

**CORREDORES DE TRANSPORTE
ENTRE MEXICO Y LA ZONA
ASIA-PACIFICO:
LOS CASOS DE COREA DEL SUR,
CHINA E INDONESIA**

**Instituto Mexicano del Transporte
Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

**Publicación Técnica No. 105
Sanfandila, Qro. 1998**

CIUDAD DE MEXICO

Av. Popocatepetl 506 B
Xoco-Benito Juárez
03330 México, D.F.
Tels. 688 76 29
688 76 03
Fax 688 76 08

SANFANDILA

Km 4+000, Carretera
Los Cues-Galindo
76700 P. Escobedo, Qro.
Tels. (42) 16 97 77
16 96 46
16 95 97
Fax (42) 16 96 71
Internet <http://www.imt.mx>

**INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**Corredores de transporte entre México
y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e
Indonesia**

**Publicación Técnica No. 105
Sanfandila, Gro., 1998**

Este documento fue elaborado por Mario Salgado Viveros y Graciela Pineda Vargas, investigadores adscritos a la Coordinación de Integración del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte. Roberto Aguerrebere Salido, Coordinador de Integración del Transporte, hizo valiosos comentarios y sugerencias. Se agradece a Margarita Camarena Luhrs la lectura de la versión final. La edición y formato del documento estuvieron a cargo del Tec. Enrique Márquez Parra, de la Coordinación de Integración del Transporte.

Indice

Resumen.	I
Abstract	I
Resumen ejecutivo.	III
Introducción.	3
Parte A.	5
I.- México y los países de Asia-Pacífico.	7
I.1.- Iniciativas para promover la integración económica de la Cuenca del Pacífico.	8
I.2.- El Comercio de los países del Litoral Asia-Pacífico.	13
II.- Perfil del comercio exterior de México con los países del Litoral Asia-Pacífico.	25
II.1.- Flujos comerciales de México con APEC.	25
II.2.- Los países de Asia y Oceanía de APEC en el comercio exterior de México.	27
II.3.- Exportaciones mexicanas hacia los principales países de la zona Asia-Pacífico.	31
III.- Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia.	37
III.1.- Generalidades.	37
III.2.- Principales productos.	38
Parte B.	45
IV.- Patrón geográfico de los flujos comerciales con Corea del Sur, China e Indonesia.	47
IV.1.- Principales aduanas mexicanas para la exportación.	47
IV.2.- Ubicación de las empresas exportadoras.	49
V.- Demanda de transporte entre México y los países del Litoral Asia-Pacífico.	55
V.1.- Vía marítima.	55
V.2.- Vía aérea.	64
V.3.- Vía terrestre.	67

VI.- Servicios y corredores de transporte entre México y los países del Litoral Asia-Pacífico.	69
VI.1.- Corredores y servicios de transporte marítimo e intermodales.	70
VI.2.- Corredores y servicios de transporte aéreo.	76
VII.- Conclusiones.	81
Bibliografía.	83
Anexo A Indicadores económicos de países de APEC.	85
Anexo B Flujos del comercio de México con APEC, 1984-1994.	93
Anexo C Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia.	99
Anexo D Demanda de transporte entre México, Corea del Sur, China e Indonesia.	113
Anexo E Servicios de transporte entre México, Corea del Sur, China e Indonesia.	119

Resumen.

El objetivo del documento es determinar el perfil general del intercambio comercial entre México y los principales países de la zona Asia-Pacífico, así como las condiciones generales de la operación de los corredores de transporte por los que se lleva a efecto. Se pone particular énfasis en el comercio y los servicios de transporte de exportación a Corea del Sur, China e Indonesia.

En este contexto se busca caracterizar las condiciones de la oferta y demanda de los servicios de transporte de carga entre las dos áreas e identificar su problemática, a fin de proveer elementos de análisis que apoyen la formulación de políticas y programas de fomento al comercio exterior. Asimismo, señala la manera en la cual el transporte incide en el comercio exterior de algunos sectores productivos y regiones geográficas de México.

Abstract.

The main objective of this study is to identify the trade profile between Mexico and the main asiatic countries of APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) region, its transport corridors general operation conditions and the characteristics of transport demand and supply. The obtained results make easier to identify the transport role in commerce between any two countries. Special emphasis is put on export transport services to South Korea, China and Indonesia.

In this context it is tried to characterize the freight transport services conditions and identify its problems of supply and demand, with the propose of providing elements for further analysis and supporting the foreing trade development programs and policies. Also, it is pointed out, the way in which transport acts on international commerce of some economic sectors and geografic regions of Mexico.

Based on this study results it is possible to undertake specific case studies with an international physical distribution approach. Likewise, this study facilitates the development of several methodological elements to further study on foreign trade issues, from a transport corridor point of view.

Resumen ejecutivo.

Esta investigación tiene como objetivo determinar el perfil general del intercambio comercial entre México y los principales países de la zona Asia-Pacífico, así como las condiciones generales de operación de los corredores de transporte por los que se lleva a efecto. Se toma como marco de referencia a los países miembros del mecanismo de Cooperación económica Asia-Pacífico (APEC), que son a su vez miembros del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP).

El trabajo consta de dos partes: Perfil del intercambio comercial y, estructura de los corredores de transporte y sus condiciones de operación.

A) Perfil del intercambio comercial.

Capítulo I. México y los países de Asia.

La formación de bloques económicos internacionales ha sido un paso paralelo al de la globalización de las economías nacionales. Estos bloques tienen como característica principal el reforzamiento del grado de integración e interdependencia de los países que los componen; entendiendo que integración económica significa la unión de dos o más mercados nacionales.

Con su apertura económica, México inició en 1985 un proceso de incorporación a la globalización, que con la firma del TLC, lo llevó a formar parte de uno de los mercados más importantes del mundo; esta apertura, también permitió que se integrara a la APEC, para conformar la región más grande y dinámica del mundo en términos económicos y demográficos.

Iniciativas para promover la integración económica de la Cuenca del Pacífico:

La Cuenca del Pacífico abarca porciones importantes de América, Asia y Oceanía; agrupa alrededor de 47 países (con más de la mitad de la población mundial); genera aproximadamente el 45% de la producción, y; en ella se realiza más del 50% del comercio mundial.

Los organismos multilaterales con mayor peso en la región son el CCEP y el APEC

El CCEP es un mecanismo considerado dentro de las organizaciones multilaterales informales, cuyos objetivos son identificar y coordinar los elementos de cooperación económica del Pacífico y establecer canales para promover la cooperación regional; cuenta con seis grupos de trabajo para la atención de los siguientes temas:

- Perspectivas económicas del Pacífico.
- Desarrollo y cooperación en pesquerías.
- Desarrollo de recursos humanos.

Naciones insulares del Pacífico.
Ciencia y Tecnología.
Transporte, telecomunicaciones y turismo.

México se incorpora formalmente al CCEP en 1991.

Por su parte, los objetivos del APEC son: mantener el crecimiento y desarrollo económico, contribuir al crecimiento mundial, aprovechar los beneficios de nivel mundial y regional. México fue admitido en 1993.

Esta organización tiene 10 grupos de trabajo y tres grupos complementarios llamados Ad Hoc:

Promoción al comercio.
Datos sobre comercio e inversión.
Inversión en ciencia y tecnología industrial.
Desarrollo de recursos humanos.
Cooperación energética regional.
Conservación de recursos marítimos.
Telecomunicaciones.
Transportes.
Turismo.
Pesquerías.
Grupo de personas eminentes.
Grupo informal sobre Liberalización Comercial Regional.
Grupo sobre tendencias y asuntos económicos.

Desde 1993, México también es socio de diálogo en la Asociación de Naciones del Sudeste de Asia (ASEAN). Esto significa la posibilidad de desarrollar con ésta programas de cooperación, desde comerciales hasta de ciencia y tecnología.

El comercio de los países del Litoral de Asia-Pacífico:

En 1990, los 18 países que conforman APEC tuvieron un PIB equivalente al 32.3% del total mundial y para 1994 fue de 34.2%.

Existen grandes diferencias hacia el interior de este mecanismo de cooperación vinculadas con la vocación importadora y exportadora de sus integrantes. En conjunto, los cuatro países de América han disminuido su participación en el comercio exterior del organismo, con un creciente déficit en su balanza comercial; en contrapartida, los países asiáticos de APEC han incrementado su participación, con un superávit comercial cada vez más grande; finalmente, el déficit comercial de

los países de Oceanía se ha mantenido prácticamente constante.

El análisis de comercio exterior de APEC a nivel país, pone de relieve la diferenciación continental y la heterogeneidad de las características económicas existentes. Estados Unidos y Japón, mantienen la supremacía en el comercio exterior. Y para el resto de los países de este bloque, hacia la mitad de la década de los noventa, los comportamientos comerciales presentan algunas diferencias significativas en participación relativa, en el ritmo de crecimiento y en el déficit de la balanza comercial.

Al respecto, por cuanto al comportamiento de la balanza comercial, se pueden identificar cinco grupos: el primero con un superávit comercial significativo y relativamente estable está formado por Japón, Canadá, Taiwán e Indonesia; en el segundo grupo, con balanzas comerciales positivas en 1994 y fluctuantes en los años anteriores, están Brunei, China y Papúa; los países como Chile, México, Hong Kong y Malasia, con un superávit comercial en 1985 y déficit en 1994 forman el cuarto grupo, y; el quinto grupo lo conforman los países con un déficit comercial reiterado como Estados Unidos, Corea del Sur, Filipinas, Tailandia, Australia y Nueva Zelandia.

Por lo que hace al grado de integración económica, medida en términos del porcentaje de las exportaciones hacia países de la misma región durante 1991, son identificables cuatro grupos de países: con menos del 50% de sus exportaciones hacia la región está Chile; el segundo grupo exporta entre el 50% y el 70% y son Estados Unidos, Corea del Sur, Hong Kong, Japón, Singapur, Tailandia, Australia y Nueva Zelandia; el tercer grupo está entre el 70% y el 85%, formado por México, China, Filipinas, Indonesia; Malasia y Papúa; finalmente Canadá y Brunei, exportan a la región más del 85%.

En el ámbito intercontinental, los datos relativos al comportamiento de los flujos comerciales de APEC, indican que los flujos comerciales entre Asia y América definen en gran medida la dinámica de este organismo. La diversificación de los flujos comerciales se debe fundamentalmente a la localización y relocalización de inversiones en plantas productivas en países periféricos.

A nivel de pares de países, los datos registrados en 1991 mostraron que en ocho pares, se concentró el 73.6% del comercio de la región.

Capítulo II. Perfil del Comercio exterior de México con los países del litoral Asia-Pacífico.

Flujos comerciales de México con APEC.

El comercio de México con los países de APEC ha crecido de una manera significativa y constante, ya que el monto total de sus importaciones y exportaciones creció en un 26% anual entre 1984 y 1994.

La mayor proporción del comercio de México lo efectúa con los otros tres países americanos dentro de APEC, el cual pasó de 60.2% en 1984 al 80.1% en 1994. Los países de Asia y Oceanía, en conjunto, representaron el 9.4% de las importaciones de las compras exteriores de México en 1994 y las exportaciones el 2.3% de sus ventas totales.

En el análisis de la balanza comercial de 1984 a 1994 se observó un cambio en el perfil comercial, que provocó un saldo negativo en la balanza de México. En 1984, era positiva y para 1994 pasó a una balanza negativa

Los países de Asia y Oceanía de APEC en el comercio exterior de México.

El volumen de las exportaciones de México a Japón ha disminuido al paso de los años. Los intercambios comerciales entre los dos países se mantuvieron en niveles de crecimiento relativamente estables. De hecho, Japón fue uno de los países con las menores tasas de crecimiento en sus intercambios comerciales con México.

El comercio de México con Taiwán siempre ha sido desfavorable, pues el 95% del comercio entre ellos, son compras efectuadas por México.

Corea del Sur fue el tercer socio comercial de México y el sexto en las exportaciones totales.

China fue el cuarto socio comercial de México en la zona, así como el quinto en las exportaciones totales.

Hong Kong ocupó el quinto lugar como socio comercial, el segundo en sus exportaciones totales y fue uno de los cinco países con los que México tuvo un crecimiento en sus exportaciones. La TCMA de México fue de 9.4%.

Malasia se colocó en el sexto lugar como socio comercial.

Indonesia era el séptimo como socio comercial de México, el mismo ocupaba en las exportaciones totales y el primero de los cinco países con los que México tuvo un

crecimiento en sus exportaciones.

Singapur era el octavo socio comercial, el tercero de las exportaciones totales y uno de los cinco de la TCMA de México.

Australia ocuparía un lugar importante en las exportaciones totales y en la TCMA, estando en el cuarto y tercer lugar, consecutivamente. Corea del sur ocupa el sexto sitio.

Filipinas, sobresale en la TCMA de exportaciones a México

Capítulo III. Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia.

Cada uno de estos países es significativo al encontrarse en tres niveles de desarrollo distintos, con expectativas económicas y de presencia mundial diferentes.

Corea del Sur, uno de los Tigres Asiáticos, con un gran nivel de tecnología media; su comercio exterior con México, básicamente consistió en materias primas y productos intermedios.

China se perfila como una de las potencias económicas del próximo siglo, su crecimiento se basa en su abundante mano de obra y en las recientes reformas económicas consistentes en una apertura a la inversión foránea y liberalización comercial; ahora con la reintegración de Hong Kong sus perspectivas comerciales se ven acrecentadas.

Indonesia, que también forma parte del ASEAN, es un país con una población de bajos ingresos, especialmente productores y comercializadores de materias primas. El mercado que representa para México es limitado y tiene una composición heterogénea. Ambos países son productores de petróleo.

B) Manera en la cual se estructuran los corredores de transporte y las condiciones generales de su operación.

Capítulo IV . Patrón geográfico de los flujos comerciales con Corea del Sur, China e Indonesia.

Las principales aduanas mexicanas para la exportación hacia Corea del Sur son :

- 1.- Salina Cruz, Oax. Entre 1990 y 1991, por esta aduana se movió alrededor del 51% del total exportado; principalmente combustibles, minerales, aceites y productos químicos orgánicos.
- 2.- Manzanillo, Col., la segunda en importancia, por ella se movieron

básicamente manufacturas.

- 3.- Otras que registraron movimientos fueron, Tampico, Tam., Nuevo Laredo, Tam. y Ensenada B.C.

Para el caso de las exportaciones hacia China, en 1990 los flujos se realizaron a través de seis aduanas, de las que destacan significativamente dos :

- 1.- Coatzacoalcos, Ver. con un 52.6%.
- 2.- Nuevo Laredo, Tam. con el 30.8%.

Para 1993, el movimiento comercial con China salió por 12 aduanas; las más representativas fueron Lázaro Cárdenas y el aeropuerto de la Ciudad de México.

Hacia Indonesia, según datos de 1990 y 1991, México exportó a través de 9 aduanas. En el primer año, en Nuevo Laredo y Veracruz se concentró el 52% y en el segundo, Coatzacoalcos y Nuevo Laredo manejaron el 74%.

Ubicación de las empresas exportadoras.

En 1992 se registraron en México un total de 4,553 empresas con actividades de importación y exportación. De estas empresas, 523 contaron entre sus mercados a países de la región Asia-Pacífico; 40 de ellas generaron exportaciones a Corea del Sur, siendo las más homogéneas en términos del tipo de actividad. A China exportaron 12 empresas y a Indonesia fueron 8.

Las principales empresas que exportaron hacia estos tres países se localizaron en el D.F., México, Jalisco, Nuevo León, Baja California, Sonora, Guanajuato, Baja California Sur y Puebla.

Esta información permite incorporar el tamaño de las empresas como un elemento más para la definición de los corredores o tramos de movilidad de los flujos de transporte de comercio entre México y los tres países analizados.

Algunas empresas oriundas de los tres países asiáticos instalaron plantas productivas en México entre 1990 y 1993, primordialmente maquiladoras. Entre ellos destaca Corea del Sur, por el monto y tamaño de las inversiones.

Capítulo V. Demanda de transporte entre México y los países del litoral Asia-Pacífico.

Evidentemente, el transporte empleado en el comercio entre México y los países de

Asia son el marítimo y el aéreo.

Vía marítima.

Este ha sido el modo más utilizado para el comercio de México, el principal socio es América, ya que dentro del continente se ha intercambiado entre el 60% y 70% de los flujos de comercio entre 1986 y 1994, después le sigue Europa con un poco menos del 20%, Asia entre 10% y 15%. La participación de Oceanía ha sido muy reducida.

Durante 1989 y 1994, la participación de la Zona de Asia-Pacífico de APEC en el comercio exterior de México por vía marítima, fue mayor en las exportaciones que en las importaciones; las exportaciones tuvieron una tendencia a la baja.

Entre 13 y 18 puertos mexicanos son los que han movido carga de manera significativa hacia los países de APEC; Cayo Arcas, Dos Bocas, Isla de Cedros y San Marcos exportan un sólo producto; otros mueven varios productos pero con marcada preponderancia de un producto, como Salina Cruz, Lázaro Cárdenas, Guaymas, Manzanillo y Pajaritos. Los puertos que registran mayor variedad y balance de productos son: Ensenada, Altamira y Veracruz.

Los flujos de transporte hacia Corea del Sur mostraron una dispersión geográfica mayor y un comportamiento heterogéneo en los volúmenes manejados; se utilizaron un promedio entre ocho y diez puertos.

Entre 1989 y 1994, los puertos de Isla de Cedros, Salina Cruz y de Lázaro Cárdenas son los que tuvieron la mayor participación en las exportaciones hacia Corea del Sur; sin embargo, en el caso de los dos últimos, por el tipo de carga y por la variabilidad de productos que manejan de un año a otro, los servicios que prestan se traducen en la utilización de fletes especiales para usuarios particulares. Por su parte, en ese mismo periodo, Manzanillo tuvo un comportamiento muy variable en sus exportaciones a Corea, aun cuando manejó volúmenes de carga relativamente reducidos en comparación con los tres puertos citados, por sus características, se considera como el principal eslabón entre México y Corea del Sur. El principal puerto de destino de las exportaciones mexicanas hacia ese país fue Pusán.

Las exportaciones por vía marítima a China tuvieron características geográficas similares a las de Corea del Sur: once puertos manejaron exportaciones hacia ese punto; Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Salina Cruz mostraron una participación permanente y significativa. Las exportaciones vía Salina Cruz, tuvieron una tendencia de concentración, mientras que en Lázaro Cárdenas presentaron un comportamiento muy variable, pero con tendencia a la baja, en tanto que en Manzanillo se observó una más clara tendencia de incremento de volúmenes de

carga y de un manejo más variado de tipos de productos, lo que hizo que este puerto tuviera un papel más versátil.

El análisis de la demanda de transporte por vía marítima hacia Corea del Sur y China, indica que Manzanillo fue el puerto que tuvo un papel preponderante, con permanencia de los flujos de comercio, ubicación geográfica y versatilidad en el manejo de las cargas.

Hacia Indonesia, las exportaciones por vía marítima, presentaron algunas particularidades. Lázaro Cárdenas tuvo una participación importante en las exportaciones, pero concentradas en dos productos: planchones (1989) y placas de acero (1990). Dentro del orden de magnitud de los volúmenes de exportación a este país, Tampico participó de una manera relevante, con una amplia gama de productos. Veracruz y Manzanillo también participaron, pero con volúmenes muy reducidos.

Vía aérea.

De los alrededor de 100 países con los que México sostiene relaciones comerciales, con sólo 30 se efectúan mediante transporte aéreo.

Según estadísticas de la SCT, entre 1989 y 1991 Japón fue el único país con el que se registró intercambio comercial vía aérea; en 1992 se generó tráfico con Malasia y en 1993 con Taiwán.

Por las características especiales de la operación del transporte aéreo, se infiere que los intercambios comerciales por este modo entre México y los países asiáticos de APEC, excepto Japón, se producen mediante triangulaciones con aeropuertos de terceros países.

Entre 1990 y 1994, los flujos de carga aérea hacia Corea del Sur, China e Indonesia fueron muy reducidos, de menos de cien toneladas anuales, lo que significó menos del 0.2% del total de las exportaciones mexicanas por esta vía.

Vía terrestre

Debido a una mayor disponibilidad de servicios y menores tiempos de tránsito, un porcentaje significativo de los flujos de comercio entre México y los países asiáticos de APEC utilizan preferentemente puertos en Estados Unidos.

Tomando como base estimaciones propias, se identifican comportamientos irregulares de los flujos de comercio vía terrestre hacia los tres países en estudio, a través de las aduanas de Nuevo Laredo, Tijuana, Nogales y Mexicali. Nuevo Laredo

fue el puerto fronterizo que mantuvo una relativa regularidad en las exportaciones, básicamente para China e Indonesia.

Capítulo VI. Servicios y corredores de transporte entre México y los países del litoral Asia-Pacífico.

La ubicación de México hizo que sus flujos comerciales con los países de la zona Asia-Pacífico utilizaran servicios de transporte que se encontraban encadenados a los que se ofrecen hacia y desde los Estados Unidos.

Hacia el interior de México se identifican algunos corredores de transporte: el que va desde el centro del país hacia Nuevo Laredo, ya consolidado, y hacia Manzanillo, en formación. Otros corredores con comportamientos irregulares, son el que conecta a Lázaro Cárdenas con el centro del país y el de Salina Cruz con la zona del Istmo de Tehuantepec.

Los servicios de transporte marítimo que atienden a los flujos comerciales de México con los países de la Zona Asia-Pacífico de APEC, pueden utilizarse de dos maneras básicas: primero, empleando transporte terrestre desde el interior de México hasta los puertos mexicanos, principalmente del Pacífico, y de ahí con escalas y/o transbordos en puertos de Estados Unidos en Norteamérica y de Japón, Hong Kong y Singapur en Asia; segundo, utilizando servicios de transporte terrestre intermodales desde el interior de México hasta fronteras del norte, básicamente Nuevo Laredo, ahí enlazarse con puentes terrestres entre la costa Este y Oeste de los Estados Unidos y transbordar a los servicios de transporte marítimo a partir del puerto Long Beach/San Pedro en la costa del Pacífico en los Estados Unidos.

En el caso de los servicios de transporte aéreo existen tres posibilidades: la primera utiliza el aeropuerto de la Ciudad de México como centro concentrador; a partir de ahí las grandes empresas aéreas norteamericanas o asiáticas, mediante transbordos o escalas en aeropuertos estadounidenses, asiáticos o canadienses, hacen llegar los envíos a sus destinos; la segunda es similar a la primera, sólo que mediante empresas europeas; la tercera consiste en enviar las cargas desde el interior de la República Mexicana, mediante vía aérea, o terrestre en el caso de la zona fronteriza del noroeste del país, hacia aeropuertos de Estados Unidos, para que a partir de ahí se embarquen por vía aérea hacia sus destinos en la zona Asia-Pacífico.

Las políticas de apertura comercial en México, en la década de los ochenta, tuvieron un impacto sobre los servicios de transporte. Los servicios ofrecidos desde México a la zona Asia-Pacífico eran, prácticos, convencionales y se reducían a ofrecer el flete marítimo sin servicios adicionales. Actualmente, a los servicios convencionales se les ha añadido toda una gama de servicios integrados de transporte que

comprenden servicios tanto de transporte terrestre, en tramos de origen y destino, como servicios de transporte marítimo junto con otros servicios adicionales. Los servicios integrados se dan a través de puertos mexicanos, específicamente del puerto de Manzanillo, utilizando autotransporte en los tramos nacionales; y a través de puertos estadounidenses, utilizando ya sea autotransporte o transporte ferroviario. Ahora en México dadas las políticas de formación de autoridades portuarias independientes, las posibilidades de los servicios de transporte intermodal, son mayores.

Por las condiciones del mercado de los servicios marítimos, son comunes los acuerdos de cargas compartidas y servicios conjuntos entre líneas marítimas; destacan asociaciones como la de Hapag Lloyd con Neptune Orient Lines y Nippon Yusen Kaisha que ofrecen servicios regulares entre los principales puertos de Estados Unidos y Asia, así como una gran cantidad de servicios alimentadores. Otros servicios conjuntos similares son los prestados por DSR, Cho Yang y Senato Line.

Transportación Marítima Mexicana enlaza los principales puertos mexicanos con Estados Unidos, Canadá y Asia. Por ejemplo, mediante su servicio USWC-Japan/Far West-USWC conecta puertos de Japón, Hong Kong, Taiwán y Corea del Sur con Long Beach, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Manzanillo.

La disponibilidad de servicios marítimos en los puertos estadounidenses de Los Angeles y Long Beach es muy superior en comparación con los puertos mexicanos. En concordancia con mayor disponibilidad de los servicios, los tiempos de tránsito ofrecidos por los puertos estadounidenses hacia los puertos asiáticos, son menores que los ofrecidos por los agentes navieros a partir de puertos mexicanos. Dependiendo del país del que se trate, se tiene una reducción en promedio de los tiempos de tránsito puerto a puerto.

La oferta de los servicios marítimos directos entre los puertos mexicanos y los puertos de los tres países considerados está complementada por los servicios intermodales. Estos servicios enlazan los orígenes y destinos del interior de la República Mexicana y del Lejano Oriente y tienen como puntos intermodales a las fronteras mexicanas, específicamente Nuevo Laredo, y el complejo portuario Los Angeles/Long Beach.

Dentro de los servicios intermodales se pueden identificar los tipos de servicio door-to-door y ramp-to-ramp, ofrecidos entre México y Asia; el de K-Line y MOL vía Nuevo Laredo-Los Angeles/Long Beach; y el de TMM y APL, vía Manzanillo, Nuevo Laredo-Los Angeles/Long Beach, utilizando también los itinerarios del Cactus

Service que es ofrecido por K-Line, MOL y NYK.

Los servicios de transporte aéreo, tienen dos niveles de articulación: los aeropuertos nacionales, específicamente el de la Ciudad de México, vía aeropuertos de Estados Unidos y Canadá, hasta el lugar de destino; y los aeropuertos nacionales vía aeropuertos de Estados Unidos y Canadá con enlaces en ciudades de Europa, hasta el lugar de destino. El servicio aéreo ha tenido un desarrollo más abierto y menos regulado. Su principal característica se basa en la posibilidad de establecer convenios bilaterales entre países y líneas aéreas, que no necesariamente deben de ser recíprocos, para la prestación de servicios regulares o charters.

La participación de empresas extranjeras en la oferta de transporte aéreo en México, permite establecer enlaces aéreos de México con el mundo. Sus características hacen posible que una cantidad significativa de líneas aéreas, las principales a nivel mundial, puedan ofrecer servicios de transporte de carga hacia casi todo el mundo, con tiempos de tránsito y tarifas competitivas.

Las líneas asiáticas presentes en el mercado mexicano son Japan Airlines y Malaysian Airlines. Ambas ofrecen enlaces con Asia y Oceanía a partir de los aeropuertos asiáticos que enlazan directamente con la Cd. de México. Las empresas que encabezan la disponibilidad de servicios son las europeas.

Al tener el mercado de transporte tarifas máximas de referencia, la competencia entre servicios se da por medio de frecuencia de vuelos, tiempos de tránsito y políticas de descuentos. Todas las empresas manifiestan posibilidad de establecer negociaciones con el cliente para fijar tarifas más bajas. Estas negociaciones están en función de las características del embarque, tipo de carga, periodicidad, etc.

Conclusiones.

En el análisis del perfil comercial se descubre el potencial de una complementariedad de los mercados de exportación mexicanos y de exportación de los países asiáticos. Las condiciones del intercambio comercial entre México y los países de APEC, específicamente con los tres países analizados, señalan posibilidades de incrementar sus volúmenes. Los corredores de transporte, aunque dependen en gran medida de la estructuración vía Estados Unidos, están ya consolidados, por lo que se considera que no son un impedimento en los flujos comerciales. Al respecto se estima conveniente llevar a cabo un seguimiento de las condiciones de operación de los servicios de transporte, ya que se esperan cambios significativos en el tipo de prestación de los servicios de los diversos modos de transporte, particularmente

marítimo y multimodal.

Introducción.

Este documento forma parte de los resultados de la línea de investigación sobre Corredores de Comercio Internacional, desarrollada dentro de la Coordinación de Integración del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte.

Los antecedentes de la línea de investigación citada, están dados por los siguientes estudios ya publicados: *Los servicios de transporte de carga entre Chile y México; El comercio entre México y Alemania y sus Corredores de Transporte; y El comercio entre México y Canadá y sus Corredores de Transporte.*

El presente trabajo, *Corredores de Transporte entre México y la Zona Asia-Pacífico: Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*, tiene como objetivo determinar el perfil general del intercambio comercial entre México y los principales países de la zona Asia-Pacífico, así como las condiciones generales de operación de los corredores de transporte por los que se lleva a efecto. Se pone particular énfasis en el comercio y los servicios de transporte de exportación a Corea del Sur, China e Indonesia.⁸⁷

Para el análisis del comercio entre México y la zona Asia-Pacífico y en especial con los tres países mencionados, se toma como marco de referencia a los países miembros del mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC por sus siglas en inglés), por ser el organismo, entre los existentes en la región, que tiene la más clara intención de promover el estrechamiento de los vínculos, principalmente económicos y comerciales de los países del área, además de tener como principal promotor a los Estados Unidos de América. Se ha tomado también en consideración que los 18 miembros de APEC son a su vez miembros del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP).

Este documento consta de dos partes. La parte A está referida al perfil del intercambio comercial. La parte B está referida a la manera en la cual se estructuran los corredores de transporte y a las condiciones generales de su operación.

La parte A consta de tres capítulos. El primero, "México y los países de Asia", establece el papel de México en la integración económica de la Cuenca del Pacífico y señala el patrón de flujos comerciales dentro de esta zona. En este capítulo se explican los motivos por los que se toma como marco al comercio de las economías miembros de APEC. El siguiente capítulo, "Perfil del comercio exterior de México con los países del litoral Asia-Pacífico", identifica un marco de referencia general de los flujos comerciales de México con los países principalmente asiáticos de APEC. Dentro de este capítulo se hacen una serie de señalamientos sobre los nuevos procesos de producción globalizada. En el tercer capítulo se analiza con un mayor grado de detalle el "Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e

Indonesia"; específicamente para el caso de las exportaciones mexicanas. La base de este análisis son los datos por capítulo arancelario del comercio exterior de México.

La parte B consta de los siguientes tres capítulos. El capítulo "Patrón geográfico de los flujos comerciales con Corea del Sur, China e Indonesia", analiza fundamentalmente algunos aspectos de la dimensión geográfica a partir de las principales aduanas que participan en las exportaciones de México y de la ubicación de las empresas que exportan hacia los tres países señalados. El capítulo "Demanda de transporte entre México y los países del litoral Asia-Pacífico", analiza la demanda atendida por el transporte marítimo y el aéreo. En el capítulo, "Servicios y corredores de transporte entre México y los países del litoral Asia-Pacífico", se presentan las características generales de los servicios de transporte disponibles entre México y los tres países asiáticos estudiados. Los corredores de servicios de transporte se refieren a los marítimos, intermodales y aéreos. En el último capítulo, se presentan las Conclusiones.

Conviene señalar que este trabajo está basado en información estadística documental de diversas fuentes y en recopilaciones de campo, particularmente entrevistas con prestadores de servicios. La naturaleza de la información manejada y el tiempo que tomó su actualización, hacen que los análisis de la parte A del trabajo estén referenciados a períodos que inician de mediados de la década de los ochenta hasta 1991 o 1992 para el comercio internacional, hasta 1994 para el comercio exterior de México por país y hasta agosto de 1994 para los datos a nivel capítulo arancelario para los tres países analizados. Algo similar ocurre para la parte B en lo que respecta a los datos en los que se basa el análisis de la demanda de transporte. Sin embargo, el estudio de la oferta de servicios está referenciado al período comprendido entre 1992 y 1995. Esto se debe a que la disponibilidad de información sobre los servicios es mucho más dinámica que la de las estadísticas internacionales sobre comercio.

Por último, se presentan cinco anexos con variadas estadísticas de referencia general: indicadores económicos de los países de APEC; flujos de comercio de México con APEC; el perfil comercial de México con los tres países analizados; y la demanda y los servicios de transporte existentes.

Parte A

I.- México y los países de Asia-Pacífico

La formación de *bloques* económicos mundiales ha sido un paso paralelo al de la globalización de las economías nacionales, actualmente pueden identificarse varios de estos *bloques*: la Unión Europea, en operación desde el primero de enero de 1992; el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLC), en operación con la inclusión de México desde el primero de enero de 1994; el Mercosur, que entró en operación el primero de enero de 1995; entre otros.

La principal característica de estos *bloques* consiste en el reforzamiento del grado de integración e interdependencia económica de los países que los componen. En este sentido, es importante señalar que la integración económica es un proceso a través del cual dos o más mercados nacionales se unen. El proceso de integración puede presentarse de diversas formas, dependiendo del grado de interdependencia entre las economías⁽¹⁾.

Desde 1985, México emprendió un proceso de desregulación y apertura de su economía. Entre las acciones más destacadas se encuentra el ingreso al GATT en 1986, la nueva reglamentación sobre inversión extranjera en 1989 y el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá que, como ya se dijo, entró en operación en 1994.

El TLC ha sido el primer paso que ha dado México para integrarse económicamente. El resultado de este esfuerzo es que, a raíz de este Tratado, México forma parte de uno de los mercados más grandes del mundo.

Sin embargo, el TLC no ha sido el único mecanismo, aunque sí el principal que México ha implantado, para insertarse en el proceso de globalización de la economía mundial. Este Tratado forma parte de una serie de políticas del gobierno mexicano encaminadas a la apertura de la economía como premisa para el desarrollo nacional.

Existe otra serie de acciones encaminadas a la integración económica con otros países que, por la incidencia que tienen sobre la economía mexicana, pueden

⁽¹⁾ Se identifican diversos grados de integración: sistema de preferencias aduaneras, zonas de libre comercio, uniones aduaneras y uniones económicas. "Los argumentos empleados por los teóricos en apoyo a la integración económica forman hoy un amplio repertorio de razonamientos. De ellos podemos seleccionar los siguientes: las economías derivadas de la producción en gran escala; la intensificación de la competencia dentro del nuevo mercado ampliado; la atenuación de los problemas de balanza de pagos por el ahorro de divisas convertibles; la posibilidad de desarrollar actividades difícilmente abordables por parte de determinados países individualmente, debido a la insuficiencia de sus mercados respectivos; el aumento del poder de negociación frente a países terceros o frente a otras agrupaciones regionales; una formulación más coherente de la política económica; así como la ineludible necesidad a plazo medio o largo, de introducir reformas estructurales que en el contexto de un *statu quo* nacional podrían aplazarse *sine die*; y finalmente, la posibilidad de conseguir sobre la base de un rápido proceso de integración una aceleración del desarrollo económico (no simplemente crecimiento)". Tamames, R.: Estructura económica internacional. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Alianza Editorial, 1991 pp. 191 y ss.

calificarse como complementarias, tal es el caso del Acuerdo de Complementación Económica con Chile, en vigor desde el primero de enero de 1992; el Acuerdo Marco de Libre Comercio con Centroamérica y el Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres (formado por Colombia, México y Venezuela).

Además de las intenciones de estrechar relaciones comerciales y formalizar acuerdos económicos multilaterales de México con países geográficamente cercanos, existe una clara política de estrechar vínculos con países y regiones físicamente más alejadas, pero con presencia a nivel mundial. Con la Comunidad Europea, segundo socio comercial de México después de los Estados Unidos, en 1991 se firmó el Convenio Marco de "tercera generación" para promover el comercio y la cooperación. Por otra parte, en los últimos años, México ha establecido vínculos diplomáticos y económicos en los foros y países de la llamada Cuenca del Pacífico, la cual se perfila como la región más grande y dinámica del mundo en términos económicos y demográficos⁽²⁾.

Este trabajo se centra en los corredores de transporte entre México y la Cuenca del Pacífico, específicamente con algunos de los países que la componen.

I.1.- Iniciativas para promover la integración económica de la Cuenca del Pacífico

Una de las principales ventajas geoeconómicas que tiene México es su ubicación en el litoral Pacífico del hemisferio norte del Continente Americano, cerca de dos de las economías más desarrolladas, Estados Unidos y Canadá, y con acceso directo a la zona con mayor dinámica económica del mundo: la Cuenca del Pacífico.

En su sentido más amplio, la Cuenca del Pacífico abarca porciones importantes de tres continentes: América, Asia y Oceanía; agrupa alrededor de 47 países con una población en conjunto de más de la mitad mundial; genera alrededor del 45% de la producción y en ella se realiza más del 50% del comercio mundial⁽³⁾.

Los dos organismos multilaterales más significativos de la región son el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP), creado en Camberra en 1980, y el mecanismo de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC por las siglas en inglés de *Asian Pacific Economic Cooperation*) que se estableció en 1989 por iniciativa de Australia.

⁽²⁾ Urias Brambila, H.: "La ofensiva comercial de la diplomacia mexicana", Comercio Exterior, vol. 43, núm. 12, diciembre de 1993, pp 1099-1110.

⁽³⁾ Ibid.

El Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP)

El Consejo de Cooperación Económica del Pacífico tiene como objetivos básicos identificar y coordinar los elementos de cooperación económica del Pacífico y establecer canales para promover la cooperación regional.

En septiembre de 1990, los miembros de esta organización acordaron extender la plena membresía a México, lo que se formalizó en 1991. Tiene veinte miembros, cinco de América, trece de Asia y dos de Oceanía (ver cuadro I.1).

Hasta antes de la creación de APEC, la CCEP había sido el organismo más importante de la Cuenca del Pacífico, de hecho se le asocia con este nombre.

CUADRO I.1.- PAISES MIEMBROS DEL CONSEJO DE COOPERACION ECONOMICA DEL PACIFICO (CCEP), 1994

AMERICA	ASIA	OCEANIA
Canadá	Brunei	Australia
Chile	Corea del Sur	Nueva Zelandia
Estados Unidos	China	
México	Filipinas	
Perú	Hong Kong	
	Indonesia	
	Japón	
	Malasia	
	Papúa Nueva Guinea	
	Rusia	
	Singapur	
	Tailandia	
	Taiwán	

Fuente: Comunicado de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Económicas con Europa, Asia, África y el Pacífico, 1994.

La naturaleza del CCEP es eminentemente consultiva y opera de manera relativamente informal. Cada 18 meses celebra conferencias regionales (foros) y promueve la actividad permanente de los Grupos de Trabajo, impulsado por los comités directivos correspondientes. En las conferencias plenarias participan delegaciones nacionales tripartitas de los sectores público, empresarial y académico.

Seis Grupos de Trabajo conforman el CCEP y abarcan muy diversos temas como:

- Perspectivas económicas del Pacífico.
- Desarrollo y cooperación en pesquerías.
- Desarrollo de recursos humanos.

- Naciones insulares del Pacífico.
- Ciencia y tecnología.
- Transporte, telecomunicaciones y turismo (Triple T).

No obstante que el CCEP llegó a ser el organismo más importante de la Cuenca del Pacífico y que la problemática que trata es amplia y compleja, centrada en el ámbito estricto de la cooperación económica regional, este mecanismo pertenece al género de las organizaciones multilaterales relativamente informales, con bajos niveles de institucionalización y cuyas acciones se apoyan en un aparato administrativo reducido.

Mecanismo de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC)

El mecanismo APEC data de la reunión de Camberra de noviembre de 1989 y es el resultado de la iniciativa del Primer Ministro australiano. Al principio reunió a países del Este asiático, junto con Australia, Nueva Zelandia, Estados Unidos y Canadá.

El motivo de la formación de APEC fue reforzar la cooperación económica alentada por el espectacular progreso del comercio transpacífico, que ha desbordado el intercambio del Atlántico entre América del Norte y Europa.

Algunos especialistas estiman que APEC podría convertirse en una entidad tan poderosa como la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) formada por las mayores economías del mundo. Sin embargo, otros consideran que el fortalecimiento de APEC se sustenta en el intercambio entre Japón y Estados Unidos de manera que su desenvolvimiento dependerá de la decisión de estos dos países.

Los objetivos de APEC son mantener el crecimiento y desarrollo económico de la región, contribuir al crecimiento mundial, aprovechar los beneficios tanto a nivel mundial como regional que resultan de una creciente interdependencia económica, desarrollar y reforzar el sistema multilateral de comercio y reducir las barreras al comercio de bienes y servicios y a los flujos de capital en la región.

A partir de noviembre de 1994, APEC cuenta con 18 miembros de ambas orillas del Pacífico (ver figura I.1 y cuadro I.2). México fue admitido en APEC en 1993, junto con Papúa Nueva Guinea. En noviembre de 1994, Chile se convirtió en el miembro número 18.

El programa general de actividades de APEC se apoya en 10 grupos de trabajo, los cuales cubren áreas de cooperación económica, educacional y ambiental, tales como:

- Promoción al comercio.
- Datos sobre comercio e inversión.
- Inversión en ciencia y tecnología industrial.
- Desarrollo de recursos humanos.
- Cooperación energética regional.
- Conservación de recursos marítimos.
- Telecomunicaciones.
- Transportes.
- Turismo.
- Pesquerías.



Además, para complementar las funciones de los grupos de trabajo se han establecido tres grupos *Ad Hoc*:

- Grupo de Personas Eminentes (EPC).
- Grupo informal sobre Liberalización Comercial Regional (RTL).
- Grupo sobre Tendencias y Asuntos Económicos (ETI).

Para algunos analistas internacionales APEC es la respuesta de los países anglosajones de la región a la intención de formar la Agrupación Económica de Asia Oriental EAEG (por las siglas en inglés de *East Asian Economic Group*). Según Estados Unidos, la idea de crear la EAEG se contrapone abiertamente a APEC. La

EAEG estaría formada por los seis países de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste de Asia: Filipinas, Indonesia, Malasia Brunei, Singapur y Tailandia) más Japón, que sería el líder, las dos Coreas, China, Taiwán, Hong Kong, y eventualmente Vietnam, Camboya y Laos⁴⁾.

CUADRO I.2.- PAISES DEL MECANISMO DE COOPERACION ECONOMICA DE ASIA Y EL PACIFICO (APEC) 1994

AMERICA	ASIA	OCEANIA
Canadá Chile Estados Unidos México	Brunei Corea del Sur China Filipinas Hong Kong Indonesia Japón Malasia Papúa Nueva Guinea Singapur Tailandia Taiwán	Australia Nueva Zelandia

Fuente: Comunicado de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Económicas con Europa, Asia, Africa y el Pacífico, 1994.

Es de señalar que en organismos como APEC se perfila un tipo de debate, discusión y problemática que tiende a desbordar el tema de cooperación y a teñirse de criterios políticos.

Existen otros dos mecanismos de cooperación en la región, aunque de menor importancia, con los que México ha establecido vínculos: el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (CECP) y la ya mencionada ASEAN.

Los alcances del CECP son más limitados ya que están enfocados al sector empresarial. En 1989, México fue admitido en este Consejo, en el que había participado desde 1987.

Respecto de la ASEAN, recientemente, en 1993, México solicitó su incorporación como "socio de diálogo". Este tipo de incorporación significa la posibilidad de desarrollar con la ASEAN programas de cooperación, desde comerciales hasta de ciencia y tecnología.

Se han delineado los principales mecanismos de cooperación de la Cuenca del Pacífico con los cuales México ha establecido vínculos. Dentro de este marco de

⁴⁾Tamames, R. op. cit.

cooperación regional, a continuación se analizará el perfil de los intercambios comerciales de los países de APEC. Se toma como marco de referencia a este mecanismo ya que es el mecanismo multilateral que aglutina a las economías más representativas de la región y tiene cada vez una mayor presencia.

1.2.- El Comercio de los países del Litoral Asia-Pacífico

La Cuenca del Pacífico está conformada por uno de los grupos de países más dinámicos del mundo. De entre los casi 50 países que tienen un vínculo geográfico con la Cuenca del Pacífico sobresalen los que se encuentran agrupados en APEC por su crecimiento e influencia.

En esta sección del trabajo, se analizan algunos indicadores económicos de los países que conforman este organismo. Esto se efectúa tanto a nivel de país como de continente en su conjunto. Los indicadores que se toman en cuenta son el Producto Interno Bruto (PIB) y el comercio exterior, tanto a nivel mundial como con los países del organismo.

Producto Interno Bruto

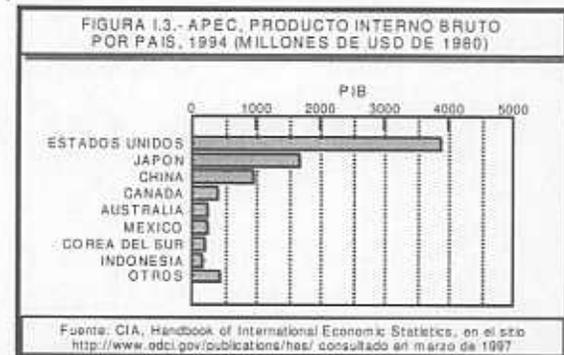
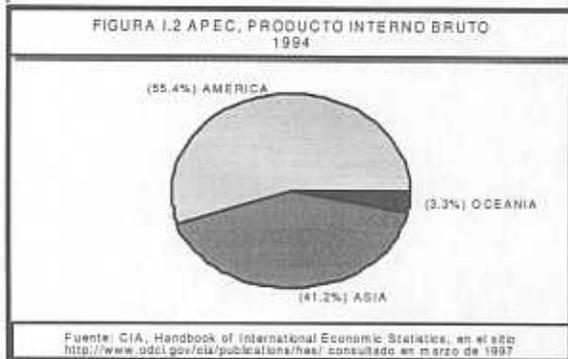
La participación de los países de APEC en la economía mundial es significativa. En 1990, los 18 países que actualmente lo conforman tuvieron un PIB de 7.181 billones de dólares de 1980, equivalente al 32.3% del total mundial⁽⁵⁾. Cuatro años después, en 1994, el PIB se incrementó a 8.184 billones de dólares, que representó el 34.2% del PIB mundial. Estos valores significaron un crecimiento sostenido del PIB de alrededor del 3.3% entre 1990 y 1994 (ver cuadro A.1 del Anexo A).

Los países asiáticos son los que han presentado la mayor dinámica de crecimiento dentro de APEC, su participación en el PIB del organismo pasó de 32.6% en 1980 a 41.2% en 1994, con una tasa de crecimiento media anual de más de 5%. En contraparte, los países de América disminuyeron su participación al pasar de 63.8% a 55.4% en el mismo período (figura 1.2).

Para 1994, a nivel individual se identifican tres estratos de países sobresalientes en la región: en el primero están Estados Unidos y Japón, con un PIB de más de 1 billón de dólares; en el segundo, con un producto de entre 500 mil millones y 1 billón de dólares sólo se encuentra China; y en el tercer grupo, con un PIB de entre 100 mil y 500 mil millones de dólares se encuentra Canadá, México, Australia, Corea del Sur e Indonesia. Destaca que para este año, sólo dos países, Estados Unidos y Japón, concentraron dos tercios del PIB del organismo, mientras que el resto de los

⁽⁵⁾ Banco Mundial: *Informe sobre el Desarrollo Mundial. Desarrollo y medio ambiente*, Banco Mundial, Washington, 1990.

países, excepto China con 11.6%, tienen participaciones de menos del 5% del total (figura I.3).



En términos de tasa de crecimiento, en el período 1990-1994, con tasas de más del 5% anual sobresalen Chile, Corea del Sur, China, Hong Kong, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia y Taiwán.

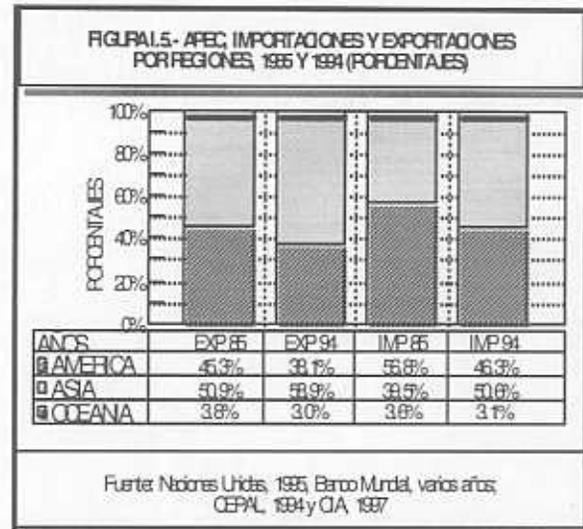
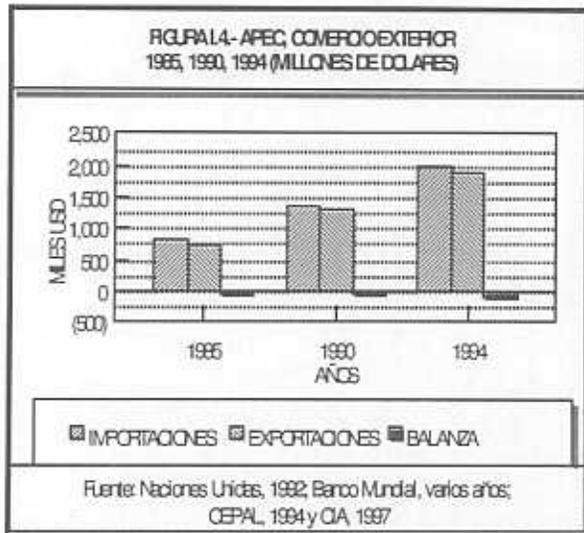
El comercio exterior de los países de APEC.

El comercio exterior de APEC pasó de poco más de 1.515 billones de dólares en 1985 a más de 3.894 billones en 1994 (ver cuadro A.2). Al inicio de este período las importaciones fueron ligeramente superiores a las exportaciones: 52.6% contra 47.4% en 1985; para 1994 estos porcentajes fueron de 51.4% y 48.6%, respectivamente. Esta disminución relativa en el desbalance comercial tiene su contraparte en la magnitud de la balanza comercial negativa que se incrementó de casi 80 mil millones de dólares a más de 106 mil millones, entre 1985 y 1994 (figura I.4).

Hacia el interior del mecanismo de cooperación existen grandes diferencias que señalan la vocación importadora y exportadora de algunas zonas geográficas y países. En conjunto, los cuatro países de América han disminuido su participación en el comercio exterior del organismo con un creciente déficit en su balanza comercial; en contrapartida, los países asiáticos de APEC han incrementado su participación significativamente con un superávit comercial cada vez más grande; finalmente los países de Oceanía han mantenido una participación relativa prácticamente constante con déficit comercial (ver cuadro A.2 y figura I.5).

Este comportamiento del comercio exterior por grupos de países ha hecho que para 1994, mientras que los déficits comerciales de la balanza comercial de los países de América fueran de 204 mil millones de dólares y de los países de Oceanía de 5 mil millones, los países de Asia tuvieron un superávit de más de 102 mil millones de dólares. Este comportamiento sugiere, como se verá más adelante, un mayor flujo

comercial de Asia a América.



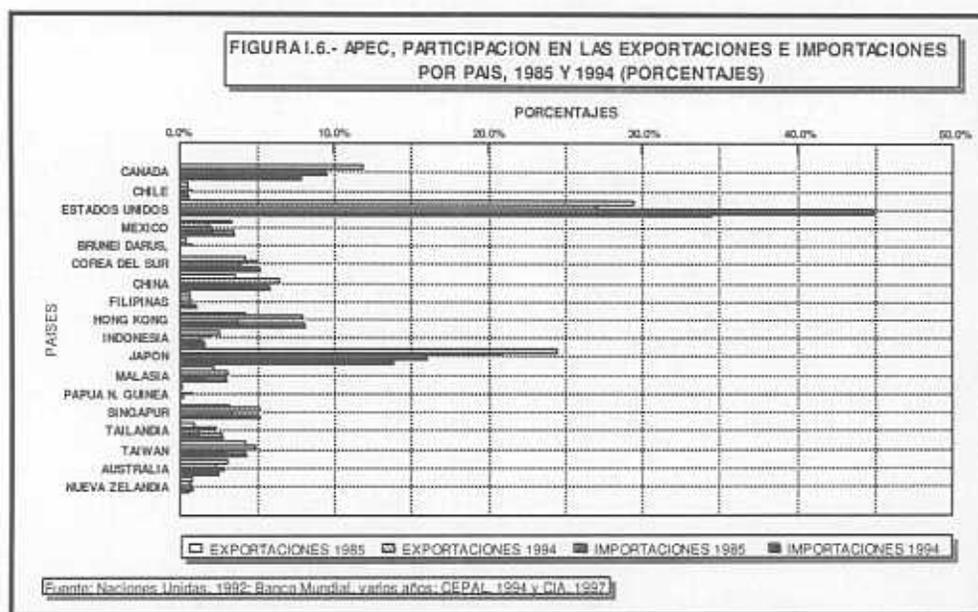
El análisis de comercio exterior de APEC a nivel país pone de relieve, además de la diferenciación continental, la heterogeneidad de las características económicas existentes. Las dos grandes potencias económicas de APEC, Estados Unidos y Japón, mantienen su supremacía en el comercio exterior, aunque de manera menos acusada que las comparaciones en términos del PIB. Esto se explica en cierta manera por las inversiones productivas de estos países hacia los menos desarrollados de la región, que han encontrado ventajas comparativas y competitivas para la producción.

En 1985 la participación de Estados Unidos en las importaciones de este mecanismo fue del 45.0%, en 1994 disminuyó al 34.5%. Japón, por su parte, presentó porcentajes del 16% y del 13.8%, respectivamente. Para 1994, el déficit comercial de Estados Unidos era superior al superávit de Japón, de 177 contra 122 mil millones de dólares⁽⁶⁾.

Para el resto de los países de APEC, hacia la mitad de la década de los noventa, los comportamientos comerciales presentan algunas diferencias significativas en participación relativa, en el ritmo de crecimiento y en el déficit de la balanza comercial. En 1994, el segundo grupo de países con una participación individual respectiva de entre el 5% y el 10%: tanto en las importaciones como en las exportaciones fueron Canadá, Corea del Sur, China y Hong Kong, además de Singapur en las importaciones (figura I.6).

⁽⁶⁾ Estas son las estadísticas que subyacen en las relaciones comerciales entre Estados Unidos y Japón y son las que definirán en gran medida el desenvolvimiento del comercio en la Cuenca del Pacífico, en particular entre los países de APEC.

Por lo que corresponde al ritmo de crecimiento, el análisis se basa en la tasa real de crecimiento medio anual entre 1985 y 1994. Los países con mayor dinamismo, con tasas promedio de más del 15% anual fueron en las importaciones: Chile, México, Filipinas, Hong Kong, Malasia, Singapur, Tailandia y Taiwán; y en las exportaciones: China, Hong Kong, Malasia, Singapur y Tailandia.



Respecto a la balanza comercial que señala el sentido del intercambio comercial de un país y su competitividad internacional, se observa una heterogeneidad de comportamientos, de tal manera que los países se pueden agrupar de acuerdo con cinco tipos de comportamiento.

El primer grupo, con un superávit comercial significativo y relativamente estable, lo encabeza Japón, seguido por Canadá, Taiwán e Indonesia. El segundo grupo, con balanzas comerciales positivas en 1994 y fluctuantes en los años anteriores lo conforman Brunei, China y Papúa. El tercer grupo, con balanzas que pasaron de un superávit en 1985 a un déficit en 1994, lo compone Chile, México, Hong Kong, y Malasia. El caso de México sobresale, ya que en 1985 su balanza comercial era superavitaria en más de 8 mil millones de dólares en tanto que para 1994 era deficitaria en más de 35 mil millones. Para Hong Kong el cambio fue de un superávit de poco menos de 500 millones a un déficit de más de 10 mil millones de dólares. El cuarto y último grupo está conformado por las economías con un déficit comercial reiterado. Este grupo lo encabeza Estados Unidos, seguido por Corea del Sur,

Filipinas, Tailandia, Australia y Nueva Zelandia. El déficit comercial de Estados Unidos en 1994 fue de más de 176 mil millones de dólares.

Flujos comerciales de los países de APEC.

Los flujos comerciales internacionales indican, de cierta manera, el grado de integración económica y comercial existente entre naciones. También muestran el grado de dependencia entre los países, especialmente de los menos desarrollados con los más desarrollados.

Por la disponibilidad de la información de los flujos comerciales internacionales se presentan los datos respectivos de los países de APEC para 1985 y 1991 (ver cuadros A.3 y A.4 del Anexo A).

El proceso de integración económica comercial que han experimentado los países pertenecientes a APEC muestra, en términos generales, que en 1985 del total de las exportaciones efectuadas por los países actualmente agrupados, el 66.6% estaban destinadas a países de ese grupo. Para 1991, este porcentaje se ubicó en 64.7%. Si bien estos datos indican una pequeña disminución, se puede interpretar que se ha mantenido un mismo grado de diversificación comercial dentro del mecanismo. Sin embargo, es notorio que los países de APEC han incrementado sus exportaciones hacia Europa, ya que en 1985 el 16.3% de las mismas estaban destinadas a esta región mundial, porcentaje que se incrementó al 20.6% en 1991. Para el resto de las regiones mundiales, los porcentajes no han presentado variaciones significativas.

A nivel individual, se identifican cuatro grupos de integración comercial en función del porcentaje de sus exportaciones hacia países del mismo grupo: el primer grupo está integrado por los países que dirigen menos del 50%; el segundo grupo por los que dirigen entre el 50% y el 70%; el tercer grupo por los que dirigen entre el 70% y el 85%; y el cuarto grupo por países que orientan más del 85%. A cada uno de estos grupos se les califica con grados de integración comercial bajo, medio, alto y muy alto (ver cuadro I.3).

La mayoría de los países tienen un grado medio, seguidos por los niveles de integración alta y muy alta. El único país que mantiene la más baja integración es Chile, lo que se debe muy probablemente a su ubicación geográfica que ha hecho que se encuentre muy integrado comercialmente con los países de Sudamérica. Es de destacar que entre los países con el nivel medio de integración se encuentran los que tienen el mayor peso económico de la región: Estados Unidos y Japón, junto con países de ingreso alto y algunos de ingreso mediano-alto. El grado de integración comercial alto y muy alto hacia 1991 estaba conformado por países en vías de desarrollo, a excepción de Canadá, entre los que destacan México, China, Indonesia y Malasia.

CUADRO I.3.- INTEGRACION COMERCIAL ENTRE LOS PAISES DE APEC, SEGÚN LAS EXPORTACIONES, 1985 Y 1991

GRADO DE INTEGRACION(*)				
AÑO	BAJO	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
1985	CHILE	EE.UU. COREA DEL SUR CHINA JAPON MALASIA PAPUA N. GUINEA. TAILANDIA AUSTRALIA NUEVA ZELANDIA	MEXICO FILIPINAS HONG KONG SINGAPUR TAIWAN	CANADA BRUNEI D. INDONESIA
1991	CHILE	EE.UU. COREA DEL SUR HONG KONG JAPON SINGAPUR TAILANDIA AUSTRALIA NUEVA ZELANDIA	MEXICO CHINA FILIPINAS INDONESIA MALASIA PAPUA N. GUINEA	CANADA BRUNEI D.

Nota: (*) Se refiere al porcentaje de sus exportaciones dirigidas a países de APEC.

Fuente: United Nations, International Trade Statistics Yearbook (varios años), United Nations, New York, 1993, y United Nations, Statistical Yearbook for Asia and The Pacific 1993, Economic and Social Commission for Asia and The Pacific, Bangkok, 1994.

Para México, en particular, su participación como destino de las exportaciones pasó del 2.1% al 2.8% entre 1985 y 1991. Es de destacar que en 1991 fue un destino relativamente significativo para Estados Unidos, ya que absorbió el 7.9% de las exportaciones de ese país.

Respecto al origen de las importaciones de los países de APEC se destaca que existen también grados de dependencia comercial (ver cuadro I.4).

Al igual que en el caso de las exportaciones, la mayoría de los países con altos ingresos y un número significativo de los de ingresos medios, presentan un grado de integración comercial medio.

Destaca que México esté ubicado en el nivel más alto de integración comercial. De hecho para México las importaciones provenientes de los países de APEC se incrementaron de 1985 a 1991, al pasar del 93.3% al 95.0%.

CUADRO I.4.- INTEGRACION COMERCIAL ENTRE LOS PAISES DE APEC, SEGÚN LAS IMPORTACIONES, 1985 Y 1991

GRADO DE INTEGRACION(*)				
AÑO	BAJO	MEDIO	ALTO	MUY ALTO
1985	CHILE INDONESIA	EE.UU. COREA DEL SUR CHINA JAPON SINGAPUR TAILANDIA AUSTRALIA NUEVA ZELANDIA	CANADA BRUNEI D. FILIPINAS HONG KONG MALASIA	MEXICO PAPUA N.GUINEA
1991	CHILE	EE.UU. BRUNEI D. COREA DEL SUR HONG KONG INDONESIA JAPON MALASIA SINGAPUR TAILANDIA AUSTRALIA NUEVA ZELANDIA	CANADA CHINA FILIPINAS	MEXICO PAPUA N.GUINEA

Nota: (*) Se refiere al porcentaje de sus importaciones provenientes de países de APEC.

Fuente: United Nations, International Trade Statistics Yearbook (varios años), United Nations, New York, 1993, y United Nations, Statistical Yearbook for Asia and The Pacific 1993, Economic and Social Commission for Asia and The Pacific, Bangkok, 1994.

Importancia de los Estados Unidos en el comercio de México con APEC

También es de destacar que la integración comercial mencionada de México con los países de APEC se da básicamente con los Estados Unidos, la economía hegemónica de este organismo. De hecho, México tiene un alto grado de integración con los Estados Unidos, que inclusive se incrementó de 1985 a 1991. En efecto, en 1985 el 65.1% de las exportaciones mexicanas estaban dirigidas a este país, seguidas por las destinadas a Europa, con el 17.1%. Para ese año, el 10% de las exportaciones mexicanas tuvieron como destino al resto de los países de este organismo, el 8.1%, específicamente, hacia los países asiáticos.

Respecto de las exportaciones de 1991, el 69.7% se destinaron a Estados Unidos, seguidas por las enviadas a Europa, con el 13.0%. Para este año, el resto de los países de APEC fueron el destino del 8.7% de las exportaciones mexicanas, en tanto que los países de Asia del organismo fueron el destino del 6.2% de las mismas.

Algo similar ocurrió con las importaciones. Para 1985 Estados Unidos fue el origen

82.9% de las importaciones totales efectuadas por México. Los países restantes de APEC fueron el origen del 10.3%; específicamente los de Asia fueron el origen del 9.7%⁽⁷⁾.

Como se puede observar, los flujos comerciales entre México y los países de APEC, sin considerar a los Estados Unidos, fueron menores al 10% del total. En el capítulo II, se trata con mayor detalle los flujos comerciales entre México y los países de Asia y Oceanía que pertenecen a APEC.

El comercio entre las subregiones de APEC

Con base en los flujos comerciales entre los tres grupos continentales que forman a APEC: América, Asia y Oceanía, se observa que el comercio se incrementó en 85.7% entre 1985 y 1991, ya que pasó de 469 mil 850 millones de dólares a 873 mil 146 millones, respectivamente. En 1985, el flujo intra-APEC más importante fue entre los países de América, con el 30.7% del total, seguido por los flujos comerciales de Asia a América, que representaron el 27.1% de esos flujos comerciales.

Para 1991, el flujo entre países de Asia pasó a ser el más importante después de que en años anteriores había sido el tercero en jerarquía. Los flujos entre este grupo continental representaron el 31.7% de los flujos intra-APEC. Cabe señalar que entre 1985 y 1991, estos flujos se incrementaron en 141%. Le siguieron en importancia los flujos entre países de América, con una participación del 27.0% y un incremento del 64% y los flujos de Asia a América, con una participación del 21.5% y un incremento del 48% (ver cuadro I.5).

Una de las características de los flujos de comercio entre los grupos continentales radica en que, hacia 1991, los países de América y Asia se equipararon como destinos del comercio intra-APEC, cuando en 1985 los países de América eran claramente el mayor destino comercial. Otro aspecto relevante es la permanencia del papel de los países de Asia como principales orígenes de los flujos comerciales intra-APEC.

Como era de esperarse, de los flujos comerciales intercontinentales el más importante es el que ocurre de Asia a América. En 1985, concentró el 27.1% de los flujos comerciales intra-APEC, seguido a cierta distancia por los flujos comerciales en sentido contrario, que representaban el 10.9%. El resto de los flujos intercontinentales apenas superaban el 2.0%. Para 1991, el flujo comercial de Asia

⁽⁷⁾ En 1994, primer año de operación del TLC, los flujos comerciales de México con Estados Unidos en ambos sentidos fueron de 105 mil millones de USD, que representaron más del 80% del comercio exterior de México. La tasa de crecimiento del comercio entre México y Estados Unidos entre 1988 y 1994 fue de más del 25% anual tanto para las exportaciones como para las importaciones.

a América seguía siendo el intercontinental más importante, aunque con una disminución relativa, al representar el 21.5%. Los flujos en sentido contrario siguieron siendo igualmente importantes, aunque en su caso aumentaron su participación relativa, al representar el 12.9% de los flujos comerciales intra-APEC.

CUADRO I.5.- FLUJOS COMERCIALES INTRA-APEC, 1985 Y 1991
(Millones de dólares)

1985	DESTINOS			TOTAL
	AMERICA	ASIA	OCEANIA	
<i>ORIGENES</i>				
AMERICA	144,201 (30.7%)	51,164 (10.9%)	6,513 (1.4%)	201,877 (42.9%)
ASIA	127,362 (27.1%)	115,488 (24.6%)	10,281 (2.2%)	253,482 (53.9%)
OCEANIA	2,960 (0.6%)	10,853 (2.3%)	1,678 (0.4%)	15,491 (3.3%)
TOTAL	274,523 (58.4%)	176,505 (37.6%)	17,472 (3.7%)	469,850 (100.0%)

1991	DESTINOS			TOTAL
	AMERICA	ASIA	OCEANIA	
<i>ORIGENES</i>				
AMERICA	235,587 (27.0%)	112,961 (12.9%)	10,177 (1.2%)	358,725 (41.1%)
ASIA	187,948 (21.5%)	276,791 (31.7%)	15,237 (1.7%)	479,976 (55.0%)
OCEANIA	6,711 (0.8%)	23,754 (2.7%)	3,981 (0.5%)	34,446 (3.9%)
TOTAL	430,246 (49.3%)	413,506 (47.6%)	29,395 (3.4%)	873,146 (100.0%)

Notas: - Las sumas pueden no coincidir debido al redondeo.

- Los porcentajes están referidos al dato correspondiente a la suma total del año respectivo

Fuente: United Nations, International Trade Statistics Yearbook (varios años), United Nations, New York, 1993, y United Nations, Statistical Yearbook for Asia and The Pacific 1993, Economic and Social Commission for Asia and The Pacific, Bangkok, 1994.

Es de señalarse que en 1985 el déficit comercial de los países de América con los de Asia era del 16.2% del comercio total intra-APEC. Para 1991 este déficit había disminuido al 8.6%.

Este comportamiento de los flujos comerciales de APEC hace que sean los flujos comerciales entre Asia y América los que definen en gran medida la dinámica de

este organismo.

El comercio entre países de APEC

Tomando como base los flujos comerciales entre Asia y América tanto en un sentido como en otro, se observa que en 1985 el 49.4% era efectuado entre Japón y Estados Unidos, con un claro superávit para Japón. Para 1991, el flujo entre estos dos países sigue siendo significativo, ya que concentraron el 46.6%, y de igual manera hubo un superávit para Japón (ver cuadro I.6 y figura I.7).

Tomando como base a los flujos de más de cinco mil millones de dólares entre pares de países, no obstante la acusada concentración de flujos, en 1985 fueron seis los pares comerciales que acapararon el 72.4% de los flujos comerciales entre países de América y Asia. Estos seis pares comprendían cinco países: Estados Unidos, Japón, Taiwán, Corea del Sur y Hong Kong. Para 1991, el número de flujos comerciales que acaparaban el 73.6% de este comercio fueron 8 pares, que incorporaban a igual número de países⁽⁸⁾.

Otro hecho relevante es el incremento en el número de pares comerciales que sobrepasaron un intercambio de más de 5 mil millones de dólares: en 1985 fueron seis los pares con esta característica, para 1991 fueron catorce. Tomando en cuenta lo anterior, el número de países que se incorporaron a la corriente comercial inter-Pacífico de APEC fueron Canadá, China, Tailandia y Malasia.

Estos datos muestran que, a diferencia de 1985, en 1991 se empezó a vislumbrar una diversificación de los flujos comerciales entre los países de APEC, particularmente entre América y Asia. Esta incipiente diversificación de los flujos se debe en gran medida a la localización y relocalización de inversiones en plantas productivas en países periféricos. Los flujos de capital, básicamente de inversiones productivas, apuntan, hacia una mayor diversificación de flujos comerciales.

⁽⁸⁾ Es importante mencionar que para 1991 no se toman en cuenta los flujos desde y hacia Taiwán, ya que con base en las fuentes consultadas no fue posible identificarlos. Para este año, se incorpora Singapur como parte del grupo de países más significativos en el comercio entre países de América y Asia de APEC.

CUADRO I.6.- FLUJOS COMERCIALES ENTRE PAISES DE APEC DE ASIA Y AMERICA, 1985 y 1991
(millones de dolares)

1985				
ORIGEN	DESTINO	MONTO	%	% acumulado
1.- JAPON	ESTADOS UNIDOS	66,038	37.0	37.0
2.- ESTADOS UNIDOS	JAPON	22,166	12.4	49.4
3.- TAIWAN	ESTADOS UNIDOS	15,227	8.5	57.9
4.- COREA DEL SUR	ESTADOS UNIDOS	10,793	6.0	63.9
5.- HONG KONG	ESTADOS UNIDOS	9,260	5.2	69.1
6.- ESTADOS UNIDOS	COREA DEL SUR	5,712	3.2	72.3
RESTO		49,330	27.6	100.0
TOTAL(*)		178,526	100.0	

1991				
ORIGEN	DESTINO	MONTO	%	% acumulado
1.- JAPON	ESTADOS UNIDOS	92,088	30.6	30.6
2.- ESTADOS UNIDOS	JAPON	48,026	16.0	46.6
3.- HONG KONG	ESTADOS UNIDOS	22,387	7.4	54.0
4.- COREA DEL SUR	ESTADOS UNIDOS	15,607	5.2	59.2
5.- ESTADOS UNIDOS	COREA DEL SUR	15,496	5.1	64.3
6.- SINGAPUR	ESTADOS UNIDOS	11,651	3.9	68.2
7.- ESTADOS UNIDOS	SINGAPUR	8,726	2.9	71.1
8.- ESTADOS UNIDOS	HONG KONG	7,400	2.5	73.6
9.- JAPON	CANADA	7,251	2.4	76.0
10.- ESTADOS UNIDOS	CHINA	6,278	2.1	78.1
11.- CANADA	JAPON	6,206	2.1	80.2
12.- CHINA	ESTADOS UNIDOS	6,148	2.0	82.2
13.- TAILANDIA	ESTADOS UNIDOS	6,062	2.0	84.2
14.- MALASIA	ESTADOS UNIDOS	5,808	1.9	86.1
RESTO		41,775	13.9	100.0
TOTAL(*)		300,909	100.0	

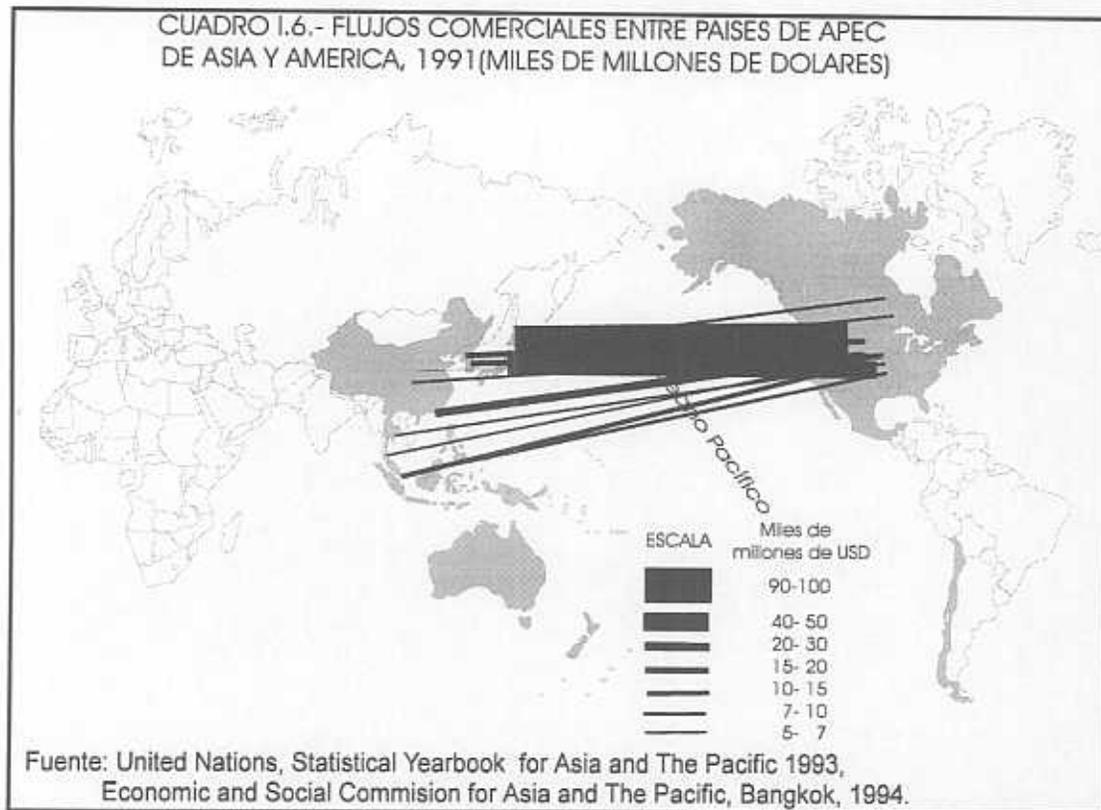
Nota: Sólo se muestran los flujos superiores a cinco mil millones de dólares

(*) Este total se refiere al comercio conjunto de Asia a América o viceversa.

Fuente: United Nations, International Trade Statistics Yearbook (varios años), United Nations, New York, 1993, y United Nations, Statistical Yearbook for Asia and The Pacific 1993, Economic and Social Commission for Asia and The Pacific, Bangkok, 1994.

Desde esta perspectiva, en los flujos comerciales de los países de APEC, se puede observar que México tiene una participación reducida en comparación con el comercio existente entre otros países. Tomando como base la fuente de los cuadros anteriores, el comercio más significativo de México fue con Japón. En 1991 el comercio total entre ambos países alcanzó un monto de 4 mil 59 millones de dólares, que representó el 0.46% del comercio total entre América y Asia de este mecanismo.

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*



A continuación se analizará el comercio entre México y los países de la zona Asia-Pacífico de APEC.

II.- Perfil del comercio exterior de México con los países del Litoral Asia-Pacífico

II.1.- Flujos comerciales de México con APEC

El comercio que México sostiene con los países que actualmente conforman a APEC ha crecido de manera significativa y constante: el monto total, exportaciones más importaciones, pasó de 24,764 millones en 1984 a 121,148 millones de dólares en 1994, lo que significó en este período una tasa de crecimiento promedio del 26% anual. Estos volúmenes de comercio representaron el 68.1% y el 86.4% del comercio exterior total de México en esos dos años, respectivamente. Esto indica, como se apuntó en la sección anterior, un grado de integración comercial de México cada vez mayor hacia esta agrupación de países (ver cuadros del Anexo B).

Sin embargo, se puede observar que los países americanos de APEC concentran el mayor porcentaje del comercio exterior de México: en 1984, los tres países de América que pertenecen a esta agrupación concentraron el 60.2% del comercio exterior de México, porcentaje que se incrementó al 80.1% en 1994. En cambio, los doce países de Asia disminuyeron su participación en el mismo período, al pasar de un 7.7% a un 6.1%. Los de Oceanía tuvieron un ligero aumento, ya que su participación pasó del 0.25% al 0.26% del comercio exterior de México. La tasa mayor de crecimiento anual fue con los países de América, seguida por Oceanía y Asia; de hecho para los dos primeros la tasa fue superior a la del comercio exterior total de México.

Como resultados de las políticas de apertura comercial de la segunda mitad de la década de los ochenta, al igual que la balanza comercial total, la balanza comercial de México con los países de APEC pasó de superavitaria a deficitaria. En 1984, la balanza comercial total fue favorable para México en más de 12 mil millones de dólares. Las políticas de apertura comercial aplicadas a finales del sexenio de Miguel de La Madrid y al inicio del siguiente provocaron que para 1989 la balanza empezara a ser desfavorable, en poco menos de 2 mil 600 millones de dólares, y que hacia 1994 el déficit haya sido de más de 18 mil millones de dólares. De hecho, entre 1988 y 1994 la tasa promedio anual de crecimiento del déficit comercial fue del 48.4% (ver cuadros del Anexo B).

Los países de Asia y Oceanía de APEC en conjunto para 1994 absorbían el 6.3% del comercio exterior de México, significando más de 8 mil 800 millones de dólares. En ese año, las importaciones de esos países representaron el 9.4% del total de las compras exteriores de México y las exportaciones el 2.3% de sus ventas totales.

Uno de los aspectos más destacados del desenvolvimiento del comercio de México con los países en cuestión, es el cambio en su perfil: en 1984, el 76.0% del valor de los flujos comerciales con esos países eran exportaciones mexicanas y el 24.0% restante eran importaciones. Cuatro años después, en 1988, la proporción casi se había equilibrado, el 51.1% contra el 48.9%, respectivamente. Para 1994, las exportaciones mexicanas hacia los países de la zona Asia-Pacífico de APEC sólo representaban el 16.0% del total de los intercambios (ver cuadro II.1).

CUADRO II.1.- RESUMEN DEL COMERCIO DE MEXICO CON LOS PAISES DE ASIA Y OCEANIA DE APEC, 1984-1994 (millones de dólares)

	1984		1988		1994	
EXPORTACIONES	2,198.2	(76%)	1,692.4	(51%)	1,417.2	(16%)
Asia	2,185.3		1,654.5		1,357.7	
Oceanía	12.9		37.9		59.5	
IMPORTACIONES	692.5	(24%)	1,617.3	(49%)	7,461.5	(84%)
Asia	613.5		1,520.3		7,152.1	
Oceanía	79.0		97.0		309.4	
TOTAL	2,890.7	(100%)	3,309.7	(100%)	8,878.7	(100%)
Asia	2,798.8	(97%)	3,174.8	(96%)	8,509.8	(96%)
Oceanía	91.9	(3%)	134.9	(4%)	368.9	(4%)
BALANZA	1,505.7		75.1		-6,044.3	
Asia	1,571.8		134.2		-5,794.4	
Oceanía	-66.1		-59.1		-249.9	

Nota: Los países de Asia fueron Brunei, Corea del Sur, China, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, Papúa Nueva Guinea, Singapur, Tailandia y Taiwán. Los países de Oceanía fueron Australia y Nueva Zelandia.

Fuente: INEGI, Agendas Estadísticas (varios años), INEGI; INEGI, Anuarios Estadísticos de los Estados Unidos Mexicanos 1994, Aguascalientes, 1994; INEGI, Banco de Información Económica, Grupo de Trabajo: SChP-Banco de México-INEGI;1997 consultado en el sitio <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/>

Este cambio en el perfil comercial, provocó un saldo negativo en la balanza comercial de México. Después de que en 1984 la balanza era positiva, en 1,505.7 millones de dólares, para 1994 se pasó a una balanza negativa de más de 6 mil millones de dólares. Entre estos dos años, las importaciones tuvieron una TCMA alta, del 26.8%, contra una TCMA negativa de las exportaciones, del -7.7%.

II.2. Los países de Asia y Oceanía de APEC en el comercio exterior de México

Las características específicas del comercio bilateral, hacen que el comportamiento de los flujos comerciales de México con cada uno de los países estudiados presente particularidades. En este sentido, es conveniente identificar la magnitud de los intercambios y la dinámica que subyace en el comercio de México con los países de la zona.

Para lo anterior se toman como elementos significativos al intercambio total, las exportaciones, la tasa de crecimiento de las exportaciones de 1988 a 1994 y la balanza comercial (ver cuadro II.2 y cuadros del Anexo B).

CUADRO II.2.- PAISES DE ASIA Y OCEANIA DE APEC EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO (1988-1994)

INTERCAMBIO COMERCIAL(a)	EXPORTACIONES TOTALES(b)	TCMA EXPORTACIONES(c)
1994	1994	1988 - 1994
1º JAPON	1º JAPON	1º INDONESIA
2º TAIWAN	2º HONG KONG	2º SINGAPUR
3º COREA DEL SUR	3º SINGAPUR	3º AUSTRALIA
4º CHINA	4º AUSTRALIA.	4º HONG KONG
5º HONG KONG	5º CHINA	5º FILIPINAS
6º MALASIA	6º COREA DEL SUR	
7º INDONESIA	7º INDONESIA	
8º SINGAPUR		

Nota: Los países de cada columna están en orden de importancia de acuerdo con los siguientes criterios:

(a) Sólo se toman en cuenta los países cuyos volúmenes de intercambio comercial (exportaciones más importaciones) fueron de más de 250 millones de dólares.

(b) Se toman en cuenta los países con los que México tuvo exportaciones de más de 25 millones de dólares.

(c) Solo se presentan los países con una tasa positiva.

Fuente: INEGI, Agendas Estadísticas (varios años), INEGI; INEGI, Anuarios Estadísticos de los Estados Unidos Mexicanos 1994, Aguascalientes, 1994; INEGI, Banco de Información Económica, Grupo de Trabajo: SCHP-Banco de México-INEGI;1997 consultado en el sitio <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/>

Como economía líder de la zona Asia-Pacífico, Japón es el principal y más estable socio comercial de México. Específicamente, el volumen del intercambio comercial de México con Japón pasó de 2,356 millones de dólares a 4,800 millones de 1988 a 1994; sin embargo, en términos relativos al comercio total de México su participación disminuyó de 5.8% a 3.4%. No obstante, su participación siguió siendo la más importante para México entre los países de APEC de esa zona, ya que absorbió el 71.2% y el 54.1% de sus flujos comerciales totales con esa zona en 1988 y en 1994, respectivamente.

El volumen de las exportaciones de México a Japón ha disminuido al paso de los años. Mientras que en 1984 fueron de poco más de mil 900 millones de dólares, para 1994 eran de poco menos de mil millones. A pesar de esto, para este último año Japón fue destino del 69.7% de las exportaciones dirigidas hacia países de la zona Asia-Pacífico. Respecto a las importaciones que México efectuó de esa zona en ese año, Japón fue el origen del 51.1% de las mismas. En 1994, la balanza comercial negativa de México representó el 58.8% del comercio entre ambos países.

A pesar de que Japón es el principal socio comercial de México en la zona, los intercambios comerciales entre los dos países en el período de 1988 a 1994, se mantuvieron en niveles de crecimiento relativamente estables. De hecho, Japón fue uno de los países con las menores tasas de crecimiento en sus intercambios comerciales con México. Esto parece sugerir que las relaciones comerciales entre los dos países se encuentran de alguna manera consolidadas.

Después de Japón, fueron varios los países significativos. Por la magnitud del comercio total, Taiwán fue el segundo socio comercial de México y Corea del Sur fue el tercero. Por el monto de las exportaciones mexicanas, estos lugares lo ocupan Hong Kong y Singapur, en tanto que por la tasa de crecimiento de las mismas fueron significativos Indonesia y Singapur.

En 1994 el comercio entre México y Taiwán alcanzó los 888 millones de dólares, lo que significó el 10% del comercio de México con la zona; sin embargo su principal característica fue la desproporcionada balanza comercial: para los años disponibles siempre ha sido desfavorable para México, en 1994 fue de 842 millones de dólares, lo que significó que casi el 95% del comercio entre ambos países sean compras que México efectúa a Taiwán.

Corea del Sur, por su parte, en 1994 tuvo como principal característica haber sido el tercer socio comercial de México en términos del comercio total; además de que fue el sexto destino de las exportaciones mexicanas.

En 1994, el comercio de México con Corea del Sur alcanzó 772 millones de dólares, con una TCMA de 24.3% entre 1988 y 1994. En este año el comercio exterior de México con Corea del Sur representó el 8.7% de su comercio con los países de la zona Asia-Pacífico.

El comercio exterior de México con Corea del Sur, al igual que con casi todos los países de Asia-Pacífico de APEC, tuvo la característica de pasar de un comercio superavitario a uno deficitario. En efecto, en 1984 la balanza comercial de México con este país le era favorable en casi 140 millones de dólares; para 1988 ya le era

desfavorable en casi 13 millones, este déficit se incrementó espectacularmente a casi 696 millones de dólares en 1994, lo que para este año representó el 90% del comercio con ese país.

China, por su parte, fue el tercer socio comercial de México en la zona, con un intercambio que pasó de 284.9 millones de dólares en 1988 a 470.6 millones en 1994. Este porcentaje representó el 8.6% y el 5.3%, respectivamente, del comercio que México tiene con los países de esa zona mundial en esos años. Además, fue el quinto socio en términos de las exportaciones mexicanas hacia la zona.

En 1994 la balanza comercial con China fue desfavorable para México en 387 millones, después de que en 1988 fuera favorable en casi 75 millones de dólares. La balanza comercial desfavorable para México en 1992 representó el 85.0% del comercio entre los dos países. Respecto a las exportaciones mexicanas a China, éstas han disminuido al igual que con los otros países: en la segunda mitad de la década de los ochenta tenían un nivel de alrededor de 100 millones, para 1994 fueron de poco más de 42 millones de dólares.

Hong Kong, a su vez, fue el quinto socio comercial de México con un volumen de comercio que alcanzó los 384.3 millones de dólares en 1994, que representó el 7.1% del comercio que México tiene con los países de Asia y Oceanía de APEC. Al igual que para los otros países, la balanza comercial de México con Hong Kong pasó de ser positiva a negativa. En 1994 se alcanzó un déficit de 114.7 millones de dólares, el 29.8% del comercio entre los dos países. Por el monto de las exportaciones mexicanas este país fue el segundo socio comercial de México en 1994, con un volumen de casi 135 millones. Otra característica de Hong Kong en su relación comercial fue haber sido uno de los cinco países con los que México tuvo un crecimiento en las exportaciones en el período 1988-1994. En este período la TCMA de las exportaciones mexicanas fue del 9.4%.

Malasia se colocó como el sexto socio comercial de México, con un crecimiento espectacular en el volumen intercambiado con México, mientras que en 1988 el intercambio entre los dos países era de poco más de 25 millones de dólares, para 1994 este intercambio se incrementó a 323 millones. Como es de esperarse, este incremento fue a costa de las compras de México a Malasia. De hecho en los diez años analizados las exportaciones mexicanas nunca han superado los diez millones de dólares.

La relación comercial de México con Indonesia fue significativa por tres razones: en términos del intercambio comercial fue el séptimo socio de México de entre los países de la zona; también fue el séptimo socio en términos del monto de las exportaciones; y además, fue el país con la mayor tasa de crecimiento de las

exportaciones mexicanas. Estas características de Indonesia se analizarán con mayor detalle más adelante.

Singapur, por su parte, fue el octavo socio significativo, con una magnitud del comercio que representó en 1994 el 3.1% del comercio con los países de Asia y Oceanía de APEC. Otras características del comercio de México con Singapur son el hecho de haber sido el tercer destino de las exportaciones mexicanas y el segundo en la TCMA de las mismas.

Otros dos países significativos fueron Australia, cuarto socio como destino de las exportaciones mexicanas y tercero en términos de la TCMA de las mismas, y Filipinas, quinto socio por la tasa de crecimiento de las mismas.

En términos generales, puede observarse que en el intercambio comercial de México con los países de la zona, fueron varios los países que se han alternado entre la segunda y la quinta posición entre 1988 y 1994.

En el ámbito de las exportaciones mexicanas, después de Japón, fueron siete los países que en 1994 hicieron compras a México por más de 25 millones de dólares.

Al igual que en el intercambio comercial total, en los seis años analizados no se observa consistencia en el orden. Así, mientras que en 1994 Hong Kong fue el segundo y Singapur el tercer destino de las exportaciones mexicanas, en 1990, Corea del Sur era el segundo y Singapur era el séptimo destino. Algo similar ocurre para el resto de los países.

En contraposición a la tendencia observada por los intercambios comerciales de México con los países de la zona Asia-Pacífico de APEC, ésto es, incremento en las importaciones y disminución de las exportaciones que tuvieron un efecto de crecimiento acelerado del saldo negativo de la balanza comercial mexicana, sólo para cinco países las exportaciones mexicanas tuvieron una tasa de crecimiento positiva entre 1988 y 1994: Indonesia, con una TCMA de 50.5%; Singapur, con una del 19.8%; Australia, con una del 14.4%; Hong Kong, con una del 9.4%; y Filipinas, con una del 7.8%.

Sin embargo, a pesar de estos incrementos significativos y a excepción de Singapur y Hong Kong, los volúmenes de las exportaciones hacia Indonesia, Australia y Filipinas siguen siendo relativamente bajos, en 1994 las exportaciones mexicanas para cada uno de estos tres países eran de entre 7 y 53 millones de dólares.

Hasta este momento se ha presentado un panorama general del comercio que tiene México con los diez principales países de la zona Asia-Pacífico. A continuación se

presenta un somero análisis de las exportaciones mexicanas en el período de 1990 a 1994 hacia cada uno de los países presentados en el cuadro II.2.

II.3.- Exportaciones mexicanas hacia los principales países de la zona Asia-Pacífico

Por la importancia de las economías que agrupa y del comercio entre ellas, el mecanismo APEC se perfila como el asociado a la principal región económica mundial hacia el siglo XXI. Estados Unidos y Japón se encuentran en el primer nivel económico del organismo, lo que provoca que actualmente, y en el corto y mediano plazo, este mecanismo de la Cuenca del Pacífico gravite sobre estos dos centros económicos.

Sin embargo, existe un nutrido grupo de economías en desarrollo cuyos intercambios comerciales empiezan a ser significativos, tanto radialmente, con las economías centrales de Estados Unidos y Japón, como periféricamente, entre ellos. En este sentido, la vinculación comercial que pueda lograr México con las potencias económicas de la Cuenca del Pacífico y con el resto de los países de la región, le permitirá tener una mayor y diversificada presencia económica.

Se considera conveniente identificar, aunque sea de manera general y para los países significativos de la región en estudio, el perfil comercial de las exportaciones mexicanas. Esta identificación permitirá contar con una perspectiva de análisis sobre la estructuración de los flujos comerciales de México hacia un número muy significativo de países de la Cuenca del Pacífico.

A continuación, se analizará el perfil de las exportaciones mexicanas, entre 1990 y 1994, hacia Japón, Taiwan, Corea del Sur, China, Hong Kong, Malasia, Indonesia, Singapur, Australia y Filipinas, países que fueron significativos en las exportaciones mexicanas hacia esa zona.

Japón

Entre 1990 y 1994, México exportó a Japón productos de entre 80 y 90 capítulos arancelarios en promedio, lo que lo colocó como el mercado más diversificado de los países de la región. Los productos significativos fueron minerales, entre los que se encuentran los combustibles minerales (petróleo y derivados) y los productos y minerales (sal, azufre, piedra, yesos, cales y cementos). Estos dos grupos de productos concentraron, en promedio, entre el 70% y el 80.0% de las exportaciones a ese país, lo que muestra lo poco diversificado del comercio de México con ese país, básicamente materias primas. Otros grupos menos significativos, aunque

repuntando, han sido los productos de las industrias químicas e industrias anexas, productos animales, maquinaria y aparatos diversos, entre los que se encuentra equipo automotriz.

Taiwán

Las exportaciones mexicanas hacia Taiwán entre 1990 y 1994 se pueden calificar como de un nivel intermedio de diversificación, fluctuando entre 40 y 60 capítulos arancelarios. En este período, cinco capítulos, aunque no los mismos en cada año, concentraron alrededor del 80% de las exportaciones. Entre 1990 y 1991, los capítulos principales fueron materias primas y productos con cierto grado de manufactura, tales como productos plásticos, productos químicos orgánicos, fibras sintéticas y fundición de hierro. Entre 1993 y 1994, los capítulos significativos fueron fundición de hierro, productos químicos diversos, maquinaria, productos plásticos y minerales.

Corea del Sur

De las particularidades de las exportaciones mexicanas a Corea del Sur, destaca su acelerada disminución y su poca diversificación. Entre 1990 y 1994, México exportó a Corea del Sur productos de entre 10 y 30 capítulos arancelarios. Al igual que con Japón, las exportaciones mexicanas a Corea del Sur han consistido, básicamente, en materias primas, además de productos semielaborados: combustibles minerales (petróleo y sus derivados), productos químicos orgánicos y minerales. En las manufacturas sólo destaca un reducido volumen de maquinaria y sus partes, así como plásticos y sus manufacturas, productos textiles, y productos animales y vegetales.

China

El número de productos que exporta México a China Popular, definido por el número de capítulos arancelarios, es de los más reducidos: entre 1990 y 1994 fueron de entre 20 y 30 capítulos arancelarios. Los productos más significativos fueron semielaborados o productos intermedios, entre los que destacan abonos, fibras sintéticas, manufacturas de fundición de hierro, herramientas y productos químicos orgánicos. Estos cinco productos han representado más del 90% de las exportaciones mexicanas a China Popular.

Hong Kong

Las exportaciones hacia Hong Kong son de las que presentan un buen nivel de diversidad, entre 1990 y 1994 se identificaron entre 50 y 65 capítulos arancelarios

de exportación. Si bien se presentaron materias primas y productos semielaborados, también hubo productos con mayor grado de elaboración. Entre los grupos de productos que se exportaron a Hong Kong destacan: confitería, fundición de hierro, juguetes, fibras sintéticas, materias plásticas, máquinas y partes, petróleo y sus derivados, productos químicos orgánicos, productos del mar, plomo y sus manufacturas y piedras preciosas.

Malasia

Las exportaciones de México a Malasia han sido, junto con las dirigidas a Corea del Sur de las menos diversificadas, entre 1990 y 1994 fluctuaron entre 15 y 20 capítulos arancelarios. Destacan productos tanto con bajo nivel agregado, como productos químicos, específicamente extractos para curtir pieles, como con mayor grado de manufactura, tales como maquinaria y aparatos. Otros grupos significativos fueron productos farmacéuticos, cobre y sus manufacturas, y bebidas varias.

Indonesia

El bajo perfil del comercio de exportación de México con Indonesia en años anteriores, se traduce en la cantidad reducida de capítulos arancelarios presentes. Hasta 1991, las exportaciones mexicanas consistían en poco más de 20 capítulos, esta cantidad se incrementó a 33 para 1992 y se redujo a 24 en 1994. Aunque ha habido un relativo incremento, sigue siendo una cantidad que muestra un comercio reducido con poca diversidad. No obstante lo anterior, el hecho de que Indonesia sea productor de petróleo, al igual que México, hace que el perfil de las exportaciones mexicanas consista en otros tipos de productos. La fundición de hierro ha sido el principal producto, ha concentrado más del 90% de las exportaciones, de hecho este capítulo representó un incremento espectacular de las exportaciones mexicanas a Indonesia entre 1991 y 1992, manteniéndose los niveles alcanzados en este año hasta 1994. Otros capítulos significativos fueron los concernientes a productos químicos orgánicos, filamentos, máquinas y sus partes, manufacturas de hierro, minerales y productos químicos orgánicos.

Singapur

Junto con el crecimiento acelerado, entre 1990 y 1994 las exportaciones mexicanas a Singapur experimentaron fluctuaciones significativas tanto en su composición como en el número de capítulos arancelarios. Mientras que en 1990 las exportaciones mexicanas consistían en 36 capítulos arancelarios, de las cuales casi el 50% del valor fueron petróleo y sus derivados, y en 1992 se exportaron productos pertenecientes a casi 50 capítulos arancelarios en los que las exportaciones de fundiciones de hierro y algunas manufacturas del mismo representaban casi el

70.0% del valor de las mismas, para 1994 se exportaron productos de 31 capítulos, siendo significativos los productos químicos, las manufacturas de fundición y maquinaria. Es importante mencionar que los productos químicos han mantenido una participación constante, aunque reducida, en el período analizado, de alrededor del 10.0%.

Australia

Al igual que con Hong Kong, fueron variados los productos exportados a Australia. Entre 1990 y 1994, se promediaron 67 capítulos arancelarios de exportación. Pero a diferencia de Hong Kong, en las exportaciones hacia Australia se nota más la presencia de productos manufacturados. Es tal la diversidad, que alrededor de 20 grupos de productos representan el 90.0% de las exportaciones a Australia. Por la magnitud del valor, en los últimos tres años es significativa la exportación de productos tales como maquinaria y sus partes, productos fotográficos, productos químicos orgánicos, filamentos sintéticos, abonos, bebidas alcohólicas, semillas y frutos oleaginosos, mobiliario médico, plásticos, tinturas, material eléctrico, fundición de hierro, juguetes, papel y cartón, vidrio y cobre y manufacturas del mismo material.

Filipinas

El nivel de las exportaciones mexicanas hacia Filipinas se ha mantenido en niveles relativamente bajos, aunque con incrementos significativos. Estos incrementos no se han reflejado en la diversidad de las exportaciones, las cuales se han mantenido en un rango amplio de entre 25 y 40 capítulos arancelarios. Los productos que se han exportado a Filipinas fueron de baja densidad económica aunque se empieza a notar la presencia de productos un poco más elaborados. Entre 1990 y 1991 los productos significativos eran textiles, específicamente algodón, y productos químicos orgánicos. Entre 1993 y 1994, los productos significativos fueron también los productos químicos orgánicos, maquinaria, productos plásticos y productos farmacéuticos.

A pesar de que la mayoría del comercio que México tiene con estos países se centra en relativamente pocos productos, la complejidad de las relaciones comerciales puede analizarse desde la perspectiva del número de productos, en este caso por medio de los capítulos arancelarios (ver cuadro II.3).

En función del número de productos, en términos de capítulos arancelarios manejados en los últimos tres años, se pueden clasificar los países de la zona Asia-Pacífico en tres grupos: a los que se exportan productos de menos de 30 capítulos; a los que se exportan de entre 30 y 60; y a los que se exportan más de 60.

De esta manera, se tienen tres niveles de complejidad de las exportaciones, ya que en el primer nivel, de menos de 30 capítulos, es de esperarse que el número de canales de comercialización sea menor. Este número reducido de canales de comercialización propiciaría de alguna manera la especialización en las exportaciones. En contraste, el tercer nivel, de más de 60 capítulos, propicia la existencia de un mayor número de canales de comercialización, lo que trae una mayor complejidad de las exportaciones y mayores requerimientos operativos.

CUADRO II.3.- NUMERO DE CAPITULOS ARANCELARIOS EN LAS EXPORTACIONES DE MEXICO A PAISES DE LA ZONA ASIA-PACIFICO DE APEC (1990-1994)

PAIS	1990	1992	1994	PROMEDIO
JAPON	86	88	78	84
TAIWAN	66	62	46	58
COREA DEL SUR	51	08	08	22
CHINA POPULAR	12	24	29	22
HONG KONG	63	61	53	59
MALASIA	18	16	17	17
INDONESIA	23	33	24	27
SINGAPUR	36	49	31	39
AUSTRALIA	61	68	64	64
FILIPINAS	28	27	29	28

Fuente: SECOFI. Sistema de Información Comercial de México, 1990-1994.

Malasia, Corea del Sur, China Popular, Indonesia y Filipinas han presentado el menor número de productos; mientras que Singapur, Taiwán y Hong Kong muestran una situación intermedia; en tanto que Japón y Australia presentan el mayor número de capítulos arancelarios. Destaca que Australia presenta un volumen monetario reducido de exportaciones pero de una gran cantidad de productos.

Se han presentado los países de la zona Asia-Pacífico con los que México tiene relaciones comerciales significativas. Se han puesto de relieve tres aspectos principales para cada caso: los volúmenes del comercio bilateral, la magnitud de las exportaciones y su crecimiento, el saldo de la balanza comercial y el número de fracciones arancelarias en las exportaciones como indicador de una mayor cantidad de canales de comercialización. La información anterior ofrece los criterios para eventualmente profundizar en las relaciones comerciales entre México y los países de la zona en cuestión, de manera que a continuación se analiza el perfil comercial exterior con tres países de APEC de la zona Asia-Pacífico.

III.- Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

III.1.- Generalidades

Dadas las perspectivas de desenvolvimiento económico y comercial de la Cuenca del Pacífico es conveniente analizar con mayor detalle el perfil comercial de México con tres países de APEC. A tal efecto, se toma en cuenta un país con un nivel de industrialización acelerado y dos países emergentes económicamente. Los tres países tienen expectativas de incrementar su intercambio comercial con México.

Si bien Japón es el país con el que México ha establecido los mayores intercambios comerciales con un alto grado de consolidación, se considera conveniente centrar la atención en países que cumplan la función de indicar algunas nuevas tendencias generales del comercio de México con esa región mundial.

Para lograr lo anterior, se decidió analizar con mayor detalle el perfil del comercio de México con Corea del Sur, China e Indonesia. Cada uno de estos países es significativo al encontrarse en tres niveles de desarrollo con expectativas económicas y de presencia mundial diferentes.

Corea del Sur es uno de los llamados Tigres Asiáticos, junto con China Nacionalista (Taiwán), Hong Kong y Singapur. Las características económicas de estos países radican en que son economías crecientemente competitivas y en gran expansión, basadas en exportaciones de manufacturas cada vez más sofisticadas. Hacia el futuro, Corea del Sur se perfila, junto con Taiwán, como uno de los polos asiáticos con un gran nivel industrial de tecnología media, sólo superados por Japón. Como ya se mencionó, el comercio exterior de México con Corea del Sur, básicamente las exportaciones, consistieron en materias primas y productos intermedios, que disminuyeron en los últimos años.

La República Popular China, o China Continental, se perfila como una de las potencias económicas del próximo siglo. Las premisas de su crecimiento y presencia económica en el mundo, y básicamente en la Cuenca del Pacífico, se basan en su abundante mano de obra y en las recientes reformas económicas consistentes en una apertura a la inversión foránea y liberalización comercial. Las perspectivas a futuro del peso económico y comercial de China Continental se ven acrecentadas por la reintegración de Hong Kong, prevista para mediados de 1997, y por la proclamación de soberanía sobre China Nacionalista (Taiwán) y su eventual reincorporación⁽⁹⁾. Los flujos comerciales de México a China, se encuentran en un

⁽⁹⁾ Si China Popular, Hong Kong y Taiwán estuvieran integrados, en 1992, en conjunto, tendrían un PIB equivalente a casi el 11.0% del

nivel intermedio dentro del perfil general del mercado de exportaciones de México con los países asiáticos. En las secciones anteriores se ha visto que las exportaciones mexicanas dirigidas a China estuvieron compuestas tanto por materias primas como por productos intermedios y productos elaborados. Es importante señalar que en el análisis del perfil comercial de México con China Continental, se harán algunos señalamientos del comercio con Hong Kong y Taiwán.

Indonesia, junto con la mayoría de los países de la ASEAN del cual forma parte, es de bajos ingresos, esencialmente productores y comercializadores de materias primas. A éstos se les conoce como "nuevos países exportadores". Este país desde mediados de la década de los ochenta, inició una serie de políticas de desregulación y de reformas económicas. Gran parte de su crecimiento económico en los últimos años se debe al gran volumen de inversiones foráneas. Aunque hay una clara política de diversificación de las exportaciones, Indonesia sigue dependiendo de sus exportaciones de petróleo. Es el más grande exportador de petróleo de Asia. El mercado que representa Indonesia para México es limitado y tiene una composición heterogénea. No obstante lo anterior, como Indonesia y México son grandes productores de petróleo, el interés de analizar su intercambio comercial radica en la posible afinidad y complementariedad de sus mercados.

En la siguiente sección se estudia con detenimiento el perfil del comercio de México con Corea del Sur, China e Indonesia. Se analizarán, con base en los capítulos arancelarios, los principales productos de exportación de México a esos países. En el siguiente capítulo se analizará el patrón geográfico de los flujos comerciales con estos países: las principales aduanas de salida y la ubicación geográfica de las empresas mexicanas que exportan hacia esos países.

III.2.- Principales Productos⁽¹⁰⁾

Corea del Sur

En 1990, México exportó a Corea del Sur 103.5 millones de dólares, consistentes en 51 capítulos arancelarios. El 98% se concentró en diez capítulos (ver cuadro C.1), de los cuales el cap. 27 referente a "Combustibles, minerales, aceites", resultó ser el

total de los países de APEC, que equivaldría a la mitad del PIB de Japón y a la cuarta parte del que tiene Estados Unidos. Además, para ese mismo año, sus exportaciones equivaldrían al 18.4% de las exportaciones totales de APEC, lo que los colocaría muy cercanos al nivel japonés y estadounidense.

⁽¹⁰⁾ Los cuadros a los que se hace referencia en esta sección se encuentran en el Anexo C Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia. Una relación de las principales partidas de los capítulos arancelarios en que se divide el Sistema Armonizado de Comercio de México se encuentra al final de este mismo anexo, en el cuadro C.35.

más importante; pues concentró el 74.1% (75,489 miles de dólares) del total exportado a ese país.

Para 1991, las exportaciones hacia Corea del Sur disminuyeron en alrededor del 66.5% (se vendió poco menos de 35 millones de dólares) con respecto al año anterior. Esto es particularmente interesante puesto que prácticamente la mayoría de los capítulos exportados, a excepción de dos, fueron los mismos que en 1990. Diez de los 31 capítulos vendidos a Corea del Sur, concentraron el 96% del total (ver cuadro C.3), de éstos, el cap. 29 "Productos químicos orgánicos" absorbió el 45.2 % (15.2 millones de dólares) del total; el cap. 27 "Combustibles, minerales, aceites" representó el 28.8% (9.7 millones de dólares) (ver figuras III.1 y figura III.2).



Para 1992, 1993 y 1994 no es posible llevar a cabo inferencias acerca del perfil de exportación de México con Corea del Sur ya que los datos del SICM tienen variaciones significativas con los publicados en las fuentes de INEGI.

China

Las exportaciones mexicanas a China han tenido un comportamiento fluctuante: en 1990 se exportaron a China productos por casi 69 millones de dólares, que se incrementaron a poco más de 75 millones en 1991, disminuyeron a casi 43 millones en 1992, a 21 millones en 1993, y volvieron a incrementarse en 1994 a más de 121 millones. El número de capítulos arancelarios identificados fueron: 11 capítulos en 1990, 28 en 1991, 25 en 1992, 28 en 1993 y 29 entre enero y agosto de 1994 (ver cuadros C.5, C.7, C.9, C11 y C.13 del Anexo C).

Las exportaciones mexicanas a China entre 1990 y 1994 se caracterizaron por estar compuestas en su gran mayoría, más del 80%, por productos semielaborados. En 1990 y 1991, los capítulos significativos fueron el cap. 31 "Abonos" y el cap. 55

"Fibras sintéticas o artificiales"; en 1992, fueron el cap. 55 "Fibras sintéticas o artificiales" y el cap. 29 "Productos químicos orgánicos"; en 1993, sólo el cap. 72 "Fundición de hierro y acero" concentró más del 90%; y para 1994, los significativos fueron el cap. 55 "Fibras sintéticas o artificiales" junto con el cap. 82 "Herramientas y útiles" (ver figuras III.3, III.4, III.5, III.6 y III.7).

Como se observa, hay concentración de las exportaciones en tres capítulos básicamente: el cap. 31 "abonos", el cap. 55 "fibras sintéticas" y el cap. 72 "Fundición de hierro y acero". El resto de los capítulos, más de 20 en casi todos los demás años, tienen porcentajes reducidos.

Es de mencionar que el perfil comercial de México con Hong Kong y con Taiwán difiere significativamente del comercio con China, ya que tiene mayor diversidad y está compuesto tanto por materias primas como por productos con mayor valor agregado⁽¹⁾.

Indonesia

Entre 1990 y 1994, las exportaciones a Indonesia han presentado uno de los comportamientos con la mayor fluctuación, con un mínimo de 8.0 millones de dólares en 1990 y 1991 a un máximo de 117 millones en 1993, respecto a la magnitud, y de entre 22 y 36 capítulos arancelarios, respecto al perfil comercial (ver cuadros C.25, C.27, C.29, C.31 y C.33 del Anexo C).

En 1990, México exportó a Indonesia productos agrupados en 23 capítulos, tres

⁽¹⁾ Exportaciones de México a Hong Kong:

Entre 1990 y 1994, las exportaciones de México a Hong Kong tuvieron una fluctuación en valor de entre 43.2 y 87.0 millones de dólares y de entre 50 y 70 capítulos.

En 1990, se registró la exportación a Hong Kong de 62 capítulos arancelarios, seis de los cuales concentraron más del 80% del valor total. Entre estos capítulos destacan el cap. 95 "Juguetes, juegos y artículos..." (28.5%); el cap. 39 "Materias plásticas y sus manufacturas" (12.8%) y el cap. 84 "Reactores nucleares, calderas" (12.2%). En 1991, fueron 66 capítulos arancelarios comerciados, de los cuales siete concentraron más del 80% del valor total, entre los que destacan el cap. 17 "Azúcares y artículos de confitería" (36.5%); el cap. 39 "Materias plásticas y sus manufacturas" (11.1%) y el cap. 84 "Reactores nucleares, calderas, etc." (8.8%). Para 1992, las exportaciones a Hong Kong consistieron en 61 capítulos arancelarios. De estos capítulos, siete concentraron más del 80% del total exportado, destacando el cap. 72 "Fundición hierro y acero" (20.7%); el cap. 55 "Fibras sintéticas artificiales" (18.2%) y el cap. 84 "Reactores nucleares, calderas" (12.5%). Para 1993, las exportaciones a este país consistieron en 53 capítulos, siete concentraron más del 80% del valor de las exportaciones, destacando el cap. 72 "Fundición hierro y acero" (34.5%); el cap. 29 "Productos químicos orgánicos" (25.1%) y el cap. 39 "Materias plásticas y sus manufacturas" (11.4%). Por último para 1994, de 53 capítulos, ocho concentraron más del 80%, destacando el cap. 39 "Materias plásticas y sus manufacturas" (17.9%), el cap. 29 "Productos químicos orgánicos" (15.7%) y el cap. 16 "Preparaciones de carne..." (12.3%). Como se puede observar entre los capítulos significativos se encuentran el (ver cuadros C.15, C.16, C.17, C.18 y C.19).

Exportaciones de México a Taiwán:

El monto de las exportaciones mexicanas a Taiwán entre 1990 y 1994 tuvieron una tendencia a la baja al pasar de 69 millones de dólares a 22.9 millones de dólares, respectivamente. En concordancia con esto, el número de capítulos de exportación pasaron de entre 55 y 65 en 1990, 1991 y 1992 a de entre 40 y 50 en 1993 y 1994. Entre los capítulos sobresalen el cap. 29 "Productos químicos orgánicos" y el cap. 39 "Materias plásticas y sus manufacturas". Ambos capítulos han concentrado más del 50% de las exportaciones a Taiwán. También son significativos el Cap. 55 "Fibras sintéticas o artificiales", el Cap. 72 "Fundición, hierro y acero", el Cap. 73 "Manufacturas de fundición" y el Cap. 84 "Reactores nucleares, calderas..." (ver cuadros C.20, C.21, C.22, C.23 y C.24).

concentraron más del 80% del valor, destacando el cap. 29 "Productos químicos orgánicos" (34.3%), el cap. 54 "Filamentos sintéticos o artificiales" (26.0%) y el cap. 73 "Manufacturas de fundición" (23.7%). En 1991, nuevamente fueron 23 los capítulos arancelarios exportados por México a Indonesia, pero dos concentraron el 80%, otra vez destaca el cap. 29 "Productos químicos orgánicos" (57%) junto con el cap. 84 "Reactores nucleares, calderas, etc." (23.6%). En 1992 y 1993, las exportaciones a Indonesia se incrementaron notablemente, alcanzaron 43.9 y 116.9 millones de dólares, respectivamente. En estos años hubo también un incremento en el número de capítulos arancelarios, respectivamente 34 y 26. El incremento en la magnitud de las exportaciones se debió a grandes adquisiciones de productos agrupados en el cap. 72 "Fundición, hierro y acero", el cual destacó sobre todos los demás al representar el 85.5% y el 97.2% de las exportaciones en esos años. Por último, en 1994 hubo una disminución de la magnitud de las exportaciones a Indonesia, con niveles similares a los de 1992, pero con el cap. 72 "Fundición, hierro y acero" representando el 93.5% de las exportaciones (ver figuras de la III.8 a la III.12).





III.- Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia



Parte B

IV.- Patrón geográfico de los flujos comerciales con Corea del Sur, China e Indonesia

En este capítulo se definen las principales aduanas de salida de las exportaciones mexicanas hacia los países asiáticos en estudio y la ubicación geográfica de las empresas exportadoras.

Con base en estos dos datos, se conforma el patrón geográfico de los flujos comerciales, el cual sirve como base para el estudio de los corredores de transporte que se analiza en los siguientes capítulos⁽¹²⁾.

IV.1.- Principales aduanas mexicanas para la exportación⁽¹²⁾

Corea del Sur

En 1990, las exportaciones a Corea del Sur se realizaron a través de 15 aduanas, de las cuales dos concentraron el 71.3% del valor de las exportaciones (ver cuadro C.2). La aduana de Salina Cruz, Oax. fue la más importante al registrar el 67.5% del valor total de las exportaciones. Por esta aduana se movieron principalmente "Combustibles, minerales, aceites" (cap. 27) y "Productos químicos orgánicos" (cap. 29). Manzanillo, Col., la segunda aduana más importante destaca porque a través de ella se movieron productos agrupados en 22 capítulos, consistentes básicamente en manufacturas. Otras aduanas con cierto movimiento fueron Tampico, Tamps., Nuevo Laredo, Tamps., y Ensenada, B.C. (cuadro C.2).

En 1991, el movimiento se realizó por 14 aduanas, una menos que en 1990; siete registraron el 65.4% del valor total. Al igual que en el año anterior, aunque con menor concentración, dos aduanas sobresalen: Salina Cruz, Oax. (28.5%) y Coatzacoalcos, Ver. (27.0%). Ambas concentraron más del 50% del valor total exportado a Corea del Sur (ver cuadro C.4).

Para 1992 y años posteriores, como se comentó en la sección anterior, los datos de las exportaciones del SICM difieren significativamente de los datos editados por INEGI. Por lo que no se toma en cuenta.

En conclusión, el comercio con Corea del Sur se realizó principalmente a través de:

⁽¹²⁾ Dentro de la base estadística consultada es común encontrar exportaciones en las que no se identificó la aduana, estos datos se agrupan en "Aduana sin descripción"; es claro que estos movimientos están asociados a una aduana determinada. La "Aduana sin descripción" muestra algunos de los inconvenientes de la base de datos consultada.

⁽¹³⁾ Hay que mencionar que la información contenida en este análisis, se obtuvo a partir del Sistema de Información Comercial de México ya citado. Los cuadros citados se encuentran en el Anexo C Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia.

- En 1990, tres puertos marítimos ubicados en el Pacífico (Salina Cruz, Oax., Manzanillo, Col., Ensenada, B.C.); un puerto marítimo ubicado en el Golfo de México (Tampico, Tamps.); y una aduana ubicada en la frontera norte del país (Nuevo Laredo, Tamps.).

- En 1991, dos puertos marítimos ubicados en el Pacífico mexicano (Salina Cruz, Oax. y Manzanillo, Col.); un puerto marítimo ubicado en el Golfo de México (Coatzacoalcos, Ver.); y una aduana ubicada en la frontera norte del país (Tijuana, B.C.).

La aduana más importante durante el período 1990-1991, por donde se llevó a cabo el mayor movimiento en valor, fue Salina Cruz, Oax., ubicada en el Pacífico. Esta aduana movió alrededor del 51% del total exportado.

China

En 1990, los flujos de exportación se canalizaron a través de seis aduanas, el 83.3% de esos flujos se realizaron por dos aduanas: Coatzacoalcos, Ver. (52.6%) y Nuevo Laredo, Tamps. (30.8%). Salina Cruz, Oax. tuvo también una participación significativa, del 16.3% (ver cuadro C.6).

En 1991, el número de aduanas se incrementó a 12, de las cuales tres absorbieron más del 90% del valor: Lázaro Cárdenas, Mich. (48.5%); Nuevo Laredo, Tamps. (24.2%) y Veracruz, Ver. (11.7%). Es de mencionar que Coatzacoalcos, Ver., tuvo un nivel porcentual similar a Veracruz, con el 10% (ver cuadro C.8).

En 1992, al igual que el año anterior, fue por 12 aduanas por donde se llevó a cabo la exportación a China. Cuatro resultaron ser las más sobresalientes, concentrando más del 92% del movimiento: Nuevo Laredo, Tamps. (44.8%); México, D.F. (18.3%); Aeropuerto, D.F. (15.3%); y Coatzacoalcos, Ver. (14.6%). La aduana de Nuevo Laredo, al igual que en el año anterior fue la que registró el movimiento más importante de exportación y se inician el manejo de los flujos a través del Aeropuerto de la Ciudad de México (ver cuadro C.10).

Para 1993, el perfil comercial con China se refleja en las aduanas utilizadas, de las 12 aduanas presentes, la de Lázaro Cárdenas es la que representa la salida de más del 90% de los flujos comerciales con China. La siguiente aduana en importancia es la del Aeropuerto de la Ciudad de México, con el 5.7%, que señala la continuidad de los flujos aéreos (ver cuadro C.12).

Por último, en 1994, de las diez aduanas identificadas, dos concentraron más del 85%. En este año destaca que esos flujos de exportación se documentaron en la

Ciudad de México, el 60.4% en la aduana interior, y el 25.2% en la del Aeropuerto (ver cuadro C.14).

Como se puede apreciar, en los dos primeros años los flujos de exportación se llevaron a cabo a través de puertos y fronteras; mientras que para los tres años restantes, excepto 1993, la canalización de los flujos incorpora una aduana interior y una por vía aérea. Para el último año estas últimas se tornan las más importantes. Estos datos están en concordancia con el perfil del comercio observado.

Indonesia

En 1990, las exportaciones hechas a Indonesia se realizaron a través de 9 aduanas: una en la frontera norte; tres en el Golfo de México; dos en el Pacífico; y tres en el interior (ver cuadro C.26). Las aduanas de Nuevo Laredo, Tamps., Veracruz, Ver., Salina Cruz, Oax. y Tampico, Tamps. fueron las más importantes, en conjunto registraron el 78.7% de las exportaciones a Indonesia.

En 1991, fueron nuevamente nueve las aduanas involucradas en las exportaciones: tres en el Golfo de México; uno en la frontera norte; tres en el Interior; y 2 en el litoral del Pacífico. Las más sobresaliente fueron Coatzacoalcos, Ver. (57%), Nuevo Laredo, Tamps. (17%) y Tampico, Tamps. (11.1%).

A partir de 1992, si bien se encuentra presente una gama de aduanas fronterizas, portuarias e interiores, la de Lázaro Cárdenas, Mich. destaca por los importantes volúmenes de fundición de hierro y acero que registró. Respecto a otras aduanas, en 1992 y 1993, la de Nuevo Laredo, Tamps. tuvo una participación similar a la que presentó en 1990 y 1991 en términos del valor, aunque en términos porcentuales fue muy reducida.

IV.2.- Ubicación de las empresas exportadoras

Otro de los elementos para el análisis de las características del intercambio comercial entre México y los países de la zona Asia-Pacífico, es la ubicación geográfica de las empresas exportadoras. Esto es significativo ya que permite definir con mayor claridad la generalidad de los movimientos comerciales de exportación.

La fuente primaria para el análisis de la ubicación geográfica de las empresas exportadoras hacia los países en análisis, es el Directorio de Comercio Exterior de México, editado por BANCOMETX⁽¹⁴⁾. Es importante mencionar que en ocasiones la

⁽¹⁴⁾ BANCOMETX. Bancomext Trade Directory of México'93. Bancomext, México, 1993. Este directorio lo edita anualmente el Banco Nacional de Comercio Exterior. La edición consultada contiene más de 5 mil empresas exportadoras y/o importadoras, sus productos y

dirección de una empresa se refiere a la ubicación del domicilio fiscal y/o casa matriz y oficinas corporativas, datos que no coinciden necesariamente con la ubicación de las instalaciones o plantas de producción y/o centros de acopio. Esto es particularmente válido para las grandes empresas que pueden tener más de una planta productiva que pueden estar ubicadas en diversos puntos del país. No obstante lo anterior, se considera que los datos son indicativos y permiten tener una visión general.

En 1992, en México se registraron un total de 4,553 empresas dedicadas a la exportación y/o importación. Las empresas se clasifican en productoras, manufactureras, empresas comercializadoras y maquiladoras (*in-bond industry*).

De estas empresas, 523 tenían entre sus mercados de exportación a países de la zona Asia-Pacífico de APEC. Esto significa el 11% del total. Se estimó que en 1992 estas empresas ocupaban a más de 32 mil personas, con un promedio de ocupación de 253 personas por empresa. La mayoría se dedicaban a la manufactura (56.21%), seguidas por las dedicadas a actividades de producción primaria (29.25%), por empresas comercializadoras (13.58%), y un número reducido de empresas maquiladoras (0.96%).

Japón es el mercado de exportación al que están enfocadas la mayoría de las 523 empresas, más del 75.0% de ellas; le sigue Australia, con el 19.5% de las mismas. Para el resto de los países, las empresas dedicadas a la exportación son menores al 8.0%. Respecto al tamaño de las empresas, en términos del personal ocupado promedio, se intuye que, con algunas excepciones, dependiendo del tamaño de la empresa es el acceso a ciertos mercados. Esto se ilustra si se toma en cuenta que las empresas mayores se dedican a exportar básicamente a mercados emergentes de Asia: Malasia, Indonesia, Tailandia y Singapur; en tanto que las empresas medianas exportan a mercados mundiales más consolidados: Australia, China, Corea del Sur, Japón y Hong Kong (ver cuadro IV.1).

Las empresas ubicadas en México que se dedican a la exportación a Corea del Sur, China e Indonesia, son relativamente reducidas. Fueron 40 empresas las que se dedicaron a exportar a Corea del Sur, este porcentaje representó el 7.6% de las 523 empresas mencionadas. Las que exportaron a China fueron 12 (el 2.3%) y las que exportaron a Indonesia fueron ocho (1.5%). Los principales estados donde se ubicaron las empresas exportadoras a los tres países mencionados fueron el Distrito Federal, el Estado de México, Jalisco, Nuevo León, Baja California, Sonora, Guanajuato, Baja California Sur y Puebla.

marcas, además de alrededor de 2 mil empresas de servicios. La edición de cada año contiene los datos compilados en el año anterior; así, la edición de 1993 contiene los datos compilados durante 1992.

Para Corea del Sur fueron significativas las exportaciones desde el Distrito Federal, Jalisco y Nuevo León. En concordancia, las principales ciudades son las capitales de estos estados. Este patrón de ubicación de las empresas exportadoras coincide con el patrón de ubicación de la planta industrial del país.

Las empresas exportadoras a China presentaron una concentración más acentuada en el Distrito Federal, casi el 60%, seguida después, a una distancia significativa, por Nuevo León y Sonora.

En lo que respecta a Indonesia, al ser relativamente pocas las empresas exportadoras se pueden ubicar con mayor precisión: casi dos terceras partes de las empresas se encuentran en el Distrito Federal y el estado de México, básicamente asentadas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. En Cuernavaca, Monterrey y Ciudad Obregón hubo una empresa dedicada a exportar a Indonesia.

CUADRO IV.1.- MEXICO, EMPRESAS EXPORTADORAS A LA ZONA ASIA-PACIFICO DE APEC, 1992

PAIS	EMPRESAS		TAMAÑO PROMEDIO
	No	%	
BRUNEI	n.d.	----	----
COREA DEL SUR	40	7.6	243
CHINA	12	2.3	274
FILIPINAS	1	0.2	99
HONG KONG	22	4.2	231
INDONESIA	8	1.5	398
JAPON	393	75.1	242
MALASIA	1	0.2	399
PAPUA NUEVA GUINEA	n.d.	----	----
SINGAPUR	26	5.0	318
TAILANDIA	14	2.7	334
TAIWAN	35	6.7	99
AUSTRALIA	102	19.5	275
TOTAL	523	100.0	253

Nota: n.d. dato no disponible.

Fuente: BANCOMEXT. Bancomext Trade Directory of Mexico'93. Bancomext, México, 1993.

Las empresas exportadoras a Corea del Sur son las más homogéneas en términos del tipo de actividad, prevaleciendo las manufactureras, seguidas por las comercializadoras y las productoras. Se identificó una maquiladora. Para los mercados de China e Indonesia, las empresas exportadoras son básicamente manufactureras y comercializadoras.

Otra característica significativa de las empresas exportadoras a los tres países en cuestión, es que al mercado más diversificado de los tres, el de Corea del Sur, hay tendencia a la presencia de empresas pequeñas; en cambio para los mercados de

China e Indonesia, se observan otras tendencias. Para China, tanto empresas chicas como empresas grandes, y para Indonesia una tendencia a que sean grandes empresas las que le exporten (ver cuadro IV.2).

CUADRO IV.2.- MEXICO, EMPRESAS EXPORTADORAS A COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992

	COREA DEL SUR		CHINA		INDONESIA	
	No. DE EMPRESAS	%	No. EMPRESAS	%	No. EMPRESAS	%
	40	(100.0%)	12	(100.0%)	8	(100.0%)
ESTADOS						
- D.F.	14	(35.0%)	7	(58.3%)	3	(37.5%)
- México	2	(5.0%)	0	(0.0%)	2	(25.0%)
- Jalisco	5	(12.5%)	1	(8.3%)	0	(0.0%)
- Nuevo León	4	(10.0%)	2	(16.6%)	1	(12.5%)
- Baja California	3	(7.5%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Sonora	1	(2.5%)	2	(16.6%)	1	(12.5%)
- Guanajuato	1	(2.5%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Baja California S.	2	(5.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Puebla	2	(5.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Otros estados	5	(15.0%)	0	(0.0%)	1	(12.5%)
CIUDADES						
- México	14	(35.0%)	7	(58.3%)	3	(37.5%)
- Guadalajara	3	(7.5%)	1	(8.3%)	0	(0.0%)
- Monterrey	4	(10.0%)	1	(8.3%)	1	(12.5%)
- Naucalpan	1	(2.5%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Ensenada	2	(5.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Cd. Obregón	0	(0.0%)	2	(16.7%)	1	(0.0%)
- Ecatepec	0	(0.0%)	0	(0.0%)	1	(12.5%)
- Puebla	2	(5.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Otras ciudades	14	(35.0%)	1	(8.3%)	2	(25.0%)
ACTIVIDADES						
- Productor	7	(17.5%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
- Manufacturero	24	(60.0%)	8	(66.7%)	7	(87.5%)
- Comercializadora	8	(20.0%)	4	(33.3%)	1	(12.5%)
- Maquiladora	1	(2.5%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
PERSONAL						
- Hasta 50	15	(37.5%)	5	(41.7%)	1	(12.5%)
- De 51 a 100	6	(15.0%)	2	(16.7%)	1	(12.5%)
- De 101 a 250	7	(17.5%)	1	(8.3%)	2	(25.0%)
- De 251 a 500	4	(10.0%)	1	(8.3%)	0	(0.0%)
- De 501 a 1000	3	(7.5%)	1	(8.3%)	1	(12.5%)
- De más de 1000	5	(12.5%)	2	(16.7%)	3	(37.5%)

Fuente: BANCOMEXT. Bancomext Trade Directory of Mexico'93. Bancomext, México, 1993.

Esta información permite incorporar el tamaño de las empresas como un elemento más para la definición de los corredores o tramos de movilidad de los flujos de

transporte de comercio entre México y los tres países analizados. Es evidente que en caso de desear particularizar a nivel sectorial o regional se deberá investigar acerca de la ubicación de las instalaciones físicas a partir de las cuales se hacen los envíos hacia los mercados específicos.

En contraparte, es conveniente mencionar que algunas empresas oriundas de los tres países estudiados han localizado o relocalizado plantas productivas, básicamente maquiladoras (*in-bond industries*), entre 1990 y 1993⁽¹⁵⁾.

Las características del desarrollo industrial de Corea del Sur y el énfasis que este país ha puesto en el papel exportador, hacen que sea uno de los países de Asia que ha ubicado inversiones productivas en México.

A continuación se presentan datos sobre las plantas productivas:

- Kia Motors (en proyecto): ensamble de partes automotrices; ubicación probable en Tamaulipas o Sonora.
- Samsung, Goldstar, Daewoo y Hiundai (alrededor de 30 plantas maquiladoras): Electrónica, maquinaria para textiles y productos de acero; ubicación en Tijuana, Mexicali y San Luis Río Colorado.
- Samsung y Goldstar (en proyecto): electrónica; se estudia la posibilidad de instalar plantas en Cd. Obregón; se cierran dos plantas en Estados Unidos, una en Alabama y otra en Nueva Jersey.
- Electra Estrella de Oro: partes de electrónicos; Mexicali.
- Mu-Chang, SA: textiles; Tijuana.
- Hiundai Precision: contenedores marítimos; relocalización de Long Beach, Cal. a Tijuana, B.C.

Por su parte, China ha hecho pocas inversiones productivas en México de empresas maquiladoras; entre 1990 y 1993 se encontraron las siguientes:

- Cocopely: ventiladores; situada en Cd. Juárez.
- Changchun: televisores a color de 20"; situada en Tijuana, B.C.

A diferencia de China, Hong Kong ha emplazado una cantidad significativa de

⁽¹⁵⁾ Fuente: Revista COMERCIO EXTERIOR, Vol. 43, No. 12, Diciembre de 1993.

plantas maquiladoras en México⁽¹⁶⁾.

El costo de la mano de obra, si bien es importante, no es el único factor ni el de mayor peso en las decisiones de localización de inversiones de plantas en México. Por ejemplo, a pesar de que el costo de la mano de obra en China es de alrededor de un tercio del de México, empresarios de ese país prefieren ubicarse en territorio mexicano para aprovechar la cercanía del mercado estadounidense y las ventajas arancelarias de un nuevo trato comercial.

⁽¹⁶⁾ Algunas de las empresas más importantes de Hong Kong que han localizado o relocalizado inversiones en México entre 1990 y 1993 son:

- Matrix Aeronáutica (en coinversión con nacionales), reconstrucción de aviones, Tijuana.
- Kadernex (coinversión con capital local) juguetes electrónicos y muñecas; Hermosillo.
- Doulton Co. Ltd.; prendas de vestir; Yucatán.
- Tin's Industrial Co.; juguetes; movió parte de su división desde China hacia México.
- Lawrence Kenneth Fang; productos textiles; Yucatán.

V.- Demanda de transporte entre México y los países del Litoral Asia-Pacífico

El comercio exterior de México con la zona y países analizados perfila la demanda de transporte existente entre ellos. Un elemento adicional consiste en identificar los modos de transporte que atienden ese comercio, lo cual indica la forma como dicha demanda es atendida, la manera en que se estructuran los flujos de transporte y se enlazan con los grandes corredores internacionales de transporte, en este caso entre el continente americano, específicamente Norteamérica y la zona de Asia-Pacífico.

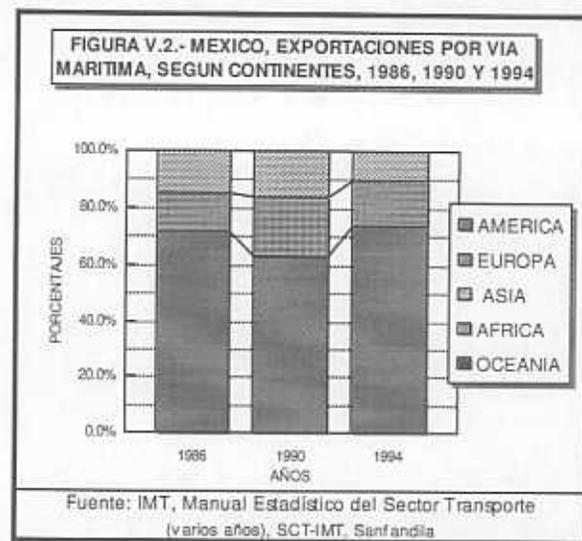
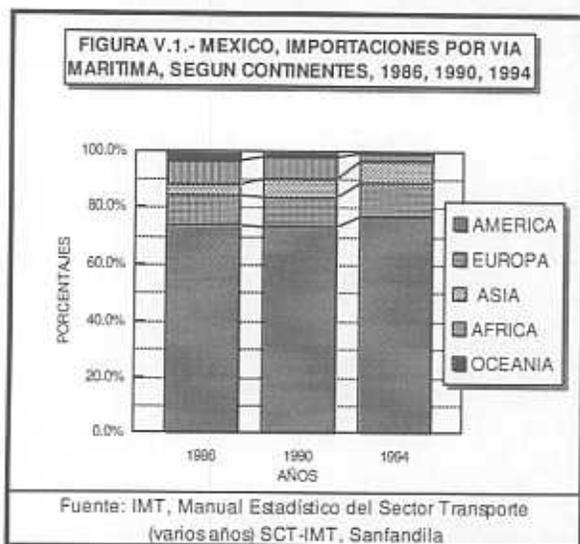
En el capítulo II se mencionó que Estados Unidos y Japón determinan el patrón de tráfico de los principales corredores de intercambio comercial entre el continente americano y la zona de Asia-Pacífico. Así, el análisis de la demanda de transporte entre México y los países de la zona Asia-Pacífico tiene como marco de referencia la demanda generada a partir del intercambio comercial entre los países de Asia de APEC y Norteamérica, básicamente Estados Unidos.

A primera vista se puede asumir que los modos de transporte que se utilizan en el comercio entre México y los países de Asia son el marítimo y el aéreo. No obstante, en este capítulo se analizan además los movimientos definidos por el transporte multimodal y que tienen como eslabón básico a los puertos de Estados Unidos.

V.1.- Vía marítima

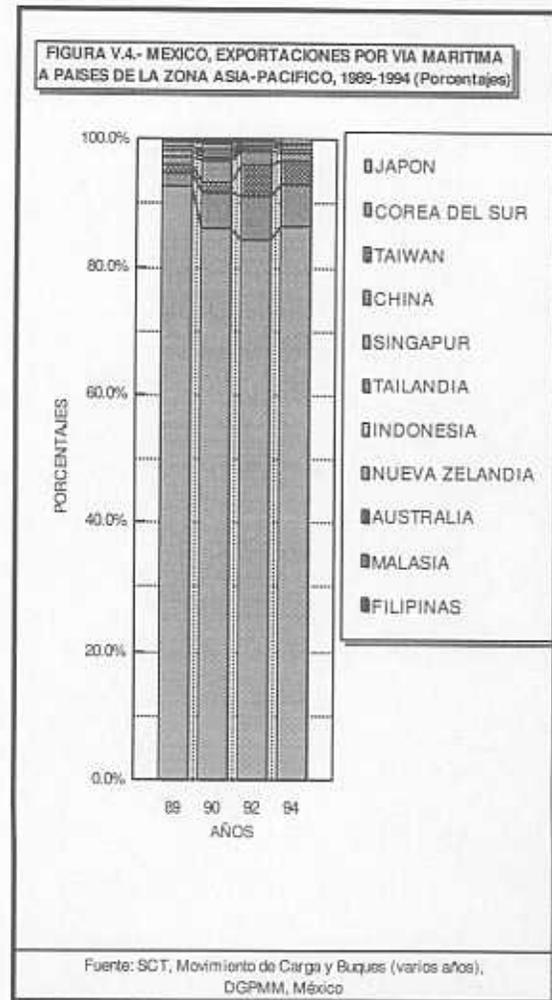
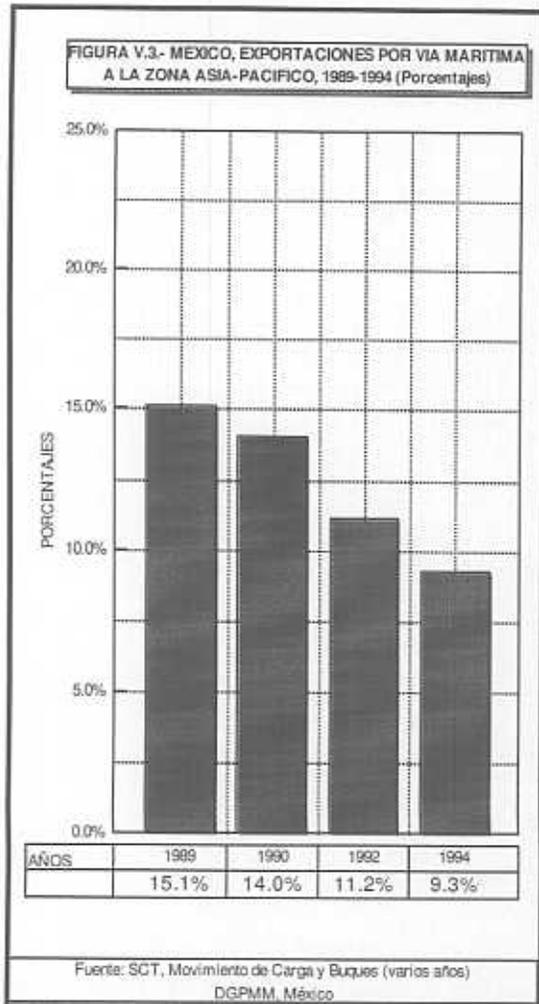
La vía marítima ha sido el modo tradicional utilizado para efectuar el comercio exterior de México. El volumen del tráfico total de altura por esta vía en 1986 fue de casi 96 millones de toneladas, en 1990 de poco más de 106.2 millones de toneladas, volumen que se incrementó a 117.6 millones en 1994, lo que representó una tasa de crecimiento del 2.6% anual entre 1986 y 1994. Las exportaciones han significado la mayoría de los movimientos de altura, aunque con una ligera tendencia a la baja: el 83.5% en 1988 y el 80.7% en 1994. Esto se debe al gran volumen de exportación de petróleo y sus derivados.

A nivel continental el principal socio por la vía marítima es América, ya que con éste se ha intercambiado entre el 60.0% y el 70.0% de los flujos de comercio en toneladas entre 1986 y 1994. Le han seguido en orden de importancia Europa, con una participación de poco menos del 20.0%, Asia con una participación de entre el 10.0% y el 15.0%; la participación de Oceanía y Africa ha sido muy reducida (ver figuras V.1 y V.2).



En el período de 1989 a 1994, la participación de la zona Asia-Pacífico de APEC en el comercio exterior de México por vía marítima fue mayor en las exportaciones que en las importaciones, no obstante que las exportaciones han tenido una tendencia a la baja: en 1989 fueron de 13 millones de toneladas, el 15.1% del total exportado en ese año; en tanto que en 1994 fueron de 8.8 millones de toneladas, 9.2% del total exportado. Como se mencionó en el capítulo II, si bien hay variados tipos de exportaciones a los países de Asia y Oceanía de APEC, la mayoría de estas están compuestas por petróleo y sus derivados. Japón ha sido el principal socio de México en la región, de hecho se ha ubicado como el tercer socio comercial a nivel mundial de las exportaciones mexicanas, con niveles alrededor de 10 millones de toneladas. El resto de los países de esa zona tienen participaciones muy reducidas, de menos de un millón de toneladas. De entre esta reducida participación destacan Corea del Sur, Taiwán y China (ver figuras V.3, V.4 y cuadro D.2 del Anexo D).

El caso del Corea del Sur es significativo, ya que si bien en términos absolutos han disminuido sus flujos de exportación, en términos relativos han aumentado, de un 2.1% en 1989 a un 6.7% en 1994 del total exportado a la zona Asia-Pacífico de APEC. China se encuentra con una participación más reducida, entre 1.3% y 3.6% del total. En el caso de Indonesia el rango de participación es mínimo, entre 0.2% y 0.5%.



A pesar de la reducida participación de las exportaciones hacia los países de APEC en cuestión por vía marítima, es importante destacar que para algunos puertos mexicanos las exportaciones hacia esos países son significativas. Entre 13 y 18 puertos mexicanos son los que han movido carga de manera significativa hacia esos países. Algunos puertos mueven un solo tipo de producto, como Cayo Arcas y Dos Bocas, que exportan petróleo crudo; Isla Cedros, que exporta sal y San Marcos, que exporta sulfato de calcio (yeso). Otros puertos exportan más de un tipo de producto, aunque gran parte del movimiento de exportación se concentra para un solo tipo de producto. En este caso se encuentran Salina Cruz, Lázaro Cárdenas, Guaymas, Manzanillo y Pajaritos. Un último grupo es aquel que incluye puertos que exportan una gran cantidad de productos, tanto graneles, carga general, perecederos, como petróleo y sus derivados, pero con bajos volúmenes. Entre estos puertos destacan Ensenada, Altamira, Tampico y Veracruz (ver cuadro D.3 del Anexo D).

La importancia de los puertos puede analizarse desde dos puntos de vista: del volumen de carga manejado; y de la importancia relativa de los movimientos de exportación hacia los países en cuestión respecto al total exportado por cada puerto.

Respecto del volumen de carga manejado, los puertos se pueden agrupar en tres niveles: en el primer nivel se encuentra Salina Cruz; en segundo Lázaro Cárdenas, Guaymas, Manzanillo y Pajaritos; y en tercer lugar, se encuentran Altamira, Ensenada, Veracruz y Tampico. Todos estos puertos manejan volúmenes de carga significativos tanto por su magnitud como por la cantidad de productos. El resto de los puertos manejan volúmenes de carga muy reducidos y de manera eventual.

En cuanto a la importancia relativa de los movimientos de exportación hacia los países en cuestión respecto al total exportado por cada puerto, los puertos significativos son básicamente los mismos antes mencionados, sólo que en este caso se agrupan de manera distinta: Salina Cruz sigue siendo el puerto para el cual las exportaciones hacia la zona Asia-Pacífico de APEC son muy significativas; le siguen Lázaro Cárdenas, Ensenada y Manzanillo; por último se tiene a Altamira, Veracruz y Tampico.

De los datos registrados se deduce que hacia 1992 y 1994⁽¹⁷⁾ hubo una recomposición de los flujos de exportación hacia los países de APEC analizados. Mientras que en esos años se observó un claro incremento en el volumen manejado y una mayor importancia de esos destinos en el puerto de Manzanillo, en contraparte, en los puertos de Altamira, Tampico y Veracruz, se observó una clara disminución en el volumen exportado hacia esos países. Estos datos muestran un cambio en el patrón de flujos de transporte de exportación en puertos multipropósito.

Respecto a los tres países analizados, ya se mencionó que Corea del Sur es el único destino significativo de las exportaciones mexicanas por vía marítima hacia los países de la zona Asia-Pacífico de APEC, ya que por su parte, China e Indonesia, tienen una participación reducida.

Corea del Sur forma parte, junto con Japón, del mercado mexicano de materias primas y de productos semielaborados. En cambio China e Indonesia forman parte de un mercado intermedio que incluye tanto materias primas como productos elaborados y semielaborados. Esto hace que se observen algunas particularidades en los puertos que movilizan las exportaciones hacia esos tres países.

⁽¹⁷⁾ Es importante señalar que los datos referentes a 1994, en un número significativo de puertos, no se pueden identificar los volúmenes de exportaciones de carga por país (véase Anexo D.)

Corea del Sur

Los flujos de transporte hacia Corea del Sur mostraron una dispersión geográfica mayor y un comportamiento heterogéneo en los volúmenes manejados. Se utilizaron en promedio entre ocho y diez puertos, de éstos, los de Isla Cedros, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo son los que mantuvieron una participación significativa, aunque con variaciones, en los cuatro años analizados (ver figura V.5 y cuadro D.4 del Anexo D).

Isla Cedros es un puerto prácticamente exclusivo para la exportación ya que en sus cercanías se encuentra una de las salinas más importantes a nivel mundial. Las exportaciones de sal hacia Corea del Sur por este puerto han ido creciendo, hasta alcanzar las 350 mil toneladas en 1994.

Por su parte, Salina Cruz y Lázaro Cárdenas tuvieron una participación significativa en las exportaciones hacia Corea del Sur. Sin embargo, tuvieron, asimismo, la particularidad de que gran parte de los volúmenes que manejaron hacia este país consistieron en uno o dos productos.

Lázaro Cárdenas manejó cada vez más volúmenes de carga hacia Corea del Sur, de 1989 a 1994 la carga se cuadruplicó al pasar de casi 26 mil toneladas a más de 193 mil. Sin embargo, en este puerto sucedió algo similar a Salina Cruz, exportó grandes volúmenes de pocos tipos de productos, ya que en 1989, prácticamente el 99.0% de las exportaciones a Corea del Sur por Lázaro Cárdenas consistieron de productos químicos, básicamente dimetilterftalato; mientras que para 1992, último año con registros por tipo de carga y país, el 81.0% de las exportaciones consistieron en placas de acero y el 15.0% de productos químicos.

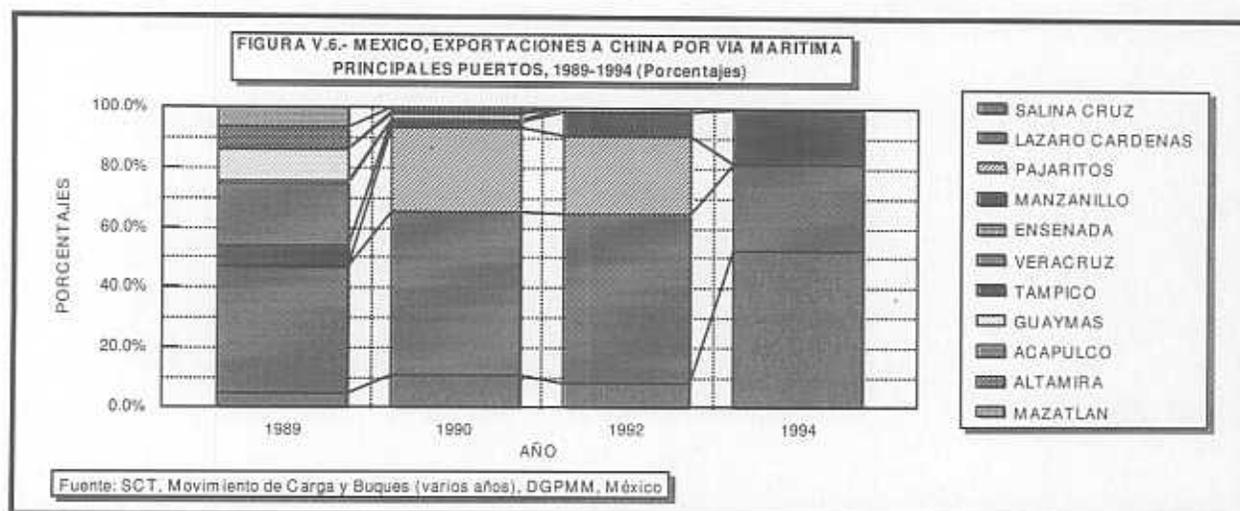
En el caso de Salina Cruz, que ha tenido un comportamiento discontinuo, casi la totalidad de las exportaciones consistieron en productos químicos, petróleo y sus derivados. En 1989, el 96.0% de las exportaciones hacia Corea del Sur consistió en ácido tereftálico, el resto consistió en café y cervezas. Para 1992, la situación era similar, el petróleo crudo, el ácido tereftálico, y el amoniaco anhidro representaron el 98.0% de las exportaciones, el 20.0% restante consistió en otros productos tales como café y polietileno. Al igual que para Lázaro Cárdenas, en este puerto no se tienen registros detallados para 1994.

Por el tipo de cargas y por la variabilidad de los tipos de productos que manejan estos dos puertos de un año a otro, los servicios de transporte obedecen a demandas específicas que se traducen en la utilización de fletes especiales para usuarios particulares.

Manzanillo, durante el período citado, tuvo un comportamiento muy variable en sus

y Ensenada se puede identificar el manejo de volúmenes hacia China hasta 1992⁽¹⁹⁾ (ver figura V.6 y cuadro D.5 del Anexo D).

Las exportaciones vía Salina Cruz, con volúmenes de carga variables pero con una tendencia ascendente, fluctuaron entre 8 mil y 77 mil toneladas, este último volumen que fue alcanzado en 1994, mantuvo su papel de exportador especializado en fluidos, específicamente productos químicos. En 1989, el 72.0% de las exportaciones hacia ese país consistieron de ácido tereftálico. En 1990, cuando se alcanzó un nivel de poco más de 47 mil toneladas, el 67.0% consistió de diesel y el 25.0% de ácido tereftálico. Esta tendencia de concentración se repitió en 1992, cuando el 64.0% consistió en polietileno y el 27.0% de polipropileno.



Las exportaciones hacia China por el puerto de Lázaro Cárdenas a diferencia del puerto anterior tuvieron un comportamiento muy variable pero con una tendencia a la baja; en 1989 fueron de 70 mil toneladas, un máximo de casi 245 mil en 1990 y de 43 mil en 1994. Casi la totalidad de estas exportaciones han consistido de un sólo producto. En 1989, se exportaron por este puerto 67 mil 583 toneladas de varilla corrugada, lo que representó el 96.0% de las exportaciones por ese puerto. Cabe mencionar que también se exportaron cantidades reducidas de contenedores vacíos y cerveza. En 1990, cuando se alcanzó el máximo nivel de las exportaciones por ese puerto, el 98.0% de las exportaciones consistieron en varilla corrugada, placas de acero (60.0% entre ambas) y fosfato de amonio (38.0%). Por último, en 1992 se presentó una situación similar ya que el 89.0% de las exportaciones consistieron en placas de acero y varilla corrugada. Por el comercio exterior en 1993 y 1994, se estima que los movimientos de exportación a China por este puerto tuvieron un comportamiento similar al de los años anteriores.

⁽¹⁹⁾ Ver nota al pie de página anterior.

A diferencia de los puertos anteriores, Manzanillo se observó una más clara tendencia de incremento de los volúmenes de carga y de un manejo más variado de tipos de carga, lo que hizo que este puerto tuviera un papel más versátil. Para 1989, no es posible identificar volúmenes de carga en particular, algo similar sucede en 1992 cuando sólo se identifica la exportación de productos químicos, 5 mil 714 toneladas, que representó el 32.0% del total. El porcentaje restante estuvo compuesto por productos varios (ver nota al pie de página anterior).

Pajaritos tuvo un comportamiento similar a Lázaro Cárdenas y a Salina Cruz. En 1990, el 100.0% de las 124 mil 101 toneladas exportadas a China por Pajaritos consistieron en urea; dos años después, en 1992, de las casi 56 mil toneladas que se exportaron a China, el 56.0% consistió en urea y el 44.0% de diesel.

Ensenada, por su parte, en los años en los que se tienen registros manejó volúmenes limitados, aunque tuvo la particularidad de que hubo un crecimiento en los mismos. A esto hay que añadir que Ensenada atendió al extremo norte de la península de Baja California y que la mayoría de sus exportaciones estuvieron dirigidas hacia países de la zona Asia-Pacífico de APEC. En 1990 las exportaciones a China por Ensenada consistieron en algodón (77.0%), contenedores vacíos, plásticos, productos industriales y mercancías diversas. Para 1991 las exportaciones fueron de los siguientes productos: algodón (89.0%), contenedores vacíos, aspiradoras y productos varios. Por último, para 1992, los productos fueron algodón (70.0%), desechos de hierro, aluminio, cobre y productos varios.

Para el resto de los puertos las exportaciones son eventuales y de, prácticamente, un solo tipo de producto, tal es el caso de Veracruz, Tampico y Guaymas; por ejemplo, en 1989 la totalidad de las exportaciones a China por Veracruz fueron tubos de acero; en 1991 el 100.0% de las exportaciones por Tampico fueron diesel y en el caso de Guaymas, para 1989, 1990 y 1991, el principal producto fue concentrado de cobre. En contraparte, el principal destino en China es el puerto de Shanghai.

El análisis de la demanda de transporte por vía marítima hacia Corea del Sur y China, indica que el puerto que tuvo un papel significativo, con permanencia de los flujos de comercio, ubicación geográfica y versatilidad en el manejo de las cargas fue Manzanillo. Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, por su parte, también tuvieron una participación significativa pero con grandes volúmenes y con una gama muy reducida de productos. Para el resto de los puertos, los volúmenes fueron muy reducidos y obedecieron a un comportamiento eventual.

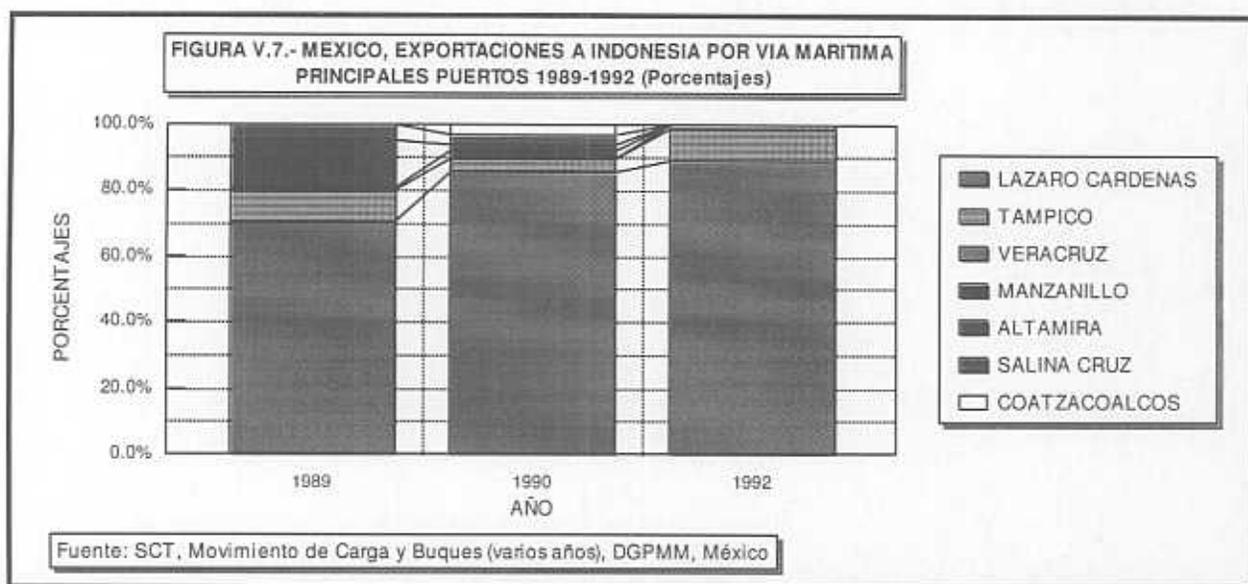
Indonesia

A diferencia de los dos países anteriores, las exportaciones por vía marítima a Indonesia presentaron algunas particularidades. Similar a los dos países anteriores, Lázaro Cárdenas tuvo una participación importante en las exportaciones a Indonesia pero concentradas en dos productos: planchones (1989) y placas de acero (de 1990 a 1992⁽²⁰⁾) (ver figura V.7y cuadro D.6). Dentro del orden de magnitud de los volúmenes de exportaciones a Indonesia, Tampico participó de una manera significativa. Veracruz y Manzanillo también participaron pero con volúmenes muy reducidos, que los hicieron poco significativos.

Respecto a Tampico, es de destacar que entre el 40.0% y el 60.0% de las exportaciones identificadas hacia Indonesia consistieron en productos químicos.

Manzanillo, por su parte, manejó volúmenes reducidos de exportación hacia Indonesia, los que estuvieron compuestos por productos químicos, tabaco y hule sintético, entre otros. Algo similar ocurrió para Veracruz.

El principal destino de las exportaciones en Indonesia fue Jakarta y Surabaya, ambas en la isla de Java.



Así, en conclusión, puede afirmarse que los puertos que estructuraron el comercio exterior con Corea del Sur y China, fueron Salina Cruz y Lázaro Cárdenas para

⁽²⁰⁾ Es de hacerse notar cierta incompatibilidad entre las fuentes utilizadas en el análisis del perfil comercial y las del movimiento de carga marítima para los datos de 1994, ya que hay coincidencia entre ellas de 1989 a 1992. Así los datos de exportaciones a Indonesia correspondientes a 1994 no se toman en cuenta en este análisis.

grandes volúmenes de carga de pocos tipos de productos, y el puerto de Manzanillo para volúmenes relativamente reducidos y una gama considerable de los mismos.

Para Indonesia, por el tipo de productos que México le exportó, Lázaro Cárdenas cumplió el papel del puerto de los grandes volúmenes, en tanto que Tampico fue el puerto que jugó el papel de manejar volúmenes reducidos, pero con una amplia gama de productos.

V.2.- Vía aérea

La participación del transporte aéreo en el comercio exterior de México en términos del volumen es poco significativa en comparación con los otros modos de transporte⁽²¹⁾. Sin embargo, el modo aéreo cumple la función de atender a demandas de transporte de mercancías de poco volumen y alto valor agregado, o bien productos perecederos.

Entre 1989 y 1994, hubo un incremento significativo en la utilización del transporte aéreo en los intercambios comerciales de México con el exterior. En 1989, se intercambiaron con el exterior un total de 105 mil 490 toneladas, para 1994, el intercambio se incrementó a 167 mil 050 toneladas; lo que significó una tasa de crecimiento medio del 9.7% anual.

CUADRO V.7.- MEXICO, COMERCIO EXTERIOR POR VIA AEREA, 1989-1994 (miles de toneladas)

	1989*		1990		1992		1994*	
	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
IMPORTACION	71.6	67.9%	61.6	60.9%	72.0	57.8%	87.1	52.1%
EXPORTACION	33.9	32.1%	39.5	39.1%	52.5	42.2%	79.9	47.8%
TOTAL	105.5	100.0%	101.1	100.0%	124.5	100.0%	167.1	100.0%

Nota: * Los datos correspondientes a importaciones y exportaciones en estos años se estimaron.

Los totales pueden no coincidir debido al redondeo.

Fuente: Cuadro elaborado con base en información proporcionada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

En promedio, para el período 1989-1994, de los flujos con el exterior el 58% correspondieron a importaciones y el 42% a exportaciones. Sin embargo se observa una tendencia a una participación relativa similar para ambos flujos. Así, en términos absolutos los volúmenes de las importaciones pasaron de un nivel de 70 mil a casi 90 mil toneladas y los de las exportaciones se duplicaron al pasar de 30 mil a casi 80 mil toneladas (ver cuadro V.7).

⁽²¹⁾ Son poco significativos los flujos de comercio exterior de productos no petroleros por vía aérea: en 1990, el autotransporte movió 12.4 millones de toneladas, el ferrocarril 9.6 millones y el transporte marítimo 33.3 millones; en tanto que el transporte aéreo movió alrededor de 101 mil toneladas; para 1993 los volúmenes fueron de 21.9 millones para el autotransporte, de 12.9 millones para el ferrocarril, de 34.2 millones para el marítimo y de casi 153 mil toneladas en el transporte aéreo (IMT. Manual Estadístico del Sector Transporte 1994, IMT, Sanfandila, 1996 y SCT, La Aviación Mexicana en Cifras 1989-1994, DGAC, s/l, s/f.)

Según las estadísticas de comercio exterior, México tiene intercambios comerciales con alrededor de 100 países. Sin embargo, sólo existen registros de exportaciones o importaciones por vía aérea para poco menos de 30 países⁽²²⁾. Esta diferencia se debe a la característica operativa del transporte aéreo de combinar servicios mediante transbordos entre una o varias líneas aéreas, para llegar, prácticamente, a cualquier destino en el mundo. Esta característica de los servicios se analizará con mayor detalle en el capítulo dedicado a los servicios de transporte aéreo. Por el momento es conveniente tenerla en cuenta en el análisis de los orígenes y destinos de los intercambios de México por vía aérea.

Respecto a la distribución geográfica de los flujos de carga aérea importados por México, entre 1990 y 1994 cerca del 90.0% han provenído de cinco países: Estados Unidos, Francia, Holanda, Alemania y España. Estados Unidos concentró alrededor del 57.0% en promedio, en tanto que los cuatro países europeos entre el 30% y el 35.0% (ver cuadro V.8).

CUADRO V.8.- MEXICO, PRINCIPALES PAISES EN EL TRAFICO DE ALTURA POR VIA AEREA, 1990-1994 (toneladas)

PAIS	1990		1992		1994*	
	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
IMPORTACIONES	61,582	100.0%	71,958	100.0%	87,033	100.0%
EE.UU.	35,471	57.6%	41,448	57.6%	45,257	52.0%
Francia	3,880	6.3%	6,620	9.2%	10,270	11.8%
Holanda	6,589	10.7%	7,052	9.8%	9,574	11.0%
Alemania	7,451	12.1%	7,268	10.1%	9,138	10.5%
España	2,032	3.3%	2,015	2.8%	3,046	3.5%
Otros	6,281	10.2%	7,628	10.6%	9,835	11.3%
EXPORTACIONES	39,538	100.0%	52,537	100.0%	80,017	100.0%
EE.UU.	23,130	58.5%	30,839	58.7%	48,490	60.6%
Francia	2,689	6.8%	5,044	9.6%	7,682	9.6%
Alemania	3,954	10.0%	5,149	9.8%	6,881	8.6%
Holanda	1,858	4.7%	3,047	5.8%	4,321	5.4%
Japón	949	2.4%	1,103	2.1%	1,920	2.4%
Otros	6,959	17.6%	7,303	13.9%	10,722	13.4%

Nota: * Los datos correspondientes a importaciones y exportaciones en este años se estimaron.

Los totales pueden no coincidir debido al redondeo.

Fuente: Cuadro elaborado con base en información proporcionada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

Por su parte las exportaciones por vía aérea tienen una distribución similar a la de las importaciones; también son cinco países los destinos principales: Estados Unidos, Alemania, Francia, Holanda y Japón.

Un carácter distintivo de las exportaciones mexicanas por vía aérea es que se han

⁽²²⁾ Según las estadísticas de S.C.T.

concentrado en Norteamérica, específicamente Estados Unidos, y en países europeos. La participación de los países de la zona Asia-Pacífico de APEC se reduce a los envíos por vía aérea hacia Japón.

Según las estadísticas de la SCT, en 1989, 1990 y 1991, Japón es el único país de la zona Asia-Pacífico de APEC con el cual México tiene intercambios de mercancías por vía aérea, es hasta 1992 cuando se incorpora Malasia como destino y hasta 1993 cuando se identifican algunos envíos hacia Taiwán; en ambos casos los volúmenes de carga fueron muy reducidos.

Se infiere que los intercambios comerciales por vía aérea entre México y los países de la zona Asia-Pacífico de APEC, a excepción de Japón, se dan a través de transbordos y reexpediciones de carga en aeropuertos de otros países.

No obstante lo anterior, pueden hacerse algunas estimaciones sobre los flujos de transporte que se efectuaron por vía aérea entre México y los tres países analizados. Estas estimaciones están elaboradas de acuerdo con datos de los cuadros del Anexo C (ver cuadro V.9).

CUADRO V.9.- MEXICO, EXPORTACIONES POR VIA AEREA DE MEXICO HACIA COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1990-1994 (toneladas)

AÑO	COREA DEL SUR	CHINA	INDONESIA
1990 %	34.2 (0.09%)	0.2 (N.S.)	1.8 (N.S.)
1992 %	N.D. (N.D.)	76.9 (0.15%)	12.3 (0.02%)
1994* %	N.D. (N.D.)	23.7 (0.03%)	11.4 (0.01%)

Notas: * Los datos bases de este año son del período de enero a agosto, en esta tabla se hace una extrapolación en los meses restantes.

Se toma como puerto de partida al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

(N.S.) No significativo, menos del 0.01%.

(N.D.) Dato no disponible.

Los datos entre paréntesis indican el porcentaje de participación respecto a los volúmenes totales de exportación por vía aérea -véase cuadro V.8.

Fuente: Estimaciones propias con base en datos de los cuadros del Anexo C y cuadro V.8.

Los flujos de carga por vía aérea hacia Corea del Sur, China e Indonesia fueron muy reducidos, de menos de 100 toneladas, lo que significa menos del 0.2% de las exportaciones por esta vía.

Los datos consultados señalan que el aeropuerto por el que se han expedido las cargas por vía aérea hacia los países de la zona Asia-Pacífico de APEC fue el de la Ciudad de México. Como ya se mencionó, es válido pensar que existe la posibilidad de que se utilizaron triangulaciones con aeropuertos de los Estados Unidos, Canadá, Japón, o incluso de Europa, a partir de otros aeropuertos mexicanos para hacer llegar exportaciones mexicanas hacia esos países de la zona Asia-Pacífico.

V.3.- Vía terrestre

Los flujos de transporte terrestre analizados consisten en los volúmenes de carga que abandonan el territorio mexicano a través de puertos fronterizos para enlazarse con los servicios marítimos que se ofrecen en los puertos extranjeros, específicamente de los Estados Unidos, hacia los destinos en los países analizados.

Debido a una mayor disponibilidad de servicios y menores tiempos de tránsito, un porcentaje significativo de cargas que contiene como origen/destino a México y como destino/origen a otros países diferentes de Estados Unidos, utilizan preferentemente puertos de este país.

El nivel de desagregación de las estadísticas de comercio exterior consultadas en este trabajo, no permite determinar con exactitud los volúmenes totales de cargas (en toneladas) que México comercia con el exterior.

Sin embargo, es posible elaborar una estimación de estos volúmenes tomando tanto el valor monetario de los productos intercambiados, las unidades de medida de éstos y las aduanas utilizadas, a partir de la información de SECOFI-SHCP; así como los volúmenes de carga reportados en los puertos mexicanos y, en menor medida, en el sistema aeroportuario nacional por la SCT (ver cuadro V.10).

Tomando como punto de partida las estimaciones del cuadro V.10, se observa un comportamiento irregular de los puertos fronterizos en las exportaciones a los tres países analizados. Como es de esperarse, Nuevo Laredo fue el puerto fronterizo que mantuvo una relativa regularidad en las exportaciones, básicamente para China e Indonesia. La importancia de este punto fronterizo, lugar donde se articulan las exportaciones mexicanas por vía terrestre hacia Estados Unidos y Canadá, se pone de manifiesto, aunque con volúmenes de carga muy reducidos. El resto de los puertos fronterizos tuvieron participaciones reducidas e irregulares.

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO V.10.-MEXICO, EXPORTACION POR VIA TERRESTRE DESDE MEXICO HACIA COREA DEL SUR, INDONESIA Y CHINA 1990-1994 (toneladas)

PUERTO FRONTERIZO	1990	1992	1994
<i>COREA DEL SUR</i>			
NUEVO LAREDO, TAMPS.	1,037	N.D.	N.D.
TIJUANA, B.C.	2,421	N.D.	N.D.
TOTAL	3,458	N.D.	N.D.
<i>CHINA</i>			
MEXICALI, B.C.	0	0	51
NOGALES, SON.	0	7	8
NUEVO LAREDO, TAMPS.	2,008	6,442	135
TOTAL	2,008	6,449	194
<i>INDONESIA</i>			
NUEVO LAREDO, TAMPS.	1,592	2,433	0
TOTAL	1,592	2,433	0

Fuente: Estimaciones propias

VI.- Servicios y corredores de transporte entre México y los países del Litoral Asia-Pacífico

El volumen de comercio entre Norteamérica y los países de Asia, específicamente entre Estados Unidos, Japón y los cuatro tigres asiáticos, definen las características generales de los servicios de transporte.

La ubicación geográfica de México hizo que sus flujos comerciales con los países de la zona Asia-Pacífico utilizaran servicios de transporte que se encontraban encadenados a los que se ofrecen hacia y desde los Estados Unidos.

Hacia el interior de México se identifican algunos corredores de transporte: el que va desde el centro del país hacia Nuevo Laredo, ya consolidado, y hacia Manzanillo, en formación. Otros corredores con comportamientos irregulares, son el que conecta a Lázaro Cárdenas con el centro del país y el de Salina Cruz con la zona del Istmo de Tehuantepec.

Los servicios de transporte marítimo que atienden a los flujos comerciales de México con los países de la zona Asia-Pacífico de APEC, pueden utilizarse de dos maneras básicas: primero, utilizando transporte terrestre desde el interior de México hasta los puertos mexicanos, principalmente del Pacífico, y de ahí con escalas y/o transbordos en puertos de Estados Unidos en Norteamérica y de Japón, Hong Kong y Singapur en Asia; segundo, utilizando servicios de transporte terrestre intermodales desde el interior de México hasta las fronteras del norte, básicamente Nuevo Laredo/Laredo, ahí enlazarse con puentes terrestres entre la costa Este y Oeste de Estados Unidos y transbordar a los servicios de transporte marítimo a partir del puerto de Long Beach/San Pedro en la costa del Pacífico de los Estados Unidos.

Algo similar ocurre para los flujos comerciales que utilizan los servicios de transporte aéreo. Para estos servicios existen tres posibilidades: la primera consiste en utilizar el aeropuerto de la Ciudad de México como centro concentrador, a partir de este puerto se emplean a las grandes empresas aéreas norteamericanas o asiáticas que mediante transbordos y/o escalas en aeropuertos estadounidenses, canadienses o de otros países asiáticos, hacen llegar los envíos a sus destinos; la segunda posibilidad es similar a la primera, sólo que se contratan a empresas europeas, las cuales hacen llegar los envíos mediante transbordos en ciudades europeas; la tercera posibilidad consiste en enviar las cargas desde el interior de la República Mexicana, mediante vía aérea, o terrestre en el caso de la zona fronteriza del noroeste del país, hacia aeropuertos de Estados Unidos, para que a partir de ahí se embarquen por vía aérea hacia sus destinos en la zona Asia-Pacífico.

En este capítulo se analizarán los servicios de transporte marítimos y aéreos ofrecidos en los corredores identificados. Dentro de los servicios de transporte marítimos se identifican también a los intermodales, que se ofrecen desde el interior de la República Mexicana o desde las fronteras mexicanas a través de los puertos de Estados Unidos.

VI.1.- Corredores y servicios de transporte marítimo e intermodales

Los servicios de transporte marítimo entre México y los países de la zona Asia-Pacífico de APEC, se articulan a partir de los puertos mexicanos de Salina Cruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Tampico-Altamira, y desde el puerto de Long Beach-Los Angeles en Estados Unidos

Las políticas de apertura comercial iniciadas en México en la década de los ochenta, han tenido un impacto sobre los servicios de transporte. De mediados de la década de los ochenta a mediados de la década de los noventa, ha ocurrido un desarrollo en los servicios de transporte que se han ofrecido entre México y los países asiáticos. Hace 10 años, los servicios ofrecidos desde México a países del otro lado del Pacífico eran, prácticamente, convencionales y se reducían a ofrecer el flete marítimo sin servicios adicionales. Actualmente, a los servicios convencionales se han añadido toda una gama de servicios integrados de transporte que comprenden servicios tanto de transporte terrestre, en tramos de origen y destino, como servicios de transporte marítimo junto con otros servicios adicionales.

Los servicios integrados, también llamados puerta a puerta, se dan a través de puertos mexicanos, específicamente del puerto de Manzanillo, utilizando autotransporte en los tramos nacionales; y a través de puertos estadounidenses, utilizando ya sea autotransporte o transporte ferroviario.

Este grado de desarrollo de los servicios integrados de transporte ha estado presente en los flujos de comercio de Estados Unidos desde hace más de diez años. En México, el intermodalismo si bien ha estado presente desde finales de la década de los setenta, es hasta 1989, a raíz de las políticas de desregulación, cuando inicia un desarrollo acelerado.

Actualmente, las posibilidades de desarrollo de los servicios de transporte intermodal desde México hacia países del otro lado del Pacífico son aún mayores, dadas las políticas de formación de autoridades portuarias independientes.

Entre 1992 y 1994, se identificaron 28 líneas navieras que proporcionan servicios

regulares entre la costa oeste de Norteamérica, incluyendo el litoral de México, y el lejano Oriente. De éstas, 19 líneas proporcionaban en conjunto 26 servicios regulares directos o indirectos entre Norteamérica y los tres países de Asia en estudio (ver cuadro E.1 del Anexo E).

Por las condiciones del mercado de los servicios marítimos, son comunes los acuerdos de cargas compartidas y servicios conjuntos entre líneas marítimas. Destacan asociaciones como la de Hapag Lloyd con Neptune Orient Lines y Nippon Yusen Kaisha que ofrecen servicios regulares entre los principales puertos de Estados Unidos y Asia, así como una gran cantidad de servicios alimentadores. Otros servicios conjuntos similares son los prestados por DSR, Cho Yang y Senator Line.

Transportación Marítima Mexicana es la naviera que atiende significativamente a los puertos mexicanos hacia Norteamérica y Asia. Su servicio USWC-Japan/Far West-USWC enlaza puertos asiáticos de Japón, Hong Kong, Taiwán y Corea del Sur con Long Beach y los puertos mexicanos de Ensenada, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Manzanillo.

En el análisis de la disponibilidad de servicios de transporte marítimo entre México y los puertos de los países considerados, se toman en cuenta a los puertos estadounidenses de Los Angeles y Long Beach, y a los puertos mexicanos de Ensenada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco y Salina Cruz, en el litoral Pacífico, y a Tampico, en el litoral del Golfo. Los puertos considerados de los países asiáticos son el de Pusan para Corea del Sur, Hong Kong para China y los puertos de Singapur, Belawán, Padang, Jakarta, Surabaya y Palembang para Indonesia (ver cuadro VI.1).

Hong Kong y Singapur juegan un papel muy importante como centros de concentración y transbordo en los flujos de transporte entre Asia y América. Por su ubicación, Hong Kong es una puerta de entrada y salida de los flujos comerciales de China, principalmente de la zona de Guangzhou (la antigua Cantón). Otros puertos que atienden a los flujos hacia y desde otras regiones de China son Shanghai y Kobe, en Japón, que sirven como transbordo para puertos de Dalián, Tianjín y Nanjing.

Los puertos de Los Angeles y Long Beach son los que ofrecen la mayor cantidad de servicios hacia los tres países mencionados, siendo los principales destinos Hong Kong, Pusan y Singapur. Los puertos de Indonesia como destinos son limitados.

La disponibilidad de servicios marítimos en los puertos estadounidenses de Los Angeles y Long Beach es muy superior en comparación con los puertos mexicanos. Entre 1992 y 1994 se identificaron 12 servicios desde el complejo portuario Los Angeles/Long Beach, que en conjunto sumaban 15 servicios semanales desde

estos puertos hacia los puertos asiáticos, esto significa prácticamente dos servicios diarios.

En comparación, la mayoría de los puertos mexicanos ofrecían un servicio hacia esos países asiáticos, a excepción de Lázaro Cárdenas que ofrecía dos. Para estos puertos, el número de servicios ofrecidos era de uno por semana.

CUADRO VI.1.- SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE MEXICO Y COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA (*) 1992-1994

PUERTO	NUMERO DE SERVICIOS	PRINCIPALES DESTINOS	SERVICIOS POR SEMANA
LOS ANGELES	12	HONG KONG (9) PUSAN (3) SINGAPUR (4)	15
LONG BEACH	12	HONG KONG (10) PUSAN (7) SINGAPUR (5)	15
ENSENADA	1	HONG KONG (1) PUSAN (1)	1
MANZANILLO	1	HONG KONG (1) PUSAN (1)	0.25
LAZARO CARDENAS	2	HONG KONG (2) PUSAN (2) SINGAPUR (1)	1.50
ACAPULCO	1	HONG KONG (1) PUSAN (1)	0.25
SALINA CRUZ	1	HONG KONG (1) PUSAN (1)	1.00
TAMPICO	1	SINGAPUR (1) BELAWAN (1) PADANG (1) PALEMBANG (1)	0.50

Nota: (*) Se mencionan los puertos de México, Estados Unidos y puertos importantes de Corea del Sur, China e Indonesia. Además, se mencionan otros puertos significativos de Singapur y Hong Kong.
- El puerto de Pusan, en Corea del Sur también es conocido como Busan.

Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa con líneas y agentes navieros, y en Contenerisation International, Yearbook 1993.

En concordancia con una mayor disponibilidad de los servicios, los tiempos de tránsito ofrecidos por los puertos estadounidenses hacia los puertos asiáticos, son menores que los ofrecidos por los agentes navieros a partir de puertos mexicanos (ver cuadro VI.2).

VI.- Servicios y corredores de transporte entre México y los países del Litoral Asia-Pacífico

Dependiendo del país del que se trate, se tiene una reducción promedio de los tiempos de tránsito puerto a puerto. En promedio, para los tres países se tiene una reducción del 38.0% para los movimientos westbound (de exportación) si se usan puertos de Estados Unidos: de 42 días vía puertos mexicanos contra 26 vía Los Angeles/Long Beach. En sentido contrario, eastbound (de importación), la reducción es del 47.0%, de 32 días vía puertos mexicanos contra 17 vía Los Angeles/Long Beach.

En los movimientos westbound (de exportación) la reducción en los tiempos de tránsito al utilizar a Los Angeles/Long Beach en lugar de los puertos mexicanos es de alrededor del 38.0% para Corea del Sur; de alrededor del 43.0% para China y de alrededor del 35.0% para Indonesia.

En los movimientos eastbound (de importación), la reducción es de alrededor del 48.0% para Corea del Sur; del 59.0% para China y del 32.0% para Indonesia.

CUADRO VI.2.- TIEMPOS DE TRANSITO DE SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE PUERTOS DE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS CON PUERTOS DE COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992-1994 (días)

DESTINOS	MEXICO	ESTADOS UNIDOS (Los Angeles/Long Beach)
COREA DEL SUR (Pusan)		
Westbound	28-50	24
Eastbound	19-35	14
CHINA (vía Hong Kong)		
Westbound	24-50	17
Eastbound	22-43	13
CHINA (vía Shanghai)		
Westbound	29-60	31
Eastbound	24-46	16
INDONESIA (Surabaya y Jakarta)		
Westbound	43-50	30
Eastbound	31-36	23

Nota: Westbound (con rumbo al Oeste) se refiere a los servicios de Norteamérica a Asia. Eastbound (con rumbo al Este) se refiere a los servicios de Asia a Norteamérica. El sentido westbound se asocia con la exportación y el eastbound se asocia con la importación.

Los servicios hacia y desde los puertos de Indonesia y el puerto chino de Shanghai, consideran tanto servicios directos como alimentadores (feeder).

Los puertos mexicanos y norteamericanos considerados son los mismos que en el cuadro VI.1.

Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa con líneas y agentes navieros.

En otras palabras, en términos del tiempo de tránsito hay mayor eficiencia en los movimientos eastbound que en los westbound, en la importación que en la exportación, en los flujos asiáticos que en los flujos norteamericanos.

Son pocas las líneas que ofrecen servicios directos hacia puertos de China e Indonesia, como ya se dijo, utilizan transbordos de servicios alimentadores en los

puertos de Hong Kong y Singapur. Esto se refleja en los tiempos de tránsito encontrados.

La mayoría de las empresas ofrecen servicios alimentadores desde Hong Kong hacia puertos de China continental y desde Singapur hacia puertos de Indonesia. Las frecuencias son de dos servicios semanales en días fijos.

La oferta de servicios marítimos directos entre los puertos mexicanos y los puertos de los tres países considerados está complementada por los servicios intermodales. Estos servicios enlazan los orígenes y destinos del interior de la República Mexicana y del Lejano Oriente y tienen como puntos intermodales a las fronteras mexicanas, específicamente Nuevo Laredo, y el complejo portuario Los Angeles/Long Beach.

En los servicios intermodales se pueden utilizar los servicios ferroviarios TOFC/COFC (trailer y contenedor sobre plataforma) y de doble estiba que proporciona Southern Pacific con frecuencia diaria entre Houston y Los Angeles con terminales en Laredo/Nuevo Laredo y El Paso/Cd. Juárez.

El acceso a estos servicios puede darse utilizando autotransporte hasta la zona fronteriza de México y Estados Unidos, específicamente a Nuevo Laredo, o recurriendo al servicio semanal que ofrece Southern Pacific en coordinación con Ferrocarriles Nacionales de México entre la Ciudad de México y Los Angeles/Long Beach.

Dentro de estos servicios intermodales, se pueden identificar los tipos de servicio *door-to-door* y *ramp-to-ramp*, ofrecidos entre México y Asia: el de K-Line y MOL vía Nuevo Laredo-Los Angeles/Long Beach; y el de TMM y APL, vía Manzanillo y vía Nuevo Laredo-Los Angeles/Long Beach, utilizando también los itinerarios del Cactus Service que es ofrecido quincenalmente entre el Lejano Oriente/Japón y América Central por K-Line, MOL y NYK⁽²³⁾.

El primer servicio ofrece un tiempo de tránsito por vía terrestre entre la ciudad de México y Los Angeles/Long Beach de 10 días y de entre 45 y 50 días a los puertos de Corea del Sur, China e Indonesia, lo que implica un tiempo de tránsito total de entre 55 y 65 días.

El segundo servicio ofrecido por APL en coordinación con TMM y con el Cactus Service se ofrece tanto por Manzanillo como por Long Beach, vía Laredo/Nuevo Laredo. APL ofrece los tiempos de tránsito mínimos entre México y los países de Asia, ya sea ofreciendo servicios marítimos o intermodales.

⁽²³⁾ En el Anexo E se encuentra el nombre de las empresas navieras que aquí se señalan con siglas.

Dispone de servicios de enlace de ciudades del interior de la República Mexicana, específicamente Tijuana, Mexicali, Distrito Federal y Guadalajara, con puertos asiáticos. Los puntos intermodales son Los Angeles/Long Beach para las ciudades de Tijuana y Mexicali; Manzanillo para el Distrito Federal y Guadalajara.

Así, ofrece los siguientes tiempos de tránsito hacia/desde México, D.F. y Guadalajara, Jal.: 21/30 días desde/hacia Pusan en Corea del Sur, 24/26 desde/hacia Hong Kong, 30/38 desde/hacia Singapur, 33/45 desde/hacia Jakarta en Indonesia, 26/31 desde/hacia Shanghai en China y 28/30 desde/hacia Wamphoa también en China. Para el puerto de Manzanillo todos los tiempos se reducen en dos días.

En contraste con lo anterior, APL ofrece los siguientes tiempos de tránsito hacia/desde Los Angeles: 14/19 días desde/hacia Pusan, 13/18 desde/hacia Hong Kong y 19/21 desde/hacia Singapur.

El mercado del transporte marítimo tiene la característica de estar parcialmente regulado. La operación de los servicios marítimos se basan, por una parte, en las características de la oferta y la demanda y, por otra, en los acuerdos que se establezcan dentro de las conferencias marítimas. Estas dos características han hecho que exista, hasta cierto grado, una libre competencia junto con una serie de acuerdos entre las líneas marítimas que van desde servicios conjuntos hasta los de reserva de espacio (*slot charter*).

En este sentido, los esquemas tarifarios de los servicios marítimos están implantados de tal manera que tengan un rango de aplicación que dependerá del tipo de carga, si es carga suelta o carga contenerizada, y si es seca o refrigerada; de los tiempos de tránsito; de las características del embarque, volúmenes, periodicidad, confiabilidad, entre otras; y del tipo de cliente, usuario regular, periódico o eventual.

No obstante, a partir de la información proporcionada, pueden determinarse algunas tarifas de los servicios de transporte marítimo entre México y los países de Asia en cuestión (ver cuadro VI.3).

En términos generales, las tarifas de los servicios marítimos entre México y los tres países en cuestión, se ubican dentro de un rango que va de los 2,000 a los 4,200 dólares por contenedor. Las tarifas desde el puerto de Los Angeles/Long Beach tienen un rango similar. Es de mencionar que el rango superior de las tarifas se incrementa hasta los 6,000 dólares cuando se manejan contenedores refrigerados.

CUADRO VI.3.- TARIFAS DE SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE PUERTOS DE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS CON PUERTOS DE COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992 -1994

TIPO DE PRODUCTO	ORIGEN	DESTINO	TARIFA (DOLARES)	UNIDAD*
Químicos, muebles, y telas	L. Cárdenas	Varios	2,000	(20')
			4,000	(40')
Carga general	Tampico Manzanillo L. Cárdenas	Pusan	2,250	(20')
			3,200	(40')
			300	(TN o m ³)
		Shanghai	3,650	(20')
			4,100	(40')
			320	(TN o m ³)
		Hong Kong	2,300	(20')
			3,300	(40')
			300	(TN o m ³)
		Jakarta	2,450	(20')
			3,450	(40')
			280	(TN o m ³)
Belawán	2,550	(20')		
	3,550	(40')		
	300	(TN o m ³)		
Surabaya	2,450	(20')		
	3,450	(40')		
	280	(TN o m ³)		

Nota: * 20' se refiere a un contenedor de 20 pies de largo, 40' se refiere a un contenedor de 40 pies de largo, TN o m³ se refiere a tonelada o metro cúbico.

Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa con líneas y agentes navieros.

Con base en la información de las características operativas de los servicios regulares de carga marítima entre México y los países asiáticos, puede observarse que la utilización de las diferentes alternativas obedece a una combinación de diversos atributos: disponibilidad, en términos del número de servicios semanales y su frecuencia, los tiempos de tránsito y las tarifas ofrecidas. En este sentido, la disponibilidad de utilizar servicios tanto marítimos como intermodales, con tramos terrestres nacionales o internacionales, es un atributo considerado por los usuarios en México del transporte internacional.

VI.2.- Corredores y servicios de transporte aéreo

Los servicios de transporte aéreo entre México y los países de la zona Asia-Pacífico de APEC, tienen dos niveles de articulación: los aeropuertos nacionales, específicamente el de la Ciudad de México, vía aeropuertos de Estados Unidos y Canadá, hasta el lugar de destino; y los aeropuertos nacionales vía aeropuertos de Estados Unidos y Canadá con enlaces en ciudades de Europa, hasta el lugar de

destino.

A diferencia de los otros modos de transporte, el aéreo ha tenido un desarrollo más abierto y menos regulado. Su principal característica se basa en la posibilidad de establecer convenios bilaterales entre países y líneas aéreas, que no necesariamente deben de ser recíprocos, para la prestación de servicios regulares o charters⁽²⁴⁾.

Hasta 1990, los servicios aéreos regulares para carga internacional eran atendidos por tres empresas nacionales, dos troncales y una regional, y 29 empresas extranjeras. De las empresas nacionales destacaba Mexicana ya que Aeroméxico tuvo una participación muy reducida que equivalió al 10.0% de la transportada por Mexicana. Entre las empresas extranjeras destacaron las europeas Lufthansa, KLM y Air France, y las norteamericanas Continental, Panamerican y Delta.

Para 1994 este panorama había cambiado, ya que se incrementó el número de empresas participantes en los servicios de carga internacional, en las nacionales, además de Mexicana y Aeroméxico, se incorporaron cuatro más, una troncal, una regional y dos de servicios exclusivos de carga, en tanto se contaron 34 empresas extranjeras. También para este año, las líneas aéreas que movilizaron los mayores volúmenes de carga fueron las europeas Lufthansa, Air France y KLM.; entre las norteamericanas destacaron Amerijet, Federal Express, Continental y Delta.

Uno de los aspectos más relevantes fue la creciente participación de empresas dedicadas al transporte de paquetería. Federal Express casi triplicó el volumen transportado de 1990 a 1994. Algo similar sucedió con UPS, que en 1990 no tenía participación en el mercado y que en 1994 transportó más de 5 mil toneadas.

La participación de empresas extranjeras en la oferta de transporte aéreo en México, permite establecer enlaces aéreos de México con el mundo. Las características de mercado del transporte aéreo hacen posible que una cantidad significativa de líneas aéreas, las principales a nivel mundial, puedan ofrecer servicios de transporte de carga hacia casi todo el mundo, con tiempos de tránsito y tarifas competitivas.

Con base en lo anterior, el análisis de la oferta de transporte aéreo entre México y los países asiáticos considera al conjunto de servicios ofrecidos por las principales líneas aéreas asiáticas, norteamericanas y europeas presentes en México (ver cuadro VI.4 y cuadro E.2 del Anexo E).

Las líneas aéreas asiáticas presentes en el mercado mexicano son Japan Airlines y Malaysian Airlines. Ambas líneas ofrecen enlaces hacia Asia y Oceanía a partir de

⁽²⁴⁾ Sólo se analiza la oferta de los servicios regulares de carga.

los aeropuertos asiáticos que enlazan directamente con la ciudad de México.

CUADRO VI.4.- SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE AEREO ENTRE MEXICO Y COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992-1994

DESTINO	NUMERO DE LINEAS	NUMERO DE SERVICIOS SEMANALES	TIEMPO DE TRANSITO
SEUL	5	23	de 2 a 3 días
BEIJING	4	20	de 2 a 3 días
SHANGHAI	4	13	de 3 a 4 días
HONG KONG	3	13	de 3 a 4 días
JAKARTA	6	24	de 2 a 3 días

Nota: La información de este cuadro es un resumen de la información del cuadro E.2, del Anexo E.
Fuente: Información proporcionada por líneas aéreas.

Japan Airlines ha estado presente en el mercado mexicano desde hace ya varios años. Esta línea ofrece servicios entre el aeropuerto de la ciudad de México y el de Tokio en Japón. Por su parte, Malaysian Airlines empezó a operar recientemente en México, específicamente en 1992. Esta empresa ofrece servicios entre el aeropuerto de la ciudad de México y los aeropuertos de Kuala Lumpur en Malasia y el de Taipei en Taiwán.

Otras empresas europeas identificadas y que ofrecen servicios entre México y los países asiáticos son las europeas: Lufthansa, KLM, y Air France, y las norteamericanas: Continental, United y la empresa especializada en paquetería Federal Express (ver cuadro VI.4).

Las tarifas de referencia vigentes son las publicadas por la IATA en el documento The Air Cargo Tariff (TACT) (ver cuadro VI.5).

La oferta de servicios hacia el Lejano Oriente es abundante, de las principales líneas aéreas que ofrecen servicios en México se identificaron 34 servicios semanales, la mayoría conexiones que enlazan básicamente al aeropuerto de la ciudad de México con las ciudades de los tres países que se analizan.

Las asiáticas Japan Airlines y Malaysian Airlines, si bien tienen por cuestiones geográficas conexiones más directas y tiempos de tránsito menores, ofrecen tiempos de tránsito de 2 días, están a la zaga en el número de servicios semanales, con dos servicios semanales entre México a los lugares de conexión.

Esto hace que las empresas que liderean la disponibilidad de servicios sean las europeas: Lufthansa, KLM y Air France. Estas líneas ofrecen en promedio de cuatro servicios semanales entre México y los destinos asiáticos señalados, con tiempos de tránsito que fluctúan alrededor de tres días.

CUADRO VI.5.- TARIFAS AEREAS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ENTRE MEXICO, COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992-1994

ORIGEN-DESTINO	RANGO	TARIFA (dólares/kg)
México-Seúl	cargo mínimo	55.00
	normal hasta 44 kgs.	10.24
	de 45 a 99 kgs.	8.25
	de 100 a 299 kgs.	7.41
	de 300 a 499 kgs.	6.12
	más de 500 kgs.	5.43
México-Beijing	cargo mínimo	55.00
	normal hasta 44 kgs.	10.50
	de 45 a 99 kgs.	8.17
	de 100 a 299 kgs.	7.60
	de 300 a 499 kgs.	7.15
	más de 500 kgs.	6.43
México-Shanghai	cargo mínimo	55.00
	normal hasta 44 kgs.	9.71
	de 45 a 99 kgs.	7.44
	de 100 a 299 kgs.	7.03
	de 300 a 499 kgs.	6.64
	más de 500 kgs.	5.95
México-Hong Kong	cargo mínimo	55.00
	normal hasta 44 kgs.	10.80
	de 45 a 99 kgs.	8.35
	de 100 a 299 kgs.	7.49
	de 300 a 499 kgs.	6.21
	más de 500 kgs.	5.49
México-Jakarta	cargo mínimo	55.00
	normal hasta 44 kgs.	11.90
	de 45 a 99 kgs.	9.21
	de 100 a 299 kgs.	8.24
	de 300 a 499 kgs.	6.80
	más de 500 kgs.	6.03

Fuente: Información proporcionada por líneas aéreas con base en The Air Cargo Tariff, Worldwide. The Netherlands.

KLM, línea holandesa, y Garuda, línea indonesia, destacan en las conexiones hacia esos países. Estas dos líneas tienen un servicio asociado con Amsterdam, el cual inició en el primer semestre de 1995.

Lufthansa, por su parte, ofrece servicios express aeropuerto y servicio express a

puerta. Esta línea tiene conexiones a otras ciudades coreanas con Korean Air Lines. De acuerdo a las políticas de la empresa, las tarifas se pueden abaratar dependiendo del tipo de embarque y de la situación de los vuelos.

Otra característica relevante de las líneas europeas es que ofrecen servicios adicionales en el manejo de carga, lo que no ocurre con las líneas asiáticas que sólo ofrecen el servicio aeropuerto-aeropuerto, de manera tal que son capaces de ofrecer hasta el servicio puerta a puerta. Air France es la que ofrece el más amplio espectro de servicios adicionales: domicilio de origen-aeropuerto, aeropuerto-domicilio de destino; aeropuerto-aeropuerto y domicilio-domicilio.

Entre las empresas de transporte de carga destaca Federal Express, esta empresa especializada en el manejo de paquetería internacional, inició en 1995 un servicio llamado *Around the World* (Alrededor del Mundo). Con este servicio, esta empresa espera ofrecer tiempos de tránsito máximos de 48 hrs. entre cualquier destino y origen en el mundo para envíos de cualquier tamaño y peso. Junto con este servicio existe el llamado *Asia-One* que enlaza las principales ciudades de Japón y de los Tigres Asiáticos con Los Angeles.

Al tener el mercado de transporte tarifas máximas de referencia editadas por TACT, la competencia entre los servicios se da por medio de frecuencia de vuelos, tiempos de tránsito y políticas de descuentos. En este sentido, todas las empresas manifiestan la posibilidad de establecer negociaciones con el cliente para fijar tarifas más bajas. Estas negociaciones están en función de las características del embarque, tipo de carga y periodicidad, entre otros.

VII.- Conclusiones

La disminución del superávit comercial de México de los últimos años y el saldo desfavorable de la balanza comercial de México con los países de APEC observado en el período de análisis, fue motivado por las espectaculares políticas de apertura comercial implantadas a partir de 1989.

Los crecientes intercambios comerciales entre México y los países de Asia, más que incrementar la oferta de servicios de transporte entre estos países, provocó una extensión y mayor integración hacia México de los servicios ya existentes entre esos países y Estados Unidos.

En el análisis del perfil comercial se descubre el potencial de una complementariedad de los mercados de exportación mexicanos y de exportación de los países asiáticos. Respecto a la estructuración de los flujos de transporte entre México y los tres países, esta puede analizarse por separado.

Para el caso de Corea del Sur, el perfil de los flujos comerciales de México hacia ese país muestra un intercambio de materias primas y productos con bajo valor agregado. Esta característica hace que los puertos que más se utilizaron fueran los que manejaron productos petroleros y sus derivados. El resto de los puertos marítimos y las fronteras terrestres presentaron volúmenes menores.

El perfil del comercio de exportación de México hacia China e Indonesia está formado tanto por productos de bajo valor agregado como de productos más elaborados, sus puertos de salida fueron de los dos litorales y de la frontera norte.

El análisis de los corredores de transporte entre México y los tres países mencionados muestra como una constante a la estructuración de las cadenas de transporte vía Estados Unidos. Esto se explica por una relativamente poca diferenciación de las tarifas, los menores tiempos de tránsito ofrecidos y por una mucho mayor disponibilidad de servicios en ese país.

Los datos de este estudio bien pueden mostrar una situación intermedia entre dos momentos de regulación de los servicios de transporte en México.

Respecto al transporte marítimo e intermodal, el patrón de estructuración de los flujos aquí presentado obedeció a un mercado de transporte semiregulado, caracterizado por asociaciones entre empresas públicas mexicanas (ferrocarriles y autoridades portuarias) y empresas privadas. Ante los cambios en la prestación de los servicios, las recientes primeras concesiones de operación de puertos y las próximas convocatorias para las concesiones de los otros puertos y de ferrocarriles, se espera un cambio en la disponibilidad de servicios de transporte en México. La

asociación líneas ferroviarias-líneas marítimas apunta hacia un sensible cambio en las condiciones generales de operación.

Las condiciones del intercambio comercial entre México y los países de APEC, específicamente con los tres países analizados, señalan posibilidades de incrementar sus volúmenes. Los corredores de transporte, aunque dependen en gran medida de la estructuración vía Estados Unidos, están ya consolidados, por lo que se considera que no son un impedimento en los flujos comerciales. Al respecto, se estima conveniente llevar a cabo un seguimiento de las condiciones de operación de los servicios de transporte, ya que se esperan cambios significativos en el tipo de prestación de los servicios de los diversos modos de transporte, particularmente marítimo y multimodal.

Bibliografía

- Banco Mundial. Informe sobre el Desarrollo Mundial. Infraestructura y desarrollo. (varios años), Banco Mundial, Washington, D.C.
- Banco Mundial: Informe sobre el Desarrollo Mundial. Desarrollo y medio ambiente, Banco Mundial, Washington, 1990
- BANCOMEXT, BANCOMEXT Trade Directory of Mexico, México, 1993
- BANCOMEXT-San Diego State University. Certificado en Negocios Internacionales en la Cuenca del Pacífico (Notas). 1992
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina), Notas sobre la economía y el desarrollo, no. 556/557, diciembre de 1994
- CIA (Central Intelligence Agency), página en Internet <http://www.odci.gov/cia/publications/hes/aggr.html> de marzo de 1997.
- IMT, Manual Estadístico del Sector Transporte (varios años), SCT-IMT, Sanfandila, 1994
- INEGI, Agendas Estadísticas (varios años), INEGI
- INEGI, Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1994, INEGI, Aguascalientes, 1994
- INEGI, Banco de Información Económica, Grupo de Trabajo: SHCP-Banco de México, 1997, página en Internet <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/>
- SCT, Movimiento de Carga y Buques (varios años), Dirección General de Puertos y Marina Mercante, México
- Tamames, R.: Estructura económica internacional. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Alianza Editorial, 1991
- United Nations, Statistical Yearbook for Asia and The Pacific, 1993, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok, 1994
- United Nations. International Trade Statistics Yearbook (dos volúmenes) (varios años); United Nations, New York, 1993
- United Nations. World Statistics in Brief (Fourteen edition). New York, 1992
- Urías Brambila, H.: "La ofensiva comercial de la diplomacia mexicana", *Comercio Exterior*, vol. 43, núm. 12, diciembre de 1993, pp 1099-1110.

Anexo A

**Indicadores económicos de países de
APEC**

CUADRO A.1.- PRODUCTO INTERNO BRUTO, 1980-1994
(millones de dólares constantes de 1980)

PAIS	1980	%	1985	%	1990	%	1994	%	TCMA 80-90	TCMA 90-94
1 CANADA	263,242	5.3	296,384	5.1	367,757	5.1	388,907	4.8	3.4	1.4
2 CHILE	27,571	0.6	26,088	0.4	37,779	0.5	48,385	0.6	3.2	6.4
3 ESTADOS UNIDOS	2,688,470	54.0	3,041,757	52.1	3,539,035	49.3	3,861,933	47.2	2.8	2.2
4 MEXICO	194,766	3.9	202,682	3.5	215,143	3.0	237,451	2.9	1.0	2.5
5 BRUNEI*	4,848	0.1	4,405	0.1	4,214	0.1	4,318	0.1	(1.4)	0.6
6 COREA DEL SUR	62,626	1.3	91,593	1.6	158,060	2.2	207,324	2.5	9.7	7.0
7 CHINA	246,195	4.9	392,908	6.7	610,127	8.5	949,024	11.6	9.5	11.7
8 FILIPINAS	35,235	0.7	34,363	0.6	38,538	0.5	40,948	0.1	0.9	1.5
9 HONG KONG	27,526	0.6	36,663	0.6	54,656	0.8	66,525	0.8	7.1	5.0
10 INDONESIA	76,013	1.6	92,655	1.6	133,257	1.9	173,001	2.1	5.5	6.7
11 JAPON	1,059,262	21.3	1,276,410	21.9	1,583,109	22.0	1,675,975	20.5	4.1	1.4
12 MALASIA	24,487	0.5	32,004	0.5	40,653	0.6	57,246	0.7	5.2	8.9
13 PAPUA N. GUINEA	2,771	0.1	2,956	0.1	3,345	0.0	3,920	N.S.	1.9	4.0
14 SINGAPUR	11,719	0.2	16,056	0.3	21,792	0.3	31,047	0.4	6.3	9.2
15 TAILANDIA	32,160	0.6	41,241	0.7	66,902	0.9	90,668	1.1	7.6	7.9
16 TAIWAN**	37,427	0.8	46,402	0.8	56,983	0.8	73,667	0.9	4.3	6.6
17 AUSTRALIA	159,241	3.2	180,167	3.1	222,464	3.1	244,776	3.0	3.4	2.4
18 NUEVA ZELANDIA	22,344	0.4	26,029	0.4	26,971	0.4	28,745	0.4	1.9	1.6
TOTAL AMERICA	3,174,049	63.8	3,566,911	61.1	4,159,714	57.9	4,536,676	55.4	2.7	2.2
TOTAL ASIA	1,622,269	32.6	2,067,655	35.4	2,771,635	38.6	3,373,663	41.2	5.5	5.0
TOTAL OCEANIA	181,585	3.6	206,195	3.5	249,436	3.5	273,521	3.3	3.2	2.3
TOTAL APEC	4,977,903	100.0	5,840,761	100.0	7,180,785	100.0	8,183,860	100.0	3.7	3.3

Nota: El producto interno bruto está para la mayoría de los países a precios al comprador.

* Valores estimados con base en las fuentes y en el programa PCGLOBE 4.0

** Valores estimados hasta 1985 con base en datos de BANCOMEXT-San Diego State University, Certificado: Negocios Internacionales en la Cuenca del Pacífico, 1992

Fuentes: Para 1980 y 1985: United Nations, World Statistics in Brief (Fourteen edition), New York, 1992; para 1990 y 1994: Banco Mundial, Informe sobre el Desarrollo Mundial, Infraestructura y desarrollo, Washington, D.C., Banco Mundial, (varios años); CEPAL, Notas sobre la economía y el desarrollo, no. 556/557, diciembre de 1994; <http://www.odci.gov/cia/publications/hes/aggr.html> de marzo de 1997.

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO A.2.- EL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCIAS, 1985-1994

A. IMPORTACIONES TOTALES (millones de dólares corrientes)

PAIS	1985	%	1990	%	1994	%	TCMA 85-94
1 CANADA	75,404	9.5	115,881	8.5	155,100	7.8	8.3%
2 CHILE	2,744	0.3	7,022	0.5	11,800	0.6	17.6%
3 ESTADOS UNIDOS	358,705	45.0	516,442	37.7	689,200	34.5	7.5%
4 MEXICO	16,152	2.0	29,556	2.2	70,000	3.5	17.7%
5 BRUNEI DARUS,	610	0.1	989	0.1	1,856	0.1	13.2%
6 COREA DEL SUR	31,119	3.9	69,585	5.1	102,700	5.1	14.2%
7 CHINA	39,795	5.0	53,345	3.9	115,700	5.8	12.6%
8 FILIPINAS	5,445	0.7	13,040	1.0	21,200	1.1	16.3%
9 HONG KONG	29,580	3.7	82,496	6.0	161,800	8.1	20.8%
10 INDONESIA	10,256	1.3	21,837	1.6	31,900	1.6	13.4%
11 JAPON	127,512	16.0	231,223	16.9	275,200	13.8	8.9%
12 MALASIA	12,515	1.6	27,841	2.0	59,083	3.0	18.8%
13 PAPUA N. GUINEA	896	0.1	1,233	0.1	1,442	0.1	5.4%
14 SINGAPUR	26,250	3.3	60,647	4.4	102,700	5.1	16.4%
15 TAILANDIA	9,239	1.2	33,129	2.4	53,400	2.7	21.5%
16 TAIWAN	22,184	2.8	54,696	4.0	85,500	4.3	16.2%
17 AUSTRALIA	23,094	2.9	39,740	2.9	49,915	2.5	8.9%
18 NUEVA ZELANDIA	5,982	0.8	9,466	0.7	11,898	0.6	7.9%
TOTAL AMERICA	453,004	56.8	668,902	48.9	926,100	46.3	8.3%
TOTAL ASIA	315,400	39.5	650,062	47.5	1,012,481	50.6	13.8%
TOTAL OCEANIA	29,076	3.6	49,206	3.6	61,813	3.1	8.7%
TOTAL APEC	797,481	100.0	1,368,170	100.0	2,000,394	100.0	10.8%

B.- EXPORTACIONES TOTALES (miles de dólares corrientes)

PAIS	1985	%	1990	%	1994	%	TCMA 85-94
1 CANADA	85,737	11.9	125,056	9.6	165,400	8.7	7.6%
2 CHILE	3,665	0.5	8,292	0.6	9,200	0.5	10.8%
3 ESTADOS UNIDOS	211,419	29.5	389,860	29.9	512,500	27.1	10.3%
4 MEXICO	24,365	3.4	26,247	2.0	34,500	1.8	3.9%
5 BRUNEI DARUS,	2,972	0.4	3,713	0.3	2,109	0.1	-3.7%
6 COREA DEL SUR	30,283	4.2	64,837	5.0	96,000	5.1	13.7%
7 CHINA	25,632	3.6	62,091	4.8	121,000	6.4	18.8%
8 FILIPINAS	4,629	0.6	8,186	0.6	13,400	0.7	12.5%
9 HONG KONG	30,053	4.2	82,160	6.3	151,400	8.0	19.7%
10 INDONESIA	18,587	2.6	25,553	2.0	40,100	2.1	8.9%
11 JAPON	175,858	24.5	286,768	22.0	397,000	21.0	9.5%
12 MALASIA	15,632	2.2	29,446	2.3	58,837	3.1	15.9%
13 PAPUA N. GUINEA	731	0.1	1,029	0.1	1,832	0.1	10.7%
14 SINGAPUR	22,815	3.2	52,627	4.0	96,800	5.1	17.4%
15 TAILANDIA	7,121	1.0	23,067	1.8	43,800	2.3	22.4%
16 TAIWAN	30,683	4.3	67,025	5.1	92,900	4.9	13.1%
17 AUSTRALIA	21,735	3.0	38,662	3.0	45,090	2.4	8.4%
18 NUEVA ZELANDIA	5,731	0.8	9,428	0.7	11,756	0.6	8.3%
TOTAL AMERICA	325,185	45.3	549,455	42.1	721,600	38.1	9.3%
TOTAL ASIA	364,986	50.9	706,502	54.2	1,115,178	58.9	13.2%
TOTAL OCEANIA	27,466	3.8	48,090	3.7	56,846	3.0	8.4%
TOTAL APEC	717,638	100.0	1,304,047	100.0	1,893,624	100.0	11.4%

C. BALANZA COMERCIAL (millones de dólares corrientes)

PAIS	1985	1990	1994
1 CANADA	10,333	9,174	10,300
2 CHILE	921	1,270	(2,600)
3 ESTADOS UNIDOS	(147,286)	(126,582)	(176,700)
4 MEXICO	8,213	(3,309)	(35,500)
5 BRUNEI DARUS.	2,362	2,724	253
6 COREA DEL SUR	(836)	(4,748)	(6,700)
7 CHINA	(14,163)	8,746	5,300
8 FILIPINAS	(817)	(4,854)	(7,800)
9 HONG KONG	473	(337)	(10,400)
10 INDONESIA	8,321	3,716	8,200
11 JAPON	48,346	55,544	121,800
12 MALASIA	3,117	1,605	(246)
13 PAPUA N. GUINEA	(165)	(204)	390
14 SINGAPUR	(3,435)	8,020	(5,900)
15 TAILANDIA	(2,118)	(10,063)	(9,600)
16 TAIWAN	8,499	12,329	7,400
17 AUSTRALIA	(1,359)	(1,077)	(4,825)
18 NUEVA ZELANDIA	(251)	(38)	(142)
TOTAL AMERICA	(127,819)	(119,447)	(204,500)
TOTAL ASIA	49,586	56,439	102,697
TOTAL OCEANIA	(1,609)	(1,116)	(4,967)
TOTAL APEC	(79,843)	(64,123)	(106,770)

Nota 1: Los datos de las importaciones fueron C.I.F., excepto para los siguientes países y años: Australia (F.O.B.), Canadá (F.O.B.) y Papúa Nueva Guinea 1990 (F.O.B)

Nota 2: Los datos de las exportaciones fueron F.O.B.

Nota 3: Los datos de Brunei D. para 1990 y los de Papua Nueva Guinea para 1994 se estimaron con base en los años disponibles.

Fuentes: United Nations. International Trade Statistics (varios años); Banco Mundial. Informe sobre el Desarrollo Mundial (varios años). Infraestructura y desarrollo. Washington, D.C.; BANCOMET-San Diego State University. Certificado: Negocios Internacionales en la Cuenca del Pacífico. 1992

Anexo B

**Flujos comerciales de México con APEC,
1984-1994**

CUADRO B.1.- EXPORTACIONES F.O.B. DE MEXICO A
PRINCIPALES PAISES DE LA ZONA ASIA-PACIFICO (1984-1994)
(Millones de dólares)

	PAIS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	TCMA	TCMA	TCMA
														84-84	84-88
1	CANADA	550.1	399.8	191.2	315.7	277.9	277.4	458.3	1,126.2	999.7	1,541.5	1,469.5	10.3%	-15.7%	32.0%
2	CHILE	15.8	16.4	26.9	45.2	130.9	83.4	91.1	126.8	152.5	194.0	203.4	29.1%	69.7%	7.6%
3	ESTADOS UNIDOS	13,713.7	13,158.3	10,626.7	13,361.4	13,556.2	15,828.2	18,456.2	33,952.7	37,468.0	43,067.6	51,854.9	14.2%	-0.3%	25.1%
4	BRUNEI DARUS.	N.D.	-	-	-										
5	COREA DEL SUR	157.8	103.1	90.2	95.8	98.3	51.5	103.5	34.7	41.4	25.7	38.3	-13.2%	-11.1%	-14.6%
6	CHINA	91.9	82.4	110.4	130.4	179.9	94.0	69.4	75.5	43.3	44.6	42.1	-7.5%	18.3%	-21.5%
7	FILIPINAS	0.4	4.1	5.4	5.0	4.5	7.5	2.6	3.1	3.9	4.9	7.1	33.3%	83.1%	7.8%
8	HONG KONG	21.1	14.1	11.0	40.3	78.8	65.5	43.2	87.0	62.1	61.6	134.8	20.4%	39.0%	9.4%
9	INDONESIA	1.6	2.1	1.3	4.3	3.0	13.4	8.0	8.0	43.9	116.9	34.9	36.1%	17.0%	50.5%
10	JAPON	1,905.0	1,719.5	1,057.2	1,347.9	1,231.3	1,313.6	1,505.9	1,240.9	793.5	700.4	988.3	-6.4%	-10.3%	-3.6%
11	MALASIA	2.0	1.1	1.5	4.5	10.6	0.8	2.9	4.0	5.9	6.6	4.9	9.4%	51.7%	-12.1%
12	PAPUA NUEVA GUINEA	N.D.	-	-	-										
13	SINGAPUR	2.9	4.9	2.7	4.1	22.6	10.8	33.2	36.8	103.6	130.7	66.7	36.8%	67.1%	19.8%
14	TAILANDIA	2.8	16.8	33.5	46.6	25.5	27.0	12.5	4.6	8.7	10.9	17.8	20.3%	73.7%	-5.8%
15	TAIWAN	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	69.4	75.5	43.3	21.4	22.9	-	-	-
16	AUSTRALIA	9.5	14.8	17.3	18.0	23.6	37.5	36.9	51.1	49.3	48.3	52.9	18.7%	25.5%	14.4%
17	NUEVA ZELANDIA	3.4	5.7	7.0	11.6	14.3	11.7	9.1	2.2	3.0	5.7	6.7	6.9%	43.2%	-12.0%
	TOTAL APEC-AMERICA	14,279.6	13,574.5	10,844.8	13,722.3	13,965.0	16,189.0	19,005.6	35,204.7	38,620.2	44,803.1	53,527.9	14.1%	-0.6%	25.1%
	TOTAL APEC-ASIA	2,185.3	1,947.9	1,313.2	1,678.9	1,654.5	1,584.3	1,850.8	1,570.1	1,149.6	1,123.7	1,357.7	-4.6%	-6.7%	-3.2%
	TOTAL APEC-OCEANIA	12.9	20.5	24.3	29.6	37.9	49.2	46.0	53.3	52.3	53.9	59.5	16.6%	30.9%	7.8%
	TOTAL APEC	16,477.8	15,542.9	12,182.3	15,430.8	15,657.4	17,822.5	20,902.2	36,828.1	39,822.1	45,980.7	54,945.1	12.8%	-1.3%	23.3%
	TOTAL EXPORTACIONES	24,196.0	21,663.8	16,157.7	20,494.5	20,546.8	22,842.1	26,838.4	42,695.2	48,195.6	51,868.0	60,882.2	9.7%	-4.0%	19.8%

FUENTE: INEGI. Agencias Estadísticas (varios años). INEGI
INEGI. Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1994. INEGI, Aguascalientes, 1994.
Grupo de Trabajo: SHCP-Banco de México-INEGI.

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO B.2.- IMPORTACIONES F.O.B. DE MEXICO A PRINCIPALES
PAISES DE LA ZONA ASIA-PACIFICO (1984-1994)
(Millones de dólares)

	PAIS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	TCMA	TCMA	TCMA
														84-94	84-88
1	CANADA	246.6	237.7	223.2	354.5	337.6	421.4	459.4	670.1	1,051.7	1,163.3	1,600.2	20.6%	8.2%	29.6%
2	CHILE	3.9	52.0	9.7	6.1	19.4	45.6	61.2	49.8	95.5	129.9	227.7	50.2%	49.3%	50.8%
3	ESTADOS UNIDOS	7,343.4	8,675.4	7,432.2	7,904.6	12,631.4	15,867.4	20,491.3	36,814.3	44,216.2	46,464.7	56,913.2	22.7%	14.5%	28.5%
4	BRUNEI DARUS.	N.D.	-	-	-										
5	CÓREA DEL SUR	17.9	12.2	17.9	27.0	111.0	204.8	233.0	84.3	617.2	661.9	733.7	45.0%	57.6%	37.0%
6	CHINA	24.2	82.1	46.9	45.3	105.0	194.6	315.4	428.9	542.7	353.3	428.6	33.3%	44.3%	26.4%
7	FILIPINAS	2.1	1.1	1.2	1.9	2.4	12.3	6.7	19.4	29.5	47.7	71.3	42.3%	3.4%	76.0%
8	HONG KONG	5.8	12.1	14.2	25.3	101.0	184.3	230.3	308.9	403.2	316.8	249.5	45.7%	104.3%	16.3%
9	INDONESIA	11.5	9.9	15.3	20.7	30.4	17.8	36.3	66.4	105.8	196.0	246.6	35.9%	27.5%	41.7%
10	JAPON	515.5	734.8	683.2	794.4	1,125.1	1,080.7	1,470.5	1,783.4	3,040.6	3,369.9	3,811.5	22.1%	21.5%	22.6%
11	MALASIA	3.9	4.5	13.8	14.8	14.5	15.8	40.8	54.1	166.6	205.7	318.2	55.3%	38.9%	67.3%
12	PAPUA NUEVA GUINEA	N.D.	-	-	-										
13	SINGAPUR	18.5	21.3	6.8	9.7	30.1	49.0	46.5	85.7	104.2	158.3	212.5	27.6%	12.9%	38.5%
14	TAILANDIA	14.1	8.6	0.3	0.5	0.8	7.6	57.7	43.1	96.8	136.7	215.1	31.3%	-51.2%	154.1%
15	TAIWAN	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	315.4	428.9	542.7	657.9	665.1	-	-	-
16	AUSTRALIA	43.2	74.9	35.5	21.4	34.9	37.8	64.8	79.6	104.8	112.9	185.9	14.4%	-5.2%	29.7%
17	NUEVA ZELANDIA	35.8	37.9	21.4	15.9	62.1	73.6	187.0	67.8	152.2	153.6	143.4	14.9%	14.8%	15.0%
	TOTAL APEC-AMERICA	7,593.9	8,965.1	7,665.1	8,265.2	12,988.4	16,334.4	21,010.9	37,534.2	45,363.4	47,757.9	58,741.2	22.7%	14.4%	28.8%
	TOTAL APEC-ASIA	613.5	866.6	799.6	939.6	1,520.3	1,766.9	2,752.6	3,303.1	5,649.3	6,103.2	7,152.1	27.8%	25.5%	29.4%
	TOTAL APEC-OCEANIA	79.0	112.8	56.9	37.3	97.0	111.4	251.8	147.4	257.0	266.5	309.4	14.6%	5.3%	21.3%
	TOTAL APEC	8,286.4	9,944.5	8,521.6	9,242.1	14,605.7	18,212.7	24,015.3	40,984.7	51,269.7	54,127.6	66,202.7	23.1%	15.2%	28.6%
	TOTAL IMPORTACIONES	12,167.2	14,533.1	12,432.5	13,305.5	20,273.7	25,437.9	31,271.9	49,966.6	62,129.4	65,366.5	79,345.9	20.6%	13.6%	25.5%

FUENTE: INEGI. Agendas Estadísticas (varios años). INEGI.
INEGI. Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1994. INEGI, Aguascalientes, 1994.
Grupo de Trabajo: SHCP-Banco de México-INEGI.

CUADRO B.3.- BALANZA COMERCIAL DE MEXICO CON PRINCIPALES
PAISES DE LA ZONA ASIA-PACIFICO (1984-1994)
(Millones de dólares)

	PAIS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
1	CANADA	303.5	162.1	(32.0)	(38.8)	(59.7)	(144.0)	(0.1)	455.1	(52.0)	378.2	(130.7)
2	CHILE	11.9	(35.6)	17.2	39.1	111.5	37.8	29.9	77.0	57.0	64.1	(24.3)
3	ESTADOS UNIDOS	6,370.3	4,482.9	3,194.5	5,456.8	924.8	(39.2)	(2,035.1)	(2,861.8)	(6,748.2)	(3,397.1)	(5,058.3)
4	BRUNEI DARUS.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5	COREA DEL SUR	139.7	90.9	72.3	88.8	(12.7)	(153.3)	(129.5)	(49.6)	(575.8)	(636.2)	(695.5)
6	CHINA	67.7	20.3	83.5	85.1	74.9	(100.6)	(246.0)	(353.4)	(499.4)	(308.6)	(396.5)
7	FILIPINAS	(1.7)	3.0	4.2	3.1	2.1	(4.5)	(4.1)	(16.3)	(25.6)	(42.8)	(64.2)
8	HONG KONG	15.3	2.0	(3.2)	15.0	(22.2)	(118.8)	(187.1)	(221.9)	(341.1)	(255.2)	(114.7)
9	INDONESIA	(9.9)	(7.8)	(14.0)	(16.4)	(27.4)	(4.4)	(29.3)	(58.4)	(61.9)	(79.1)	(211.7)
10	JAPON	1,389.5	984.7	374.0	553.5	109.2	233.1	35.4	(542.5)	(2,247.1)	(2,688.5)	(2,823.2)
11	MALASIA	(1.9)	(3.4)	(12.3)	(10.3)	(3.9)	(15.0)	(37.9)	(50.1)	(160.7)	(199.1)	(313.3)
12	PAPUA NUEVA GUINEA	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13	SINGAPUR	(15.6)	(16.4)	(4.1)	(5.6)	(7.5)	(38.2)	(13.3)	(48.9)	(0.6)	(27.6)	(145.9)
14	TAILANDIA	(11.3)	8.0	33.2	46.1	24.7	19.4	(45.2)	(38.5)	(88.1)	(125.8)	(197.3)
15	TAIWAN	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	(246.0)	(353.4)	(499.4)	(636.5)	(842.1)
16	AUSTRALIA	(33.7)	(60.1)	(18.2)	(3.4)	(11.3)	(0.3)	(27.9)	(28.5)	(55.5)	(64.6)	(113.1)
17	NUEVA ZELANDIA	(32.4)	(32.2)	(14.4)	(4.3)	(47.8)	(61.9)	(177.9)	(65.6)	(149.2)	(148.0)	(136.8)
	TOTAL APEC-AMERICA	6,685.7	4,609.4	3,179.7	5,457.1	976.6	(145.4)	(2,005.3)	(2,329.5)	(6,743.2)	(2,954.8)	(5,213.3)
	TOTAL APEC-ASIA	1,571.8	1,081.3	513.6	739.3	134.2	(182.6)	(902.0)	(1,733.0)	(4,499.7)	(4,979.5)	(5,794.5)
	TOTAL APEC-OCEANIA	(66.1)	(92.3)	(32.6)	(7.7)	(59.1)	(62.2)	(205.8)	(94.1)	(204.7)	(212.6)	(249.9)
	TOTAL APEC	8,191.4	5,598.4	3,660.7	6,188.7	1,051.7	(390.2)	(3,113.1)	(4,156.6)	(11,447.6)	(8,146.9)	(11,257.7)
	BALANZA TOTAL	12,028.8	7,130.7	3,725.2	7,189.0	273.1	(2,595.8)	(4,433.5)	(7,271.4)	(15,933.8)	(13,480.5)	(18,463.7)

FUENTE: INEGI. Agendas Estadísticas (varios años), INEGI
INEGI. Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1994. INEGI, Aguascalientes, 1994.
Grupo de Trabajo: SHCP-Banco de México-INEGI.

Anexo C

Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia*

* Sólo se muestran los capítulos significativos en miles de dólares.

Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

CUADRO C.1. CAPITULOS DE EXPORTACION A COREA DEL SUR, 1990 (Miles de dólares USA)

39	Materias plásticas y ma.	2,365	2.32	92.2
54	Filamentos sintéticos o.	1,636	1.61	93.8
9	Café, té, yerba, mate y.	1,249	1.23	95.0
52	Algodón.....	1,135	1.11	96.1
38	Productos diversos de l.	149	0.15	98.6
72	Fundición, hierro y aca.	136	0.13	98.8
3	Pescados y crustáceos y.	134	0.13	98.9
5	Los demás productos de..	100	0.10	99.0
25	Sal; azufre; tierras y..	94	0.09	99.1
21	Preparaciones alimentic.	92	0.09	99.2
51	Lana y pelo fino u ordl.	82	0.08	99.3
23	Las demás fibras texti..	66	0.06	99.3
44	Madera, carbón vegetal..	65	0.06	99.4
41	Pieles (excepto la pele..	60	0.06	99.5
47	Pastas de madera o de...	59	0.06	99.5
74	Cobre y manufacturas de.	59	0.06	99.6
62	Prendas y complementos..	57	0.06	99.6
35	Materias albuminoideas:.	50	0.05	99.7
69	Productos cerámicos.....	43	0.04	99.7
58	Tejidos especiales; su...	38	0.04	99.8
95	Juguetes, juegos y arti.	31	0.03	99.8
17	Azúcares y artículos de.	25	0.02	99.8
14	Materias trenzables y d.	24	0.02	99.8
36	Pólvoras y explosivos;..	24	0.02	99.9
34	Jabones, agentes de sup.	19	0.02	99.9
86	Vehículos y material pa.	14	0.01	99.9
76	Aluminio y manufacturas.	12	0.01	99.9
97	Objetos de arte, de col.	7	0.01	99.9
85	Máquinas, aparatos y ma.	6	0.01	99.9
30	Productos farmacéuticos.	2	0.00	99.9
68	Manufacturas de piedra..	1	0.00	99.9
71	Perlas finas o cultivad.	1	0.00	99.9
	Capitulo sin descripción	87	0.09	100.0
	10 caps. no significativos			
	T O T A L	101,843	100.00	

CUADRO C.2. ADUANAS DE EXPORTACION A COREA DEL SUR, 1990 (Miles de dólares USA)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
31	Salina Cruz, Oax.	68,711	67.47	67.5
16	Manzanillo, Col.	3,867	3.80	71.3
38	Tampico, Tamps.	2,205	2.17	73.4
24	Nvo. Laredo, Tamps.	1,425	1.40	74.8
11	Ensenada, B.C.	1,249	1.23	76.1
40	Tijuana, B.C.	441	0.43	76.5
47	Aeropuerto, D.F.	231	0.23	76.7
48	Guadalajara, Jal.	175	0.17	76.9
1	Acapulco, Gro.	125	0.12	77.0
75	Int. De Puebla	119	0.12	77.1
64	Int. De Querétaro	74	0.07	77.2
43	Veracruz, Ver.	40	0.04	77.2
46	Torreón, Coah.	39	0.04	77.3
20	México, D.F.	28	0.03	77.3
52	Int. De Nvo. León	0	0.00	77.3
.	Sin Descripción	23,114	22.70	100.0
	T O T A L	101,843	100.00	

CUADRO C.3. CAPITULOS DE EXPORTACION A COREA DEL SUR, 1991 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	15,158	45.17	45.2
27	Combustibles minerales,.	9,651	28.76	73.9
84	Reactores nucleares, ca.	2,392	7.13	81.1
3	Pescados y crustáceos y.	1,182	3.52	84.6
54	Filamentos sintéticos o.	1,182	3.52	88.1
9	Café, té, yerba, mate y.	1,077	3.21	91.3
39	Materias plásticas y ma.	649	1.93	93.2
78	Plomo y manufacturas de.	406	1.21	94.5
5	Los demás productos de..	337	1.00	95.5
38	Productos diversos de l.	308	0.92	96.4
52	Algodón.....	219	0.65	97.0
20	Preparaciones de legumb.	213	0.63	97.7
79	Cinc y manufacturas de .	190	0.57	98.2
28	Productos químicos inor.	185	0.55	98.8
74	Cobre y manufacturas de.	130	0.39	99.2
32	Extractos curtientes ti.	120	0.36	99.5
8	Frutos comestibles; cor.	40	0.12	99.6
69	Productos cerámicos.....	37	0.11	99.8
40	Caucho y manufacturas d.	21	0.06	99.8
68	Manufacturas de piedra..	17	0.05	99.9
22	Bebidas, líquidos alco..	8	0.02	99.9
73	Manufacturas de fundici.	5	0.01	99.9
25	Sal; azufre; tierras y..	3	0.01	99.9
85	Máquinas, aparatos y ma.	2	0.01	99.9
..	Capitulo sin descripción	25	0.07	100.0
	6 caps. no significativos			
	T O T A L	33,558	100.00	

CUADRO C.4. ADUANAS DE EXPORTACION A COREA DEL SUR, 1991 (Miles de dólares USA)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
31	Salina Cruz, Oax.	9,581	28.55	28.6
8	Coatzacoalcos, Ver.	9,055	26.98	55.5
16	Manzanillo, Col.	1,972	5.88	61.4
40	Tijuana, B.C.	1,344	4.00	65.4
24	Nvo. Laredo, Tamps.	778	2.32	67.7
51	Lázaro Cárdenas, Mich.	628	1.87	69.6
11	Ensenada, B.C.	394	1.17	70.8
47	Aeropuerto, D.F.	105	0.31	71.1
46	Torreón, Coah.	38	0.11	71.2
20	México, D.F.	8	0.02	71.2
5	Sqto. Lopez, Q. Roo	3	0.01	71.2
64	Int. De Querétaro	1	0.00	71.2
52	Int. De Nvo. León	0	0.00	71.2
48	Guadalajara, Jal.	0	0.00	71.2
.	Sin Descripción	9,651	28.76	100.0
	T O T A L	33,558	100.00	

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO C.5. CAPITULOS DE EXPORTACION A CHINA, 1990
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
31	Abonos.....	4,711	52.55	52.6
55	Fibras sintéticas o art.	2,759	30.79	83.3
29	Productos químicos orga.	1,461	16.30	99.6
38	Productos diversos de l.	21	0.24	99.9
33	Aceites esenciales y re.	7	0.08	99.9
95	Juquetes, juegos y artl.	3	0.03	100.0
32	Extractos currientes ti.	2	0.02	100.0
..	Capitulo sin descripción	0	0.00	100.0
	4 caps. no significativos			
	T O T A L	8,964	100.00	

CUADRO C.6. ADUANAS DE EXPORTACION A CHINA, 1990
(Miles de dólares USA)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
8	Coatzacoalcos, Ver.	4,711	52.55	52.6
24	Nvo. Laredo, Tamps.	2,759	30.78	83.3
31	Salina Cruz, Oax.	1,461	16.30	99.6
43	Veracruz, Ver.	17	0.19	99.8
47	Aeropuerto, D.F.	9	0.10	99.9
52	Int. De Nvo. León	7	0.08	100.0
	T O T A L	8,964	100.00	

CUADRO C.7. CAPITULOS DE EXPORTACION A CHINA, 1991
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
31	Abonos.....	36,237	58.27	58.3
55	Fibras sintéticas o art.	15,798	25.40	83.7
73	Manufacturas de fundici.	7,278	11.70	95.4
29	Productos químicos orga.	1,967	3.16	98.5
39	Materias plásticas y ma.	506	0.81	99.3
2	Carnes y despojos comes	191	0.31	99.7
52	Algodón.....	85	0.14	99.8
66	Paraguas, sombrillas, q.	54	0.09	99.9
24	Tabaco y sucedáneos del.	50	0.08	100.0
32	Extractos currientes ti.	11	0.02	100.0
34	Jabones, agentes de sup.	6	0.01	100.0
84	Reactores nucleares, ca.	2	0.00	100.0
49	Productos editoriales...	1	0.00	100.0
98	Importación de mercancía	1	0.00	100.0
22	Bebidas, líquidos alcoh.	1	0.00	100.0
..	Capitulo sin descripción	0	0.00	100.0
	13 caps. no significativos			
	T O T A L	62,189	100.00	

CUADRO C.8. ADUANAS DE EXPORTACION A CHINA, 1991
(Miles de dólares USA)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
51	Lázaro Cárdenas, Mich.	30,150	48.48	48.5
24	Nvo. Laredo, Tamps.	15,192	24.43	72.9
43	Veracruz, Ver.	7,291	11.72	84.6
8	Coatzacoalcos, Ver.	6,221	10.00	94.6
20	México, D.F.	1,620	2.60	97.2
16	Manzanillo, Col.	673	1.08	98.3
31	Salina Cruz, Oax.	506	0.81	99.1
46	Torreón, Coah.	191	0.31	99.4
47	Aeropuerto, D.F.	181	0.29	99.7
19	Mexicali, B.C.	85	0.14	99.9
1	Acapulco, Gro.	73	0.12	100.0
38	Tampico, Tamps.	6	0.01	100.0
	T O T A L	62,189	100.00	

CUADRO C.9. CAPITULOS DE EXPORTACION A CHINA, 1992
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
55	Fibras sintéticas o art.	12,499	63.26	63.3
29	Productos químicos orga.	4,002	20.26	83.5
31	Abonos.....	2,874	14.55	98.1
27	Combustibles minerales..	191	0.97	99.0
54	Filamentos sintéticos o.	51	0.26	99.3
22	Bebidas, líquidos alcoh.	39	0.20	99.5
25	Sal; azufre; tierras y..	24	0.12	99.6
33	Aceites esenciales y re.	23	0.12	99.7
3	Pescados y crustáceos y.	19	0.10	99.8
84	Reactores nucleares, ca.	14	0.07	99.9
39	Materias plásticas y ma.	10	0.05	99.9
38	Productos diversos de l.	7	0.03	100.0
85	Máquinas, aparatos y ma.	2	0.01	100.0
90	Instrumentos y aparatos.	1	0.00	100.0
	11 caps. no significativos			
	T O T A L	19,758	100.00	

CUADRO C.10. ADUANAS DE EXPORTACION A CHINA, 1992
(Miles de dólares USA)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
24	Nvo. Laredo, Tamps.	8,851	44.80	44.8
20	México, D.F.	3,605	18.25	63.0
47	Aeropuerto, D.F.	3,026	15.32	78.4
8	Coatzacoalcos, Ver.	2,874	14.55	92.9
75	Int. De Puebla	600	3.00	95.9
43	Veracruz, Ver.	317	1.61	97.6
51	Lázaro Cárdenas, Ver.	234	1.18	98.7
16	Manzanillo, Col.	223	1.13	99.9
48	Guadalajara, Jal.	13	0.07	99.9
23	Nogales, Son.	10	0.05	100.0
42	Tuxpan, Ver.	3	0.02	100.0
38	Tampico, Tamps.	0	0.00	100.0
	T O T A L	19,758	100.00	

Anexo C
Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

CUADRO C.11.- CAPITULOS DE EXPORTACION A CHINA, 1993
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
72	Fundición hierro y ace.	24,152	90.61	90.61
82	Herramientas y útiles.	1,475	5.53	96.14
55	Fibras sintéticas o art.	496	1.86	98.00
24	Tabaco y sucedáneos del.	198	0.74	98.75
41	Pieles (excepto la pele.	99	0.37	99.12
29	Productos químicos orga.	59	0.22	99.34
33	Aceites esenciales y re.	42	0.16	99.50
44	Madera, carbón vegetal.	42	0.16	99.66
27	Combustibles minerales.	41	0.15	99.81
64	Calzado, polainas, boti.	13	0.05	99.86
96	Importación de mercancía	8	0.03	99.89
39	Materias plásticas y ma.	6	0.02	99.91
84	Reactores nucleares, ca.	5	0.02	99.93
85	Máquinas, aparatos y ma.	5	0.02	99.95
71	Perlas finas o cultivad.	4	0.02	99.97
21	Preparaciones alimentic.	4	0.02	99.98
32	Extractos curtientes tl.	2	0.01	99.99
87	Vehículos automóviles.,	1	0.01	99.99
96	Manufacturas diversas.	1	0.00	100.00
	9 caps. no significativos			
	T O T A L	26,655	100.00	

CUADRO C.12.- ADUANAS DE EXPORTACION A CHINA, 1993
(Miles de dólares USA)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
51	Lázaro Cárdenas, Mich.	24,178	90.71	90.71
47	Aeropuerto, D.F.	1,511	5.67	96.38
20	México, D.F.	500	1.88	98.25
16	Manzanillo, Col.	198	0.74	99.00
24	Nvo. Laredo, Tamps.	146	0.55	99.55
01	Acapulco, Gro.	59	0.22	99.77
31	Salina Cruz, Oax.	56	0.21	99.97
53	Cancun, Q. Roo	5	0.02	99.99
48	Guadalajara, Jal.	1	0.01	100.00
00	Sin Descripción	0	0.00	100.00
52	Int. De Nvo. León	0	0.00	100.00
65	Int. Del Estado De México	0	0.00	100.00
	T O T A L	26,655	100.00	

CUADRO C.13.- CAPITULOS DE EXPORTACION A CHINA, 1994
DATOS PRELIMINARES (ENE-AGO) (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
55	Fibras sintéticas o art.	1,573	60.81	60.81
82	Herramientas y útiles.	605	23.38	84.19
32	Extractos curtientes tl.	69	2.68	86.86
70	Vidrio y manufacturas d.	54	2.08	88.94
44	Madera, carbón vegetal.	41	1.58	90.53
29	Productos químicos orga.	35	1.34	91.87
27	Combustibles minerales.	33	1.27	93.14
87	Vehículos automóviles.,	32	1.24	94.38
84	Reactores nucleares, ca.	32	1.24	95.62
39	Materias plásticas y ma.	24	0.94	96.56
90	Instrumentos y aparatos.	24	0.93	97.49
3	Pescados y crustáceos y.	23	0.88	98.37
91	Relojería	9	0.36	98.73
98	Importación de mercancía	8	0.33	99.06
74	Cobre y manufacturas de.	8	0.29	99.35
85	Máquinas, aparatos y ma.	6	0.24	99.59
49	Productos editoriales.	5	0.18	99.77
48	Papel y cartón; manufac.	1	0.06	99.82
5	Los demás productos de.	1	0.06	99.88
83	Manufacturas diversas de.	1	0.05	99.93
73	Manufacturas de fundici.	1	0.04	99.97
66	Paraguas, sombrillas, q.	1	0.03	99.99
	7 caps. no significativos			
	T O T A L	2,587	100.00	

CUADRO C.14.- ADUANAS DE EXPORTACION HACIA CHINA, 1994
DATOS PRELIMINARES (ENE-AGO) (Miles de dólares)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
20	México, D.F.	1,562	60.39	60.39
47	Aeropuerto, D.F.	652	25.19	85.59
24	Nvo. Laredo, Tamps.	124	4.79	90.37
16	Manzanillo, Col.	117	4.52	94.89
43	Veracruz, Ver.	57	2.19	97.08
31	Salina Cruz, Oax.	41	1.58	98.66
19	Mexicali, B.C.	23	0.88	99.54
40	Tijuana, B.C.	8	0.29	99.83
**	Sin Descripción	2	0.08	99.91
52	Int. De Nvo. León	2	0.06	99.98
48	Guadalajara, Jal.	1	0.02	100.00
	T O T A L	2,587	100.00	

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO C.15. CAPITULOS DE EXPORTACION A HONG KONG,
1990 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
95	Juquetes, juegos y arti.	11,509	28.53	28.5
39	Materias plásticas y ma.	5,173	12.83	41.4
84	Reactores nucleares, ca.	4,911	12.18	53.5
29	Productos químicos orga.	4,734	11.74	65.3
3	Pescados y crustáceos y.	4,350	10.78	76.1
72	Fundición, hierro y ace.	2,156	5.34	81.4
30	Productos farmacéuticos.	1,360	3.37	84.8
61	Prendas y complementos..	1,293	3.21	88.0
85	Máquinas, aparatos y ma.	970	2.41	90.4
55	Fibras sintéticas o art.	776	1.92	92.3
41	Pielos (excepto la pele,	576	1.43	93.7
32	Extractos curtientes ti.	445	1.10	94.8
71	Perlas finas o cultivad.	297	0.74	95.6
54	Filamentos sintéticos o.	201	0.50	96.1
73	Manufacturas de fundici.	193	0.48	96.6
22	Bebidas, líquidos alcoh.	190	0.47	97.0
64	Calzado, polainas, boti.	163	0.40	97.4
96	Manufacturas diversas...	130	0.32	97.8
21	Preparaciones alimentic.	119	0.30	98.1
2	Carnes y despojos comes.	94	0.23	98.3
9	Café, té, yerba, mate y.	84	0.21	98.5
42	Manufacturas de cuero;..	81	0.20	98.7
52	Algodón.....	72	0.18	98.9
81	Los demás metales	59	0.15	99.0
57	Alfombras y demás reves.	47	0.12	99.1
34	Jabones, agentes de sup.	42	0.10	99.2
82	Herramientas y útiles...	34	0.08	99.3
51	Lana y pelo fino u ordi.	30	0.08	99.4
58	Tejidos especiales; sup.	30	0.07	99.5
86	Vehículos y material pa.	29	0.07	99.5
90	Instrumentos y aparatos.	26	0.06	99.6
68	Manufacturas de piedra..	24	0.06	99.7
87	Vehículos automóviles,..	23	0.06	99.7
70	Vidrio y manufacturas d.	21	0.05	99.8
4	Leche y productos lácte.	16	0.04	99.8
40	Caucho y manufacturas d.	15	0.04	99.9
25	Sal; azufre; tierras y..	13	0.03	99.9
56	Guata, fieltro y tefa...	9	0.02	99.9
97	Objetos de arte de col..	9	0.02	99.9
33	Aceites esenciales y re.	8	0.02	100.0
59	Tejidos impregnados, re.	4	0.01	100.0
83	Manufacturas diversas de	3	0.01	100.0
37	Productos fotográficos..	2	0.00	100.0
6	Plantas vivas y product.	1	0.00	100.0
49	Productos editoriales...	1	0.00	100.0
7	Legumbres y hortalizas..	1	0.00	100.0
	Capitulo sin descripción	5	0.01	100.0
	15 caps. no significativos			
	T O T A L	40,334	100.00	

CUADRO C.16. CAPITULOS DE EXPORTACION A HONG KONG,
1991 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
17	Azúcares y artículos de.	31,036	36.46	36.5
39	Materias plásticas y ma.	9,518	11.18	47.6
84	Reactores nucleares, ca.	7,460	8.76	56.4
72	Fundición, hierro y ace.	7,195	8.45	64.9
3	Pescados y crustáceos y.	5,448	6.40	71.3
78	Plomo y manufacturas de.	5,329	6.26	77.5
95	Juquetes, juegos y arti.	5,282	6.20	83.7
29	Productos químicos orga.	2,752	3.23	87.0
85	Máquinas, aparatos y ma.	2,096	2.46	89.4
52	Algodón.....	1,519	1.78	91.2
55	Fibras sintéticas o art.	1,289	1.51	92.7
54	Filamentos sintéticos o.	1,255	1.47	94.2
30	Productos farmacéuticos.	1,084	1.27	95.5
41	Pielos (excepto la pele.	595	0.70	96.2
38	Productos diversos de la	393	0.46	96.6
40	Caucho y manufacturas d.	375	0.44	97.1
32	Extractos curtientes ti.	333	0.39	97.5
73	Manufacturas de fundici.	292	0.34	97.8
22	Bebidas, líquidos alcoh.	237	0.28	98.1
21	Preparaciones alimentic.	210	0.25	98.3
59	Tejidos impregnados, re.	199	0.23	98.6
9	Café, té, yerba, mate y.	187	0.22	98.8
86	Vehículos y material pa.	120	0.14	98.9
96	Manufacturas diversas...	89	0.10	99.0
64	Calzado, polainas, boti.	79	0.09	99.1
70	Vidrio y manufacturas d.	76	0.09	99.2
90	Instrumentos y aparatos.	74	0.09	99.3
62	Prendas y complementos..	54	0.06	99.4
74	Cobre y manufacturas de.	52	0.06	99.4
57	Alfombras y demás reves.	51	0.06	99.5
71	Perlas finas o cultiva..	50	0.06	99.5
83	Manufacturas diversas de	48	0.06	99.6
60	Tejidos de punto.....	46	0.05	99.6
67	Plumas y plumón prepara.	42	0.05	99.7
68	Manufacturas de piedra..	39	0.05	99.7
51	Lana y pelo fino u ordi.	35	0.04	99.8
56	Guata, fieltro y tela...	35	0.04	99.8
87	Vehículos automóviles,..	28	0.03	99.8
35	Materias albuminoideas..	18	0.02	99.9
81	Los demás metales	16	0.02	99.9
2	Carnes y despojos comes.	15	0.02	99.9
82	Herramientas y útiles...	15	0.02	99.9
33	Aceites esenciales y re.	13	0.01	99.9
44	Madera, carbón vegetal..	12	0.01	100.0
63	Los demás artículos te..	7	0.01	100.0
58	Tejidos especiales; sup.	6	0.01	100.0
69	Productos cerámicos.....	6	0.01	100.0
91	Relojería.....	6	0.01	100.0
49	Productos editoriales...	4	0.01	100.0
94	Muebles; mobiliario méd.	4	0.00	100.0
42	Manufacturas de cuero;..	2	0.00	100.0
7	Legumbres y hortalizas..	1	0.00	100.0
48	Papel y cartón; manufac.	1	0.00	100.0
	Capitulo sin descripción	0	0.00	100.0
	12 caps. no significativos			
	T O T A L	85,127	100.00	

Anexo C
Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

CUADRO C.17. CAPITULOS DE EXPORTACION A HONG KONG,
1992 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
72	Fundición, hierro y ace.	12,651	20.74	20.7
55	Fibras sintéticas o art.	11,090	18.18	38.9
84	Reactores nucleares, ca.	7,626	12.50	51.4
39	Materias plásticas y ma.	6,767	11.10	62.5
27	Combustibles minerales...	6,063	9.94	72.5
71	Perlas finas o cultiva..	3,225	5.29	77.8
3	Pescados y crustáceos y.	2,454	4.02	81.8
85	Máquinas, aparatos y ma.	2,320	3.80	85.6
29	Productos químicos orga.	2,003	3.28	88.9
41	Pielés (excepto la pele.	1,278	2.10	91.0
32	Extractos curtientes ti.	642	1.05	92.0
38	Productos diversos de la	535	0.88	92.9
22	Bebidas, líquidos alco.	477	0.78	93.7
30	Productos farmacéuticos.	424	0.70	94.4
21	Preparaciones alimentic.	379	0.62	95.0
95	Juguetes, juegos y artí.	362	0.59	95.6
52	Algodón.....	358	0.59	96.2
57	Alfombras y demás reves.	303	0.50	96.7
64	Calzado, polainas, botí.	243	0.40	97.1
73	Manufacturas de fundici.	240	0.39	97.5
62	Prendas y complementos.	216	0.35	97.8
83	Manufacturas diversas de	189	0.31	98.1
96	Manufacturas diversas...	166	0.27	98.4
51	Lana y pelo fino u ordí.	142	0.23	98.6
54	Filamentos sintéticos o.	108	0.18	98.8
33	Aceites esenciales y re.	74	0.12	98.9
35	Materias albuminoideas;	60	0.10	99.0
70	Vidrio y manufacturas d.	57	0.09	99.1
4	Leche y productos lácte.	51	0.08	99.2
63	Los demás artículos te..	50	0.08	99.3
56	Guata, fieltro y tela...	47	0.08	99.4
37	Productos fotográficos..	45	0.07	99.4
14	Materias trenzables y d.	45	0.07	99.5
40	Caucho y manufacturas d.	41	0.07	99.6
91	Relojería.....	35	0.06	99.6
12	Semillas y frutos oleag.	27	0.04	99.7
60	Tejidos de punto.....	26	0.04	99.7
87	Vehículos automóviles...	26	0.04	99.8
9	Café, té, yerba, mate y.	23	0.04	99.8
69	Productos cerámicos.....	23	0.04	99.8
59	Tejidos impregnados, re.	18	0.03	99.9
78	Plomo y manufacturas de.	18	0.03	99.9
76	Aluminio y manufacturas.	11	0.02	99.9
90	Instrumentos y aparatos.	10	0.02	99.9
49	Productos editoriales...	7	0.01	99.9
45	Córcho y sus manufactur.	5	0.01	100.0
58	Tejidos especiales; sup.	5	0.01	100.0
44	Madera, carbón vegetal..	4	0.01	100.0
42	Manufacturas de cuero;..	4	0.01	100.0
81	Los demás metales	4	0.01	100.0
5	Los demás productos de..	3	0.01	100.0
98	Importación de mercancía	3	0.00	100.0
94	Muebles; mobiliario méd.	2	0.00	100.0
65	Artículos de sombrerería	1	0.00	100.0
48	Papel y cartón; manufac.	1	0.00	100.0
34	Jabones, agentes de sup.	1	0.00	100.0
97	Objetos de arte de col..	1	0.00	100.0
	4 caps. no significativos			
	TOTAL	60,989	100.00	

CUADRO C.18. CAPITULOS DE EXPORTACION A HONG KONG,
1993 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	REL.	% ACUM.
72	Fundición hierro y ace.	8,309	34.45	34.45
29	Productos químicos orga.	6,056	25.11	59.55
39	Materias plásticas y ma.	2,741	11.36	70.92
32	Extractos curtientes ti.	1,563	6.48	77.39
3	Pescados y crustáceos y.	1,088	4.51	81.90
85	Máquinas, aparatos y ma.	1,007	4.17	86.08
38	Productos diversos de l.	626	2.59	88.67
84	Reactores nucleares, ca.	546	2.26	90.94
22	Bebidas, líquidos alco.	445	1.85	92.78
96	Manufacturas diversas.	265	1.10	93.88
64	Calzado, polainas, botí.	146	0.60	94.48
16	Preparaciones de carne.	143	0.59	95.08
61	Prendas y complementos.	119	0.49	95.57
48	Papel y cartón; manufac.	105	0.44	96.01
54	Filamentos sintéticos o.	82	0.34	96.35
69	Productos cerámicos.	75	0.31	96.66
95	Juguetes, juegos y artí.	68	0.28	96.94
58	Tejidos especiales, sup.	65	0.27	97.20
62	Prendas y complementos.	62	0.26	97.46
71	Perlas finas o cultivad.	55	0.23	97.69
73	Manufacturas de fundici.	54	0.22	97.91
44	Madera, carbón vegetal.	54	0.22	98.13
83	Manufacturas diversas de	45	0.19	98.32
37	Productos fotográficos	43	0.18	98.50
49	Productos editoriales.	38	0.16	98.65
41	Pielés (excepto la pele.	37	0.15	98.81
24	Tabaco y sucedáneos del.	29	0.12	98.93
63	Los demás artículos te.	28	0.12	99.04
70	Vidrio y manufacturas d.	27	0.11	99.16
55	Fibras sintéticas o art.	25	0.11	99.26
59	Tejidos impregnados, re.	23	0.10	99.36
91	Relojería	20	0.08	99.44
33	Aceites esenciales y re.	15	0.06	99.50
27	Combustibles minareales.	15	0.06	99.56
90	Instrumentos y aparatos.	14	0.06	99.62
8	Frutos comestibles; cor.	14	0.06	99.68
43	Peletería y confección.	14	0.06	99.74
35	Materias albuminoideas;	12	0.05	99.79
60	Tejidos de punto.	11	0.05	99.84
30	Productos farmacéuticos.	10	0.04	99.88
68	Manufacturas de piedra.	7	0.03	99.91
40	Caucho y manufacturas d.	7	0.03	99.94
94	Muebles; mobiliario méd.	4	0.02	99.95
52	Algodón	3	0.01	99.97
34	Jabones, agentes de sup.	3	0.01	99.98
12	Semillas y frutos oleag.	2	0.01	99.98
46	Manufacturas de esparte.	1	0.00	99.99
42	Manufacturas de cuero;	1	0.00	99.99
98	Importación de mercancía	1	0.00	100.00
	5 caps. no significativos			
	TOTAL	24,123	100.00	

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO C.19. CAPITULOS DE EXPORTACION A HONG KONG,
1994 DATOS PRELIMINARES (ENE-AGO) (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
39	Materias plásticas y ma.	2,405	17.92	17.92
29	Productos químicos orga.	2,109	15.72	33.64
16	Preparaciones de carne	1,651	12.31	45.94
3	Pescados y crustáceos y.	1,219	9.09	55.03
41	Pieles (excepto la pele.	1,090	8.12	63.15
84	Reactores nucleares, ca.	909	6.77	69.93
32	Extractos curtientes ti.	749	5.58	75.51
22	Bebidas, líquidos alco.	680	5.07	80.58
85	Máquinas, aparatos y ma.	652	4.86	85.43
38	Productos diversos de l.	489	3.64	89.08
95	Juguetes, juegos y arti.	266	1.98	91.06
72	Fundición hierro y ace.	253	1.89	92.95
83	Manufacturas diversas de.	212	1.58	94.53
44	Madera, carbón vegetal.	118	0.88	95.41
33	Aceites esenciales y re.	108	0.81	96.22
62	Prendas y complementos.	70	0.52	96.74
98	Importación de mercancía	70	0.52	97.26
87	Vehículos automóviles,.	56	0.42	97.68
58	Tejidos especiales, sup.	53	0.39	98.07
71	Pelias finas o cultivad.	44	0.32	98.40
51	Lana y pelo fino u ordi.	29	0.21	98.61
24	Tabaco y sucedáneos del.	28	0.21	98.82
59	Tejidos impregnados, re.	21	0.15	98.97
69	Productos cerámicos.	19	0.14	99.11
34	Jabones, agentes de sup.	17	0.13	99.24
48	Papel y cartón; manufac.	14	0.11	99.35
94	Muebles; mobiliario méd.	14	0.10	99.45
56	Guata, fieltro y tela.	14	0.10	99.55
30	Productos farmacéuticos.	12	0.09	99.64
61	Prendas y complementos.	12	0.09	99.73
91	Relojería	11	0.08	99.81
70	Vidrio y manufacturas d.	6	0.05	99.85
74	Cobre y manufacturas de.	6	0.04	99.90
49	Productos editoriales.	3	0.03	99.92
90	Instrumentos y aparatos.	3	0.02	99.94
40	Caucho y manufacturas d.	3	0.02	99.96
7	Legumbres y hortalizas.	1	0.01	99.97
8	Frutos comestibles; cor.	1	0.01	99.98
76	Aluminio y manufacturas.	1	0.01	99.98
	14 caps. no significativos			
	T O T A L	13,418	100.00	

CUADRO C.20 CAPITULOS DE EXPORTACION A TAIWAN, 1990
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	27,883	42.97	43.0
39	Materias plásticas y ma.	12,130	18.69	61.7
73	Manufacturas de fundici.	5,977	9.21	70.9
55	Fibras sintéticas o art.	4,156	6.41	77.3
72	Fundición, hierro y ace.	4,016	6.19	83.5
31	Abonos.....	2,646	4.08	87.6
89	Navegación marítima o...	1,365	2.10	89.7
40	Caucho y manufacturas d.	1,116	1.72	91.4
84	Reactores nucleares, ca.	1,106	1.70	93.1
52	Algodón.....	647	1.00	94.1
95	Juguetes, juegos y arti.	645	0.99	95.1
34	Jabones, agentes de sup.	389	0.60	95.7
25	Sal; azufre; tierras y...	282	0.44	96.1
47	Pastas de madera o de...	274	0.42	96.5
28	Productos químicos inor.	266	0.41	96.9
32	Extractos curtientes ti.	260	0.40	97.3
27	Combustibles minerales...	253	0.39	97.7
38	Productos diversos de l.	213	0.33	98.1
3	Pescados y crustáceos y.	201	0.31	98.4
85	Máquinas, aparatos y ma.	197	0.30	98.7
91	Relojería.....	176	0.27	98.9
68	Manufacturas de piedra...	131	0.20	99.1
9	Café, té, yerba, mate y...	113	0.17	99.3
54	Filamentos sintéticos o...	59	0.09	99.4
42	Manufacturas de cuero...	57	0.09	99.5
94	Muebles; mobiliario méd.	55	0.08	99.6
41	Pieles (excepto la pele.	40	0.06	99.6
20	Preparaciones de legumb.	34	0.05	99.7
86	Vehículos y material pa.	28	0.04	99.7
33	Aceites esenciales y re.	25	0.04	99.8
71	Pelias finas o cultiva...	20	0.03	99.8
61	Prendas y complementos.	15	0.02	99.8
43	Peletería y confeccion...	13	0.02	99.9
63	Los demás artículos te...	11	0.02	99.9
69	Productos cerámicos....	10	0.02	99.9
90	Instrumentos y aparatos.	9	0.01	99.9
14	Materias trenzables y d.	9	0.01	99.9
51	Lana y pelo fino u ordi.	7	0.01	99.9
74	Cobre y manufacturas de.	5	0.01	99.9
70	Vidrio y manufacturas d.	5	0.01	99.9
65	Artículos de sombrerería	5	0.01	99.9
96	Manufacturas diversas...	5	0.01	100.0
49	Productos editoriales...	4	0.01	100.0
64	Calzado, polainas, boti.	3	0.00	100.0
59	Tejidos impregnados, re.	2	0.00	100.0
87	Vehículos automóviles...	2	0.00	100.0
8	Frutos comestibles; cor.	2	0.00	100.0
21	Preparaciones alimentic.	1	0.00	100.0
11	Productos de la moliner.	1	0.00	100.0
22	Bebidas, líquidos alco.	1	0.00	100.0
37	Productos fotográficos...	1	0.00	100.0
62	Prendas y complementos.	1	0.00	100.0
44	Madera, carbón vegetal...	1	0.00	100.0
83	Manufacturas diversas de	1	0.00	100.0
7	Legumbres y hortalizas...	1	0.00	100.0
46	Manufacturas de asparte.	1	0.00	100.0
58	Tejidos especiales; sup.	1	0.00	100.0
	Capitulo sin descripción	7	0.01	100.0
	8 caps. no significativos			
	T O T A L	64,884	100.00	

Anexo C
Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

CUADRO C.21. CAPITULOS DE EXPORTACION A TAIWAN, 1991
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	24,503	34.95	34.9
39	Materias plásticas y ma.	22,226	31.70	66.6
55	Fibras sintéticas o art.	5,881	8.39	75.0
72	Fundición, hierro y ace.	4,230	6.03	81.1
73	Manufacturas de fundici.	3,405	4.86	85.9
84	Reactores nucleares, ca.	2,628	3.75	89.7
31	Abonos.....	2,322	3.31	93.0
40	Caucho y manufacturas d.	1,356	1.93	94.9
25	Sal; azufre; tierras y ..	850	1.21	96.1
52	Algodón.....	655	0.93	97.1
38	Productos diversos de l.	384	0.55	97.6
68	Manufacturas de piedra..	252	0.36	98.0
79	Cinc y manufacturas de..	207	0.30	98.3
95	Juguetes, juegos y arti.	198	0.28	98.5
63	Los demás artículos te..	124	0.18	98.7
85	Máquinas, aparatos y ma.	107	0.15	98.9
69	Productos cerámicos.....	86	0.12	99.0
32	Extractos curtientes ti.	83	0.12	99.1
27	Combustibles minerales..	81	0.12	99.2
41	Pieles (excepto la pele.	76	0.11	99.3
33	Aceites esenciales y re.	74	0.11	99.4
34	Jabones, agentes de sup.	64	0.09	99.5
74	Cobre y manufacturas de.	62	0.09	99.6
91	Reljería.....	58	0.08	99.7
28	Productos químicos inor.	40	0.06	99.8
57	Alfombras y demás reves.	37	0.05	99.8
51	Lana y pelo fino u ordi.	27	0.04	99.9
14	Materias trenzables y d.	13	0.02	99.9
35	Materias albuminoideas..	12	0.02	99.9
12	Semillas y frutos oleag.	11	0.02	99.9
94	Muebles; mobiliario méd.	10	0.01	99.9
3	Pescados y crustáceos y.	9	0.01	99.9
54	Filamentos sintéticos o.	9	0.01	99.9
87	Vehículos automóviles...	8	0.01	100.0
59	Tejidos impregnados, re.	6	0.01	100.0
70	Vidrio y manufacturas d.	4	0.01	100.0
42	Manufacturas de cuero;..	2	0.00	100.0
49	Productos editoriales...	2	0.00	100.0
92	Instrumentos musicales..	2	0.00	100.0
56	Guata, fieltro y tela...	1	0.00	100.0
64	Calzado, polainas, boti.	1	0.00	100.0
22	Bebidas, líquidos alcoh.	1	0.00	100.0
	Capitulo sin descripción	7	0.01	100.0
	12 caps. no significativos			
	TOTAL	70,116	100.00	

CUADRO C.22. CAPITULOS DE EXPORTACION A TAIWAN, 1992
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	12,358	30.07	30.1
39	Materias plásticas y ma.	9,870	24.02	54.1
72	Fundición, hierro y ace.	5,053	12.30	66.4
84	Reactores nucleares, ca.	4,893	11.91	78.3
40	Caucho y manufacturas d.	1,475	3.59	81.9
16	Preparaciones de carne..	1,216	2.96	84.8
3	Pescados y crustáceos y.	1,208	2.94	87.8
85	Máquinas, aparatos y ma.	955	2.32	90.1
25	Sal; azufre; tierras y ..	930	2.26	92.4
55	Fibras sintéticas o art.	571	1.39	93.8
22	Bebidas, líquidos alcoh.	275	0.67	94.4
52	Algodón.....	274	0.67	95.1
68	Manufacturas de piedra..	272	0.66	95.8
54	Filamentos sintéticos o.	218	0.53	96.3
57	Alfombras y demás reves.	200	0.49	96.8
95	Juguetes, juegos y arti.	178	0.43	97.2
69	Productos cerámicos.....	154	0.37	97.6
34	Jabones, agentes de sup.	125	0.30	97.9
32	Extractos curtientes ti.	116	0.28	98.2
79	Cinc y manufacturas de..	106	0.26	98.4
64	Calzado, polainas, boti.	92	0.22	98.6
42	Manufacturas de cuero;..	63	0.15	98.8
83	Manufacturas diversas de	50	0.12	98.9
35	Materias albuminoideas..	49	0.12	99.0
61	Prendas y complementos.	49	0.12	99.2
38	Productos diversos de l.	47	0.11	99.3
21	Preparaciones alimentic.	40	0.10	99.4
71	Perlas finas o cultiva..	30	0.07	99.4
7	Legumbres y hortalizas..	27	0.07	99.5
70	Vidrio y manufacturas d.	17	0.04	99.6
20	Preparaciones de legumb.	16	0.04	99.6
31	Abonos.....	13	0.03	99.6
4	Leche y productos lácte.	12	0.03	99.7
19	Preparaciones a base....	11	0.03	99.7
82	Herramientas y útiles...	11	0.03	99.7
12	Semillas y frutos oleag.	11	0.03	99.7
44	Madera, carbón vegetal..	9	0.02	99.8
28	Productos químicos inor.	9	0.02	99.8
65	Artículos de sombrería	8	0.02	99.8
92	Instrumentos musicales..	8	0.02	99.8
94	Muebles; mobiliario méd.	8	0.02	99.8
59	Tejidos impregnados, re.	8	0.02	99.9
96	Manufacturas diversas...	8	0.02	99.9
74	Cobre y manufacturas de.	8	0.02	99.9
58	Tejidos especiales; sup.	7	0.02	99.9
73	Manufacturas de fundici.	7	0.02	99.9
17	Azúcares y artículos de.	5	0.01	99.9
63	Los demás artículos te..	5	0.01	100.0
90	Instrumentos y aparatos.	4	0.01	100.0
37	Productos fotográficos..	3	0.01	100.0
62	Prendas y complementos..	3	0.01	100.0
87	Vehículos automóviles...	2	0.00	100.0
49	Productos editoriales...	2	0.00	100.0
97	Objetos de arte de col..	2	0.00	100.0
41	Pieles (excepto la pele.	1	0.00	100.0
	7 caps. no significativos			
	TOTAL	41,094	100.00	

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO C.23. CAPITULOS DE EXPORTACION A TAIWAN, 1993
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	6,138	47.36	47.36
39	Materias plásticas y ma.	2,161	16.67	64.03
25	Sal; azufre; tierras y.	1,351	10.43	74.46
16	Preparaciones de carne	1,138	8.78	83.24
22	Bebidas, líquidos alco.	346	2.67	85.91
84	Reactores nucleares, ca.	318	2.45	88.37
85	Máquinas, aparatos y ma.	303	2.34	90.70
35	Materias albuminoideas;	173	1.34	92.04
40	Caucho y manufacturas d.	154	1.19	93.23
7	Legumbres y hortalizas.	129	0.99	94.22
44	Madera, carbón vegetal.	123	0.95	95.17
70	Vidrio y manufacturas d.	79	0.61	95.79
69	Productos cerámicos.	78	0.60	96.39
68	Manufacturas de piedra.	66	0.51	96.90
98	Importación de mercancía	58	0.45	97.35
32	Extractos curtientes tl.	55	0.43	97.77
17	Azúcares y artículos de.	53	0.41	98.18
12	Semillas y frutos oleag.	43	0.33	98.51
55	Fibras sintéticas o art.	33	0.25	98.77
82	Herramientas y útiles.	27	0.21	98.97
95	Juguetes, juegos y arti.	21	0.16	99.14
83	Manufacturas diversas de	16	0.12	99.26
64	Calzado, polainas, boti.	14	0.11	99.37
31	Abonos	12	0.09	99.46
96	Manufacturas diversas.	12	0.09	99.55
28	Productos químicos inor.	7	0.06	99.61
33	Aceites esenciales y re.	5	0.04	99.65
74	Cobre y manufacturas de.	5	0.04	99.69
65	Artículos de sombrería	5	0.04	99.73
37	Productos fotográficos	5	0.04	99.76
59	Tejidos impregnados, re.	5	0.04	99.80
30	Productos farmacéuticos.	4	0.03	99.83
49	Productos editoriales.	4	0.03	99.86
94	Muebles; mobiliario méd.	4	0.03	99.89
73	Manufacturas de fundici.	3	0.02	99.92
66	Paraguas, sombrillas, q.	3	0.02	99.94
21	Preparaciones alimentic.	3	0.02	99.96
41	Pielés (excepto la pele.	2	0.02	99.98
48	Papel y cartón; manufac.	2	0.01	99.99
63	Los demás artículos te.	1	0.01	100.00
	Capítulo sin descripción	0	0.00	100.00
	4 caps. no significativos			
	TOTAL	12,961	100.00	

CUADRO C.24. CAPITULOS DE EXPORTACION A TAIWAN, 1994
DATOS PRELIMINARES (ENE-AGO) (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
32	Extractos curtientes tl.	2,558	26.77	26.77
84	Reactores nucleares, ca.	1,443	15.10	41.87
39	Materias plásticas y ma.	1,231	12.88	54.75
25	Sal; azufre; tierras y.	1,161	12.15	66.90
29	Productos químicos orga.	1,024	10.71	77.61
85	Máquinas, aparatos y ma.	506	5.29	82.91
60	Tejidos de punto.	478	5.00	87.91
44	Madera, carbón vegetal.	263	2.75	90.67
22	Bebidas, líquidos alco.	214	2.24	92.91
35	Materias albuminoideas;	192	2.01	94.92
64	Calzado, polainas, boti.	101	1.05	95.97
87	Vehículos automóviles,.	73	0.77	96.74
55	Fibras sintéticas o art.	57	0.59	97.33
82	Herramientas y útiles.	30	0.32	97.65
38	Productos diversos de l.	29	0.30	97.95
16	Preparaciones de carne	27	0.29	98.23
71	Perlas finas o cultivad.	26	0.27	98.50
54	Filamentos sintéticos o.	22	0.23	98.74
68	Manufacturas de piedra.	18	0.19	98.93
73	Manufacturas de fundici.	18	0.19	99.12
59	Tejidos impregnados, re.	17	0.17	99.29
28	Productos químicos inor.	15	0.15	99.45
83	Manufacturas diversas de,	9	0.09	99.54
3	Pescados y crustáceos y.	9	0.09	99.63
92	Instrumentos musicales;	8	0.08	99.71
79	Cinc y manufacturas de.	4	0.04	99.75
48	Papel y cartón; manufac.	4	0.04	99.79
98	Importación de mercancía	3	0.03	99.83
65	Artículos de sombrería	3	0.03	99.85
76	Aluminio y manufacturas.	2	0.03	99.88
62	Prendas y complementos.	2	0.03	99.90
70	Vidrio y manufacturas d.	2	0.02	99.93
33	Aceites esenciales y re.	2	0.02	99.95
49	Productos editoriales.	1	0.01	99.96
63	Los demás artículos te.	1	0.01	99.96
96	Manufacturas diversas.	1	0.01	99.97
69	Productos cerámicos.	1	0.01	99.98
42	Manufacturas de cuero;	1	0.01	99.98
	8 caps. no significativos			
	TOTAL	9,555	100.00	

Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

CUADRO C.25. CAPITULOS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1990 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	2,590	34.30	34.3
54	Filamentos sintéticos o.	1,962	25.98	60.3
73	Manufacturas de fundici.	1,791	23.72	84.0
28	Productos químicos inor.	615	8.15	92.2
85	Máquinas, aparatos y ma.	203	2.68	94.8
72	Fundición, hierro y ace.	146	1.94	96.8
51	Lana y pelo fino u ordí.	73	0.96	97.7
82	Herramientas y útiles...	55	0.73	98.5
84	Reactores nucleares, ca.	44	0.59	99.1
87	Vehículos automóbiles...	26	0.35	99.4
62	Prendas y complementos...	13	0.17	99.6
38	Productos diversos de l.	11	0.15	99.7
60	Tejidos de punto.....	5	0.07	99.8
95	Juguetes, juegos y artí.	2	0.03	99.8
94	Muebles; mobiliario méd.	2	0.03	99.8
83	Manufacturas diversas de	1	0.01	99.9
74	Cobre y manufacturas de.	1	0.01	99.9
	Capitulo sin descripción	10	0.13	100.0
	5 caps. no significativos			
	TOTAL	7,552	100.00	

CUADRO C.26. ADUANAS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1990 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
24	Nvo. Laredo, Tamps.	2,188	28.97	29.0
43	Veracruz, Ver.	1,800	23.83	52.8
31	Salina Cruz, Oax.	1,199	15.87	68.7
38	Tampico, Tamps.	758	10.04	78.7
8	Coahuila, Ver.	721	9.55	88.3
16	Manzanillo, Col.	590	7.81	96.1
20	México, D.F.	169	2.24	98.3
47	Aeropuerto, D.F.	95	1.26	99.6
75	Int. De Puebla	32	0.43	100.0
	TOTAL	7,552	100.00	

CUADRO C.27. CAPITULOS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1991 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
29	Productos químicos orga.	4,475	56.96	57.0
84	Reactores nucleares, ca.	1,855	23.61	80.6
28	Productos químicos inor.	661	8.42	89.0
38	Productos diversos de l.	280	3.56	92.6
85	Máquinas, aparatos y ma.	122	1.55	94.1
34	Jabones, agentes de sup.	113	1.44	95.5
26	Minerales, escorias y...	97	1.24	96.8
70	Vidrio y manufacturas d.	51	0.65	97.4
96	Manufacturas diversas...	36	0.46	97.9
98	Importación de mercancía	34	0.44	98.3
73	Manufacturas de fundici.	34	0.43	98.8
39	Materias plásticas y ma.	32	0.40	99.2
48	Papel y cartón; manufac.	31	0.40	99.6
22	Bebidas, líquidos alcoh.	21	0.26	99.8
12	Semillas y frutos oleag.	5	0.07	99.9
82	Herramientas y útiles...	5	0.06	100.0
90	Instrumentos y aparatos.	2	0.03	100.0
64	Calzado, polainas, botí.	1	0.01	100.0
	Capitulo sin descripción	0	0.00	100.0
	4 caps. no significativos			
	TOTAL	7,856	100.00	

CUADRO C.28. ADUANAS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1991 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
8	Coahuila, Ver.	4,475	56.96	57.0
24	Nvo. Laredo, Tamps.	1,333	16.96	73.9
38	Tampico, Tamps.	872	11.10	85.0
48	Guadalajara, Jal.	681	8.67	93.7
43	Veracruz, Ver.	291	3.71	97.4
16	Manzanillo, Col.	79	1.01	98.4
20	México, D.F.	68	0.86	99.3
47	Aeropuerto, D.F.	51	0.65	99.9
11	Ensenada, B.C.	5	0.07	100.0
	TOTAL	7,856	100.00	

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO C.29 CAPITULOS DE EXPORTACION A INDONESIA,
1992 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
72	Fundición, hierro y ace.	37,475	85.49	85.5
54	Filamentos sintéticos o.	3,055	6.97	92.5
84	Reactores nucleares, ca.	1,236	2.82	95.3
26	Minerales, escorias y...	463	1.06	96.3
29	Productos químicos orga.	394	0.90	97.2
73	Manufacturas de fundici.	296	0.68	97.9
38	Productos diversos de l.	180	0.41	98.3
85	Máquinas, aparatos y ma.	153	0.35	98.7
51	Lana y pelo fino u ordi.	136	0.31	99.0
78	Plomo y manufacturas....	115	0.26	99.2
30	Productos farmacéuticos.	105	0.24	99.5
70	Vidrio y manufacturas d.	53	0.12	99.6
96	Manufacturas diversas...	47	0.11	99.7
33	Aceites esenciales y re.	34	0.08	99.8
28	Productos químicos inor.	29	0.07	99.9
39	Materias plásticas y ma.	17	0.04	99.9
40	Caucho y manufacturas d.	11	0.02	99.9
71	Perlas finas o cultiva...	9	0.02	99.9
55	Fibras sintéticas o art.	9	0.02	100.0
90	Instrumentos y aparatos.	6	0.01	100.0
94	Muebles; mobiliario méd.	4	0.01	100.0
98	Importación de mercancía	4	0.01	100.0
95	Juquetes, juegos y arti.	2	0.00	100.0
76	Aluminio y manufacturas.	1	0.00	100.0
	10 caps. no significativos			
	TOTAL	43,835	100.00	

CUADRO C.30. ADUANAS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1992
(Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
51	Lázaro Cárdenas, Mich.	37,486	85.52	85.5
24	Nvo. Laredo, Tamps.	3,343	7.63	93.1
48	Guadalajara, Jal.	1,087	2.48	95.6
38	Tampico, Tamps.	713	1.63	97.2
47	Aeropuerto, D.F.	685	1.52	98.8
43	Veracruz, Ver.	275	0.63	99.4
16	Manzanillo, Col.	162	0.37	99.8
20	México, D.F.	97	0.22	100.0
65	Int. Edo. De México	8	0.02	100.0
28	Progreso, Yuc.	0	0.00	100.0
	TOTAL	43,835	100.00	

CUADRO C.31. CAPITULOS DE EXPORTACION A INDONESIA,
1993 (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
72	Fundición, hierro y ace.	111,884	97.17	97.17
54	Filamentos sintéticos o.	903	0.78	97.95
28	Productos químicos inor.	819	0.71	98.66
33	Aceites esenciales y re.	325	0.28	98.95
70	Vidrio y manufacturas d.	302	0.26	99.21
39	Materias plásticas y ma.	262	0.23	99.44
71	Perlas finas o cultivad.	177	0.15	99.59
38	Productos diversos de l.	155	0.13	99.72
26	Minerales; escorias y.	94	0.08	99.81
30	Productos farmacéuticos.	64	0.06	99.86
90	Instrumentos y aparatos.	41	0.04	99.90
96	Manufacturas diversas.	33	0.03	99.93
84	Reactores nucleares, ca.	26	0.02	99.95
98	Importación de mercancía.	15	0.01	99.96
64	Calzado, polainas, boti.	15	0.01	99.97
29	Productos químicos orga.	6	0.00	99.98
48	Papel y cartón; manufac.	5	0.00	99.98
95	Juquetes, juegos y arti.	4	0.00	99.99
49	Productos editoriales.	4	0.00	99.99
15	Grasas y aceites anim.	3	0.00	99.99
34	Jabones, aceites de sup.	2	0.00	99.99
59	Tejidos impregnados, re.	2	0.00	100.00
56	Guata; fieltro y tela.	2	0.00	100.00
21	Preparaciones alimentic.	1	0.00	100.00
69	Productos cerámicos.	1	0.00	100.00
42	Manufacturas de cuero;	0	0.00	100.00
	TOTAL	115,144	100.00	

CUADRO C.32. ADUANAS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1993
(Miles de dólares)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
51	Lázaro Cárdenas, Mich.	112,546	97.74	97.74
24	Nvo. Laredo, Tamps.	1,843	1.60	99.34
47	Aeropuerto, D.F.	484	0.42	99.77
38	Tampico, Tamps.	133	0.12	99.88
43	Veracruz, Ver.	82	0.07	99.95
20	México, D.F.	23	0.02	99.97
48	Guadalajara, Jal.	21	0.02	99.99
00	Sin Descripción	11	0.01	100.00
65	Int. Del Estado De México	0	0.00	100.00
	TOTAL	115,144	100.00	

Perfil comercial de México con Corea del Sur, China e Indonesia

CUADRO C.33 CAPITULOS DE EXPORTACION A INDONESIA, 1994. DATOS PRELIMINARES (ENE-AGO) (Miles de dólares USA)

CAP	CAPITULO	VALOR	% REL.	% ACUM.
72	Fundición hierro y ace.	30,361	93.50	93.50
85	Máquinas, aparatos y ma.	472	1.45	94.96
84	Reactores nucleares, ca.	428	1.32	96.27
28	Productos químicos inor.	288	0.89	97.16
33	Aceites esenciales y re.	261	0.80	97.97
70	Vidrio y manufacturas d.	196	0.60	98.57
71	Perlas finas o cultivad.	117	0.36	98.93
39	Materias plásticas y ma.	86	0.27	99.20
38	Productos diversos de l.	76	0.24	99.43
26	Minerales, escorias y.	47	0.15	99.58
48	Papel y cartón; manufac.	31	0.10	99.67
20	Preparaciones de legumb.	29	0.09	99.76
96	Manufacturas diversas.	21	0.06	99.83
22	Bebidas, líquidos alco.	19	0.06	99.88
98	Importación de mercancía	15	0.05	99.93
29	Productos químicos orga.	11	0.03	99.96
69	Productos cerámicos.	4	0.01	99.98
95	Juguetes, juegos y arti.	3	0.01	99.98
44	Madera, carbón vegetal.	2	0.01	99.99
34	Jabones, agentes de sup.	2	0.01	100.00
73	Manufacturas de fundici.	1	0.00	100.00
	3 caps. no significativos			
	T O T A L	32,471	100.00	

CUADRO C.34 - ADUANAS DE EXPORTACION HACIA INDONESIA, 1994 DATOS PRELIMINARES (ENE-AGO) (Miles de dólares)

ADU	ADUANA	VALOR	% REL.	% ACUM.
51	Lázaro Cárdenas, Mich.	30,474	93.85	93.85
20	México, D.F.	801	2.47	96.31
47	Aeropuerto, D.F.	415	1.28	97.59
16	Manzanillo, Col.	350	1.08	98.67
38	Tampico, Tamps.	335	1.03	99.70
43	Veracruz, Ver.	39	0.12	99.82
52	Int. De Nvo. León	30	0.09	99.92
**	Sin Descripción	27	0.08	100.00
	T O T A L	32,471	100.00	

CUADRO C.35.- NOMENCLATURA DEL SISTEMA ARMONIZADO DE COMERCIO DE MEXICO

CAPITULO	DESCRIPCION
1	Animales vivos.
2	Carnes y despojos comestibles.
3	Pescados y crustáceos y moluscos y otros invertebrados acuáticos.
4	Leche y productos lácteos; huevo de ave; miel natural; productos comestibles de origen animal, no expresados ni comprendidos en otras partidas.
5	Los demás productos de origen animal no expresados ni comprendidos en otras partidas.
6	Plantas vivas y productos de la floricultura.
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios.
8	Frutos comestibles: cortezas de agrios o de melones.
9	Calé, té yerba mate y especias
10	Cereales.
11	Productos de la molinería; malta, almidón y fécula; inulina; gluten de trigo.
12	Semillas y y frutos oleaginosos, semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.
13	Gomas, resinas y demás jugos extractos.
14	Materias trenzables y demás productos de origen vegetal no expresados ni comprendidos en otras partes.
15	Grasas y aceites animales o vegetales.
16	Preparaciones de carne, de pescado o de crustáceos; de moluscos o de otros invertebrados acuáticos.
17	Azúcares y artículos de confitería.
18	Cacao y sus preparaciones.
19	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería.
20	Preparaciones de legumbre u hortalizas, de frutos o de otras partes de plantas.
21	Preparaciones alimenticias diversas.
22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.
23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias; alimentos preparados para animales.
24	Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados.
25	Sa; azufre; tierras y piedras, yesos, cales y cementos.
26	Minerales, escorias y cenizas.
27	Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales.
28	Productos químicos inorgánicos; compuestos inorgánicos u orgánicos de los metales preciosos, de los elementos radiactivos, de los metales, de la tierras raras o isótopos.
29	Productos químicos orgánicos.
30	Productos farmacéuticos.
31	Abonos.
32	Extractos curtientes tintóreos, taninos y sus derivados; pigmentos y demás materias colorantes; pinturas y barnices; mástiques; tintas.
33	Aceites esenciales y resinoides; preparados de perfumería, de tocador y de cosmética.
34	Jabones; agentes de superficie orgánicos; preparaciones para lavar; preparaciones lubricantes; ceras artificiales, ceras preparadas; productos de limpieza, velas y artículos similares; pasta para modelar, ceras para odontología y preparaciones para odontología a base de yeso.

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CAPITULO	DESCRIPCION
35	Materias albuminoideas; productos a base de almidón o de fécula modificados; colas; enzimas.
36	Pólvoras y explosivos; artículos de pirotecnia.
37	Productos fotográficos o cinematográficos.
38	Productos diversos de la industria química.
39	Materias plásticas y manufacturas de estas materias.
40	Caucho y manufacturas de caucho.
41	Pieles (excepto la peletería) y cueros.
42	Manufacturas de cuero; artículos de guarnicionería y de talabartería; artículos de viaje, bolsos de mano y continentes similares; manufacturas de tripa.
43	Peletería y confecciones de peletería; peletería artificial o ficticia.
44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera.
45	Corcho y sus manufacturas.
46	Manufacturas de espartería o de cestería.
47	Pastas de maderas o de otras materias fibrosas celulósicas; desperdicios o desechos de papel o cartón.
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.
49	Productos editoriales, de la prensa o de otras industrias gráficas; textos manuscritos o mecanografiados y planos.
50	Seda.
51	Lana y pelo fino u ordinario; hilados y tejidos de crin.
52	Algodón.
53	Las de más fibras textiles vegetales; hilados de papel y tejidos de hilados de papel.
54	Filamentos sintéticos o artificiales.
55	Fibras sintéticas o artificiales discontinuas.
56	Guata, fieltro y telas sin tejer; hilados especiales; cordeles, cuerdas y cordajes; artículos de cordelería.
57	Alfombras y demás revestimientos para el suelo, de materias textiles.
58	Tejidos especiales; superficies textiles con pelo insertado; encajes; tapicería; pasamanería; bordados.
59	Tejidos impregnados; recubiertos, revestidos o estratificados, artículos técnicos de materias textiles.
60	Tejidos de punto.
61	Prendas y complementos de vestir, de punto.
62	Prendas y complementos de vestir excepto los de punto.
63	Los demás artículos textiles confeccionados; conjuntos y surtidos.
64	Calzados, polainas, botines y artículos análogos; partes de estos artículos.
65	Artículos de sombrerería y sus partes.
66	Paraguas, sombrillas, quitasoles, bastones, asientos, látigos.
67	Plumas y plumón preparados y artículos de plumas o plumón; flores artificiales; manufacturas de cabello.
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, amianto, mica y materias análogas.
69	Productos cerámicos.
70	Vidrio y manufacturas de vidrio.

CAPITULO	DESCRIPCION
71	Piedras finas o cultivadas, piedras preciosas y semipreciosas o similares.
72	Fundición, hierro y acero.
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de acero.
74	Cobre y manufacturas de cobre.
75	Níquel y manufacturas de níquel.
76	Aluminio y manufacturas de aluminio.
77	(Reservado para una futura utilización en el sistema armonizado).
78	Plomo y manufacturas de plomo.
79	Cinc y manufacturas de cinc.
80	Estaño y manufacturas de estaño.
81	Los demás metales comunes; "Cermets"; manufacturas de estas materias.
82	Herramientas y útiles, artículos de cuchillería y cubiertos de mesa, de metales comunes; partes de estos metales comunes.
83	Manufacturas diversas de metales comunes.
84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos.
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación y reproducción de sonido; aparatos de grabación y reproducción de imágenes.
86	Vehículos y material para vías férreas o similares y sus partes; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización para vías de comunicación.
87	Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.
88	Navegación aérea o espacial.
89	Navegación marítima o fluvial.
90	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos médico-quirúrgicos; sus partes y accesorios de estos instrumentos o aparatos.
91	Relojería.
92	Instrumentos musicales; partes y accesorios de estos instrumentos.
93	Armas y municiones; sus partes y accesorios.
94	Muebles; mobiliario médico-quirúrgico; artículos de cama y similares; aparatos de alumbrados no expresados ni comprendidos en otras partidas; anuncios, letreros y placas indicadoras; luminosos y artículos similares; construcciones prefabricadas.
95	Juquetes, juegos y artículos para recreo o para deportes; sus partes y accesorios.
96	Manufacturas diversas.
97	Objetos de arte, de colección o antigüedades.
98	Importación de mercancías mediante operaciones de abrigo; importaciones temporales para trabajos de maquila.

Anexo D

**Demanda de transporte entre México,
Corea del Sur, China e Indonesia**

CUADRO D.I.- MEXICO, EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR POR VIA MARITIMA, SEGUN CONTINENTES 1986, 1990 y 1994 (miles de toneladas)

AÑO	CONTINENTE					TOTAL
	AMERICA	EUROPA	ASIA	AFRICA	OCEANIA	
1986						
IMPORTACION	7,075	1,030	334	834	343	9,616
%	73.6	10.7	3.5	8.7	3.6	100.0
EXPORTACION	61,841	11,375	12,956	153	13	86,338
%	71.6	13.2	15.0	0.2	N.S.	100.0
TOTAL	68,916	12,405	13,290	987	356	95,954
%	71.8	12.9	13.9	1.0	0.4	100.0
1990						
IMPORTACION	12,741	1,886	1,099	1,413	333	17,472
%	72.9	10.8	6.3	8.1	1.9	100.0
EXPORTACION	55,961	18,087	14,273	203	190	88,714
%	63.1	20.4	16.1	0.2	0.2	100.0
TOTAL	68,701	19,973	15,372	1,617	523	106,186
%	64.7	18.8	14.5	1.5	0.5	100.0
1994						
IMPORTACION	17,486	2,740	1,650	610	245	22,731
%	76.9	12.1	7.3	2.7	1.1	100.0
EXPORTACION	69,846	14,837	10,099	49	46	94,877
%	73.6	15.6	10.6	0.1	N.S.	100.0
TOTAL	87,332	17,577	11,749	659	291	117,608
%	74.3	14.9	10.0	0.6	0.2	100.0

Fuente: IMT. Manual Estadístico del Sector Transporte, (varios años). SCT-IMT, Sanfandila, 1994

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO D.2- MEXICO, EXPORTACIONES POR VIA MARITIMA A PAISES DE LA ZONA ASIA-PACIFICO DE APEC, 1989-1994 (miles de toneladas)

	AÑOS							
	1989		1990		1992		1994	
TOTAL NACIONAL	87,001	100.0%	88,897	100.0%	97,464	100.0%	94,867	100.0%
TOTAL ASIA-PACIFICO DE APEC	13,121	15.1%	12,451	14.0%	10,875	11.2%	8,820	9.3%
TOTAL ASIA-PACIFICO DE APEC	13,121	100.0%	12,451	100.0%	10,875	100.0%	8,820	100.0%
JAPON	12,163	92.7%	10,699	85.9%	9,146	84.1%	7,569	85.8%
COREA DEL SUR	277	2.1%	729	5.9%	747	6.9%	600	6.8%
TAIWAN	169	1.3%	171	1.4%	554	5.1%	325	3.7%
CHINA	166	1.3%	446	3.6%	213	2.0%	147	1.7%
SINGAPUR	103	0.8%	81	0.7%	80	0.7%	59	0.7%
TAILANDIA	82	0.6%	63	0.5%	50	0.5%	45	0.5%
INDONESIA	23	0.2%	59	0.5%	56	0.5%	37	0.4%
NUEVA ZELANDIA	101	0.8%	131	1.1%	27	0.2%	35	0.4%
AUSTRALIA	5	N.S.	58	0.5%	N.S.	N.S.	3	N.S.
MALASIA	13	0.1%	4	N.S.	2	N.S.	N.S.	N.S.
FILIPINAS	19	0.1%	9	0.1%	1	N.S.	N.S.	N.S.

Notas: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo.

(N.S.) No significativo.

Fuente: SCT. Movimiento de Carga y Buques (varios años), Dirección General de Puertos y Marina Mercante, México.

CUADRO D.3.- MEXICO, EXPORTACIONES POR VIA MARITIMA A LA ZONA ASIA-PACIFICO DE APEC, PRINCIPALES PUERTOS, 1989-1994 (miles de toneladas)

	1989		1990		1992		1994	
SALINA CRUZ	6,313	97.9%	6,774	84.3%	5,152	76.6%	4,276	87.2%
LAZARO CARDENAS	247	40.8%	577	44.5%	684	58.3%	464	9.5%
GUAYMAS	147	20.7%	141	17.5%	256	21.2%	N.D.	N.D.
MANZANILLO	135	18.1%	189	22.1%	228	54.1%	140	2.9%
PAJARITOS	33	0.2%	203	1.3%	151	0.9%	N.D.	N.D.
ALTAMIRA	148	41.3%	96	22.2%	40	8.9%	N.D.	N.D.
ENSENADA	11	43.7%	33	89.9%	37	57.9%	10	0.2%
VERACRUZ	56	3.9%	57	7.8%	18	2.5%	N.D.	N.D.
TAMPICO	108	2.6%	38	1.5%	15	1.0%	N.D.	N.D.
ACAPULCO	N.S.	2.8%	2	6.2%	N.S.	N.S.%	N.S.	N.S.
COATZACOALCOS	N.S.	N.S.%	2	0.1%	0	0.0%	13	0.3%
MAZATLAN	24	26.0%	5	7.2%	0	0.0%	N.D.	N.D.
SAN CARLOS	2	5.9%	4	73.0%	0	0.0%	0	0.0%

Nota: Los porcentajes se refieren a la relación entre las exportaciones hacia países de Asia-Pacífico de APEC entre las exportaciones totales por cada puerto.

Los totales pueden no coincidir debido al redondeo. N.D. No disponible. N.S. No significativo.

No se toman en cuenta los puertos que exportan un sólo tipo de producto, como Cayo Arcas y Dos Bocas (petróleo), Isla Cedros (sal), San Marcos y Punta Santa María (yeso) y San Juan de la Costa (roca fosfórica).

Fuente: SCT. Movimiento de carga y buques, (varios años). Dirección General de Puertos y Marina Mercante. México

CUADRO D.4- MEXICO, EXPORTACIONES POR VIA MARITIMA HACIA COREA DEL SUR, PRINCIPALES PUERTOS 1989-1994 (toneladas)

PUERTOS	1989	1990	1992	1994
ISLA CEDROS	131,533	117,724	238,953	350,213
LAZARO CARDENAS	25,952	77,365	166,742	193,127
SALINA CRUZ	41,637	457,943	178,120	41,503
MANZANILLO	33,614	42,485	88,634	14,757
GUAYMAS	14,978	20,524	57,530	N.D.
VERACRUZ	0	4,486	11,091	N.D.
PAJARITOS	12,008	0	5,094	N.D.
ENSENADA	0	3,738	943	888
TAMPICO	37	2	0	N.D.
ALTAMIRA	17,669	4,643	0	N.D.
ACAPULCO	60	70	24	0
TOTAL	277,488	728,980	747,131	600,488

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo. N.D. No disponible. N.S. No significativo.

Fuente: SCT. Movimiento de carga y buques, (varios años) Dirección General de Puertos y Marina Mercante. México

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO D.5.- MEXICO, EXPORTACIONES POR VIA MARITIMA HACIA CHINA, PRINCIPALES PUERTOS 1989-1994 (miles de toneladas)

PUERTOS	1989	1990	1992	1994
SALINA CRUZ	7,745	47,197	17,292	76,770
LAZARO CARDENAS	70,505	244,642	119,364	43,444
PAJARITOS	0	124,101	55,879	N.D.
MANZANILLO	11,009	10,183	17,622	26,571
ENSENADA	0	1,881	2,400	667
VERACRUZ	34,054	71	27	N.D.
TAMPICO	1,617	712	0	N.D.
GUAYMAS	17,826	10,500	0	N.D.
ACAPULCO	0	410	0	0
ALTAMIRA	12,138	6,558	0	N.D.
MAZATLAN	10,992	0	0	N.D.
TOTAL	165,886	446,255	212,584	147,452

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo. N.D. No disponible. N.S. No significativo.

Fuente: SCT. Movimiento de carga y buques, (varios años) Dirección General de Puertos y Marina Mercante. México

CUADRO D.6.- EXPORTACIONES MEXICANAS POR VIA MARITIMA HACIA INDONESIA, PRINCIPALES PUERTOS 1989-1994 (miles de toneladas)

PUERTOS	1989	1990	1992
LAZARO CARDENAS	15,900	50,975	50,032
TAMPICO	2,130	2,299	5,376
VERACRUZ	111	4	741
MANZANILLO	31	1,514	158
ALTAMIRA	3,328	1,110	0
SALINA CRUZ	1,114	1,670	0
COATZACOALCOS	0	2,008	0
TOTAL	22,614	59,580	56,307

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo.

Fuente: SCT. Movimiento de carga y buques, (varios años) Dirección General de Puertos y Marina Mercante. México

Anexo E

**Servicios de transporte entre México,
Corea del Sur, China e Indonesia**

CUADRO E.1.- SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE MEXICO Y COREA DEL SUR,
CHINA E INDONESIA, 1992-1994

LINEA	RUTA	FRECUENCIA	PUERTOS (1)
HAPAG LLOYD, A.G (H-L) NEPTUNE ORIENT LINES (NOL) NIPPON YUSEN KAISHA (NYK)	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE Y ESTE DE ESTADOS UNIDOS-EUROPA	SEMANTAL	<ul style="list-style-type: none"> • LOS ANGELES • HONG KONG
TRANSPORTACION MARITIMA (TMM)	COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS-LEJANO ORIENTE-CENTROAMERICA	SEMANTAL	<ul style="list-style-type: none"> • LONG BEACH • ENSENADA • LAZARO CARDENAS • SALINA CRUZ • HONG KONG • PUSAN
HOEGH LINES (HOEGH)	COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS COSTA DE GOLFO SUDESTE DE ASIA (2)	18/20 DIAS	<ul style="list-style-type: none"> • TAMPICO • SINGAPUR • BELAWAN • PADANG • PALEMBANG
DEUSTCHE SEEREEDEREI ROSTOCK GmbH (DSR) CHO YANG SHIPPING CO (CY)	EUROPA-MAR ROJO MEDIO Y LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE Y ESTE DE ESTADOS UNIDOS (2) EUROPA- COSTA ESTE Y OESTE DE ESTADOS UNIDOS-LEJANO ORIENTE EUROPA (2)	SEMANTAL SEMANTAL	<ul style="list-style-type: none"> • LONG BEACH • SINGAPUR • HONG KONG • PUSAN • LONG BEACH • SINGAPUR • HONG KONG • PUSAN
HYUNDAI MERCHANT MARINE, CO (HMM)	LEJANO ORIENTE COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS CENTROAMERICA SUDESTE DE ASIA(CACTUS SERVICE CON K-LINE, MOL Y NYK)	SEMANTAL MENSUAL	<ul style="list-style-type: none"> • HONG KONG • PUSAN • LONG BEACH • HONG KONG • PUSAN • ACAPULCO • MANZANILLO
NEDLLOYD LINES (NL)	LEJANO ORIENTE COSTA OESTE DE SUDAMERICA	QUINCENAL	<ul style="list-style-type: none"> • SINGAPUR • HONG KONG • PUSAN • LAZARO CARDENAS
HANJING SHIPPING, CO (HANJING)	LEJANO ORIENTE-COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	<ul style="list-style-type: none"> • PUSAN • HONG KONG • LONG BEACH
KAWASAKI KISEN KAISHA (K-LINE) MITSUI-OSK LINE (MOL)	LEJANO ORIENTE-COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS	TRES SERVICIOS POR SEMANA	<ul style="list-style-type: none"> • SINGAPUR (TRANSBORDO PARA OESTE DE ASIA) • HONG KONG (TRANSBORDOPARA CHINA) • LOS ANGELES (MINIPUENTE CON MEXICO)
NATIONAL SHIPPING CORP OF THE PHILLIPPINES (NSCP)	COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS-COREA-ESTE ASIATICO	CATORCENAL	<ul style="list-style-type: none"> • LONG BEACH • PUSAN • HONG KONG

(Continuación...)

*Corredores de transporte entre México y la zona Asia-Pacífico:
Los casos de Corea del Sur, China e Indonesia*

CUADRO E.1 (continuación).- SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE MEXICO Y COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992-1994

LINEA	RUTA	FRECUENCIA	PUERTOS (1)
MAERSK LINE (MAERSK)	COSTA ESTE Y OESTE DE ESTADOS UNIDOS-LEJANO ORIENTE	SEMANTAL	• LONG BEACH • HONG KONG • SINGAPUR
	COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS-LEJANO ORIENTE	DOS SERVICIOS POR SEMANA	• LONG BEACH • SINGAPUR • HONG KONG
CHINA OCEAN SHIPPING CO. (COSCO)	COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS-LEJANO ORIENTE	SEMANTAL	• LONG BEACH • KOBE (TRANSBORDO PARA DAILAN, TIANJING Y NANJING) • SHANGHA • XINGANG
AMERICAN PRESIDENT LINES (APL) ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL)	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• LONG BEACH • LOS ANGELES
	LEJANO ORIENTE- COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS GUAM	SEMANTAL	• PUSAN • LONG BEACH
	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• SINGAPUR • HONG KONG • LONG BEACH
PHILIPPINES MICRONESIA, & ORIENT NAVIGATION (CO.) (PM&O)	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS(SOLO EASTBOUND)	CADA TRES SEMANAS	• HONG KONG • LOS ANGELES
NEPTUNE ORIENT LINES (NOL)	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• SINGAPUR • HONG KONG • LOS ANGELES
	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• PUSAN • LOS ANGELES
	ESTE DE ASIA-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• HONG KONG • LOS ANGELES
NIPPON YUSEN KAISHA (NYK)	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• SINGAPUR • HONG KONG • LOS ANGELES
	LEJANO ORIENTE-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• PUSAN • LOS ANGELES
	ESTE DE ASIA-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• HONG KONG • LOS ANGELES
EVERGREEN LINE (EVERGREEN)	ALREDEDOR DEL MUNDO (SOLO WESTBOUND)	CADA 5 DIAS	• PUSAN • HONG KONG • SINGAPUR • LOS ANGELES
	HONG KONG/TAIWAN-COSTA OESTE DE ESTADOS UNIDOS	SEMANTAL	• HONG KONG • LOS ANGELES

Nota: (1) Se mencionan los puertos de México, Estados Unidos y puertos importantes de Corea del Sur, China e Indonesia. Además, se mencionan otros puertos significativos de Singapur, Hong Kong y Taiwán.

(2) Estas rutas cruzan el Océano Atlántico, el Mar Mediterráneo y el Canal de Suez para acceder al sudeste asiático.

Fuente: Elaboración propia, con base en investigación directa con líneas y agentes navieros, y en Contenerisation International, Yearbook, 1993.

CUADRO E.2.- SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE AEREO ENTRE MEXICO Y COREA DEL SUR, CHINA E INDONESIA, 1992-1994

LINEA	SERVICIO	FRECUENCIA (vuelos semanales)	DESTINOS	TIEMPO DE TRANSITO (días) (*)
Japan Airlines	Conexiones vía Vancouver y Tokio	• 2 (M-V)	• Beijing y • Shanghai • Jakarta • Seúl	• 2 • 2 • 2
Malaysian Airlines	Conexiones vía Kuala Lumpur, Malasia y Taipei, Taiwán	• 2 (L-S)		Ofrece tiempos de tránsito de 2 días
Lufthansa	Conexiones vía México-Francfort • Francfort-Seúl • Francfort-Beijing • Francfort-Shanghai • Francfort-Hong Kong • Francfort-Jakarta Equipo: Boeing 747 mixto y Boeing 747 carguero	• 5 (L-W-J-V-S) • 6 (L-M-W-J-V-S) • 5 (L-M-W-J-S) • 3 (L-M-D) • 4 (M-W-J-S) • 4 (M-W-V-S)		 • 3 • 3 • 4 • 3-4 • 3-4
K.L.M	Conexiones vía Amsterdam • Amsterdam-Seúl • Amsterdam-Hong Kong • Amsterdam-Jakarta Equipo: Boeing 747 Combi	• 5 (M-J-V-S-D) • 2 (M-S) • 4 (M-W-V-S) • 5 (L-W-J-V-D)		 • 3 • 3 • 3
Air France	Conexiones vía París • México-París (mixto) • México-París (carga) • París-Beijing • París-Shanghai • París-Hong Kong • París-Jakarta Equipo: vuelos mixtos Airbus 340, vuelos de carga en 747 carguero	• 5 (M-J-V-S-D) • 2 (W-S) • 6 • 1 • 7 • 4		 • 3 • 7 • 3 • 3
Continental	Conexiones vía Houston-Los Angeles	• 7	• Seúl	• 3
United	Conexiones vía Los Angeles y San Francisco Equipo Boeing 737 y Boeing 747	• 7	• Beijing, • Shanghai • Seúl • Jakarta	Ofrece tiempos de tránsito de 1-2 días
Federal Express	Ofrece servicios a toda Asia vía Memphis en Estados Unidos; la frecuencia en un vuelo diario en 727-200 de carga)			

Nota: La mayoría de los vuelos indicados son directos.

(*) Se refiere al tiempo de tránsito reportado por las empresas aéreas entre México y el destino correspondiente en Asia.

Fuente: Información proporcionada por líneas aéreas.