

BENEFICIOS TLC ENTRE COLOMBIA Y COREA DEL SUR PARA LA EMPRESA COTECMAR

**MARIA CLAUDIA SALAS MORALES
SURELY PATRICIA CORDERO PEÑA**

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de
Especialista en Gestión de Negocios Internacionales**

**JUAN CARLOS ROBLEDO FERNANDEZ
DIRECTOR**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA DE INDIAS D.T.**

2012

RESUMEN

Cotecmar, es una empresa promotora del desarrollo naval, marítimo y fluvial del País y tiene el compromiso de impulsar la actividad marítima, por tanto ha declarado en su visión corporativa emprender proyectos que le permitan responder a las necesidades del sector y de sus clientes.

Cotecmar ha emprendido negociaciones con varias Empresas Coreanas para suplir una necesidad tecnológica y el TLC que se está negociando con Corea del Sur, afianzará las relaciones con dichas empresas y permitirá crear alianzas a largo plazo que beneficien a la Corporación.

ABSTRACT

Cotecmar, is a promoter of naval development, maritime and river in the country and is committed to promoting maritime activity therefore has stated in its corporate vision to undertake projects that will allow to respond to the needs of industry and its customers.

Cotecmar has entered into negotiations with a Korean company to supply a technological need and the FTA being negotiated with South Korea, will strengthen the relationship with this company and will create long-term partnerships that benefit the Corporation.

PALABRAS CLAVES: TLC, Integración económica, COTECMAR, Tecnología, Cliente.

INTRODUCCIÓN

Dado, que la Armada Nacional de Colombia es el principal cliente de Cotecmar, la Corporación propende por brindarle un servicio integral que permita mantener operativas las unidades a flote de la ARC.

La Armada Nacional cuenta en la actualidad con 4 Fragatas tipo “Almirante Padilla”, las cuales fueron construidas en el astillero HDW de Alemania entre los años 1980 a 1984, con un costo de US\$ 525.7 millones. Estas unidades navales fueron diseñadas y construidas para cumplir misiones de patrullaje, soberanía, inteligencia, e interdicción, con una vida útil de 20 años. De acuerdo con lo indicado por el astillero constructor, las Fragatas Misileras, requieren de mantenimientos mayores en sus sistemas y equipos cada 5 años a fin de mantener sus capacidades. Sin embargo, la asignación de recursos no ha sido suficiente para costear este tipo de reparaciones en un intervalo de tiempo tan corto, por lo cual se ha optado por programar reparaciones mayores cada 10 años, contando con que la tripulación de las unidades se encarga del mantenimiento preventivo de los equipos y de la operatividad de los mismos, para que estas unidades navales no estén fuera de servicio por largos periodos de tiempo.

Las Fragatas Misileras fueron sometidas a un proceso de mantenimiento decenal en los años 1993 a 2000, con una inversión de US\$143.5 millones. Estos trabajos buscaron la recuperación de sus capacidades operativas en un 60%, proceso que se llevó a cabo en dos periodos: el primero, entre los años 1993 y 1995, el cual se concentró en la adquisición de repuestos; y el segundo, entre los años 1997 y 2000, reemplazando equipos vitales como: el radar de navegación, la corredera, equipos de comunicaciones y la plataforma inercial. Igualmente se adquirió una capacidad limitada de defensa y se efectuó un mantenimiento a los sistemas de propulsión, de generación y auxiliares, así como un mantenimiento limitado a los sistemas de control de armas, de control de tiro y al armamento principal.

Aunque las características de diseño de las fragatas son excelentes, después de más de veinte años de operación y con un bajo desarrollo de programas de modernización durante los últimos 11 años, la mayoría de sus sistemas y equipos han quedado obsoletos. El desarrollo insuficiente de los programas de mantenimiento está reflejando unos altos costos de operación, que se asocian adicionalmente, con la antigüedad de los materiales y de la tecnología de los equipos y sistemas con que cuentan las unidades. Si bien, el tiempo de vida útil de las Fragatas Misileras ya fue superado, los análisis y estudios técnicos realizados por la Armada Nacional, reflejaron la viabilidad de practicarles un proceso de modernización y mantenimiento, el cual, comparado con la alternativa de adquirir nuevas unidades, presenta una relación coste/beneficio muy positiva para la Marina.

Las fragatas Misileras, son consideradas como unidades representativas del componente naval y armas estratégicas de disuasión con las que cuenta el país. Sin embargo, se encontraban con restricciones para enfrentar las amenazas corrientes y eventuales, requiriéndose con prioridad un proceso de extensión de su vida útil, a través de la repotenciación y modernización de los sistemas y equipos, que permitan contar con unidades operativas por los siguientes 20 años.

El desarrollo del proyecto Orión Fragatas, desde el punto de vista técnico, busca el mantenimiento y modernización de los sistemas y equipos de las Fragatas Misileras a fin de extender su ciclo de vida útil por 20 años, estos trabajos han sido ejecutados por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial, COTECMAR.

Los trabajos de mantenimiento y modernización, desarrollados son:

- Casco y estructura
- Planta propulsión
- Planta eléctrica
- Sistemas de comando, control y vigilancia
- Habitabilidad y equipamiento

- Sistemas de armamento

Con la ejecución de estos trabajos, se contara con la recuperación de la autonomía y velocidad, la recuperación y aumento de las capacidades de comando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I), la recuperación de los sistemas de armamento, la actualización de la capacidad apoyo aeronaval (NVG), y la posibilidad de aumentar la capacidad de despliegue de interceptoras rápidas, entre otras condiciones.

Para nuestro caso resaltamos los trabajos a los “Sistemas de Comando, Control y Vigilancia” ya que en ellos se centra la consolidación de las relaciones entre empresas Colombianas como COTECMAR y empresas Surcoreanas.

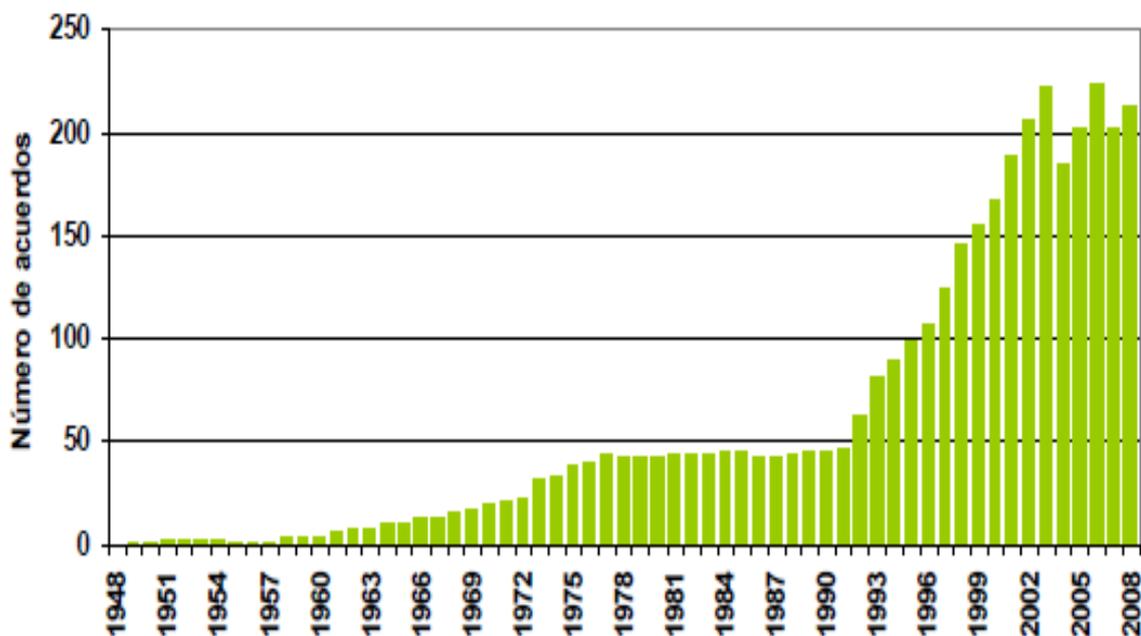
Este artículo, busca resaltar los beneficios que puede tener la Empresa COTECMAR, del TLC entre Colombia y Corea del Sur para la relación con los proveedores de ese país que hacen parte de los posibles oferentes de los sistemas de comando, control y vigilancia para las unidades tipo Fragatas “Almirante Padilla”, así como también sus astilleros aprovechando la amplia experiencia y reconocimiento a nivel mundial en la construcción de buques y artefactos navales que permitan desarrollar un intercambio tecnológico a fin de incrementar las capacidades de la corporación, y apoyado en esa relación beneficiar a nuestros clientes con productos más versátiles, innovadores y con menos tiempo de fabricación, beneficios, no solo en términos técnicos, sino también en términos de las relaciones que se pudiesen establecer a largo plazo con el objetivo de firmar un convenio de Cooperación interinstitucional con diferentes industrias de ese país para el desarrollo de futuros proyectos para la Marina Colombiana y otros proyectos de construcción emprendidos por COTECMAR en el marco de la expansión de negocios declarada en la Visión de la Corporación a 2020.

MARCO TEÓRICO

La proliferación de los procesos de integración económica, una de las caras de la globalización económica, se ha reflejado en la mayor cobertura y alcance de los acuerdos comerciales¹.

Así lo demuestran los datos analizados por la OMC.

Grafico N° 1 Acuerdos de integración regional notificados a la OMC y vigentes



Fuente OMC

Un Tratado de Libre Comercio (TLC) consiste en un acuerdo comercial regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes. Básicamente, consiste en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes, y acuerdos en materia de servicios. Lo que busca es:

Eliminar barreras que afecten o mermen el comercio.

¹ ARGÜELLO C., R. "Liberalización comercial, armonización de estándares y la "carrera hacia el fondo". *Economía Colombiana*, Revista de la Contraloría General de la República, Edición 300, Bogotá Febrero de 2004 pp. 57-67.

Promover las condiciones para una competencia justa.
Incrementar las oportunidades de inversión.
Proporcionar una protección adecuada a los derechos de propiedad intelectual.
Establecer procesos efectivos para la estimulación de la producción nacional.
Fomentar la cooperación entre países amigos.
Ofrecer una solución a controversias.

Los tratados de libre comercio son necesarios porque pueden constituirse en un medio eficaz para garantizar el acceso de productos a los mercados externos, de una forma más fácil y sin barreras. Además, se pueden convertir en un medio para la comercialización de productos nacionales, generación de empleo, modernización del aparato productivo que mejore el bienestar de la población y promueva la creación de nuevas empresas por parte de inversionistas nacionales y extranjeros.

En noviembre de 2009, Colombia y Corea acordaron iniciar negociaciones para un tratado de libre comercio (TLC). La primera ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea, incluyendo principalmente aspectos referidos al marco general del acuerdo, al ámbito y a la estructura de las negociaciones. Del 01 al 06 de marzo de 2010, se realizó la segunda ronda de negociaciones. En la misma, se lograron cerrar los temas de competencia, comercio electrónico, transparencia y servicios transfronterizos.

El 7 de mayo de 2010, en Los Ángeles, Estados Unidos, se realizó una mini ronda de negociaciones entre ambos países. La tercera ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea, 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.

Entre el 06 y 10 de septiembre de 2010 se realizó la segunda mini ronda de negociaciones en Washington DC, Estados Unidos. La cuarta reunión de negociaciones de libre comercio se realizó en Cali, Colombia entre el 04 y 08 de octubre de 2010. Entre el 07 y 09 de febrero de 2011, se realizó en Los Ángeles, Estados Unidos, la tercera mini ronda de negociaciones. La quinta ronda de negociaciones se realizó en Seúl, Corea entre el 10 y 14 de octubre de 2011.

Colombia y Corea continuaron sus negociaciones en el primero de febrero del presente año, acordando realizar nuevas rondas para finalizar las condiciones del tratado.

El Acuerdo comercial con Corea del Sur obedece a un esfuerzo que de tiempo atrás adelanta el país para lograr acceso preferencial en diferentes mercados para los productos y servicios colombianos, así como al objetivo de estrechar lazos comerciales con los países asiáticos y atraer inversión productiva de los mismos.

Colombia podrá aprovechar las ventajas que puede representar el estrechar relaciones económicas con Corea, y en general con los países asiáticos que para el año 2040 representarán el 66% del PIB mundial.²

Por otra parte *según estudio realizado por fedesarrollo*, entre los sectores con posibilidades de profundizar los lazos comerciales está el de construcción y reparación de buques y otras embarcaciones. Este estudio se analizó a través de dos indicadores: Por medio del *Índice de Ventaja Comparativa Revelada (IVCR)*³ se identificaron los sectores en los que Corea es competitivo en el comercio exterior, y posteriormente se calculó para Colombia el *Índice de Intensidad Importadora (III)*⁴.

El *Índice de Ventaja Comparativa Revelada (IVCR)* muestra que Corea del Sur tiene 23 sectores competitivos ($IVCR > 1$) entre los que se destaca el sector de *construcción y reparación de buques y otras embarcaciones* ($IVCR: 11,64$). Le sigue el sector de *instrumentos ópticos y equipo fotográfico* ($IVCR: 4,52$), el de los *aparatos de transmisión de radio y televisión y los aparatos de telefonía y telegrafía* ($3,38$), el de *fibras sintéticas y artificiales* ($3,23$), el de *tubos y válvulas electrónicas y*

² Documento del Ministerio de Industria y Turismo República de Colombia. ABC del acuerdo comercial con Corea Del Sur.

³ Fedesarrollo: El índice siempre tiene un valor mayor a cero. Si el valor del índice es superior a uno ($IVCR > 1$), la región tiene una ventaja comparativa en el producto analizado, y si es menor a uno ($IVCR < 1$), la región tiene una desventaja comparativa en la provisión del producto.

⁴ Fedesarrollo: El III permite identificar los países que se especializan en la importación de determinado bien (esto sucede cuando en términos relativos el país analizado importa más de lo que se comercia mundialmente). El índice siempre tiene un valor mayor a cero. Cuando el III es superior a la unidad, puede decirse que el mercado analizado es un importador significativo del bien en cuestión, puesto que en términos relativos importa una proporción de él mayor que la que se intercambia mundialmente del mismo.

otros componentes electrónicos (2,44), el de las actividades empresariales (2,43) y el de los receptores de radio y televisión y los aparatos para grabar y reproducir sonido (2,14), entre otros.

Por su parte, al estimar el indicador referente a la demanda de Colombia, el *Índice de Intensidad Importadora (III)* muestra que el país es comprador intensivo de 28 sectores, entre los cuales están el de *fibras sintéticas y artificiales (III: 3,3)*, el de *producción agrícola (2,77)*, el de *aparatos de transmisión de radio y televisión y los aparatos de telefonía y telegrafía (2,53)*, el de *sustancias químicas básicas (2,42)*, el de *preparación e hilatura de fibras textiles (2,31)*, el de *tejedur de productos textiles (2,25)*, el referente a la *aeronaves y naves espaciales (2,14)* y el sector de *extracción de otros minerales no metálicos (2,07)*, entre otros.

COTECMAR ya ha hecho algunos acercamientos con empresas Coreanas conocidas a través de la participación en la feria Kormarine en la ciudad de Seúl en el 2010, Corea del Sur, adicionalmente se consideraron referencias de trabajos desarrollados por estas empresas con las marinas de Chile y Perú. Sin embargo no podemos dejar de lado los acercamientos entre la Armada de Colombia y la Armada de Corea, demostrada en el acompañamiento del Almirante Comandante de la Marina de Guerra de Corea Sung-Chan Kim durante la celebración de los 188 años de la Armada Nacional en el mes de Julio de 2011, durante esta visita el Almirante Sung-Chan Kim visito las instalaciones de COTECMAR con el objetivo de conocer las capacidades del Astillero de la Marina Colombiana y los trabajos desarrollados en el Marco del Proyecto Orión en las Fragatas, Submarinos Oceánicos y OPV (Offshore Patrol Vessel), demostrándose con esta visita al astillero el interés en estrechar los lazos entre los países para contribuir al Desarrollo del Poder Marítimo Nacional a través de la transferencia tecnológica de esta importante nación que lidera la industria astillera mundial.

Con los antecedentes definidos en el párrafo anterior se realizaron los contactos a través de los representantes en Colombia de estas empresas, lo que facilito el inicio de las relaciones comerciales ya que el hecho de tener oficinas en nuestro país,

dinamiza y agiliza las comunicaciones, ellos fueron los encargados inicialmente de abrirnos la puerta con la casa matriz en Corea del Sur, una vez el proceso fue avanzando se realizó la visita oficial del Almirante Presidente de la Corporación y el Director Comercial a Corea, invitados por diferentes empresas Coreanas, donde cumplieron una apretada agenda visitando las distintas instalaciones de las empresas y los astilleros más importantes de este país, como resultado de esta visita se definieron los antecedentes para establecer un convenio de cooperación entre las compañías.

Aproximadamente dos meses después de la visita a Corea y después de cursar todos los trámites administrativos y legales se realizó una invitación formal al presidente de una de las compañías Coreanas visitadas junto con su equipo administrativo y técnico, conformando por una comitiva de 12 personas que durante una semana en nuestro país conocieron nuestras instalaciones y este propicio escenario se mostraron los proyectos actuales y los proyectos a futuro donde esperamos poder trabajar en conjunto con ellos aprovechando su experiencia y su conocimiento en el área específica de las comunicaciones y el control electrónico naval entre otros.

Como resultado de estos acercamientos se logró firmar un memorando de entendimiento entre las dos empresas donde básicamente se establecen las directrices de la relación comercial de las compañías y las acciones a seguir en el corto plazo, así como se logro este primer acuerdo, al interior de la Corporación se continúan los esfuerzos por materializar acuerdos con otras empresas Sur coreanas con amplia experiencia y reconocimiento en el sector astillero que permita fortalecer las capacidades de la Corporación en aspectos como la construcción de buques. Y es precisamente en este momento cuando cobra mayor fuerza los beneficios dentro del marco de las relaciones comerciales que se podrían obtener a partir de de la firma de un tratado de libre comercio entre los dos países, beneficios no solo para empresas del sector astillero, las cuales tendrán acceso a intercambios tecnológicos que permitirán ampliar sus capacidades y aprender de estos "gurús" del sector, sino también beneficios al País, donde podremos seguramente incluir al sector astillero

como uno de los sectores “jalonadores” del crecimiento económico, apuntando a convertirnos en pioneros en la construcción de buques navales y comerciales a través de los cuales se puede impulsar el desarrollo del comercio interno a través de nuestros ríos (rio magdalena y rio meta), y del comercio exterior, aprovechando la ventaja comparativa de Colombia al tener salida al pacifico y al Caribe.

Con este primer acuerdo firmado entre dos empresas se materializa el inicio de las relaciones entre Cotecmar y Corea del sur, relaciones que pueden culminar en un contrato para suministro de elementos, ingeniera y servicio técnico para cualquiera de los proyectos que se emprendan en la Corporación y que seguramente será un factor diferenciador en el mercado.

DESARROLLO DEL TEMA

Dado que, COTECMAR, es una corporación que promueve el desarrollo naval, marítimo y fluvial del País, tiene el compromiso institucional de impulsar la actividad marítima en el país. En Colombia, actualmente no hay empresas diferentes a Cotecmar, con la capacidad tecnológica para desarrollar la construcción de buques militares y reparación de unidades de guerra, lo que en el pasado obligaba al traslado de las unidades a astilleros de otros Países, lo cual se constituye en una vulnerabilidad estratégica, generando sobrecostos y menor disponibilidad operacional.

Con el fin de prestarle un Servicio Integral al Cliente Armada, COTECMAR identificó a Proveedores en Corea del Sur a través de los cuales suplirá las necesidades técnicas que existen, para mantener operativas la Unidades Navales de la Armada Nacional.

El TLC entre Colombia y Corea del Sur, permitirá aún más afianzar las relaciones comerciales estos proveedores y en su defecto estas relaciones permitirán suplir las necesidades de un cliente tan importante como lo es la Armada Nacional.

Corea del Sur es potencia en construcción y reparación de buques y otras embarcaciones como lo muestra la grafica a continuación:

Grafico N°2 Sectores competitivos de Corea del Sur

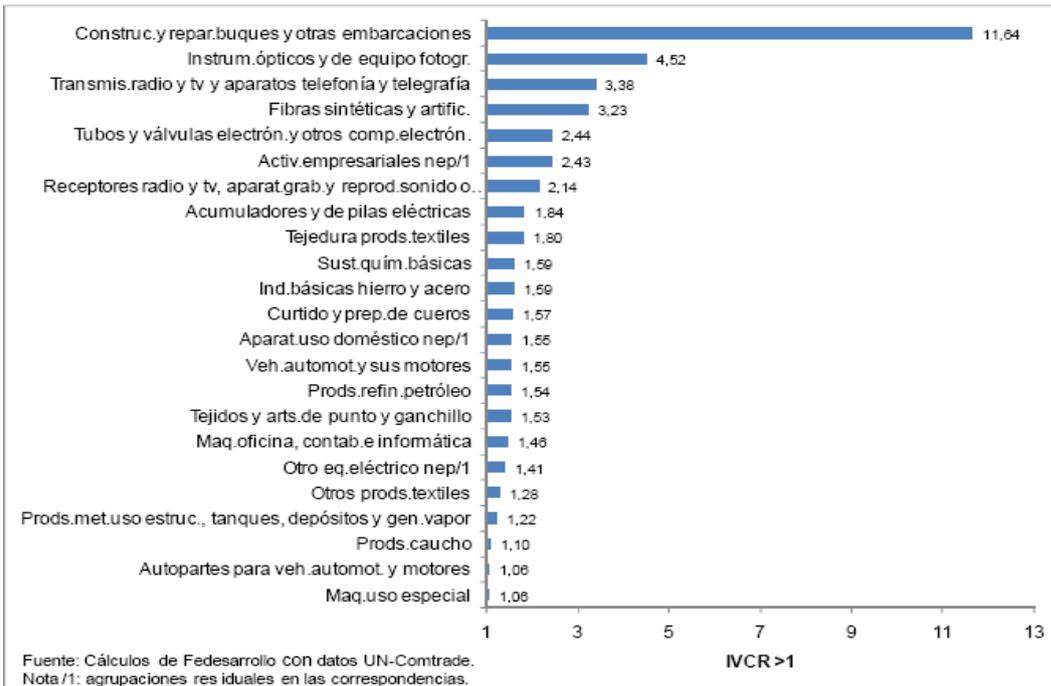
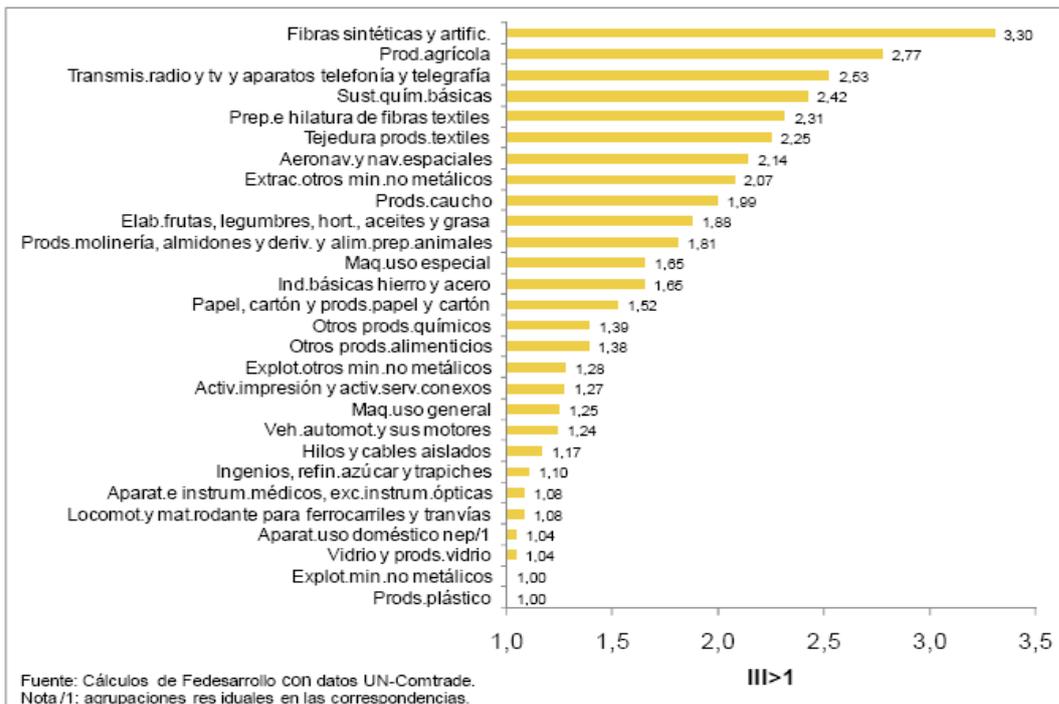


Grafico N°3 Sectores competitivos de Colombia



Corea del Sur fue por primera vez en 2008 el país que construyó más de la mitad de todos los barcos. No fue precisamente por mano de obra barata si no por el uso de alta tecnología, como la de Hyundai Heavy Industries. Luego estaba China, y finalmente Japón, y muy alejados, los países de la Unión Europea. Los países europeos producen actualmente alrededor del 5% de la producción mundial, hay que destacar a Inglaterra, España, Italia y Polonia.⁵

Hyundai Heavy Industries: El astillero de Ulsan, en Corea del sur, es actualmente el más grande del mundo, lidera la construcción naval con una cuota anual del 15% del mercado, este astillero se extiende a lo largo de cuatro (4) kilómetros de la costa de la bahía de Mipo, posee nueve diques secos de gran escala, siendo el más grande de 460 metros de largo con un ancho de 135 metros, además posee siete (07) grandes grúas “Goliat” con una capacidad de carga de 3.150 toneladas y cien (100) metros de altura para construir una gran variedad de buques y con una producción efectiva de una (01) semana de entrega. A finales de junio de 2010, Hyundai Heavy Industries había entregado más de 1,562 buques a 253 armadores diferentes en 47 países.

Luego de firmado el TLC con Corea, Cotecmar podrá proceder a realizar convenios de cooperación, con el fin de transmitir conocimientos y tecnología para los procesos propios del Astillero.

Además podrá realizar alianzas estratégicas para aprovechar el Astillero que se tiene en el Pacífico en la Base Naval de Bahía Málaga, donde actualmente solo se reparan unidades de la Armada Nacional y siendo el único astillero del país en el pacifico colombiano, representa una oportunidad importante para atender unidades particulares que transiten por la zona, eso sí una vez actualizadas y modernizadas sus capacidades, pudiéndose convertir en uno de los astilleros más importantes del pacífico, y una ruta mucho más corta para atender buques de líneas navieras asiáticas que tengan transito por esa zona, ya que según estudios de mercado

⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/Astillero_navai

realizados por la corporación no existen en el pacífico Sudamericano Astilleros con gran tecnología que puedan suplir la demanda de los buques que transitan por esta área.

Las importaciones de Corea del Sur, sumaron en 2009 US\$ 313,000 millones.

Grafico N°4 Importaciones y Exportaciones de Corea del Sur.

Principales Destinos Exportaciones Corea			Principales Origenes Importaciones Corea		
País	2009	Part	País	2009	Part
China	75.991,4	21,4	China	55.471,8	17,7
Estados Unidos	38.705,9	10,9	Japón	43.876,0	14,0
Japón	23.436,6	6,6	Estados Unidos	28.206,0	9,0
Hong Kong	16.334,6	4,6	Arabia Saudita	25.072,0	8,0
Colombia	797,0	0,2	Colombia	124,9	0,0
Demás	199.834,5	56,3	Demás	160.649,3	51,3
Total Expo Corea	355.100,0	100,0	Total Expo Corea	313.400,0	100,0

Fuente: Korea International Trade Association - Millones FOB.

La balanza comercial entre Colombia y Corea del Sur fue deficitaria en 2006 por US\$ 504 millones, en 2007 por US\$ 723 millones, en 2008 por US\$ 740 y 2009 fue de US\$ 514 millones.

Las importaciones colombianas desde Corea del Sur en 2009 alcanzaron US\$620,8 millones FOB (US\$ 666,2 millones CIF), 27,3% menos que el valor registrado en 2008 cuando alcanzaron un total de US\$853,6 millones FOB (US\$919,8 millones CIF).

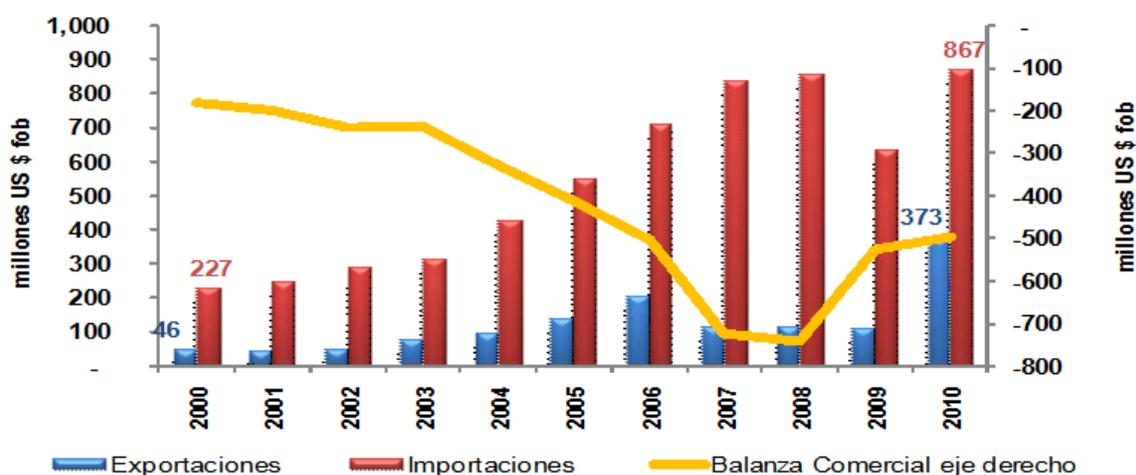
Los principales subsectores no tradicionales importados por Colombia desde Corea del Sur en el año **2009** fueron:

Vehículos por US\$237,8 millones FOB (US\$257,3 millones CIF). Este subsector participó con 38,3% en el total no tradicional importado desde Corea del Sur.

Plásticos en formas primarias por US\$ 53,4 millones FOB (US\$57,8 millones CIF).
Participación 8,6%.

Maquinaria industrial por US\$49,9 millones FOB (US\$53,4 millones CIF).
Participación 8,0%.

Grafico N°5 Comercio Bilateral de Colombia y Corea del Sur



Fuente: Dane-Dian Elaborado por la oficina de estudios económicos Mincomercio.

La partida Arancelaría en la que se ubica la Empresa Cotecmar es:

Capítulo 89, Barcos y demás artefactos Navales.

Partidas de construcción de buques:

8904009000 para Remolcadores

8906100000 para Buques de Guerra

8906909000 para los demás Buques

Históricamente, no hay exportaciones de Colombia con estas partidas hacia Corea del Sur.

El TLC será de beneficio para nuestro País y en especial para la Empresa Cotecmar, en los siguientes aspectos⁶:

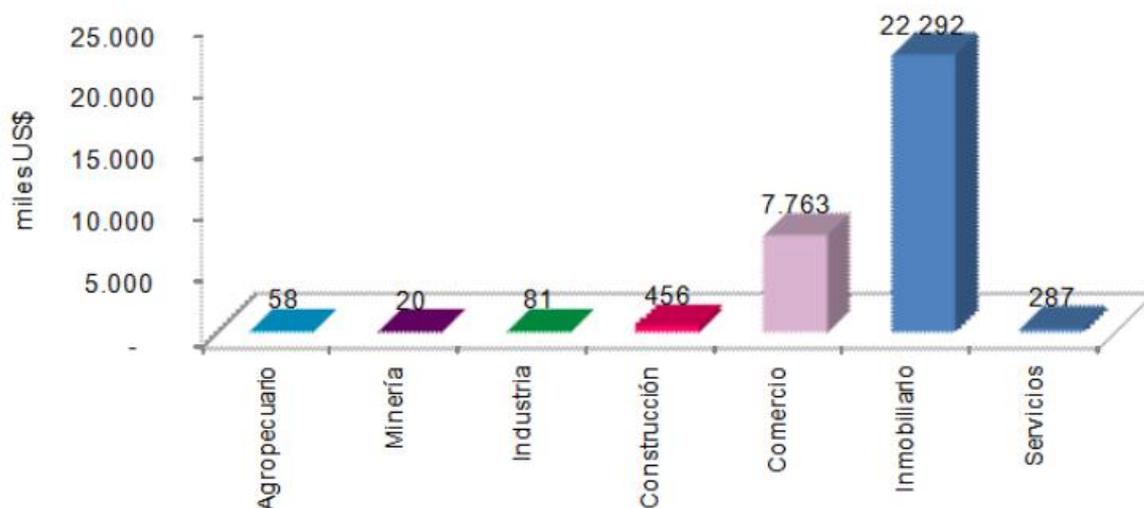
- Mejor acceso para la industria colombiana de insumos y materias primas de un proveedor de talla mundial.
- Menores precios y mejores opciones en bienes y servicios para los consumidores colombianos.
- Desarrollo de condiciones productivas y fomento de alianzas productivas en Colombia mediante el mayor acceso a materias primas, tecnologías y bienes de capital.
- Significa el fortalecimiento de los vínculos de cooperación para transferencia tecnológica y de conocimiento. Hoy en día contamos con un Memorando de entendimiento para la Cooperación en áreas industriales, y el TLC cuenta con un capítulo de Cooperación.

La importancia de este Acuerdo para Colombia radica en lograr una relación preferencial y permanente con Corea del Sur actor clave en la economía mundial:

- 48 millones habitantes y un PIB per cápita de US\$27,700.
- Séptimo y quinto exportador e importador mundial de bienes respectivamente, y noveno y quinto exportador e importador de servicios respectivamente.
- Sus importaciones de bienes sumaron en 2009 US\$ 323,000 millones.
- Inversionista clave en el mundo (USD 170.000 millones stock 2003 -2009) y en Latinoamérica (USD 10.000 millones stock 2003 -2009).

⁶ Documento del Ministerio de Industria y Turismo República de Colombia. ABC del acuerdo comercial con Corea Del Sur.

**Grafico N°6 Registros de la Inversión Extranjera de Corea del Sur en Colombia
Acumulado 2000-2010, miles de US\$**



Fuente: Banco de la República. Elaborado por la OEE-Mincomercio.

La IED de Corea del Sur en Colombia asciende a US\$66,1 millones entre 1994 y el tercer trimestre de 2009 según registros de la Balanza de Pagos. En 2007 se presentó una inversión de US\$36,3 millones y durante los primeros tres trimestres de 2009, Corea del Sur ha invertido en Colombia US\$260.543.

Según los Registros de Inversión⁷ del Banco de la República, los sectores donde inversionistas coreanos han realizado IED en Colombia es comercio con una participación 97,4% (US\$30,1 millones) del total invertido durante 2000 al tercer trimestre de 2009. Le siguen construcción con una participación del 1,3% (US\$0,4 millones) y comunicaciones con un 0,6% (US\$0,1 millones).

Finalmente, podemos concluir que Corea del Sur es un País con un potencial de crecimiento, con una industria fuerte en el sector astillero, del cual la Empresa Cotecmar se puede beneficiar en el ámbito tecnológico, lo que la hará mucho más

⁷ Las Cifras provenientes de los Registros del Banco de la República contabilizan la IED en sociedades más no la IED suplementaria, pueden variar por correcciones estadísticas y registros tardíos de las empresas.

competitiva para atender la demanda creciente de construcción, reparación y mantenimiento de barcos.

Las tendencias del sector astillero muestran una perspectiva muy interesante, partiendo del hecho de que la globalización y la economías de mercado cada día que pasa van adoptándose en la mayoría de los países del mundo, esta situación indudablemente abre las puertas a un incremento en el comercio internacional, y de ese comercio internacional el 95%⁸ se mueve a través del transporte marítimo, eso está obligando a los países a invertir en su infraestructura portuaria para permitirle el acceso a buques de mayor capacidad, invertirle a sus canales de acceso para permitir buques de mayor calado y por supuesto invertirle a la infraestructura astillera adquiriendo las capacidades para atender a esta nueva línea de post – panamax que circulan en los mares y océanos del mundo.

Con todo ese escenario el sector del transporte marítimo y el sector astillero mundial muestran una tendencia potencialmente positiva y Cotecmar busca fortalecerse a través de alianzas estratégicas con Empresas de Corea del Sur que son líderes a nivel mundial en reparación, mantenimiento y construcción de barcos para ir a la vanguardia del panorama del sector.

Sin embargo y a pesar de destacar los aspectos positivos que desde nuestra óptica analizamos de la consolidación de un TLC entre Colombia y Corea del Sur para el Sector Astillero en el País, no podemos desconocer que existe la posibilidad de que inversionistas Coreanos intenten establecerse en el País para desarrollar astilleros aprovechando su amplia experiencia y las ventajas comparativas que describimos en el artículo anteriormente, por esta razón se hace imperante que nuestra industria astillera se anticipe a los retos que el mercado del transporte mundial impone, actualizando sus capacidades tecnológicas y fortaleciendo su infraestructura y por supuesto se anticipe así como lo está haciendo COTECMAR a establecer alianzas con empresas del sector astillero de Corea del Sur, acción que indudablemente lograra establecer barreras de entrada a nuestro país, lo anterior sin dejar de lado

⁸ National Intelligence Council

los esfuerzos del Gobierno para proteger la industria nacional, especialmente la industria astillera que se actualmente se encuentra en constante crecimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Organización Mundial del Comercio
2. Banco de la República: www.banrep.gov.co
3. http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/E/empujan_tlc_con_corea_con_visitas_de_alto_nivel/empujan_tlc_con_corea_con_visitas_de_alto_nivel.asp
4. Korea National Statistical Office: www.nso.go.kr
5. ARGÜELLO C., R. “Liberalización comercial, armonización de estándares y la “carrera hacia el fondo”. *Economía Colombiana*, Revista de la Contraloría General de la República, Edición 300, Bogotá Febrero de 2004 pp. 57-67.
6. MURILLO O., Jorge A. Exportar e Internacionalizarse.
7. KRUGMAN, Paul y MAURICE Obstfeld (2008) *Economía Internacional: Teoría Política*, octava edición, pearson Education/Addison-Wesley.
8. Plan Estratégico de Mercadeo COTECMAR 2010-2011
9. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, República de Colombia Proexport Colombia.