

**“EL TLC  
CON COREA  
NO TRABAJA  
PARA EL FUTURO  
DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA”**



---

**Coalición por una Industria Automotriz Colombiana de Exportación**

# Un TLC con Corea NO Trabaja para el Potencial Exportador de la Industria Automotriz Colombiana

- México y Brasil decidieron consolidar su industria automotriz proyectada a la exportación, por lo cual no quisieron firmar un Tratado de Libre Comercio (TLC) con Corea; Colombia puede hacer lo mismo
- ¿Qué ventajas le brinda a un país como Colombia tener una industria automotriz sólida, enfocada a exportar?
- ¿Qué está en juego para Colombia con la firma de un TLC que abra su mercado de vehículos a Corea?
- Anexo  
Listado de las 74 principales empresas del sector automotriz colombiano incluyendo ensambladoras, autopartistas y proveedores

Diciembre 6, 2010

Coalición por una Industria Automotriz Colombiana de Exportación

Cámara Colombiana automotriz de la Andi

Asociación colombiana de Fabricantes de autopartes - Acolfa

## México y Brasil decidieron consolidar su industria automotriz proyectada a la exportación, por lo cual no quisieron firmar un Tratado de Libre Comercio (TLC) con Corea; Colombia puede hacer lo mismo.

Todos los países han tenido ante sí alternativas de desarrollo económico en las cuales la composición de sus exportaciones juega diferentes papeles. Las alternativas dependen de muchos factores, entre los cuales se destacan los siguientes:

- 
- el tamaño de su mercado interno
  - su posición geográfica frente a los grandes mercados
  - la calidad de su mano de obra
  - sus recursos naturales
- 

La globalización de la economía ha hecho que las industrias multinacionales busquen nuevos centros de producción adecuados a su estrategia global. Los países más grandes de América Latina, México y Brasil, escogieron estimular su sector automotor no solo para valorizar su mercado local sino para convertirse en plataforma exportadora. Para ello atrajeron a las grandes multinacionales automotrices que fortalecieron y modernizaron la base industrial haciendo de estos países parte importante de la cadena de producción global de automotores. Colombia puede y debería seguir ese mismo camino.

Colombia está llamada a formar parte del selecto grupo de países que constituyan la cadena de producción mundial de automóviles, por los siguientes factores:

- el potencial de su mercado interno
- el mercado ampliado de sus vecinos, incluida la CAN
- la calidad de su mano de obra
- su localización geográfica privilegiada, entre otros factores

Países de mercado similar al colombiano como Sudáfrica, Tailandia y Argentina, han adoptado políticas diseñadas para ser parte de esta locomotora de desarrollo.

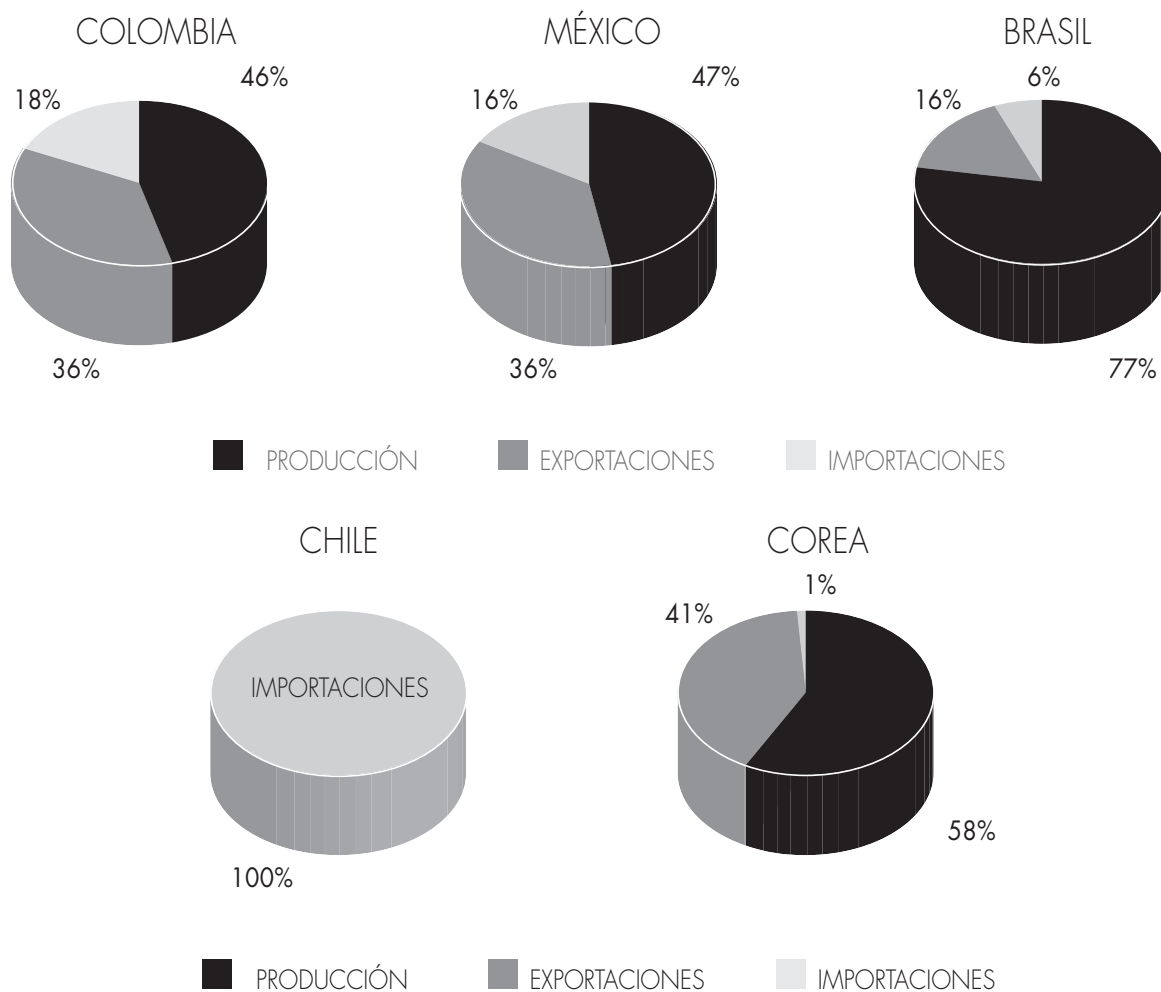
---

### El planteamiento es claro, conciso y se resume en dos puntos:

- Colombia lleva 50 años siendo parte de la industria automotriz mundial y en el año 2007 produjo 180 mil vehículos de los cuales 70 mil o sea el 39% se exportaron. Las exportaciones del sector incluyendo autopartes, fueron de US\$1.400 millones.

- En el mediano plazo, Colombia puede consolidarse como una plataforma exportadora de vehículos y autopartes para varios países del continente americano, incluido los Estados Unidos, con una producción proyectada de 500.000 unidades.

En las siguientes gráficas se observan las proporciones en Producción, Exportación e Importación de vehículos para 5 países, durante el año 2007 <sup>1</sup>.



<sup>1</sup> AMIA Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, ANFAVEA Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores de Brasil, ANAC Asociación Nacional Automotriz de Chile, MINCOMERCIO COLOMBIA – ECONOMETRIA, KAMA (Korea Automobile Manufacturers Association).

# ¿Qué ventajas le brinda a un país como Colombia tener una industria automotriz sólida enfocada a exportar?

## Una base industrial automotriz facilita el desarrollo

La mayoría de los países con economías desarrolladas como Estados Unidos, Europa, Japón y Corea, son grandes exportadores de vehículos. Pero también hay muchos países emergentes que exportan vehículos con buen desempeño económico como los BRICs (Brasil, Rusia, India y China), al igual que países comparables con Colombia como Tailandia, Malasia, Indonesia, Argentina y África del Sur. Las excepciones son países como Chile y Nueva Zelanda, que siempre han tenido pocas ventajas comparativas y por lo tanto no son comparables con Colombia.

El sector automotor eleva los estándares tecnológicos de los países creando una amplia base de proveedores de productos y servicios que deben cumplir con estándares internacionales de calidad. En todos estos países, como ocurre en Colombia, cuando otros sectores industriales quieren desarrollar un componente de alta calidad, acuden a las ensambladoras, autopartistas y proveedores de la industria automotriz para encontrar las mejores alternativas.

El sector automotor exige altos niveles de desarrollo y capacitación para sus empleados, con controles de calidad y procesos que son referentes para todas las demás industrias. El sector automotor fue el origen de la industria moderna y sigue siendo su principal referente en el mundo y en Colombia.

## Colombia puede seguir jugando un papel en la industria automotriz mundial

A lo largo de 50 años y con el apoyo reciente del Programa de Transformación Productiva impulsado por el Ministerio de Comercio de Colombia, el sector automotor colombiano ha incrementado la integración de componentes fabricados en el País creando un sector pujante compuesto por más de 70 empresas que en conjunto como sector generaron más de 26,000 empleos.

La dinámica del mercado interno y las perspectivas regionales, le permite a la industria automotriz colombiana reanudar su ambición de ser parte de un mercado regional superior a los 800.000 vehículos por año, lo cual incluye planes concretos de dar el salto a la fabricación de partes estructurales de los vehículos mediante la tecnología de estampado y grafado.

## El Futuro de la Industria Automotriz de Colombia puede truncarse.

La producción de vehículos en Colombia ha sido referente de procesos y tecnología y en el mediano plazo traerá más innovación.

General Motors Colmotores tiene listo un proyecto de US\$ 200 millones para incorporar a su producción local tecnologías de estampado y grafado. Renault Sofasa ha avanzado en el desarrollo de su vehículo DUSTER, un campero diseñado para satisfacer las características particulares del mercado latinoamericano. Mazda Compañía Colombiana Automotriz tiene una sola planta de ensamblaje en América, la cual está ubicada en Bogotá desde la cual ha abastecido con un 40% de su capacidad los mercados de países vecinos.

Un TLC con Corea no hará viable estas plantas y llevará a estas empresas a trasladar su capacidad de producción de vehículos a otras latitudes, seguramente de países vecinos como Ecuador.



## ¿Qué está en juego para Colombia con la firma de un TLC que abra su mercado de vehículos a Corea?

México y Brasil han sido tajantes en que no van a negociar un TLC con Corea porque significaría, entre otras razones estratégicas, dejar languidecer sus industrias automotrices creadas a lo largo de muchos años. Ambos países han argumentado de manera reiterada que Corea, hace varias décadas, resolvió comprometerse con crear una sólida industria automotriz que importa de otros países solamente el 6% de sus vehículos.

México es un país abierto al mundo, habiendo firmado 34 tratados de libre comercio con diferentes países incluido el país asiático Japón, pero resolvió no hacerlo con Corea. En julio de 2010 y por tercera ocasión, dio una respuesta negativa a las intenciones de Corea del Sur de lograr lo más pronto posible un acuerdo comercial entre ambas economías. Ambos países no lograron concretar un Acuerdo de Complementación Económica en el 2006 y suspendieron las negociaciones de un TLC en el 2008, iniciadas un año antes.

Valentín Díez Morodo, Presidente del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior (COMCE) afirma “A México no le convendría firmar una apertura total con Corea del Sur, sino acuerdos parciales, cuidando las sensibilidades sector por sector y aumentando la liberalización gradualmente.” <sup>2</sup>

Otro aspecto que debe tenerse en cuenta con respecto a las diferencias de Corea con respecto a otros países, es que su debate de política pública interna gira alrededor de los recursos gubernamentales asignados para apoyar los grandes conglomerados industriales. No obstante, el Gobierno de Corea sigue invirtiendo ingentes recursos en el apoyo a sus grandes conglomerados.” <sup>3</sup>

México y Brasil han esgrimido pruebas contundentes en el sentido de que Corea es uno de los mercados más cerrados y protegidos del mundo. El propio Presidente de los Estados Unidos viene afirmando una y otra vez que las barreras no arancelarias de Corea con sus socios comerciales y el resto del mundo, son un gran obstáculo para que el Congreso de los EEUU apruebe el TLC con Corea. EEUU ya ha iniciado la renegociación de unas condiciones más favorables con Corea, gracias a su gran influencia económica y política. Colombia no tiene esta misma capacidad.

<sup>2</sup> Ver artículo “Corea quiere TLC; México lo rechaza”, El Economista, México, julio 1, 2010.

<sup>3</sup> Ver The Economist, “South Korea's Industrial Giants, Return of the Overlord”, Marzo 31 2010.

Chile, nuestro País vecino, firmó un TLC con Corea hace seis años con la esperanza de abrir una ventana de exportación para sus productos agropecuarios. En los seis años transcurridos se lamentan de no haber podido enviar un solo kilo de carne vacuna o ciruelas, como lo confirma el Informe de Evaluación del TLC con Corea del Ministerio de Comercio Exterior de Chile cuando dice: "... las mercancías con cupos no han registrado exportaciones al mercado coreano, lo que en algunos casos como en el de la carne bovina y las ciruelas, responde a que Chile aún no cuenta con la autorización sanitaria fitosanitaria requerida por dicho país para el ingreso de estas mercancías a su mercado."<sup>4</sup> Lo mismo ocurrirá con Colombia.

Colombia puede hacer lo mismo que México y Brasil sin embarcarse en una negociación apresurada que la obligará a hacer concesiones inequitativas típicas en este tipo de acuerdos cuando se trata de dos economías tan desiguales y el interlocutor es un País cuya gran industria automotriz ha recibido ingentes ayudas del Gobierno.

Si Colombia acepta una desgravación de aranceles para vehículos importados de Corea, General Motors, Renault y Mazda, aprovechando la infraestructura comercial que tienen en el País, cerrarán sus plantas locales y sus casas matrices importarán a Colombia vehículos de otras latitudes. General Motors y Renault seguramente importarán vehículos que ya producen en Corea.

Lo que está en juego no es la protección de marcas multinacionales, sino la oportunidad para que Colombia consolide una industria automotriz eficiente y orientada a la exportación.

---

Si Colombia se vuelve menos competitiva que otros países similares en atraer inversión extranjera, nuestros vecinos como Ecuador aprovecharán la oportunidad llevándose las plantas de estos inversionistas a su territorio <sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Ver página 33 del documento "Evaluación de las Relaciones Comerciales entre Chile y Corea a 6 años del TLC", Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Abril 2010.

<sup>5</sup> "ECUADOR - GM invertirá 73 millones de dólares", La Ensambladora General Motors Omnibus BB invertirá \$US73 millones en los próximos dos años..., Portafolio, Bogotá, Diciembre 1, 2010

## Conclusión

Si Colombia quiere ser una plataforma exportadora de vehículos en el contexto regional y mundial, debe excluir al sector automotor en las negociaciones de un TLC con corea, siguiendo el ejemplo de mexico y brazil

Si quiere saber más sobre cómo Colombia puede tomar el sendero industrial de países como México y Brasil, escribanos a:

[proindustria@compassporternovelli.com](mailto:proindustria@compassporternovelli.com)  
o llámenos al teléfono 635 60 74



# Anexos

Listado de las 74 principales empresas del sector automotriz colombiano incluyendo ensambladoras, autopartistas y proveedores

- ALCOR
- ANDINA
- ANDINA TRIM
- ANDINA TRIM - SAUTO
- APSA
- ARNESES Y GOMAS SA
- BECERRA Y GRACIA
- BIG
- BONEM
- BUNDY
- CAMEL
- CHAID NEME HERMANOS
- CHEVROLET COLMOTORES
- CI COLAUTO
- CODINTER
- COFRE
- COLAUTO
- COLPISA
- COMERCIALIZADORA COMET
- CONTINENTAL TIRE
- CUPERZ
- DUPONT
- ESPUMLATEX
- ESPUMLATEX EXRO
- ETERNA
- EXXONMOBIL
- FAACA
- FANALCA
- FUNDICOM
- GABRIEL DE COLOMBIA
- GOODYEAR
- GUAYAS BECERRA
- IMAL
- INCELT
- INCODI
- INCOLBESTOS
- IND. FAACA COLOMBIA S.A.
- IND. METÁLICAS J.B.
- INDUSTRIAS METÁLICAS JB
- INMEJOSA
- INORCA
- INSOCOL
- IPT
- MAC
- MADEAL
- MATROMOL
- MAZDA CCA
- MAZDEL
- METALBOGOTÁ
- MICHELIN
- MUNDYHOME
- MUVIFASA
- PETROBRAS
- PIRELLI
- PLÁSTICOS TRUHER
- POLIKEM
- PRAMEC
- PROPARTES
- PUBLIMPRESOS
- RENAULT SOFASA
- RIDUCO
- ROAD TRACK DE COLOMBIA
- ROPIM
- SAINT GOBAIN
- SAINT GOBAIN DE COLOMBIA
- SAUTO
- SERVINTEC
- TERMINALES AUTOMOTRICES
- THC – TRANSEJES
- THERMOFORM
- TRANSEJES
- TRIMCO
- UMO
- VITRO
- VITRO COLOMBIA
- YAZAKI CIEMEL



---

**Coalición por una Industria Automotriz Colombiana de Exportación**