
Aproximación al Acuerdo de Libre Comercio Colombia– Corea del Sur: la industria automotriz y el ámbito de protección del derecho fundamental al trabajo*

Approach to the Free Trade Agreement Colombia– South Korea: the automotive industry and the scope of protection of the fundamental right to work

Yuly Carolina Muñoz González**

Universidad Los Libertadores. Bogotá D.C.
ycmunozg@libertadores.edu.co

RESUMEN

Bajo el actual escenario de integración económica global, los Acuerdos de Libre Comercio proliferan, a pesar de los posibles efectos negativos que traerían sobre algunas economías como la colombiana. La ratificación del Tratado de Libre Comercio (TLC) de Colombia con Corea del Sur ha generado gran preocupación en el sector automotriz colombiano por las posibles consecuencias negativas que podría traer.

Este documento busca aproximarse al Tratado, a fin de dilucidar las posibles consecuencias que este traería sobre los empleos creados por el sector automotriz. Para efectuar este análisis, se aborda el tema desde una metodología exploratoria con un enfoque jurídico–cualitativo, mediante la recolección de información amplia para analizar la cuestión desde una perspectiva histórica descriptiva que engloba antecedentes, establecimiento de parámetros de negociación e intereses de Colombia y la etapa de negociación del Acuerdo de Libre Comercio con Corea.

Igualmente se presenta el estudio del caso particular de la industria automotriz colombiana, mediante un análisis breve del estado actual de este sector industrial, con el objeto de determinar en el desarrollo de las conclusiones las posibles implicaciones en el ámbito de protección al derecho fundamental al trabajo.

Palabras clave: Derecho al Trabajo; Industria Automotriz; Tratado de Libre Comercio.

ABSTRACT

Under the current scenario of global economic integration, Free Trade Agreements proliferate, despite the possible negative effects that would bring over some economies like Colombia. The ratification of the Free Trade Agreement (FTA) between Colombia and South Korea has generated

Fecha de recepción: 7 de septiembre de 2015

Fecha de aceptación: 10 de noviembre de 2015

* Investigación desarrollada por el Centro de Investigaciones Sociojurídicas de la Facultad de Derecho y Relaciones Internacionales de la Fundación Universitaria Los Libertadores, Grupo de Relaciones Internacionales.

** Abogada Fundación Universitaria Los Libertadores. Joven Investigadora. Profesional II Gerencia Nacional de Reconocimiento de Colpensiones.

great concern in the Colombian automotive sector about the possible negative consequences it could bring.

This document seeks to approximate to the Agreement in order to elucidate the possible consequences that this would bring over the jobs created by the automotive sector. To effectuate this analysis, the issue is approached from an exploratory methodology with legal-qualitative focusing, by collecting broad information to analyze the issue from a historical descriptive perspective that includes background, setting of negotiation parameters and interests of Colombia and the negotiation phase of the Free Trade Agreement with Korea.

Similarly the study of the particular case of the Colombian automotive industry is presented through a brief analysis of the current state of the industry sector, in order to determine within the development of the conclusions the possible implications in the field of protection of the fundamental right to work.

Key-words: Right to work, automotive industry, Free Trading Agreement.

INTRODUCCIÓN

El derecho fundamental al trabajo, establecido en los artículos 25¹, 38² y 53³ de la Carta Política

¹ “El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.” Constitución Política. Artículo 25

² “Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.” Constitución Política. Artículo 38.

³ “El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales:

Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad.

El estado garantiza el derecho al pago oportuno y al reajuste periódico de las pensiones legales.

Los convenios internacionales del trabajo debidamente ratificados, hacen parte de la legislación interna.

de 1991, puede considerarse como precursor del desarrollo económico de sociedades estables. En el núcleo de la relación laboral debe considerarse al trabajador, quien junto con los medios de producción, el conocimiento y la experiencia, como aquellos que permiten la creación de bienes y servicios que garantizan la creación de valor agregado; es por ello que la ley, en pro de proteger este derecho, está en la obligación de crear medidas de protección tendientes a mejorar las condiciones laborales de los trabajadores en general.

De esta manera, las determinaciones que tome el gobierno respecto de cualquier actividad económica, necesariamente tiene implicaciones en la estructura laboral del país.

El presente artículo de investigación emerge precisamente del interés del Grupo de Estudios Internacionales de analizar las implicaciones laborales del modelo adoptado por el Estado colombiano en la última década, razón por la cual se decide analizar el Acuerdo de Libre Comercio suscrito con Corea del Sur, dadas

La ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores. ”Constitución Política. Artículo 53.

las connotaciones particulares que tiene la relaciones económicas entre estos dos países.

Los partidarios de la liberalización del mercado argumentan que esta tiene el potencial de incrementar el intercambio comercial, generando riqueza y así atacar algunos de los problemas más profundamente arraigados como el desempleo y la pobreza (Walton, 2004). Una de las herramientas modernas de apertura económica es la creación de Tratados de Libre Comercio⁴, los cuales pretenden crear relaciones económicas entre dos o más Estados para impulsar sus economías a través de una circulación dinámica de bienes y servicios que permitan un crecimiento económico acelerado (Unión Europea, 2014); objetivo que obliga, por un lado, a la implementación de una serie de medidas tendientes a agilizar la circulación de bienes, como la eliminación de barreras arancelarias, restricciones, la creación de zonas especiales para comercio; todos ellos junto con el establecimiento de condiciones, instrumentos y planes de acción, necesarias para lograr ejecutar el acuerdo.

Aunque la suscripción de acuerdos de libre comercio tiene como objeto el impulso del desarrollo económico y social, deben analizarse de manera profunda cuando existen asimetrías significativas entre los países participantes, dado que las diferencias de competitividad y desarrollo entre los nuevos socios, podrían terminar perjudicando a los Estados aún en vías de desarrollo, los cuales podrían llegar a afrontar pérdidas de diversa índole.

Ese es el peligro que algunos sectores colombianos perciben con la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio suscrito con Corea del Sur, pues el país asiático ha logrado inmensos avances a nivel tecnológico que lo han posicionado como uno de los Estados más tecnificados del planeta. Su poderío económico lo sitúa con

enorme ventaja respecto a Colombia, país que aún se encuentra en vía de desarrollo, que cuenta con un nivel de industrialización notablemente inferior y una menor competitividad dentro del sector industrial y automotriz en particular generando preocupación en varios sectores de la producción.

En consecuencia, la probable disminución de la demanda final de bienes y servicios nacionales debido a una mayor cantidad de importaciones trae como consecuencia la mengua de la producción total local (Stout, s.f.; Waner, 2006) y, por lo tanto, disminución en la cantidad de valor agregado generado, lo cual a su vez en el futuro afectaría variables como el número de empleos o las remuneraciones otorgadas a los trabajadores; las cuales son condiciones macroeconómicas específicas a cada país.

Bajo ese escenario, este artículo principalmente tiene como objeto realizar una aproximación al Acuerdo de Libre Comercio suscrito entre las Repúblicas de Colombia y Corea del Sur, específicamente en lo que refiere al sector automotriz, para desde allí analizar cuáles son las posibles implicaciones jurídicas que tendría la implementación del acuerdo sobre el ámbito de protección al derecho fundamental al trabajo de los actores involucrados en el sector automotriz, llámense trabajadores, comerciantes, ensambladores, empresarios, etc.

1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

¿Qué implicaciones jurídicas al ámbito de protección laboral de los actores de la industria automotriz pueden surgir de la puesta en marcha del Acuerdo de Libre Comercio entre las Repúblicas de Colombia y Corea del Sur?

2. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

A fin de responder a las interrogantes planteadas se propuso una metodología de investigación exploratoria con un enfoque jurídico-cualita-

⁴ También conocido como Acuerdo de libre comercio.

tivo, desarrollado mediante la recolección de información de diferentes fuentes y la confección de un diseño bibliográfico: libros, informes gubernamentales, estudios económicos, artículos científicos, instrumentos internacionales, declaraciones oficiales y gremiales, notas de prensa, conferencias, entre otros

En primer lugar, este artículo plantea una revisión del contexto histórico de las relaciones económicas previas a la suscripción del acuerdo que comprende los antecedentes, el establecimiento de parámetros de negociación e intereses de Colombia y toda la etapa de negociación del Acuerdo de Libre Comercio con Corea del Sur, su coordinación y la participación de los distintos sectores económicos, políticos y sociales, hasta su finalización.

Seguidamente, en el artículo se propone el estudio del caso particular de la industria automotriz colombiana, realizando un análisis de las condiciones actuales de este sector industrial con el objeto de determinar, en el desarrollo de las conclusiones, las posibles implicaciones en el ámbito de protección al derecho fundamental al trabajo.

A modo de contexto, es importante señalar que el Estado colombiano, desde el gobierno de Cesar Gaviria (1990-1994), adoptó una serie de transformaciones a la apertura económica colombiana a mercados extranjeros⁵, un periodo que se conoce como el periodo de “La apertura económica a las exportaciones”; dichos cambios abrieron puertas a gobiernos posteriores para que se pudieran ratificar Tratados de Libre Comercio con diferentes países.

Como antecedentes, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2014a) registra que, entre otros acuerdos comerciales, algunos de los más

importantes suscritos por Colombia han sido con países como México, vigente desde 1 de enero de 1995; El Salvador, vigente desde 12 de mayo de 2009; Honduras, vigente desde 27 de marzo de 2010; la Comunidad Andina de Naciones, vigente desde 16 de octubre de 1969; con la Comunidad del Caribe CARICOM con vigencia desde 1 de enero de 1999; con Canadá que entró en vigor el 15 de agosto de 2011; el acuerdo que conjuntamente con Perú se suscribió con la Comunidad Europea, firmado el 26 de junio de 2012⁶, vigente con la expedición del Decreto 1513 del 18 de julio de 2013 a partir del 1 de agosto de 2013; con Estados Unidos, vigente desde el año 2012; y el Acuerdo de Libre Comercio con Corea del Sur, firmado el 21 de febrero de 2013 en Seúl – Corea del Sur, el cual enfrentó serias dificultades en el Congreso de la República de Colombia⁷ hasta lograr su aprobación en diciembre de 2014.

Este último acuerdo, objeto de esta investigación, a pesar de la inconformidad de algunos miembros del sector industrial automotriz con respecto a los posibles efectos lesivos sobre la viabilidad de sus emprendimientos, ya pasó por el Congreso y solo depende de la figura de un

⁵ El programa de apertura económica se inició con la administración del ex presidente Virgilio Barco Vargas (1986 – 1990), que abrió los mercados colombianos al mundo y recargó la economía del país, este programa fue acelerado durante el mandato de César Gaviria.

⁶ Ministerio de Industria y Comercio: en la ciudad de Bruselas – Bélgica aprobado por el Congreso en noviembre de 2012 y sancionado por el Presidente Juan Manuel Santos a través de la Ley 1669 del 16 de julio de 2013 “El Acuerdo comercial con Perú continúa su trámite ante la Corte Constitucional. El 5 de noviembre de 2014 el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2247 a través del cual se señala que nuestro país continuará aplicando sin solución de continuidad, en los términos señalados en el Decreto 1513 de 2013, el Acuerdo Comercial suscrito con la Unión Europea y sus Estados miembros, luego de haberse cumplido con todos los requisitos internos previstos en nuestra ley para la aprobación del mismo”.

⁷ El Acuerdo Comercial con Corea del Sur no pasó el tercer debate en la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia durante la primera legislatura del 2014, dadas las inconformidades presentadas por el gremio automotor, que derivó en la decisión del gobierno de someter a estudio las posibles desventajas comerciales que podría enfrentar esta industria respecto de la potencia Surcoreana.

conjuez para su aprobación en relación con la constitucionalidad del mismo. Lo cual indica que el trámite legislativo ya terminó.

3. JUSTIFICACIÓN Y PERTINENCIA

El gobierno colombiano, en la lucha por consolidar las relaciones comerciales con diferentes Estados y en especial con aquellos con los que no se tiene un fuerte lazo económico, opta por buscar una mayor participación del comercio nacional en mercados extranjeros a través de la suscripción de Tratados de Libre Comercio. Uno de ellos es el que fue firmado por el gobierno colombiano con el de Corea del Sur el 21 de febrero de 2013 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio], 2013) y cuya aprobación depende de la aprobación de un conjuez en relación con la constitucionalidad del mismo para su posterior entrada en vigencia⁸.

La meta que se ha trazado Colombia de acceder a nuevos mercados se reafirma al observarse que una de las principales razones por las que el gobierno colombiano busca afianzar las relaciones comerciales con Corea del Sur, a través del Acuerdo de Libre Comercio, es la de poder convertirse en miembro del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), y así abrir las puertas para posibles negociaciones con otros países asiáticos.

Dicho análisis exige un estudio que debe plantearse desde las necesidades que tiene Colombia para firmar un acuerdo de libre comercio con este país, su viabilidad y, más importante, los parámetros bajo los cuales se regirá el acuerdo.

En ese sentido, y teniendo en cuenta que ya culminó el trámite legislativo y que, como se acaba

⁸ De conformidad a la Ley 270 de 1996. Un “Conjuez” es un abogado que asume la condición de servidor público judicial de carácter temporal, que tiene la función de administrar justicia en determinados casos. Previo a la aprobación del Acuerdo Comercial con Corea del Sur, se designó al Dr. César Augusto Rodríguez Garavito para tomar la decisión final sobre este proceso.

de mencionar, solo depende de la aprobación de un conjuez para su entrada en vigencia, lo más probable es que el acuerdo culmine y en consecuencia tome vigencia en el país.

Es claro que la puesta en marcha de los Tratados de Libre Comercio puede tener incidencia directa en las condiciones de vida de los ciudadanos de los países participantes. En el caso particular del Tratado de Libre Comercio Colombia - Corea se afectaría la condición de vida de los diferentes actores que hacen parte del sector industrial automotriz, en la medida que se podrían evidenciar varias transformaciones en el ambiente de trabajo de estos, resumidas en la aparición de sub-empleos, la mutación contractual, además de que podrían verse disminuidas las posibilidades de desarrollo del sector automotriz y de generación de empleo en el mismo, afectando los ingresos de los trabajadores que pertenecen a este sector.

En tal sentido, resulta necesario que se adelanten estudios académicos, dada la relevancia que tiene este tema a nivel nacional. Por ello la propuesta de investigación a desarrollar comprenderá un breve estudio del Acuerdo de Libre Comercio desde su etapa de negociación hasta la fecha, que comprende los años 2009 a 2014, con el fin de ilustrar su contenido y determinar en qué puntos se pueden evidenciar las posibles implicaciones jurídicas que se derivan de la puesta en vigencia de este Acuerdo de Libre Comercio, en los términos ya expuestos.

4. LOS RESULTADOS, HALLAZGOS Y EL NUEVO CONOCIMIENTO

4.1 Los antecedentes del Acuerdo

En la actualidad, Corea del Sur ha suscrito Tratados de Libre Comercio con los países que no hacen parte de la Unión Europea (EFTA)⁹ pero

⁹ European Free Trade Association (EFTA): Es un bloque comercial creado el 4 de enero de 1960 por la Convención de Estocolmo como alternativa a la

que están dentro del Acuerdo de Libre Comercio de ésta, con los Estados Unidos de Norteamérica, con Chile y Perú, con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)¹⁰ y, finalmente, con Turquía e India que hace parte de Asia del Sur.

Colombia, decidió suscribir el Acuerdo con este país el día 21 de febrero del año 2013, siendo este el primer acuerdo suscrito con un país asiático¹¹. Dicho Acuerdo de Libre Comercio fue negociado durante siete rondas que fueron adelantadas durante diciembre del 2009 y junio del 2012; posteriormente pasó el respectivo estudio del Congreso colombiano así como el de la Asamblea Nacional de Corea. Este acuerdo se enmarca dentro de una política de cooperación y acercamiento con la región Asia-Pacífico, buscando que Colombia haga parte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). Según el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, en ese entonces Sergio Díaz Granados¹², este acuerdo concreta la necesidad de diversificar los mercados y de espolear los productos de exportación.

Tal Tratado hace parte de los acuerdos denominados de última o nueva generación, entendidos estos como acuerdos internacionales surgidos en los años 80, a partir de la Ronda de Uruguay (OMC); se caracteriza por comprender un

espacio más amplio que el estricto comercio de bienes, pues incluye también los servicios, inversiones y compras estatales, también trae nuevas medidas en materia de legalidad como el “anti-dumping”¹³.

En el Acuerdo de Libre Comercio suscrito entre Colombia y Corea (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2014a) se encuentran veintidós (22) capítulos que hacen referencia a Bienes industriales y agrícolas, reglas de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio, defensa comercial, inversión, propiedad intelectual, comercio, desarrollo sostenible y cooperación, política de competencia, compras públicas, solución de controversias, entre otros.

4.2 Necesidad del acuerdo

En general, los TLC obedecen a la necesidad que tienen los países de buscar medios eficaces que faciliten el comercio y la inversión entre los Estados. A través de estos medios se busca garantizar el acceso de los productos y servicios del país a los mercados externos (Departamento Nacional de Planeación, 2013).

Según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, el Acuerdo de Libre Comercio suscrito entre Colombia y Corea del Sur se funda en la necesidad de lograr un acceso preferencial en nuevos mercados externos en lo que a comercialización de productos y servicios colombianos se refiere, en el mismo sentido que se logró con el TLC suscrito con Estados Unidos que entró en vigencia desde el 15 de mayo del año 2012¹⁴.

Comunidad Económica Europea (1957) y por los países Austria, Dinamarca, Gran Bretaña, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza, Finlandia, Islandia y Liechtenstein.

¹⁰ Association of Southeast Asian Nations (ASEAN): Es una organización regional de estados del sudeste asiático creada el 8 de agosto de 1967, con el fin de acelerar el crecimiento económico y fomentar la paz de la región.

¹¹ Vale la pena resaltar que a la fecha, Colombia se encuentra en medio de una negociación en curso con Japón y busca firmar tratados con China y Singapur, pues desde el 2012 estos países buscan poner en marcha un estudio para analizar la factibilidad de estos acuerdos.

¹² Sergio Díaz Granados abogado de la Universidad Externado de Colombia. Fue Ministro de Comercio, Industria y Turismo de Colombia de Agosto de 2010 a Octubre de 2013.

¹³ Las Medidas Anti-Dumping son mecanismos utilizados para proteger los mercados nacionales frente a la competencia que proviene de las empresas o comerciantes extranjeros a ofrecer sus productos en el territorio nacional; es decir, se trata de un derecho aduanero a las importaciones y se adiciona al impuesto de importación.

¹⁴ Tras la VI Cumbre de las Américas, realizada a mediados de abril de 2012 en la ciudad de Cartagena,

Adicionalmente, otro de los objetivos del Acuerdo es el de estrechar lazos comerciales con países asiáticos, protagonistas de una gran expansión económica en los últimos 20 años (Talwar y Gupta-Bhattacharya, 2015) que, en teoría, permitirían atraer inversión productiva al país. Además, el país busca diversificar los destinos de exportación de productos nacionales, como se analizará más adelante en esta investigación.

Como ya se mencionó, Colombia manifiesta interés en ingresar al Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), el cual procura encontrar bienestar para los países que hacen parte de este al mejorar el desarrollo macroeconómico mediante el estímulo de actividades comerciales, lo que representaría un beneficio para Colombia¹⁵ toda vez que con la suscripción de este acuerdo Colombia estrecharía relaciones comerciales con los países del APEC incluyendo Corea del sur, miembro desde 1989.

En conclusión, se puede resaltar que entre las ventajas de la suscripción y ejecución de este TLC están consolidar la relación comercial entre ambos países, fortalecer la cooperación internacional con el fin de promover el desarrollo empresarial colombiano y atraer mayor inversión extranjera que, en teoría, debería contribuir a la generación de empleo, además de abrir las puertas a nuevas negociaciones comerciales con otros países asiáticos.

En el papel, el fin último primordial es el incremento de las exportaciones de bienes no minero energéticos y de servicios, para ello, según el

Departamento Nacional de Planeación (2013b), será necesario aumentar la admisibilidad en el exterior de los productos y servicios nacionales, fortalecer las capacidades metrológicas (técnicas, requisitos técnicos de acceso, requisitos aduaneros, entre otros) y fortalecer la competitividad de las zonas francas.

Paralelamente, se busca:

- Fortalecer las relaciones económicas con países asiáticos: con la suscripción del Acuerdo de Libre Comercio con Corea del Sur, Colombia busca acercarse a países como Singapur y Japón (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2014b), con los que a propósito ya se están concretando negociaciones.
- Sobre las exportaciones: permitir la reducción de aranceles y barreras no arancelarias a las exportaciones nacionales en el mercado coreano, con el fin de hacer competitivos los productos industriales y agrícolas del país.
- Incrementar la competitividad en el mercado local, lo que en teoría traerá ventajas para los consumidores colombianos, quienes se beneficiarían de la competencia de productos en el mercado.
- Lograr la adecuada inclusión de las empresas en las cadenas globales de valor (CGV). Las CGV representan una gran parte del comercio y la producción mundial de bienes y servicios en la actualidad. El Departamento Nacional de Planeación (2013b) señala que más que bienes producidos en un país específico, tenemos bienes “hechos en el mundo” con componentes obtenidos en distintos países del globo.

4.3 Decisión de la suscripción del Acuerdo de libre comercio

A través de un comunicado de prensa emitido por el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, en noviembre de 2008, se anunció que tanto Colombia como Corea del Sur coinciden

las autoridades de Colombia y Estados Unidos establecieron que la puesta en marcha del TLC sería desde el 15 de mayo de 2012

¹⁵ El APEC además es un mecanismo de concertación de carácter intergubernamental y regional compuesto por 21 economías (Brunei Darussalam, China, China Taipéi, Corea del Sur, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, Rusia, Singapur, Tailandia, Vietnam, Australia, Nueva Zelandia, Nueva Guinea, Canadá, Chile, Estados Unidos, México y Perú).

en la necesidad de firmar un Acuerdo de Libre Comercio entre ambos países.

El jefe negociador por Colombia para el TLC entre los dos países, Santiago Pardo Salguero, señaló que Corea del Sur era uno de los principales objetivos después de Panamá y Japón.

El interés de buscar en Corea del Sur un aliado comercial se debe al hecho de que la economía coreana ha crecido rápidamente, mostrando una tasa de crecimiento anual de alrededor del 8 % entre 1971 y 2007, por otra parte, el valor de las exportaciones de Corea aumentó de prácticamente nada en los años 1960 a 284 mil millones en 2005, lo que refleja un crecimiento promedio anual de 22.8 %, el más alto de cualquier economía en todo el mundo; adicionalmente, Corea comenzó a mudar de las industrias pesadas a las industrias de alta tecnología a finales de 1980 (Eichengreen, Perkins y Kwanho, 2013), lo cual lo convertiría en un proveedor de tecnología. Por otra parte, con el crecimiento de la economía, el sector manufacturero coreano ha representado una parte cada vez menor del Producto Interno Bruto, mientras que el sector servicios ha sido responsable de una parte creciente de los recursos, lo cual representaría posibles oportunidades de alianza de negocios para el sector colombiano de servicios.

El primer encuentro para desarrollar las negociaciones fue llevado a cabo en Seúl (Corea del Sur), donde los jefes negociadores definieron la estructura y cobertura del acuerdo. Con la participación del entonces presidente de Colombia, Álvaro Uribe Vélez, hacia marzo de 2009 se concretó la negociación sobre la cooperación industrial, energética y de tecnologías de la información, firmado por el Ministro de Conocimiento y Economía de Corea y el de Comercio, Industria y Turismo de Colombia.

4.4 La Negociación

El Acuerdo de libre comercio se desarrolló en siete rondas de negociación:

- Rondas I y II – Realizadas en Seúl del 7 al 10 de diciembre de 2009 y Bogotá del 1 al 5 de marzo de 2010. Incluyeron principalmente aspectos referidos al marco general del acuerdo, al ámbito y a la estructura de las negociaciones.
- Ronda III – Nuevamente adelantada en Seúl del 14 al 18 de junio de 2010. En la misma se cerraron las negociaciones sobre obstáculos técnicos al comercio, telecomunicaciones y solución de controversias.
- Ronda IV y V – Realizadas en la ciudad de Cali del 4 al 8 de octubre de 2010 y de Seúl del 10 al 14 de octubre del 2011. En la cual se abordaron temas de acceso a mercados para productos agrícolas e industriales, defensa comercial, inversión, entrada temporal de personas, medidas sanitarias y fitosanitarias, propiedad intelectual, compras públicas, aduanas y reglas y procedimientos de origen.

En septiembre de 2011 el presidente de Colombia Juan Manuel Santos visitó Corea para tratar varios puntos del Tratado Comercial, teniendo como resultado la definición de relación bilateral entre ambos países como “asociación estratégica”. Se pactó que Colombia sería uno de los principales destinos de cooperación coreana y se presionó a los negociadores para que concluyeran la esta etapa durante el 2011.

- Rondas VI y VII – Realizadas en Cartagena (Colombia) del 23 al 27 de abril de 2012 y en Corea en junio de 2012. Buscaron la conclusión satisfactoria de los capítulos de Acceso a Mercados, Inversión, Reglas de Origen, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Cooperación, Comercio y Desarrollo Sostenible, Propiedad Intelectual y Compras Públicas.

De la misma manera, durante el periodo de negociación se realizaron cinco minirondas de negociación para tratar temas como inversión y servicios, entrada temporal de personas desde y hacia Colombia, reglas de origen de productos y para mejorar ofertas presentadas durante las rondas.

Ahora bien, sobre las rondas de negociación, cabe destacar varios aspectos de vital importancia, entre los que se encuentran el régimen de salvaguardias y las cláusulas de “trato nacional”, “trato de la nación más favorecida” y “nivel mínimo de trato”. Las salvaguardias son aquellas medidas dirigidas a la protección comercial de los países parte de un Acuerdo de Libre Comercio. Se consolidan como mecanismos de defensa por medio de los cuales es posible aminorar las diferencias entre los participantes de los tratados comerciales, en cuanto a competencia económica, capacidad de producción, protección del mercado interno, entre otros. Según el art. 2 del Acuerdo sobre Salvaguardia, éstas se hacen efectivas cuando en uno de los países contratantes:

...las importaciones de ese producto en su territorio han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional que produce productos similares o directamente competidores. (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2005).

De acuerdo con lo anterior, las medidas de salvaguardia estarían dirigidas a proteger la economía interna cuando se determine, previa la realización de los análisis y estudios pertinentes, que la importación de cierto producto afectaría de manera significativa el mercado interno de uno de los países contratantes, teniendo en cuenta la poca capacidad que éste tendría para contrarrestar el ingreso de un producto externo con su producción nacional, lo que en consecuencia acarrea el detrimento de ésta última.

En este sentido, según el artículo 3° del Acuerdo sobre Salvaguardias, para que se consoliden medidas de ésta índole a favor de uno de los países miembro de un Acuerdo de Libre Comercio, es necesario llevar a cabo un proceso investigativo dentro del cual se pronuncien los posibles exportadores, importadores y los interesados acerca de

la viabilidad de la importación de determinado producto, momento para el cual se deberá contar con el sustento probatorio pertinente.

Bajo este supuesto, el menoscabo de la producción nacional deberá ser “grave”, y para que ello se entienda como tal se deben cumplir las condiciones señaladas en el artículo 4 del acuerdo referido, que señala en el numeral 2° literal a) lo siguiente:

En la investigación para determinar si el aumento de las importaciones ha causado o amenaza causar un daño grave a una rama de producción nacional a tenor del presente. Las autoridades competentes evaluarán todos los factores pertinentes de carácter objetivo y cuantificable que tengan relación con la situación de esa rama de producción, en particular el ritmo y la cuantía del aumento de las importaciones del producto de que se trate en términos absolutos y relativos, la parte del mercado interno absorbida por las importaciones en aumento, los cambios en el nivel de ventas, la producción, la productividad, la utilización de la capacidad, las ganancias y pérdidas y el empleo (OMC, 2005).

Pese a lo anterior, en el literal b) del artículo en mención, se señala que cuando se determine, de acuerdo con pruebas objetivas, que las importaciones tienen una relación causal directa con el detrimento grave de la producción nacional, no será necesario llevar a cabo la investigación previamente señalada como requisito para aplicar una medida de salvaguardia.

Ahora bien, en la ronda III de negociaciones Colombia y Corea del Sur, se lograron la mayoría de los acuerdos respecto a las medidas de salvaguardia:

Salvaguardia bilateral: Asuntos acordados

- Condiciones de aplicación.
- Tipos de ajustes.
- Normas de procedimiento de investigación y aplicación de medida.
- Plazo Notificaciones y Consultas.

- Medidas provisionales.
- No Reaplicación.
- Liberalización Progresiva.
- Restablecimiento del derecho.
- Definiciones.

Salvaguardia general: Asuntos Acordados

- Mantener derechos y obligaciones del OMC (OMC, 2013).
- Establecer no simultaneidad en la aplicación
- Exclusión de solución de controversias bilateral (Mincomercio, 2012)

Por ello, las medidas de salvaguardia y los acuerdos que sobre las mismas se consoliden en la etapa de negociación cobran especial importancia, teniendo en cuenta que sobre la base de dichos acuerdos se establecerá el procedimiento y las condiciones, para imponer dichas medidas, las cuales resultan necesarias cuando se trata de proteger la producción nacional y, específicamente, para determinar si el sector automotriz colombiano puede ser considerado como un sector productivo sobre el cual deban recaer medidas de salvaguardia.

Explicado lo anterior, es momento de describir los aspectos más relevantes de las cláusulas denominadas “trato nacional”, “trato de la nación más favorecida” y “nivel mínimo de trato” incluidas en el Capítulo Octavo del texto del Acuerdo. El trato nacional hace referencia a que los países suscriptores de un Acuerdo de Libre Comercio deben ofrecerles a los inversionistas extranjeros (aquellos pertenecientes a los otros Estados que suscribieron el acuerdo) las mismas garantías que les otorgan a los inversionistas nacionales para iniciar y consolidar alguna actividad de orden económico. Así, se generan condiciones de equidad que permiten el desarrollo del Tratado en condiciones justas. El artículo 8.3 del Tratado de Libre Comercio que Colombia y Corea del Sur buscan llevar a cabo, se redactó en los siguientes términos:

Artículo 8.3: Trato Nacional

1. Cada Parte concederá a los inversionistas de la otra Parte un trato no menos favorable que el que conceda, en circunstancias similares, a sus propios inversionistas en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación y venta u otra forma de disposición de las inversiones en su territorio.

2. Cada Parte concederá a las inversiones cubiertas un trato no menos favorable que el que conceda, en circunstancias similares, a las inversiones en su territorio de sus propios inversionistas en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación y venta u otra forma de disposición de las inversiones en su territorio (Organización de Estados Americanos, 2014).

Ahora bien, sobre el tema del “trato de la nación más favorecida” es pertinente citar lo expuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-608 (2010)¹⁶:

La [...] regla, conocida bajo el nombre de “cláusula de la nación más favorecida”,... -dispone que - ... cada Estado se obliga a dar al otro un trato no menos favorable del que se concede a sus nacionales o a los nacionales de cualquier tercer Estado.

[...] Esta Corporación acoge la doctrina de la Corte Internacional de Justicia, en el Asunto relativo a los derechos de los nacionales de los Estados Unidos de América en Marruecos (1952), oportunidad en la que estableció: “Las cláusulas de la nación más favorecida tienen por objeto establecer y mantener en todo tiempo la igualdad fundamental, sin discriminación entre todos los países interesados”. La igualdad de tratamiento otorgada por una cláusula de la nación más favorecida hace desaparecer toda diferencia entre las inversiones extranjeras

¹⁶ A través de la cual se declaró la exequibilidad del Tratado de Libre Comercio suscrito entre Colombia y Canadá.

beneficiarias de este trato. Por regla general, a partir del momento en el cual el país receptor de la inversión concede una ventaja a un tercer Estado, el derecho de otros Estados a un tratamiento no menos favorable nace en forma inmediata y se extiende a los derechos y ventajas concedidos antes y después de la entrada en vigor del Tratado que consagra la aludida cláusula.

El principio¹⁷ previamente citado es de vital importancia, pues crea prerrogativas que le permiten a los Estados suscriptores del Acuerdo realizar cualquier tipo de actividad económica con sus contrapartes estatales en un escenario de igualdad. De este modo, se pretende impedir la ejecución de acciones desleales que generen perjuicios para alguna de las partes del Tratado de Libre Comercio, por lo tanto, comprobar que dicha cláusula ha sido incluida en el Acuerdo de Libre Comercio, asegura que se están tomando medidas tendientes a evitar situaciones irregulares que perjudiquen a Colombia o a Corea del Sur:

Artículo 8.4: Trato de Nación Más Favorecida

1. Cada Parte concederá a los inversionistas de la otra Parte un trato no menos favorable que el que conceda, en circunstancias similares, a los inversionistas de cualquier país que no sea Parte en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación y venta u otra forma de disposición de las inversiones en su territorio.

2. Cada Parte concederá a las inversiones cubiertas un trato no menos favorable que el que conceda, en circunstancias similares, a las inversiones en su territorio de inversionistas de cualquier país que no sea Parte en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación y venta u otra forma de disposición de las inversiones en su territorio.

Finalmente, la cláusula “nivel mínimo de trato” hace alusión a que deben respetarse ciertos principios del derecho consuetudinario referentes al trato justo y equitativo y a la protección y seguridad plenas. Sin embargo, para cumplir con este mandato, en cada Acuerdo de Libre Comercio particular se establecerán las medidas pertinentes de acuerdo a las características y circunstancias de los Estados suscriptores. Las disposiciones referidas fueron explicadas con mayor detalle en el artículo 8.5 del Tratado de Libre Comercio que Colombia y Corea del Sur pretenden celebrar:

Artículo 8.5: nivel mínimo de trato

(...) 2. Para mayor certeza, el párrafo 1 prescribe que el nivel mínimo de trato a los extranjeros según el derecho internacional consuetudinario es el nivel mínimo de trato que se proporcionará a las inversiones cubiertas. Los conceptos de “trato justo y equitativo” y “protección y seguridad plenas” no requieren un trato adicional o más allá del requerido por ese estándar y no crean derechos sustantivos adicionales. La obligación en el párrafo 1 de proveer:

(a) “trato justo y equitativo” incluye la obligación de no denegar justicia en procedimientos criminales, civiles o contencioso administrativos, de acuerdo con el principio del debido proceso incorporado en los principales sistemas legales del mundo; y

(b) “protección y seguridad plenas” exige a cada Parte proveer el nivel de protección policial que es exigido por el derecho internacional consuetudinario.

3. La determinación de que se ha violado otra disposición de este Acuerdo o de otro acuerdo internacional distinto, no establece que se haya violado este Artículo.

Sobre las relaciones comerciales Colombia-Corea del Sur, se analiza la siguiente tabla comparativa de exportaciones colombianas:

¹⁷ La Corte Constitucional también se refiere al “trato de la nación más favorecida” como “principio”.

Tabla 1. Muestra de Exportaciones hacia Asia para 3 países seleccionados en el año 2014.

| País | Porcentaje del total | Porcentaje hacia Corea |
|-------------------|----------------------|------------------------|
| Colombia | 21,13 ¹ | 0,0 ² |
| Chile | 49,67 ³ | 6,08 ⁴ |
| Perú ⁵ | 27,98 | 3,14 |

En tal sentido, se evidencia que Colombia no tiene un volumen siquiera considerable de exportación a Corea del Sur, con la firma del Acuerdo se esperaría que este número aumente. Dentro de los productos que Colombia exporta a Corea se encuentran el café, productos metalúrgicos, petróleo y química básica (Banco Interamericano de Desarrollo, 2011). Por otro lado, los productos que son importados por Colombia provenientes de Corea del Sur son vehículos, maquinarias y equipos industriales, así como productos químicos, metalurgia y textiles, como lo muestra esta siguiente tabla:

Tabla 2. Balance de exportaciones e importaciones desde Colombia a Corea del Sur.

| Principales Exportaciones a Corea 2014 |
|---|
| - Café: 32,68% |
| - Flores 1,58% |
| - Ferroníquel 27,55% |
| - Metalurgia 24,40% |
| - Química básica 4,68 % |
| - Productos de café 1,99%, productos de cuero 1,06%, demás industria liviana 2,01%, calzado 0,13% |
| Principales Importaciones desde Corea 2014 |
| - Vehículos y sus partes 32,6% |
| - Maquinaria 27,9% |
| - Químicos 23,7% |
| - Metalúrgica 9,0% (Laminados hierro- acero) |
| - Industria liviana 4,4% (textiles, jabones, cosméticos, otros, productos de plástico, calzado, manufacturas de cuero, Editoriales, confecciones) |

Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2014c).

4.6 La industria automotriz y el Tratado de Libre Comercio Colombia-Corea del Sur

Con la firma del Tratado de Libre Comercio Colombia-Corea del Sur, suscrito por estos países desde febrero del 2013, se cree que la industria automotriz es uno de los sectores que más puede sufrir impactos negativos, en la medida que dentro de la negociación comercial se pactó la reducción gradual de aranceles sobre la importación de ciertos productos, particularmente aquellos productos relacionados con la industria automotriz.

El desasosiego en la industria automotriz se presentó desde el año 2011. A modo de ilustración se señala la posición de una importante agremiación nacional durante las negociaciones del tratado:

Según la Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), este sector se vería seriamente afectado y, contrario al objetivo del Gobierno, se pondría en juego la oportunidad de que Colombia consolide una industria automotriz exportadora. Inicialmente eran sólo las ensambladoras las que se oponían, pero según la Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), 74 compañías de este sector se oponían a este acuerdo (Colprensa, 2011).

Las posibles implicaciones que traería este Acuerdo, según la Asociación Nacional de Empresarios (ANDI) y la Asociación de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA), están fundadas en la experiencia de Chile, país que firmó el Tratado con Corea desde el año 2004¹⁸.

¹⁸ El Tratado de Libre Comercio Chile-Corea del sur fue firmado en Seúl, Corea, el 15 de Febrero de 2003, fue promulgado en Chile mediante Decreto Supremo Número 48 del Ministerio de Relaciones Exteriores el 03 de Marzo de 2004, publicado en el Diario Oficial el 01 de Abril de 2004, comenzó a regir el 01 de Abril de 2004

Con el TLC Chile-Corea, uno de los propósitos que Chile tenía con la firma del Acuerdo de Libre Comercio, en lo que respecta al agro, era aumentar las exportaciones de carne y otros comestibles hacia Corea; sin embargo, a la fecha, no han podido enviar un solo kilo de carne vacuna o ciruelas a este país, según un informe del Ministerio de Comercio de Chile, esto se debe a la falta de admisibilidad sanitaria de las entidades encargadas del Gobierno¹⁹.

Además de los posibles antecedentes negativos de los TLC negociados entre países suramericanos y de Asia-Pacífico, persiste la duda razonable acerca de los beneficios que puede significar para la sociedad la implementación de los TLC, por ejemplo, Jung (2012) encontró una correlación estadística insignificante entre Tratados de Libre Comercio implementados y mayores exportaciones del sector de servicios. Por otra parte, Coughlin (2012) señala que, aunque en teoría los Acuerdos de Libre Comercio tienen la capacidad de aumentar la eficiencia de mercado, algunos sectores de la sociedad que pueden verse perjudicados frente a ellos se oponen y reconoce la controversia que esto acarrea, finalmente propone implementar políticas de fortalecimiento enfocadas en los actores vulnerables.

Baier y Bergstrand (2004) utilizan técnicas econométricas en sus modelos para finalmente hallar que el comercio luego de la implementación de un TLC puede llegar a ser hasta 5 veces mayor que en un escenario sin libre comercio, la controversia está servida y queda una pregunta rondando en el aire, ¿la eficiencia de mercado debe ser una de las principales prioridades de un gobierno?, ¿representa este verdadero bienestar?, y más allá de eso, ¿serán un instrumento eficaz para crear riqueza y distribuirla adecuadamente?

¹⁹ La admisibilidad sanitaria es la puerta que les permite a los países ingresar al mundo de las exportaciones de productos *lácteos y cárnicos*.

México y Brasil, las dos mayores economías de América latina no lo consideraron así, Valencia (2011) dice: “Brasil y México simplemente no quisieron firmar un TLC con Corea del Sur y Estados Unidos [...], debido a los impactos profundos que provocaría sobre la industria automotriz y los empleos de estas naciones”. Información que debió haber sido analizada por los negociadores en el caso colombiano.

Brasil, la economía más grande de América del Sur se ha caracterizado por sus medidas de protección a la industria nacional, las cuales en algunas ocasiones han sido blanco de críticas por parte de sectores que promueven políticas de apertura económica (Landim, 2013). El gigante Sudamericano y Corea del sur han realizado múltiples acercamientos en materia de cooperación económica, educativa y tecnológica (Ministerio de relaciones exteriores de Brasil, 2010; Matoso, 2015; Tokarnia, 2015) e incluso la creación de un Acuerdo de Libre Comercio se clasifica como “En consideración” por parte del gobierno oriental (República de Corea, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2015a), lo cual demuestra el interés coreano en la penetración de mercados en toda América.

La presencia del complejo industrial del Grupo Samsung en el área especial de exportaciones de Tijuana, México, es una evidencia indiscutible. Sus instalaciones en la Zona Franca de Manaus, Brasil (Masiero, 2000) también demuestran el interés coreano, presente desde hace varias décadas.

El presidente de la Confederación Nacional de la Industria de Brasil (CNI) también ha demostrado interés en la expansión de sus productos hacia el mercado coreano y manifestado que un Tratado de Libre Comercio sería, según él, el mejor camino para un estrechamiento de lazos comerciales (Agência CNI de Notícias, 2012). Sin embargo, el hecho de que el bloque económico del Mercosur impida las negociaciones en

solitario de uno de sus miembros con terceros ha sido un escollo para sus intenciones.

Tales opiniones no parecen haber sido prioridad para el PT (Partido de los trabajadores) de Dilma Rouseff y Luiz Inacio Da Silva “Lula” y la idea de un Acuerdo de Libre Comercio entre Corea y Brasil parece estar empantanada en un país cuya demanda final requirió de intercambios comerciales por casi 37.500 Millones de reales del año 2009 (Guilhoto, 2010) y considera al sector automotriz como una de las joyas de corona, un generador de empleos y bienestar que debe ser protegido.

En el caso mexicano se registran acercamientos por parte de los dos Gobiernos en aras de establecer un posible Tratado de Libre Comercio, los cuales no prosperaron, debido a la reticencia de los sectores acereros y de maquinaria (Patiño, 2014), pero existe interés por retomar esos acercamientos. Pese a que las negociaciones no progresaron y no existe un Tratado de Libre Comercio vigente entre las dos naciones (Secretaria de Economía de México, 2013) el gobierno surcoreano aún considera que un Acuerdo de Libre Comercio con México está “Bajo negociación” (República de Corea, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2015b). Adicionalmente, existe un precedente de Acuerdo de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Corea, el cual busca garantizar la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (Secretaria de Economía de México 2002), ese vínculo entró en vigor el 06 de julio de 2002 y tiene una vigencia de 10 años prorrogables por tiempo indefinido.

La incertidumbre en el empresariado colombiano se funda en que las relaciones comerciales entre estos países, generará una drástica reducción de ventas, consecuencia de la competitividad y los bajos costos de producción en el país asiático: “Hoy en día la República de Corea es uno de los países que ha evolucionado más

rápido tecnológicamente, haciendo posible que su industria automotriz se desarrolle de manera acelerada, generando nuevos vehículos con mayor frecuencia y mejor tecnología” (Guevara, Milla y Rubio, 2014).

En efecto, la industria automotriz colombiana, evidenciara posibles desastres económicos, pues actualmente esta industria representa el 5% de la industria nacional (Valencia, 2011), lo que significaría una baja en las ganancias para ambas partes Estado-empresarios. Si se hace un paralelo en términos de competencia, esta problemática se ve reflejada la Tabla 3.

Lo que se puede concluir de este paralelo es que la industria coreana produce más de catorce (14) veces la producción de Colombia, lo que evidencia que, por lo menos en cuanto a volumen se refiere, la industria automotriz colombiana no está en la capacidad de competir con el mercado de este país, lo que a su vez impide aumentar las exportaciones a este.

Ahora bien, en la medida que el sector automotriz estaría imposibilitado para competir con el coreano en igualdad de condiciones, se vería confinado a cerrar sus fábricas de ensamblaje en Colombia para convertirse netamente en importadores como ya sucedió en el caso de la Compañía Colombiana Automotriz o, en todo caso, a optar por medidas de contingencia para lograr rentabilidad y sostenerse. Lo anterior indefectiblemente genera impactos para el sector laboral, dadas las medidas que recaigan sobre el mismo.

En divergencia, la industria automotriz colombiana aunque cuenta con más de 50 años de experiencia y se caracteriza por ser el cuarto mayor ensamblador de vehículos en Latinoamérica, contando con aproximadamente 24.783 empleos directos para el año 2011 (Proexport Colombia, 2012), es una industria que se encuentra en desarrollo y no está en capacidad tecnológica para competir con los vehículos surcoreanos, situación que se agudiza

Tabla 3. Comparación Industrias automotrices Colombiana y coreana

| Industria automotriz colombiana | Industria automotriz coreana |
|---|---|
| <p>De acuerdo con la ANDI(2014), la industria automotriz Colombiana se caracteriza principalmente por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ensamble de vehículos: En Colombia operan las siguientes ensambladoras: General Motors, Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet), Sofasa (marca Renault), Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota), Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen), Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan), Navitrans (marca Agrale), Daimler y Fotón. El 96% de la producción se concentra en las cuatro primeras empresas señaladas. • Al año 2013 Colombia contaba con una capacidad instalada para ensamblar 320.000 vehículos al año en las 8 ensambladoras nombradas anteriormente. • El valor total de la producción del sector fue de 3272 Millones de Dólares y el empleo directo generado (en puestos de trabajo) en el año 2013 fue de 22239. • Autopartes: En Colombia se producen entre otras, las siguientes autopartes: sistemas de suspensión sistemas de dirección, sistemas de escape, sistemas de transmisión, sistemas de refrigeración, material de fricción, partes eléctricas, tapicerías, aires acondicionados, partes de caucho y metal y accesorios. • Sector de Motocicletas: Colombia se concentra en el ensamble de éstos vehículos y por ello se posiciona como el segundo mayor productor motocicletas después de Brasil. En el país se encuentran las siguientes empresas ensambladoras de motocicletas: Autotécnica Colombiana S.A. – AUTEKO (Kawasaki, Bajaj, Kymco y KTM), Honda – Fanalca S.A. (Honda), Incolmotos – Yamaha (Yamaha), Suzuki S.A. (Suzuki), AKT (AKT y TVS), UM (United Motors), AYCO (AYCO), Jialing (Jialing), Jincheng (Jincheng). | <p>Las principales características de la industria automotriz Coreana son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este sector está conformado por grandes multinacionales entre las que se encuentran: Asia Motors, Hyundai Motor Company, Kia Motor Company (33,8 % propiedad de Hyundai), Renault Samsung Motors, SsangYong, Tata Daewoo y Proto (Oullim) Motors. • Una sola planta de Hyundai, la más grande del mundo ubicada en Ulsan, emplea 34.000 de los 75.000 trabajadores de la empresa y tiene la capacidad de producir 1,6 Millones de unidades por año. • La industria automotriz conforma el 11.3% de las exportaciones de Corea. De acuerdo con Montero y Correa () <i>“los vehículos automóviles conforman el 7.4% y las partes de vehículos conforman el 3.9% del total de la oferta exportable”</i> • Corea del Sur concentra gran parte de sus inversiones y movimientos económicos en el sector automotriz. Por esa razón es: ... el quinto país con el volumen de producción de automóviles más grande del mundo y la sexta en términos de volumen de exportación. Corea del Sur produjo el 6% de los automóviles producidos en el mundo en el año 2009; al producir 3.5 millones de carros. (Montero y Correa: 2013, p. 7) • Para el año 2013 Corea del Sur produjo un gran total de 4’521.638 con un valor total de la producción de 48650 Millones de dólares (DGFEZ,2014) • En Corea del Sur, los empleos directos representaron 270.000 puestos de trabajo en 2011 y las industrias anexas (empleos indirectos) añadieran 1,4 millones de puestos de trabajo al total (más de cinco veces que los directos), 7% del empleo del país. |

al tocar temas de precio, cantidad y calidad, por lo que a raíz del TLC se podrían generar consecuencias negativas para los ensambladores colombianos desembocando en un aumento del desempleo nacional (Guevara et al., 2015).

En ese sentido, y para pasar al punto central de esta investigación, sobre las posibles conse-

cuencias que trae la ejecución del Acuerdo de Libre Comercio entre Colombia y Corea del sur en la generación de empleo, como lo expresa Valencia (2011):

“Del ensamble de vehículos en Colombia se generan 24.700 empleos, que representan 300.000 millones de pesos en salarios al año, o

sea en consumo interno que se acabará si entra en vigencia el TLC, pues la industria automotriz colombiana no tiene ninguna posibilidad de competir con la coreana.”

Sobre ello, el presidente de Asopartes Tulio Zuluaga (2012) manifestó:

“El gobierno nos ha dicho que no nos preocupemos que el desmonte promedio de aranceles en vehículos y autopartes es 10 años, pero esto no es ninguna tranquilidad para la industria automotriz colombiana. No vemos ventajas para la industria nacional ante una potencia mundial automotriz a la que el gobierno coreano subsidia cobrando solo la mitad de impuestos, servicios públicos y cero parafiscales. Eso no pasará nunca acá”.

Para tratar de tranquilizar al sector industrial automotriz colombiano, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2011), sobre este último particular afirmó:

“En el caso específico del sector automotor, Colombia tiene en vigor acuerdos de libre comercio y ha adelantado negociaciones que pronto entrarán en vigor con países que son importantes productores y que sumados representan más del 45% del total de la producción mundial de vehículos. Para ninguna de las negociaciones mencionadas el gobierno contempló la exclusión del sector, sino su inclusión en canastas que brindaran la temporalidad necesaria para que el sector se ajuste a las condiciones de mayor competencia.”

CONCLUSIONES

Las economías de Colombia y de Corea del sur son bastante diferentes con respecto al volumen de producción de cada sector, Colombia es un país productor y exportador de bienes básicos provenientes en su mayor parte de la agricultura o de actividades extractivas o minero-energéticas, mientras que el país asiático ha conseguido construir una industria eficiente y altamente competitiva basada en

avances técnicos, los cuales le permiten generar un valor agregado sobre sus manufacturas que es mucho más grande que aquel creado sobre bienes básicos.

La aplicación del Tratado de Libre Comercio entre los dos países va a fortalecer sin duda el intercambio económico, creando nuevos espacios y oportunidades para el empresariado de cada país, lo cual en teoría aumentará la cantidad de productos ofrecidos en muchos segmentos de mercado y, por lo tanto, la competencia en Colombia y en Corea.

No obstante, las diferencias en las características de la producción nacional de estos países harán que, en muchos casos, no exista una competencia directa entre productos colombianos y coreanos, sin embargo, en el sector automotriz colombiano se registra preocupación por cuenta de los efectos negativos que puede traer el hecho de competir con rivales que a todas luces son más fuertes en términos de competitividad.

La industria automotriz coreana, creada durante la década de los cincuenta del siglo pasado, que actualmente es la quinta productora mundial y que es internacionalmente reconocida por su competitividad y por ser uno de los pilares que ha permitido un alto desarrollo económico, tiene en su haber todas las condiciones para imponerse sobre la colombiana; volumen de inversión, desarrollo tecnológico, mano de obra altamente capacitada y medios de producción eficientes y ya maduros.

Aunque el acuerdo contempla medidas de protección y de asimetría arancelaria durante diez años, los fabricantes colombianos han demostrado incertidumbre y argumentan que el plazo no brinda ningún tipo de tranquilidad. La preocupación por el probable cierre de plantas de ensamblaje y la subsecuente pérdida de empleos se ve apoyada en el reciente cierre (abril de 2014) de la planta de la Compañía Colombiana Automotriz, ensambladora de Mazda en Colombia, con la cual se perdieron

alrededor de 500 empleos directos. Lograr conducir la industria automotriz colombiana al nivel de competitividad de la coreana podría requerir de periodos mayores a aquellos propuestos por el Acuerdo.

REFERENCIAS

- A.T. Kearney Inc. (2013). The Contribution of the Automobile Industry to Technology and Value Creation. Recuperado de <https://www.atkearney.com/documents/10192/2426917/The+Contribution+of+the+Automobile+Industry+to+Technology+and+Value+Creation.pdf/8a5f53b4-4bd2-42cc-8e2e-82a0872aa429>
- Agência CNI de Notícias. (2012). CNI defende acordo de livre comércio entre Brasil e Coreia do Sul. Recuperado de <http://www.portaldaindustria.com.br/cni/imprensa/2012/06/1,3912/cni-defende-acordo-de-livre-comercio-entre-brasil-e-coreia-do-sul.html> [septiembre 9, 2015]
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia [ANDI]. (2014). Cámara de la Industria Automotriz. Información general. Recuperado de <http://www.andi.com.co/cinau> [julio 13, 2015]
- Baier, S. L., Bergstrand, J. H. (2007). Do Free Trade Agreements Actually Increase Members' International Trade? *Journal of International Economics*, 71(1), pp. 72–95
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2011). Carta Mensual. Se firma el TLC entre Colombia y Corea del Sur. Recuperado de <http://www10.iadb.org/intal/cartamensual/cartas/Articulo.aspx?Id=c6227987-5fb4-4150-b477-3c95cc-dac67f> [noviembre 11, 2014]
- Bermúdez Quintero, M. A. (2010). *Corea del Sur: Dinámica comercial y relaciones bilaterales con Colombia*. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Bogotá: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Brasil. Ministerio de Relaciones exteriores de Brasil. Acuerdos Bilaterales Brasileños (2010). Recuperado de http://seul.itamaraty.gov.br/pt-br/acordos_bilaterais.xml [julio 9, 2015].
- Chile. Servicio Nacional de Aduanas de Chile (2015). Exportaciones Noviembre 2015. Recuperado de <https://www.aduana.cl/exportaciones/aduana/2007-04-16/165951.html> [julio 9, 2015]
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2011) ABC DEL ACUERDO COMERCIAL CON COREA DEL SUR. Recuperado de www.tlc.gov.co/descargar.php?id=59217 [Octubre 12, 2015]
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación (2013). Bases del Plan Nacional de Desarrollo. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf> [julio 6, 2015]
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2012) Ronda III de Negociación, acuerdo de libre comercio Colombia- Corea del sur. Recuperado de <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=738>
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio]. (2013). Disposiciones finales Tratado de libre comercio Colombia-Corea del Sur. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/tlc/descargar.php?id=65341> [noviembre 6, 2014].
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio]. (2014a). Acuerdos Vigentes. Corea del Sur. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones.php?id=5398> [octubre 7, 2014]
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio]. (2014b). Acuerdo de Asociación Económica entre Colombia y Japón. Recuperado de <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=3965&dPrint=1> [julio 6, 2015].
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio]. (2014c). Resultados

- estadísticos de las importaciones colombianas valor FOB. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=17416> [julio 9, 2015].
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio]. (2015a). Resultados estadísticos de las Exportaciones Colombianas (Enero - Noviembre de 2012 - 2013 - 2014). Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=10425> [julio 9, 2015]
- Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [Mincomercio]. (2015b). Informe de Exportaciones. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=15815> [julio 9, 2015]
- Colombia. Rama Judicial del Poder Público, Corte Constitucional. Sentencia C-608 de 2010. Recuperado de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/c-608-10.htm> [mayo 25, 2015]
- COLPRENSA (2011). Pro y contra del TLC de Colombia con Corea del Sur. <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/pro-y-contra-del-tlc-colombia-con-corea-del-sur>
- Coughlin, C. (2002). The Controversy Over Free Trade: The Gap Between Economists and the General Public. *Federal Reserve Bank of St Louis Review*, 84(1), pp. 1-22
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (2013b) Requisitos para aumentar exportaciones según las Bases del Plan Nacional de Desarrollo. DNP. [Consulta en línea 06.07.2015]. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>. Página 68, párrafo 3
- DGFEZ. (2014). Korea Automotive Industry Trends. Recuperado de <http://dgfez.com/2014/01/16/2013-korea-automotive-industry-trends/> [julio 13, 2015]
- Fedesarrollo. (2009). *Análisis de factibilidad de un Tratado de Libre Comercio entre Colombia y la República de Corea*. Bogotá.
- Eichengreen, B., Perkins, D., Kwanho, S. (2012) *From Miracle to Maturity: The Growth of the Korean Economy*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Garay, L. J. (2004). *Borrador de avance sobre los estudios preparatorios para la negociación del TLC*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.
- Guevara, D. S., Milla, J. S., Rubio, A. M. (2014). *Análisis de la industria automotriz colombiana frente al Tratado de Libre Comercio con la República de Corea*. Trabajo de grado. Universidad del Rosario. Programa de Administración de Negocios Internacionales. Bogotá.
- Guilhoto, J. J. M., Sesso Filho, A. (2010). Estimación da Matriz Insumo-Produto Utilizando Dados Preliminares das Contas Nacionais: Aplicação e Análise de Indicadores Econômicos para o Brasil em 2005. *Economia & Tecnologia. UFPR/TECPAR*, 23, Recuperado de <http://www.usp.br/nereus/?dados=matriz-inter-regional-de-insumo-produto-sao-paulo-1996> [Consulta en línea 09.07.2015]
- Jung, S. E. (2012). *Does bilateral free trade agreement actually increase trade in services?*. Tesis de grado. Georgetown University Washington, DC.
- Landim, R. (2013). Brasil fecha só 3 acordos de comércio em 20 anos. *Economia & Negócios*. Recuperado de <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-fecha-so-3-acordos-de-comercio-em-20-anos,144084e> [septiembre 9, 2015]
- Masiero, G. (2000). Relações Políticas e Econômicas entre o Brasil e a Coréia do Sul. Núcleo de Pesquisa em Relações Internacionais (NUPRI) da Universidade de São Paulo. Recuperado de <http://www.asiayargentina.com/usp-04.htm> [9, 2015]
- Matoso, F. (2015). Brasil e Coreia do Sul assinam acordos bilaterais em cinco áreas. *Globo.com*. Recuperado de <http://g1.globo.com/politica/noticia/2015/04/brasil-e-coreia-do-sul-assinam-acordos-bilaterais-em-cinco-areas.html> [julio 9, 2015]

- Mattews, D. (2008). La industria Caribeña de la aguja y la competencia de China. *Revista OIKOS*, 26, pp. 9-23.
- México. Secretaría de Economía de México (2002). Decreto Promulgatorio del Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Corea para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones. Noviembre 14 de 2000. Diario Oficial. Recuperado de http://www.economia.gob.mx/files/Corea_esp-firma.pdf [julio 9, 2015]
- México. Secretaría de Economía de México (2013). Acuerdos y tratados comerciales suscritos por México. Recuperado de http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/comercio_exterior/acuerdos_y_tratados_comerciales_de_MExico.pdf [julio 9, 2015]
- Montero, S., Correa, A. (2013). *Tratado de libre comercio Colombia-Corea del Sur: Impacto en el Sector automotriz colombiano*. Trabajo de grado para optar al título de Administrador de Negocios Internacionales. Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín. [Noviembre 12, 2014]
- Organización de Estados Americanos. Sistema de Información sobre el Comercio Exterior [SICE]. Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y la República de Corea. Febrero 21 de 2013. Recuperado de http://www.sice.oas.org/Trade/COL_KOR_FTA_s/Text19.11.2013_s.asp#a83 [mayo 26, 2015]
- Organización Mundial del Comercio [OMC]. (2005). Textos jurídicos: Los Acuerdos de la OMC. Acuerdo sobre Salvaguardias. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/25-safeg_s.htm [julio 9, 2015]
- Organización Mundial del Comercio (2013). Understanding the wto: basics principles of the trading system. Recuperado de https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm [julio 6, 2015]
- Patiño, D. (2014). México y Corea del Sur, seis años de un TLC fallido. *El financiero.com*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/mexico-y-corea-del-sur-seis-anos-de-un-tlc-fallido.html> [julio 9, 2015]
- Quiroga Porras, J. P. (2012). *Análisis estratégico del sector automotriz en Colombia*. Bogotá, Colombia: Universidad del Rosario.
- República de Corea. Ministerio de Asuntos Exteriores. (2015a). Estado de los Tratados de Libre Comercio Coreanos Korea-Mercosur. Recuperado de http://www.mofat.go.kr/ENG/policy/fta/status/consideration/mercosur/index.jsp?menu=m_20_80_10&tabmenu=t_5 [septiembre 9, 2015]
- República de Corea. Ministerio de Asuntos Exteriores. (2015b). Estado de los Tratados de Libre Comercio Coreanos Korea-México. Recuperado de http://www.mofat.go.kr/ENG/policy/fta/status/negotiation/mexico/index.jsp?menu=m_20_80_10&tabmenu=t_4&sub-menu=s_2 [septiembre 9, 2015]
- Servicio Integral de Información Comercio Exterior. (2015). Estadísticas de exportaciones peruanas. Exportaciones 2014. Recuperado de http://www.siicex.gob.pe/promperustat/frmRanking_x_Pais.aspx [julio 9, 2015]
- Stout, L. (s.f.). Modelo económico de Insumo-Producto de Wassily Leontief. Recuperado de <http://sun.iwu.edu/~lstout/Finite/Leontief/img0.htm> [julio 6, 2015]
- Taylor III, A. (2010). Hyundai smokes the competition. Recuperado de http://archive.fortune.com/2010/01/04/autos/hyundai_competition.fortune/index.htm [julio 13, 2015]
- Talwar, S., Gupta-Bhattacharya, N. (2015). Tiger Economies: Asian Scene. *SCMS Journal of Indian Management*, 12(2), pp. 54-63. 10p.
- Tokarnia, M. (2015). Brasil e Coreia do Sul firmam acordos na área de tecnologia. *Empresa Brasil de Comunicação*. Recuperado de <http://www.ebc.com.br/noticias/internacional/2015/04/brasil-e-coreia-do-sul-firmam-acordos-na-area-de-tecnologia> [julio 9, 2015]

Unión Europea. (2014). *The European Union explained: Trade Free trade is a source of economic growth*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Recuperado de http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/en/trade_en.pdf [julio 6, 2015]

Valencia, M. A. (2011). TLC con Corea del Sur: Mucho que aprender pero poco que vender. *Diario Razón Pública*. Recuperado de <http://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/2433-tlc-con-corea-del-sur-mucho-que-aprender-pero-poco-que-vender.html> [noviembre 13, 2014]

Zuluaga, Tulio. (2012). TLC con Corea: industria automotriz preocupada, gobierno no. *En: Diario Vanguardia Liberal*. Recuperado de <http://www.vanguardia.com/economia/nacional/163448-tlc-con-corea-industria-automotriz-preocupada-gobierno-no>

Walton, M. (2004) Neoliberalism in Latin America: Good, Bad, or Incomplete?. *Latin American Research Review*, 39(3), pp. 165-183

Waner, S. (2006). Modelo económico de Insumo-Producto de Wassily Leontief. Recuperado de http://www.zweigmedia.com/RealWorld/tutorialsf1/frames3_4.html [julio 6, 2015]