

EL TURISMO EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL:  
LA BALANZA TURÍSTICA EN MÉXICO

Junio, 2015

Pedro Manuel Lichtle Fragoso  
Secretaría de Turismo\*

Juan Carlos Sánchez Salinas  
Secretaría de Turismo\*\*

Marco Antonio Guzmán Guerrero  
Secretaría de Turismo\*\*\*

---

Resumen

La finalidad del documento es describir y contrastar algunas de las teorías de comercio internacional con respecto a las características generales del comercio exterior en México, con evidencia empírica de la última década sobre el comercio tanto para los bienes como los servicios en la cuenta corriente de la balanza de pagos.

En el periodo 2004-2014, el comercio exterior de México registró un déficit persistente en la cuenta corriente y una concentración del comercio exterior de las mercancías y servicios por región, países y productos. Por su parte, los flujos comerciales de servicios registraron un déficit persistente, donde los servicios por viajeros internacionales mostraron, en contraste, un superávit cuyos niveles al cierre del 2014 mejoraron la posición de las balanzas de servicios y comercial, superando incluso el saldo de la balanza petrolera.

El déficit de la balanza de servicios en 2014 fue de 13,874 millones de dólares, como resultado de ingresos por 21,037 millones de dólares y de egresos por 34,910 millones de dólares. Al interior de esta balanza, la cuenta de viajeros internacionales mostró un superávit de 6,601 millones de dólares, derivado de ingresos por 16,258 millones de dólares y de egresos por 9,657 millones de dólares.

---

La serie de Documentos de Investigación Estadística y Económica presenta resultados preliminares de investigación realizados en la Secretaría de Turismo con el propósito de generar intercambio y debate de ideas para el desarrollo del sector turismo. El contenido de los Documentos de Investigación Estadística y Económica, así como los argumentos vertidos, son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente los de la Secretaría de Turismo.

---

\* Director General de Integración de Información Sectorial. Email: plichtlef@sectur.gob.mx

\*\* Director de Análisis Regional. Email: jsanchezs@sectur.gob.mx

\*\*\* Subdirector de Análisis Prospectivo. Email: mguerrero@sectur.gob.mx

## 1. Introducción.

De acuerdo con la teoría económica clásica de comercio internacional, la liberalización del comercio contribuye al aumento de la producción de un país mediante el fomento de la asignación de recursos a sectores productivos con ventajas comparativas de acuerdo a una tecnología de producción. En contraste, para la moderna teoría económica del comercio internacional la ventaja comparativa de los diferentes países no se explica por las diferencias en la tecnología, sino por la diferencia en el uso intensivo de factores de producción, donde se puede incluso generar comercio intraindustrial entre países y segmentar la producción de un bien en diferentes fronteras.

En el caso específico del intercambio comercial de servicios, el turismo internacional tiene la peculiaridad de que, por una parte, el individuo cruza las fronteras para consumir los bienes y servicios promovidos en el destino visitado y, por otra parte, existe una empresa proveedora de servicios en el país de destino que atiende a los viajeros provenientes de otros países (Brau, 2013).

De ésta forma, el turismo internacional es un tipo de comercio de servicios en el que se presentan desplazamientos de consumidores y factores, con diferentes resultados. En primer término, el viajero selecciona entre diferentes destinos que compiten entre sí, decidiendo posteriormente sobre el consumo de bienes y servicios turísticos en el sitio elegido; en segundo término, se pueden observar cambios en la estructura productiva en el territorio del destino turístico derivados de los términos comerciales.

Un tema importante para destacar en el dinamismo de los flujos comerciales es el siguiente: existe evidencia empírica de que los cambios en los flujos corrientes dan cuenta de una trayectoria comercial de tipo coyuntural, dominada por factores exógenos; o en su defecto, son resultado del diseño y aplicación de una estrategia de desarrollo de largo plazo en el contexto del comercio internacional.

El objetivo del presente estudio consiste en analizar los cambios en los flujos comerciales de bienes y servicios de México con el resto del mundo. Específicamente, analizando la trayectoria de los viajeros internacionales y los flujos de divisas por visitantes internacionales, así como su incidencia en la cuenta corriente de la balanza de pagos. En la primera parte se realiza una revisión de la literatura existente, considerando aquéllos enfoques que explican la determinación del patrón de comercio en un país. En segundo lugar, se analiza la evolución de la balanza comercial como parte activa de la cuenta corriente en los últimos 10 años y en la última parte se presentan las conclusiones.

La hipótesis que se busca contrastar es la posibilidad de identificar un cambio en el patrón de comercio en México en los últimos 10 años. Examinando la evidencia empírica sobre los cambios en la estructura de la balanza comercial, dominada históricamente por las actividades secundarias (extractivas y manufacturas); y evolucionando hacia las actividades de servicios, donde particularmente destacan los servicios turísticos.

## 2. Teorías de Comercio Internacional.

Recientemente existe una mayor atención en el análisis de la estructura, dirección y volumen de las corrientes comerciales de bienes, hecho que contrasta con la escasa o casi nula referencia al comercio de servicios. Sin embargo, en los últimos años se ha extendido gradualmente el análisis de la relación entre el comercio internacional y el turismo internacional, aunque con un número de estudios aún limitado (Lee, 2012).

Entre los planteamientos clásicos sobre la estructura del comercio internacional, los modelos propuestos por David Ricardo, Heckscher-Ohlin y Staffan Linder se destacan no sólo por la validez de su estructura lógica, sino también porque sus hipótesis han sido sometidas a verificación empírica. Lo anterior ha dado lugar a nuevos desarrollos teóricos que proporcionan explicaciones alternativas sobre el patrón de comercio.

El planteamiento de Ricardo considera el caso del comercio entre dos naciones con ventajas absolutas y ventajas relativas en la producción de un bien<sup>1</sup> donde existe comercio debido a la especialización de cada uno en la producción y exportación de aquel bien donde su ventaja comparativa es mayor. Por su parte, Heckscher-Ohlin plantean un modelo donde la dotación de factores es determinante en los flujos comerciales entre países y Linder amplía la visión de la teoría más allá de los determinantes de los flujos comerciales limitados a las ventajas comparativas y a los diferenciales en las dotaciones de factores, considerando la similitud en los patrones de demanda entre países.

### 2.1 David Ricardo y la ventaja comparativa.

David Ricardo desarrolló la teoría de la ventaja comparativa y ha sido una de las propuestas teóricas que los economistas de las diferentes escuelas sobre comercio han considerado frecuentemente. De hecho, la teoría de la ventaja comparativa de Ricardo sigue siendo una importante piedra angular de la teoría moderna del comercio internacional (Negishi, 2014).

Brevemente, la hipótesis de la ventaja comparativa se deriva del caso en donde existe un solo factor productivo, la mano de obra y dos países que se benefician al abrirse al comercio: utilizando como ejemplo a Inglaterra, con alta productividad relativa en la industria textil, y Portugal, con alta productividad relativa en la elaboración de vinos.

Debido a que ambos países tienen precios relativos (valor de un bien con respecto a otro), tecnologías y productividad de la mano de obra diferentes, les conviene abrirse al comercio internacional y especializarse de manera absoluta en un solo bien. Con ello, tendrán acceso a los dos productos a precios relativos más bajos y lograrán aumentar los beneficios derivados de la especialización.

La hipótesis de la ventaja comparativa, en resumen establece lo siguiente:

---

<sup>1</sup> La ventaja absoluta es la habilidad que se tiene para producir un bien usando menos factores de producción que otro productor del mismo bien. La ventaja relativa sucede cuando la cantidad necesaria de factores para producir una unidad de algún bien, es menor en proporción a la necesaria para producir una unidad de algún otro.

- A pesar de que un país tenga una desventaja absoluta en la producción de ambos bienes con respecto al otro país, si los costos relativos (costos de un bien medido en términos del otro bien) son diferentes, el intercambio es posible y mutuamente beneficioso porque incrementa la producción total.

La existencia de costos relativos distintos permite que ambos países se beneficien del comercio internacional, al poder consumir un mayor número de bienes con la misma cantidad de trabajo. En suma, las diferencias en tecnología de producción y en la eficiencia del proceso de producción son los determinantes de los términos de intercambio.

## 2.2 Heckscher-Ohlin y la dotación de factores.

Si el trabajo fuese el único factor de producción, como lo plantea David Ricardo, la ventaja comparativa podría surgir únicamente de las diferencias internacionales en la productividad del trabajo. Sin embargo, para algunos estudiosos del comercio internacional, el comercio se explica además por las diferencias en los recursos de los países (Krugman, 2001).

Una de las críticas a la teoría clásica del comercio internacional, particularmente a la ventaja comparativa se refiere a que los costos relativos simplemente se dan de forma exógena, presuponiendo que los distintos países cuentan con diferentes tecnologías de producción.

En la moderna teoría del comercio internacional, sin embargo, se supone que los diferentes países tienen la misma tecnología, que persiste bajo la forma de una misma función de producción. Lo anterior debido al supuesto de que tanto la transmisión de tecnología como el conocimiento sobre el uso de la tecnología tienen costos relativamente bajos.

Así, la ventaja comparativa de los diferentes países se explica entonces no por las diferencias en la tecnología, sino por la diferencia en la dotación de factores, ésta teoría se conoce generalmente como el modelo Heckscher-Ohlin (Negishi, 2014).<sup>2</sup>

En síntesis, el teorema de Heckscher-Ohlin postula lo siguiente:

- Un país exportará el bien que utiliza intensamente su factor relativamente abundante en su territorio para su producción, e importará el bien que utiliza intensivamente el factor relativamente escaso para su producción.

En términos generales, este modelo hace hincapié en diferencias en la dotación de factores como la causa de la especialización y el comercio internacional. Donde el elemento clave es que los países están dotados de factores de producción en diferentes proporciones, lo que da lugar a diversos costos marginales relativos a la producción (Gandolfo, 2014).

Siguiendo a Heckscher-Ohlin, el comercio internacional se debe en gran medida a las diferencias en la dotación de recursos de los países y los términos de intercambio dependen

---

<sup>2</sup> El modelo económico básico de Heckscher-Ohlin considera dos países, dos productos y dos factores con funciones de producción linealmente homogéneas, así como la dotación de dos factores de producción dada exógenamente para cada país.

de las proporciones en las que los diferentes factores están disponibles y la proporción en que son utilizados para producir los bienes.

### 2.3 Linder y la similitud en la demanda.

Otro enfoque del comercio internacional es el de Staffan Linder (Linder, 1961) quien partiendo de una distinción del comercio entre productos primarios y manufactureros, estableció que los primeros son intensivos en recursos naturales, por lo cual su intercambio habría de ser explicado en términos de la dotación relativa de recursos naturales, en contraste con el comercio de las manufacturas.

La teoría de Linder, considerando los términos de comercio en las manufacturas, sugiere lo siguiente:

- El volumen de comercio en las manufacturas de un país con cada uno de sus socios comerciales, cuando se toma como una proporción de los respectivos ingresos nacionales de esos socios, será tanto más alto cuanto mayor sea la similitud de los patrones de demanda del par de países que comercian.

Es importante destacar que la similitud de la demanda es la que genera el comercio (en productos similares pero diferenciados). Cuanto mayor es la similitud más comercio existe, lo cual contrasta con las teorías de Ricardo y Heckscher-Ohlin, donde una de las causas del comercio es la diferencia en las preferencias y el aumento en el volumen de comercio obedece a que las economías se vuelven opuestas en su producción.

Considerando tales diferencias, mientras que la teoría de Heckscher-Ohlin podría ser adecuada para explicar el patrón de comercio de bienes primarios y en general de productos intensivos en recursos naturales, sería insuficiente para explicar el patrón de comercio en las manufacturas (Gandolfo, 2014).

Resumiendo las teorías del comercio internacional aquí retomadas y la revisión de algunas de sus hipótesis, se hace referencia fundamentalmente al intercambio de bienes o mercancías a partir de sus costos relativos, los factores productivos o la similitud de la demanda. Sin embargo, en un contexto internacional donde el comercio de servicios emerge con un dinamismo que incluso llega a superar los flujos de mercancías, es importante considerar su interrelación con los flujos de servicios, específicamente los servicios turísticos.

### 3. Teorías de comercio internacional aplicadas al comercio de servicios.

¿Por qué el turismo es importante en el contexto de las teorías de comercio internacional?

El comercio de servicios, y particularmente, los beneficios obtenidos del libre comercio de servicios turísticos han recibido poca atención en los trabajos de investigación sobre comercio internacional. En correspondencia, hace falta una mayor comprensión empírica y rigurosa sobre los determinantes de la posible existencia de ventajas comparativas en el comercio de servicios para generar su posible desarrollo (Van Der Marel, 2011).

Para evaluar la validez del principio de ventajas comparativas y su aplicación al comercio internacional de servicios, Deardoff (1985) considera de vital importancia las siguientes características: i) los servicios surgen con frecuencia como un subproducto del comercio de mercancías; ii) frecuentemente requieren y se acompañan de Inversión Extranjera Directa; y iii) se realizan en el mismo lugar donde ocurre el consumo, mientras que las mercancías se pueden producir en lugares distintos de aquellos donde se consumen.

En un estudio posterior, Deardoff (2001) sostiene que los servicios desempeñan una función fundamental para facilitar el comercio internacional de mercancías. Por ejemplo, los servicios como el transporte, los seguros y las finanzas, aportan insumos necesarios para completar y facilitar las transacciones internacionales. De tal forma que las medidas que restringen el comercio de servicios impactan negativamente al comercio de mercancías.

Por su parte, Blyde (2007) sugiere que el comercio de servicios es importante para facilitar el comercio de mercancías, para tal efecto comprueba empíricamente que el comercio de servicios de transporte y de comunicaciones genera un impacto positivo y corresponde con el mayor peso para facilitar el comercio de mercancías. Asimismo, comprueba que los servicios de seguros y de viajes generan un efecto positivo en el comercio internacional únicamente de determinados tipos de mercancías.

Para el caso de los servicios turísticos, Du Toit (2010) destaca que el entorno natural tiene un gran impacto positivo y significativo al igual que la dotación de transporte (una medida de accesibilidad relativa) así como la variable de vecindad fronteriza. Las conclusiones del autor tienen correspondencia con las predicciones de la teoría de comercio internacional promovida por el modelo Heckscher-Ohlin.

Considerando lo anterior, y con la finalidad de describir y contrastar algunas de las características generales del comercio exterior en México, en la siguiente sección se describe el desempeño en la última década del comercio tanto para los productos como los servicios en la balanza de pagos. Los casos de estudio se enfocan en el gran auge de la industria automotriz (productos) y también en el éxito mostrado en los viajeros internacionales a México (servicios).

#### 4. Balanza de pagos en México y características del comercio exterior 2004-2014.

A nivel internacional el Fondo Monetario Internacional (FMI) formula las pautas sobre la balanza de pagos, lo que le permite realizar sus tareas adicionales de supervisar las políticas económicas de los países.

Para la contabilización de los flujos comerciales existe un trabajo conjunto con otras cinco agencias de organismos internacionales para la elaboración de manuales sobre estadísticas del comercio internacional de bienes y de servicios, destacando la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial del Turismo (OMT), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

Para el caso de México, en agosto de 2010 el Banco de México promovió los cambios en las estadísticas de Balanza de Pagos que publica periódicamente, a fin de cumplir con los criterios de clasificación y registro de la quinta edición del Manual de Balanza de Pagos del FMI.

Cuadro 1. Cuenta Corriente de la Balanza de Pagos en México.  
(millones de dólares)

Cuenta corriente	2013	2014
	- 29,682	- 26,545
Balanza de bienes y servicios	- 12,910	- 16,040
Bienes	- 898	- 2,166
Mercancías	- 1,184	- 2,442
Exportaciones	380,027	397,535
Importaciones	381,210	399,977
Adquiridos en puertos por medios de transporte	286	275
Servicios	- 12,012	- 13,874
Balanza de renta	- 38,882	- 34,382
Balanza de transferencias	22,110	23,877
<b>Balanza de mercancías petroleras</b>	<b>8,625</b>	<b>1,489</b>
<b>Balanza de mercancías no petroleras</b>	- 9,809	- 3,931

Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

Para explicar los flujos comerciales en México durante los últimos diez años, utilizamos la balanza de bienes y servicios: mercancías generales que según la balanza de pagos comprende los bienes cuya propiedad económica se traspasa entre un residente y un no residente; y de la balanza de mercancías no petroleras<sup>3</sup> como es el caso de la exportación de automóviles.

Además, consideramos la balanza de servicios: los servicios prestados consideran el intercambio entre residentes de un país y los no residentes de servicios que en su mayor parte tiene un carácter final, como es el caso de los viajeros internacionales.

#### 4.1 Balanza comercial de mercancías: déficit persistente durante 2004-2014.

En 2014, el valor de las exportaciones de mercancías de México al resto del mundo se incrementó 4.6% respecto a 2013 para alcanzar los 397.5 mil millones de dólares, mientras

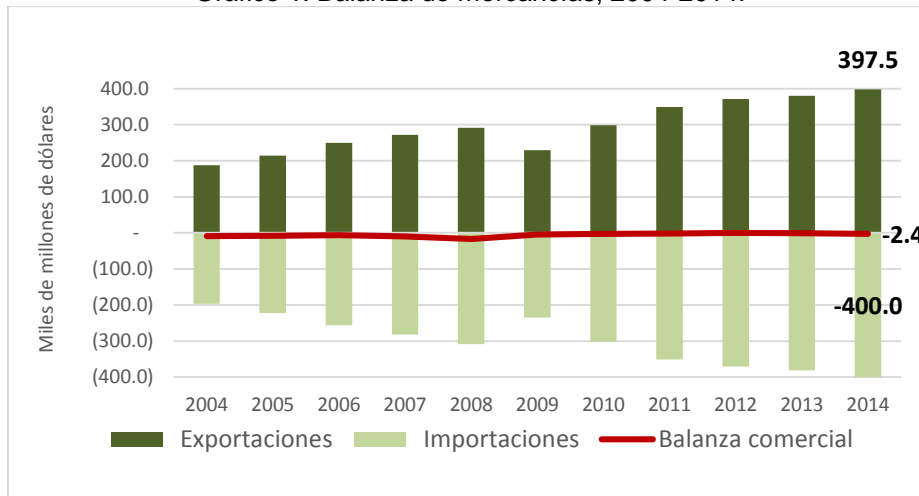
<sup>3</sup> Por exportaciones se entiende la venta de bienes y servicios de un país al extranjero; siendo de uso común denominar así a todos los ingresos que recibe un país por concepto de venta de bienes y servicios. Frecuentemente las exportaciones se desagregan por tipo de mercancía o por país de destino, distinguiéndose en el caso de las exportaciones por tipo de mercancía a las petroleras de las no petroleras, considerando entre estas últimas las exportaciones de mercancías agropecuarias, extractivas y las de manufacturas.

que el valor de las importaciones sumó 400 mil millones de dólares, registrando un crecimiento anual de 4.9% y dando como resultado un déficit en la balanza comercial de 2,442 millones de dólares en el año señalado.

El valor de las exportaciones e importaciones de México en 2014 se concentró en el petróleo crudo (exportaciones) y los aceites de petróleo no crudos (importaciones) bienes que encabezan la lista correspondiente, con una participación de 9.1% y 6.1% del total, respectivamente. Sin embargo, se destaca en particular la posición que registró en 2014 el valor de las exportaciones e importaciones de automóviles tipo turismo entre los principales 10 productos del comercio exterior de México.

Por lo anterior, el comercio exterior de México evidencia un patrón de comercio congruente con las ventajas comparativas de los países. La mayor especialización de productos que se comercian con el exterior ha permitido aumentar las exportaciones e importaciones que corresponden a una misma clase de actividad o a un mismo tipo de productos, los cuales pueden diferenciarse entre sí en elementos como el precio, la calidad y el material utilizado en su elaboración.

Gráfico 1. Balanza de mercancías, 2004-2014.



Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

Durante el periodo 2004-2014, con excepción del año 2012, la balanza comercial de mercancías ha registrado un déficit, el mayor de los cuales tuvo lugar en 2008 por un monto de 17,261 millones de dólares. Considerando las exportaciones no petroleras, en los últimos años nos encontramos con un gran auge de la industria automotriz y con un nivel de exportaciones concentradas en Estados Unidos (Cuadro 2).

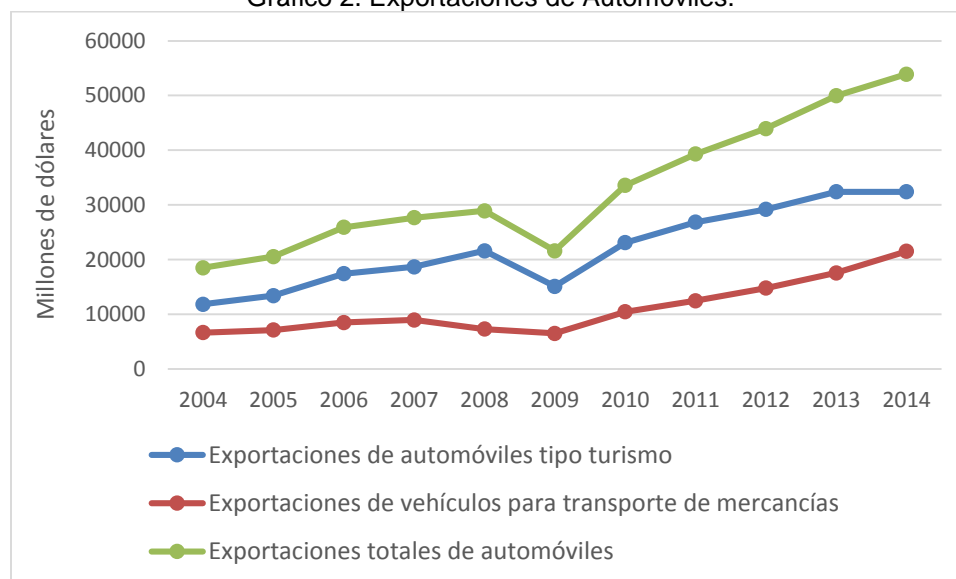


Cuadro 2. Exportaciones No Petroleras a Distintos Mercados.  
 (Participación porcentual)

	2013	2014	Variación
Total	100	100	4
Estados Unidos	79.71	81.26	6.1
Automotriz	24.45	25.9	15.6
Otras	55.26	55.36	2.4
Resto del mundo	20.29	18.74	-3.6
Automotriz	5.13	4.96	-8.2
Otras	15.16	13.78	-1.9
Automotriz total	29.58	30.86	10.6
Otras total	70.42	69.14	1.4

Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

Gráfico 2. Exportaciones de Automóviles.



Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

Considerando la teoría de David Ricardo, al observar el crecimiento de los últimos cuatro años México se encontraría en una posición de especialización en la producción y exportación de automóviles donde tendría ventajas comparativas. Entre las ventajas comparativas se pueden destacar la extensa red de acuerdos de libre comercio.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> México cuenta con una red de 10 Tratados de Libre Comercio con 45 países, 30 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Información de la dirección electrónica <http://www.promexico.gob.mx/es/mx/tratados-comerciales>.

También se puede considerar una ventaja comparativa la cercanía con uno de los mercados más grandes a nivel mundial de automóviles: Estados Unidos, así como la generación de conglomerados de la industria automotriz mexicana: en la actualidad existe un gran grupo de fabricantes automovilísticos en zonas industriales del centro y norte de México, donde una cuestión importante es el desarrollo de la logística en términos de producción y distribución automotriz.

Considerando el modelo de Heckscher-Ohlin, la dotación de factores en México correspondería con un nivel comparativamente alto de mano de obra especializada en producción de automóviles. Adicionalmente, el transporte de la materia prima tiene costos bajos porque a las armadoras de automóviles se les permite importar materiales y equipo libres de impuesto bajo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

En este contexto, la industria automotriz resultó beneficiada por las condiciones del TLCAN; siendo una de las industrias que tuvo una exitosa incursión en el mercado global, con vocación claramente exportadora.

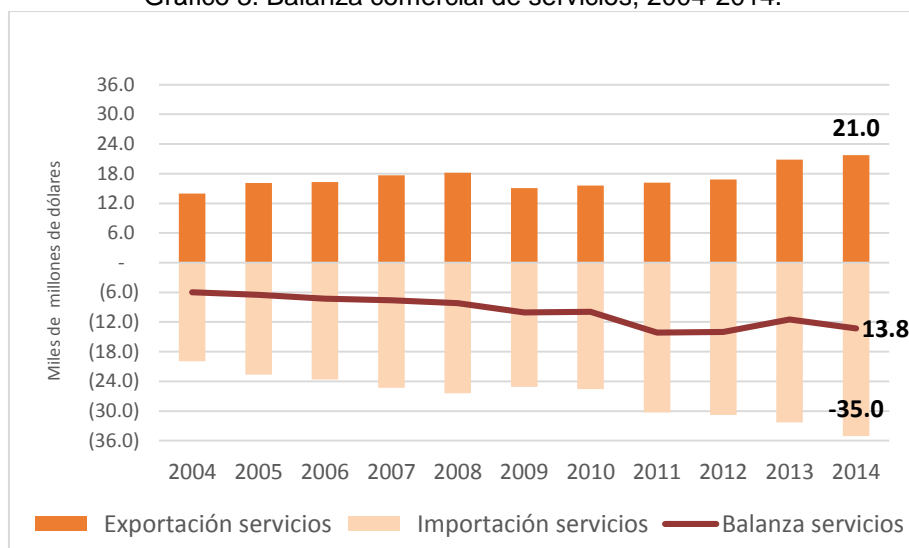
No obstante, los resultados para el mercado interno no han podido alcanzar a los obtenidos en el ámbito exportador porque los beneficios de la apertura apenas se han reflejado para el mercado interno en la diversificación de la oferta vehicular, dado el mayor número de competidores en el mercado (ANDA, 2014).

Utilizando la teoría de Linder, se podría sugerir que existe similitud de los patrones de demanda de automóviles entre Estados Unidos y México, por ejemplo, el cambio en el uso de vehículos con un alto consumo de gasolina (camionetas) desde 2009 hacia un uso de vehículos ligeros y compactos con un menor uso de combustible en años recientes.

4.2 Balanza comercial de servicios: déficit con tendencia creciente durante 2004-2014.

En 2014, el valor de las exportaciones de servicios de México al resto del mundo registró un incremento de 4.5% con respecto a 2013 para alcanzar los 21 mil millones de dólares, mientras que las importaciones de servicios sumaron 34.9 mil millones de dólares, registrando un crecimiento anual de 8.6% y resultando en un déficit en la balanza comercial de servicios de 13,873 millones de dólares, superior en 1,861 millones de dólares con respecto al registrado en 2013.

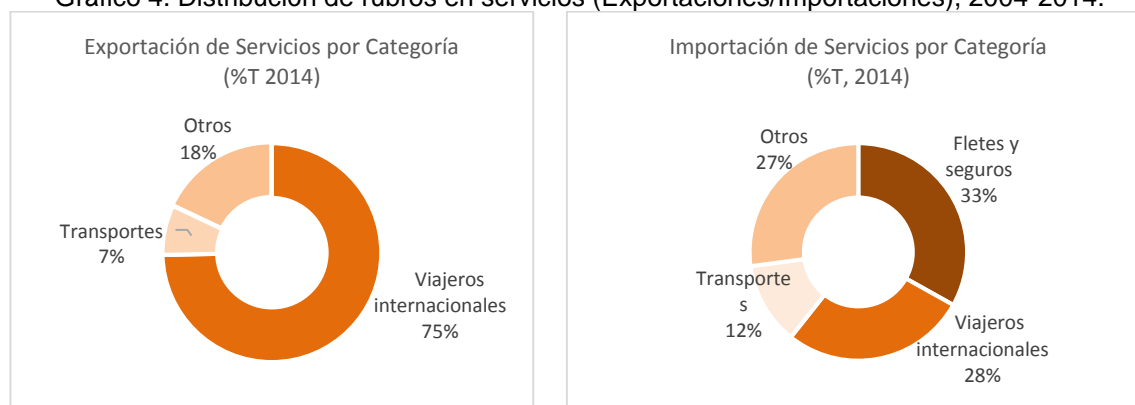
Gráfico 3. Balanza comercial de servicios, 2004-2014.



Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

Así, los rubros que forman parte de la balanza de servicios son los de viajeros internacionales, desglosados en turistas y excursionistas; transportes diversos, en donde se incluyen los gastos en pasajes de avión; renta de películas, pago por llamadas telefónicas y algunos más como comisiones, incluidos en el rubro de otros. La distribución para el año 2014 puede observarse en el Gráfico 4.

Gráfico 4. Distribución de rubros en servicios (Exportaciones/Importaciones), 2004-2014.



Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

En las exportaciones de servicios, se puede observar que el valor en los viajeros internacionales registró en 2014 la mayor participación en el total de servicios (75.0%); seguido de transportes (7.0%). Por su parte, el valor de las importaciones de servicios por fletes y seguros registró en 2014 la mayor participación en el total de servicios (33.1%), seguido de las importaciones por viajeros internacionales (27.6%).

En este sentido, los 16,258 millones de dólares que entraron a México gracias a la exportación en el rubro viajeros internacionales contribuyeron a que la balanza turística presentara un saldo positivo de 6,601 millones de dólares en 2014, monto récord considerando el observado en años anteriores.

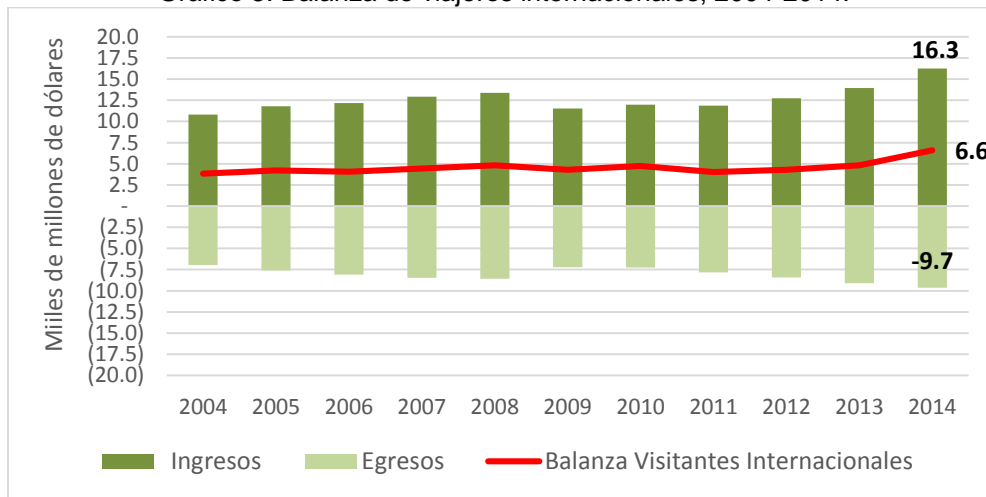
A partir de las teorías de comercio internacional aquí consideradas, se han realizado inferencias sobre su aplicación al comercio de mercancías, sobre las cuales se ha enfocado una parte importante de la evidencia empírica. Sin embargo, son contados los estudios que analizan con rigor las ventajas comparativas para el caso del comercio de servicios (Van Der Marel, 2011).

4.2.1 Balanza turística: superávit con tendencia creciente durante 2004-2014.

En la categoría de viajes del Manual de Balanza de Pagos se incluyen todos los bienes y servicios adquiridos por un no residente, ya sea para fines de negocios como personales (turismo), siempre que sea durante una estadía menor a un año. Su registro se enfoca desde el lado de la demanda: el viajero (consumidor) se traslada físicamente a la otra economía (proveedora).

A diferencia de las otras categorías de servicios, el rubro de viajeros no es un tipo de servicio específico sino un componente correspondiente a cada parte de la transacción que comprende una variedad de bienes y servicios. En el caso de los viajes, el consumidor se traslada a otro territorio para consumir los bienes y servicios que adquiere allí.

Gráfico 5. Balanza de viajeros internacionales, 2004-2014.



Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

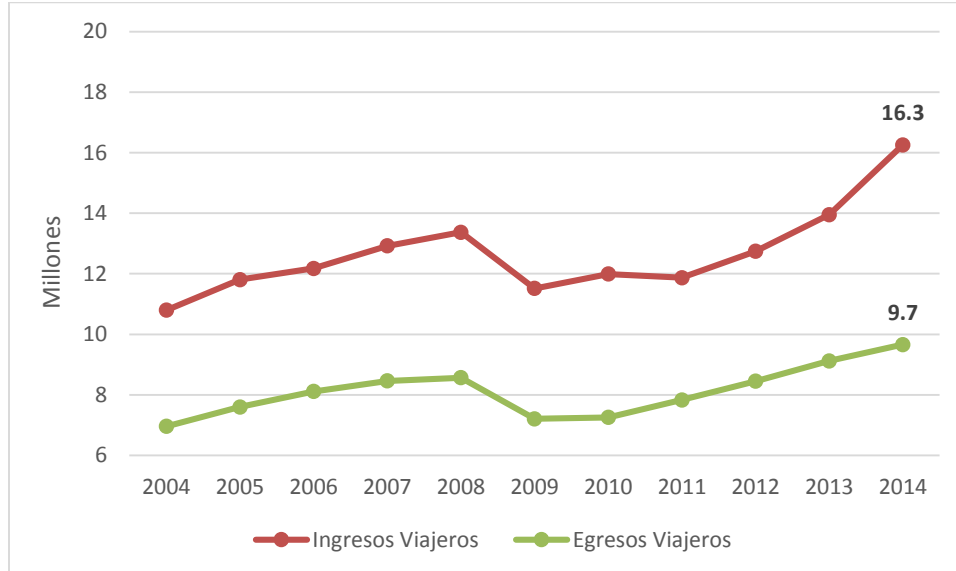
Las exportaciones por servicios a viajeros comprende los bienes y servicios para uso propio o donación adquiridos en una economía por no residentes durante su visita a esa economía; esto es, el ingreso de divisas que los residentes del país obtienen de los turistas y excursionistas extranjeros que visitan el país.

En 2014 los viajeros internacionales a México generaron ingresos del orden de los 16,257 millones de dólares, monto superior en 16.6% a lo registrado un año antes.

Por su parte, los gastos de residentes en sus viajes al exterior ascendieron a 9,657 millones de dólares en 2014, lo que representó un incremento de 5.9% con respecto al año anterior. Con este resultado, el saldo de la balanza por viajeros internacionales se ubicó en 6,601 millones de dólares, nivel máximo histórico no observado en años anteriores.

Durante el periodo 2004-2014, la balanza de viajeros internacionales ha registrado un superávit, el mayor de los cuales tuvo lugar en 2014. Considerando los buenos resultados de este año, en el Gráfico 6 se puede observar el comportamiento del flujo de exportaciones e importaciones concentradas en viajeros internacionales.

Gráfico 6. Viajeros internacionales (Ingreso/Egreso), 2004-2014.  
(Miles de millones de dólares)



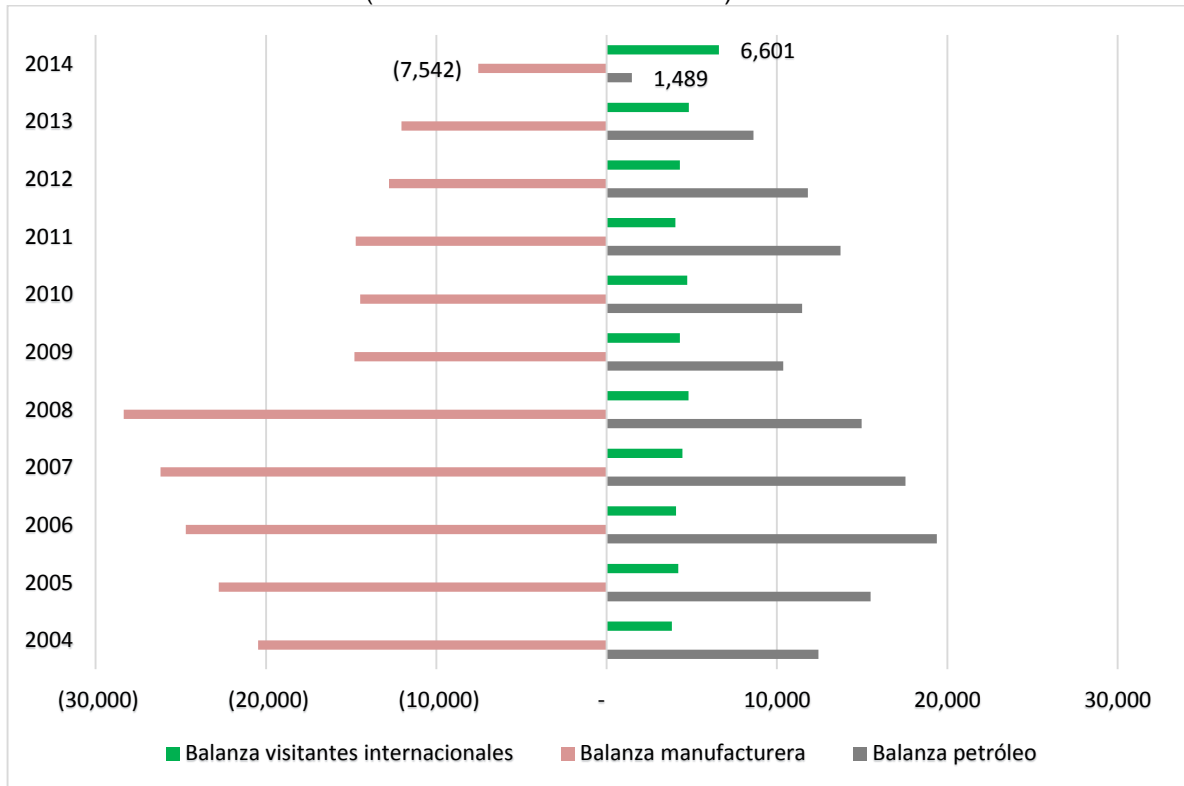
Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

Durante el año 2014, las divisas generadas a lo largo de la estadía de los visitantes internacionales alcanzaron niveles con un sello histórico. Este comportamiento ocurrió en un contexto de moderada actividad de la economía mundial observada durante 2014, como lo confirmó el FMI en su publicación Perspectivas de la Economía Mundial del mes de abril de 2015. Aquí es importante resaltar la recuperación de la economía de Estados Unidos, superando las expectativas de principios de 2014.

El saldo de la balanza por visitantes internacionales ha sido sistemáticamente positivo lo cual ha mejorado la posición del déficit en la cuenta corriente y la balanza comercial, llegando incluso a superar el saldo favorable de la balanza petrolera en 2014 como se observa en el Gráfico 7.

La contribución que realizan los visitantes internacionales a la balanza de pagos tiene un comportamiento sólido que persiste incluso en el clímax de la llamada gran recesión de 2009. El superávit de la balanza turística se acentuó en 2014, comparado con el desplome de la balanza petrolera y con una leve contracción de la balanza manufacturera. Lo anterior es un resultado importante que podría significar poner mayor atención del sector turístico para conocer con precisión la dimensión de su aportación a la economía mexicana.

Gráfico 7. Balanza Manufacturera, Petróleo y Visitantes Internacionales, 2004-2014.  
 (saldos en millones de dólares)



Fuente: Balanza de Pagos, Banco de México.

En 2014, el déficit en la balanza manufacturera fue de 7,542 millones de dólares, al interior de esta balanza se encuentra una parte importante de productos automotrices; y equipos y aparatos eléctricos y electrónicos. Después del año 2009 la balanza manufacturera se contrajo, sin embargo, en la actualidad sigue siendo deficitaria. Por otra parte, existe una disminución anual en el superávit de la balanza por petróleo y con un cierre para 2014 de 1,489 millones de dólares, ésta fue resultado de menores niveles tanto del precio del petróleo exportado, como de su volumen.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> En efecto, de acuerdo con el Banco de México, el precio promedio de la mezcla mexicana de crudo de exportación pasó de 98.46 dólares por barril en 2013 a 86.94 dólares por barril en 2014. Asimismo, el volumen de crudo exportado pasó de 1.189 millones de barriles diarios a 1.142 millones de barriles.

El déficit de la balanza de servicios en 2014 fue de 13,874 millones de dólares. Dicho saldo fue resultado de ingresos por 21,037 millones de dólares y de egresos por 34,910 millones de dólares. Al interior de esta balanza, la cuenta de viajeros internacionales mostró un superávit de 6,601 millones de dólares, derivado de ingresos por 16,258 millones de dólares y de egresos por 9,657 millones de dólares.

La tendencia del superávit en la cuenta de viajeros es relativamente estable, incluso después del año 2009 se observa un crecimiento. En este contexto, habría que analizar el perfil de la economía mexicana que interactúa con este patrón de comercio exterior e identificar el papel que juegan los flujos de servicios turísticos internacionales.

#### 5. Evidencia empírica sobre las teorías de comercio internacional.

Chiquiar (2007) contrasta si el patrón de ventajas comparativas y el desempeño de las exportaciones manufactureras mexicanas se encuentran asociados con diferente productividad (hipótesis ricardiana) o con diferencias en las dotaciones de factores (hipótesis de Heckscher-Ohlin). Encontrando que el determinante del desempeño exportador de México parecería ser el diferencial de productividades.

Por su parte, Shikher (2013) analiza los determinantes del comercio y la especialización para un grupo de países que forman parte de la OCDE, entre ellos México. Como conclusión encuentra que la productividad (hipótesis ricardiana) y las diferencias en gustos (hipótesis de Linder) son las principales determinantes en el caso de países ricos, no así en el caso de los países pobres donde prevalece la hipótesis del modelo de Heckscher-Ohlin.

Al investigar las principales fuentes de las ventajas comparativas en el turismo, Du Toi (2010) evalúa indicadores estándar (factores de producción y medio ambiente natural), así como de infraestructura, salud, seguridad, turismo y de vecindad fronteriza para obtener su efecto sobre el comercio de servicios turísticos.

Entre los resultados obtenidos por este autor destaca que el entorno natural tiene un gran impacto positivo y significativo al igual que la dotación de transporte; así como la variable de vecindad fronteriza, como se desprende de las predicciones de las teorías promovidas por Heckscher-Ohlin.

#### 6. Conclusiones.

Considerando las teorías del comercio internacional revisadas en la introducción del presente documento, se podría argumentar que el buen comportamiento del flujo de exportaciones concentradas en viajeros internacionales y por ende en la balanza turística; corresponde con un cambio en el patrón de comercio en México en los últimos 10 años, evolucionando gradualmente hacia las actividades de servicios, donde particularmente destacan los servicios turísticos.

Las causas del patrón del comercio en México, siguiendo a David Ricardo, podrían observarse en la competencia de precios para acceder a los servicios, considerando el tipo de cambio con el dólar norteamericano. Las diferencias en la tecnología de producción de

los países podrían depender del costo de los medios de transporte para llegar al destino y del costo de los servicios de alojamiento. En ambos casos, los costos dependen del tipo de cambio en el país de destino.

Adicionalmente, una ventaja comparativa ricardiana para México podría ser la vecindad con un mercado expulsor de turistas como Estados Unidos porque promueve el favorable comportamiento del flujo de visitantes internacionales.

Por ejemplo, durante 2014 sigue destacando la llegada de estadounidenses vía aérea hacia México, representando el 55.5% del total de pasajeros internacionales. El crecimiento que registraron fue de 10.6% con respecto a 2013 con una cifra de llegadas cercana a los 7.1 millones de pasajeros. Además, los pasajeros transportados por líneas aéreas extranjeras de origen estadounidense representaron el 69.8% del total en 2014. Las aerolíneas estadounidenses transportaron 15.8 millones de pasajeros, con un crecimiento de 6.3% con respecto a 2013. (Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT).

Por otra parte, las causas del cambio en el patrón del comercio, siguiendo a Heckscher-Ohlin, podrían observarse al considerar los diferentes factores de producción como la diversificación de la oferta turística en México. Por un lado, se puede tomar como ejemplo los diferentes destinos que frecuentan los visitantes norteamericanos, los visitantes vía aérea de nacionalidad estadounidense registraron una distribución de llegadas por aeropuerto de la siguiente forma en 2014: Cancún (40.3%); Ciudad de México (14.4%); Los Cabos (13.8%); Puerto Vallarta (9.5%); Guadalajara (8.6%); y el resto de aeropuertos (13.4%).

También existen propuestas de regulación comercial que tienen un efecto positivo en la atracción de turistas como la eliminación de visas de parte de los colombianos para visitar México. De la región de América Latina y el Caribe, el país con el mayor número de llegadas a México en 2014 fue Colombia, con 328,213 visitantes vía aérea, un incremento de 25% respecto a 2013. Este resultado positivo podría ser resultado de la propuesta de eliminación de visas del año 2012.<sup>6</sup>

Por último, considerando la teoría de Linder, una de las posibles causas del cambio en el patrón de comercio de servicios turísticos en México podría atribuirse a los atractivos definidos como patrimonio cultural y afinidad cultural con México.<sup>7</sup>

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) ha otorgado aproximadamente a 204 ciudades alrededor del mundo el título de

---

<sup>6</sup> A partir de 2012, México anunció la supresión de visas para nacionales de Colombia y de Perú, la facilidad otorgada por México es sumamente amplia e incluye cualquier actividad no remunerada. Información obtenida de la Guía del Viajero de la Alianza del Pacífico: <http://alianzapacifico.net/movimiento-de-personas/>

<sup>7</sup> Por ejemplo, también la afinidad cultural de los migrantes de segunda generación de nacionalidad mexicana que residen en Estados Unidos podría considerarse como similitud en la demanda de Estados Unidos con respecto a México.



Patrimonio Cultural de la Humanidad. Actualmente, México tiene a 10 de sus urbes con dicha distinción en la categoría de bienes culturales, debido a su valor histórico, arquitectónico y urbanístico; aportan un testimonio cultural único, representan un ejemplo arquitectónico sobresaliente o expresan una autenticidad cultural o histórica.<sup>8</sup>

La distinción de la UNESCO implicaría que los visitantes internacionales puedan generar patrones de demanda similar entre los países que reciben/ expulsan turistas por tener afinidad en los ámbitos de la educación, ciencia y cultura. En este sentido, puede existir un diálogo intercultural a partir de la información histórica: las zonas arqueológicas promueven el buen comportamiento del flujo de visitantes internacionales de países que también cuentan con zonas arqueológicas o viceversa.

En la última década es clara la interrelación que existe entre la economía mexicana y la generación de turistas de Estados Unidos. Las vías de comunicación entre ambas partes son muy variadas, tanto por medio de exportaciones, tanto por la entrada de ingresos derivados de turismo como por los flujos de inversiones del extranjero. En la medida en que nuestro principal socio comercial tenga mayor crecimiento económico genera un ingreso adicional que beneficia a la balanza de pagos.

En conclusión, las apreciaciones teóricas de comercio internacional explican principalmente un patrón de comercio en los flujos internacionales de bienes: a partir de las diferencias en la tecnología, en la dotación de factores de producción y, alternativamente, en la similitud de las preferencias de los socios comerciales relevantes. En contraparte el presente documento expresa la posibilidad de utilizar la teoría para dar una explicación para los flujos de servicios.

De acuerdo a lo anterior, se expusieron las principales características del comercio exterior de México durante el periodo 2004-2014 señalando la existencia de un déficit persistente en la cuenta corriente. Los flujos comerciales de servicios registraron un déficit persistente durante el periodo de análisis, donde los servicios por viajeros internacionales han registrado, en contraste, un superávit cuyos niveles al cierre del 2014 han mejorado sustancialmente la posición de las balanzas de servicios y comercial.

Los principales aspectos que caracterizaron la evolución de los viajeros internacionales hacia México corresponden con factores exógenos como los niveles del tipo de cambio y la ventaja de la cercanía con Estados Unidos, sin embargo, también son resultado de una industria que crece incluso en los periodos de crisis por lo que es importante destacar el saldo positivo que ha mantenido durante la última década.

---

<sup>8</sup> Ver <http://www.visitmexico.com/es/patrimonio-mexicano>.

# Secretaría de Turismo

## Subsecretaría de Planeación y Política Turística

### Documentos de Investigación Estadística y Económica

No. 2015-3

Anexo.

Cuadro I.

#### México: Cuenta Corriente de la Balanza de Pagos

(millones de dólares)

Conceptos	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Cuenta Corriente</b>	-7,007	-8,956	-7,803	-14,663	-20,174	-8,321	-4,934	-13,326	-15,853	-29,682	-26,545
<b>Ingresos</b>	226,548	257,381	297,842	323,714	343,686	273,250	346,529	399,306	423,510	434,414	451,106
Bienes y Servicios	201,949	230,369	266,227	289,537	309,559	244,799	314,094	365,586	387,587	400,856	419,310
Bienes	188,294	214,633	250,319	272,293	291,886	229,975	298,860	350,004	371,442	380,741	398,273
Mercancías Generales	187,999	214,233	249,925	271,875	291,343	229,704	298,473	349,433	370,770	380,027	397,535
Bienes Adquiridos en Puertos por											
Medios de Transporte	296	400	394	418	544	271	387	571	672	714	738
Servicios	13,654	15,736	15,908	17,244	17,673	14,824	15,235	15,582	16,146	20,116	21,037
Turistas	8,382	9,146	9,559	10,367	10,861	9,431	9,991	10,006	10,766	11,854	14,315
Excursionistas Fronterizos	2,413	2,657	2,617	2,552	2,509	2,082	2,001	1,862	1,973	2,095	1,943
Transportes diversos	1,066	1,353	1,518	1,512	1,767	1,338	1,040	1,037	961	801	866
Otros	1,792	2,579	2,213	2,813	2,536	1,974	2,203	2,676	2,445	5,365	3,913
Renta	5,757	4,818	5,578	7,664	8,530	6,797	10,812	10,569	13,154	11,320	7,810
Intereses	2,211	2,719	4,431	6,218	6,128	4,253	3,388	3,475	2,671	2,391	2,305
Otros	3,546	2,099	1,147	1,446	2,402	2,544	7,424	7,094	10,483	8,929	5,505
Transferencias	18,843	22,194	26,037	26,513	25,597	21,653	21,623	23,152	22,768	22,238	23,985
Remesas	18,332	21,688	25,567	26,059	25,145	21,306	21,304	22,803	22,438	21,892	23,607
Otras	511	506	470	454	452	347	319	349	330	346	379
<b>Egresos</b>	233,555	266,337	305,645	338,377	363,859	281,571	351,463	412,633	439,362	464,097	477,651
Bienes y Servicios	217,684	245,100	280,272	307,509	335,150	259,943	327,595	381,584	401,859	413,766	435,350
Bienes	197,137	222,295	256,631	282,604	309,501	234,901	301,803	351,209	371,151	381,638	400,440
Mercancías Generales	196,810	221,820	256,058	281,949	308,603	234,385	301,482	350,843	370,752	381,210	399,977
Bienes Adquiridos en Puertos por											
Medios de Transporte	328	476	573	655	898	516	321	366	399	428	462
Servicios	20,547	22,804	23,641	24,904	25,649	25,043	25,792	30,375	30,708	32,128	34,910
Fletes y Seguros	5,450	6,494	7,418	8,297	10,000	7,510	8,723	10,225	9,726	9,755	11,604
Turistas	3,227	3,653	4,193	4,794	4,946	4,397	4,540	5,014	5,549	6,025	6,675
Excursionistas	3,732	3,947	3,915	3,668	3,622	2,811	2,715	2,818	2,900	3,097	2,982
Transportes diversos	1,799	2,240	2,111	2,333	2,585	2,376	2,428	2,524	3,053	3,664	3,825
Comisiones	940	636	616	270	116	419	548	452	272	228	326
Otros	5,399	5,834	5,389	5,542	4,380	7,530	6,838	9,342	9,208	9,358	9,498
Renta	15,791	21,181	25,285	30,760	28,581	21,567	23,783	30,871	37,294	50,202	42,192
Utilidades Remitidas	1,490	4,216	2,449	5,381	2,906	3,846	4,673	3,615	8,337	11,460	4,012
Utilidades Reinvertidas	2,700	4,270	8,106	8,460	8,970	4,895	4,921	9,433	8,559	15,443	12,769
Intereses	11,601	12,695	14,731	16,919	16,704	12,826	14,189	17,822	20,398	23,299	25,412
Sector Privado	4,916	5,305	6,586	8,443	8,294	6,126	6,682	8,266	8,670	10,035	11,636
Sector Público	6,684	7,390	8,144	8,476	8,410	6,700	7,507	9,557	11,728	13,264	13,775
Transferencias	80	57	88	108	128	60	86	178	209	128	109

Fuente: Elaboración propia con información del Banco de México.

Bibliografía.

- [1] Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, AMDA (2014), *“La Industria Automotriz en México; a 20 años del TLCAN”*, México enero de 2014.
- [2] Bhagwati, J. (1972), *“The Pure Theory of International Trade: Survey”*, Surveys of Economic Theory, Volume II Growth and Development, The Macmillan Press.
- [3] Bhagwati, J. (1989), *“Protectionism: the Ohlin Lectures”*, The MIT Press, 1989.
- [4] Blyde, J. y Sinyavskaya, N. (2007) *“The impact of liberalizing trade in services on trade in goods: An empirical investigation”*, Review of Development Economics Vol. 11 No. 3.
- [5] Brau, R., y Pinna, A. (2013) *“Movements of People for Movements of Goods?”*, The World Economy, John Wiley & Sons, Ltd.
- [6] Chiquiar, D., Fragoso, E., y Ramos-Francia, M., (2007) *“La ventaja comparativa y el desempeño de las exportaciones manufactureras mexicanas en el periodo 1994-2005”*, Banco de México, Working Paper No. 2007-12.
- [7] Deardoff, A (1985) *“Comparative Advantage and International Trade and Investment in Services”*, Post-printed from Robert M. Stern, ed., Trade and Investment in Services: Canada/US Perspectives, Toronto: Ontario Economic Council, 1985, pp. 39-71.
- [8]- (2001) *“International provision of trade services, trade, and fragmentation”*, Review of International Economics 9, 2: 233-248.
- [9] Du Toit, León; Johan Fourie & Devon Trew (2010), *“The sources of comparative advantage in tourism”*, Stellenbosch Economic Working Papers: 01/10.
- [10] Fondo Monetario Internacional (2003), *“Quinto Manual de Balanza de Pagos”*, Washington, D.C., 2009.
- [11] Gandolfo, Giancarlo (2014), *“International Trade Theory and Policy”*, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg 2014.
- [12] González, B., Raquel (2011) *“Diferentes teorías del comercio internacional”*, Información Comercial Española, Tendencias y Nuevos Desarrollos de la Teoría Económica, Enero-Febrero 2011, No. 858.
- [13] Krugman, P., y Obstfeld M. (2001), *“Economía Internacional. Teoría y Política”*, Pearson Educación, S.A., Madrid.
- [14] Lee, Chew Ging (2012) *“Tourism, trade, and income: evidence from Singapore”*, Anatolia-An International Journal of Tourism and Hospitality Research, Vol. 23, No. 3, November 2012. 348-358. <http://dx.doi.org/10.1080/13032917.2012.701596>.
- [15] Mzumara, M., Chingarande, A., y Zimbabwe (2012) *“An Analysis of Comparative Advantage and Intra-North American Free Trade Agreement (NAFTA) Trade Performance”*, en Journal of Sustainable Development, Vol. 5, No. 11, 2012
- [16] Negishi, Takashi (2014), *“Developments of International Trade Theory”*, Springer.
- [17] Ricardo, David (1975), *“Principios de Economía Política y Tributación”*, Fondo de Cultura Económica, México.
- [18] S., Linder (1961), *“An Essay on Trade and Transformation”*, John Wiley and Sons, New York.

**[19]** Shikher, Serge (2013), "*Determinants of Trade and Specialization in the Organisation for Economic co-operation and Development Countries*", *Economic Inquiry*, Vol. 51, No 1, January 2013, 138-158.

**[20]** Staffan, Linder (1961), "*An Essay on Trade and Transformation*", Estocolmo. Almquist and Wiksell.

**[21]** Van Der Marel, Erik (2011), "*Determinants of Comparative Advantage in Services*", Sciences-Pro, Groupe d'Économie Mondiale, March, 2011.

---

La serie de Documentos de Investigación Estadística y Económica presenta resultados preliminares de investigación realizados en la Secretaría de Turismo con el propósito de generar intercambio y debate de ideas para el desarrollo del sector turismo. El contenido de los Documentos de Investigación Estadística y Económica, así como los argumentos vertidos, son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente los de la Secretaría de Turismo.

---