son TICs, minería, automotriz/metalmecánica, petróleo y carbón.

En general los empresarios aprobaron la firma de un TLC entre Colombia y Corea de Sur, ya que piensan que esto permite que cada mercado se complemente y se aprovechen de una forma positiva las fortalezas de cada país, con la finalidad de estrechar lazos y cooperar con el desarrollo de cada país. Además de que incentivaría la competencia entre los empresarios nacionales forzándolos a mejorar sus actividades y ser más competitivos. En la opinión de los empresarios se genera una conclusión que podría expresar el propósito final no solo del TLC con Corea sino de cualquier acuerdo bilateral:

“la mayoría de las empresas consideran que los TLCs que Colombia está negociando con otros países y regiones representan una oportunidad comercial para la República de Corea. Por una parte, Colombia podría convertirse en una plataforma comercial para Corea, favoreciendo el ingreso de productos coreanos a otros países con los que Colombia tiene y podría tener acceso preferencial. Adicionalmente, estos tratados negociados representan un camino abonado en términos de aprendizaje para adelantar negociaciones con países industrializados y avanzados que exigen normas internacionales y que son altamente competitivos⁹”

Sector Automotriz

La República de Corea es uno de los mayores proveedores de automóviles en Colombia, donde el 44% de los automotores provienen de ese país, incluso la marca líder en el mercado (Chevrolet) el 68% de su abastecimiento viene de Corea. Esta dependencia se debe al incremento de la competitividad en este sector en Corea y más por la cultura en el medio de automóviles donde la calidad del vehículo está asociado con su precio, en los últimos años esto se ha manifestado en la tecnología de inyección, lo que ha mitigado el deterioro ambiental y ha

⁹FEDESARROLLO. (2009), Análisis de Factibilidad de un Tratado de Libre Comercio Entre Colombia y la República de Corea. Bogotá: FEDESARROLLO.

optimizado el consumo de combustible. En Colombia se ve un fenómeno que Corea encuentra atractivo, a pesar de que se encuentra el gravamen más costoso en Latinoamérica se ve un aumento considerable en la importación de vehículos y del consumo de los mismos por parte de la población. Hasta el 2004 con la finalidad de proteger la industria nacional se tenía un IVA a los autos importados del 35%, mientras los nacionales manejaban un 25%, pero la Comunidad Europea exigió igualdad y se unificó este impuesto a 25%, lo cual según los empresarios entrevistados por FEDESARROLLO es una amenaza para la industria con la firma de este TLC, por tanto sugieren que se concreten tiempos máximos de desgravación. Finalmente, los empresarios entrevistados que están en el sector automotriz expresaron que las medidas políticas que se toman en el sector solo impiden que progrese y se vuelva más competitivo. Además alzan banderas de alerta recordando que el TLC con Corea no es la única amenaza que tiene el sector automotriz en este momento, ya está en vigencia el TLC con EEUU y pronto se firmara un acuerdo con la Unión Europea, la cual también tiene un sector automotriz fuerte, competitivo y puede arrasar con la competencia (FEDESARROLLO, 2009).

Políticas de estímulo en el sector público y privado en Colombia.

En el sector privado del sector automotriz se puede observar que algunas empresas están tomando medidas que puedan hacerlas más competitivas a las horas de enfrentar un TLC, especialmente con países que cuya industria automotriz desarrollada, de alta calidad y/o alta tecnología. Un ejemplo de esto son GMC que invirtió US\$200 millones a nueva tecnología de estampado y grafado en su planta, por otro lado esta SOFASA que realizó adecuaciones para ensamblar el modelo DUSTER para exportación y Mazda que realizó inversiones para mantener su única planta en América que es administrada por una compañía Colombiana automotriz.

Para garantizar la protección que como estado cada como nación debe tener de sus industrias domésticas, en el tratado se especifican las diferentes políticas que dan cierta garantía a aquellos sectores (como el automotriz en Colombia) que se pueda ver afectado por el TLC, en los anexos se encuentra el Capítulo VII del tratado donde se tratan las defensas al comercio.

Para empezar en caso de que las importaciones de un producto afecten la producción doméstica de ese mismo producto se podrán tomar medidas de defensa por parte del país para amortiguar el daño que este reciba, como suspender la reducción de la tasa aduanera a la que se allá acordado en el tratado, además de puede aumentar esta tasa aduanera mientras no supere el arancel NMF en vigor que fue aplicado al producto en el momento en que se adopte la medida y el arancel base especificado (Republica de Corea del Sur, 2009).

Salvaguardias

Para aplicar una medida de salvaguardia el tratado es muy específico sobre la ruta que se debe seguir antes de hacer efectiva esta ayuda:

1. Se debe notificar a la otra parte correspondiente que se iniciara una investigación, y se debe notificar de la finalización de la investigación con el fin de revisar la información derivada de este y él se debe intercambiar puntos de vista sobre este.
2. Solo se puede aplicar la salvaguardia después de que la investigación finalice y debe estar todo conforme al acuerdo de salvaguardia.
3. Las autoridades competentes en cada parte para realizar la investigación tendrán un plazo de un año para culminar su trabajo.
4. Ninguna de las Partes aplicará una medida de salvaguardia:

- excepto en la medida, y por el tiempo, que sean necesarias para prevenir o reparar el daño grave y para facilitar el ajuste.
 - Por un período que exceda a dos años, excepto que este periodo pueda ser prorrogado hasta por un año adicional, si las autoridades competentes de la Parte importadora determinan, de conformidad con los procedimientos especificados en el presente artículo, que la medida sigue siendo necesaria para prevenir o reparar el daño grave y facilitar el ajuste y que existe evidencia de que la industria se está ajustando, siempre que el período total de aplicación de una medida de salvaguardia, incluido el período de aplicación inicial y cualquier prórroga del mismo, no exceda de tres años.
 - O más allá de la expiración del período de transición.
5. No se puede aplicar dos veces una salvaguardia al mismo producto.
 6. Una vez la salvaguardia lleve un año se debe retirar gradualmente en intervalos regulares.
 7. Una vez termine el tiempo establecido para la salvaguardia la tasa de derecho de aduana deberá llegar a la tasa acordada en el tratado.

Medidas provisionales

En casos extremos donde los daños causados sean irreparables, una parte puede aplicar una salvaguardia con carácter provisional, respetando que las autoridades pertinentes determinen que hay evidencia de que dicho daño haya sido causado por el aumento de la importación del bien en cuestión gracias a las medidas pactadas en el acuerdo, además de que aseguren que este bien representa una amenaza latente para la industria doméstica (del mismo bien). Antes de cualquier fallo se debe hacer una publicación que no tenga restricciones donde tanto el exportador como el importador puedan enterarse de la dificultad que se está presentado y no se puede tomar ninguna decisión antes de 45 de haberse publicado la noticia. La medida provisional

no debe durar más de 200 días y está sujeta a las condiciones puestas para las salvaguardias, y en caso de que la investigación defina que no se cumple con los requisitos para la medida tomada, se debe reembolsar cualquier aumento en la tasa de aduana pactada en el acuerdo.

Medidas de salvaguardia global

Para esta medida en el acuerdo se es específico en las obligaciones de las partes, refiriéndose a las salvaguardias:

“Cada Parte conserva sus derechos y obligaciones en virtud del artículo XIX del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre Salvaguardias. El presente Acuerdo no confiere derechos u obligaciones adicionales a las Partes con respecto a las medidas adoptadas en virtud del artículo XIX del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre Salvaguardias, excepto que una Parte al adoptar una medida de salvaguardia global pueda excluir las importaciones de productos originarios de la otra Parte si tales importaciones no son una causa sustancial de daño grave o amenaza del mismo”

Además no se puede aplicar dos medidas al mismo producto y/o al mismo tiempo:

- una medida de salvaguardia, y
- una medida en virtud del artículo XIX del GATT de 1994 y el Acuerdo sobre Salvaguardias.

Se debe tener en cuenta que cuando el tratado se refiere a autoridades competentes quiere decir al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (en Colombia) y La Comisión de Comercio de Corea (en Corea del Sur)

Medidas Antidumping y Compensatorias

Principalmente:

“Salvo disposición en contrario en el presente Acuerdo, cada Parte conserva sus derechos y obligaciones en virtud del artículo VI del GATT de 1994, el Acuerdo Antidumping y el Acuerdo SMC, con respecto a la aplicación de medidas antidumping y medidas compensatorias.”

Cada país debe cumplir las medidas Antidumping o Compensatoria para garantizar la transparencia en la competencia y aplicando el Acuerdo de la OMC:

- Cuando los márgenes de antidumping son establecidos, evaluados o revisados de acuerdo con el Acuerdo Antidumping, independientemente de las bases de comparación en virtud del artículo 2.4.2 del Acuerdo Antidumping, todos los márgenes individuales, ya sean positivos o negativos, deben estar orientados hacia el promedio; y
- si se toma una decisión de imponer un derecho antidumping de conformidad con el artículo 9.1 del Acuerdo Antidumping, la Parte que adopta la decisión debería aplicar la regla de "derecho inferior", mediante la imposición de un derecho que sea menor que el margen de dumping, siempre que ese derecho inferior sea adecuado para eliminar el daño a la industria nacional.

Estas anteriores son las políticas para proteger las industrias nacionales de cualquier actividad que pueda ser desleal o cualquier daño que se genere de realizar las actividades pactadas en el acuerdo entre República de Corea y Colombia (República de Corea del Sur, 2009).

Otras medidas

En Colombia se están tomando diferentes medidas para incentivar la inversión extranjera en el país, algunas de estas son(FEDESARROLLO, 2009):

Zona Franca: En Colombia cuenta con un régimen de zona franca que es muy atractivo para los inversionistas extranjeros a comparación de América Latina. Cuenta con beneficios que no se encuentra usualmente en otras zonas francas, como(FEDESARROLLO, 2009):

- tarifa única de impuesto sobre renta gravable del 15%, lo que permite que se hagan ventas en el mercado local.
- No se causan ni se pagan tributos aduaneros (ni IVA, ni Arancel).
- Exención de IVA para materia prima, insumo y bienes terminados que se venda a desde el territorio aduanero nacional a usuarios industriales de la ZF.
- Exportaciones desde la zona franca a terceros países se benefician de los acuerdos.
- La maquinaria ingresada desde el exterior relacionada directamente con la operación del negocio no causa tributos aduaneros.

Zona Franca Uniempresarial: se aplica para empresas que cumplan con uno de las siguientes requisitos(FEDESARROLLO, 2009):

- tener una inversión de US\$32 millones o la vinculación de 600 empleos directos.
- tener una inversión US\$16,4 millones o vincular 500 empleos directos para el caso del sector agroindustrial

Contrato de Estabilidad Jurídica: este contrato se suscribe entre el gobierno colombiano y el inversionista, mediante este el gobierno le garantiza al inversionista que durante la vigencia de este se modifican las condiciones o normas identificadas en el contrato como determinantes de la inversión y de esta forma facilitar la inversión durante el tiempo estipulado. La empresa debe cumplir con los siguientes requisitos(FEDESARROLLO, 2009):

- La inversión mínima es de USD 1.500.0007.
- El inversionista debe pagar al gobierno una prima equivalente al 1% de la inversión realizada.
- el período del contrato puede tener una duración entre 3 y 20 años.

Deducciones Tributarias: para los inversionistas se tiene una serie de deducciones en los impuestos de renta, los cuales son (FEDESARROLLO, 2009):

- Una deducción de los 40% del valor de las inversiones realizadas en Activos Fijos Reales Productivos (AFRP) adquiridos.
- El 100% de los impuestos de industria, comercio, avisos y tableros y predial, siempre y cuando se hayan pagado en el año respectivo gravable y tengan relación con la actividad económica del contribuyente.
- Una deducción del 25% del gravamen a los movimientos financieros independientemente de su relación con la actividad económica del contribuyente.

Incentivos por Sector: Colombia también maneja incentivos que se dan por sector (FEDESARROLLO, 2009):

Incentivos tributarios por sectores	
Sector	Exención
Turismo	Renta exenta hasta por 30 años en proyectos hoteleros nuevos o proyectos de remodelación de hoteles.
Ecoturismo	Renta exenta por 20 años empezando en el 2003.
Cultivos de tardío rendimiento	Exención de renta en nuevos cultivos de palma de aceite, caucho, cacao, cítricos, y demás frutales de tardío rendimiento que tengan vocación exportadora sembrados entre 2003 y 2013.
Forestal	Exención permanente para inversiones en nuevas plantaciones forestales, aserrios y en plantaciones de árboles maderables.
Editorial	Las empresas editoriales dedicadas a la edición de libros, revistas, folletos o coleccionables seriados de carácter científico o cultural están exentas hasta el 2013.

Fuente: Proexport

Antes del acuerdo naturalmente que los aranceles aplicados a Corea son los que pagan la nación más favorecida o aranceles generales según lo negociado en el Tratado de la OMC. En Colombia los aranceles se dividen en tres niveles tarifarios del 0% al 20% a 30%, solo en algunas ocasiones se excede del 35% y para algunas productos hay aranceles hasta por encima del 100%. Para Corea la tarifa promedio es de 12.6% (53.5% para productos agrícolas y 6.5% para los productos no agrícolas), en la siguiente tabla se agrupan un aranceles promedio a la nación más favorecida para 38 sectores en Colombia (Ver Tabla 5 en Lista de Tablas)(FEDESARROLLO, 2009).

El objetivo del TLC es incentivar la entrada de producto Coreanos mediante la desgravación de aranceles que impidan la entrada libre en algunos sectores y a su vez tiene la misión de proteger temporalmente a las industria que más deben prepararse mientras las desgravaciones van sucediendo. Además para Colombia en estos momentos sería difícil entrar a corea sí que estos aranceles sean desgravados, por tanto la idea también es facilitar la entrada de

los productos y servicios colombianos sin ninguna dificultad y así incentivar el comercio bilateral de ambos estados.

¿Es la Sector automotriz Colombiano competitivo en el TLC con Corea del Sur?

El sector automotriz, es considerado uno de los grandes sectores el mundo dado sus altos volúmenes de producción y a su gran crecimiento en los últimos años, ayudando a las grandes economías industrializadas en su continuo desarrollo. En los últimos años el crecimiento de la industria ha sido del 52%, teniendo una producción global de 77,6 millones de unidades y una inversión en investigación y desarrollo de 85 billones de euros.(PNUD, 2011)

Países como Colombia que plantean la posibilidad de abrirse a otros mercados internacionales y que intentan poseer una sofisticada manufactura, el contexto global los pone con unos grandes desafíos políticos, económicos, comerciales y sociales a nivel interno, como la reducción de la pobreza, el buen uso de los recursos naturales en su utilización industrial, mayor número de empleos y de ingresos y mayor competitividad en sus sectores económicos, de cara a una mejor imagen en el ámbito externo. Hoy en día, muchas compañías de algunos países asiáticos incluyendo a Corea del Sur, con el ánimo de mejorar su posicionamiento de marca e innovación con respecto a compañías de otros países, están utilizando sistemas internacionales de producción integrada (SIPI), buscando eficiencia dentro de sus operaciones, para lo cual trasladan algunas de sus actividades industriales a lugares donde se tienen menores costos de producción y menores costos logísticos; proceso que aún no emplea en mayor profundidad un país como el nuestro y que solo con la apertura a un TLC con un gigante en el tema automotor podría poner a más de uno a pensar en dicha actividad.(PNUD, 2011)

La industria automotriz colombiana es la quinta industria productora a nivel de la región con un número que oscila entre 150 mil unidades y 200 mil unidades producidas anualmente y con un índice de motorización de 4 autos nuevos por cada mil habitantes, siendo más bajo en comparación con el de la región que se encuentra en 7 autos nuevos por cada mil habitantes. Por su parte Corea se ubica dentro de las 6 primeras a nivel mundial con una producción alrededor de 5 millones de vehículos en el último año. Estas cifras nos ayudan a empezar a enmarcar un posible desajuste y una falta de competitividad por parte del país con algunos países de la región y principalmente con unos de sus futuros socios comerciales como Corea. El país actualmente sufre problemas de infraestructura que imposibilitan la reducción de costos y de tiempo para ser más eficientes en el ámbito internacional y la capacidad instalada de sus ensambladoras principales como lo son Sofasa, Colmotores y Mazda, no son lo suficientemente grandes en comparación con las industrias coreanas. Otros factores que impiden tener una mejor tasa de motorización son los altos impuestos a las importaciones, la inseguridad en el país y la dificultad para obtener créditos con las entidades financieras.(PNUD, 2011)

Las empresas del sector automotriz colombiano deben de tener claro cuáles son las necesidades y deseos que hoy en día acogen a los colombianos a la hora de decidir por la compra de un vehículo, antes de que la competencia se anticipe y les robe participación en el mercado local. Actualmente, dicho consumidor es un consumidor preocupado por su economía, por lo cual prefiere un auto económico que le ofrezca la satisfacción de necesidades como el status, la seguridad, la comodidad y bienestar; factores en los cuales las empresas ensambladoras locales han estado ofreciendo pero que por el lado de precio se vuelve pocos competitivos debido a los altos costos que poseen las importaciones de piezas, ensamble e infraestructura para el transporte de los vehículos.(LIZARAZO, 2011)

No obstante, la industria automotriz coreana está rodeada por un consumidor exigente a la hora de comprar vehículo. Al igual que en Colombia los parámetros a la hora de elección de un automóvil es similar a la de un colombiano, solo que para ellos la posibilidad de acceder a un vehículo bajo sus condiciones y a un mejor precio es mucho mayor. Dicha industria, de igual manera, tiene un portafolio mucho más amplio que ofrecer a los consumidores locales e internacionales, otorgándoles precios más baratos con una mejor tecnología, calidad y servicio técnico. En este punto, es donde la industria automotriz de Colombia se ve deteriorada en comparación con la coreana debido a que todo su proceso de producción y ensamblaje no cuenta con todos los elementos en materia de *know how* y tecnología para generar ciertas piezas para la fabricación de vehículos. Solo un reducido porcentaje de estas piezas son producidas localmente, por tal motivo un alto volumen de piezas para el ensamble en Colombia son traídos de otros países como Corea del Sur, Japón y México, lo cual hace al sector menos competitivo ya que tiene cierta dependencia con mercados internacionales, afectando las exportaciones del mismo.(LIZARAZO, 2011)

Por otro lado, la distancia tan prolongada entre los aeropuertos y puertos con respecto a las ensambladoras en Colombia aumenta en un gran margen los costos de la importación de las piezas para la fabricación de los autos, la nacionalización de las mismas se vuelve un proceso demorado debido a la infraestructura portuaria y el traslado de las materias primas hacia las compañías automotrices dados los cientos de kilómetros que hay que recorrer entre un destino, impiden una aceleración de la producción. Por tal razón, el sector automotor colombiano dada la pésimas condiciones de infraestructura del país no tiene una eficiente cadena entre el cliente y el proveedor volviéndolo un sector no tan competitivo como el de Corea del Sur.

Después de un tiempo, en el que el sector automotor no tenía competencia, lo cual permitía tener un monopolio interno en el país y en el que el gobierno ayudaba a proteger su sector mediante altas cargas impositivas para los automóviles importados, Los empresarios colombianos han empezado a entender lo que significa un tratado de libre comercio con Corea del Sur, por ende su preocupación y el llamado de atención para el gobierno tome medidas de protección para un sector que aporta cientos de empleos para el país.(LIZARAZO, 2011)

No solo existiendo esta problemática para el sector automotor, sino también para muchos de los sectores de la economía colombiana con la llegada de nuevos TLC en el país, se propusieron varias estrategias con el fin de hacer el país más competitivo a nivel interno y a nivel externo:

- Mejoras en materia de seguridad, lo que provocará mejorar en materia de inversión extranjera para Colombia.
- Apertura comercial con países no comunes en acuerdos para Colombia.
- Innovación en exportaciones
- Mejoras en temas educativos para tener una mano de obra más preparada para los retos locales e internacionales.
- Mejoramiento de la infraestructura vial y portuaria.

Por parte de las compañías del sector automotriz y de cara a satisfacer las necesidades de los clientes, los empresarios del sector han iniciado una reestructuración de sus compañías con el ánimo de cumplir de una mejor manera a sus consumidores y tener la capacidad de afrontar los cambios constantes que se vayan presentando hacia el futuro en su apertura comercial dentro del mercado. Por tal motivo algunas alianzas dentro del sector han empezado a forjarse para reducir algunas desventajas en comparación al sector automotor coreano. Sofasa y General Motors han

iniciado unos procesos llamado Modelo de Gestión para la Competitividad que tiene como propósito integrar más de 40 proveedores del sector automotriz con la finalidad de (LIZARAZO, 2011):

- Reducir costos de fabricación
- Propiciar un ambiente de estabilidad y de permanencia para el sector.
- Mejorar la calidad de los vehículos
- Mejorar la producción y los tiempos de entrega al cliente final
- Reducir costos logísticos e inventarios

Sin embargo, estos esfuerzos por fortalecer la industria automotriz local no son suficientes. Deberá existir un cambio de mentalidad defensiva por un cambio de mentalidad ofensiva para mirar nuevas oportunidades en materia de inversión e investigación para fortalecer la industria antes del desgravamen total de los aranceles para los vehículos importados y así obtener una ventaja competitiva para el país. Dicho cambio de mentalidad no solo traerá progreso para Colombia, si no que encaminara a todos hacia nuevas disciplinas, una nueva cultura y nuevos aprendizajes que ayudarán a las ensambladoras nacionales a entender y a satisfacer mejor en un mercado nacional y un mercado internacional.(LIZARAZO, 2011)

CONCLUSIONES

- La apertura económica de Colombia en los últimos años la lleva a ser atractiva para el resto de los países que buscan nuevas relaciones bilaterales que los ayuden a crecer su economía. Corea se siente atraído por las oportunidades que ofrece una economía como Colombia, a la vez que esta se siente atraída por la creciente dinámica y la oportunidad de llegar a nuevos mercados que se encuentra con una alianza con Corea.
- En estos momentos ambas economías tienen canastas exportadoras complementarias, ya que Corea cambio la composición de esta canasta a un que es basada en bienes de alta y media tecnología y Colombia por su parte su canasta exportadora se basa en recursos naturales y bienes primario, que ahora vienen a ser de interés para Corea, a pesar de que este país se concentra más en la compra de bienes de mediana tecnología.
- Tanto Corea como Colombia tiene interés de estrechar relaciones entre la región Latinoamericana y la región Asia-Pacífico. Por su parte Colombia ha desarrollado relaciones con los países pertenecientes al APEC y con la misma organización en si, con el fin de lograr acuerdos no solo comercia, sino también de cooperación con el fin de mejorar el bien estar del país. Por otro lado Corea ha estrechado relaciones por medio de tratados con países Sudamericanos como Chile y Perú.
- Colombia puede servir de escenario para la estrategia que el gobierno coreano ha venido buscando para transferir su Know-How, además a Colombia tener sectores interesantes por desarrollar como el sector automotriz, puede adquirir IED que ayude a desarrollar esta industria.

- El sector automotriz en Colombia se ve en desventaja frente al sector automotriz coreano en aspectos de tecnología, desarrollo y apoyo por parte del gobierno. Se espera que por medio de inversión extranjera directa se pueda contrarrestar el golpe que puede sufrir el sector automotriz nacional.
- El país aún tiene una infraestructura muy atrasada para las exigencias que el medio le exige para ser competitivo, esto entorpece las transacciones internacionales y hace que el país pierda parte de su atractivo frente la demanda mundial. Sin embargo la nueva imagen adquirida por Colombia gracia a la mejora en seguridad, confianza y entorno de negocios se puede aprovechar para cautivar la atención de los inversionistas coreanos.
- Colombia cuenta con sectores de clase mundial que son atractivos para las IED, donde sobre sale la industria automotriz, que es de gran interés para Corea, donde se puede aprovechar la posición estratégica del país para que sea un puerta a Latinoamérica.
- Se deben mantener vigilados lo aumentos drásticos en la importaciones de automóviles, ya que puede afectar a las ensambladoras nacionales y empujarlas a que se retiren a otro país, se crea un necesidad de vigilar para en un caso extremo usar salvaguardias.
- FEDESARROLLO: “Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, es recomendable que Colombia y la República de Corea inicien la negociación de un Tratado de Libre Comercio que facilite la profundización de las relaciones comerciales y financieras entre los dos países. Esta profundización tiene un potencial mucho mayor en el caso de la relación de la República de Corea y Colombia, que como hemos visto se evidencia grandes oportunidades de comercio e inversión que hasta el momento han sido desaprovechadas.”

Referencias

- Chung, J. Y. (10 de 2011). www.isi.fraunhofer.de. (F. I. University, Ed.) Obtenido de http://www.isi.fraunhofer.de/isi-media/docs/p/de/diskpap_innosysteme_policyanalyse/discussionpaper_29_2011.pdf?WSESSIONID=f16ff71b9a3e7c40b1865cff03dae314.
- Factbook, C. W. (28 de 01 de 2013). CIA. Obtenido de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ks.html>.
- JABIR, R. B. (2010). SOUTH KOREA AUTOMOTIVE AND AUTO PARTS INDUSTRY.
- Kushnirs, I. (28 de 01 de 2013). Kushnirs.org. Obtenido de http://es.kushnirs.org/macroeconomica/gdp/gdp_korea.html#t1.
- Mukherjee, A., & Sastry, T. (1996). Automotive Industry in Emerging Economies: A Comparison of South Korea, Brazil, China and India. *Economic and Political Weekly*, M-75 - M-78.
- Uruguay, P. d. (2012). <http://www.uruguayxxi.gub.uy>. Obtenido de http://www.uruguayxxi.gub.uy/wp-content/uploads/2012/08/Informe-Corea-del-Sur-Mayo-2012_URUGUAY-XXI.pdf.
- Bermúdez Quintero Marco Aurelio, Á. R. (2010). COREA DEL SUR: DINÁMICA COMERCIAL Y RELACIONES BILATERALES CON COLOMBIA. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Bogotá: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- CAPÍTULO SIETE: DEFENSA COMERCIAL. (2009). En C. República de Corea del Sur, Tratado de Libre Comercio República de Corea del Sur y Colombia.
- FEDESARROLLO. (2009). ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DE UN TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA DE COREA. Bogotá: FEDESARROLLO.
- Flórez Castiblanco Janeth Pilar, M. F. (2011). Impacto de los Tratados de Libre Comercio en las Importaciones Colombianas. Bogotá: Universidad de la Sabana.

- ProExport (21 de 02 de 2011). ABC del Acuerdo Comercial con Corea del Sur. Bogotá, Colombia.
- Ministerio de Comercio, I. y. (02 de 05 de 2013). Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Obtenido de <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=735>
- ProExport. (2010). INFORME DE EXPORTACIONES, INVERSIÓN EXTRANJERA Y TURISMO - REPUBLICA DE COREA. Bogotá: ProExport. Obtenido de <https://servicios.vuce.gov.co/ncorea/images/Doc/pxpinformecorea.pdf>
- QUIROGA PORRAS, J. P. (2012). *ANÁLISIS ESTRATEGICO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA*. BOGOTA: UNIVERSIDAD DEL ROSARIO.
- LIZARAZO, A. F. (01 de 2011). Obtenido de <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/2274/1/1020720408-2011.pdf>
- PNUD, E. d. (2011). PNUD. Recuperado el 06 de 02 de 2013, de PNUD: http://www.undp.org/content/dam/undp/documents/projects/COL/00058568/Estudio%20de%20Perfiles%20Sector%20Automotor_Baja.pdf
- ANDI. (2012). *ANDI*. Recuperado el 12 de 01 de 2013, de <http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=76&Tipo=2>
- ProExport. (2012). *INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA*. Bogota: ProExport.
- Colombia, B. d. (2012). *Banco de la Republica de Colombia*. Recuperado el 25 de 06 de 2013, de http://www.banrep.gov.co/es/series-estadisticas/see_ts_cam_itcr.htm%23itcr
- Forum, W. E. (05 de 2013). *World Economic Forum*. Recuperado el 25 de 06 de 2013, de World Economic Forum: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf
- Mundial, E. B. (2012). *El Banco Mundial*. Recuperado el 25 de 06 de 2013, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/SI.POV.GINI>

Lista de Figuras

Figura 1:

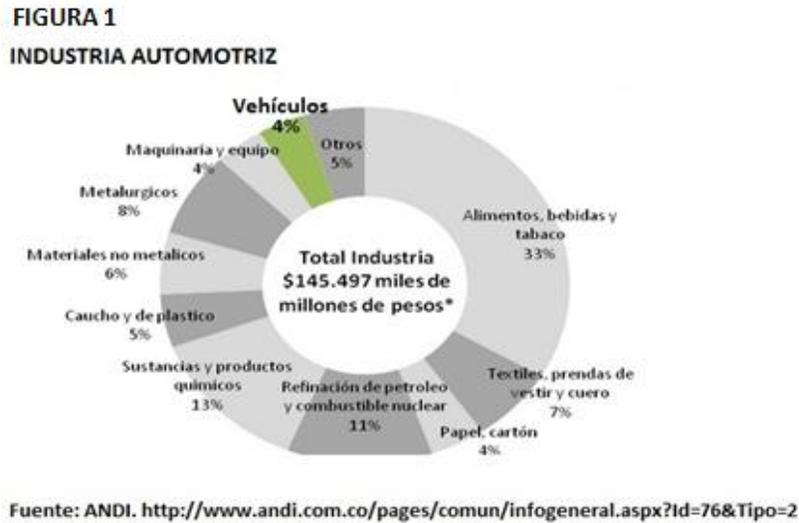


Figura 2:



Figura 3:

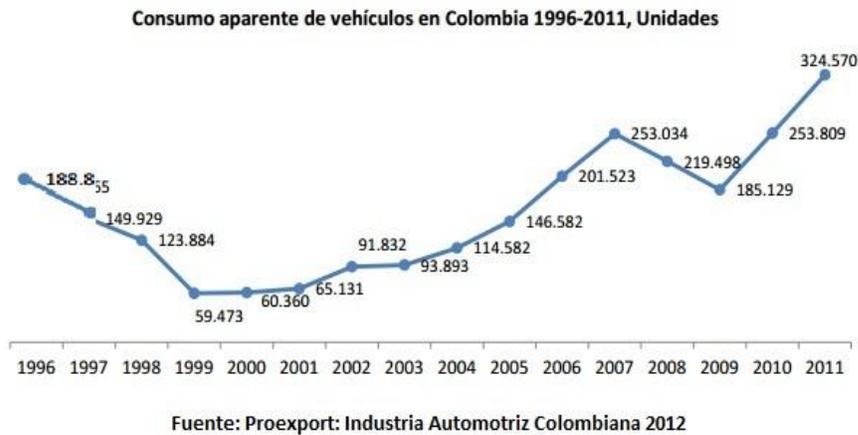
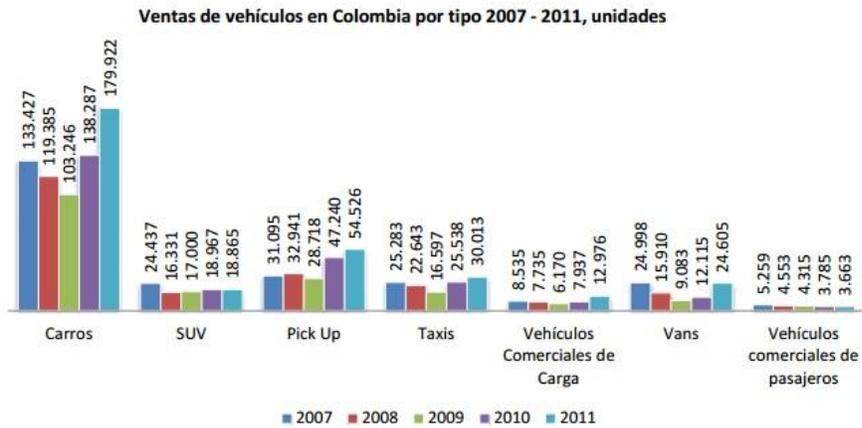


Figura 4:

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: Proexport. Industria Automotriz Colombiana 2012

Figura 5:



Fuente: Proexport. Industria Automotriz Colombiana 2012

Figura 6:



Figura 7:

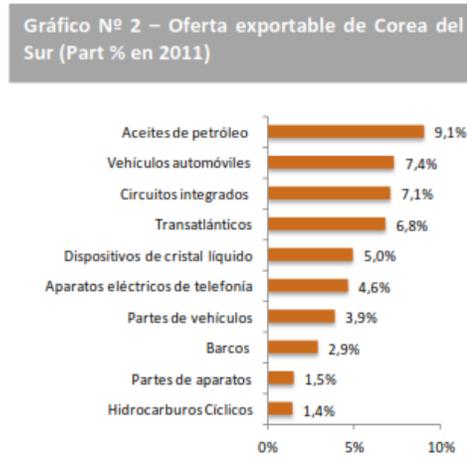


Figura 8:

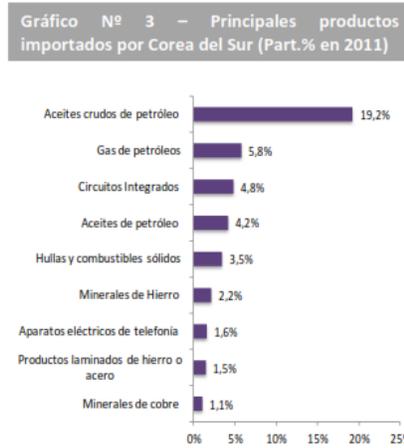
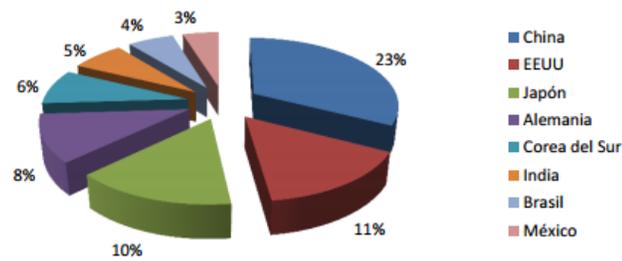


Figura 9:

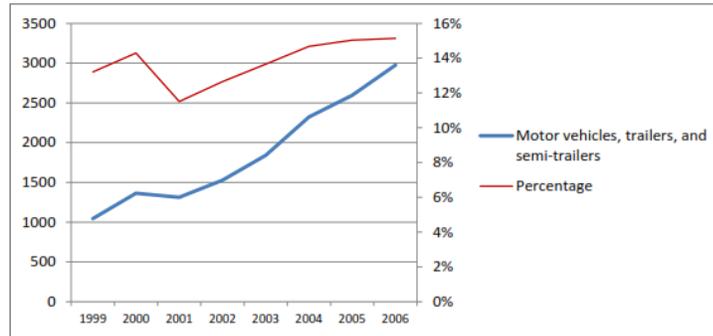
Gráfico 2. Principales Productores de vehículos 2011



Fuente: OICA (2011), elaboración GEE-SIC

Figura 10:

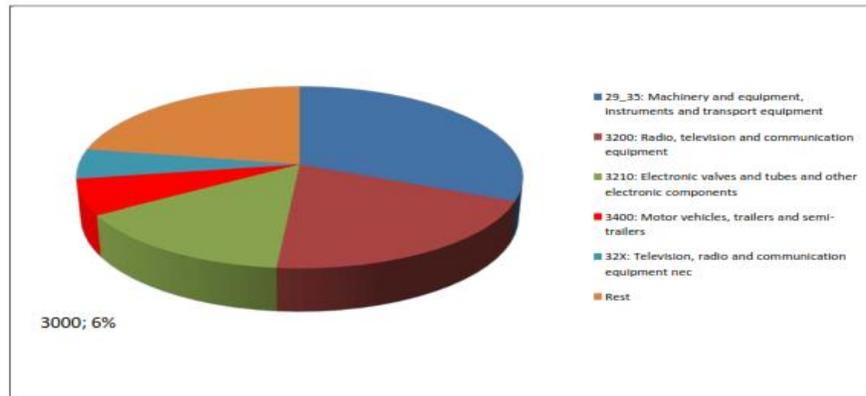
Figure 10: Business Enterprise R&D Expenditure of South Korea, in million USD, 1999-2006



Source: OECD (2011b), Science Technology and R&D Statistics, own computation

Figura 11:

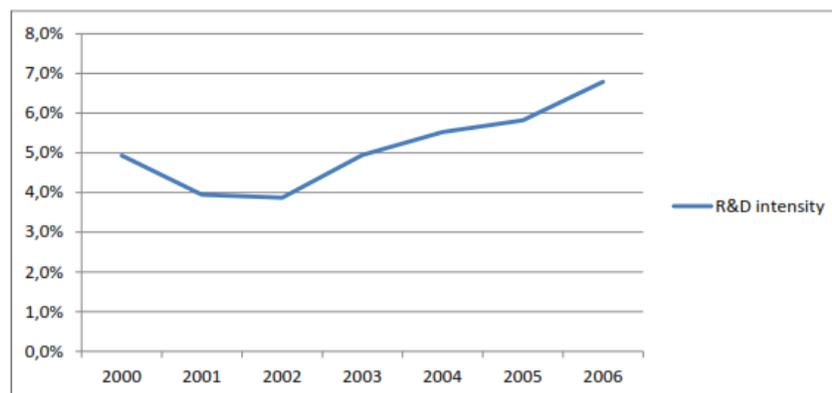
Figure 11: Business Enterprise R&D Expenditure by Industry, in million USD, 2006



Source: OECD (2011b), Science Technology and R&D Statistics, own computation

Figura 12:

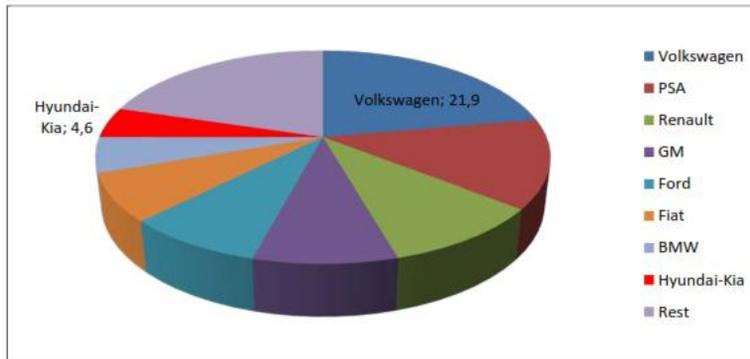
Figure 12: Business Enterprise R&D Intensity in South Korean Automobile Industry, 2000-2006



Source: OECD & Financial statements of Hyundai-Kia Motors, own computation

Figura 13:

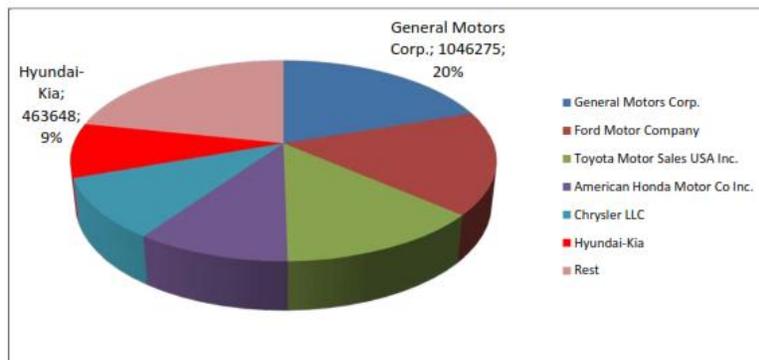
Figure 17: Automobile Market Shares in Europe, 2011



Source: Utelio (2011), <http://www.utelio.it/market-share-auto.php>, own computation

Figura 14:

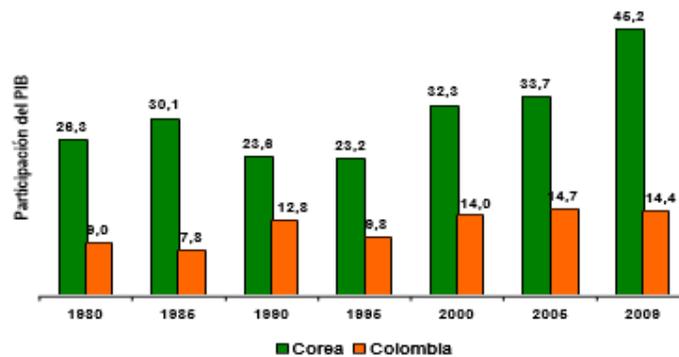
Figure 16: Year-To-Date Automobile Market Shares in the U.S., 2011



Source: Wall Street Journal (2011), own computation, http://online.wsj.com/mdc/public/page/2_3022-autosales.html

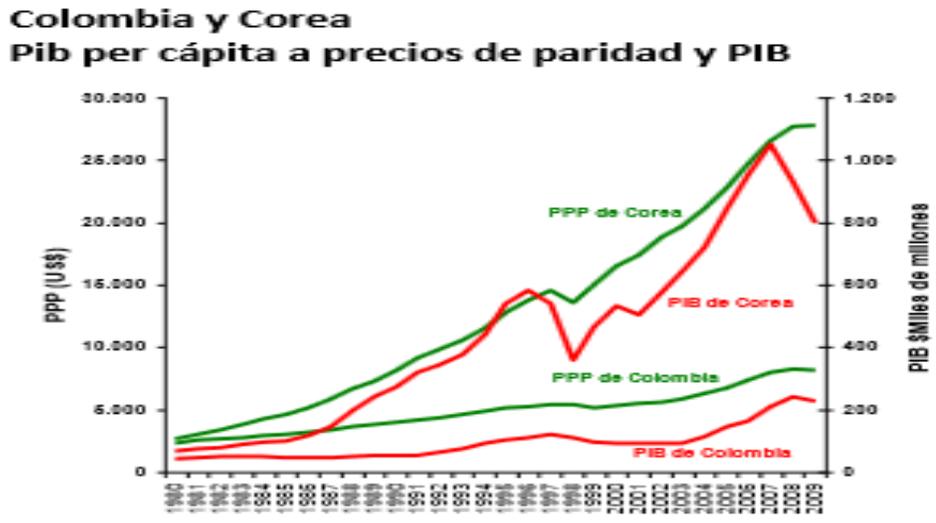
Figura 15:

**Exportaciones de Colombia y de Corea
Participación en el PIB**



Fuente: OMC-FMI-DANE

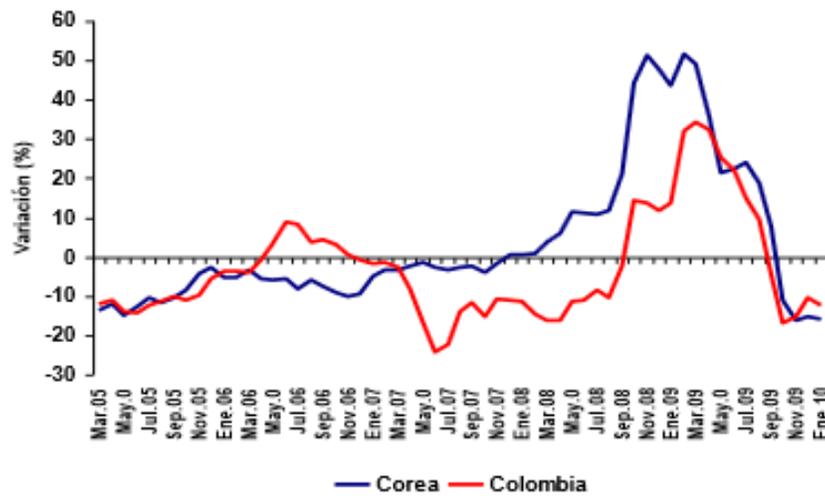
Figura 16:



Fuente: para PIB el FMI. Para exportaciones, OMC-DANE

Figura 17:

Variación mensual de la tasa de cambio



Fuente: Banco de la República y Banco Central de Chile con base en Bloomberg

Figura 18:

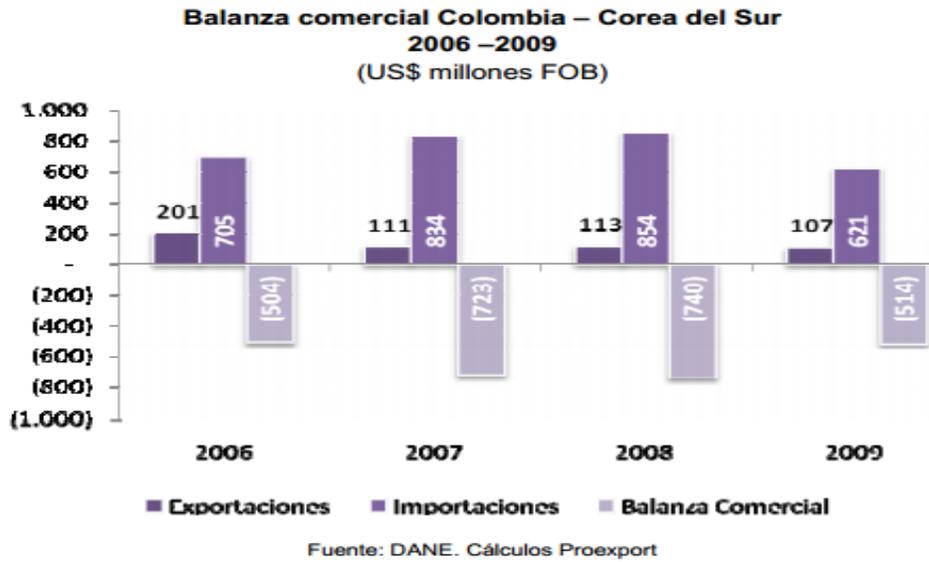
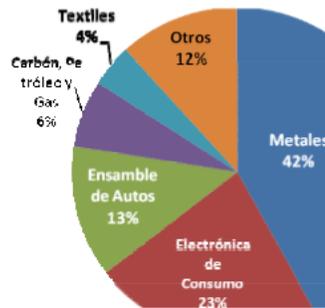


Figura 19:

Inversión Extranjera Directa de Corea hacia Latinoamérica por sector económico 2003 – 2009 (%)



Total Inversión*: US\$10.823,5 millones

Fuente: FDI Markets

*Incluye: Proyectos abiertos o en marcha (US\$1.054 Millones) y proyectos anunciados (US\$9.769 Millones)

Figura 20:

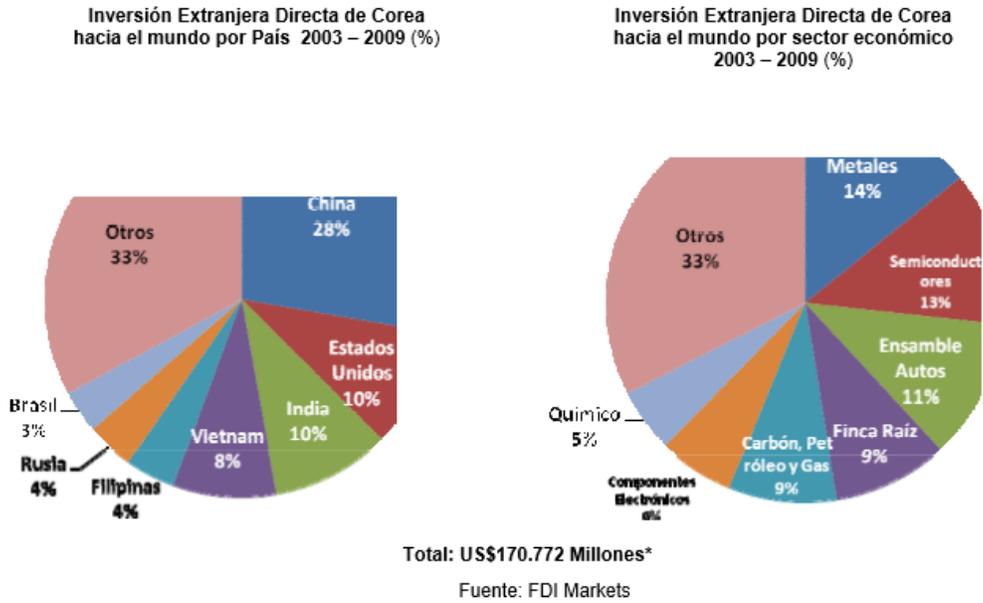
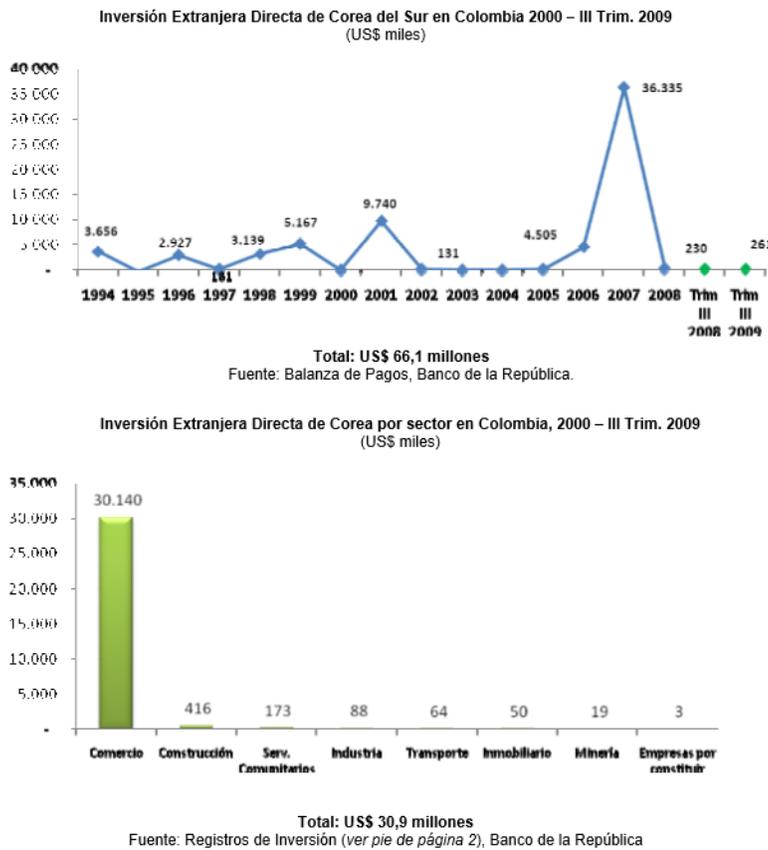


Figura 21:



Lista de Tablas

Tabla 1:

Colombia: participación de los 10 principales productos¹ en:

Exportaciones				Importaciones			
Miles de dólares							
SA	Descripción	2008	2009	SA	Descripción	2008	2009
270900	Aceites crudos de petróleo	9.306.209	8.053.481	880240	Aviones con peso en vacío > 15000 kg.	753.099	1.877.835
270112	Hullas térmicas	4.577.882	5.214.361	271019	Queroseno	1.471.524	1.108.950
090111	Café	1.883.221	1.542.697	870323	Camperos	996.171	751.361
710812	Oro para uso no monetario	824.887	1.457.094	100590	Maíz amarillo duro	925.851	662.716
271019	Queroseno	2.031.246	1.394.330	300490	Sustitutos sintéticos de plasma humano	505.040	572.058
080300	Bananos y plátanos	654.354	837.042	847130	Computadores	427.625	423.085
720260	Ferromniquel	863.680	725.934	851762	Demás teléfonos y aparatos de comunicación	537.784	386.763
271011	Gasolina para motores de aviación	705.015	517.271	852872	Demás televisores a color	406.354	370.061
060319	Demás flores frescas	425.557	415.363	880212	Helicópteros, peso en vacío >2000 kg.	294.708	349.482
060311	Rosas frescas	346.671	347.255	851712	Teléfonos móviles	859.208	347.053
Principales productos		21.618.721	20.504.830	Principales productos		7.177.366	6.849.364
Participación %		57,5	62,4	Participación %		18,1	20,8
Total general		37.625.882	32.852.995	Total general		39.668.841	32.897.672

Fuente: DANE. Cálculos OEE

¹ Con base en indicadores de competitividad industrial y comercial desarrollados por la ONUDI.

Tabla 2:

Corea del Sur: participación de los 10 principales productos¹ en:

Exportaciones			Importaciones		
Miles de dólares					
SA	Descripción	2008	SA	Descripción	2008
271019	Queroseno	31.543.032	270900	Aceites crudos de petróleo	85.856.206
854229	Demás circuitos integrados	25.582.092	854229	Demás circuitos integrados	25.812.765
852520	Teléfonos	22.139.383	271111	Gas natural licuado	19.806.104
890120	Barcos cisterna	20.690.876	271011	Gasolina para motores de aviación	15.506.545
901380	Lupas	17.950.875	270112	Hullas térmicas	11.155.647
870323	Camperos	16.793.373	847989	Demás máquinas y aparatos para la industria de jabón	8.533.747
890190	Demás barcos para transporte de mercancías	13.770.906	720851	Demás laminados planos, en caliente	7.199.058
870899	Bastidores de chasis	10.865.613	260111	Minerales de hierro y sus concentrados	4.482.173
851790	Partes de aparatos eléctricos	10.507.600	720449	Demás desperdicios de fundición, hierro o acero	3.790.638
852990	Muebles o cajas para aparatos	6.131.891	260300	Minerales de cobre y sus concentrados	3.514.025
Principales productos		175.975.640	Principales productos		185.656.907
Participación %		41,7	Participación %		42,7
Total		422.003.479	Total		435.271.383

Fuente: Comtrade. Cálculos OEE

¹ Con base en indicadores de competitividad industrial y comercial desarrollados por la ONUDI.

Tabla 3:

Importaciones de Corea superiores a US\$500 millones
Productos seleccionados, agrupados por intensidad tecnológica

Intensidad tecnológica	Número de productos	miles de dólares			
		Importaciones de Corea		Exportaciones de Colombia	
		Totales	De ALC sin Colombia	Totales	Hacia Corea
P. primarios	3	91.971.545	2.122.943	9.334.876	-
Manufacturas	29	68.418.938	2.921.570	3.756.668	26.420
<i>Basadas en RN</i>	<i>8</i>	<i>27.224.197</i>	<i>1.730.924</i>	<i>3.085.897</i>	<i>26.417</i>
<i>Baja tecnología</i>	<i>4</i>	<i>9.569.366</i>	<i>33.377</i>	<i>51.065</i>	<i>-</i>
<i>Media tecnología</i>	<i>14</i>	<i>26.752.946</i>	<i>1.139.571</i>	<i>392.250</i>	<i>3</i>
<i>Alta tecnología</i>	<i>3</i>	<i>4.872.430</i>	<i>17.698</i>	<i>227.456</i>	<i>-</i>
Otras transacciones	1	904.388	163	824.887	-
Totales	33	161.294.871	5.044.677	13.916.431	26.420

Cálculos propios con base en información de Comtrade y DANE.

Tabla 4:

**Casos de Éxito de IED de Corea a Colombia
2006-2009**

	<i>Empresa</i>	<i>Monto US\$ Millones</i>	<i>Sector</i>	<i>Subsector</i>	<i>Descripción</i>	<i>Fecha (dd/mm/aaaa)</i>	<i>Fuente</i>
	Samsung Electronics	n.d	Manufacturas	Manufactura de bienes eléctricos	La empresa Surcoreana Samsung Electronics líder en la fabricación de electrodomésticos, inauguró un nuevo punto de servicios en la región del Eje Cafetero.	03/11/2009	Portafolio
	Golden Oil	n.d	Explotación de minas y canteras	Explotación de minas y canteras	La petrolera surcoreana Golden Oil, una mediana empresa de exploración y explotación de pozos petrolíferos, firmó un acuerdo con Colombia para explorar yacimientos petrolíferos durante seis años en las regiones del Magdalena y Llanos.	11/03/2009	El Espectador
	Hyundai	10	Industria Manufacturera	Fabricación de vehículos automotores	La compañía inició un plan de expansión, que incluye la apertura de nuevos puntos, ampliación de su infraestructura, el lanzamiento de productos y estrategias de mercadeo	09/02/2007	La República

Fuente: Principales Diarios Nacionales, Compilado: PROEXPORT

Tabla 5:

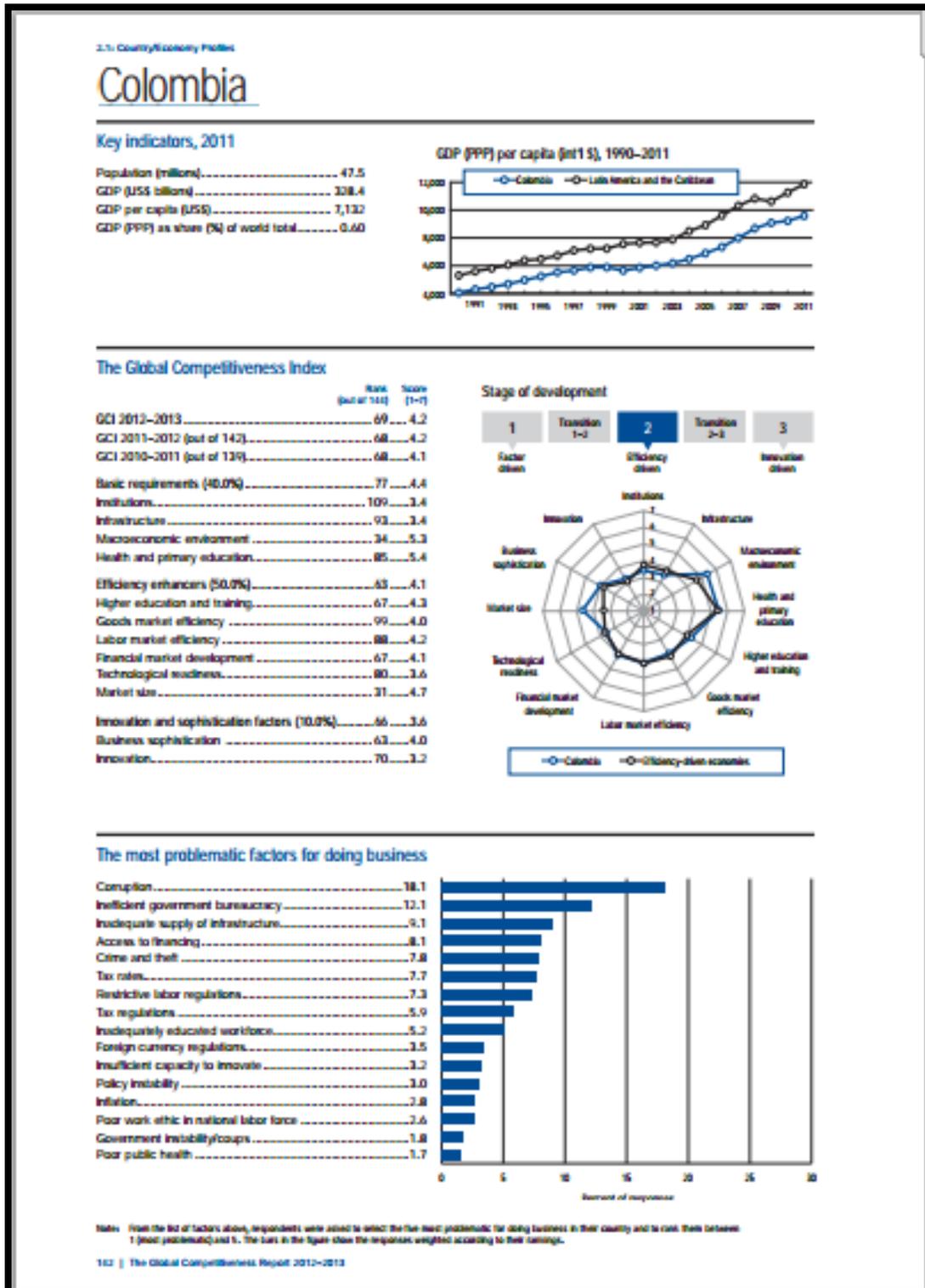
Aranceles correspondientes a la Nación Más Favorecida

	Arancel de Colombia
1 Café sin tostar no descafeinado	10,0
2 Otros productos agrícolas	13,9
3 Animales vivos y productos animales	10,3
4 Productos de silvicultura y extracción de madera	8,5
5 Pescado y otros productos de la pesca	14,2
6 Hulla y lignito; turba	5,0
7 Petróleo crudo, gas natural y minerales de uranio y torio	7,0
8 Minerales metálicos	5,7
9 Otros minerales no metálicos	7,3
10 Electricidad y gas de ciudad	2,5
12 Carne y pescado	23,1
13 Aceites, grasas animales y vegetales, borras y tortas	17,2
14 Productos lácteos	26,0
15 Productos de molinería y almidones y sus productos	21,4
16 Azúcar	18,3
17 Café transformado	17,3
18 Cacao, chocolate y productos de confitería preparados con azúcar	18,6
19 Otros productos alimenticios ncp	17,8
20 Bebidas	18,5
21 Productos de tabaco	20,0
22 Hilados e hilos; tejidos de fibras textiles, incluso afelpados	17,8
23 Artículos textiles (excepto prendas de vestir)	18,0
24 Tejidos de punto o ganchillo; prendas de vestir	19,8
25 Cuero y productos de cuero; calzado	16,1
26 Productos de madera, corcho, paja y materiales trenzables	12,3
27 Pasta de papel, papel y cartón	11,8
28 Impresos y artículos análogos	13,0
29 Productos de petróleo refinado; combustibles nucleares y productos de horno de coque	8,0
30 Productos químicos básicos y elaborados (excepto productos de plástico y caucho)	6,9
31 Productos de caucho y productos plásticos	16,3
32 Vidrio y productos de vidrio y otros productos no metálicos ncp	12,8
33 Muebles; otros bienes transportables ncp	16,3
34 Desperdicios y desechos	9,0
35 Metales comunes y productos metálicos elaborados, excepto maquinaria y equipo	10,8
36 Maquinaria para usos generales y especiales	10,1
37 Otra maquinaria y suministro eléctrico	8,4
38 Equipo de transporte	14,7

Fuente: DIAN, Organización Mundial de Comercio y cálculos Fedesarrollo

Lista de Anexos

ANEXO 1.



ANEXO 2

