

Evolución de la industria de vehículos surcoreana y desaceleración de la industria automotriz: a propósito del TLC entre Corea del Sur y Colombia. Análisis de 2005 a 2015

Alejandra Pregonero Guzmán*

Colombia ha sido un enorme importador de la mayoría de los componentes de la industria automotriz. Esto puede atribuirse a que el país ha tenido muy bajo rendimiento en términos de desarrollo industrial. Es así como Colombia ha tenido que establecer pactos comerciales con otros países para garantizar el desarrollo de otras fuerzas productivas que se encuentran sujetas a la importación de insumos para sus maquinarias, que resultan determinantes para la elaboración de bienes finales. Uno de los casos más emblemáticos de pactos comerciales es el de Colombia con Corea del Sur, pues en julio de 2016 se aprobó el Tratado de Libre Comercio (TLC) entre estos dos países.

Así pues, Colombia y Corea del Sur han establecido relaciones históricas incluso desde la década de los cincuenta, por ejemplo, con la participación de tropas colombianas en la guerra de Corea (Creutzfeldt, 2015). Así mismo, Corea del Sur ha sido uno de los socios comerciales con mayor participación en el mercado automotor colombiano. Es por esta razón que este texto pretende profundizar acerca de cuál ha sido el comportamiento de las importaciones de vehículos y cuál será el impacto de los aranceles en el marco del TLC con Corea para la industria automotriz colombiana. Finalmente, se pretende analizar cómo ha sido el proceso de desindustrialización del sector automotor en Colombia. El período de análisis corresponde a 2005-2015.

* Estudiante de VIII semestre de Economía de la Universidad Externado de Colombia.

Incremento de las importaciones

Corea del Sur es uno de los principales socios comerciales de Colombia. Por ejemplo, Corea del Sur es el país que generó mayor número de nuevas patentes entre 2014 y 2015, es decir, mayor venta de vehículos nuevos, con un 10.4 % comparado con Estados Unidos (7 %) y China (4 %) (Análisis Económico Independiente, 2016). De igual forma, en términos de inversión extranjera directa (IED), Corea del Sur ha sido uno de los países con mayor participación. La figura 1 (ver Anexos) permite mostrar cómo ha evolucionado la IED, que, si bien es cierto, ha tenido valores negativos —consecuencia de que los reembolsos de capital son mayores a la nueva inversión—, también es cierto que ha superado en IED a países como Costa Rica, Argentina, Ecuador, Paraguay y Puerto Rico, entre otros.

Así pues, en términos de importaciones del sector automotor, Corea del Sur ha tenido una posición imperante. Un estudio de 2016 de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) muestra que una de las marcas que exporta automóviles a Colombia, Kia Motors, contaba con un crecimiento considerable para 2016, esto es, con una variación positiva del 1.6 % frente al año anterior (Bitar, 2016).

Kia Motors y Hyundai son las dos firmas del sector automotor más representativas del mercado coreano en Colombia. Ello se puede evidenciar en uno de los informes que realizó la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (Andemos) para octubre de 2016 (Asociación Colombiana de Vehículos Automotores, 2016), en el que se muestra que, por ejemplo, entre 2015-2016 Kia conservó el tercer puesto en número de ventas en Colombia. Las cifras del informe con respecto a la importación de automóviles Kia para octubre de 2015 y 2016 fue de 1.173 y 1.373 respectivamente, lo que permite inferir que hubo un incremento de dichas importaciones por parte de la firma coreana en el último año.

La figura 2 (ver Anexos) permite inferir cómo ha sido la evolución de las importaciones de automóviles coreanos y del resto del mundo hacia Colombia para el período de análisis.

A partir de la figura 2 se infiere la tendencia de las importaciones en el resto del mundo: Corea del Sur estuvo al alza en el período comprendido entre 2005 y 2007. Sin embargo, desde este último año y hasta 2009 se evidencia una reducción de dichas importaciones como consecuencia de la crisis financiera de 2008, que generó una desaceleración económica en el mundo.

Por otro lado, en el sector automotor, Colombia no solo comercia con Corea del Sur, sino también con otros países del mundo, entre ellos Estados Unidos, Brasil, China, Japón, etc. En efecto, la figura 2 permite establecer que la tendencia de las importaciones coreanas desde 2011 ha sido a la baja, contrario a lo que ha ocurrido con el resto del mundo. Esta situación podría ser consecuencia de las considerables importaciones de automóviles que se han generado desde México y Brasil, lo que podría presentarse como un efecto de sustitución entre las industrias de distintos países (dicho efecto no forma parte del análisis ni de los objetivos de este texto).

Evolución de los aranceles

De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el Decreto 4927 de 2011 y sus modificaciones se reglamentan las tarifas arancelarias aplicadas a la importación de mercancías al territorio aduanero colombiano (Presidencia de la República de Colombia, 2011). Puntualmente, según el capítulo 87, dichas tarifas corresponden al sector de “vehículos de transporte”. De esta manera, la partida 87.03 hace referencia a automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos para transporte de personas, que es la partida por la cual

se clasifican los automóviles comunes de pasajeros.

Los siguientes datos de la figura 3 (ver Anexos) permiten mostrar cómo será la evolución en tarifas arancelarias para el sector de vehículos con la entrada en vigor del TLC con Corea del Sur, detallando algunos de los componentes de dicho sector¹.

Antes de ser ratificado el TLC entre Corea del Sur y Colombia, este último país tenía aranceles establecidos por el pacto de nación más favorecida (NMF) del 35 %. Sin embargo, cuando se ratificó el acuerdo comercial en julio de 2016, los aranceles para las subpartidas analizadas se redujeron al 31.5 %. A partir de entonces, y bajo las condiciones del acuerdo comercial, el desmonte de gravámenes está entre 10 y 12 años (Presidencia de la República de Colombia, 2016). Hacia el año 2025, la partida 87.03 tendrá un arancel el 0 %; la única subpartida que se volverá 0 % desde 2024 será la 8703.32.10.00, que corresponde a vehículos con tracción de cuatro ruedas.

1 La nomenclatura arancelaria (sistema armonizado) tiene una estructura escalonada y cambia cada cinco años. Por ello, se tomó el promedio simple de los aranceles para el período de análisis, pues se pretende abolir los efectos de los cambios (previamente señalados) en las nomenclaturas.

Desindustrialización en Colombia

De acuerdo con un informe presentado por la ANIF (Clavijo, Vera y Fandiño, 2012), la desindustrialización en el país puede atribuirse a la carencia de mecanismos para asegurar los servicios básicos, como energía, salud, saneamiento básico, entre otros. Simultáneamente, el informe hace hincapié en la insuficiencia de desarrollo de fuerzas productivas como consecuencia de la especialización de la economía en la exportación de recursos no renovables, esto es, el país padece la enfermedad holandesa (González, 2016).

De acuerdo con datos del Banco Mundial, el proceso de desindustrialización en Colombia puede evidenciarse en que, para el período 1970-1979, la participación de la industria en el producto interno bruto (PIB) correspondía a 23 %; para 1980-1989, a 22.2 %; para 1990-1999, a 17.4 %; y, finalmente, para el período de 2000-2011, a 15.3 % (Asociación Nacional de Instituciones Financieras, 2012).

La figura 4 (ver Anexos) permite establecer que el crecimiento de la producción de automóviles año a año ha sido muy bajo, excepto en 2013, cuando se generó una desaceleración en países que son exportadores de

vehículos y autopartes y por este motivo la producción nacional se disparó. No obstante, para el siguiente año la producción cayó a los niveles en que se encontraba en 2012. Por lo tanto, la figura 4 permite inferir que existe un proceso de desaceleración en la industria automotriz: las tasas de crecimiento en algunos casos son negativas, y las que son positivas no tienen mayor impacto en el total de la producción industrial.

Por otro lado, aún no existen cifras que permitan realizar aproximaciones alrededor de cuál será el impacto en términos de la industria automotriz con la entrada en vigor del TLC entre Corea del Sur y Colombia. Sin embargo, existen otros acuerdos comerciales que indican que los impactos para los sectores de la economía nacional han sido significativos, por ejemplo, el TLC con EE. UU., que ha tenido gran impacto en el sector agropecuario (Las2orillas, 2014).

Conclusiones

A partir de los tres elementos considerados en el texto, se pueden establecer algunas conclusiones. La primera es que el incremento de importaciones del resto del mundo, y particularmente de Corea del Sur, ha tenido un fuerte impacto sobre la industria

automotriz colombiana como consecuencia de la pérdida de competitividad del sector y, en este sentido, en su paulatina desaceleración.

La segunda conclusión es que, sujeto al panorama anterior, el desmonte de aranceles tendrá como consecuencia la aceleración de importaciones por parte de Corea, y probablemente ello generará la contracción del sector automotor, pues no habrá mayor incremento de las exportaciones hacia dicho país.

La tercera conclusión es que, en la negociación del TLC con Corea del Sur, la reducción arancelaria beneficiará a los productores coreanos y a los consumidores colombianos, pues no habrá ninguna restricción comercial y ello generará mayores incentivos para la compra de vehículos coreanos. De otro modo, las consecuencias para los productores nacionales podrían ser nefastas, dado que sus ventas en el territorio nacional caerían sustancialmente.

Para finalizar, debe reconocerse que, desde la década de los sesenta, el Estado coreano ha desarrollado políticas de intervención que han fomentado el desarrollo industrial del país; dos de los casos más reconocidos son Hyundai y Samsung, pues son firmas que han desarrollado actividades heterogéneas y han logrado consolidar un significativo crecimiento. La primera

ha estado dedicada a la construcción civil, la construcción naval y la fabricación de automóviles; y la segunda ha dedicado sus esfuerzos a la construcción de refinadoras de azúcar, a la producción de textiles, al sector financiero y al sector electrónico de consumo (Cuéllar Escobar, 2012).

Así pues, la conclusión es que Colombia debe implementar políticas que generen el desarrollo de los sectores agropecuario e industrial nacional y que, de igual forma, estos esfuerzos se traduzcan en el crecimiento y el desarrollo internos.

Referencias bibliográficas

Análisis Económico Independiente (EConcept AEI). (2016). *El sector de vehículos en Colombia: características y propuestas de mejora a su régimen impositivo*. Recuperado de goo.gl/eZaojG

Asociación Colombiana de Vehículos Automotores. (octubre de 2016). *Informe Vehículos. Octubre Colombia, 2016*. Recuperado de www.andemos.org

Bitar, D. (5 de julio de 2016). *Ranking de las marcas de vehículos más vendidas en Colombia 2016*. *Revista P&M. Publicidad y Mercadeo*. Recuperado de goo.gl/thsyB

Clavijo, S., Vera, A. y Fandiño, A. (2012). *La desindustrialización en Colombia. Análisis cuantitativo de sus determinantes*. Bogotá: ANIF. Recuperado de goo.gl/GrV6cy

Creutzfeldt, B. (2015). Entre la tradición social y la modernidad virtual: perfiles de mercado en Corea del Sur. En A. Roldán y É. Vieira (comps.), *Colombia y Corea del Sur: hacia una asociación estratégica de cooperación* (pp. 93-120). Bogotá: CESA.

Cuéllar Escobar, J. J. (2012). *El desarrollo industrial en Corea del Sur (2960-2010). Elementos explicativos y de política. Un contrapunto a la experiencia colombiana* (Tesis de Maestría en Ciencias Económicas). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Recuperada de goo.gl/C7vTk6

González, J. I. (11 de enero de 2016). Las consecuencias de la enfermedad holandesa... colombiana. *Revista Razón Pública*. Recuperado de goo.gl/bLKT5i

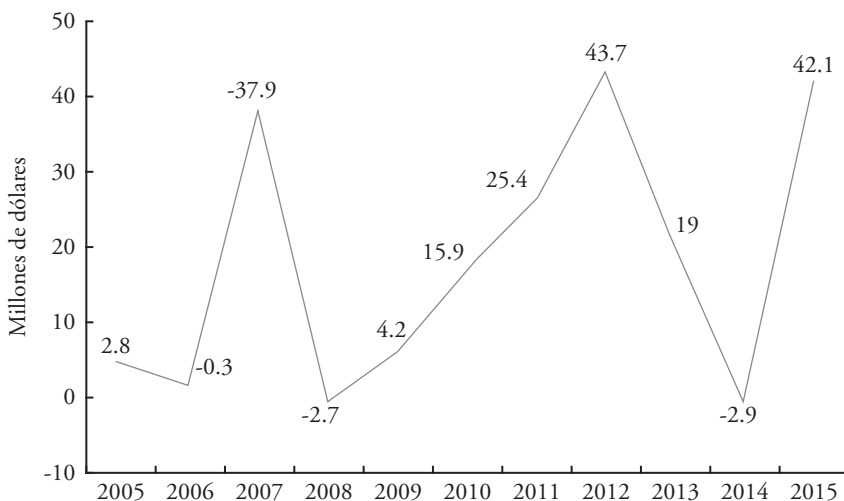
Las2orillas. (17 de mayo de 2014). *El TLC: dos años después, un balance*. Recuperado de goo.gl/kcJmhr

Presidencia de la República de Colombia. (29 de diciembre de 2011). Decreto 4927 de 2011. Por el cual se adopta el Arancel de Aduanas y otras disposiciones. *Diario Oficial*, n.º 48.297. Recuperado de goo.gl/eWRfU7

Presidencia de la República de Colombia. (15 de julio de 2016). *Entra en vigencia Tratado de Libre Comercio de Colombia y Corea del Sur*. Recuperado de goo.gl/SQJYxQ

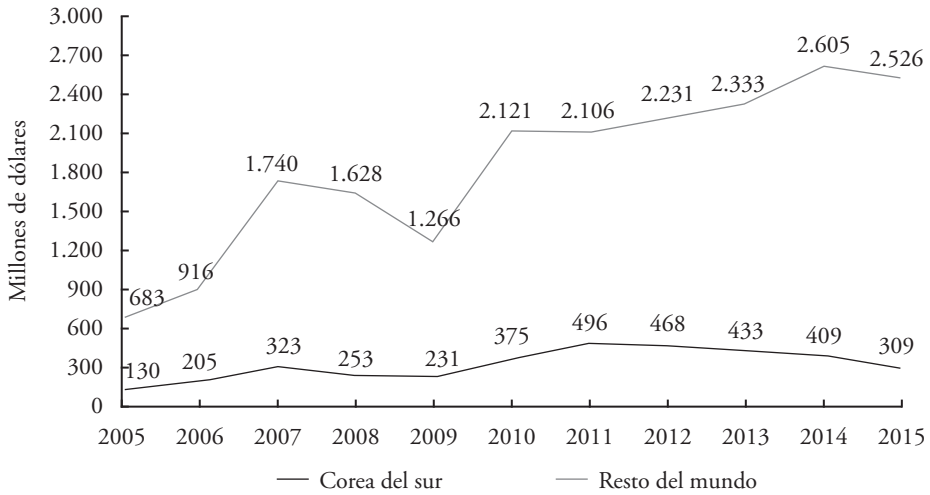
ANEXOS

Figura 1. Inversión extranjera directa (IED) de Corea del Sur en Colombia 2005-2015



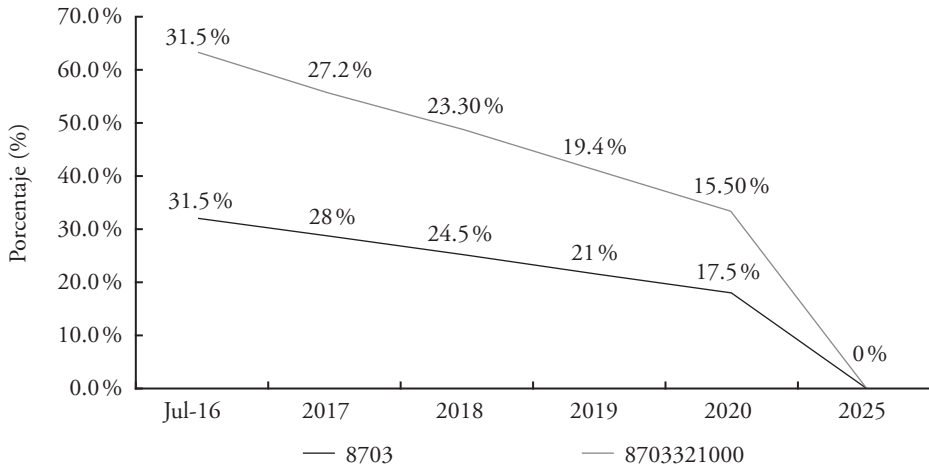
Fuente: Elaboración propia. Datos tomados de Banco de la República – Subgerencia de Estudios Económicos.

Figura 2. Importaciones de Corea y del resto del mundo 2005-2015



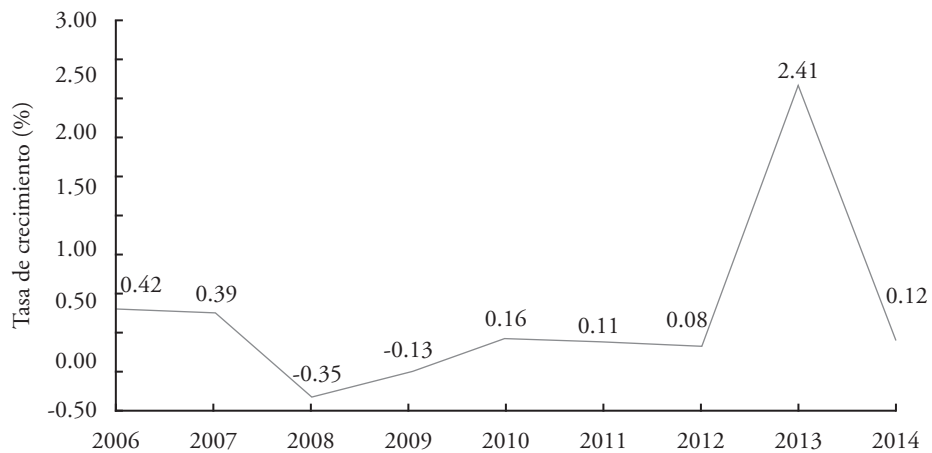
Fuente: Elaboración propia. Datos tomados de WITS (*World Integrated Trade Solution*).

Figura 3. Evolución arancelaria 2016-2025



Fuente: Elaboración propia con base en los promedios simples de las subpartidas. Datos tomados del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Figura 4. Producción bruta de automóviles de Colombia 2006-2014



Fuente: Elaboración propia. Datos tomados del Departamento Nacional de Planeación (DNP).