

Acuerdo comercial Colombia-Corea del Sur: Potenciando la industria

Wendy Dayanne López Medina

Universitaria Agustiniana
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Negocios Internacionales.
Bogotá, D.C.
2020

Acuerdo comercial Colombia-Corea del Sur: Potenciando la industria

Wendy Dayanne López Medina

Director

Diana Marcela Díaz Ariza

Trabajo de grado para optar al título de profesional en Negocios Internacionales

Universitaria Agustiniana

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa de Negocios Internacionales

Bogotá, D.C.

2020

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo principal analizar los efectos que ha tenido el acuerdo comercial entre Corea del Sur y Colombia sobre el sector autopartes y automotriz, teniendo en cuenta que era una de las mayores preocupaciones expresadas por representantes del gremio. Este acuerdo entró en vigencia a partir del 15 de julio del 2016; el análisis entonces se llevó a cabo en dos períodos, el preacuerdo y pos- acuerdo, y se realizó sobre el comportamiento de mercado, recopilando los datos necesarios durante dichos periodos como exportaciones e importaciones de automóviles y autopartes. El interés al desarrollar esta temática de trabajo es recopilar datos y analizar la realidad del mercado autopartista a través de fuentes de información oficial del gremio, junto con los datos publicados por parte de los entes reguladores de comercio en materia de importaciones y exportaciones.

Palabras Claves: Acuerdo Comercial Corea del Sur – Colombia, pre-acuerdo, pos-acuerdo, sector autopartes y automotriz

Abstract

This paper has as its main objective to analyze the effects that the trade agreement between South Korea and Colombia has had on the automotive and autoparts sector, taking into account that it was one of the biggest concerns expressed by representatives of the trade. This agreement entered into force from July 15, 2016; the analysis was then carried out in two periods, the pre-agreement and post-agreement, and was carried out on the market behavior, collecting the necessary data during such periods as exports and imports of cars and auto parts. The interest in developing this thematic of work is to collect data and analyze the reality of the self-artist market through sources of official information of the trade, together with data published by trade regulators on imports and exports.

Keywords: Commercial Agreement South Korea - Colombia, pre-agreement, post-agreement, automotive and auto parts sector

Tabla de contenido

1. Introducción	9
2. Planteamiento del problema.....	11
3. Objetivos	12
3.1 OBJETIVO GENERAL	12
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:.....	12
4. Justificación.....	13
5. Marco teórico	15
6. Metodología	17
7. Marco geográfico	19
8. Capítulo 1. Estructura de la industria automotriz y autopartes año 2011 al 2016.....	21
8.1 COMERCIO MUNDIAL DE AUTOMOTRIZ Y AUTOPARTES	21
8.2 COMPORTAMIENTO MUNDIAL DEL MERCADO AUTOMOTRIZ Y AUTOPARTES.....	22
8.2.1 compradores de autopartes a nivel mundial.....	23
8.3 PANORAMA HISTÓRICO EN COLOMBIA.....	25
9. Situación del sector colombiano pre-acuerdo	25
9.1 CONTRIBUCIÓN AL PIB DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y AUTOPARTES	25
9.2 CADENA DE VALOR DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y AUTOPARTES	27
9.3 IMPORTACIONES COLOMBIANAS	29
9.4 EXPORTACIONES 2011 – 2016.....	31
9.5 CONSUMO DE AUTOPARTES.....	33
10. Capítulo 2: estructura de la industria automotriz y autopartes año 2017 al 2019	36
10.1 CONTRIBUCIÓN DE LA INDUSTRIA CON EL PIB	36
10.2 IMPORTACIONES: EN EL MERCADO COLOMBIANO.....	37
10.3 EXPORTACIONES COLOMBIANAS:	39
10.4 CONSUMO DE AUTOPARTES.....	41
11 capítulo 3: efectos del acuerdo colombia-corea del sur en el sector automotriz y autopartes ..	44

11.1 CONTEXTO HISTÓRICO DE LA RELACIÓN COREA COLOMBIA	44
11.2 CONTEXTO HISTÓRICO DEL ACUERDO	45
11.3 RONDAS DE NEGOCIACIÓN:	46
12 protección del acuerdo al sector automotriz y autopartes	51
13 comparativo pre-acuerdo & pos-acuerdo	54
13.1 IMPORTACIONES.	55
13.2 EXPORTACIONES	56
EN CUANTO A EXPORTACIONES SE REFIERE COREA DEL SUR PARA EL PERIDO DEL POS ACUERDO HA REGISTRADO LOS SIGUIENTES CAMBIOS.	56
14 conclusiones	59
15 referencias	60

Lista de tablas

Tabla 1. Fuentes de información	18
Tabla 2. Países Importadores del sector automotriz	23
Tabla 3. Países exportadores del sector automotriz	24
Tabla 4. PIB 2011 – 2015	26
Tabla 5. Importación sector automotriz Balanza agosto 2019	28
Tabla 6. Crecimiento Exportaciones	32
Tabla 7. Empresas productoras de autopartes	34
Tabla 8. PIB 2016 – 2019	36
Tabla 9. Importaciones Colombianas	38
Tabla 10 Exportaciones por región	39
Tabla 11 países importadores de autopartes	40
Tabla 12 Fabricantes de Autopartes	42
Tabla 13 Rondas de negociación	47
Tabla 14 Tabla de desgravación arancelaria	52
Tabla 15 Tabla de desgravación arancelaria	52
Tabla 16 Importaciones Colombianas desde Corea del Sur por desgravación arancelaria.	53

Lista de figuras

Figura 1 Mapa de localización Corea y Banderas	19
Figura 2 Estructura de la cadena de producción	27
Figura 3 Importaciones colombianas de bienes de la industria automotriz	29
Figura 4 Exportaciones industria automotor	31
Figura 5 Participación por partida exportaciones 2016	32
Figura 6 Exportaciones autopartes	32
Figura 7 Exportaciones Vehículos	32
Figura 8 Importación de autopartes	37
Figura 9 Exportaciones según CIU	40
Figura 10 Exportaciones colombianas de bienes automotores	41
Figura 11 Balanza comercial	54
Figura 12 Importaciones de la industria automotriz	55
Figura 13 Importaciones desde Corea del Sur	56
Figura 14 Exportaciones de vehículos	57
Figura 15 Exportaciones de autopartes	57

1. Introducción

El presente trabajo de grado aborda la situación del sector automotriz y autopartes desde el planteamiento del acuerdo comercial firmado entre Corea del Sur y Colombia, cuyo objetivo es analizar cuál ha sido el efecto que ha tenido en el mercado colombiano esta última apertura económica. La característica principal para realizar dicho planteamiento nace a partir de la preocupación manifestada por algunos representantes del gremio autopartista, quienes argumentaron que la apertura económica afectaría la industria favoreciendo la contraparte, ya que es uno de los sectores fuertes de exportación en Corea del Sur.

Para lograr el desarrollo de este trabajo fue necesario identificar la teoría de comercio que permitiera orientar y entender el enfoque de los acuerdos económicos, aplicando así un análisis descriptivo y cualitativo sobre los datos recopilados a partir de fuentes de información como ProColombia, Dane, Mincit, Acecam entre otras, con datos históricos y construir la información, por ello se establecen 3 objetivos específicos, que dividen los periodos de análisis y por último consolidan y evalúan de acuerdo a los datos encontrados.

En el desarrollo de los Objetivos específicos se encuentran tres capítulos a lo largo del trabajo, como se menciona a continuación:

I Capitulo: Allí están plasmados los datos recopilados en el periodo denominado como pre-acuerdo que contempla las fechas desde el 2011 al 2016, este menciona grosso modo el sector automotriz y autopartes a nivel mundial y luego de ello enfoca su análisis a nivel Colombia. Para limitar la información se aborda el comportamiento del sector a partir de las importaciones y exportaciones desde y hacia Colombia, dando a conocer algunas de las empresas con mayor representación y vinculando la situación del mercado nacional frente a las operaciones de comercio.

II Capitulo: Así como en el primer capítulo, aborda los temas de importación y exportación de la industria desde el periodo denominado como pos- acuerdo, analizando desde el año 2017 al 2019 entendiéndose desde allí que la vigencia ha causado cambios importantes en la industria y su comportamiento se verá reflejado en dólares desde las operaciones de comercio exterior.

III Capitulo: Este último capítulo se encarga de hacer un consolidado de los anteriores, se apoya en fuentes del mercado para dar sustento a los datos históricos, opiniones de los directamente implicados y análisis de las gráficas realizadas permitiendo ver las tendencias del mercado mediante las mismas.

Por último, encontramos las conclusiones que son el análisis al que se pudo llegar con la información recopilada a lo largo del trabajo, allí no se hace ningún sugerido ni punto de vista acerca del comportamiento del mercado, este únicamente expone lo que las fuentes de información permitieron dar a conocer con los datos históricos, no se sugiere o distorsiona la realidad de la industria automotriz y autopartes que es la que se está evaluando.

2. Planteamiento del problema

Los acuerdos comerciales favorecen el intercambio de bienes entre los países que se suscriben al mismo. Actualmente Colombia cuenta con 16 acuerdos en vigencia dentro de los cuales, se ha visto fortalecido el crecimiento de los diferentes sectores económicos del país llámese agropecuario, industrial, servicios, y otros como manufacturas, minero energético que están siendo potenciados por dichos beneficios de acuerdo a lo negociado.

Corea del Sur fijó su mirada en Colombia para una nueva apertura de mercado desde el 07 de diciembre el 2009 de allí en adelante, 7 rondas de negociación y 5 mini rondas lograron entablar un acuerdo que permitiera el desarrollo económico para ambos países. (Legiscomex, 2017)

El 15 de julio del 2016 entra en vigencia este nuevo acuerdo comercial, desde entonces se ha evidenciado un crecimiento económico en Colombia. Las exportaciones colombianas a Corea incrementaron 13,7% y 37,3% en los dos últimos años, alcanzando US\$ 457 millones en 2017 y US\$ 630 millones en 2018. (Mincomercio, 2019)

Una vez entró en vigencia el acuerdo con Corea 50 nuevos productos se han sumado a las exportaciones colombianas, entre ellas partes y accesorios de contadores de gas, cacao en grano, frutas frescas potenciando el sector agropecuario e industrial con un crecimiento del 7%. (Mincomercio, 2019)

Por supuesto en el acuerdo también fueron negociadas las importaciones desde el país asiático a Colombia, cuyo histórico en las importaciones muestra que, aunque hubo disminución del 11.7% en 2017, año 2018 aumentó un 4% con respecto al periodo pasado. (Mincomercio, 2019)

Desde el principio de las negociaciones, el sector automotriz y autopartes expresó gran preocupación ya que eran conscientes de que podía ser un sector altamente desatendido con la entrada de dichos productos. En este sentido, la pregunta del presente trabajo es:

¿Cuál fue el efecto del acuerdo comercial Colombia Corea del Sur en el sector Automotriz y autopartes, a partir de la entrada del acuerdo en vigencia?

3. Objetivos

3.1 Objetivo general

Analizar el efecto del acuerdo comercial Colombia-Corea del Sur en el sector automotriz y autopartes, a partir de la entrada en vigencia.

3.2 Objetivos específicos

1. Estudiar el comportamiento del sector automotriz y autopartes en el período comprendido desde 2011 al 2016.
2. Revisar el comportamiento de las variables exportación, importación y consumo del sector automotriz y autopartes en el período 2017 a 2019.
3. Presentar el efecto del acuerdo sobre el desarrollo económico del sector Automotriz y autopartes en el período de tiempo señalado.

4. Justificación

De acuerdo con la Encuesta Anual Manufacturera, y en apoyo con el Dane, según publicación de su Boletín anual, la fabricación de vehículos automotores y autopartes al año 2019 contribuyeron un 18,8% al crecimiento del PIB siendo la industria manufacturera de mayor aporte frente a las demás. Pese a que manufacturas decreció en un 4.5% los automotores y autopartes apalancan la industria en general.

El comercio del mismo aporta un 3,3% del crecimiento del PIB, la importancia de hacer mención a ello radica a que esta industria fomenta el empleo a cerca de 86.000 personas, así mismo al incrementar las ventas también el sector seguro se beneficia, contribución a los impuestos de combustibles y demás empleos que se pueden derivar del mismo.

Los acuerdos comerciales en Colombia son un objetivo para la expansión de los mercados y globalización de los sectores económicos internos con el objetivo de entablar un beneficio mutuo.

Corea para el año 2018 ocupa el puesto número 12 en el Crecimiento Económico Asiático, con un PIB nominal corriente de US \$1619 miles de millones, siendo un país con alto poder adquisitivo, el PIB per cápita corriente se ubicó en US\$ 31.345 superior en 369% al valor en Colombia (US\$ 6.684). (Mincomercio, 2019)

Desde la entrada en vigencia del acuerdo el déficit comercial de Colombia ha venido cerrándose, al pasar de US \$858.9 millones en 2015, año previo a la entrada en vigor del acuerdo, a US\$ 147.3 millones en 2018. Este resultado no se explica solo por menores importaciones sino por mayores exportaciones principalmente de hullas térmicas.

Las exportaciones de Colombia a Corea incrementaron 13,7% y 37,3% en los dos últimos años alcanzando US\$ 457 millones en 2017 y US \$630 millones en 2018. (Mincomercio, 2019)

Dentro de los productos que importa Corea se encuentra el petróleo o crudo, con un 12%, circuitos integrados y microestructuras electrónicas con 8,2%, aparatos para la industria cinematográfica con 2,9% y automóviles de turismo y demás vehículos automotrices y demás vehículos concebidos para el transporte de personas con un 16% en el año 2019, respecto al 14% del año 2018. (Mincomercio, 2019)

La recopilación de dicha información tiene como propósito evaluar y analizar el histórico del tratado entre Colombia y Corea del Sur, desde que este entró en vigencia mostrando así las tendencias de crecimiento y decrecimiento en el sector económico automotriz y autopartes que no

se han logrado posicionar en las exportaciones, siendo uno de los mercados demandados por la contraparte.

5. Marco teórico

Los acuerdos comerciales son una relación gana-gana que permiten a los países crecimiento y desarrollo potenciando sus sectores económicos. Este trabajo está planteado con el fin de analizar cuál ha sido el efecto en el sector automotriz y autopartes tras la entrada en vigencia del acuerdo entre Colombia y Corea del sur. La teoría económica de la integración permite orientar y entender cómo funciona dicha relación a través de un comportamiento de mercado.

De acuerdo con el economista José Gregorio Petit Primera “La integración económica no es un fenómeno moderno: varios países europeos se construyeron a partir de un proceso integrador que eliminó las barreras que separaban distintos mercados regionales. “(Petit, 2014, p. 3). Este autor se expresa bajo el contexto histórico en donde expone su punto de vista frente a la necesidad que surgió en Europa de realizar acuerdos comerciales para expandir su mercado tras los estragos generados por las entreguerras.

Este economista respalda su definición bajo la postulación de Jan Tinbergen, quien en 1954 publica su libro donde relaciona a la integración económica internacional con el libre comercio mundial, en productos tanto industriales como agropecuarios. Este autor dice que la integración económica es la creación de la estructura de la economía más deseable a través de la cual se eliminan las barreras artificiales para la operación óptima e introduce deliberadamente todos los elementos deseables para la coordinación y unificación, también distingue entre integración negativa e integración positiva: las medidas negativas suponen eliminar los obstáculos que separan las economías y las medidas positivas entrañan mecanismos de cooperación (Petit, 2014, p. 4).

El economista Bela Balassa define la integración como “una conjugación de mecanismos positivos y negativos, pero normalmente son los negativos los primeros que entran en juego, y los positivos los que tomarán mayor peso conforme se profundice en la integración.” De acuerdo con lo postulado por el autor hay 5 etapas que se desarrollan bajo la teoría de integración las cuales serán descritas brevemente desde la perspectiva del postulante. (Valera, 2014 p. 31)

- *Zona de libre comercio*

Esta se refiere a Eliminación de barreras arancelarias en los procesos de Importación y Exportación, los países miembros de la integración podrán ser autónomos en su arancel, sin afectar su contraparte y siendo justo al momento de fijar su arancel.

- *Unión aduanera*

La segunda etapa refiere a fijar un Arancel externo común de tal manera que los países no suscritos al acuerdo están sujetos al pago del mismo gravamen que se pagaría por cualquier producto que provenga del exterior, esto con el fin de proteger la industria interna.

- *Mercado común*

Indiscutiblemente este es el punto en donde los países dan libre comercio a un mercado de bienes, servicios, capitales y trabajadores, de acuerdo con Bela, es allí donde trascienden y no se imponen obstáculos tanto de salida como de entrada en los mercados.

- *Unión económica*

Esta fase lo que busca es la integración de todos los mercados bajo la centralización de una única moneda, que no limite el aprovechamiento de los mismos y por el contrario sea un facilitador de comercio. Un ejemplo de ello es la Eurozona.

- *Comunidad económica o integración económica total*

Finalmente, en esta fase migran la política fiscal, monetaria y cambiaria cuyo objetivo será preservar el Estado-Nación de los países pertenecientes a dichos acuerdos.

Con respecto al *Costo-beneficio* que menciona Bela (Valera, 2014) podemos resaltar que los beneficios de la integración contemplan desde los factores productivos, consumo, Administración y desviaciones de mercado; Para los países en crecimiento este representa un paso agigantado hacia la tecnificación y mejora de sus procesos productivos, es de obviarse que en temas de comercio, también tendrá un gran apalancamiento en cuanto a exportaciones más sin embargo, los cambios y resultados se darán conforme a los países estén dispuestos a realizar mejoras al interior en pro de favorecer el crecimiento. (p. 42-44)

6. Metodología

Este trabajo será desarrollado bajo la metodología de investigación descriptiva, que se define como el procedimiento usado en ciencia para describir las características del fenómeno, sujeto o población a estudiar. Este tipo de investigación no comprende el empleo de hipótesis ni predicciones, sino la búsqueda de las características del fenómeno estudiado que le interesan al investigador. (Martínez, 2018)

Con base en esto podemos decir que mediante el análisis de datos históricos y de comportamiento del mercado automotriz y autopartes, podremos analizar y responder a la pregunta planteada inicialmente. Para sesgar más dicha información, es necesario profundizar en la metodología aplicada al trabajo, por medio de la metodología cualitativa.

En el desarrollo de la metodología cualitativa de acuerdo con Mario Eskanazi y Pablo Martín se refiere en su más amplio sentido a la investigación que producen datos descriptivos que consiste en más que un conjunto de información recolectada. (Bodgan, 2002)

Dicho de esta manera, la investigación descriptiva-cualitativa aplicada al trabajo tiene como punto de partida, el análisis de un comportamiento de mercado a partir de la afectación en el sector automotriz y autopartes que es el que se pretende evaluar.

Para llegar a dicho análisis será necesario el desarrollo de los capítulos a partir de las 8 etapas que permitan describir la investigación a partir de la recolección de datos desde fuentes de información fidedignas y certeras que construyan el marco de análisis comprendiendo los periodos desde el año 2011 hasta el 2019, dicho de este modo hace referencia al preacuerdo y pos-acuerdo.

Debido a la complejidad de obtención de datos, este trabajo será elaborado con información basada en el sector automotriz y autopartes, es por ello que algunas de las fuentes de información como lo menciona la tabla 1, también será apoyada con los datos recopilados por sus gremios representantes.

Tabla 1.

Fuentes de información

Objetivo	Fuente
Analizar el comportamiento del sector automotriz del 2011 al 2019	<ul style="list-style-type: none"> ● Asociación Nacional de movilidad Sostenible. ● Estudio sobre el sector automotriz
Analizar la producción colombiana de autopartes	Colombiatrade
Investigar acerca de la composición del mercado de autopartes	Superintendencia de industria y comercio.
Comportamiento de mercado a partir de la firma del acuerdo	<ul style="list-style-type: none"> ● Mincit ● Procolombia

Nota: Elaboración propia

La recolección de esta información permitirá desarrollar el trabajo de manera ordenada y analizar de manera cronológica los datos, permitiendo analizar la situación del sector automotriz y autopartes para así poder llegar a concluir nuestra pregunta acerca del efecto del acuerdo.

7. Marco geográfico



Figura 1. Mapa Corea del Sur, Fernandez, P. Mapa de Localización de Corea y Banderas.

La República de Corea (Daehanminguk), cuenta con una superficie de 1.030 km² de ancho aprox. 175 km en su parte más angosta, limita al norte con la República Democrática Popular de Corea, al este se encuentra el mar del Japón, al sur el estrecho de Corea que la separa del Japón y al oeste el mar amarillo. Cuenta con una población de 51.446.201 hab. Su capital es Seúl que es la ciudad más poblada, luego le sigue Busan, Incheon, Daegu, Daejeon, Gwangju y Ulsan, su idioma oficial es el coreano. Según datos oficiales, la religión mayoritaria es el budismo, practicado por más del 40% de la población; le sigue en orden de importancia el cristianismo 28%, confucianismo 17%. Existe una minoría el islam. Algunos coexisten con prácticas religiosas autóctonas, como el animismo y el chamanismo; su moneda oficial es el Won y su forma de Estado en una monarquía constitucional. (Organization, 2019)

La historia de Corea ha sido turbulenta con numerosas guerras, incluyendo invasiones tanto de China como de Japón. Desde el establecimiento de la república moderna en 1948, Corea del Sur luchó con las secuelas de conflictos bélicos anteriores como la ocupación japonesa (1910-1945), además de la Guerra de Corea (1950-1953) y las décadas de gobiernos autoritarios. (Macro, 2020) Mientras que el gobierno adoptó oficialmente una democracia de estilo occidental desde la fundación de la república, de acuerdo con los datos Macro 2020, los procesos de elección presidencial sufrieron grandes irregularidades. No fue sino hasta 1987 cuando se llevaron a cabo las primeras elecciones justas y directas, por lo que, desde entonces, el país es considerado una democracia multipartidista.

El PIB per cápita es un muy buen indicador del nivel de vida y en el caso de Corea del Sur, en 2018, fue de € 28.229 euros, por lo que se encuentra en el puesto 31 de los 196 países del ranking de PIB per cápita; En cuanto al Índice de Desarrollo Humano o IDH, que elabora las Naciones Unidas para medir el progreso de un país indica que los surcoreanos tienen una buena calidad de vida. (Macro, 2020)

La tasa de desempleo de acuerdo con El Banco Mundial desde 1991 a 2019. El valor medio para Corea del Sur durante ese período fue de 3.51%. (Economy, 2020). Corea del Sur en el año 2018 exporto un total de USD 604.859,7 millones, los principales productos fueron Petróleo refinado (25,9%), automóviles de turismo (10,0%), partes de vehículos (7,8%), gas de petróleo (4,6%), circuitos electrónicos (4,3%), habas de soya (4,3%), de estos los principales destinos China (23,5%), Estados Unidos de América (11,4%), Vietnam (7,9%), Hong Kong (6,5%), Japón (4,4%), Colombia (0,13%). (Mincit, 2020).

Las importaciones registraron un total de USD 535.202,4 millones, Automóviles de turismo (19,3%), petróleo crudo (11,9%), teléfonos (5,1%), máquinas; En cuanto a productos se refiere para procesamiento de datos (4,3%), partes de vehículos (4,1%), medicamentos dosificados (3,5%). Estas provenientes de China (18,3%), Japón (10,3%), Estados Unidos de América (9,5%), Alemania (3,7%), Arabia Saudita (3,7%), Colombia (0,12%). (Mincit, 2020)

8. Capítulo 1. Estructura de la industria automotriz y autopartes año 2011 al 2016

8.1 Comercio mundial de automotriz y autopartes

En un marco global vamos a hablar un poco acerca del nacimiento de la industria automotriz y autopartes. Esta data desde el año 1908, cuando Henry Ford aplicó su genio inventivo y sus conocimientos técnicos de ingeniería a la creación de una planta para montaje en serie de su famoso «Modelo T», con lo que abrió el camino y marcó el rumbo a los nuevos métodos racionales de manufactura que hoy utilizan todas las industrias. En 1913 proyectó la cadena de montaje mediante bandas transportadoras e inició la pauta de ensamblaje en factoría, que ha revolucionado toda la industria. (Automotriz, 2015)

Mediante este modelo hubo la necesidad de masificar la producción de engranajes, cajas de cambios, juntas, acumuladores, sistemas eléctricos, cojinetes, válvulas para neumáticos, cristales, bocinas, carrocerías y otras muchas. (Automotriz, 2015), la automatización tuvo un efecto negativo ya que se redujo la mano de obra, la exigencia del mercado era tan voluminosa que muchas plantas europeas y norteamericanas decidieron implementar dichos modelos para mayor rendimiento. En 1946 tras acabar el conflicto bélico, la industria automotriz y autopartes retomó la producción que tuvo empezando a fabricar vehículos de uso común, este hecho permitió satisfacer las necesidades de mercado.

La revolución industrial registrada en España a partir de su guerra civil, en especial durante los años 1948 a 1955, repercutió en la industria de modo notable. El país pasó de la nada a la construcción de vehículos industriales, automóviles, motores, motocicletas y tractores, a pesar de todas las dificultades. (Automotriz, 2015), este fue un gran salto en la industria ya que diversificó la gama de productos y no solo esto, también se vio la necesidad de contratar mano de obra calificada para dicha producción.

Para junio de 1950, el conflicto coreano y el temor a una nueva conflagración obligaron a reducir parcialmente la producción civil; al terminar la guerra de Corea, se inició la política de renovar periódicamente la maquinaria para dar paso a los cambios importantes de diseño y avances técnicos. (Automotriz, 2015). En el panorama mundial para los años 60's los vehículos empiezan en el boom de la sofisticación, estos diseños prestan mayor seguridad y velocidad a su público por supuesto aquí, tras pruebas fallidas con autos hechos en plástico Ford empieza a mejorar su fórmula y lanza el Mustang.

Al ver las nuevas actualizaciones los años 70 al 80 nuevas marcas empezaran a innovar en la industria automotriz y autopartes con motores 2.0 de mayor capacidad, se hablaba de piezas de tracción, surgen los vehículos para uso de servicio público en vista del auge. (Automotriz H. C., 2013)

Mientras en el ámbito internacional se había desarrollado la industria automotriz y autopartes, Colombia se encontraba desarrollando políticas proteccionistas, para el año 1979 surge la primera ensambladora formal en Colombia llamado General Motors Colmotores y la posterior llegada al mercado colombiano de CCA Mazda y Sofasa. La entrada de estas empresas tuvo gran influencia ya que el mercado local se vio en la necesidad de empezar a fabricar en pro de satisfacer la demanda. Otro aspecto que influyó positivamente para que la Industria se instaurara en el país fue la integración andina materializada en la Resolución 323 y el Convenio Automotor Andino, que fomentó la generación de políticas bilaterales y el libre comercio y sus partes entre: Perú, Ecuador, Bolivia, Venezuela y Colombia (logistica.com, 2019). La entrada de estas dos grandes industrias fortaleció el mercado automotriz y autopartes dinamizando la producción de piezas y así se ha mantenido a la fecha.

Colombia cuenta con el Centro de Distribución de Repuestos más grande de Latinoamérica, con cerca de 70.000 partes y una inversión de US \$40 millones tanto en infraestructura como en repuestos en todo el país, para atender a todas las marcas de vehículos de carga pesada en sus distintos puntos de atención (logística, 2019).

8.2 Comportamiento mundial del mercado automotriz y autopartes

A continuación, se darán a conocer algunos datos acerca de los compradores líderes a nivel mundial en el mercado de las autopartes, este nos permitirá conocer el valor de las importaciones y exportaciones junto con el porcentaje de participación, adicional podremos encontrar un breve análisis frente a la industria del sector evaluado.

Para iniciar, a continuación, se presentan los datos de los compradores referentes de las importaciones.

8.2.1 Compradores de autopartes a nivel mundial

De acuerdo con los datos publicados por la OEC, en el siguiente grafico se darán a conocer los países con mayores importaciones de la industria autopartes junto con el porcentaje de participación en el mercado mundial.

Tabla 2

Países importadores del sector automotriz

PAIS	% PARTICIPACION A LAS IMPORTACIONES	VALOR IMPORTACIONES (Billones)
Alemania	120,0%	\$ 42,10
España	4,40%	\$ 15,90
Reino Unido	4,30%	\$ 15,70
Francia	4,10%	\$ 14,90
Bélgica	2,20%	\$ 7,93
Polonia	2,10%	\$ 7,71
Rusia	2,00%	\$ 7,44
Eslovaquia	2,00%	\$ 7,38
Rep. Checa	0,03%	\$ 9,71
Italia	2,30%	\$ 8,53
Suecia	1,70%	\$ 6,24
Países bajos	1,60%	\$ 5,97
Estados Unidos	18,00%	\$ 67,10
México	6,90%	\$ 25,20
Canadá	1,30%	\$ 5,45
China	7,30%	\$ 26,70
Japón	2,30%	\$ 8,35
Turquía	1,70%	\$ 6,34
Tailandia	1,50%	\$ 5,50
India	1,20%	\$ 4,19
Corea del Sur	1,10%	\$ 3,95

Nota: Los países con mayor participación en importaciones de autopartes a nivel mundial, elaboración propia.

La elaboración de esta tabla 2 muestra la participación de los países importadores de Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, se mencionan los países del continente europeo, norteamericano y asiático resaltando los que más importan autopartes.

En cuanto a las importaciones dentro de la amplia gama de las autopartes los productos con mayor movimiento comercial son los siguientes:

Tubos de caucho vulcanizado sin endurecer con sus accesorios, contadores de producción por ejemplo taxímetros, velocímetros, tacómetros, bombas para líquidos con dispositivo medidor, las demás placas láminas de plástico no celular y sin esfuerzo entre otros, esto de acuerdo con el requerimiento de cada país.

Los espejos de vidrio enmarcados o no, incluidos los espejos retrovisores, partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, aparatos eléctricos de alumbrado o señalización, limpiaparabrisas, eliminadores de escarcha o vaho, eléctricos, de los tipos utilizados en velocípedos o vehículos automóviles.

Aparatos receptores de televisión, aparato receptor de radiodifusión o de grabación o reproducción de sonido o imagen incorporado; video monitores y video proyectores artículos de higiene o tocador, y sus partes, de fundición, hierro o acero máquinas y aparatos para acondicionamiento de aire que comprenden un ventilador con motor y los dispositivos adecuados para modificar la temperatura y la humedad.

Ahora bien, estos mismos productos son objeto de exportación, por tanto, es importante resaltar el movimiento de las exportaciones en un marco global. La tabla No 2 que se muestra a continuación ilustra el movimiento del mercado internacional para este sector.

Tabla 3
Países exportadores del sector automotriz.

PAIS	% PARTICIPACION A LAS EXPORTACIONES	VALOR EXPORTACIONES (Billones)
Alemania	18,0%	\$ 64,10
Francia	5,00%	\$ 18,40
Republica Checa	3,80%	\$ 13,80
Italia	3,60%	\$ 13,20
Polonia	3,60%	\$ 13,20
España	2,80%	\$ 10,02
Reino Unido	1,60%	\$ 5,91
Bélgica	1,60%	\$ 5,69
Japón	9,60%	\$ 34,90
China	8,50%	\$ 31,10

Corea del Sur	5,20%	\$ 19,10
Turquía	1,30%	\$ 4,64
México	7,70%	\$ 28,00
Estados Unidos	6,30%	\$ 23,00
Canadá	2,90%	\$ 10,40

Nota: Países con participación en las exportaciones automotrices a nivel mundial, elaboración propia.

De esta tabla podemos inferir que Alemania tiene el potencial más alto de exportación en cuanto al sector autopartes. Corea del Sur pese a tener una participación del 5,20% con respecto al 18% de Alemania, muestra que es el tercer país asiático con dinamismo en el sector que se está evaluando.

8.3 Panorama histórico en Colombia

Una vez revisado el entorno mundial del sector, la siguiente información se enfocará principalmente en el comportamiento de la industria antes de entrar en vigencia el acuerdo entre Corea del Sur y Colombia. Las importaciones desde y con el resto del mundo, sus mayores exportaciones entre otros aspectos que se encontrarán a lo largo de este primer capítulo.

9. Situación del sector colombiano pre-acuerdo

Para analizar los efectos del acuerdo, es necesario dar un vistazo a los antecedentes históricos que presenta Colombia en dicha industria antes de la apertura de un nuevo mercado, a continuación, se encuentra el histórico de las importaciones Colombianas hasta el 2015 que son los de mayor interés.

9.1 Contribución al pib de la industria automotriz y autopartes

El sector manufacturas hasta el año 2015 aportó a la economía colombiana US 32.612 millones anuales. Para los periodos entre 2014 y 2015 contribuyó en un 12, 2% del PIB total, específicamente hablando de la industria automotriz y autopartes la contribución fue de COP 12,4 billones, para el año 2014 haciendo un aporte mayoritariamente en la venta de vehículos ascendiendo un 1.6%. El sector automotriz se compone de fabricación de vehículos automotores

junto con su fabricación, y representa el 76% de la contribución total bruta del sector, las autopartes contribuyen al 12%.

Es importante resaltar que estos subsectores son los de mayor aporte al empleo. Por parte de los ensambles, generan un 36% de empleos de la industria manufacturera y los automotores 28%, dichos aportes hacen que la industria posicione a los empleados pertenecientes a esta agremiación con unos mejores salarios que los demás subsectores; de acuerdo con estudio realizado por el banco BBVA, el promedio mensual salarial oscila entre \$ 2.1 millones y \$ 3.2 respectivamente (BBVA, 2015). Este índice equivale al empleo de al menos 86.000 personas a nivel nacional, entre empleos directos e indirectos.

Tabla 4.

PIB 2011 - 2015 Nota. Contribución al PIB por parte de la manufactura automotriz, Elaboración propia con datos

PRODUCTO INTERNO BRUTO ANUAL RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA - Miles de Millones de pesos					
	2011	2012	2013	2014	2015
	Anual	Anual	Anual	Anual	Anual
PARTICIPACION TOTAL MANUFACTURERA	\$ 92.896,00	\$ 93.667,00	\$ 95.081,00	\$ 97.829,00	\$ 99.789,00
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo	\$ 14.287,00	\$ 14.502,00	\$ 14.298,00	\$ 14.852,00	\$ 15.004,00
PARTICIPACION PORCENTUAL %	2.1 %	-1,90%	0.4 %	-0,01	1.2 %

tomados del DANE (2015)

En la tabla número 4 se puede apreciar el monto en millones de dólares anuales que genera la industria manufacturera total; luego de ello se encuentra específicamente la contribución por parte de la fabricación del sector automotriz y autopartes, como se puede apreciar en miles de millones pese a que las cifras en monto tienen un comportamiento que tiende a ser creciente, porcentualmente estas tienen una participación no tan favorable debido a que, el valor FOB de las importaciones para este mismo periodo también tendrá una caída considerable como se puede apreciar más adelante en la figura 4.

9.2 Cadena de valor del sector automotriz y autopartes

Para entender históricamente las importaciones, mediante la cadena de valor se puede evaluar el comportamiento y desarrollo del sector colombiano. A continuación, serán explicados 3 de los eslabones determinantes:

- Proveedores Materias primas

La actividad de ensamblaje que se reduce al armado, montaje y pintura de los vehículos dicho de esta forma, en términos de costos, se puede encontrar que para el ensamble, el material CKD4 es el principal insumo de la industria automotriz y autopartes, representa cerca de 60% de los costos de producción de un vehículo, este es usualmente importado por las casas matrices de las compañías o filiales de las mismas, luego de ello se puede encontrar que en la construcción de un automotor intervienen al menos 60 materiales más.

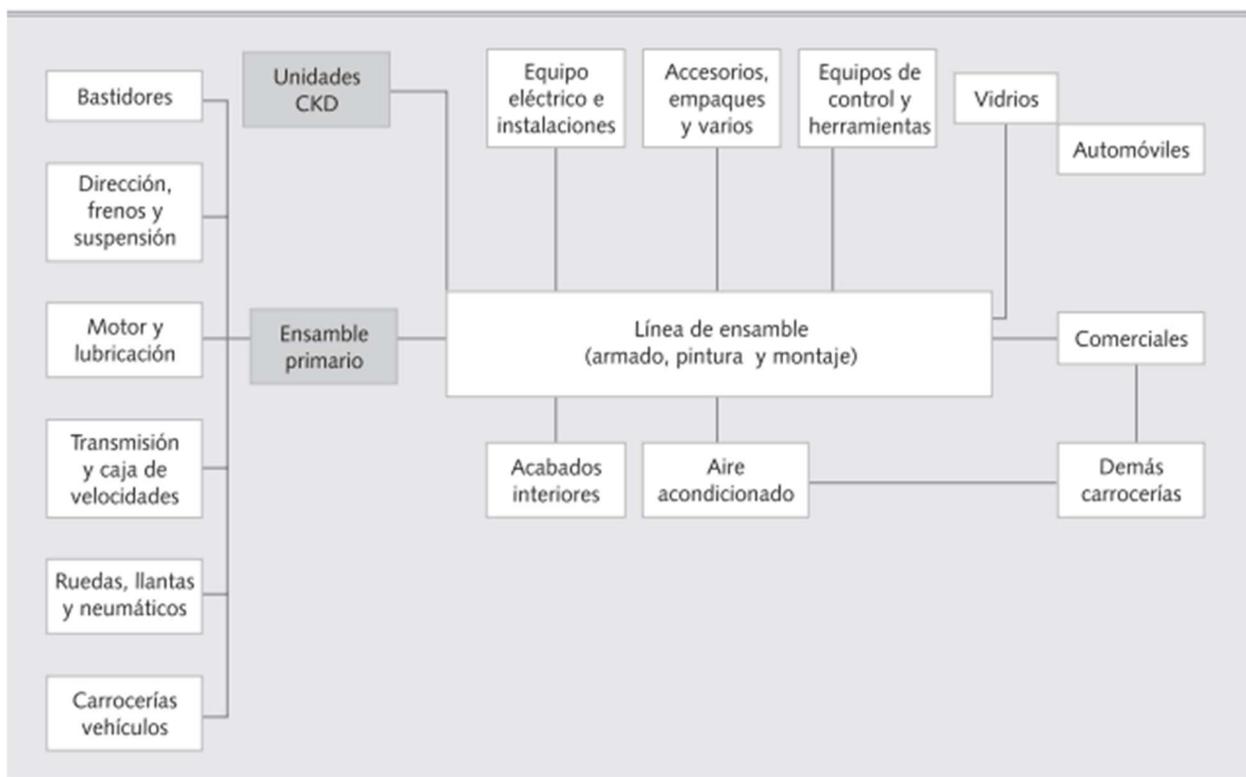


Figura 2. Estructura de la cadena de producción. Automotor (2012)

De estos tres procesos importantes, y conforme a la estructura presentada en la Figura 2, se puede inferir que Colombia contribuye al ensamblaje con producción nacional de las líneas de productos como dirección, frenos y suspensión, e instalaciones y equipo eléctrico, también se resalta la producción de partes del motor y lubricación que son productos relacionados con las partes mecánicas del automóvil. (Automotor, 2012)

- Aspectos comerciales y arancelarios

Tabla 5.
Importaciones sector automotriz

Capítulo del arancel	Partida arancelaria (SA 4 Dígitos)	Miles de dólares FOB					
		2019*	2018	2017	2016	2015	2014
	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar («break» o «station wagon») y los de carreras.	312.906	424.806	381.283	364.258	302.097	283.792
	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.	23.346	43.313	44.110	34.197	53.625	68.033
	Vehículos automóviles para transporte de mercancías.	71.793	116.873	63.231	55.500	72.896	134.622
	Remolques y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles; sus partes.	2.203	5.269	4.816	5.935	6.044	7.081
	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.	5.477	10.078	8.573	52.852	16.827	14.041
Vehículos automóviles, partes, y accesorios	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.	10.067	6.470	6.489	6.206	11.359	17.088
	Partes y accesorios de vehículos de las partidas 87.11 a 87.13.	3.046	4.993	4.746	4.519	4.954	5.185
	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).	258	3.072	1.990	4.450	2.003	1.231
	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.	3.533	13.096	1.672	11.661	23.140	7.009
	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.	7.199	14.094	13.357	8.999	6.226	6.280
	Demás	2.192	3.635	9.003	4.345	4.507	5.778
	Total, Vehículos automóviles, partes y accesorios	442.018	645.700	539.270	552.924	503.678	550.140

Nota: Importaciones por partida arancelaria de acuerdo a la balanza presentada en agosto del 2019, Datos tomados de, Asopartes (2019)

Ahora bien, pasando del factor producción, se encuentra que los ensamblajes deben ser vinculados al comercio internacional. En términos porcentuales este eslabón representa el 69% de las contribuciones para el sector, de acuerdo con Asopartes (Asociación del Sector Automotriz y sus partes) las exportaciones en el año 2016 cerraron con USD 503.678 Miles de Dólares, contemplado en los 293 (Importaciones) artículos agrupados en las partidas arancelarias 87.01 al 87.05 y 87.11 al 87.13 entre fabricación de partes, piezas y accesorios. Esta cifra expresada en valor FOB, frente a los USD 442.018 miles de dólares, ha tenido un notable decrecimiento registrando una baja importante teniendo en cuenta que el acuerdo entró en vigencia para el 2016.

Dentro de los principales destinos de exportación de Colombia al resto del mundo hasta el año 2016 se encuentran México, Ecuador, Perú, Chile, Estados Unidos, Venezuela, Panamá, Brasil Guatemala, Puerto Rico (Productiva, 2016).

- Situación competitiva y oportunidades de acceso (ventas del sector)

Por último en la cadena de valor tenemos un eslabón de la competitividad a nivel internacional, usualmente la industria automotriz y autopartes suele tener pocos proveedores con los cuales realizar alianzas comerciales ya que se abastecen directamente de su casa matriz, sin embargo este tipo de convenios no limitan el dinamismo del comercio ya que las autopartes requieren de abastecimiento, hasta el año 2016 los 5 países que encabezaban la lista de exportadores expresados en Millones de Dólares fueron Alemania con USD 123.311 , Japón UDS 81.267, Estados Unidos USD 81.005, China USD 66.828 y México USD 45.587, mientras que Colombia en este mismo sector registró USD 2.261.13 (Motores, 2017).

9.3 Importaciones colombianas

Para analizar el sector automotriz y autopartes a continuación, en la figura 3 se dará a conocer una serie de datos acerca del mercado de este sector en el período comprendiendo desde el año 2011 hasta el 2016.

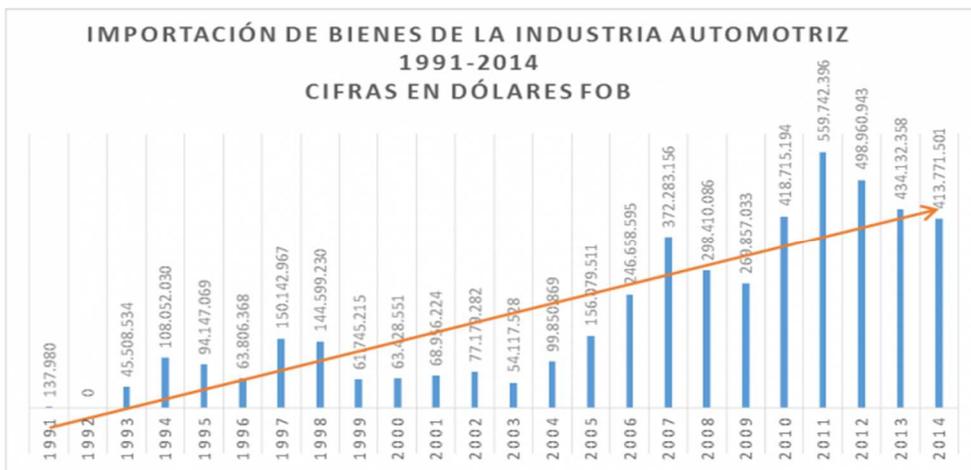


Figura 3. Importaciones colombianas de bienes de la industria automotriz, Dane 2015

En el año 2011 Colombia mostró los más altos resultados en ventas, tuvieron un año record en unidades nuevas (324.570 und) las cuales representaron un incremento del 28% con respecto al año anterior (253.869 und), favoreciendo al crecimiento del sector un 30%, este comportamiento tuvo un efecto positivo sobre la producción de vehículos de carga ya que así mismo la industria mejoró el transporte de mercancías. Para lograr dicho dinamismo también hubo un alza de las importaciones al 39% permitiendo la entrada a nuevas marcas y competidores en los mercados locales (Colombia, 2012).

Pese a que la industria automotriz se divide en vehículos y autopartes, la oferta colombiana autopartista se concentra en gran parte en Bogotá (80%), seguida por otras ciudades principales como Medellín, Cali y Bucaramanga.

Los periodos comprendidos para el año 2012 al 2014 si bien los vehículos de carga se vieron favorecidos para la industria del automóvil particular se redujo la participación en el mercado manufacturero automotor, de acuerdo con datos publicados por Andemos (Asociación Nacional de movilidad Sostenible) el año 2012 registro participación automovilística del 49,6% 2013 49,01% y cierra al 2014 con un 50,5%, en el efecto de las autopartes esto tiene una gran repercusión ya que la demanda vehicular bajo por tanto las autopartes no fabricarían al mismo volumen que lo venían haciendo, por otra parte para se atribuye el descenso de las ventas a la nueva reforma tributaria que entraría a regir a partir del 01 de enero del 2013, también se contempló que las nuevas medidas adoptadas por el ministerio de transporte bajo la suspensión de pólizas para registrar camiones con más de 10,5 T sería un detonante a la industria cediendo así espacio a lo que serían vehículos provenientes desde Corea y China que a la fecha también entraban como una competencia directa al mercado nacional. (Andemos, 2013).

Los anteriores aspectos sumados a la devaluación del peso colombiano, en lo que corrió del año 2014 cerró con una devaluación de 23,62% ya que el efecto negativo sobre las importaciones es encarecer el costo de las mismas, la variación del petróleo por su parte subiría y esto en términos del consumo nacional traería grandes repercusiones de allí a que en la figura 4 se muestre dicho decrecimiento.

9.4 Exportaciones 2011 – 2016

Habiendo mencionado las importaciones también es importante analizar el entorno de las exportaciones, para ambas industrias sub-líneas el comportamiento ya mostraba una tendencia al decrecimiento económico como se ilustra en las figura 4.



Figura 4. elaboración propia, Exportaciones industria automotor, Dane (2019)

La figura 4 muestra el valor de las ventas FOB en millones de dólares para los periodos entre 2011 al 2016, en donde se puede evidenciar que en el año 2013 se registró como el año de venta más alto con US 856 millones, lo cual es congruente con el valor de las importaciones que fueron efectuadas para el mismo año de acuerdo con lo ilustrado en el figura 3.

De acuerdo con Proexport desde el año 2012 Colombia empezó a incursionar en Ecuador, Brasil y Venezuela, el auge permitió que dentro de las exportaciones se incluyese acumuladores de plomo (baterías), vidrios, llantas neumáticas, material de fricción, empaquetaduras de motor y partes de suspensión (Colombia, 2012).

El siguiente grafico ilustra la participación de cada una de las autopartes que se exportan desde Colombia para el resto del mundo.

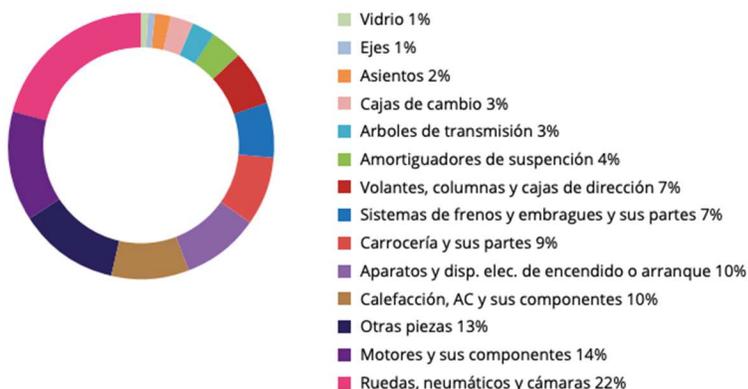


Figura 5. Participación por Partida – Exportaciones, Fuente: Pro-córdoba 2016

De acuerdo con los datos publicados por BBVA, para el periodo 2014, las ventas decrecieron un 36.8%, afectando la venta de vehículos en un 40,7% y autopartes 15,3%, la fabricación de carrocerías fue del 77% este rubro en particular permitió que la industria fuera apalancada y no sufriera un mayor decrecimiento en términos generales, sin embargo, hubo un comportamiento de mercado en particular que contribuyó a la reducción de las exportaciones de vehículos.

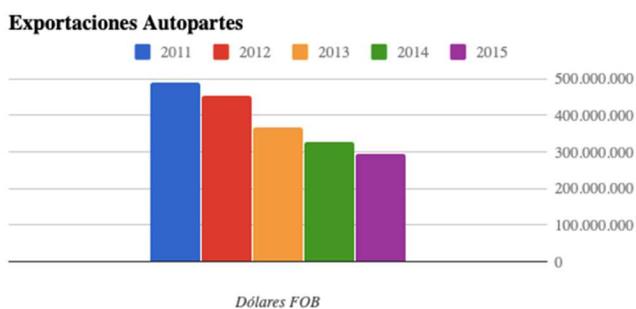


Figura 6. Fuente: Estadística Industria autopartes

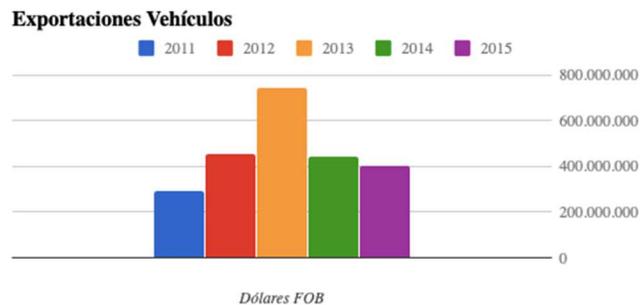


Figura 7 Fuente: Estadística Industria autopartes

Tabla 6
Países exportadores de autopartes

País	2013	2014	2015
Ecuador	28,00%	41,20%	16,80%
México		32,50%	
Perú		8,50%	8,10%
Estados Unidos	8,00%	3,50%	14,00%
Venezuela	19,00%	3,10%	12,80%
Brasil	14,00%		8,10%

Nota. Crecimiento porcentual de las exportaciones por país, Elaboración Propia, con datos de BBVA 2012.

Como apoyo a las figuras 6 y 7, encontramos la tabla 6 que muestra el periodo 2013 a 2015 para el sector autopartes evidenciando el decrecimiento. De acuerdo con estudio elaborado por BBVA Reseach, mientras las autopartes sufrían una baja así mismo la exportación vehicular empezó a sufrir decrecimiento en países como Argentina hubo una reducción del 100%, México una caída del 30,8%, Venezuela 96,2%, Bolivia 85,2% y Chile el 28,2%

El hecho que precede el constante decrecimiento de las importaciones esta dado porque la demanda de vehículos para el año 2013 por parte de Argentina cayó considerablemente tras acabar el cupo exportador para la industria de SOFASA, esta terminación trajo como consecuencia que para el inicio del año 2014 las ventas exportadoras bajaran notablemente.

Como medida proteccionista el gobierno fijo la reducción para importación de materias primas y elevar los aranceles a fin de lograr que las empresas pudiesen estabilizar su costo y emprender un plan de acción que les permitiera incentivar el comercio nuevamente mediante el programa de fomento de la industria automotriz, se llegó a establecer el máximo de competitividad para lograr que los acuerdos ya firmados con Europa, México y Estados unidos al cabo de unos años tuvieron un efecto adverso a la situación de mercado actual del 2015. A la fecha el tratado de Corea se encontraba en proceso y el reto era la renovación en la infraestructura de las empresas en cuanto a innovación para lograr subir las cifras exportadoras.

9.5 Consumo de autopartes

Según la Andi, 2020 en Colombia existen ocho ensambladoras con una capacidad instalada de 320.000 vehículos y 179 autopartistas que representan el 4,0% del PIB industrial. La industria contribuye con 24.783 puestos de trabajo directo, 3,16% del empleo industrial;3,26% de participación en el total de remuneraciones y con el 3,5% del total de las prestaciones sociales pagadas por la industria.

Así mismo, contribuye con el 2,85% del total del valor agregado industrial, según las últimas cifras oficiales de la Encuesta Anual Manufacturera del DANE para el año 2014. El mercado de vehículos en Colombia está compuesto por una participación de producción nacional del 43% y el 57% restante es importado, principalmente, por Corea del Sur, México, Brasil, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos (Cordoba, 2017)Entre 2010 y 2014 las importaciones

abastecieron el mercado doméstico en un 63% y la producción interna en un 37%, en promedio. La oferta total de autos se encuentra cerca de las 340 mil unidades en promedio (2010- 2014), correspondiendo el 58%, aproximadamente, a importaciones y el 42% a producción interna en 2013, en particular, se ofrecieron 343 mil unidades, de ellas 200 mil fueron importadas y 143 mil de producción interna. (BBVA, 2015)

Por otra parte, el sector automotriz y autopartes colombiano se ha especializado en la producción y ensamble de automóviles y motos para atender la demanda interna y externa, así como en la elaboración de las autopartes para responder a las necesidades de las empresas ensambladoras y el mercado de repuestos.

Tabla 7.
Empresas productoras de autopartes

Empresa	Marca	Actividad	Descripción	Ciudad
Repuestos Automotrices Colombia S.A.S	Rauco, cauplas	importador	Mnagueras automotrices	Bogotá
Importadora Cali S.A	Valfo, Denso,Sun, entre otras	Importador Mayorista	Importadora de repuestos para autos.	Bogotá
Punto Azul Brake Pak S.A.S	Brake Pak	Importador	Partes para el sistema de frenos Hidráulico.	Bogotá
Universal de Aires S.A.S	Universal de Aires S.A.S	Importador	Autoparte, accesorios, repuestos, refrigerante, aceites para aires acondicionados de vehículos.	Bogotá
El Cigüeñal Medina Jara S.A	El Cigüeñal Medina Jara S.A	Importador	Partes para motores diésel.	Bogotá
Colrecambios S.A.S	Bex, USA	Importador Mayorista	Partes de frenos para vehículos, pastillas, zapatas, discos, campanas, kit de mordaza.	Cali
Freniteca S.A.S	MDS, Fritec	Importador	Discos y pastillas de frenos.	Cali
Autorep Representaciones E.U	Autorep, DS	Importador Mayorista	Especialistas en partes de Fuel, Inyección (Bombas de gasolina, inyectores y sus partes, reguladores de presión, sensores varios: oxígeno, detonación, cigüeñal, eje de levas, map, tps, flujo de aire).	Itagui
Importadora Celeste	Chevrolet, Renault, Mazda, Ford, entre otras.	Representante Mayorista	Comercialización de autopartes, baterías, lubricantes y llantas en el mercado colombiano.	Medellin
Comercializadora Parrales	Narva, Hella, Fae KTC, Vektra	importador	Partes eléctricas y accesorios.	Medellin
Soportes y Suspensiones Colombia	Star Parks	Importador y Exportador Mayorista	Soportes para motor y caja, soportes de amortiguador, bujes detijera.	Medellin
Dispartes S.A	Dispartes S.A	Importador Mayorista	Importación y comercialización de repuestos originales y homologados para Renault, Chevrolet, Hyundai, Kia, Isuzu, Mazda, Suzuki.	Medellin
Abastecimientos Industriales	Abin	Importador Mayorista	Repuestos para automotores, radiadores, partes de suspensión, frenos, lámparas, partes eléctricas, guayas, partes de motor y repuestos en general.	Medellin
Rodamientos y Repuestos Mundiales S.A	Koyo, Ntn, Luk, otras	Importador	Rodamientos, retenedores, sistemas de embragues, chumaceras, lubricantes, bujías. radiadores, partes de suspensión, frenos, lámparas, partes eléctricas, guayas, partes de motor y repuestos en general.	Medellin
Dinissan	Nissan, Pure, otras	Concesionario Importador Mayorista Exportador	Importador y comercializador de vehículos de la marca NISSAN venta de partes originales de la marca representada.	Medellin
Somos Mayor S.A.S	Purolator, Filter, entre otras	Importador Mayorista	Filtración automotriz, productos para detallado automotriz aditivos, lubricantes, autopartes afines.	yumbo

Nota. Empresas por regiones de Colombia fabricantes de autopartes, Elaboración Propia con datos tomados de Pro-Córdoba (2017)

Dentro del consumo local del mercado como bien lo indica la tabla, no se muestra un sector específico de importación de autopartes en donde, de acuerdo con datos de Pro-Córdoba, Bogotá concentra la mayor parte de producción y comercio con una participación del 70% del mercado, seguido de Medellín con un 20% Cali y las demás ciudades.

La participación regional de cada uno está enlazado con las importaciones que se cerraron en el año 2016, en donde las Ruedas, Cámaras y Neumáticos representaron el 22% de las importaciones, seguido de los motores con una participación del 14% relacionando los datos de consumo con lo anteriormente mencionado en la Tabla Numero 7.

De los datos anteriormente mencionados, podemos analizar que en efecto la industria automotriz y autopartes tras su entrada al mercado ha pasado por diferentes etapas que le han permitido abrir un gran espacio en las manufacturas. Es importante resaltar que del periodo histórico que se estuvo evaluando para esta sección, son los momentos previos al acuerdo (años 2011 al 2015) en donde claramente el año 2011 fue el boom que trajo gran crecimiento y dinamismo económico, marcado por un antecedente histórico que se venía viviendo tras la crisis económica a nivel mundial en el año 2008.

En resumen, tras una nueva apertura deslocalizada de producción en el mercado mundial, Colombia entró a participar como el quinto país latinoamericano que abriría sus puertas al crecimiento económico, los pronósticos de venta, producción y comercialización a partir del año 2012 no fueron los mismos como bien se pudo ilustrar en la figura N. 6 , cifras que permiten inferir que aunque la industria ha logrado mantenerse al paso de los años, no volvió a levantarse incluso antes de mencionarse un acuerdo entre Corea del Sur y Colombia.

Ahora bien, para poder evaluar y concluir los efectos de dichos acuerdos es importante realizar el análisis de las variables para el caso del pos-acuerdo por ello, en el siguiente capítulo se puede apreciar cual ha sido el comportamiento de mercado, efectos positivos negativos y por supuesto concluir acerca de la pregunta que se planteó para el desarrollo de este proyecto.

10. Capítulo 2: Estructura de la industria automotriz y autopartes año 2017 al 2019

10.1 Contribución de la industria con el pib

Los periodos comprendidos entre el año 2017 y 2019 marcan una diferencia de decrecimiento para este sector en particular, a continuación, se encuentra la tabla No 7 de contribución del sector de acuerdo con los datos registrados por el Dane, publicados en colaboración con el Banco de la República en donde se podrá hacer un comparativo con respecto al periodo del pre-acuerdo.

Tabla 8.
PIB 2016 - 2019

PRODUCTO INTERNO BRUTO ANUAL RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA - Miles de Millones de pesos				
	2016	2017	2018	2019
	Anual	Anual	Anual	Anual
PARTICIPACION TOTAL MANUFACTURERA	\$ 103.006,00	\$ 101.135,00	\$ 102.919,00	\$ 104.554,59
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo	\$ 15.267,00	\$ 13.725,00	\$ 14.118,00	\$ 14.347,80
PARTICIPACION PORCENTUAL %	0.6%	-0,70	1.4%	-0,05

Nota. Contribución al PIB por parte del sector automotriz, elaboración propia, datos tomados a partir de los documentos anexos anuales del Dane

En comparación con lo registrado para el periodo estudiado en el primer capítulo Tabla 4, con respecto al periodo que se está evaluando podremos notar que en términos de crecimiento a la fecha el único pico significativo de contribución por parte del sector se registra en el año 2016 con corte a diciembre FOB USD 15.267,00 más en crecimiento porcentual no hubo crecimiento significativo

Por otra parte, si comparamos los resultados del primer capítulo podremos notar que la representación en millones de dólares de los últimos 4 años ha venido incrementando, sin embargo, cuando se habla en términos de porcentaje este tiende a decrecer, por tanto, podemos inferir que el comercio de las autopartes referente a unidades no ha tenido mayor movimiento sino más bien en precio que si ha tenido un ajuste significativo.

Para profundizar en este capítulo, al igual que en el anterior estudiaremos las importaciones y exportaciones del sector a fin de conocer acerca de la situación más reciente tras la firma del acuerdo con Corea del Sur, lo que es denominado como el Pos- Acuerdo.

10.2 Importaciones: En el mercado colombiano

Dentro de las autopartes que llegan al país tenemos que mayoritariamente son productos como los descritos en la siguiente figura No 8.

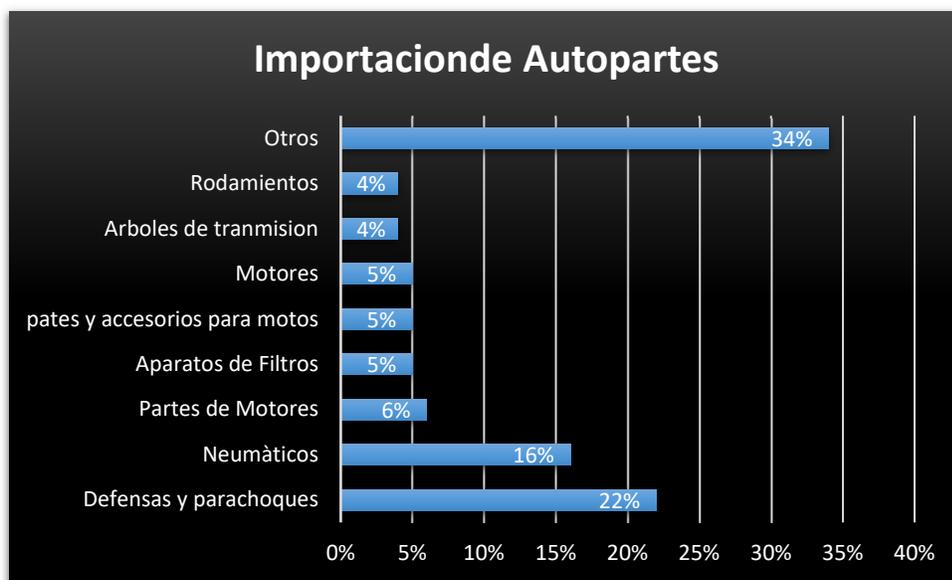


Figura 8. Elaboración Propia, Datos Tomados de BBVA Research (2017)

El sector genera la importación de partes de acuerdo con lo descrito en la figura 8 en donde las defensas y parachoques encabezan la lista de piezas importadas, gran parte de esta se debe a una problemática interna debido al robo a nivel interno lo cual abre la puerta a satisfacer una necesidad de mercado para vehículos.

La mayor parte de estas importaciones la componen las Pequeñas empresas, las cuales recurren a las ventas de los mercados locales como minorista más sin embargo representan un 67% de la actividad comercial de acuerdo con lo descrito por la Asociación del sector automotriz y sus partes, empresas como Sofasa, Oil, Gas & mining compran la mayor parte de este tipo de partes, industrias grandes como lo son Colmotores y Colombiana de Comercio tienen una participación muy baja ya

que representan no más del 3% de las compras pese a que gozan de una preferencia arancelaria ya que, ensamblan las autopartes en Bogotá y Medellín así lo ha hecho saber Asopartes.

A pesar de que el mercado norteamericano produce todo tipo de partes para vehículos y motocicletas, la mayor cantidad de las exportaciones son neumáticos para todo tipo de carro (ASOPARTES / Asociación del Sector Automotriz y sus Partes, 2017).

Si bien es importante conocer qué tipo de productos son los que se han importado, también debemos conocer el origen de ellas, se tomó desde el año 2016, las importaciones de este tipo de autopartes y, de acuerdo con datos arrojados por Trademap los países desde donde más importa Colombia son:

Tabla 9
Importaciones Colombianas 2016 - 2018

Pais	2016	2017	2018	Total
Ecuador	USD 2.626	USD 2	USD 10	USD 2.638
Belgica	USD 741	USD 320	USD 591	USD 1.652
India	USD 0	USD 428	USD 958	USD 1.386
Emiratos Arabes Unidos	USD 757	USD 0	USD 544	USD 1.301
Guatemala	USD 0	USD 0	USD 836	USD 836
México	USD 208	USD 608	USD 0	USD 816
Estados Unidos	USD 65	USD 268	USD 0	USD 333
Venezuela	USD 10	USD 99	USD 0	USD 109
Costa Rica	USD 0	USD 0	USD 76	USD 76
Panamá	USD 43	USD 0	USD 0	USD 43
Italia	USD 0	USD 0	USD 30	USD 30
Paraguay	USD 0	USD 0	USD 16	USD 16
Malasia	USD 0	USD 0	USD 12	USD 12

Nota. Importación de autopartes por países con valores en USD, Elaboración propia con datos tomados de Trademap (2018)

Las cifras presentadas en la anterior tabla No 9 están en Millones de dólares; de acuerdo con información en los últimos años la tabla muestra el origen de la mayor parte de las importaciones colombianas, en donde la lista es encabezada por Ecuador impulsado por las importaciones del año 2016, sin embargo esta tuvo una notable caída ya que al año 2018 este deja de ser nuestro principal proveedor de autopartes, posicionando el continente asiático, más específicamente India con un total de USD 958 millones en cuanto a partida 87.01 a 87.05 y 87.11 a 87.13, pese a que Colombia

no cuenta con ningún acuerdo con este país, más su fuerte es la fabricación de partes automotrices y neumáticos. (Mincomercio, 2019)

10.3 Exportaciones colombianas

Dentro de las exportaciones colombianas resaltan 3 departamentos con su producción de Autopartes que son el Valle, Bogotá y Atlántico.

En 2019 de acuerdo con datos registrados por parte del portafolio, el sector de las autopartes registró ventas de US 237,8 millones que son el 11, 2% menos de lo registrado en el año 2018 con USD 298,8 millones.

Dicho de otro modo, esta industria representa el 80% de las exportaciones desde Colombia, desde la industria manufacturera más específicamente desde el sector automotriz y autopartes.

Tabla 10
Exportaciones por regiones de Colombia

	DEPARTAMENTO	USD Millones
1	Valle del Cauca	US\$122,8
2	Bogotá	US\$74,6
3	Atlántico	US\$40,3
4	Antioquia	US\$28,9
5	Cundinamarca	US\$19,9

Nota. Mayores productores a nivel Colombia y valores de exportación en USD, Elaboración Propia con datos del Dane

La oferta exportable de Colombia se sitúa principalmente en cinco regiones del país como se puede apreciar en la tabla 6, de allí que los departamentos con mayor producción a nivel interno nacional en productos que comprenden las partidas 87.01 a la 87.08 de acuerdo con estudio publicado por el gremio de Asopartes (Asociación del sector Automotriz y sus partes) para cierre del año 2019. para dicha demanda de mercado los países consumidores de los bienes producidos con los mencionados a continuación.

Tabla 11
Países importadores de autopartes

	DEPARTAMENTO	USD Millones
1	Estados Unidos	US\$89,8
2	Ecuador	US\$48,5
3	Perú	US\$28,6
4	México	US\$27,5
5	Brasil	US\$23

Nota. Elaboración propia con datos del DANE.

La tabla 11 menciona los países que mayor movimiento y su demanda está dada a las autopartes específicamente en los están las partes y accesorios de vehículos, repuestos, piezas para automotores, llantas neumáticas, motores y sus piezas, entre otras.

El año 2018 con respecto al año 2019 presento una variación negativa en las exportaciones.

Tabla 5. Exportaciones según CIIU Rev. 4. Enero – agosto, 2019p

CIIU	Descripción	Enero-agosto					Agosto				
		2018p	2019p	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación (%)	2018p	2019p	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación (%)
		Miles de dólares FOB					Miles de dólares FOB				
	Total, Colombia	27.871.941,7	26.812.406,6	-3,8	-3,8	100,0	3.684.398,8	3.256.588,1	-11,6	-11,6	100,0
29	Total, fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques	427.806,0	440.399,8	2,9	0,0	1,6	51.670,4	49.146,3	-4,9	-0,1	1,5
291	Fabricación de vehículos automotores y sus motores	372.776,2	399.737,1	7,2	0,1	1,5	44.884,0	44.861,8	0,0	0,0	1,4
292	Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	11.862,5	3.854,9	-67,5	0,0	0,0	1.013,9	369,0	-63,6	0,0	0,0
293	Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	43.167,4	36.807,9	-14,7	0,0	0,1	5.772,5	3.915,6	-32,2	-0,1	0,1

Figura 9. Exportaciones según CIIU, Fuente: Asopartes

El anterior grafico explica un efecto negativo de crecimiento en cuento a la fabricación de partes se refiere, si tomamos la columna participación porcentual para el criterio seleccionado, nos indica que del 100% de la industria colombiana, apenas el 0,1% del sector contribuye económicamente representados en FOB USD 36.807,9 esto contando que en el solo mes de agosto logro aumentar las ventas en tan solo USD 3915,6 sin tener ninguna participación en términos porcentuales.

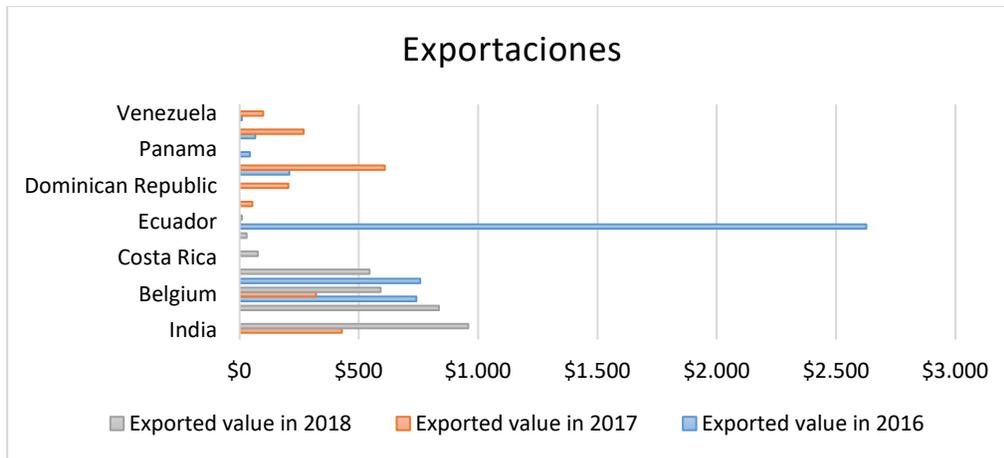


Figura 10. Exportaciones colombianas de Bienes Automotrices, Trademap (2018)

En la Figura No 10 podemos apreciar que de los 13 principales países a los cuales fueron exportados bienes automotrices, para el año 2016 Ecuador fue el país con mayor valor exportado; para el año 2017 México fue el principal aliado exportador para Colombia y en el año 2018 el continente asiático más específicamente India fue el lugar donde se registraron más exportaciones. Estos valores están representados en Millones de Dólares.

10.4 Consumo de autopartes

Hasta julio del año 2019, por parte de Andemos se tiene que las autopartes cubren las necesidades tanto vehicular como de motocicletas llámese lujo, pese a que el parque automotor colombiano requiere cambios y ser renovado, las ventas tanto de partes automotores han tenido una variación del 2.4% donde según la revista logística de Andemos, anualmente representan un 7.7% de crecimiento anual.

Como bien mencionan las importaciones en la figura 8, la mayor parte se concentra en el consumo de Rodamientos, árboles de transmisión, motores, partes y accesorios de motos, aparatos de filtros, partes de motores, neumáticos, defensas y parachoques. Como es bien sabido, en la industria autopartista, los mayores consumidores de este tipo de productos esta dado por las Pyme que son quienes impulsan el consumo y cubren las necesidades del mercado.

En los periodos contemplados del 2016 al 2019, Mincit mediante el programa de producción Profia, a partir del 2016 designó una normatividad bajo la cual codifica y designa parámetros para los diferentes tipos de repuestos contemplados en las partidas 87.01 a la 87.08 en donde destaca plantas de producción como las siguientes:

Tabla 12
Fabricantes de Autopartes

Nombre Compañía	Ciudad	Proceso Productivo
Industria de ejes y transmisiones SA	Funza - Foton	Ensamble y Fabricacion de tubos automotrices
Sofasa	Envigado	Planta industrial con linea de producciin de Soldadura, pintura, fabricacion de piezas de carroceria, cabinas, vidrios Ruedas, entre Otros.
Inorca	Miranda	Cojineria, produccion de Forros, espumas, Troquelados y otros referentes a cogineria.
Gabriel de Colombia S.A	Envigado	Espcializado en piezas mecanicas, trabaja de la mano con Sofasa.
UMO S.A	Medellin	Grafado y ensamble de tubos, Troquelados y soldaduras.
CI Colombiana de partes S.A	Itagui	Ensamble para Carroceria, soportes de ruedas, repuestos para ensamble
Espumaltex S.A	Bogotá	Herrajes, cabeceros, cojineria, vulcanizados en poliuretano etc.
Fanalca S.A	Yumbo	Soldaduras de punto y cordón.
Industrias metalicas JB Limitada	Bogotá	Fabricacion y ensamble de frenos chapas, soldaduras para ensamblaje.
RIDUCO S.A	Envigado	Especializado en lineas de subensamble, paneles, puertas, parachoques, ensambles mecanicos.
BIG LTDA	Itagui	Limpiabrizas, cubos de tambor, Frenos, ensambles mecanicos.
MULTIPARTES DE COLOMBIA SAS	Cali	Especialistas en produccion de resortes, empaquetaduras plasticas, Espejos y lamparas para automotores, bombillos, tentes Copas.

Nota. Elaboración propia con datos tomados de Mincit 2019 Datos tomados de Mincit 2019.

A cierre de diciembre del 2019, las empresas mencionadas en Tabla 12, sumadas a las de la tabla 5, se incluyen nuevas empresas adscritas bajo el programa Profia, el cual busca fomentar las importaciones de manera responsable, vinculando las marcas de vehículos y motocicletas en una especie de colaboración interna, y se fundamentan básicamente en las empresas ubicadas en Cundinamarca, Antioquia, Valle del Cauca. Para este cuatrimestre la mayor parte de estas fábricas están ubicadas en el departamento de Antioquia, aunque esto no quiere decir que no tengan filiales aliadas en otros puntos.

El objetivo que se fijó a partir del año 2017, es respaldar las marcas a partir de fabricantes homólogos en el campo, para el caso de Bogotá, el mayor mercado de auportistas se encuentra en el 7 de agosto con cerca de 2.200 empresas (Espectador, 2019); de acuerdo con la Dian, se pretende una mayor regulación, por ello Asopartes resalta que la estrategia deberá aportar un crecimiento al

mercado interno y formalización empresarial de las Pyme, lo que también favorece la venta de vehículos y motocicletas en el país.

En el capítulo 2 se dieron a conocer las variables más relevantes del mercado de importaciones y exportaciones para el sector de las autopartes, se tomaron como periodo de referencia a partir del año 2017 en adelante, ya que evidencia el comportamiento de mercado para el sector bajo los nuevos acuerdos suscritos y resoluciones que permitan el desarrollo del comercio. En esto se puede apreciar que la industria no ha tenido crecimiento, sin embargo, la oferta exportadora se mantiene con algunos países latinoamericanos, internamente sigue habiendo movimiento y se desarrollan planes para apalancar la industria, tanto así, que para este último periodo marcó un giro interesante de exportaciones siendo Ecuador el principal país con el cual se negocia, la industria ha incluido las pymes para fortalecer el crecimiento y la Dian es consciente del reto que debe asumir para favorecer la industria, si quiere un mayor aporte y crecimiento por parte de la misma.

11 Capítulo 3: Efectos del acuerdo Colombia-Corea del Sur en el sector automotriz y autopartes

El continente asiático alberga el 60% de la población mundial, razón por la cual Colombia apuntó a un tratado, en miras de la expansión económica y fortalecimiento de sus relaciones comerciales. Corea del Sur es el segundo país con el cual se mantienen relaciones comerciales desde y hacia dicho continente, por tanto, se decide fortalecer el comercio mediante el TLC con Corea del Sur, acuerdo que les permite traer beneficios a ambos países.

Colombia como país de recursos primarios y Corea del Sur con bienes industrializados tienen gran oportunidad para comerciar e intercambiar bienes, por tanto, para designar los puntos de acuerdo tomó 6 años en donde se negociarían los puntos a beneficio mutuo, se llevaron a cabo VII rondas y V mini rondas en diferentes países, cuyo objetivo era debatir los puntos principales del acuerdo.

11.1 Contexto histórico de la relación Corea Colombia

Corea en los años 2000 al 2007 presentó un gran crecimiento económico, registrando un 5.2% por encima del promedio de los países asiáticos, pese a que en el 2008 se vivió una crisis mundial, este país logró mantenerse económicamente, pues tan solo registró un -0.3% de decrecimiento frente al promedio mundial del -2.2% de acuerdo con datos del FMI.

Este país contaba con gran poder adquisitivo, sobre todo en la parte industrial y la inversión extranjera, ambos países tenían productos complementarios, es así que Corea exportaba al menos un 88.3% de materiales industriales, de los cuales Colombia le abastecía en un 15.3% aportando positivamente al PIB; por otra parte, bajo determinación la República de Corea, decidió abrir sus puertas a la inversión extranjera en el año 2005.

Tras caer el precio del carbón a nivel mundial a la canasta exportadora colombiana se agregaron productos agro principalmente café y cacao, siendo así que el 57% de los productos estaban representados en ventas de agro e industria hacia este país observando un crecimiento económico del 13%.

Para entonces el sector turismo también se empezó a ver beneficiado, y aunque se registraron llegadas de un 3% de viajeros con motivo turístico y de negocios, Colombia encontró un nuevo

mercado creciente en el continente asiático, tratándose de abastecer alrededor de 50 millones de habitantes, oportunidad que le permitiría entablar una negociación.

Para cuando se empezaron las relaciones, Colombia ya había hecho apertura de mercado con 5 grandes socios comerciales, abarcando gran parte de Latinoamérica, negociaciones con el continente Europeo, Canadá, Triángulo Norte. Los habitantes de Corea del Sur representaban una gran demanda para Colombia y abría la posibilidad de ampliar su afecta exportadora, por tanto decide abrir su puerta a la economía Asiática apresurando un nuevo mercado.

11.2 Contexto histórico del acuerdo

En noviembre de 2009 tanto Colombia como Corea del Sur deciden empezar negociaciones para entablar la firma de un TLC, de allí en adelante empezaría lo que sería un arduo camino de negociaciones, tocando punto a punto los temas de interés para ambos países desarrollando rondas de negociación.

Dicho acuerdo consta de 22 capítulos dentro de los cuales se contemplaron los siguientes puntos:

Acceso a Mercados de bienes industriales y agrícolas, Reglas de Origen, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Obstáculos Técnicos al Comercio, Defensa Comercial, Inversión, Propiedad Intelectual, Comercio y Desarrollo Sostenible, Cooperación. este documento también contempla un Preámbulo, Provisiones Iniciales y Definiciones, Asuntos Institucionales, Política de Competencia, Administración Aduanera y Facilitación del Comercio, Compras Públicas, Comercio Transfronterizo de Servicios, Entrada Temporal de Personas de Negocios, Telecomunicaciones, Comercio, Electrónico, Cooperación Transparencia, Solución de Controversias, Excepciones y Provisiones Finales. (Legiscomex, 2017)

El 31 de Agosto del 2012, ambos ministros dieron la firma al texto preliminar del TLC, en donde se acordó que, al cabo de 10 años a partir de la entrada en vigencia del acuerdo, sería eliminado el arancel en el 96,10% de los productos colombianos exportados y 96,7% de los productos importados desde Corea del sur. (Legiscomex, 2017)

El 05 de febrero del 2013, el poder ejecutivo de Corea del Sur aprobó el texto definitivo, mientras tanto el ministro Sergio Diaz Granados también firmó dando el “Si” a la espera de que el congreso de la República lo aprobara y se volviera una ley en ambos países.

Mediante la ley 1747 del 2014 se aprueba el acuerdo de libre comercio, habiéndose publicado el decreto entra en vigor la ley el 15 de julio del 2016.

11.3 Rondas de negociación

Cada ronda negociada tenía un tema diferente de discusión para ambos países, la tabla 10, ilustra la metodología en donde se podrá apreciar el cronograma de cada una de ellas junto con las fechas exactas y países en donde se llevaron a cabo dichas intervenciones:

Tabla 13

Rondas de negociación del acuerdo entre Corea del Sur y Colombia

RONDA	Punto de discusión
Ronda I (Seúl 7 al 10 de diciembre de 2009)	
Ronda II (Bogotá 1 al 5 de marzo de 2010)	Cronograma II Ronda de Negociaciones Colombia - Corea
	Instructivo Logístico
	Informes mesas de negociación
	Acceso a Mercados - Industria
	Acceso a Mercados - Agricultura
	Reglas de Origen
	Asuntos Aduaneros
	Medidas Sanitarias y Fitosanitarias
	Obstáculos Técnicos al Comercio
	Política de Competencia
	Defensa Comercial
	Comercio Transfronterizo de Servicios
	Entrada Temporal de Personas de Negocios
	Telecomunicaciones
	Inversión
	Compras Públicas
	Propiedad Intelectual
	Comercio y Desarrollo Sostenible
Asuntos Institucionales y Solución de Diferencias	
Cooperación	
I Minironda Acceso a Mercados (Los Ángeles 3 al 5 de mayo de 2010)	Instructivo Logístico
	Informe Mesa de Acceso a Mercados - Agricultura
	Informe Mesa de Acceso a Mercados - Bienes no Agrícolas
Ronda III (Seúl 14 al 18 de junio de 2010)	Cronograma II Ronda de Negociaciones Colombia - Corea
	Instructivo Logístico
	Formato Reserva del Hotel Shilla
	Informes mesas de negociación
	Acceso a Mercados - Industria
	Acceso a Mercados - Agricultura
	Reglas de Origen
	Asuntos Aduaneros
	Medidas Sanitarias y Fitosanitarias
	Obstáculos Técnicos al Comercio
	Defensa Comercial
	Comercio Transfronterizo de Servicios
	Entrada Temporal de Personas de Negocios
	Telecomunicaciones
	Inversión
	Compras Públicas
	Propiedad Intelectual
	Asuntos Institucionales y Solución de Diferencias
Presentación de resultados - III Ronda	

II Minironda Entrada Temporal, Inversión y Servicios (Washington 6 al 10 de septiembre de 2010)	Informes mesas de negociación Comercio Transfronterizo de Servicios – Inversión: Medidas Disconformes Inversión Reglas de Origen Entrada Temporal de Personas de Negocios
Ronda IV (Cali - Colombia 4 - 8 de octubre de 2010)	Instructivo Logístico Acreditaciones Cronograma Informes mesas de negociación - IV Ronda - Cali, 4 al 8 de octubre de 2010 Procedimientos de Origen, Administración Aduanera y Facilitación del Comercio Acceso a mercados bienes agrícolas Compras Públicas Defensa Comercial Entrada Temporal Acceso a mercados listas no agrícolas Inversión Medidas Sanitarias y Fitosanitarias Propiedad Intelectual Reglas de Origen
III Mini ronda (Los Ángeles - EEUU - 7 al 9 de febrero de 2011)	Instructivo Logístico Acreditaciones Cronograma Informes mesas de negociación: Informes de mesas - III mini ronda, Los Ángeles - EEUU, 7 al 9 de febrero de 2011 Trato nacional y acceso de mercancías al mercado - Mercancías no agrícolas Trato nacional y acceso de mercancías al mercado - Mercancías agrícolas Reglas y Procedimientos de origen
Ronda V (Seúl - Corea 10 - 14 de octubre de 2011)	Instructivo Logístico Acreditaciones Cronograma Informes mesas de negociación Acceso a mercados - Bienes no agrícolas Acceso a mercado - Bienes agrícolas Reglas de origen Medidas sanitarias y fitosanitarias Propiedad Intelectual Defensa comercial Inversión Cooperación
IV Mini ronda (Atlanta, EEUU - 29 de febrero al 01 de marzo de 2012)	Termina reunión sobre acceso a mercados para TLC con Corea
V Mini ronda (Chicago, EEUU - 27 al 29 de marzo de 2012)	V mini ronda de negociaciones para un TLC con Corea del Sur Termina mini ronda de negociaciones para un TLC con Corea del Sur
Ronda VI (Cartagena, Colombia - 23 al 27 de abril de 2012)	Instructivo Logístico Acreditaciones Informes mesas de negociación Acceso a mercados - Bienes no agrícolas Acceso a mercados - Bienes agrícolas Reglas de origen Medidas sanitarias y fitosanitarias Compras públicas Inversión Servicios Propiedad intelectual Asuntos institucionales Cooperación Comercio y desarrollo sostenible
Ronda VII (Seúl, Corea del Sur - 11 al 13 de junio de 2012)	Instructivo Logístico Acreditaciones

Nota. Cronograma de rondas y mini rondas llevadas a cabo durante la negociación del acuerdo. Elaboración propia con datos tomados de Mincit 2019

- Principales beneficiados:

De acuerdo con lo anunciado por Proexport una vez entrara en vigencia el acuerdo, por lo menos 528 bienes entrarían en la oferta exportadora desde Colombia.

De acuerdo con la revista Dinero, los productos agro se vieron beneficiados una vez entró el acuerdo en vigencia ya que 2017 registró US 87 Millones en exportaciones, frente a US 70 millones del 2016, así mismo los productos industriales registraron US 89 millones frente a US 70 millones lo que representó un 41,6% de crecimiento.

Las exportaciones no mineras de Colombia hacia Corea del Sur registraron un aumento del 32,5% entre el 15 de julio de 2016 y mayo de este año como consecuencia del TLC, informó la ministra de Comercio, Industria y Turismo, María Claudia Lacouture. (Dinero, 2017)

A los importadores de vehículos coreanos se le atribuyeron grandes ganancias ya que una vez empezó el acuerdo, la desgravación paulatina del arancel permitió que los precios en el mercado bajaran promoviendo la venta vehicular, por otra parte, empresas como LG, Samsung, Daewoo que representan la industria de los electrodomésticos también obtendrían mayores beneficios.

Las exportaciones mineras como ferroníquel, carbón, coltán, en el caso de la empresa Cerro Matoso se vería beneficiadas y aquellas dedicadas a la industria de la minería, inclusive la exportación de chatarra entraría en el ramo exportador (La Silla Vacía, 2012)

- Principales opositores:

Corea del Sur destaca en algunos sectores industriales por tanto la industria colombiana expresó gran preocupación frente a lo que pasaría una vez se firmara el acuerdo.

Las ensambladoras de automóviles como Sofasa, Colmotores y la Sociedad colombiana automotriz y autopartes ya que al competir con nuevos precios con respecto a las importadoras coreanas correrían el riesgo de terminación de contratos como lo es el caso de Renault, Nissan, Toyota Mazda, que tienen acuerdos directamente con ensambladoras de industria colombiana.

Siderúrgicas también serían un gran potencial económico en este campo y se temía que acaparara el mercado nacional opacando su producción, por tanto, la industria exigía que se tomaran medidas antidumping. Igualmente, los fabricantes locales de electrodomésticos ya que

frente a las importaciones harían de su industria poca competitividad en cuanto a costos y volúmenes de producción.

Frente a la polémica en los sectores de afectación, La Silla Vacía dio a conocer la opinión de varios empresarios y opositores al acuerdo, en donde se dio relevancia a la opinión de Acolfa, quien pertenece a la industria automotriz y autopartes que es la que se está evaluando en el presente trabajo de grado.

De acuerdo con entrevista, a continuación, se citan textualmente las palabras de Camilo Llinás Angulo, presidente ejecutivo de la empresa Acolfa, en donde se le pregunta ¿Cuál es su posición frente al TLC desde la agremiación que representa?, a lo que contesta:

- “que se excluya el sector automotor del acuerdo”, este afirma que la política coreana a su sector automotor incluye una especie de subsidios en puntos como la tasa de cambio o la compra de insumos, lo que hace que haya un gran desequilibrio con el colombiano. Además, señala que “no en vano ningún otro país de América Latina tiene un acuerdo de libre comercio con Corea que incluya a ese sector” (La Silla Vacía, 2012)

Aunque la publicación de la silla Vacía se dio durante las rondas del acuerdo, una vez firmadas las rondas en el año 2014, 2 años más tarde la revista Semana publica un artículo en donde se sigue expresando la misma preocupación, con la diferencia de que éste ya era un hecho.

El artículo se titula “TLC con Corea unió a santistas y uribistas” en donde el artículo por un lado critica la postura del Senador Uribe y el presidente Santos y, por otra parte, expresa la preocupación tras la firma del acuerdo. De acuerdo con la revista semana 63 votos aprueban el acuerdo y 9 no lo hacen; dentro de los opositores se encuentra Jorge Robledo, quien muestra una postura fuerte frente al favorecimiento de la industria agro, pero se desatiende el impacto que este generaría sobre la industria exportadora de Vehículos, Autopartes y electrodomésticos.

Por su parte el senador Mauricio Lizcano, en respaldo al acuerdo manifiesta que estos puntos fueron contemplados, por tanto, bajo decreto y políticas, se tiene que en caso de que ellas deban competir se daría al cabo de 15 años tras haber empezado. (Semana, 2014)

Dada a conocer la opinión pública de los sectores afectados, a continuación, se darán a conocer los puntos del acuerdo, con el fin de conocer acerca cual es la negociación entablada para subsanar dicha afectación.

12 Protección del acuerdo al sector automotriz y autopartes

De acuerdo con la ley 1747 26 de diciembre del 2014, que es la aprobación del acuerdo del TLC entre Corea del Sur y Colombia, en el V punto “Transparencia y participación de la sociedad civil en el proceso de negociación” esta resalta un punto importante que es “reuniones entre el equipo negociador y representantes del sector productivo”, donde citan textualmente lo siguiente:

“El jefe negociador Internacional, así como el Equipo Negociador estuvieron constantemente reuniéndose con representantes gremiales tales como el Consejo Gremial Nacional, la Andi, Fenalco, Acoplásticos, Acolfa, Acopi, Acicam, Analdex, Sac, Fedegan, el Consejo Nacional Lácteo, entre otros, con el fin de informar el estado de las negociaciones, escuchar sus aportes y detectar las sensibilidades del aparato productivo”. (Mincit, Ley 1747, 2014, pág. 23)

Esta ley también en el Capítulo II, IV Disposición Principales beneficios industriales, sección B: Eliminación de derechos de aduana, habla de la lenta desgravación para los sectores con mayor preocupación, que se trata de los Automóviles, Electrodomésticos los denominados línea Blanca contribuyendo con el acceso a materias primas y así fortalecer la competitividad para las mismas, ya que son quienes reciben competencia directa desde Corea.

Publicada esta ley consigo nace el Decreto 1078 del 30 de junio del 2016, en donde se encuentra la especificación de las desgravaciones contemplando las partidas arancelarias, el sector automotriz y autopartes que comprende desde de la partida 87.01 a la 87.08 de acuerdo con Capítulo II Programa de Desgravación de aranceles aduaneros para mercancías no agrícolas, Artículos 7,10 y 11 que son las categorías que pertenecen a las partidas arancelarias de interés serán desgravadas de la siguiente manera.

- Artículo 7. Categoría de desgravación "O". Los aranceles aduaneros sobre las importaciones de mercancías no agrícolas originarias de la República de Corea, comprendidas en las líneas arancelarias especificadas bajo la categoría de desgravación "O", en el Artículo 14° (Listado de Desgravaciones) del presente Decreto, se eliminarán totalmente a partir de la fecha de la entrada en vigor del Acuerdo.
- Artículo 10. Categoría de desgravación "9" a partir de la tasa base individualmente determinada para cada subpartida arancelaria, según el cronograma los productos quedarán libres de aranceles el 1 de enero del año nueve.

Tabla 14
Categoría de desgravación arancelaria 9

Tasa Base	Categoría de Desgravación	2016 Año 1	2017 Año 2	2018 Año 3	2019 Año 4	2020 Año 5	2021 Año 6	2022 Año 7	2023 Año 8	2024 Año 9
35%	9	31,1%	27,2%	23,3%	19,4%	15,5%	11,6%	7,7%	3,8%	0,0%

Nota. Datos tomados de (Mincit, Decreto 1078 del 30 junio del 2016, 2014)

- Artículo 11. Categoría de desgravación "10" a partir de la tasa base individualmente determinada para cada subpartida arancelaria, según el cronograma los productos quedarán libres de aranceles el 1 de enero del año diez.

Tabla 15 *Categoría de desgravación arancelaria 10*

Tasa Base	Categoría de Desgravación	2016 Año 1	2017 Año 2	2018 Año 3	2019 Año 4	2020 Año 5	2021 Año 6	2022 Año 7	2023 Año 8	2024 Año 9	2025 Año 10
5%	10	4,5%	4,0%	3,5%	3,0%	2,5%	2,0%	1,5%	1,0%	0,5%	0,0%
10%	10	9,0%	8,0%	7,0%	6,0%	5,0%	4,0%	3,0%	2,0%	1,0%	0,0%
15%	10	13,5%	12,0%	10,5%	9,0%	7,5%	6,0%	4,5%	3,0%	1,5%	0,0%
35%	10	31,5%	28,0%	24,5%	21,0%	17,5%	14,0%	10,5%	7,0%	3,5%	0,0%

Nota. Datos tomados de (Mincit, Decreto 1078 del 30 junio del 2016, 2014)

En el Capítulo VI, Obstáculos técnicos al comercio, Artículo 6.8, Cooperación Conjunta punto 3, hace referencia a que ambos países deben estar dispuestos a facilitar lineamientos, normas técnicas y promover el comercio transparente, de algunos sectores en específico dentro del cual por supuesto se encuentran las autopartes ya que representan un punto sensible del acuerdo.

Los datos anteriormente mencionados fueron tomados y analizados directamente desde los textos publicados previo a la firma del acuerdo, es información verídica que nos indica que sí hubo preocupación por el sector y se tomó la opinión de los representantes de la agremiación automotriz y autopartes.

Tabla 16

Importaciones Colombianas desde Corea del Sur por desgravación arancelaria.

			Pre-acuerdo					Pos-acuerdo			
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
			Total FOB	USD 6.327,3	USD 5.149,6	USD 5.992,0	USD 4.122,3	USD 3.731,6	USD 3.593,9	USD 4.287,4	USD 4.875,7
Partida	Descripción del producto	Cat. Desgrav	BASE	% Desgravación							
'8701	Tractores o "automotores"	10	5%	0%	0%	0%	0%	4,5%	4,0%	3,5%	3,0%
'8702	Vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas.	10	10%	0%	0%	0%	0%	9,0%	8,0%	7,0%	6,0%
'8703	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos para transporte	10	15%	0%	0%	0%	0%	13,5%	12,0%	10,5%	9,0%
'8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías, incl. los chasis con motor y las cabinas	9	35%	0%	0%	0%	0%	31,1%	27,2%	23,3%	19,4%
8705	Vehículos automóviles para usos especiales	10	35%	0%	0%	0%	0%	31,5%	28,0%	24,5%	21,0%

Nota. Elaboración Propia con datos tomados de Mincit y Dane, (Mincit, Decreto 1078 del 30 junio del 2016, 2014)

La tabla 16 ilustra el comportamiento de las importaciones netamente desde Corea del sur, bajo las partidas arancelarias a las que pertenece el sector automotriz y autopartes; En el periodo del pre-acuerdo, el porcentaje de desgravación es "0" (cero) ya que no cuentan con la afectación del acuerdo exceptuando el año 2016, ya que entro en vigencia el 15 de junio de este mismo año, favoreciendo a las importaciones efectuadas durante el segundo semestre.

Por otra parte se puede apreciar el periodo del Pos-acuerdo en donde podemos encontrar que, de acuerdo a la partida para el año, la base gravable establecida según decreto aduanero al pasar los años del acuerdo aplicaría su categoría de desgravación correspondiente, permitiendo así una reducción porcentual por año.

De esta manera se puede apreciar que las importaciones desde Corea del Sur tuvieron una reducción frente a los periodos en donde el acuerdo no tenía ningún efecto, pese a la especulación por los representantes de la agremiación de automotores y autopartes, dicho de este modo no tiene efectos negativos en la industria nacional.

13 Comparativo pre-acuerdo & pos-acuerdo

Mediante las siguientes tablas y análisis podremos apreciar cual es la tendencia del mercado antes y después de la firma del acuerdo, con ello podremos apreciar claramente cuál ha sido el efecto que este ha tenido en el sector.

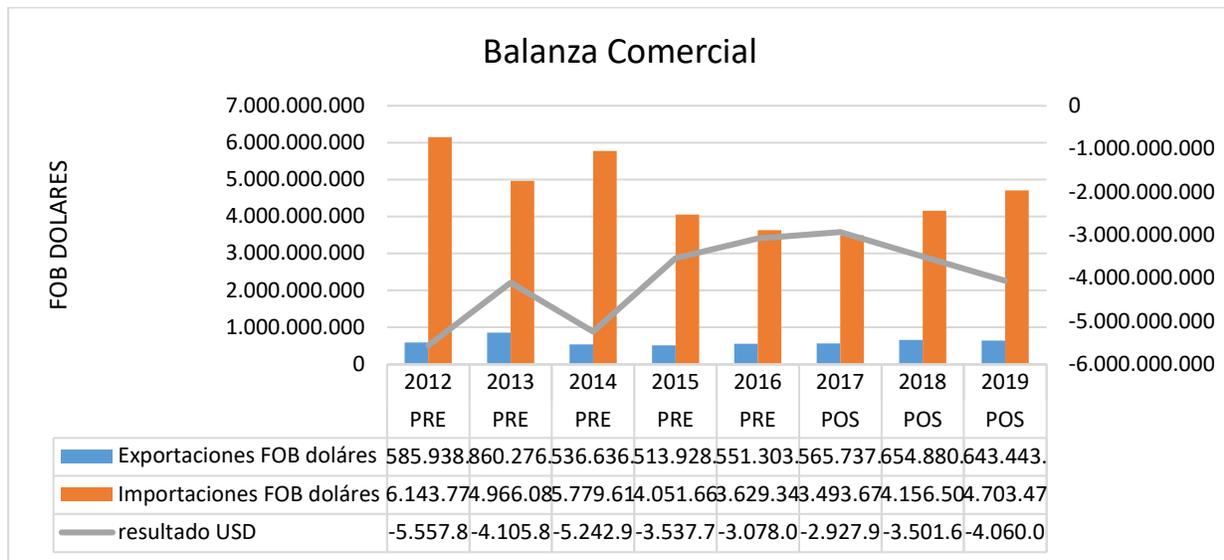


Figura 11. Balanza comercial.

La balanza comercial colombiana para el sector automotriz y autopartes es deficitaria ya que, las importaciones superan significativamente el valor Fob de las exportaciones tal y como lo ilustra la figura 11. Es importante resaltar, que pese a que la industria hasta el momento no muestra un comportamiento positivo en las exportaciones, estas han tenido un pequeño crecimiento si comparamos ambos periodos de tiempo, y para el caso de las importaciones, los picos más altos se registraron en 2012 y 2014, hasta la fecha como lo ilustra la figura, no se han repetido dichos valores dando como resultado un aspecto positivo a lo que se pretende lograr con la firma del acuerdo comercial entre Colombia y Corea del Sur.

Para conocer mas al detalle el mercado automotriz y autopartista, a continuación se detallarán algunos de los aspectos de importación y exportación, recopilando la información de los capítulos I y II.

13.1 Importaciones



Figura 12. Importaciones Industria automotriz y autopartes.

La importaciones en general para el sector automotriz y autopartes, si analizamos el periodo consolidado del pos-acuerdo, recordemos que para los años 2013 y 2014 el ministerio de Transporte con su normativa de reforma vehicular produjo que las importaciones empezaran una reducción significativa, y los países de los cuales se obtenían autopartes y automóviles eran México, Venezuela, Ecuador y Chile debido a los tratados que ya se tenía con ellos, causando una desgravación considerable al momento de importar, por supuesto cabe resaltar que desde China con un promedio según el Dane de US 58.816, México US 14.849, Estados Unidos 89.647, y Brasil US 30.544.

De acuerdo con datos del Dane en la figura 13, Colombia desde Corea del Sur importa los siguientes valores US CIF

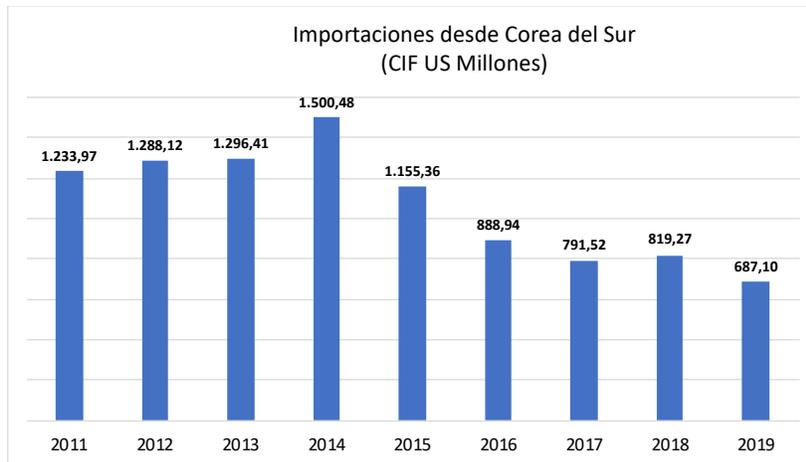


Figura 13. Elaboración Propia con datos del Dane (2020)

Corea por su parte, durante el pos- acuerdo tenía un promedio de ventas hacia Colombia de US 1.227,21 Millones en general, de los cuales US 5922,69 son venta directa de automóviles y autopartes. Por otra parte, en el pos-acuerdo el total de las importaciones se redujo a un promedio de US 765,96, según DANE. De igual manera, Vehículos y autopartes representaron US 4071,48 de las entradas al país, como se puede apreciar tiene una disminución significativa, si comparamos la preocupación de los empresarios frente a la competitividad de la industria nacional, este tuvo un efecto contrario al que se pensaba.

13.2 Exportaciones

En cuanto a exportaciones se refiere corea del sur para el periodo del pos acuerdo ha registrado los siguientes cambios.

Como bien hemos mencionado, el sector automotriz y autopartes se divide en el sector vehicular y sector autopartes motivo por el cual se realizaron los siguientes gráficos promediando el comportamiento de las importaciones en el periodo del Pre y Pos-acuerdo.

La Figura 7, ilustra que durante el periodo del pre-acuerdo (20011-2016) México fue nuestro principal socio exportador con US 604.517 millones, seguido de Ecuador con US 377.433 y Perú con US 109.358. Para el periodo evaluado en el pos-acuerdo, como bien lo ilustra la gráfica estos 3 países siguen encabezando la lista de destino de las exportaciones, pero con una participación minoritaria para México y Ecuador, más en Perú si se registró un aumento en US 131.116. En el

caso de Corea, de acuerdo con la ilustración podemos notar que se posiciona en el puesto 22, cuyo registro no tiene mayor participación, sin embargo, pasamos de exportar US 52 a US 158 millones.

Corea denota un aumento participativo en la oferta exportadora, sin embargo hay que trabajar en potenciar la industria ya que como bien lo indican los datos América Latina sigue siendo nuestro principal mercado para este segmento de la industria.

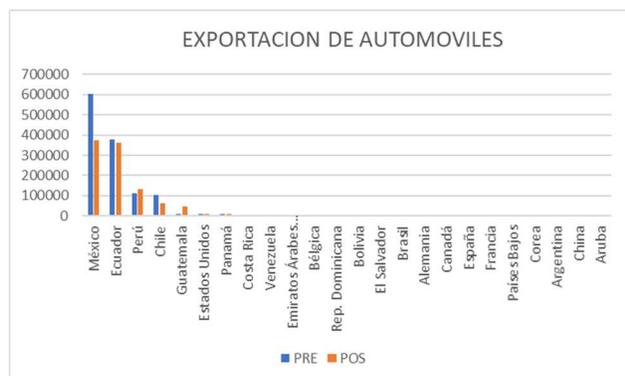


Figura 14. Exportación vehiculares

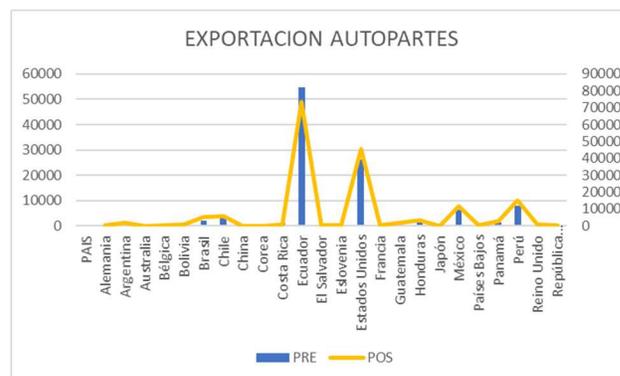


Figura 15. Exportación de Autopartes.

Ahora bien, en el gráfico 8 tenemos el comportamiento de las autopartes donde en el pre-acuerdo exportábamos a Ecuador US 81.947 millones, Estados Unidos US 39.296 millones, Perú US 11.784 millones y México US 9.610 millones principalmente, así como ocurrió con los vehículos para el periodo del pos-acuerdo estos 4 países siguen encabezando la lista de socios comerciales, sin embargo hubo una reducción significativa para cada uno de ellos cerrando con los siguientes valores Ecuador, US 48.893 millones, Estados Unidos US 30.263 millones, Perú 10.124 millones y México US 7.601 millones.

Corea por su parte, en cuanto a autopartes no representa una entrada de dinero significativa ya que durante el preacuerdo registra US 29 mil y en el pos-acuerdo US 30 mil, lo que indica que nuestro mercado no es dependiente en la industria automotriz y autopartes con respecto a este país y el acuerdo no influyó en la industria nacional.

Este capítulo consolida los datos históricos para el pos-acuerdo y pre-acuerdo. Desde el punto de las importaciones se puede evidenciar que estas tuvieron un efecto decreciente, si hablamos de la economía en general este fue decreciendo y sectorizándolo como muestra la figura 12, específicamente en la industria automotriz y autopartes no tuvo un impacto significativo ya que

paso a tener una variación de $-0,2\%$ entre los dos periodos, este indica que se mantuvo constante en los últimos 3 años (2017-2019) por tanto no genero un impacto económico.

En el caso de las exportaciones como lo muestran las figuras 14 y 15, Corea del Sur no ha sido potenciado como un socio exportador, ni antes ni después del acuerdo específicamente en la industria automotriz y autopartes, esta es una industria que se encuentra despegando, lo que contradice el argumento de quienes se oponían a la firma ya que la mayor preocupación era la afectación de la industria nacional , más las cifras evidencian que hasta el momento no ha afectado el comercio vehicular o autopartista.

14 Conclusiones

La elaboración de los 3 capítulos fue sustentada bajo información oficial de fuentes fidedignas que permiten soportar las cifras y hechos reales que tuvo el mercado automotriz y autopartes al paso de los años.

Para concluir con este trabajo de grado y dando respuesta a la pregunta inicialmente planteada de, ¿Cuál fue el efecto del acuerdo comercial Colombia Corea del Sur en el sector Automotriz y autopartes, a partir de la entrada del acuerdo en vigencia? Se podría concluir lo siguiente.

Pese a la preocupación expresada por la agremiación y empresarios de la industria autopartista, con la firma del acuerdo entre Corea del Sur y Colombia, este sector no ha sufrido cambios relevantes que impacten la industria nacional, las importaciones se redujeron gradualmente así que aún no representan una amenaza a la industria nacional, si hablamos de las exportaciones por el contrario las pyme no han formado una alianza que les permita consolidarse como una agremiación y potenciar la venta de sus partes.

El acuerdo se encargó de proteger la industria nacional, por supuesto hay una consciencia de que la firma representa gran competitividad, por ello se preocuparon en dar tiempo a los empresarios para que se prepararan e implementaran un plan de acción que les permitiera competir sanamente con los nuevos productos importados.

Como bien lo manifestó el Sr Mauricio Lizcano proponente del TLC, la ley se ha encargado de proteger la industria, lo que quiere decir que los empresarios deben elaborar un plan competitivo que les permita acceder a este mercado. No por el hecho de Colombia ser un país de recursos primarios debe quedarse con su ventaja competitiva, hace falta aliar las pyme de esta industria para potenciar las exportaciones. Si bien Corea es fuerte en esta industria, Colombia posee las materias primas de fabricación y debe pasar de exportarlas directamente a transformarlas y venderlas.

15 Referencias

- Automotriz, H. d. (2015). Definiciones.de.Obtenido.de.Definiciones.de: https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/historia_de_la_industria_automotriz.php
- Automotriz, H. C. (2013). Fierros clásicos. Obtenido de fierrosclasicos.com: <https://fierrosclasicos.com/historia-cronologica-de-la-industria-automotriz/>
- Bodgan, S. T. (2002 de 2002). Introducción a lo métodos cualitativos de información. En S. T. Bodgan, Introducción a lo métodos cualitativos de información. Barcelona: Paidós. Obtenido de <http://mastor.cl/blog/wp-content/uploads/2011/12/Introduccion-a-metodos-cualitativos-de-investigaci%C3%B3n-Taylor-y-Bogdan.-344-pags-pdf.pdf>
- Importaciones, E. y. (s.f.). Asopartes. Obtenido de ASOPARTES Asociacion del sector automotriz y sus partes.: https://www.asopartes.com/phocadownload/informes_2019/IMPO_EXPO_BALANZA_AGOSTO_2019.pdf
- Productiva, P. d. (2016). Programa de Transformacion Productiva. Obtenido de <http://ptp.amagi4all.com/informacion-estadistica/industria-autopartes>
- Motores, A. (2017). Auto Motores. Obtenido de <http://www.automotores-rev.com/tiene-industria-de-autopartes-mayor-potencial-exportador-ina/>.
- Cordoba, P. (2017). Pro Cordoba. Obtenido de Pro Cordoba - Agencia para la promocion de las Exportaciones: https://www.procordoba.org/images_db/noticias_archivos/2415_sector_autopartes_colombia.pdf
- BBVA, R. (2015). BBVA. Obtenido de BBVA, Reseach: <https://www.bbva.com/wp-content/uploads/2016/01/Situacion-automotriz-Colombia.pdf>
- Automotor. (2012). Generalidades de la Cadena Productiva. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Empresarial/Automotor.pdf>
- Mincomercio. (20 de 11 de 2019). Mincomercio. Obtenido de Mincomercio: <http://www.mincit.gov.co/getattachment/4ab010cc-6ca6-4053-9620-1fd2b4a1035a/India.aspx>
- Espectador, E. (2019). Repuertos, Un mercado Dinamico. El Espectador, 1.
- Andemos. (2013). Sector Automotriz. Análisis Sector Automotriz Junio 2013. Obtenido de Andemos: <http://www.andemos.org/wp-content/uploads/2016/08/Informe-Vehiculos-2013-6.pdf>
- Legiscomex. (2017). Legiscomex. Obtenido de Legiscomex: <https://www.legiscomex.com/documentos/antecedentes-tlc-colombia-corea-rci272>

Dinero. (10 de 09 de 2017). Dinero. Obtenido de Dinero:

<https://www.dinero.com/economia/articulo/en-firme-acuerdo-entre-colombia-y-corea/250925>

La Silla Vacía. (2012). Las dos caras del TLC con Corea. Obtenido de La Silla Vacía:

<https://lasillavacia.com/historia/las-dos-caras-del-tlc-con-corea-32723>

Semana. (16 de 12 de 2014). Semana. Obtenido de

<https://www.semana.com/nacion/articulo/aprobado-el-tlc-con-corea-debate-unio-santistas-uribistas/412531-3>

Mincit. (2014). Ley 1747., (pág. 81).

Mincit. (2014). Obtenido de Decreto 1078 del 30 junio del 2016:

<http://www.tlc.gov.co/getattachment/acuerdos/vigente/corea/contenido/desarrollo-del-acuerdo/decreto-1078-del-30-de-junio-de-2016/decreto-1078-del-30-de-junio-de-2016.pdf.aspx>