

1-1-2006

Análisis del ingreso de autopartes Chinas al mercado Colombiano y su incidencia en el empleo de este sector en la década 1995-2004

Diana Moreno García

Zulma Buitrago García

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia>

Citación recomendada

Moreno García, D., & Buitrago García, Z. (2006). Análisis del ingreso de autopartes Chinas al mercado Colombiano y su incidencia en el empleo de este sector en la década 1995-2004. Retrieved from <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia/426>

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Ciencias Económicas y Sociales at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Economía by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

**“ANALISIS DEL INGRESO DE AUTOPARTES CHINAS
AL MERCADO COLOMBIANO Y SU INCIDENCIA EN EL
EMPLEO DE ESTE SECTOR EN LA DECADA 1995-2004”**

**DIANA MORENO GARCIA
ZULMA BUITRAGO GARZON**

**UNIVERSIDAD DE LA SALLE
FACULTAD DE ECONOMÍA
BOGOTÁ, FEBRERO 2007**

**“ANALISIS DEL INGRESO DE AUTOPARTES CHINAS AL
MERCADO COLOMBIANO Y SU INCIDENCIA EN EL EMPLEO DE
ESTE SECTOR EN LA DECADA 1995-2004”**

DIANA MORENO GARCIA

Código: 10001216

ZULMA BUITRAGO GARZON

Código: 10001248

Director:

JOSE DOMINGO VICENTES
Docente Universidad de la Salle

**Trabajo de grado presentado
Como requisito para optar al título de
Economista**

**UNIVERSIDAD DE LA SALLE
FACULTAD DE ECONOMÍA
BOGOTÁ, OCTUBRE DE 2006**

NOTA DE ACEPTACIÓN:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....

**DRA. LUZ MARINA PINZON
JURADO**

NOTA DE ACEPTACIÓN:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....

**DR. LUIS NELSON BELTRAN
JURADO**

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por darnos la oportunidad de culminar la Carrera Universitaria.

A Isabel y Carmenza, quienes nos han brindado siempre su apoyo incondicional y amor de madres.

A nuestro Director Domingo Vicentes, por su asesoría.

A la empresa Manufacturas Victor Gaskets de Colombia S.A., y en especial al ingeniero Luis Alonso Sánchez por toda la colaboración prestada para la realización de éste trabajo de Grado.

RESÚMEN

La economía Colombiana y China presentan grandes asimetrías en sus niveles de crecimiento y desarrollo económico, estas diferencias han permitido que China ingrese al mercado Colombiano con grandes ventajas, no solo en el mercado automotriz y de autopartes sino en el mercado en general. Las ventajas competitivas y comparativas de China y que se enmarcan bajo el Diamante de Competitividad de Michael Porter, dentro de las que se encuentran no solo su bajo costo en su mano de obra, sino su desarrollo e innovación tecnológica, su división y especialización del trabajo, los ha llevado a inundar los mercados del mundo con productos a bajo costo, permitiendo que China ocupe el 4 lugar en el comercio internacional.

En el caso específico del Comercio Internacional entre Colombia y China, la balanza comercial entre estos dos países ha sido deficitaria en la última década, por cuanto las exportaciones de Colombia hacia China se concentran en materias primas básicas, y por el contrario los bienes que se importan de China contienen un alto valor agregado nacional y productos con un mayor grado de tecnología. Para el sector automotriz y de autopartes se hace mas evidente esta situación, en Colombia este sector esta compuesto por el ensamble de vehículos (compuesto por 4 ensambladoras) y la fabricación de autopartes (compuesta por cerca de 177 empresas aproximadamente), en China la industria automotriz y de autopartes cuenta con mas de 45 planta productoras de vehículos (a diferencia de Colombia que no produce vehículos solo los ensambla), y mas de 6.000 empresas fabricantes de autopartes.

Las grandes diferencias que presenta el sector de autopartes en China frente al sector en Colombia es una razón para explicar los bajos precios de las autopartes Chinas que ingresan al mercado colombiano y que afectan los productos locales y

el empleo, situación que ha llevado a la desaparición de muchas empresas en Colombia ocasionado una pérdida importante de empleos en este sector.

ABSTRACT

The Colombian economy and China presents a big asymmetries in their levels of growth and economic development, these differences have allowed that China enters to the Colombian Market with big advantages, not alone in automotive market and autoparts buy in general market. The competitive and comparative advantages and China framed under the diamond of competitiveness of Michael Porter, inside those that are not alone their low cost in their labor cost but their development and technological innovation, their division and specialization of work it has taken them to flood the markets of the world with products at low cost, allowing that China occupies the 4th place in the international trade.

In the specific case of the international trade between Colombia and China the commercial balance among these countries has been in deficit the last decade due the Colombian exports are focused in basic raw materials, meanwhile the goods imported from China contain a high national added value and products with a bigger technology grade for automotive sector is evident this situation, Colombia has 3 assembled plants and approximately 177 companies that produce autoparts in China the automotive industry count with 45 manufacturing plants of vehicles and 6.000 companies that supplies components.

The big difference that presents the autoparts sector in China in front of the sector in Colombia are a reason to explain the low prices of the Chinese autoparts that enter to the Colombian market affecting the local producers.

Situation that has taken the disappearances of the many companies in Colombia and caused the loss of employments in this sector.

TABLA DE CONTENIDO

	PAG
INTRODUCCION	9
CAPITULO 1	
CARACTERISTICAS Y ASIMETRIAS ENTRE LA ECONOMIA COLOMBIANA Y LA CHINA.....	11
CAPITULO 2	
COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA Y CHINA	14
2.1 Relación Bilateral	
2.2 Ventajas competitivas y Comparativas del Comercio Exterior Chino Vs. Colombia	
CAPITULO 3	
SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES COLOMBIANO.....	19
3.1 Generalidades del Sector Automotriz y de Autopartes en Colombia.	
3.2 Producción del Sector Automotriz y de Autopartes en Colombia.	
3.3 Comercio Exterior del Sector Automotriz y de Autopartes en Colombia.	
CAPITULO 4	
SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES CHINO.....	33

4.1 Generalidades del Sector Automotriz y de Autopartes en China.

4.2 Producción del Sector Automotriz y de Autopartes en China.

CAPITULO 5

COMPORTAMIENTO DEL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE
AUTOPARTES EN COLOMBIA 37

**MATRIZ DOFA DEL SECTOR DE AUTOPARTES EN COLOMBIA Y
CHINA 42**

CONCLUSIONES..... 54

RECOMENDACIONES 56

ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICOS Y FIGURAS

- Gráfico 2.1** Balanza comercial Colombo-China
- Gráfico 3.1** Productos de la cadena productiva de autopartes
- Gráfico 3.2** Producción del sector automotriz y de autopartes colombiano
- Gráfico 3.2** Producción de vehículos en Colombia
- Gráfico 3.2** Participación del sector automotriz y de autopartes dentro del total de la Industria Manufacturera
- Gráfico 3.3** Exportaciones sector automotriz y autopartes colombianas
- Gráfico 3.3** Destino exportaciones autopartes y vehículos última década
- Gráfico 3.3** Importación del sector automotriz y autopartes colombiano
- Gráfico 3.3** Importación autopartes por país de origen última década
- Gráfico 3.3** Importación de autopartes provenientes de China
- Cuadro 3.3** Partidas arancelarias de autopartes
- Gráfico 3.3** Balanza comercial del sector automotriz y autopartes colombiana
- Cuadro 3.3** Precios productos chinos vs. colombianos
- Gráfico 5.0** Empleo del sector automotriz y autopartes colombiano
- Cuadro 5.0** Empresas y personal ocupado del sector automotriz y autopartes en Colombia
- Gráfico 5.0** Participación del empleo del sector automotriz y autopartes en el total de la industria manufacturera
- Cuadro 5.0** Empleo sector autopartes vs. importación autopartes
- Gráfico 5.0** Salario per cápita del sector automotriz y de autopartes en Colombia vs. salario mínimo
- Cuadro 5.0** Matriz DOFA

INTRODUCCION

El objetivo de este trabajo es dar una visión de lo que es la industria automotriz y de autopartes tanto en Colombia como en China, y analizar el impacto que ha tenido sobre el empleo del sector de autopartes en Colombia, el ingreso de autopartes chinas. De igual forma este trabajo pretende identificar la matriz DOFA del sector de autopartes en cada uno de los dos países, Colombia y China.

Para el desarrollo de este trabajo se analizaron variables en cada uno de los dos países, tales como importaciones, exportaciones, producción del sector, crecimiento del sector y empleo específicamente en el sector de autopartes en Colombia.

La información se obtuvo de estudios previos realizados por instituciones especializadas en el sector, como son ACOLFA, y ASOPARTES, así mismos los datos estadísticos fueron tomados de fuentes como el DANE, el Departamento Nacional de Planeación DNP, El Ministerio de Comercio Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte, Proexport Colombia y el Banco de la República entre otros. De igual forma se consultaron revistas especializadas de la industria automotriz, revistas de economía y páginas Web de compañías automotrices líderes a nivel mundial.

El trabajo se divide en cinco capítulos, donde el primero presenta las asimetrías entre estas dos economías, el segundo explica en que consiste el comercio exterior de cada uno de los países e ilustra las ventajas competitivas y comparativas de cada, uno enfocado en el modelo del Diamante de la Competitividad de Michael Porter, el tercero y cuarto hacen referencia al mercado

específico automotriz y de autopartes de cada país, el quinto capítulo ilustra el comportamiento del empleo del sector en Colombia, y por último se presenta una matriz DOFA del sector de cada uno de los países, y se plantean conclusiones y recomendaciones como resultado de este trabajo de investigación.

CAPITULO 1

CARACTERISITICAS Y ASIMETRIAS ENTRE LA ECONOMIA CHINA Y COLOMBIANA

Las asimetrías entre éstas dos economías son tanto estructurales como políticas, entendiéndose que las asimetrías estructurales están determinadas por factores que definen la capacidad de las economías para beneficiarse de un mayor grado de integración, dentro de éstas se hallan aspectos tales como: el tamaño económico, la dotación de los factores(tierra, mano de obra y capital), niveles de ingreso per cápita, el grado de flexibilidad del mercado de bienes y servicios, niveles de desarrollo económico y la composición sectorial de la producción¹. En cuanto a las asimetrías que existe en el tamaño económico entre Colombia y China, se puede mencionar la gran diferencia que existe entre la población de cada uno de éstos dos países, China es el país con la mayor población del mundo, actualmente tiene algo más de 1.300 millones de habitantes (1/4 de la pob. mundial ó 30 veces la población de Colombia) y una extensión de 9.5 millones de km² frente a Colombia que tiene un poco mas de 1.1 millones Km².

Con relación a las diferencias en el nivel de desarrollo económico, y según datos del ICSEAD (The Internacional Centre for the Study Of East Asian Development), el Producto Interno Bruto de China ha crecido en promedio en la última década cerca del 10%, impulsado principalmente por los sectores de: Industria que aporta más del 50%, Servicios con 32% y Agricultura con 15%.En el caso de Colombia el PIB

¹ Banco Interamericano de Desarrollo BID, El tratamiento de las asimetrías en los acuerdos de integración regional.

ha crecido en promedio en la última década un 2.60%², no obstante que en los últimos cinco años la economía ha mejorado su comportamiento creciendo a tasas del 3.86% en el 2003 y 4.78% en el 2004, Contrario a China, la composición sectorial de la producción en Colombia esta concentrada en un 48% en servicios, seguido de la industria con 15% y agricultura con 14%.

En cuanto a las asimetrías políticas entre estos dos países, se puede mencionar que el acelerado desarrollo económico del país asiático se debe en gran medida a las acertadas medidas económicas del gobierno de China (comunista) en cuanto a políticas fiscales y monetarias, que le han permitido ser el caso más exitoso de reducción de pobreza en el siglo XX, al pasar de tener en el año 1980 cerca de 490 millones de habitantes pobres a 88 millones en el 2004. No obstante que algunas de las políticas del gobierno colombiano han sido acertadas, no han permitido obtener el crecimiento económico necesario para beneficiar al total de la población y reducir los índices de pobreza, como en el caso de China.

Otra de las asimetrías que presentan estas economías esta basada en la inversión extranjera, de acuerdo con datos de Bancomex , en el 2005 el país en desarrollo que mayor flujo de inversión ha recibido en la última década (1995 - 2004) ha sido China con 433 mil millones de dólares, seguido de Hong Kong con 184 mil millones de dólares y Brasil con 175 mil millones de dólares, Colombia recibe un flujo de inversión muy inferior a la de estos países con 21 mil millones dólares, inversión superada por países como Argentina y Chile.

Las asimetrías que presentan estos dos países tanto estructurales como políticas señalan que Colombia no tendría un mayor beneficio en un acuerdo de integración regional con China, por cuanto el grado de flexibilidad del mercado de bienes y servicios de China le permite ingresar con mayor facilidad a otros países,

² Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) - División de Síntesis y Cuentas Nacionales.

demostrándolo en el hecho de que China hace 25 años era un país cerrado y hoy es la sexta economía en el mundo y la cuarta en el Comercio Internacional³ ., actualmente China es el fabricante más grande del mundo de electrónica de consumo y produce más televisores, reproductores de DVD y teléfonos móviles que cualquier otro país.

No obstante lo anterior y si bien Colombia actualmente no posee acuerdos comerciales con China⁴ , el gobierno nacional realizó una visita a China conjuntamente con empresarios colombianos representantes de gremios y universidades que buscan obtener un mayor acercamiento comercial con empresarios chinos, en el año 2004 los Presidentes de China Hu Jintao, y de Corea del Sur Roh Moo-Huyn, participaron en la cumbre del Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico APEC, en el cual se plantearon temas de complementariedad de la economía China con las economías de América Latina, así mismo se planteó la posibilidad de que China se vincule al Banco Interamericano de Desarrollo “BID” y con ello se canalicen fondos para invertir en América Latina⁵, lo cual sería benéfico para nuestro país.

³ Fondo Monetario Internacional 2004

⁴ Sistema de Información sobre Comercio Exterior “SICE”

⁵ BBC Mundo, Noviembre de 2004.

CAPITULO 2

COMERCIO EXTERIOR DE CHINA Y COLOMBIA

2.1 Relación Bilateral

Como se mencionó en el capítulo anterior, China ocupa el cuarto lugar en el Comercio Internacional del mundo, según un informe elaborado por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo y Proexport, las exportaciones de China superan los 561 mil millones de dólares en el año 2004 (35 veces las exportaciones de Colombia), con incrementos anuales hasta del 35% (2003 vs. 2002) y superávit del 6%, los principales productos exportados por China son: partes y accesorios para máquinas de escribir y computadores, máquinas para procesamiento de datos como son portátiles, radio teléfonos, microteléfonos, reproductores de video digital, entre otros. Los principales países de destino de las exportaciones de China son: Estados Unidos con el primer lugar 21.1% de participación, seguido de Honk Kong 17,41%, Japón con el 13,56%. Corea del Sur con un 4,59% y Alemania con un 3,98%.

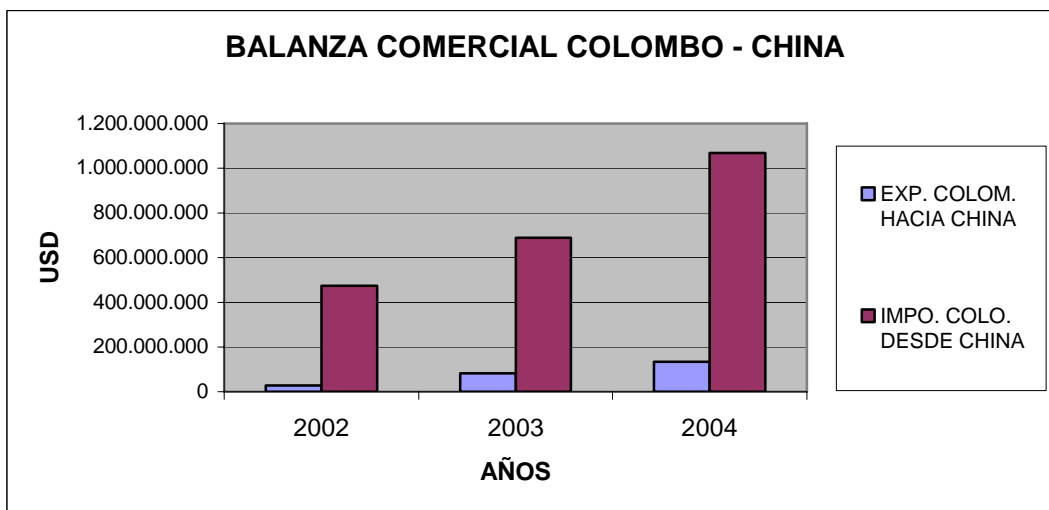
Las exportaciones de Colombia superan los 16.700 millones de dólares en el año 2004 y sus principales destinos son Estados Unidos 40%, Venezuela 10% y Ecuador 6%.

La tendencia creciente del comercio exterior de China de igual forma se ha visto reflejado en Colombia, las exportaciones de China hacia Colombia han tenido un vertiginoso crecimiento en la última década, al pasar de 91 millones de dólares en el año 1994 a 1.068 millones de dólares en el año 2004 lo que significa un aumento

del 1.073%⁶. De otro lado China en tan solo diez años pasó de ser el noveno país de origen de las importaciones colombianas, al tercero más importante en el 2004 (USA y Venezuela ocupan primero y segundo lugar respectivamente) y de acuerdo con datos recientes del DANE en el año 2005 China desplazó a Venezuela y se posicionó en el segundo país de origen de las importaciones colombianas, vendiéndonos desde productos cárnicos, hasta maquinaria para la industria en general.

En cuanto a las exportaciones de Colombia hacia China, éstas son muy reducidas, China importa de Colombia tan solo el 0,01%, ocupando el puesto número 93 por debajo de países como Perú, Costa Rica, Chile y Brasil entre otros. Entre los principales productos exportados por Colombia hacia China se encuentran: desperdicios y desechos de cobre 38,99%, desperdicios y desechos de aluminio 16,87%, cueros y pieles curtidos de bovino o de equino 8,79% y polipropileno 4,44%, entre otros. No obstante que la tendencia de las exportaciones de Colombia hacia China ha sido favorable en los últimos tres años (crecimiento de 371% entre el 2002 y 2004), el déficit comercial ha sido aun más acelerado como se puede observar en el cuadro Balanza Comercial China Vs. Colombia, según datos de Proexport Colombia en el año 2002 el déficit fue de 446 millones de dólares, para el año 2003 había aumentado a 606 millones de dólares y para el año 2004 había pasado a 934 millones de dólares, duplicando así el déficit en tan solo 2 años.

⁶ Dane información estadística, Colombia origen de las importaciones 1994-2006.



Fuente: Calculo de los autores con base a: datos de inteligencia de mercados Proexport Colombia

Analizando el comportamiento comercial de estas economías y los productos que la componen, se podría concluir que actualmente es difícil hablar de complementariedad entre la economía colombiana y la China, por cuanto estos mercados presentan grandes asimetrías en sus niveles y estructuras de desarrollo como se mencionó en el capítulo 1, las cuales se ven reflejas en su relación bilateral originando que las exportaciones colombianas a China sean materias primas básicas y por el contrario los bienes que se importan de China contienen un alto valor agregado nacional y productos con un mayor grado de tecnología. En el caso específico del sector automotriz y de autopartes la complementariedad entre estas dos economías es aun menor, actualmente Colombia importa de China un universo de más de 380 partidas arancelarias de autopartes de las cuales cerca del 80% corresponden a productos terminados que ingresan al país para ser comercializados directamente, y el restante 20% corresponde a material CKD, (autopartes que son insumos utilizados por las ensambladoras), para su uso en algunos vehículos. Tan solo en el último año se ha logrado algún nivel de complementariedad en el ensamble de motocicletas.

2.2 Ventajas Competitivas y Comparativas del Comercio Exterior Chino Vs. Colombia

Para hacer mención a las ventajas competitivas y comparativas de la economía colombiana y china, se enmarcaron dentro del modelo económico del diamante de la competitividad planteado por Michael Porter en el que se identifican 4 factores que al interrelacionarse permiten que una nación, región o área local alcance la competitividad. El primer factor toma en cuenta los elementos básicos como son tierra, mano de obra y capital, este primer factor es completamente aplicable al entorno de China, su abundante población con mas 1.300 millones de habitantes, con una extensión de tierra muy amplia y el capital suficiente para invertir en la misma, permiten que China inunde los mercados internacionales con productos de calidad a muy bajo costo. En el caso de Colombia aun cuando posee abundantes tierras fértiles, este factor es subutilizado por causa de diversas situaciones como la baja inversión en el agro, el desplazamiento de la población y falta de políticas estatales.

El segundo factor hace referencia a la exigente demanda de los consumidores de una nación, este factor se basa en comprender las necesidades de los consumidores y satisfacerlas con productos diferenciados. Para China esta es una de sus principales fortalezas, China destina un alto porcentaje de su presupuesto a la inversión en investigación y desarrollo de nuevos productos, así mismo la Inversión Extranjera Directa (IED) en China alcanza cifras superiores a la IED de toda América Latina. De otro lado el traslado a China de empresas líderes a nivel mundial como es el caso de BMW y GM entre otras, alimenta la inversión en China puesto que estas invierten fuertes sumas de capital para innovar sus plantas de producción y entregar al consumidor vehículos con mayor tecnología. Este segundo factor es poco aplicable en el caso de Colombia, la inversión en investigación y desarrollo que realiza el país es mínima, por lo cual la oferta exportable colombiana es poca y en la que poseemos existen evidentes rezagos en calidad, innovación o

diferenciación, así mismo el flujo de IED de Colombia no es en nada parecido al de China.

El tercer factor hace referencia a los cluster⁷, como se menciona en el capítulo 4 China esta tendiendo a la especialización, y actualmente cuenta con un gran número de sistemas productivos locales, distritos especiales y cluster no solo en el sector automotriz y de autopartes, sino en la industria en general, que fortalecen los encadenamientos productivos y la asociatividad entre empresas, esta especialización le permite tener altos volúmenes de producción, con productos altamente competitivos, desafortunadamente en el caso de Colombia la aplicación de este factor es muy deficiente, actualmente se han identificados algunos cluster tan solo en la industria textil.

El cuarto y último factor del diamante presenta el marco institucional y con las prácticas comerciales, que contribuyen a crear reglas en el comercio claras y estables, importantes para la inversión y la formación de naciones competitivas. Este factor se aplica a las dos economías en materia de prácticas comerciales por cuanto están regidas por la OMC. En cuanto al marco institucional, cada economía ha creado reglas y tratamientos especiales para su industria, en el caso de China aun cuando su gobierno establece reglas y parámetros comerciales para su sector productivo desafortunadamente la normatividad comercial no es totalmente respetada por los empresarios chinos como lo demuestra el alto nivel de competencia desleal y la falsificación de muchos productos a nivel internacional. Situación que de igual forma se presenta en Colombia pero con niveles muy inferiores a los de China.

⁷ Clusters: concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas, que actúan en determinado campo.

CAPITULO 3

SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN COLOMBIA

3.1 Generalidades del Sector Automotriz y de Autopartes en Colombia

La industria automotriz y de autopartes en Colombia esta conformada por dos actividades:

- El ensamble de vehículos y ,
- La Fabricación de autopartes

La industria automotriz colombiana comienza su implementación en la década de los años 50, en el año de 1952 el gobierno recibe la primera propuesta para el establecimiento de una planta de ensamble pero solo hasta el año de 1956 se acepta la solicitud estableciéndose la planta de Colmotores. A raíz del inicio de la industria ensambladora en Colombia, se fue desarrollando la fabricación de

autopartes y piezas para estos vehículos, en la década de los 60 se inicia la producción de los componentes con un uso mayor de tecnología, y la asistencia técnica de empresas americanas que hicieron acuerdos de joint venture⁸ con socios colombianos. En esta etapa se iniciaron empresas como la planta de mecanizado de motores SOFASA en Duitama y la industria de ejes Transejes en Bucaramanga.

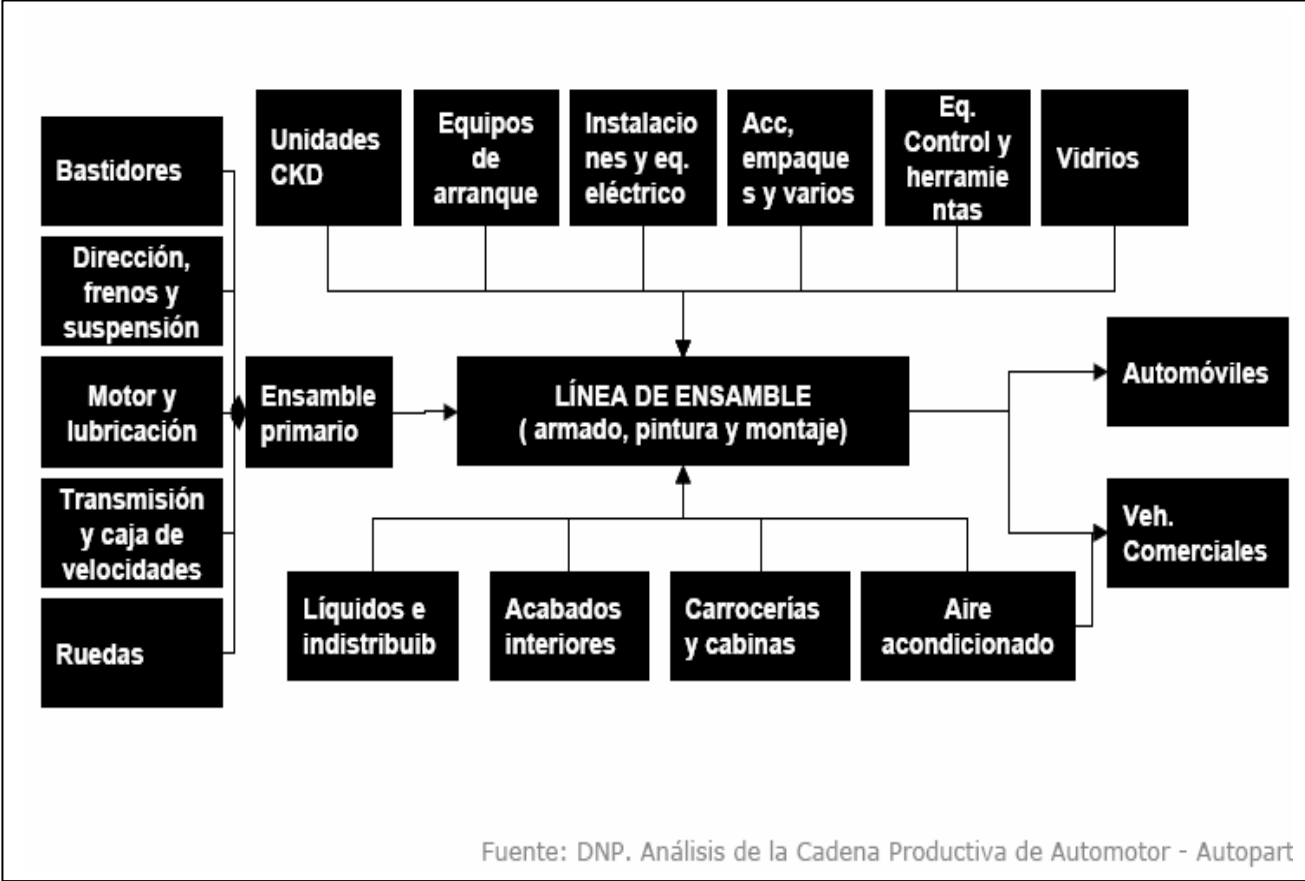
La actividad de ensamble en Colombia cuenta en la actualidad con tres plantas: La Fabrica Colombiana de Automotores “COLMOTORES” que ensambla la marca Chevrolet, SOFASA que ensambla las marcas Renault y Toyota y La Compañía Colombiana Automotriz “CCA”, que ensambla las marcas Mazda, Ford y Mitsubishi, estas tres ensambladoras abarcan desde el vehículo pequeño y camiones hasta los vehículos de servicio público.

La fabricación de autopartes en Colombia se compone en la actualidad de aproximadamente 177 empresas, que fabrican alrededor de 200 productos, dentro de los que se encuentran: llantas, neumáticos, baterías, líquidos de frenos, motores de arranque, empaques, retenedores, filtros, tapicerías, limpia brisas, cinturones de seguridad, guardafangos, amortiguadores, radiadores, entre otros⁹. Gran parte de estos productos son los que componen la cadena de ensamble que reúne productos relativamente homogéneos en cuanto a sus características técnicas de producción: como son materias primas comunes, usos finales o intermedios comunes y tecnologías productivas similares, la cadena no responde a una línea de transformación de materias primas, sino a una actividad de ensamble de vehículos (armada, montaje y pintura).

⁸ JOINT VENTURES: riesgo compartido, las partes toman responsabilidad en costos y utilidad de acuerdo a su inversión.

⁹ Manual estadístico No. 25 Acolfa

El material (CKD)¹⁰ es el principal insumo de la industria automotriz ya que representa cerca de 60% de los costos de producción de un vehículo y se importa de las casas matrices o filiales de las compañías, como Japón, USA y Brasil. El siguiente gráfico describe los productos de la cadena agrupándolos por afinidad productiva:



Fuente: DNP cadena productiva automotor

¹⁰ Component Knock Dow (partes para ensamble) Sistemas Complejos como Motor y Caja de velocidades

El desarrollo y fabricación de autopartes en Colombia comenzó a ser importante dada la creciente demanda generada tanto por la cadena de ensamble de vehículos como por el mercado de repuestos también llamado “mercado de reposición”, y que de igual forma demanda artículos producidos en otras cadenas productivas como son metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho) y textiles. Las empresas fabricantes de autopartes han logrado un reconocimiento importante por la calidad de sus productos, gracias a que la mayoría de ellas han tenido que certificar sus sistemas de calidad bajo normas ISO 9001 y TS 16949, para ser proveedores de las ensambladoras, lo cual les ha permitido tener presencia en mercados internacionales.

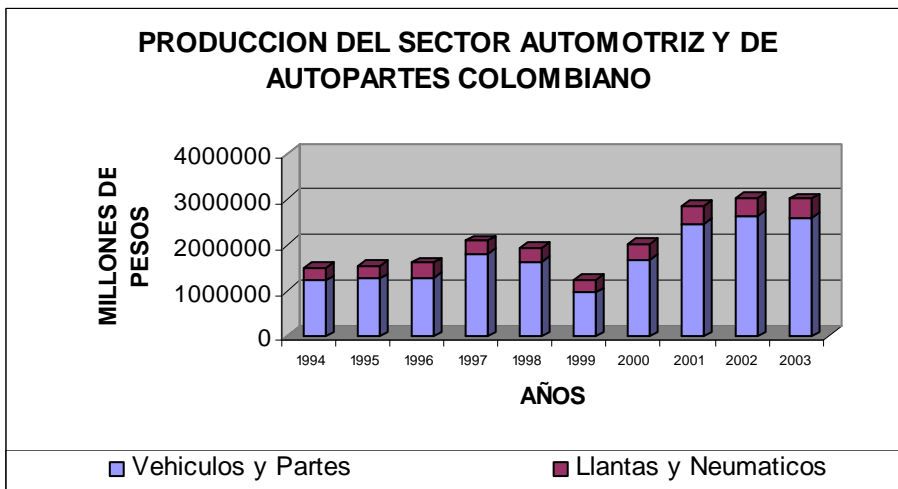
3.2 Producción del Sector Automotriz y de Autopartes en Colombia

De acuerdo con la encuesta anual manufacturera del DANE la producción del sector automotriz y de autopartes en Colombia se divide en dos grupos:

- La producción de vehículos y partes,
- La producción de llantas y neumáticos.

La producción de vehículos y sus partes ha crecido en promedio anual de la última década en 11.2%, en el año 1994 la producción bruta del sector fue de 1.221.066 millones de pesos y para el año 2003 la producción fue de 2.589.874 millones de pesos, en cuanto a la producción de llantas y neumáticos, esta creció en promedio anual de 4.2%, para el año 1994 el valor de la producción fue de 276.076 millones de pesos y en el año 2003 fue de aproximadamente 408.616 millones de pesos, teniendo como resultado un crecimiento favorable en el total del sector, pasando de

1.497.142 millones de pesos en 1994 a 2.998.490 millones de pesos en el año 2003, lo que equivale a un crecimiento del 10.2% en promedio anual .

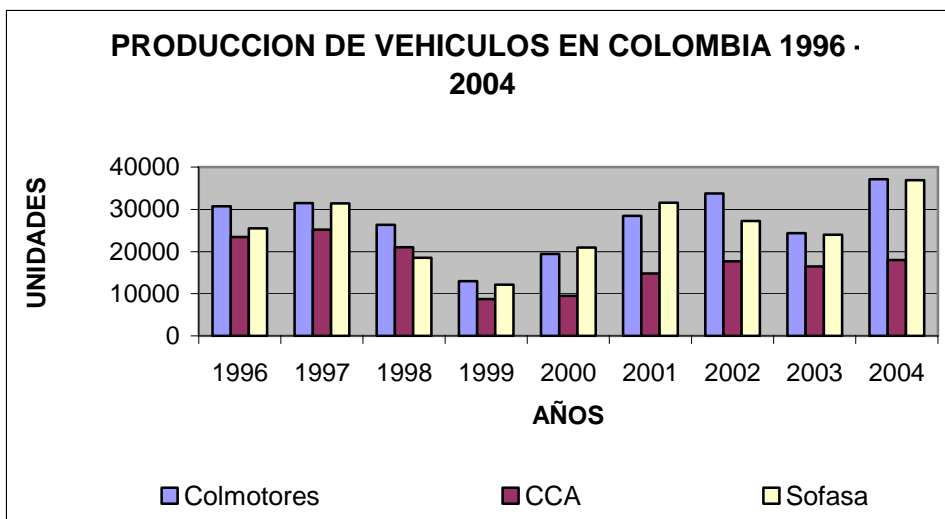


Fuente: Cálculos de los autores con base a: Datos tomados Manual estadístico de Acolfa 23.

Tomando específicamente la producción de vehículos en Colombia se tiene que en el año 1996 se produjeron en total 79.665 unidades, en 1997 se produjeron 88.125 vehículos mostrando un crecimiento del 10.6%, para el año 1998 la producción presentó una caída del 25% y aun mayor en el año 1999 con una disminución del 48.6%, a partir del año 2000 se recuperó rápidamente y en ese año aumentó en un 47.3% produciendo 49.883 unidades, cifra que se duplicó para el año 2004 cuando se ensamblaron 91.966 unidades, dado el dinamismo generado por la demanda y el mercado externo.

La compañía que ha liderado el mercado en unidades ensambladas a lo largo de esta década ha sido Colmotores con un acumulado de 244.759 unidades, seguida de SOFASA con un 228.284 unidades y por último la CCA con una producción de 154.727 unidades¹¹. (Ver gráfico)

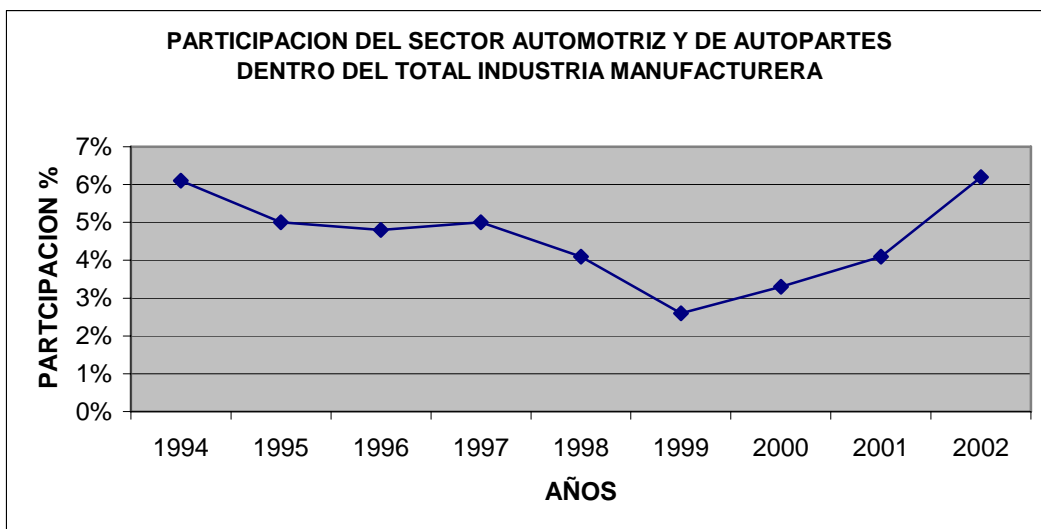
¹¹ Manual estadístico de Acolfa No. 25



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual estadístico de Acolfa No. 25

La participación de la cadena productiva de la fabricación de vehículos y sus partes dentro del total de la industria manufacturera se ha mantenido en la última década en un rango de 2.6 % y 6.2%. (la industria manufacturera aporta cerca del 15% dentro del total del PIB) obteniendo este mínimo en el año 1999, cuando presentó una caída del 41.6% frente al año 1998, comportamiento determinado por la crisis económica que atravesó el país a finales de la década de los 90, cuando la producción de vehículos en unidades disminuyó en 31.464 unidades en 1998 a 1999. El máximo de participación del sector dentro de la industria (6.2%) lo obtuvo en el año 2004 apoyado principalmente por el ensamble de vehículos (91.966 unidades), triplicando así la producción de vehículos del año 1999 y mostrando la importante recuperación del sector¹².

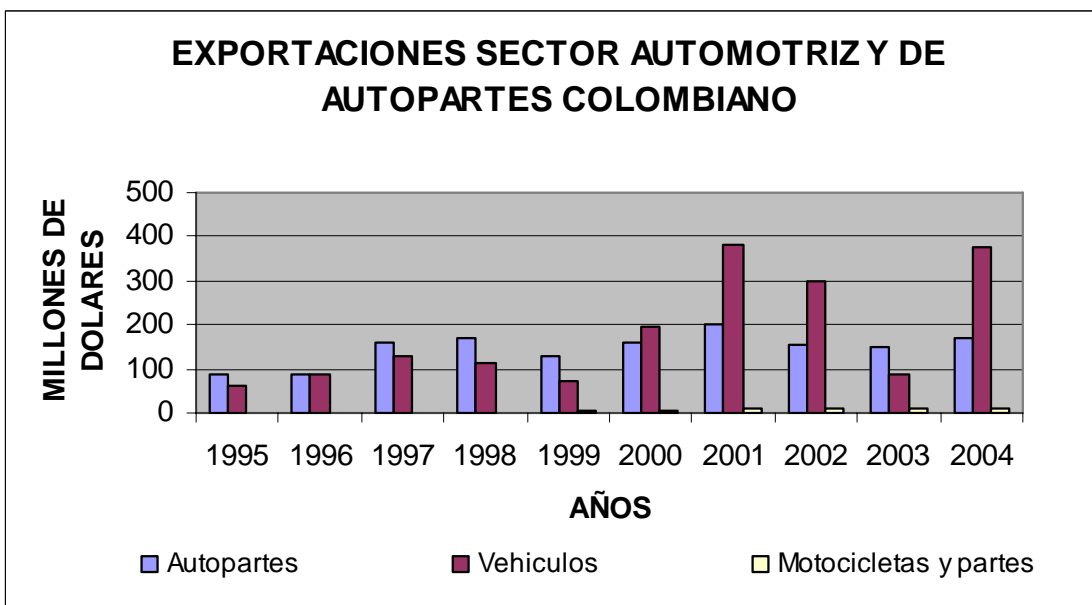
¹² Manual estadístico acolfa No. 24



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Encuesta anual manufacturera del DANE

3.3 Comercio Exterior del Sector Automotriz y de Autopartes en Colombia

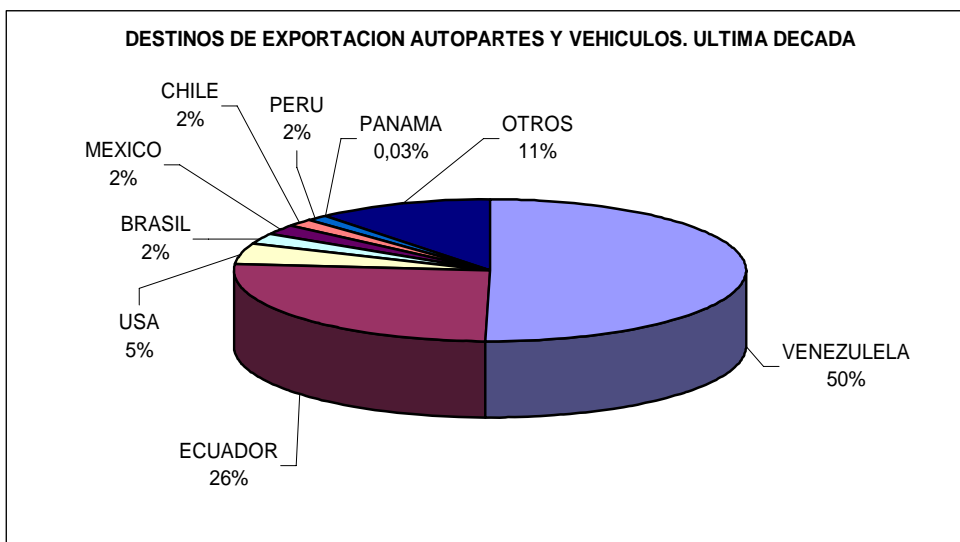
El comercio exterior del sector esta compuesto por la exportación e importación de autopartes, vehículos ensamblados ,las motocicletas y sus partes. De acuerdo con el manual estadístico de Acolfa No. 25, las exportaciones del sector en la última década 1995-2004 acumularon 3.331 millones de dólares, teniendo un crecimiento promedio anual del 26%, los automóviles participaron con un 54%, las autopartes con 44% y las motocicletas con el restante 2%.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual estadístico de Acolfa No. 25

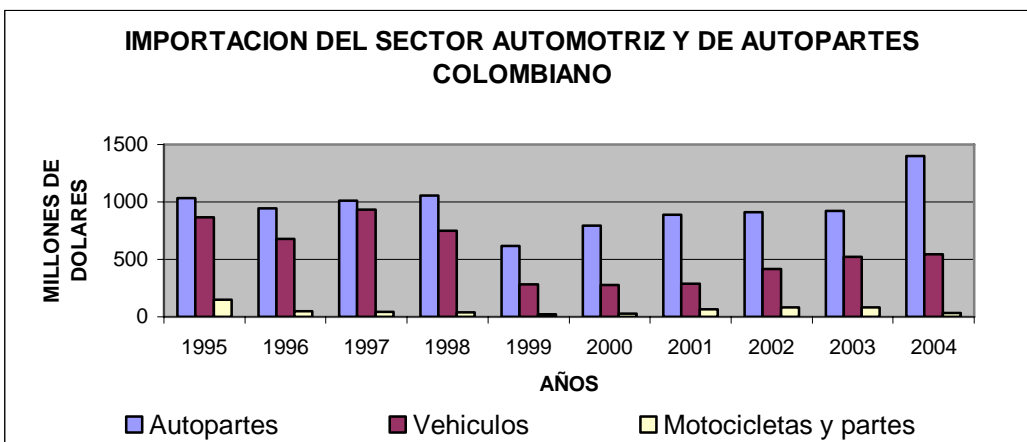
En las exportaciones de autopartes los productos con mayor valor de exportación fueron: neumáticos (USD16 millones), vidrios (USD15 millones) , llantas (USD14 millones), y guarniciones (USD11 millones) entre otros.

Los principales destinos de exportación del sector automotriz y de autopartes fueron Venezuela con un 50% , seguido de Ecuador con un 26% y Estados Unidos con un 5%.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual estadístico de Acolfa No. 25

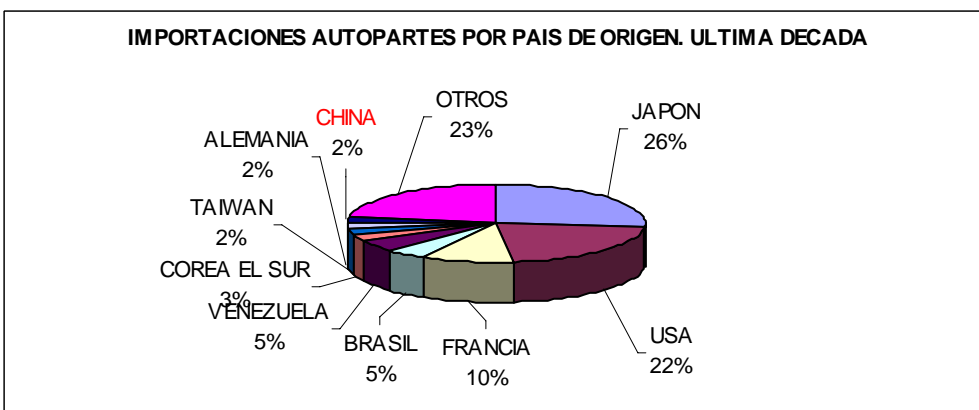
Por su parte las importaciones del sector en la última década han tenido un crecimiento del 2.3%, para el año 1995 las importaciones ascendieron a 1.898 millones de dólares y para el año 2004 se importaron 1.943 millones. No obstante que el crecimiento presentado por las importaciones es leve, al desglosar el sector en Autopartes y en Vehículos, el crecimiento en la importación de autopartes específicamente es más significativo, entre el año 1994 y 2004 las importaciones de autopartes han crecido en un 35% al pasar de 1.034 millones de dólares en 1994 a 1.399 Millones en el año 2004, mientras que las importaciones de vehículos han presentado un comportamiento decreciente, en el año 1994 se importaron 864 millones de dólares en vehículos y en el año 2004 disminuyeron a 544 millones, reflejando una caída del 37%. Contrario a las exportaciones, las autopartes generan el mayor porcentaje de producto importando dentro del sector con un 61%, seguido de los automóviles con 35% y las motocicletas y sus partes con 4%.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual estadístico de Acolfa No. 24 y 25

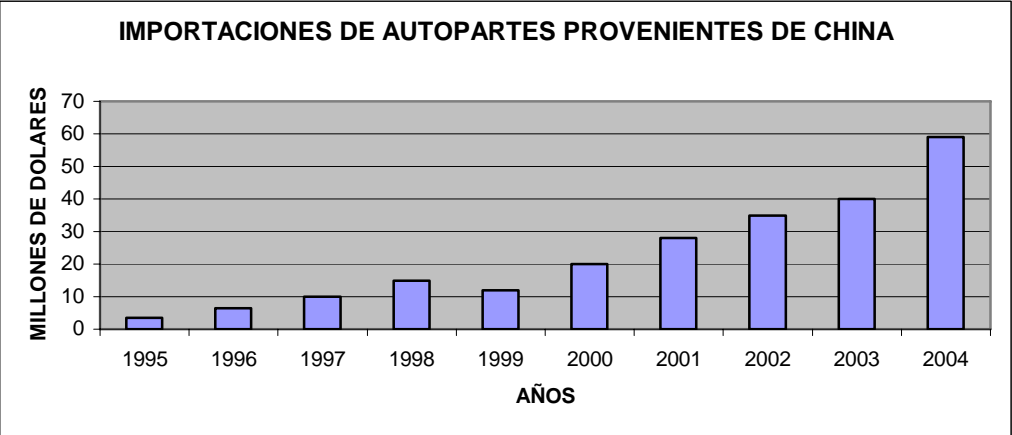
Teniendo en cuenta la teoría económica, se podría decir que uno de los factores que ha influido en el comportamiento creciente de las importaciones podría ser el comportamiento del dólar en los últimos dos años, dado que de acuerdo con la teoría macroeconómica al revaluarse la moneda nacional el producto importado se vuelve más competitivo, y por ende incentiva las importaciones.

Los principales países de origen de las importaciones de autopartes son: Japón con un 26%, Estados Unidos con un 21%, Francia 10% y Venezuela con un 5%, China participa con un 2% del total de autopartes importadas.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual Estadístico de Acolfa No. 25.

La tendencia en el crecimiento de las importaciones de autopartes provenientes de China a lo largo de la década ha sido progresivo, en el año 1995 Colombia importaba de China 3 millones de dólares en autopartes y en el año 2004 las importaciones llegaron a 59 millones, lo que significa un crecimiento de 1.866%. Así mismo China en el año 1994 ocupaba el lugar numero 19 en origen de importación de autopartes y en el año 2004 pasó a ocupar el cuarto lugar, después de Japón, USA y Brasil, demostrando una tendencia a que China pronto se convertirá en el principal país de origen de las importaciones de autopartes en Colombia.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual Estadístico de Acolfa No. 25

En Colombia se importan cerca de 384 partidas arancelarias de autopartes dentro de las más importantes se encuentran:

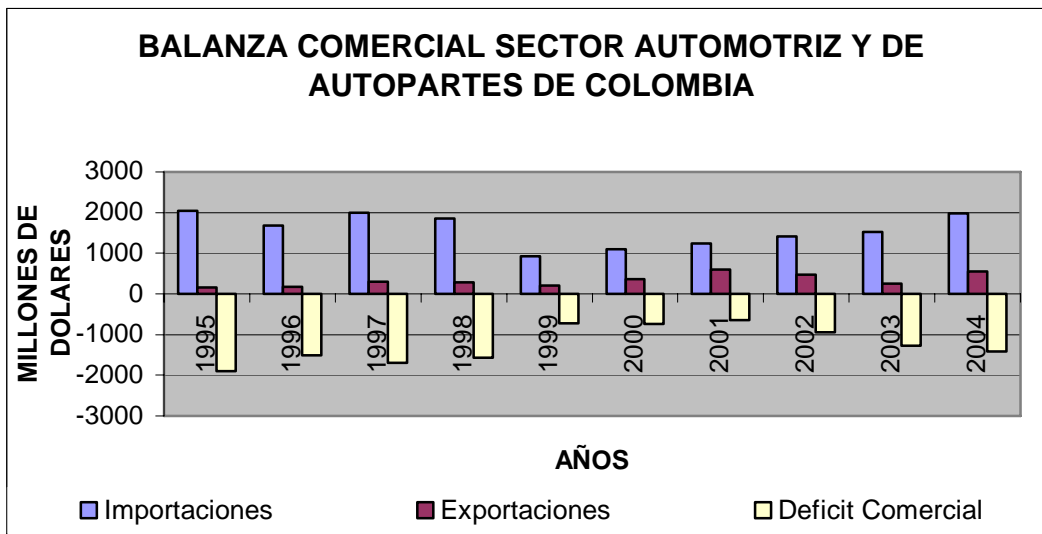
Posición arancelaria	Descripción arancelaria	Valor CIF USD 2002	Valor CIF USD 2003	Valor CIF USD 2004	VAR. % 2002 - 2004
4011100000	NEUMATICOS	1.037.287,00	1.329.290,00	2.990.037,02	188%
8536610000	PORTALAMPARAS	157.639,00	375.561,00	529.722,00	236%
4010310000	CORREAS DE TRANSMISION	119.204,00	82.189,00	324.612,13	172%
8512900010	BRAZOS Y CUCHILLAS PARA LIMPIABRISAS	102.066,00	134.754,00	286.890,00	181%
8301200000	CERRADURAS PARA VEHICULO	121.504,00	220.452,00	261.182,00	115%
8511109000	BUJIAS	144.655,00	226.335,00	258.563,00	79%
8511309200	BOBINAS DE ENCENDIDO	197.282,00	144.369,00	240.848,00	22%
8415900000	PARTES PARA MAQUINAS Y APARATOS PARA ACONDICIONAMIENTO	18.362,00	92.520,00	182.705,00	895%
8483309000	CAJAS DE COJINETES SIN RODAMIENTOS	19.393,00	46.754,00	108.989,00	462%
3926909020	SUJETADORES DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	14.846,00	49.174,00	92.754,00	525%
4010320000	CORREAS DE TRANSMISION DE CAUCHO VULCANIZADO	23.274,00	38.894,00	81.995,87	252%
8413309200	BOMBAS DE ACEITE PARA MOTORES	17.031,00	41.189,00	60.551,00	256%
4016930000	JUNTAS O EMPAQUETADURAS DE CAUCHO	4,00	1.672,00	27.340,00	683400%
4009210000	TUBOS DE CAUCHO VULCANIZADO		4.618,00	15.081,00	
8483409200	ENGRANAJES		12.629,00	7.131,00	
8414304000	COMPRESORES Y PARTES DE ACONDICIONAMIENTO	2.990,00	3.269,00	5.508,00	84%
TOTALES		1.975.537,00	2.803.669,00	5.473.909,02	177%

Fuente: Cálculos de los autores con base a: copia de registros de importación que reposan en el archivo del Ministerio de Comercio Industria y Turismo.

El cuadro anterior presenta datos de los registros de importación de algo más de 100 empresas colombianas, para efectuar un análisis de la tendencia del comportamiento de estas importaciones se tomó una muestra de las partidas arancelarias de autopartes que han presentado el mayor crecimiento en importaciones en valor C.I.F en los últimos tres años, como se puede apreciar en el cuadro, los crecimientos de las importaciones de estas partidas arancelarias han sido muy significativos como es el caso de la partida 8536610000 Portalámparas que pasó de importarse en el año 2002 USD157.639.00 a USD529.722.00 en el año 2004 presentando un incremento del 236%, al igual el crecimiento en la sumatoria del total de las partidas pasó de USD1.975.537 a USD5.473.909 con un crecimiento de 177%.

Es importante resaltar que el comportamiento de la participación de las importaciones de autopartes provenientes de China dentro del total de importaciones de autopartes en Colombia, ha sido creciente en la última década, en el año 1995 representa el 0.3% y para el año 2004 pasó a ser el 5%. Dentro de los principales importadores de autopartes se encuentran compañías como Coéxito S.A. , TYG Colombia Ltda., Sociedad industrial Metaleléctrica S.A. Incolbestos, Superpolo, UNITED Motors de Colombia S.A entre otras.

En cuanto a la balanza comercial del sector de autopartes esta ha sido deficitaria a lo largo de la década, el déficit se acentuó en los años 1995 con 1.896 millones de dólares, en 1997 con 1.699 millones y en el 2004 con 1.419 millones, aunque en estos años el crecimiento de las exportaciones de autopartes fue positivo, el crecimiento de las importaciones fue más acelerado como se puede observar en el siguiente cuadro:



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Manual Estadístico de Acolfa No. 25

Según entrevista sostenida con el Ing. Alonso Sánchez Director Comercial de la Compañía Manufacturas Víctor Gaskets de Colombia (VDC) perteneciente al sector de autopartes desde hace más de 40 años, el ingreso de autopartes chinas al mercado nacional está desplazando en gran medida al mercado local especialmente en la parte de lujos del vehículo como son farolas, bombillas y stop, rubro que actualmente tienen dominado en un 70% al mercado, así mismo ha aumentado la presencia de productos chinos en partes de motor, culatas, cigüeñales, pistones y bombas de agua entre otras¹³.

De acuerdo con el Ingeniero Sánchez los precios de los productos chinos son entre 45% y 60% más baratos que los precios de los productos nacionales por ejemplo, si tomamos los precios de cuatro productos : discos, retenedores (que es la línea que fabrica VDC), tornillos y llantas tenemos que:

¹³ Estudio de mercado realizado por la Compañía Manufacturas Victor Gaskets de Colombia S.A.-

PRODUCTO	PRECIO NAL \$.	PRECIO CHINO \$	DIF. %
Disco de Cluts	13.500	6.500	52%
Retenedores	12.000	5.000	58%
Tornillo	8.000	4.200	48%
Llanta	145.000	65.000	55%

Nota: estos son precios de mostrador o venta al público.

Fuente: cálculos de los autores con base a: cotizaciones obtenidas de comercializadores de autopartes a nivel nacional.

Como lo muestra el cuadro anterior, es posible que en algunas ocasiones el precio del producto chino ni alcance a cubrir el costo de la materia prima usada en la fabricación del producto nacional, y es por ello que muchas de las compañías han tendido a desaparecer.

Así mismo el ingeniero afirma que la presencia de autopartes chinas en el mercado local será cada vez mayor, toda vez que el ingreso de vehículos chinos de igual forma es creciente¹⁴, y esto repercutirá en un mediano plazo a que la demanda de repuestos para estos vehículos aumente, y será muy difícil prevenir este suceso dado que la industria nacional no cuenta con una red claramente identificada para la especialización en la fabricación de autopartes o lo que se podría llamar clusters, lo cual no permite que el sector pueda lanzar al mercado productos con valor agregado y que puedan desplazar el posicionamiento de las autopartes chinas, así mismo indicó que la diversidad de partes producidas en China abastecen no solo los mercados de reposición de marcas orientales, sino además marcas de vehículos americanos y europeos.

¹⁴ Datos de la revista Motor

CAPITULO 4

SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN CHINA

La industria automotriz China ha tenido un crecimiento acelerado en la última década, de acuerdo con datos de la revista automotores edición No. 86, en el año 2004 China se constituyó en el 4 productor mundial de vehículos después de USA, Japón y Alemania cuando hace apenas 6 años figuraba en el décimo lugar. El sector Automotriz se ha convertido en la fuerza impulsadora de la industria modernizada de China, En el año 1990 el mercado automotriz ocupaba el puesto número 15 dentro del total de industrias de China, con una producción de autos cercana al millón de unidades, para el año 2002 ocupaba el puesto 7 con un aporte al PIB del 11%, superando las 3 millones de vehículos producidos, y para el año 2003 ya se había convertido en la 5 industria más importante de todas en China, superando el 14% de participación dentro del PIB y proyectando para el año 2010 una producción de autos superior a los 10 millones de unidades¹⁵, lo que significa que la industria automotriz se ha convertido en uno de los principales sectores de la economía nacional china.

De acuerdo con estimaciones del gobierno chino en el año 2020 China proveerá el 70% de las autopartes del mundo, estimación que no será difícil para China dado que posee una industria de autopartes con tecnología avanzada lo que la hace productiva y competitiva teniendo precios hasta en un 50% inferior a los precios manejados por los fabricantes de otros países (Según cotizaciones recibidas de diferentes fabricantes chinos vs. cotizaciones nacionales). Adicionalmente el ingreso de China a la OMC, contribuirá a que la industria automotriz continúe con el crecimiento acelerado y prolongado dentro de los siguientes 20 años, según pronósticos de Pwc Automotive Institute para el año 2006, China habrá superado la

¹⁵ Oficina Nacional de Estadísticas China

producción de autos de Alemania convirtiéndose así en el tercer productor mundial de automóviles del mundo, ayudado de igual forma por el capital extranjero que está entrando en el ámbito del servicio para autos en China haciendo crecer la industria y generando mayores oportunidades de empleo según dice el vicepresidente de la Ford Motors de China Kenneth Hsu.

4.2 Producción del Sector Automotriz y de Autopartes en China

La producción de la Industria Automotriz y de autopartes China es creciente, en el año 2004 produjo 5.208.013 vehículos¹⁶ ocupando el segundo lugar en la región Asia-Pacífico después de Japón, teniendo un crecimiento del 14% comparado con el año 2003 y teniendo una partición del 8% dentro de la producción global. China tiene establecidas 45 empresas fabricantes de vehículos dentro de las cuales se encuentran empresas de marcas reconocidas como son BMW, HONDA, HYUNDAI, KIA, NISSAN, TOYOTA, VOLKSWAGEN, y GM.

La producción de autopartes chinas se centra principalmente en 3 ciudades: Ningbo, Taizhou y Wenzhou. Ningbo posee una amplia industria de autopartes, que se especializa en productos de caucho y plástico, con una producción de más de 12 billones de dólares anuales, de los cuales exporta el 40% de su producción. Taizhou cuenta con una industria de más de 2.000 empresas fabricantes de autopartes con un valor de producción anual superior a 1.49 billones de dólares, gran parte de su producción es exportada principalmente a USA, Alemania y Japón. La división y especialización del trabajo es una herramienta que se aprecia perfectamente en 5 de los condados de Taizhou; Yuhuan uno de estos condados se ha especializado en la fabricación de chasis y partes de suspensión, una industria que se ha desarrollado en los últimos 40 años, con cerca de 3000 empresas de autopartes, y volúmenes de producción anual de 3 millones de

¹⁶ Automotive New Europe, june 2005

unidades, y que emplea algo más de 80.000 personas. Huangyan otro condado de Taizhou, se especializa en el desarrollo y fabricación de moldes, Shujiang el tercer condado, se focaliza en la fabricación de productos de sellamiento. Tiantai centra su producción en la fabricación de partes interiores del vehículo como accesorios y partes decorativas dentro de las que se encuentran sillas, espejos y tapetes entre otros, por último el condado de Sanme manufactura partes de caucho. El trabajo conjunto de las industrias de estos condados forma un fuerte cluster que impulsa la industria a un rápido desarrollo y crecimiento.

Wenzhou, cuenta con una completa cadena de compañías de autopartes, cercana a las 1000 empresas, con una producción anual de 12 billones de dólares compuestos por la fabricación de: materias primas, autopartes, componentes, neumáticos, clutch, dispositivos, frenos ABS de última generación, ventiladores, radiadores, limpia brisas y motores eléctricos entre otras. La mayor parte de los fabricantes de vehículos en China se encuentra establecidos en esta ciudad, 30 de la 45 fábricas de automóviles que hay en todo China se encuentra en Wenzhou.

No obstante que estas tres ciudades concentran el mayor número de compañías fabricantes de autopartes en China, una de las perspectivas de este país es desarrollar esta industria en otras ciudades del país, especialmente la de componentes eléctricos, (software, motores y frenos ABS), debido a que este segmento de componentes representa el 20% del costo total del vehículo¹⁷.

Actualmente en China existen 800 compañías dedicadas exclusivamente a la investigación, desarrollo y producción de semiconductores, y se estima que la producción de estos pase de 12.3 billones en el 2002 a 17 billones en el 2007, gran parte de estas compañías cuenta con Joint-ventures que invierten fuertes sumas de capital en investigación y desarrollo.

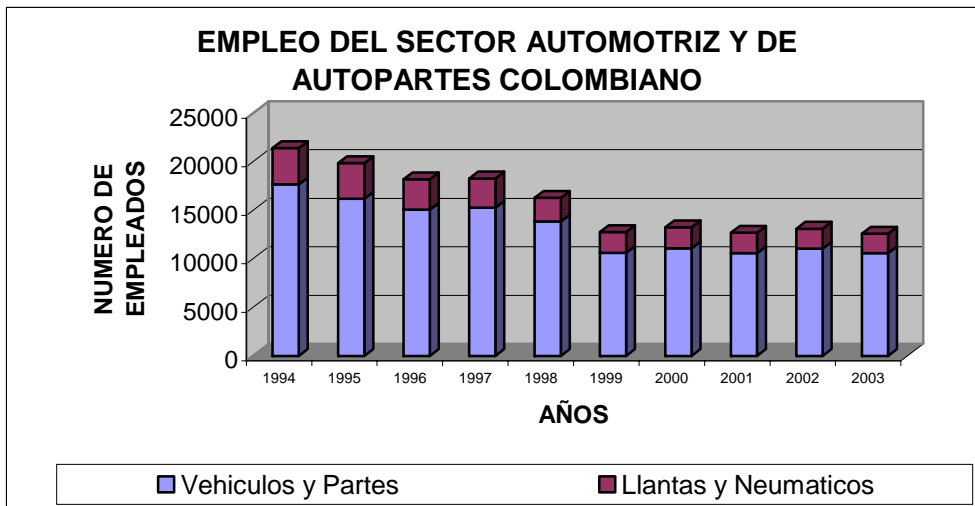
¹⁷ Un vehículo contiene 705 módulos de control con algo mas de 400 componentes

De acuerdo con los datos presentados anteriormente y al compararlos con los cifras de la producción del sector automotriz y de autopartes en Colombia, son evidentes las asimetrías que existen entre estas dos industrias, mostrando las desventajas que tiene el sector de Colombia y que se convierten en una amenaza para la industria nacional especialmente en los indicadores de empleo de este sector.

CAPITULO 5

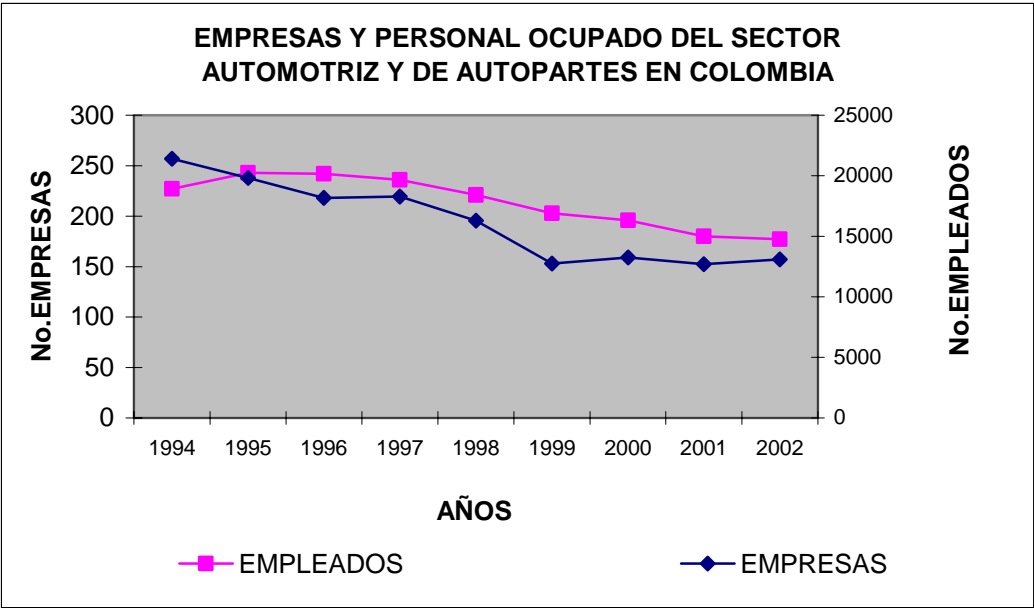
EMPLEO DEL SECTOR DE AUTOPARTES EN COLOMBIA

De acuerdo con datos de la encuesta anual manufacturera del DANE el total de personas empleadas en la industria fabricante de vehículos y sus partes ha disminuido en la última década, en 1994 habían empleadas 21.399 personas ocupadas en un total de 227 empresas, de las cuales 17.663 estaban empleadas en la industria fabricante de vehículos y sus partes con 202 empresas y 3.736 en la industria fabricante de llantas y neumáticos con 25 empresas, para el año 2003 las personas ocupadas en el sector habían disminuido a 10.566, teniendo como resultado una disminución en más de 10.800 puestos laborales.



Fuente: Cálculos de los autores en base a: Encuesta anual Manufacturera del DANE.

La caída en el empleo esta directamente relacionada con la disminución en las empresas del sector, que para el año 1994 eran de 225 empresas y para el año 2003 pasaron a ser 172 empresas, 53 empresas menos¹⁸.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Encuesta anual manufacturera del DANE.

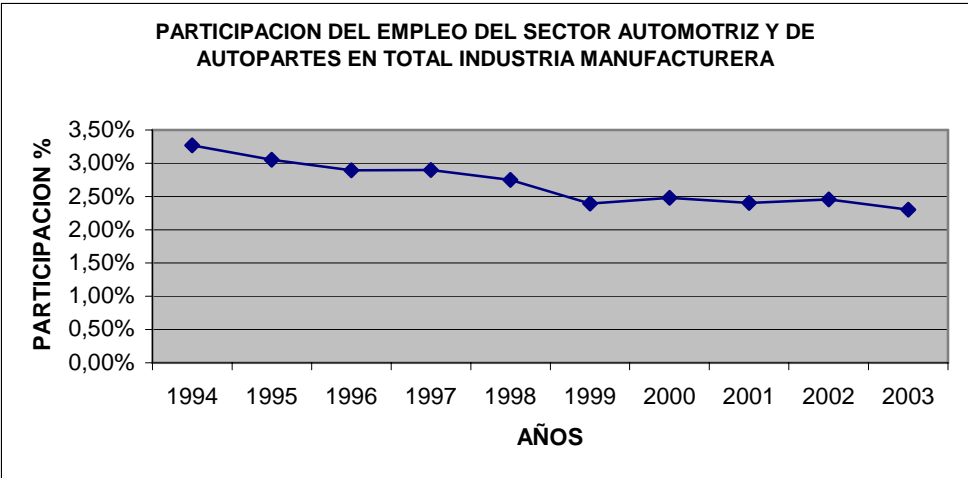
La reducción en el total de empresas del sector se acentuó en las compañías productoras de vehículos y sus partes, dado que desaparecieron del mercado 45 empresas entre el año 1994 y 2003, mientras que en la producción de llantas y neumáticos las empresas que desaparecieron entre 1994 y 2003 fueron de 5.

La participación del empleo del sector dentro del total de la Industria Manufacturera en Colombia ha disminuido en la última década, en el año 1994 el empleo del sector automotriz y de autopartes aportó 3.3% al total del empleo de la industria manufacturera, (la industria manufacturera aporta algo más del 22% al total del empleo nacional¹⁹) y para el año 2003 el sector disminuyó su participación al 2.3%.

¹⁸ Manual estadístico No. 24 de ACOLFA

¹⁹ Dane encuesta continua de hogares

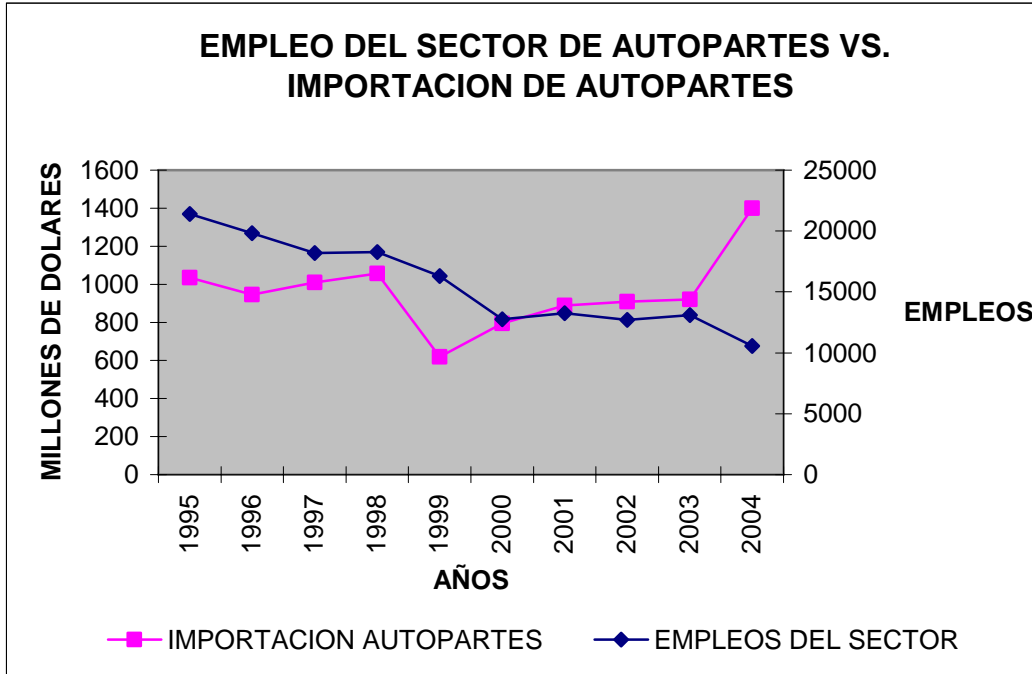
La mayor disminución del empleo del sector se presentó en el año 1999 cuando desaparecieron más de 3.300 empleos, situación que podría ser explicada por el comportamiento general de la económica que en ese año decreció en 4.2%.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Encuesta anual manufacturera del DANE.

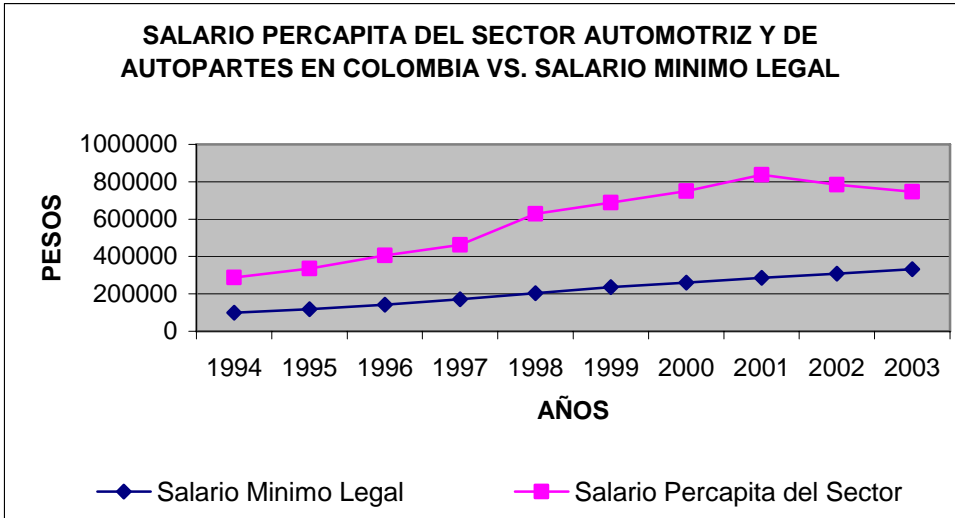
No obstante que la participación del empleo de la industria automotriz y de autopartes en Colombia es relativamente pequeño dentro del total del empleo de la industria manufacturera, se debe tener en cuenta que esta industria como se mencionó en el capítulo 2, jalona otros sectores de la economía nacional, de acuerdo con datos obtenidos en la encuesta anual de comercio interno, realizada por el DANE (2005) existen 7.767 empresas comercializadoras de vehículos automotores, autopartes, combustibles y lubricantes, de las cuales 5.196 empresas se dedican a la distribución de autopartes, piezas y accesorios, generando empleo a 64.204 personas, lo que sumado con el empleo de los fabricantes del sector automotriz y de autopartes da un total de 74.770 puestos laborales (14% del total del empleo de la industria manufacturera). Es por esto que es preocupante la tendencia decreciente que ha presentado en la última década el empleo de este sector, situación que esta directamente relacionada con el aumento en las importaciones de autopartes en Colombia, en detrimento de la producción local.

Este crecimiento es inversamente proporcional al empleo y se ha acentuado a partir del año 2000 como lo muestra el siguiente gráfico:



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Encuesta Anual Manufacturera del DANE y Manual Estadístico de Acolfa No. 25.

Cabe resaltar que la calidad del empleo el sector automotriz y de autopartes en Colombia es superior al de otras industrias, según datos del manual estadístico de Acolfa No. 24, en la última década la remuneración salarial del sector ha crecido más que proporcionalmente en relación al salario mínimo legal vigente. En el año 1994 el salario per cápita del sector era de \$295.839, mientras el salario mínimo era de \$98.700, para el año 2003 el salario per cápita del sector era de \$746.081 mientras el salario mínimo fue de \$332.000.



Fuente: Cálculos de los autores con base a: Encuesta Anual Manufacturera del DANE.

MATRIZ DOFA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN COLOMBIA - CHINA

Para efectos de análisis del sector, se recurrió a la herramienta de la matriz DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas, Amenazas), obteniendo los siguientes resultados:

COLOMBIA:

DEBILIDADES

Las debilidades de la industria automotriz y de autopartes colombiana (IAC) son muchas, posee una capacidad productiva limitada, debido en gran parte por la ausencia de tecnología adecuada para mejorar sus procesos productivos, así mismo la falta de especialización y la ausencia de cluster no le permite tener producciones a escala, teniendo un portafolio de producto reducido tanto en el ensamble de vehículos, como en la producción de autopartes.

Una de las debilidades más importantes de la IAC, es el bajo nivel de investigación y desarrollo aplicado tanto en las empresas del sector como en las entidades gubernamentales, universidades e instituciones como el sena. Esta deficiencia conlleva a que gran parte del material CKD sea importado, material que contiene un alto componente tecnológico, y que para su desarrollo requiere de fuertes inversiones, que son difíciles del alcanzar por fabricantes nacionales.

Otra de las debilidades que afecta no solo al sector de autopartes sino a la economía en general es la deficiente infraestructura portuaria y de transporte de Colombia, actualmente posee 5 sociedades portuarias nacionales, ubicadas en las ciudades de Cartagena, Buenaventura, Barranquilla, Santa Martha y Tumaco,

teniendo el mayor flujo de mercancías los puertos de Cartagena y Buenaventura²⁰, adicionalmente Colombia posee 9 sociedades portuarias de servicio público, 7 sociedades portuarias privadas, 44 muelles y 10 embarcaderos, aunque el número de puertos que posee Colombia parece ser significativo, desafortunadamente el aprovechamiento de la capacidad de estos puertos se encuentran en un 60%²¹. Así mismo la red vial colombiana esta en regular y mal estado, el total de carreteras colombianas es de aproximadamente 162 mil kilómetros, de los cuales 16.500 kilómetros son de red básica y de estos el 28% no se encuentran totalmente aptas para el transporte, así mismo de una muestra de once regiones solo el 15.5 % de las carreteras se encuentran pavimentadas, situación que explica los altos costos en fletes de transporte tanto terrestre como marítimo y los múltiples recargos cobrados en seguros y primas, sobre costos que se traducen en el bajo nivel de competitividad de los productos colombianos no solo en el mercado local frente a China sino a nivel internacional.

OPORTUNIDADES

Una de las oportunidades que tiene el sector automotriz y de autopartes en Colombia es el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos “TLC”, con el cual se espera obtener una mayor inversión extranjera para fortalecer la Industria Nacional.

Otra oportunidad para el sector de autopartes en Colombia, es que China este mirando a los países suramericanos como destino de su inversión e instalación de fábricas en estos países, lo cual generaría una reactivación en materia de empleo, no solo para el sector automotriz y de autopartes sino para la industria en general.

²⁰ Banco de la Republica Sucursal Cartagena

²¹ Ministerio de Transporte

La aparición del sistema Transmilenio genera oportunidades para compañías nacionales como son Fanalca, Colmotores y Superpolo, en la medida en que este sistema se replique en ciudades como Barranquilla, Cali y Pereira y/o en otros países como Panamá, Venezuela y Perú²².

Según estudios realizados por la firma Econometría, Sofasa tiene un plan estratégico en el cual invertirá alrededor de 2,5% de su presupuesto en: mejoramiento de la logística, reducción de costos, incremento de la localización de partes en la región, potenciación de exportaciones y el mejoramiento del talento humano.

Otra oportunidad importante que se presenta para la industria automotriz y de autopartes de Colombia, es el trabajo que está realizando el gobierno nacional conjuntamente con la empresa privada mediante la agenda interna para la competitividad y productividad de Colombia, con el cual busca crear estrategias para que este sector sea más productivo y competitivo.

FORTALEZAS

La principal fortaleza de la Industria Automotriz Colombiana, es el reconocimiento en los países de Área Andina así como Estados Unidos, en cuanto a la calidad de los productos fabricados por esta industria, y el servicio brindado por las mismas en cuanto a tiempos de despacho, atención de quejas, servicio al cliente entre otras.

Las ensambladoras colombianas han desarrollado fortalezas en vehículos pequeños, con cajas y suspensiones adaptadas para terrenos montañosos, y también en vehículos de carga, estas líneas tienen mercados interesantes en Centro y Suramérica, y los autopartistas podrían participar como proveedores en

²² Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Cadena Autopartes y Automotor, Febrero 2004

cadenas de producción internacionales. Así mismo la industria nacional ha creado nichos de mercado específicos para las autopartes, como por ejemplo en la reposición de partes para vehículos americanos.

De otro lado una gran fortaleza es la tendencia de las empresas locales para certificarse en sistemas de calidad con normas como ISO9000 y TS16949 (Norma específica del sector automotriz para suplir equipo original OEM).

La cercanía de Colombia al mercado más grande del mundo que aun continua siendo Estados Unidos, hace que se tenga una fortaleza frente a China, la disminución en los tiempos de entrega de mercancías permite que las empresas estadounidenses tengan preferencia de algunos productos colombianos.

AMENAZAS

Una gran amenaza que se presenta frente al sector es la perdida de competitividad del producto nacional frente al producto importado de China, y que esta causando la desaparición de muchas empresas del sector como lo demuestran los datos del capitulo 5 de este trabajo, y que dicha desaparición de empresas repercute desfavorablemente sobre el empleo de esta industria automotriz y de autopartes.

Sin duda otra de las mayores amenazas para la industria nacional es la alta dependencia de nuestra industria con el mercado venezolano (50% de nuestras exportaciones) dada la inestabilidad política de este país.

De igual forma la inestabilidad financiera de multinacionales automotrices como es General Motor Compañía GMC, que actualmente esta cerrando plantas en muchos países, genera una amenaza para el sector (The Wall Street Journal), esta compañía cuenta con una ensambladora en nuestro país COLMOTORES, que ha representado en la última década cerca del 40% del ensamble de vehículos en el

país, y demanda cerca del 36% de compra de partes nacionales para el ensamble²³. La recomposición continua que esta llevándose a cabo a nivel mundial a través de fusiones o adquisiciones de empresas automotrices, plantea serias inquietudes a futuro sino se logran economías de escala y que solo sea valorado y tenido en cuenta nuestro país, como un eslabón más de una red de distribución.

Otra amenaza que se tiende sobre nuestra industria es que tanto los vehículos como las autopartes chinas están logrando reconocimiento en el mercado nacional, no solo en cuanto a competitividad sino en calidad, actualmente en Colombia hay cerca de 10 marcas de vehículos chinos, lo cual genera el jalonamiento de importación de partes de reposición para estas marcas, aumentando la participación de las mismas en mercado. De acuerdo con declaraciones del Presidente de China Automotriz S.A. y Chery Motors Colombia Eduardo Sardi, el objetivo es conseguir un 10% del mercado automotor local en tan solo 2 años, dado que los vehículos corresponden a la gama de bajos precios compitiendo con las marcas nacionales Chevrolet, Renault y la coreana Hiunday.

La situación de orden público de Colombia genera una amenaza no solo para la industria automotriz sino para la industria en general, por cuanto los inversionistas extranjeros temen invertir sus capitales en nuestro país, así mismo los altos costos de seguros de mercancías y los exagerados costos de transporte ocasionan que los productos colombianos no sean competitivos tanto a nivel local frente a marcas chinas como internacional, esto sin mencionar la alta tasa impositiva de Colombia llega a ser 66% (la más alta de América Latina, DIAN)

²³ Revista Acolfa No. 25

CHINA:

DEBILIDADES

No es fácil lograr la identificación de una debilidad contundente y mas si se tiene en cuenta que China en este sector de análisis, a pasado en menos de una década, de ser el productor numero 10 , a ser hoy en día el cuarto productor mundial de automotores y que los analistas lo sitúan de tercero para el próximo año.

La debilidad más evidente de la industria automotriz y de autopartes de China es la dependencia de este mercado con en el mercado externo para el suministro de componentes que poseen un alto grado de tecnología como son los sistemas de inyección, cajas automáticas, Air Bags (bolsas de choque), y sistemas de dirección entre otros, los cuales en su gran mayoría son importados de Japón y USA (CTG China Transportación Equipment Guide, September 2005).

OPORTUNIDADES

China busca convertirse en uno de los principales fabricantes de automóviles en el año 2010 (Red Negocios dic/04), para ello China esta llevando a que sus empresas productoras de automóviles hagan alianza con industrias de otros países para hacerlas competitivas globalmente, un ejemplo de ello es que el Grupo Industrial Automovilístico de Shangai participa con empresas de once países en más de 60 Joint-ventures.

Así mismo una gran oportunidad que se plantea para la industria automotriz china es que grandes marcas como GM y Ford están trasladando sus plantas a este país, dado la reducción de costos en cuanto a mano de obra, lo cual traerá grandes beneficios para el crecimiento de esta industria.

FORTALEZAS

Las fortalezas de la industria automotriz y de autopartes chinas son muchas, la industria china cuenta con un gran número de clusters, en distritos especializados, industria de ciudades enteras mejorando cada día para reducir tanto los costos de producción como los tiempo de despacho (just and time²⁴), lo anterior permite que China cuente con producciones a escala logrando grandes volúmenes de producción y un gran portafolio de productos para ofrecer al mundo entero.

Otra gran fortaleza de esta industria es que la mayoría de sus empresas cuentan con certificaciones de calidad (normas especializadas para la producción de vehículos y autopartes para el mercado original) aplicables no solo en su mercado local sino en países como Canadá y Usa, creando un alto grado de confianza en la calidad de sus productos.

Las compañías chinas destinan un alto porcentaje de inversión para sus departamentos de investigación y desarrollo, queriendo estar a la vanguardia de nuevos modelos y tecnología, es por ello que si hoy en día una de las debilidades de esta industria es la importación de partes con mayor tecnología, en un futuro cercano la fabricación de estas piezas puede convertirse en una de sus mayores fortalezas.

Otra ventaja competitiva de China frente a Colombia es el alto nivel de inversión extranjera que atrae, permitiendo la instalación de compañías extranjeras, incentivadas no solo por el bajo costo de mano de obra sino por los alivios tributarios que ofrece el gobierno chino, dentro de los que se encuentra la exención de pago de impuesto de renta por los dos primeros años, el no pago de impuestos aduaneros y el no pago de IVA,

²⁴ Justo a Tiempo

Otra gran fortaleza de China no solo para la industria automotriz y de autopartes sino para la economía en general es la infraestructura portuaria y de transporte, China ha basado gran parte de su desarrollo en el crecimiento de su infraestructura portuaria y de transporte, instalando Zonas Económicas Especiales, construyendo nuevas ciudades al lado de puertos y construyendo nuevos puertos, lo que la ha llevado a que en la actualidad posea el segundo puerto más grande del mundo por el cual se movilizan más de 14.5 Millones de TEUs²⁵ al año, así mismo posee la segunda red de autopistas del mundo, equivalente a la mitad de la circunferencia del globo terráqueo, por las que transitan cerca de 30 millones de automotores ²⁶.

AMENAZAS

Las salvaguardias y cuotas a imponer a los productos chinos que actualmente son estudiadas por muchos países principalmente por los países que componen la Unión Europea y USA pueden significar una gran amenaza no solo para la industria automotriz de China, sino para su industria en general, especialmente en productos como textiles y calzado entre otras.

De igual forma el acelerado crecimiento de la INDIA puede representar una amenaza para el mercado chino, según expertos la India podría convertirse en el más fuerte competidor de China.

²⁵ Contenedores de 20 pies con capacidad de 18 toneladas.

²⁶ Un cuarto de siglo China, Juvenal Infante, Universidad Sergio Arboleda

DEBILIDADES	
<p><u>COLOMBIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Capacidad productiva limitada. - Poca tecnología - No producciones a escala. -Producciones con volúmenes bajos. - Portafolio de producto reducido - Ausencia de Clusters dentro de la cadena productiva. - Bajo nivel de investigación y desarrollo en el sector tanto en las empresas del sector como en universidades e instituciones como el sena. 	<p><u>CHINA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Dependencia del mercado externo, en componentes que poseen un alto grado de tecnología. (Transportation Equipment Guide, September 2005).

OPORTUNIDADES

COLOMBIA

- Condiciones favorables con el mercado de Estados Unidos dado el Tratado de Libre Comercio "TLC", y la cercanía a este país.
- Posibilidades de que China invierta en países suramericanos (Diario la Republica, 2004)
- Desarrollo del sistema Transmilenio en la medida en que se replique en otras ciudades y países.
- Plan estratégico de Sofasa para mejorar la logística, reducción de costos e incremento de la localización de partes en la región.
- Desarrollo de la agenda interna para la competitividad y productividad de Colombia que desarrolla el gobierno nacional conjuntamente con la empresa privada mediante.

CHINA

- Trabajo conjunto del Gobierno Chino y la empresa privada para convertirse en uno de los principales fabricantes de automóviles en el año 2010 (RedNegocios dic/04).
- Impulso del Gobierno chino para que sus empresas productoras de automóviles hagan alianza con industrias de otros países. (Actualmente el Grupo Industrial Automovilístico de Shanghai participa con empresas de once países en más de 60 Joint-ventures).
- Establecimiento en China de grandes compañías del sector como GM y Ford. Que están trasladando sus plantas a este país, dado la reducción de costos en cuanto a mano de obra, lo cual traerá grandes beneficios para el crecimiento de esta industria.

FORTALEZAS	
<p><u>COLOMBIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -La principal fortaleza de la IAC es el reconocimiento en los países de Área Andina así como Estados Unidos, en cuanto a la calidad de los productos fabricados por esta industria. - Nichos de mercado específico para las autopartes, como por ejemplo en reposición de partes para vehículos de marcas americanas. - La tendencia de las empresas locales para certificarse con normas de calidad como ISO 9001 y TS.16949 (norma específica del sector automotriz para suplir equipo original OEM) 	<p><u>CHINA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gran número de clusters. Ubicados en ciudades y distritos especializados que crean una fuerte cadena de ensamble que reduce los tiempos de fabricación entregando al mercado productos de alta calidad, a un bajo costo y en un tiempo mínimo. - La mayor parte de empresas del sector cuentan con certificaciones de calidad creando confianza en sus productos. -Las compañías chinas destinan un alto porcentaje de inversión para sus departamentos de investigación y desarrollo. - Los bajos costos laborales hacen que los productos chinos sean muy competitivos.

AMENAZAS

COLOMBIA

- La pérdida de competitividad del producto colombiano frente al chino esta causando la desaparición de muchas empresas y por ende la pérdida del empleo.
- La alta dependencia de nuestra industria con el mercado venezolano (50% de nuestras exportaciones).
- Inestabilidad financiera de Multinacionales Automotrices como es General Motor Compañía GMC (The Wall Street Journal), que tiene instalada una planta en Colombia "Colmotores".
- El reconocimiento en el mercado nacional de marcas chinas no solo en autopartes sino en vehículos.
- La situación de orden público de Colombia por cuanto los inversionistas extranjeros temen invertir sus capitales en nuestro país.

CHINA

- Las salvaguardias y cuotas a imponer a los productos chinos que actualmente son estudiadas por muchos países principalmente por los países que componen la Unión Europea y USA.
- El acelerado crecimiento de la INDIA puede representar una amenaza para el mercado chino, según expertos la India podría convertirse en un fuerte competidor de China.

CONCLUSIONES

Al analizar las asimetrías de cada una de estas dos economías se puede concluir que Colombia tiene grandes desventajas frente a China, no solo en el sector automotriz y de autopartes, sino en la industria en general, China es un país que ha tenido un acelerado crecimiento económico en la última década (10% en promedio anual) comportamiento en nada parecido a la economía colombiana. Su fuerte inversión en investigación y desarrollo y sus fuertes ventajas competitivas enmarcadas bajo el modelo económico del Diamante de la Competitividad planteado por Michael Porter, dentro de las cuales se encuentra su bajo costo en mano de obra y sus producciones a escala, hacen que su industria sea competitiva a nivel mundial, creando productos de alta calidad a precios muy bajos difíciles de igualar por muchos de los productores nacionales de cualquier país, (En Colombia existen precios de productos chinos en el mercado que ni si quiera cubren los costos de producción del empresario nacional²⁷).

Así mismo la división y especialización del trabajo que aplica la industria China, impulsada desde su gobierno, ha creado distritos y ciudades especializadas en la producción de autopartes (Clusters) que proporcionan altos volúmenes de producción, con gran variedad en su oferta exportable, características difíciles de igualar por la industria colombiana que no cuenta con la tecnología ni los cluster necesarios para alcanzar estas producciones a escala, quedando imposibilitada para competir con China y ocasionando un efecto negativo en la industria en general. Es de resaltar que este efecto no solo es aplicable a Colombia, un estudio realizado por TED C. FISHMAN (reconocido ensayista y periodista experto en comercio mundial y en el desarrollo social y económico del lejano oriente) publicado con el nombre de CHINA S.A. muestra el fuerte impacto que ha tenido sobre la

²⁷ Entrevista con el Director Comercial de la Compañía Manufacturas Victor Gaskets de Colombia S.A., compañía fabricante de autopartes.

industria de diferentes países el ingreso de los productos chinos a estos mercados, ocasionando la desaparición de grandes empresas industriales y la pérdida de millones de empleos, a modo de ejemplo mientras el sector manufacturero de México caía en picada, el de China subía drásticamente, en Guadalajara por ejemplo el centro de la industria exportadora electrónica de México, las fábricas de las grandes empresas multinacionales que ensamblaban sus piezas electrónicas allí, actualmente operan solo al 60% de su capacidad debido a que se la producción de artículos como los teléfonos móviles o los equipos de redes informáticas se ha desplazado a China, provocando la pérdida del empleo de dicha industria.

El caso anterior no es ajeno a la industria automotriz y de autopartes en Colombia el efecto del ingreso de autopartes chinas va desde la pérdida de participación en el mercado hasta la desaparición de empresas (53 empresas en el periodo comprendido entre 1995 y 2004) y por ende la disminución del empleo en el sector (10.800 puestos laborales entre 1995 y 2004). Lo anterior nos permite concluir que la importación de autopartes chinas a Colombia no es beneficiosa para el empleo de este sector, más aun cuando este efecto se traslada al total de la cadena automotriz, dentro de la que se encuentran compañías comercializadoras, compañías para reparación de vehículos entre otros, que desplazan el consumo del producto nacional por el producto importado de China ocasionado el fortalecimiento de estas marcas en el mercado. Es de anotar que no obstante el ingreso de autopartes chinas al mercado nacional tiene un efecto negativo para el sector en materia de empleo, se debe reconocer que es beneficioso para el consumidor final por cuanto le permite tener la posibilidad de encontrar una mayor variedad de producto a precios más competitivos.

De otro lado el crecimiento de China no solo se considera una oportunidad cuando se piensa en la demanda que puede generar la extensa población china, sino al igual se le percibe como una amenaza, por cuanto China demanda una gran cantidad de materias primas e insumos como el acero, cobre y aluminio para abastecer la producción de los sectores: automotriz, de productos electrónicos,

telecomunicaciones, maquinaria, construcción y energía, en los cuales esta enfocado el país asiático, esta alta demanda está provocando un fuerte incremento en los precios de estas materias primas que son indispensables para el desarrollo de la industria en cualquier país.

RECOMENDACIONES

Es importante que las compañías del sector automotriz y de autopartes en Colombia no solo los fabricantes sino los gremios del sector y demás agentes que se involucran en este, le den la importancia que requiere el tema de China, es vital para el sector que se tomen medidas que fortalezcan la competitividad de la industria y que esta pueda hacer frente al reto del producto importado de China, por ello a continuación se presentan algunas recomendaciones que se deberían tomar en cuenta:

- Las compañías deben Innovar sus procesos productivos aumentando su inversión en investigación y desarrollo, para que ello les permita entregar al mercado productos con un alto valor agregado, aumentando así su participación tanto en el mercado nacional como internacional.
- Las compañías deben aumentar su inversión en tecnología, en maquinaria y equipo, que les permita tener plantas con producciones a escala.
- La industria debe crear clusters, que les permita llegar a la especialización permitiéndoles ser competitivos frente al producto importado.
- En materia comercial los empresarios deben aprovechar al máximo los tratados comerciales actuales como son SGP (con Europa), G3 (con México- Venezuela), MERCOSUR (con Brasil- Argentina- Uruguay- Paraguay) y Recientemente TLC con Estados Unidos.

- La industria colombiana, debe exigir al gobierno nacional el aumento en inversión en infraestructura de vías de transporte y portuaria que contribuya a que la industria nacional sea más competitiva. Así mismo que el gobierno invierta en educación y formación para la población, creando centros especializados en investigación y desarrollo para que la industria pueda estar a la vanguardia en este sector, y así pueda competir en los mercados internacionales.
- Así mismo el gobierno nacional debe crear el ambiente para atraer una mayor inversión extranjera directa IED destinada a la investigación e innovación tecnológica.
- Por último es importante que tanto empresas como trabajadores y gobierno le den la trascendencia que merece el tema de China en el futuro, si bien hoy en día la preocupación es por el ingreso al país de miles de productos de China a bajos precios, la mayor preocupación se debe dar al preguntarse ¿qué pasara cuando el sector productivo de la mayoría de los países del mundo se trasladen en masa a China, incentivados no solo por el bajo costo en mano de obra, sino además por los alivios tributarios y fiscales que brinda este país a las empresas extranjeras y por la estabilidad económica y política del mismo?.

BIBLIOGRAFÍA

ASOCIACION COLOMBIANA DE FABRICANTES DE AUTOPARTES, El sector Automotor Colombiano 2005, Manual estadístico No. 25, Bogotá 2005

ASOCIACION COLOMBIANA DE FABRICANTES DE AUTOPARTES, El sector Automotor Colombiano 2004, Manual estadístico No. 24, Bogotá 2004

ASOCIACION COLOMBIANA DE FABRICANTES DE AUTOPARTES, El sector Automotor Colombiano 2003, Manual estadístico No. 23, Bogotá 2003

ASOCIACION COLOMBIANA DE FABRICANTES DE AUTOPARTES, El sector Automotor Colombiano 2002, Manual estadístico No. 22, Bogotá 2002

ASOPARTES, El sector en cifras, 3º edición, editorial Edibumen Ltda., Colombia 2005

COMUNIDAD ANDINA, Documento SG/DT 290/ REV 1 del 8, 2005

CHINA CONTACT, 2000, Automotives parts and aftermarket in china, 2000

CHINA S.A., Cómo la nueva potencia industrial desafía al mundo, Ted C. Fishman. 2006

CTG, China Transportation Equipment Guide, Auto and Motorcycle, Parts and Accesories. Taiwan 2004.

CTG, China Transportation Equipment Guide, Auto and Motorcycle, Parts and Accesories. Taiwan 2005.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION, Agenda Interna para la productividad de Colombia, Bogotá Noviembre de 2004.

EMBAJADA DE LA REPUBLICA POPULAR DE CHINA, Exportaciones de automóviles en china, Colombia 2005

LEGISCOMEX, Hay que medir a China, Colombia 2004

LEGISCOMEX, Ventaja en autoparte y no en automotores, Colombia 2004

LEGISCOMEX, Sector automotor, Colombia 2004

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO DE COLOMBIA, Guía para exportar a China, Bogotá Marzo 2004.

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO DE COLOMBIA, Cadena autopartes automotor, Colombia 2004

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO DE COLOMBIA, Registros de Importación 2002 – 2004.

ECONOMETRIA

TEORIA Y POLÍTICA, Economía Internacional, P.R.Krugman, Madrid 2001

UNIVERSIDAD DE LA SALLE, La industria automotriz y su manejo económico en Colombia, Jairo Arnul Sarmiento Cuervo, Colombia 1983.

UNIVERSIDAD DE LA SALLE, Desarrollo del sector automotriz e industrialización en Colombia. Victoria Leyes, Colombia 1985.

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, Análisis de escenarios en el futuro de la industria ensambladora, ED. Uricoecha publicidad, Colombia 2001

VANGUARDIA LIBERAL, Automóviles colombianos tienen Fans en el exterior, Colombia 2005.