

# Competitividad sistémica y pilares de la competitividad de Corea del Sur

*(Recibido: 31/enero/2014 –Aceptado: 29/octubre/2014)*

*Ángel Licona Michel\**  
*Ernesto Henry Turner Barragán\*\**

## **Resumen**

La presente investigación parte del análisis de la competitividad, donde instituciones como el Foro Económico Mundial, investigan los logros alcanzados en materia de competitividad por los países. Corea del Sur ha logrado sobresalir de una situación de atraso, a una de potencia económica, contando con recursos humanos altamente capacitados que innovan procesos gracias a su preparación tecnológica, coadyuvando con las empresas para ir a la vanguardia en la generación de bienes, asimismo encontrarse entre los veinte países más competitivos del mundo, teniendo una alta participación en la economía los sectores de la industria electrónica, automotriz y naval.

**Clasificación JEL:** O53, N65, F43.

**Palabras Clave:** competitividad, pilares de la competitividad, económica; industria electrónica, automotriz y naval.

\* Profesor investigador de la Facultad de Economía y del Centro Universitario de Estudios e Investigaciones sobre la Cuenca del Pacífico de la Universidad de Colima.

\*\* Profesor-investigador del Departamento de Economía de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.

## **Introducción**

Este trabajo inicia reflexionando la forma en que evoluciona el concepto de competitividad, dicho concepto integra diversos planteamientos y elementos que se han venido agregando hasta formar un concepto complejo, que permite comprender porque algunos países, regiones y empresas progresan más rápidamente que otros. Posteriormente, analizamos las posiciones que ocupa Corea del Sur en los pilares de la competitividad, explicamos el progreso alcanzado durante las últimas 6 décadas por medio de un análisis retrospectivo de su evolución económica, que permite entender como fueron interactuando y sumando aspectos de la competitividad, para lograr un progreso creciente y permanente, no sin dificultades. En diversas etapas de su desarrollo Corea del Sur, presenta factores y crisis que han hecho tambalear sus bases de crecimiento, modificando sus estrategias para contrarrestar los elementos negativos y posibilitar nuevamente su progreso y avance de la competitividad en sus empresas y como país. El análisis de los sectores más competitivos permite cerrar el análisis, para posteriormente presentar las conclusiones.

## **1. Evolución del concepto de competitividad**

### *1.1 Competitividad Económica*

La competitividad económica es un concepto complejo que ha venido evolucionando a través de los siglos, su origen está ligado al surgimiento de la economía como ciencia y a las ventajas que obtienen los países y las empresas al conquistar, mantener y ampliar su participación en los mercados. A nivel global, la definición más intuitiva de competitividad está dada por la participación de los productos de un país en los mercados mundiales, Corea del Sur desde las últimas décadas del siglo XX, gana presencia en la economía internacional con sus productos del sector electrónico, automotriz y naval.

En el siglo XVIII, Adam Smith analizaba los beneficios que pueden obtenerse gracias al comercio internacional. La abundancia de recursos y factores productivos que posee cada país, sus ventajas absolutas, dictaban su vocación productiva, por ello, la clave para elevar su competitividad e incrementar su desarrollo estaba en vender el factor abundante al exterior e importar el factor escaso. La ventaja absoluta de factores conducía naturalmente a la división y especialización del trabajo a nivel internacional, la que permitía, a su vez, la disminución de los costos mediante procesos más especializados y eficientes, propiciando, con ello, la ampliación de la riqueza mundial que iba acompañada de un enriquecimiento mutuo, mayor, de cada uno de los países participantes en el comercio internacional.

David Ricardo modificó los argumentos de Smith planteando que en el comercio entre dos naciones no debe existir necesariamente ventaja absoluta entre los bienes que se comercian. Los países deben simplemente importar los bienes cuyos precios relativos internos sean mayores y deben exportar los bienes cuyos precios relativos sean menores. De esta manera, la competitividad no depende ya de la ventaja absoluta, de la asignación inicial de factores, sino de la ventaja relativa, del aprovechamiento de las proporciones de factores y de las ventajas de productividad alcanzadas por la especialización del trabajo.

El modelo Heckscher-Ohlin plantea que las naciones venderán al exterior bienes producidos con factores abundantes y baratos e importarán bienes cuyos factores sean escasos y caros al interior del país. Las ventajas comparativas conducen a la especialización de la estructura productiva y de las exportaciones de un país y se sustentan, según el modelo de Heckscher-Ohlin, en el aprovechamiento de los recursos naturales y de la productividad relativa del trabajo entre los países que intercambian productos.

El concepto de competitividad se ha aplicado tanto a empresas como a países. A nivel microeconómico, la competitividad, es la capacidad que tiene una empresa de obtener una mayor rentabilidad que sus competidores en el mercado. A nivel macroeconómico es la capacidad que tiene una nación de alcanzar un mayor bienestar social, en relación a otros países competidores, como resultado de su participación en el mercado internacional, las empresas como Samsung, LG, Hyundai, entre otras de Corea del Sur tienen altos niveles de competitividad que permiten al país surcoreano ser referente para mejorar procesos y lograr escalar en los peldaños de la competitividad en el contexto internacional. Se considera que la competitividad está basada en la productividad de una empresa o de un país con respecto a la productividad que tienen las demás empresas y países que participan como oferentes en el mercado. La productividad, a su vez, es una medida de eficiencia que está determinada por la relación que existe entre la cantidad del producto ofrecido y su valor, con respecto a la cantidad de factores e insumos utilizados para obtenerlo y su costo.

### *1.2 Competitividad empresarial. Competencia en precios y en calidad*

Las empresas tienen diferentes objetivos que se relacionan e interactúan entre sí, los más importantes son: la búsqueda del máximo beneficio, la mejora de la productividad, el aumento del éxito competitivo y el incremento de su participación en el mercado, su logro, no sólo asegura la supervivencia de la empresa, sino también, su reproducción ampliada y liderazgo. La competencia en precios es la forma

considerada característica de los llamados mercados competitivos, donde existen muchas empresas, cada una con escasa participación.

Cuando el producto ofrecido es homogéneo, la competencia entre los oferentes se da en precios, una empresa es competitiva en precios cuando ofrece sus productos a un precio que le permite cubrir los costos de producción y obtener un nivel de rendimiento mayor que el rendimiento medio sobre el capital invertido, entonces, la rentabilidad será el reflejo de su mayor productividad, por lo que irá alcanzando una mayor presencia en el mercado.

La competitividad es un elemento dinámico, ya que una rentabilidad más alta permite una acumulación más rápida y costos más bajos debidos a economías de escala, lo que puede traducirse en una participación creciente o penetración cada vez mayor en el mercado, que terminará por hacer desaparecer a las empresas menos competitivas e incapaces de generar rendimientos suficientes. Sin embargo, los precios de los productos que compiten entre sí pueden variar si los productos no son homogéneos, en este caso, una empresa puede tener la capacidad de colocar un producto a un precio mayor que la competencia debido a factores distintos del precio, como la variedad, la calidad, la imagen y la forma y lugar de comercialización. Ello puede proporcionarle un rendimiento mayor que el promedio y, por tanto, una acumulación más rápida que se traduce en una presencia creciente y el liderazgo en el mercado. En este tipo de mercado, se dice que las empresas son competitivas en calidad y en otros factores. Este es el tipo de competencia característica de los mercados oligopólicos donde existen pocas empresas con una alta penetración o participación, las empresas surcoreanas como Samsung, LG y Hyundai son parte de estos mercados, en los cuales se requiere disponer de una gran cantidad de capitales para poder competir.

### *1.3 Competitividad nacional*

El nivel de vida de una nación depende de su competitividad, la cual se define por la productividad con la que utiliza sus recursos humanos, económicos y naturales que depende de la eficiencia con la que se produce y de la capacidad de la economía para movilizar sus recursos humanos disponibles de los sectores de baja rentabilidad a los sectores de alta rentabilidad. Lo que importa, no es si las empresas son de propiedad nacional o extranjera, sino la naturaleza y productividad de sus actividades económicas, tampoco importa si exportan o no, ya que las industrias locales también contribuyen a elevar la competitividad nacional, ya que su productividad determina el nivel de los salarios, el costo de la vida y los costos sectoriales internos.

### 1.3.1 Competitividad sistémica

Para determinar la competitividad empresarial y nacional intervienen un sin número de elementos, ya que la competitividad empresarial y nacional están interrelacionadas entre sí, pero también están interrelacionadas con la formación científica y técnica de sus habitantes, con las preferencias y hábitos de los consumidores y con sus propensiones a consumir y a ahorrar, así como la cantidad y niveles de los impuestos que pagan. Así mismo, intervienen las escuelas, universidades e institutos de investigación, los mercados financieros y muchos otros elementos más. Estos aspectos determinan las circunstancias de un país y el ambiente de los negocios y están profundamente arraigados en sus instituciones, habitantes y cultura, por ello, mejorar la competitividad económica de un país o de una región es un reto especial, ya que no existe una medida que por sí sola pueda aumentar la competitividad sistémica, por lo que deben aplicarse muchas mejoras y en ámbitos muy diversos, mejoras que muchas veces toman tiempo para que rindan sus resultados óptimos. René Villarreal, considera que la competitividad se logra por medio de una interrelación entre diferentes niveles económicos y sus actores, donde el capital intelectual es de suma importancia en el incremento o decremento de la competitividad (Villarreal, 1990). Corea del Sur cuenta con un capital intelectual que crece año con año, y que se encuentra interrelacionado con las empresas y gobierno para generar las condiciones que favorezcan la innovación de procesos y productos que se comercializan con el sello surcoreano.

Recientemente, se ha considerado que las piedras angulares del desarrollo económico se encuentran en poseer unas instituciones estables, en aplicar políticas macroeconómicas acertadas, en abrir los mercados y privatizar las empresas públicas. Los gobiernos creen que su actividad y finalidad quedan plenamente justificadas, con garantizar la propiedad, mantener instituciones democráticas estables, establecer sistemas judiciales eficientes, promulgar políticas fiscales y monetarias sólidas y promover el progreso en las condiciones sociales, ya que estos son factores que contribuyen a tener una economía saludable. Pero, aunque estos factores brindan la oportunidad de crear riqueza, no son suficientes, porque no la crean. En las sociedades modernas de mercado, la mayor parte de la riqueza es creada por empresas privadas, la otra parte se genera por el suministro de bienes y servicios públicos producidos por empresas públicas, mixtas o aún, privadas, pero cuyo costo está financiado por sistemas impositivos federales, estatales y locales.

Los factores que contribuyen a crear la riqueza pública, que determinan su distribución equitativa y la competitividad de los gobiernos han sido definidos con escasa precisión por las teorías de las finanzas públicas y de la administración

pública. En la contabilidad nacional el gasto o consumo público, simplemente, se agrega como componente del PIB y constituye una parte muy considerable del consumo individual agregado, aquélla que los representantes políticos gastan, en nombre de los contribuyentes, en base a la legitimidad que les dio la elección pública democrática o la legitimación pura y simple del poder.

La teoría de la administración pública recientemente se ha centrado en elevar la eficiencia de las instituciones públicas y ha desarrollado métodos de evaluación del gasto y de las actividades públicas, pero aún no se tienen modelos comparativos que permitan medir la competitividad y productividad de los intrincados aparatos estatales de los diversos países, modelos que sean capaces de agregar e integrar los diversos niveles de gobierno y calcular con precisión, el costo social y el beneficio social que producen anualmente los gobiernos. Por ello, las reformas macroeconómicas, políticas, jurídicas y sociales no dan fruto si no se mejoran las capacidades microeconómicas, ya que el ingreso y gasto públicos sólo son una parte del ingreso privado que se forma sustrayendo impuestos.

#### *1.4 Ventajas Comparativas y Ventajas Competitivas*

La competitividad es la capacidad de una empresa para obtener y mantener ventajas comparativas, sistemáticamente, que le permiten alcanzar, sostener y mejorar su posición en el mercado, aprovechando el entorno socioeconómico en el que participa. Las ventajas son los elementos que permiten tener mayor productividad con respecto a los competidores. Se pueden clasificar en ventajas comparativas y ventajas competitivas. Las comparativas surgen de la posibilidad de obtener con menores costos ciertos insumos, como recursos naturales, mano de obra o energía. Las ventajas competitivas se basan en las capacidades humanas, la tecnología de producción y en los conocimientos, se crean mediante la inversión en recursos humanos y tecnología y por la elección de tecnologías, mercados y productos. Una condición necesaria para ello es la existencia, en cada país, de un ambiente institucional y macroeconómico estable, que transmita confianza, atraiga capitales y tecnología, y un ambiente nacional (productivo y humano) que permita a las empresas absorber, transformar y reproducir tecnología, adaptarse a los cambios en el contexto internacional y exportar productos con mayor valor agregado tecnológico. Tal condición ha caracterizado a Corea del Sur que forma parte del grupo de países más dinámicos en los mercados mundiales.

Michael Porter (1999), considera que tanto las empresas como los países deben identificar estrategias competitivas que generen las habilidades y destrezas necesarias para adaptarse y resolver problemas ante la competencia permanente que enfrentarán en los mercados nacionales e internacionales. Corea del Sur, como

podrá apreciarse en los siguientes apartados logra con un grupo de empresas escalar en los niveles de competitividad por saber adaptarse y visualizar que los procesos y los bienes deben transformarse permanentemente para ganar espacios en los mercados internacionales.

### **3. Posición de Corea del Sur en los índices de Competitividad 2008-2013, de acuerdo al reporte global de competitividad emitido por el World Economic Forum, WEF**

Con el fin de identificar los diversos elementos determinantes de la competitividad de los países el Foro Económico Mundial (WEF) presenta en forma anual, a través de su publicación The Global Competitiveness Report (GCR), indicadores de competitividad a nivel mundial, generando un escalafón por países. En su versión 2004-2005, los componentes utilizados para calcular el Índice de Competitividad para el Crecimiento (ICC) fueron: el ambiente macroeconómico, la calidad de las instituciones públicas y la situación tecnológica. El WEF, para estimar la competitividad de los países establece doce pilares en su ranking global, siendo éstos: Instituciones, Infraestructura, Ambiente Macroeconómico, Salud y Educación Básica, Educación superior y capacitación, Eficiencia en mercados de bienes, Eficiencia en el mercado laboral, Desarrollo del mercado financiero, Preparación tecnológica, Tamaño de mercado, Sofisticación empresarial e Innovación.

**Cuadro 1**  
**Posición de Corea del Sur en el Informe Anual de Competitividad Global 2008-2013**

<i>Pilares</i>	<i>2008-2009</i>	<i>2009-2010</i>	<i>2010-2011</i>	<i>2011-2012</i>	<i>2012-2013</i>
Instituciones	28	53	62	65	62
Infraestructura	15	17	18	9	9
Ambiente macroeconómico	4	11	6	6	10
Salud y educación básica	26	27	21	15	11
Educación superior y capacitación	12	16	15	17	17
Eficiencia en mercados de bienes	22	36	38	37	29
Eficiencia en mercado laboral	41	84	78	76	73
Desarrollo de mercado financiero	37	58	83	80	71
Preparación tecnológica	13	15	19	18	18
Tamaño de mercado	13	12	11	11	11
Sofisticación empresarial	16	21	24	25	22
Innovación	9	11	12	14	16

Fuente: Elaboración propia con datos de The Global Competitiveness Report 2008-2009, 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013, World Economic Forum.

El WEF, concentra los 12 pilares, en 3 grupos, el primero proporciona los requerimientos básicos en la conducción de la competitividad, en él se encuentran los pilares vinculados con las instituciones, infraestructura, ambiente macroeconómico, salud y educación básica.

El segundo grupo comprende a los pilares denominados potenciadores (*enhancers*) de la eficiencia en la competitividad, ellos son: la educación superior y la capacitación, la eficiencia en los mercados de bienes, la eficiencia en mercado laboral, el desarrollo del mercado financiero, la preparación tecnológica y el tamaño del mercado.

El tercer grupo corresponde a los conductores clave de la innovación compuesto por los pilares de sofisticación empresarial e innovación, todos ellos conducen a mejorar procesos y bienes que dan una ventaja a los países.

Corea del Sur, ha logrado que los pilares que sostienen la competitividad de la economía, se mantengan con una buena calificación, de acuerdo al WEF. De los doce pilares de la competitividad, Corea del Sur cuenta con 7 que se ubican en los primeros 20 del Ranking Global de Competitividad, siendo estos la Infraestructura, Ambiente macroeconómico, Salud y educación básica, Educación superior y capacitación, Preparación tecnológica, Tamaño de mercado e Innovación, lo que ha permitido al país, desarrollar sectores competitivos de entre los cuales sobresale la industria electrónica, automotriz y naval.

Corea del Sur y por ende sus sectores, han transitado en su proceso de desarrollo tecnológico por tres etapas: imitación, aprendizaje e innovación. En los años 60, no contaban con tecnología avanzada y menos podían disponer de una abundante oferta de recursos humanos especializados que pudieran manejar y crear procesos tecnológicos de vanguardia, por lo cual inician el despegue tecnológico por medio de la copia y el auto aprendizaje de la tecnología generada en otros países. En esta fase se dedican a estar maquilando, copiando y aprendiendo de los avances tecnológicos que se presentan en el resto del mundo. Para los años 70 y 80 incursionan en el aprendizaje, fase que les permite adoptar tecnología extranjera, a través de la adquisición de licencias y asistencia técnica. Después de estos años y con un crecimiento en la oferta de recursos humanos especializados, así como procesos de innovación, transforman procesos productivos, y productos, que les permite generar ventajas competitivas con el resto de los países. (Amsden, 1989; Amsden y Kim, 1985; Lee, 1998; Turner y Kim, 2004). Trabajando en esa dinámica, han logrado sobresalir en la parte electrónica, automotriz y naval, entre otros sectores.

En el contexto de competitividad, los países deben mantener una dinámica de innovación que les permita seguir ocupando lugares relevantes de acuerdo a los parámetros que establece el WEF, por ello, la población de Corea del Sur, previendo

los cambios ocasionados por los avances tecnológicos en la economía mundial, se capacita, persevera e impulsa la consolidación de proyectos en sectores productivos, que les permiten avanzar en la construcción de una economía y sociedad más competitiva.

#### **4. Análisis de la Competitividad Sistémica en Corea**

El desarrollo de Corea del Sur ha sido sumamente rápido, pasó de ser una colonia japonesa predominantemente agrícola, cuya parte industrial y rica en recursos minerales se vio segmentada al separarse en Corea del Sur y Corea del Norte, donde su capital e infraestructura fueron afectados por la II Guerra Mundial y la posterior Guerra de Corea de 1950 a 1953 para convertirse, en 6 décadas, en un país que se acerca al desarrollo. En efecto después de la Guerra entre las dos coreas (Norte y Sur) que culminó en 1953, en la parte del Sur se ha presentado una profunda transformación en su estructura industrial, la cual se encuentra soportada por un creciente oferta de recursos humanos altamente capacitados que estimulan la innovación en los procesos y bienes que se ofrecen en los mercados.

Rhee Syngman, primer presidente de Corea del Sur estableció una serie de programas de reconstrucción de la estructura productiva, se canalizaron recursos para mejorar y ampliar la infraestructura económica, incrementar la capacidad del sector manufacturero, promover las industrias clave (las mineras, el cemento, la siderurgia) y diversificar las exportaciones. Hasta principios de la década de los sesenta, Corea fue el típico país agrario, ya que la agricultura representaba el 40% del PIB y la fuerza laboral empleada por el sector agrícola representaba el 60% del total. En la década de los 50, prácticamente todas las exportaciones eran de artículos no manufacturados (en la década de los 40, las exportaciones de pescado representaron 2/3 del total).

Como la estructura económica no reflejaba avances, en los primeros años de la década de los años sesenta, Park Chung-hee, llegó al poder en 1961 gracias a un golpe militar, proclamó que el desarrollo económico sería su prioridad y adoptó una estrategia diferente a la seguida hasta entonces por Corea para industrializar el país, ella se había basado en el proteccionismo y en la sustitución de importaciones de las manufacturas ligeras por producción nacional, que tendía a sobrevaluar la moneda e inhibir las exportaciones, mientras que hacía crecer a las importaciones aún más rápido que el producto (Licona, 2011). Su estrategia se basó en una política de industrialización y crecimiento impulsados por el gobierno, apoyada en la promoción de las industrias química y pesada (1973) y de las exportaciones, ya que creía que para alcanzar una producción eficiente, necesitaría utilizar escalas de

producción que rebasaban el mercado interno. Aunque, las exportaciones habían empezado a crecer en 1960, un 66%, y siguieron aumentando anualmente en un 40%, en promedio hasta 1964, Park consideró que no era suficiente, por lo que se propuso incentivar aún más las ventas externas, de manera que en 1964 anunció un régimen cambiario único y devaluó el won a la mitad, de 130 a 255 won por dólar (Desde entonces el tipo de cambio real en Corea se ha mantenido competitivo y estable).

Otras medidas que complementaron las devaluaciones fueron: los créditos preferenciales a la exportación, las exenciones arancelarias sobre las importaciones de insumos y bienes de capital y las reuniones para el establecimiento de las metas de exportación que el propio Presidente dirigía. Como medidas complementarias, se fundaron: la Asociación de Comerciantes de la República de Corea y la Asociación coreana de promoción del comercio y las inversiones, KOTRA (Licona, 2011). Bajo el nuevo esquema las exportaciones como proporción del PIB, se elevaron del 5%, en 1963, al 28%, en 1973. (Il y Kho, 2010: 37).

El gobierno promovió las exportaciones pero mantuvo restricciones sobre las importaciones a fin de contener los déficits de cuenta corriente y proteger las industrias nacionales. Los tipos arancelarios empezaron a disminuir lentamente a principios de los 70, pero sus niveles se mantuvieron muy elevados hasta principios de la década de los 80 (Licona, 2011; López, 2011).

En la segunda mitad de la década de los setenta, se dio paso al desarrollo de las manufacturas intensivas en capital y de alta productividad, partiendo de una iniciativa del Gobierno. En 1973, Park-Chung-hee planteó la importancia de desarrollar la industria pesada y química como primera prioridad económica para lograr el desarrollo por lo que creó un Comité encargado de presentar un programa de desarrollo integral, que incluía: planes de ubicación de las empresas y la realización de las obras, así como, planes de fomento del sector industrial y programas de asistencia a las empresas, fundando, posteriormente, en 1974, la Corporación para el desarrollo de complejos industriales. En los años siguientes, el Gobierno comenzó a trabajar en la construcción de gigantescos complejos industriales costeros, dichos complejos que serían más grandes que los parques industriales se basaban en la idea de que con el tiempo se convertirían en nuevas ciudades industriales.

De acuerdo con Sakong IL y Young sun Koh (2010), son tres los factores que regían la creación y operación de los complejos: impulsar las economías de escala y aglomeración, uso eficaz de los escasos recursos naturales, así como la creación y fomento de nuevas ciudades industriales. Por su ubicación geográfica

y estratégica la mayor parte de ellos, se localizó en la costa sudoriental: Pohang, Ulsan, Onsan, Okpo, Jukdo y Changwon, uno se ubicó en la costa meridional, Yecheon, en la bahía de Gwangyang, y otro en la costa oriental, Bukpyeong, al momento de iniciar los proyectos, dichos lugares eran zonas rurales, lejanas y con escasa población. Por el carácter peninsular de Corea y su localización estratégica, el desarrollo de los puertos marítimos era una parte de la infraestructura física fundamental necesaria para promover el comercio internacional, industrializar al país y alcanzar el desarrollo. Bajo esa iniciativa, Busan se convirtió en el primer puerto del país dotado de contenedores, en 1978, y continuó desarrollándose hasta convertirse, en el año 2000, en el tercer puerto más grande del Mundo, en capacidad de manejo de cargamento, retrocediendo en la actualidad al quinto lugar, moviendo al año más de 15 millones de contenedores, ubicándose entre los 10 puertos más competitivos del noreste asiático.

El desarrollo de complejos industriales y el impulso portuario, permite a Corea del Sur ganar competitividad en los mercados mundiales, así como mejorar la adquisición de bienes con alto valor agregado en la sociedad surcoreana, por ejemplo de agosto de 1945 a la primera década del siglo XXI, el número de automóviles ha crecido exponencialmente, pasan de 7 mil, en 1945, y de 15 mil, en 1948 a 16.4 millones entrado el siglo XXI, por lo que se tiene un automóvil por cada 2.9 personas, mientras que en 1945, se tenía un automóvil por cada 2,881 personas. De igual manera la longitud de la red vial se multiplicó por 4.3, pasando de 24,031 km, en 1945, a 103,019 Km, en 2008, aumentando el porcentaje de vías asfaltadas del 0.03% al 98%. Actualmente la red de autopistas es de 3,368 Km. En lo que respecta a trenes de alta velocidad, el tren Seúl-Busan que viaja a 300 Km/h cubre la ruta en tan sólo 3 horas. Las autopistas Seúl-Inchón y Seúl-Busan, concluidas en 1969 y 1970, fueron las primeras de la República de Corea. Esta segunda autopista fue el eje principal de un plan de desarrollo regional basado en la creación de un corredor industrial de la costa sudoriental, con centro en el puerto de Busan, destinado a desarrollar distintas regiones en base a sus recursos y ventajas geográficas, basado en las teorías de los polos de crecimiento.

Con la infraestructura creada, además de contar con recursos humanos altamente capacitados, las empresas y el gobierno incrementan la inversión en investigación y desarrollo, con el fin de incrementar su productividad y competitividad, para con ello reducir en la década de los 90, la brecha que separaba a Corea de los países desarrollados, y logrando desarrollar sectores competitivos en la economía mundial y en la primera década del siglo XXI, se posicionan como líderes mundiales en las industrias siderúrgica, automotriz, naval, y electrónica.

## 5. Sectores competitivos

### 5.1. Industria electrónica

Como se ha mencionado en los párrafos anteriores Corea del Sur, logra incrementar su competitividad desarrollando infraestructura, innovando procesos que permiten que sus sectores sean líder en el mercado mundial entre ellos la industria electrónica, en el Cuadro 2, se presentan las principales empresas electrónicas surcoreanas que han rebasado sus fronteras por sus altos niveles de productividad y competitividad.

**Cuadro 2**  
**Principales empresas coreanas de la industria electrónica**

<i>Empresas principales</i>	<i>Descripción de la empresa</i>
Samsung Electronics	Fundada en Daegu en 1969, con el paso de los años ha logrado posicionar sus productos entre las preferencias de los consumidores en la mayor parte de los países, tiene plantas de producción en 58 países, y emplea a más de 200,000 personas. Se caracteriza por ser una de las 10 marcas más reconocidas de fabricantes de productos electrónicos en el mundo.
LG Electronics	Tiene su sede en Yeouido Seúl, tiene laborando a más de 80,000 personas y está presente en 80 países alrededor del mundo. Samsung y LG, son las dos empresas más representativas en la industria electrónica de Corea del Sur
Daewoo Electronics	Fundada en 1971, tiene su sede en Seúl, y plantas en diversos países, emplea más de 200,000 personas
Pantech Co., Ltd	Especializada en la fabricación de teléfonos móviles. En sus orígenes fue suministradora de baterías de Sky Electronics, y en 2004 comenzó a fabricar teléfonos bajo la marca Pantech. Actualmente se dirige principalmente a los mercados domésticos de Japón, Hong Kong, China, Europa, Australia, Taiwán, Estados Unidos y Canadá.
Hynix Semiconductor Inc.	Empresa fundada en 1983 dedicada a la fabricación de semiconductores. Hoy en día cuenta con la mayor capacidad de fabricación de DRAM del mundo así como la mayor capacidad técnica de desarrollo, gracias en parte a su fusión con LG Semiconductor en 1999.
Dongyan Telecom Co., Ltd	Empresa fundada en los años sesenta y que hoy en día se define como una empresa que ofrece soluciones totales en equipos de telecomunicación centrados especialmente óptico, coaxial, CATV/SMATV, antena e ingeniería.

Fuente: Elaboración propia con información de Korea Communications Commission (KCC) <<http://www.kcc.go.kr/user.do>> y <[http://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Empresas\\_de\\_Corea\\_del\\_Sur](http://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Empresas_de_Corea_del_Sur)>.

La industria electrónica coreana, ha logrado posicionarse en los mercados internacionales, compitiendo con empresas japonesas y europeas consolidadas como Sony, Panasonic, Philips, entre otras. La competencia adquirida por empresas surco-

reanas, se sustenta en la oferta de bienes vanguardistas, y de precios atractivos para el consumidor (Yoo, 1990; Kim y Kim, 1997), sobre todo en productos relacionados con la fabricación de celulares, cámaras digitales, laptops, computadoras, pantallas LED, chips de memoria, así como una diversidad de accesorios electrónicos en los mercados internacionales.

Las empresas de la industria electrónica son de suma relevancia en la economía coreana, siendo su participación en las exportaciones totales por arriba del 28 por ciento, de igual manera contribuyen en el Producto Interno Bruto (PIB) con más de 9 por ciento de la riqueza generada en el país (Cuadro 3).

**Cuadro 3**  
**Participación de la industria electrónica en las exportaciones**  
**y en el PIB de la economía de Corea del Sur**

<i>Año</i>	<i>PIB (precios corrientes) (millones de dólares)</i>	<i>Exportaciones totales (millones de dólares)</i>	<i>Exportación de la industria electrónica (millones de dólares)</i>	<i>Participación de la industria electrónica en las exportaciones %</i>	<i>Participación de la industria electrónica en el PIB %</i>
2003	608,000	193,817	55,053	28.40	9.05
2004	680,100	201,000	73,170	36.40	10.76
2005	844,700	284,416	80,488	28.30	9.53
2006	951,100	325,465	85,577	26.29	9.00
2007	1'044,930	371,489	97,409	26.22	9.32
2008	928,700	422,007	98,318	23.30	10.59
2009	947,274	363,534	88,787	24.42	9.37
2010	1'014,483	466,384	110,789	23.75	10.92

Fuente: Velázquez y Anguiano, 2012.

Como puede observarse en el cuadro 3, la participación de la industria electrónica en las exportaciones de Corea del Sur es alta, representando más del 20% de los bienes que se venden al exterior. Asimismo su participación en el PIB, muestra la importancia en la generación de riqueza de la economía coreana, al oscilar entre el 9% y 10%. Lo anterior es resultado de la intensa competencia que se tiene en el sector del mismo país (Samsung vs LG), así como con el resto del mundo, principalmente con empresas japonesas, situación que obliga a los surcoreanos a formar cada vez más recursos humanos altamente capacitados, y a aumentar sus estándares de innovación en procesos y productos para poder sobrevivir en un mercado dinámico y competitivo, dicha competencia ha permitido que empresas como Samsung y LG, tengan un liderazgo mundial (Lim, 2003), por sus innovadores productos en pantallas LED, así como en la telefonía móvil, entre otros bienes que ofrecen a los consumidores en el ámbito mundial.

## 5.2 Industria automotriz

Otra industria sobresaliente y competitiva en Corea del Sur, es la automotriz, dicha industria se encuentra entre los principales productores de automóviles en el mundo, ganando liderazgo en los mercados las empresas Hyundai, Kia, Daewoo y Samsung (Lim, 2003). Su competitividad se encuentra sustentada al igual que la industria electrónica en la creciente formación de cuadros profesionales, así como por su capacidad de innovación, que conlleva al buen desempeño de los autos fabricados por las empresas surcoreanas, lo cual les permite incrementar sus exportaciones a los mercados de Asia, Europa, América, África y de Oceanía, principalmente en países como Estados Unidos, China, Japón, Hong Kong, Alemania, Reino Unido y Rusia, entre otros.

**Cuadro 4**  
**Principales países productores de automóviles en 2012**

<i>País</i>	<i>Producción (cifras en número de automóviles)</i>	<i>Lugar</i>
China	15,523,658	1
Japón	8,544,219	2
Alemania	5,388,456	3
Corea del Sur	4,167,089	4
Estados Unidos	4,105,853	5
India	3,285,496	6
Brasil	2,623,704	7
Rusia	1,968,7898	8
México	1,810,007	9
Francia	1,682,814	10
España	1,539,680	11
Reino Unido	1,464,906	12
Republica Checa	1,171,774	13
Canadá	1,040,298	14
Tailandia	957,623	15

Fuente: Elaboración propia con datos de OICA, 2013. <<http://oica.net/category/production-statistics/>>.

En el Cuadro 4, se observa la relevancia alcanzada por Corea del Sur, donde su industria supera en la producción de automóviles a Estados Unidos, India, Brasil, Rusia y México, entre otros, los cuales disponen de una mayor cantidad de recursos naturales y humanos, así como de una mayor extensión territorial. Los coreanos han logrado ubicarse entre los cinco países más importantes de la producción de

autos, ocupando en 2012 la cuarta posición, con ello muestran que su estructura productiva incrementa sus niveles de competitividad, gracias al buen desempeño alcanzado en los pilares que dan rumbo y certidumbre a los emprendedores, para invertir en sectores vanguardistas, robusteciendo las áreas de la electrónica, así como la automotriz.

La dinámica de la producción de autos en Corea del Sur y el lugar relevante alcanzado por la industria, puede observarse en el Cuadro 5, en el cual se muestran los niveles de producción desde el primer año del siglo XXI, teniendo un crecimiento la oferta del año 2001 al 2012, por arriba del 50 por ciento, permitiendo con ello que los consumidores puedan acceder a una mayor gama de autos, y una estructura productiva que incrementa sus niveles de competitividad, y por ende han logrado mantener la mayor parte de los pilares que soportan la competitividad entre los primeros veinte en el Ranking Global de Competitividad.

En Corea del Sur la industria automotriz al igual que la electrónica son muy importantes por su participación en las exportaciones, en el PIB, así como por los empleos directos e indirectos que se generan con su desarrollo. En el cuadro 5, se puede ver que entre el año 2008 y 2009, así como en 2011 y 2012, cae la producción de autos, pero ello no se debe a la falta de competitividad en el país de Corea, sino más bien, es ocasionada principalmente por la crisis económica y financiera que afecta a la economía estadounidense y al mundo en general.

**Cuadro 5**  
**Corea del Sur: producción de automóviles**  
**(cifras en número de automóviles)**

<i>Año</i>	<i>Producción</i>
2001	2,471,444
2002	2,651,273
2003	2,767,716
2004	3,122,600
2005	3,357,094
2006	3,489,136
2007	3,723,482
2008	3,450,478
2009	3,158,417
2010	3,866,206
2011	4,221.617
2012	4,167089

Fuente: Elaboración propia con datos de OICA, 2013. <<http://oica.net/category/production-statistics/>>.

Dicha crisis afecta la producción de autos, porque es una industria que tiene una amplia cadena de valor, y además es complementariedad con procesos de producción de diversas partes del mundo que ofrecen autopartes requeridas en la fabricación de automóviles, por lo tanto una crisis económica y financiera en cualquier parte del mundo, tiene impactos globales que afectan la producción en este sector.

En el Cuadro 6, se observa el dinamismo de la industria automotriz en las exportaciones, representando entre el 10 y el 15 por ciento en la generación de riqueza por las ventas que se hacen con el exterior, y como fue mencionado uno de sus principales mercados es el de Estados Unidos, país al que venden entre el 30 y 50 por ciento de la producción de sus autos (Velázquez y Anguiano, 2012), asimismo se observa una participación a la alza en el PIB, representando entre el 3 y el 5 por ciento del valor de los bienes y servicios generados por la economía coreana.

**Cuadro 6**  
**Participación del sector automotriz en el PIB y las exportaciones y de Corea**

<i>Año</i>	<i>PIB (precios corrientes) (millones de dólares americanos)</i>	<i>Exportaciones totales (millones de dólares estadounidenses)</i>	<i>Exportación de la industria automotriz (millones de dólares estadounidense)</i>	<i>Participación de la industria automotriz en las exportaciones totales %</i>	<i>Participación de la industria automotriz en el PIB %</i>
2003	608,000	193,817	23,025	11.87	3.79
2004	680,100	201,000	32,106	15.97	4.72
2005	844,700	284,416	37,491	13.18	4.44
2006	951,100	325,465	42,605	13.09	4.48
2007	1'044,930	371,489	49,162	13.23	4.7
2008	928,700	422,007	48,334	11.45	5.2
2009	947,274	363,534	36,531	10.04	3.86
2010	1'014,483	466,384	53,445	11.45	5.27

Fuente: Velázquez y Anguiano, 2012.

### *5.3 Industria naval*

Otra industria que ha sido impulsora de la economía de Corea del Sur es la Naval, la cual en conjunto con la automotriz y electrónica fortalecen la economía e incrementan la riqueza de la sociedad coreana.

La industria marítima, innovadora en la construcción de barcos, buques y cargueros de gran magnitud, constituyen un cimiento más de la competitividad alcanzada por la economía coreana. Dicha industria, es uno de los principales productores a nivel mundial, concentra 7 de las 10 empresas más importantes del

sector a nivel mundial Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding, Hyundai Mipo, Hyundai Samho, Hanjin Heavy Industries y STX Shipbuilding, en el Cuadro 7 se presentan las principales características de las empresas navieras. Contando Corea del Sur, con las empresas más competitivas en la industria naval, éstas al igual que la electrónica y automotriz, aportan con la oferta de sus bienes generados, al incremento de las exportaciones, y asimismo contribuyen para que el PIB tenga una dinámica positiva.

**Cuadro 7**  
**Empresas principales en la producción naval**

<i>Empresas principales</i>	<i>Descripción de la empresa</i>
HHI: Hyundai Heavy Industries	Empresa líder del sector a nivel mundial, con el 20% del mercado mundial de fabricación de barcos, lo que equivale a una capacidad de entre 140 y 160 buques anuales.
SHI: Samsung Heavy Industries	Es el segundo fabricante a nivel mundial, con unos astilleros de 3.3 millones de m <sup>2</sup> que le proporcionan una capacidad anual de 4 millones de GT (Gross Ton). Posee el 50% de la cuota de mercado en la fabricación de buques offshore.
DSME: Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Líder mundial en la fabricación de buques LNGC, LNPC y grandes porta contenedores. Además está especializado en buques militares plantas offshore energy exploration & development projects.
HHIC: Hanjin Heavy Industries & Construction	Fabricación anual de 1.1 millones de GT. Fabrica buques de gran y mediano tamaño de hasta 150000 DWT, tales como porta contenedores, graneleros, quimiqueros, LNGC, dragas y buques militares.
HMD: Hyundai Mipo Dockyard	Empresa que forma parte del grupo Hyundai Heavy Industries y que está especializada en la construcción de buques de pequeño y mediano tamaño.
STX Shipbuilding	Gran reputación internacional por la alta tecnología aplicada en su proceso de fabricación. Es el único astillero surcoreano que hace uso del método SLS (Skid Launching System) en la fabricación de los buques.
Dae Sun Shipbuilding & Engineering	Especializado en la fabricación de buques de pequeño y mediano tamaño, así como de su reparación

Fuente: Velázquez y Anguiano, 2012.

En el Cuadro 8, se muestra la contribución de la industria naval en las exportaciones y en el PIB. Gracias al aumento de la competitividad, la industria naviera incrementó su participación en la generación de riqueza en Corea del Sur, dicha dinámica se reflejó en la contribución que mantiene en el PIB, que pasó del 1.8%, en 2003, al 4.6%, en 2010, así como en las ventas al exterior, se observa, que de tener una participación del 5.7% en las exportaciones en el año 2003, llegó al 10%, en 2010. Con ello se refleja que en Corea del Sur para lograr mejores puestos en los pilares que conforman la competitividad, la estructura productiva debe soportarse en varias industrias que generan certidumbre y estimulen el desarrollo de una mayor

cantidad de bienes y servicios para las industrias, en este caso mega barcos de carga de contenedores, barcos que puedan transportar plataformas petroleras, buques de perforación, y otros dedicados al transporte de gas natural licuado.

**Cuadro 8**  
**Participación de la industria naval en exportaciones y en el PIB de Corea**

<i>Año</i>	<i>PIB (precios corrientes) (millones de dólares estadounidenses)</i>	<i>Exportaciones totales (millones de dólares estadounidenses)</i>	<i>Exportación de la industria naval (millones de dólares estadounidenses)</i>	<i>Participación de la industria naval en las exportaciones %</i>	<i>Participación de la industria naval en el PIB %</i>
2003	608,000	193,817	11,104	5.73%	1.83%
2004	680,100	201,000	15,321	7.62%	2.25%
2005	844,700	284,416	17,231	6.06%	2.04%
2006	951,100	325,465	21,493	6.60%	2.26%
2007	1'044,930	371,489	26,632	7.17%	2.55%
2008	928,700	422,007	40,968	9.71%	4.41%
2009	947,274	363,534	42,483	11.69%	4.48%
2010	1'014,483	466,384	46,735	10.02%	4.61%

Fuente: Velázquez y Anguiano, 2012.

La competitividad de la industria naviera incrementa su participación en la generación de riqueza en Corea de Sur, en el cuadro 8, se observa que de tener una participación del 5.7% en las exportaciones en el año 2003, llega al 10% en 2010, dicha dinámica se refleja en la contribución que mantiene en el PIB, pasado del 1.8% en 2003, al 4.6% en 2010, con ello se refleja que en Corea del Sur para lograr mejores puestos en los pilares que conforman la competitividad, la estructura productiva debe soportarse en varias industrias que generan certidumbre y estimulen el desarrollo de una mayor cantidad de bienes y servicios para las industrias, en este caso mega barcos de carga de contenedores, barcos que puedan transportar plataformas petroleras, buques de perforación, y otros dedicados al transporte de gas natural licuado. De igual forma trabajan en áreas que les permitan seguir ganando con sus productos posiciones relevantes en el contexto de la economía internacional, tal es el caso de la robótica.

## Conclusiones

El incremento de la competitividad requiere, particularmente, en los países en vías de desarrollo, que se empleen los recursos naturales, económicos y humanos, a totalidad, y que se favorezca su paso de los sectores de menor productividad hacia sectores de mayor productividad, tal como sucedió en Corea del Sur, al pasar de una economía rural a una economía industrializada.

En la economía del siglo XXI la competitividad cobra fuerza y los países tratan de mantener una dinámica que permita elevar la rentabilidad de las empresas, acumulando capital y reduciendo los costos de producción por medio de una productividad elevada que incrementa la oferta de bienes en los mercados.

El precio es un factor clave en la competitividad, al ser un elemento dinámico, estimula los niveles de producción por medio de economías de escala que permite a las empresas tener una mayor o menor penetración en el mercado y con ello su permanencia o salida del mismo mercado, empresas como Samsung, LG, Hyundai han logrado su permanencia y crecimiento en los mercados nacional e internacional, dando prestigio a sus marcas y coadyuvando para que Corea del Sur mejore sus niveles de competitividad. Por la relevancia que adquiere la competitividad, instituciones como el WEF, realizan estudios en los cuales analizan el desempeño de 12 pilares que sostienen la competitividad de las naciones, asimismo determinan que país es más o menos competitivo.

Corea del Sur, siendo un país que nace en 1948 al separarse la península en Norte y Sur, además de vivir un sangriento conflicto bélico con sus hermanos de sangre 1950 a 1953, que destruye la poca infraestructura y con ello afecta el desempeño de la escasa productividad de los mermados sectores productivos. Después de estos años de conflicto inician un proceso de transformación en sus sectores productivos que durante las últimas décadas del siglo XX, les permite desarrollar áreas que incrementan el valor agregado en la industria pesada, química, naval, electrónica y automotriz.

Al incrementar el valor agregado en las industrias se mejoran los niveles de competitividad en las naciones, es así que iniciado el siglo XXI, Corea del Sur entra al grupo de los países con mayores niveles de competitividad, ello por mantener 4 de los pilares que sostienen la estructura productiva en el ranking de los 20 países más competitivos, sobresale la infraestructura, la innovación, la educación superior y capacitación, así como la preparación tecnológica, que facilita los procesos productivos, así como realizar negocios con recursos humanos altamente capacitados que coadyuvan con las empresas para introducir nuevos bienes y servicios en los mercados.

De los sectores productivos que más contribuyen a la generación de riqueza en la economía de Corea del Sur, sobresale la industria naval, automotriz y electrónica que gracias a los procesos de innovación y desarrollo tecnológico alcanzado por sus recursos humanos pueden ofertar en los mercados mundiales bienes que son aceptados por los consumidores por caracterizarse por su vanguardia y competitividad con referencia al resto de los oferentes.

Si bien Corea del Sur logra posicionarse entre las naciones más competitivas, y cuenta con empresas líderes en la parte naval, automotriz y electrónica, como

país se encuentra con rezagos en los pilares correspondientes a las instituciones, eficiencia de mercados de bienes, la eficiencia del mercado laboral, el desarrollo del mercado financiero y la sofisticación empresarial, mostrando con ello la necesidad de seguirse transformando como gobierno, sociedad y estructura productiva para que esos pilares sean mejor evaluados y que la competitividad de las empresas, así como de la nación siga con un ritmo creciente.

El crecimiento de la economía y de la competitividad en Corea del Sur en el futuro dependerá de seguir ampliando su frontera tecnológica mediante innovación, que le exigirá una mayor apertura al mundo y un mayor liderazgo, en suma una mayor interacción internacional.

## **Bibliografía**

- Amsden, Alice (1989). *Asian's Next Giant South Korea and Late Industrialization*, New York Oxford, Ed. Oxford University Press.
- Amsden, Alice y Linsu kim (1985). *The role of transnational corporations in the production and exports of the Korean automobile industry*, Division of Research. Harvard Business School.
- Il, SaKong, y Youngsun Koh (2010). *La economía coreana. Seis décadas de crecimiento y desarrollo*, Ed. Korean Development Institute-CEPAL (ONU)-Consejo Coreano para América Latina y el Caribe (KCLAC).
- Kim, K. (1997). "Korean Economic Development: an Overview," En: Cha, Dong-Se; Kim, Kwang Suk; y Perkins, Dwight H. Eds, *The Korean Economy 1945-1995: Performance and Vision for the 21st Century*, Korea Development Institute.
- Lee, B. (1998). *Growth Factors of the Korean Economy and the Role of Industrial Policy*, Seoul: Korean Economic Research Institute.
- Licona Michel, Ángel (2011). *Crecimiento económico, educación y tecnología: Corea del Sur y México*. Estados Unidos: Editorial Académica Española.
- Lim, Wonhyuk (2003). "The Emergence of the Chaebol and the Origins of the Chaebol Problem", in *Economic Crisis and Corporate Restructuring in Korea*, edited by Stephan Haggard, Wonhyuk Lim and Euysung Kim, Cambridge University Press. Pp. 35-52.
- López Aymes, Juan Felipe (2011). "La industria automotriz y espacial en la política industrial nacionalista del gobierno coreano" en Juan Felipe López Aymes y Ángel Licona Michel (coordinadores), *Desarrollo económico, geopolítica y cultura de Corea Estudios para su comprensión en el mundo contemporáneo*. Universidad de Colima.

- Porter E., Michael (1999). *La Ventaja Competitiva de las Naciones*, Argentina. Ed. Vergara.
- Turner, John y Young-Chan Kim (2004). "Introduction: Interpreting the Idea of a Global Economy" in *Globalisation and Korean Foreign Investment*, edited by John Turner and Young-Chan Kim, Great Britain by Athenaem Press Ltd. Pp. 1-16.
- Velázquez Méndez, Víctor y Mario Alberto Anguiano Arreola (2012). "Crecimiento económico y participación de la industria automotriz, naval y electrónica en el PIB de la República de Corea, 2000-2010", *Tesis de licenciatura*, Facultad de Economía de la Universidad de Colima.
- Villarreal, René (1990). "The Latin American Strategy of Import Substitution: Failure or Paradigm for the Region?" in *Manufacturing Miracles Paths of Industrialization in Latin America and East Asia*, edited by Gary Gereffi and Donald L. Wyman, United States of America, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, p.p. 292-320.
- Yoo, J. (1990). *The Industrial Policy of the 1970s and the Evolution of the Manufacturing Sector in Korea*, Korea Development Institute.

### Direcciones electrónicas

- <[http://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Empresas\\_de\\_Corea\\_del\\_Sur](http://es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Empresas_de_Corea_del_Sur)>.
- Korea Communications Commission (KCC) <<http://www.kcc.go.kr/user.do>>.
- OICA, 2013. <<http://oica.net/category/production-statistics>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2008-2009>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2009-2010>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org.reports/global-competitiveness-report-2010-2011-0>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2011-2012>>.
- World Economic Forum <<http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2012-2013>>.
- World Economic Forum <<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2012-2013>>. 10 de marzo de 2013.