

PESQUERÍAS DE CALAMAR Y LANGOSTINO SITUACIÓN ACTUAL

SUBSECRETARÍA DE PESCA Y ACUICULTURA

AGOSTO DE 2007

1. INTRODUCCIÓN

En el presente informe se expone y analiza la situación por la que atraviesan dos de las pesquerías más importantes de Argentina: calamar (*Illex argentinus*) y langostino (*Pleoticus muelleri*).

Ambas atraviesan por un período crítico, signado por la baja sistemática en los precios internacionales y estructuralmente afectadas por el incremento en los costos de producción, combinación que resulta en una disminución ya insostenible en su rentabilidad.

En el informe se presentan la importancia relativa de estas pesquerías en el sector como un todo, consideraciones específicas sobre las características de las mismas, su encuadre en el mercado internacional, la evolución de los precios en este mercado y el análisis de la estructura y magnitud de los costos de operación de las dos categorías más relevantes de flota que intervienen en las capturas: tangoneros congeladores (langostino) y poteros congeladores (calamar).

La gravedad de la crisis es de tal magnitud, que si no se toman medidas urgentes, puede producirse la desaparición de empresas con sus consecuencias en el empleo y los conflictos sociales asociados, en la cadena de pagos que afectará a los sectores con los que estas pesquerías se vinculan, en el resultado de la balanza comercial del país a la que aportan ingresos considerables, y en el desarrollo regional, dado que dichas empresas están localizadas en la región patagónica, en las que las alternativas productivas no ofrecen muchas perspectivas.

Estas medidas se plantean como la posibilidad de fortalecer la posición económico-financiera de las empresas intervinientes, al efecto de posicionarlas en una situación a partir de la cual pueda plantearse un esquema de funcionamiento que asegure su sostenimiento en el tiempo.

En este contexto se considera que la eliminación de las retenciones a la exportación y el aumento en los reintegros de impuestos, son dos medidas de posible aplicación inmediata, tomando en cuenta que la situación por la que atraviesan estas pesquerías, así como las características de los bienes que producen (con escasa inserción en el mercado interno), encuadran perfectamente en las condiciones planteadas tanto en la Res. MeyP N°616/05 como en la Res. Mel N°11/02, como motivo válido para su adopción.

Debe insistirse que de esta manera sólo se mejora una situación conyuntural de dos pesquerías. En el sector pesquero en su conjunto se está desarrollando una crisis con consecuencias que, sin duda, serán de una extrema gravedad.

El sector ha sido visto como un gran proveedor de divisas y se ha estimado que la rentabilidad del negocio en determinadas situaciones favorables, avalaba la intervención de distintas instancias de decisión, para cumplir con objetivos fiscales, para generar de manera ficticia puestos de trabajo que impidieran la generación de conflictos sociales, atribuyendo al proceso aparente de redistribución de la renta un carácter de asistencia social y validando la actitud de los gremios intervinientes para ejercer una presión desmedida al alza de los salarios, y a condiciones contractuales de trabajo que se han convertido en insostenibles. Los sectores proveedores de bienes y servicios asociaron sus precios a esa visión del sector, independientemente del nivel de sus propios costos.

Vienen registrándose cambios en el funcionamiento del mercado internacional, que afectan de manera negativa a los productores locales, sin que se detecten respuestas de parte del sector. En el caso del langostino es cada vez mayor la producción de cultivo, que con un precio menor incrementó su participación en el mercado, en tanto que para el calamar la presencia de productos de origen chino se acrecienta año en año.

Por otra parte, desconociendo las características particulares tanto de operación del subsector extractivo, como del esquema de comercialización externa, los organismos de control se han manejado con criterios que, en definitiva terminaron trabando los circuitos que requiere el mismo para movilizar adecuadamente materia prima y producto exportable, lo que terminó impactando en sus costos.

Las empresas del sector, sin una visión de largo plazo, fueron incorporando las situaciones mencionadas, también basándose en lo que se suponía un resultado económico altamente favorable que no podría verse afectado.

Conforme lo expresado, se requiere de inmediato iniciar, a partir de la visión del sector como sistema, el diseño de un proceso de funcionamiento adecuado, en el que participen todos los sectores involucrados, y

en el que se ordenen las medidas de distinta naturaleza que deban ser tomadas para obtener del mismo lo que éste puede dar y no más.

2. IMPORTANCIA DE LAS PESQUERÍAS DE LANGOSTINO Y CALAMAR EN EL SECTOR PESQUERO ARGENTINO

Del total de especies desembarcadas por la flota pesquera de bandera argentina, el promedio del último quinquenio, indica que el 75% corresponde a solo 4 de ellas: merluza común (Merluccius hubbsi), **calamar** (Illex argentinus), merluza de cola (Macrurus magellanicus) y **langostino** (Pleoticus muelleri).

Desembarques por especie (toneladas)						
Especie	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Merluza Hubbsi	249.444	358.819	334.098	416.739	361.971	353.170
Calamar illex	230.272	177.314	140.938	76.485	146.097	291.916
Merluza de cola	111.836	98.723	97.773	116.944	115.270	124.315
Langostino	78.844	51.410	52.896	27.127	7.473	44.376
Anchoita	12.815	21.324	28.428	37.266	34.403	31.387
Polaca	54.311	42.453	44.584	50.216	36.663	31.286
Corvina Blanca	6.368	5.414	11.492	10.905	21.945	26.742
Raya	17.026	14.722	17.469	18.170	22.455	23.604
Abadejo	19.633	17.794	14.601	17.101	18.605	20.551
Pescadilla	11.844	11.412	6.597	15.603	10.133	15.310
Vieira (callos)	5.370	6.400	6.331	6.151	5.530	11.211
Tiburón	10.461	8.150	8.956	8.479	8.969	10.964
Notothenia	183	180	259	469	4.170	9.907
Pez Palo	8.324	5.434	6.268	6.101	7.741	8.535
Lenguado	5.945	4.297	5.805	6.246	7.073	7.913
Savorín	4.059	5.360	5.917	5.971	3.785	6.137
Caballa	4.602	11.616	5.036	5.008	2.388	6.081
Besugo	935	904	1.822	2.298	2.802	4.747
Pargo	2.083	1.539	1.668	1.889	2.548	4.700
Mero	4.881	3.622	4.029	5.034	5.982	4.336
Pez Angel	3.840	2.812	3.556	3.767	3.863	4.209
Merluza Austral	4.742	5.301	6.693	5.923	3.865	3.419
Bacalao austral	4.449	3.129	5.689	4.664	3.185	2.952
Salmon de Mar	2.007	1.778	2.232	2.237	2.902	2.716
Granadero	3.200	5.329	8.196	5.067	1.826	2.356
Pez Gallo	457	568	1.712	1.619	1.873	1.511
Rubio	1.176	494	549	960	946	1.463
Palometa	933	868	1.314	2.489	1.192	1.445
Merluza Negra	6.410	8.164	5.652	2.348	1.219	1.412
Centolla y Centollón	301	514	1.682	1.329	1.013	1.179
Pampanito	404	179	175	307	449	1.034
Castañeta	98	149	146	682	3.048	604
Chernia	109	69	61	47	39	116
Otros peces	8.978	5.517	5.400	6.644	9.268	6.976
Otros moluscos	1.529	1.124	1.241	795	1.151	803
Otros crustaceos	45	34	23	19	21	84
Total	877.914	882.916	839.288	873.098	861.860	1.069.467

Dado el sesgo netamente exportador del sector, el reflejo de la participación en los desembarques de las especies mencionadas se observa también en los datos sobre exportaciones; los productos elaborados a partir de merluza, calamar y langostino, explicaron el 70% del promedio en valor del período 2001-2006.

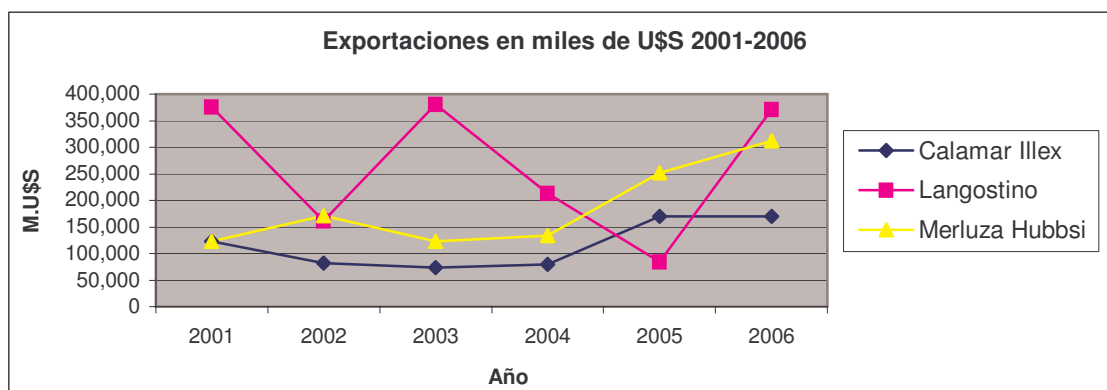
En el caso de la merluza de cola no es posible verificar claramente su aporte a las exportaciones atento que el 28% de los desembarques se destina a la producción de surimi, producto que se elabora a partir de ésta y otras especies (polaca). Las exportaciones de productos elaborados exclusivamente a partir de merluza de cola representan en 2006, el 4% del valor de las exportaciones.

Exportaciones en miles de U\$S 2001-2006

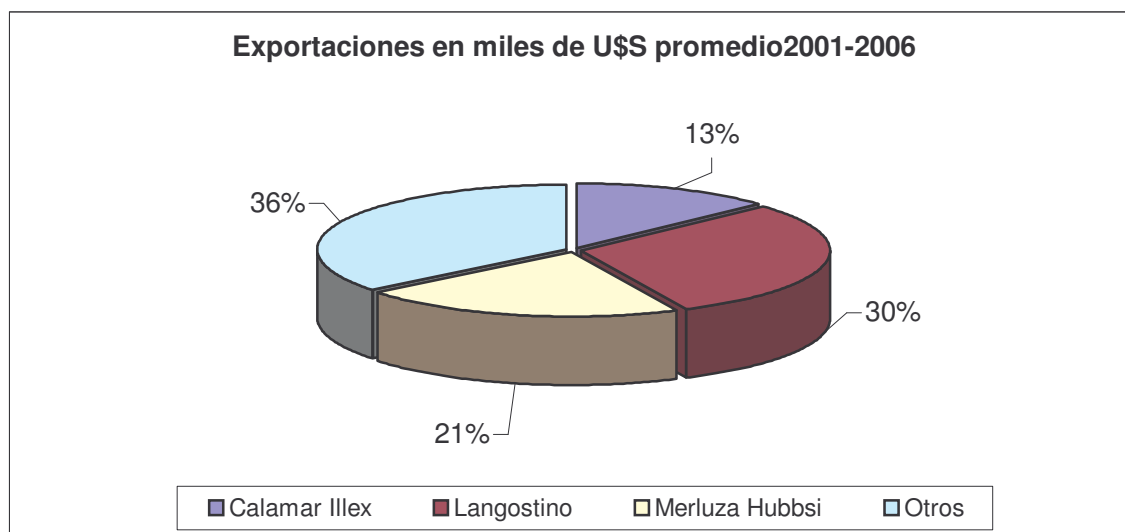
Especie	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Calamar Illex	123.365	81.969	73.197	79.530	170.122	169.953
Langostino	375.590	161.115	380.592	213.685	84.305	371.232
Merluza Hubbsi	122.345	170.861	123.040	134.167	252.188	311.732
Otros	273.811	304.437	239.382	389.241	303.950	395.887
Total anual	895.111	718.382	816.211	816.623	810.565	1.248.804

Participación en el valor de las exportaciones 2006

Merluza 25%
Calamar 14%
Langostino 30%

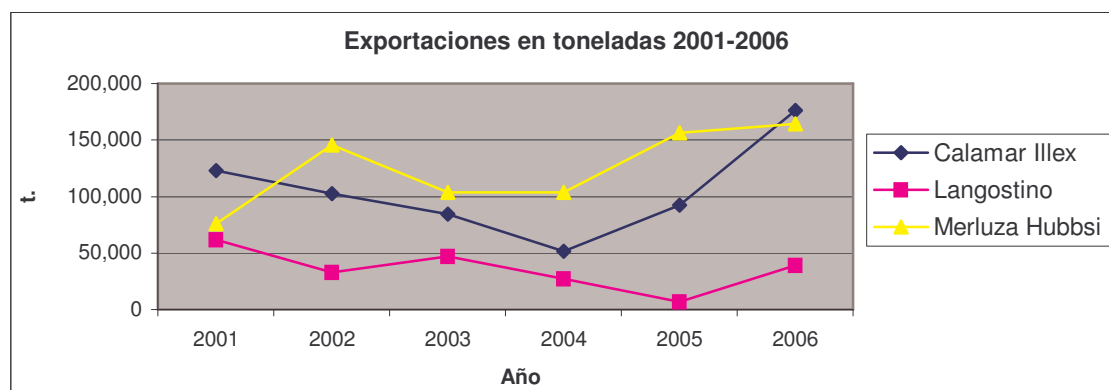


Los valores anuales de exportación se vinculan en el caso del **calamar** más con el volumen que con el precio por tonelada, en tanto lo contrario ocurre con el **langostino**.



Exportaciones en toneladas 2001-2006

Especie	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Calamar Illex	122.967	102.552	84.302	51.623	92.353	176.360
Langostino	61.670	33.050	46.987	27.475	6.947	39.149
Merluza Hubbsi	75.699	145.734	103.459	103.514	156.355	164.387
Otros	193.179	175.095	252.435	311.608	239.925	247.573
Total anual	453.515	456.431	487.183	494.220	495.580	627.469



Participación en el volumen de las exportaciones 2006

Calamar	28%
Merluza	26%
Langostino	6%

Queda de manifiesto que merluza, **calamar y langostino**, constituyen el sustento básico del sector, si bien se ha ido incorporando tecnología de capturas, de procesos y productos, así como se ha producido cierta apertura de mercados, que han permitido el aprovechamiento de un número creciente de especies.

3. SITUACIÓN DE LAS PESQUERÍAS DE CALAMAR Y LANGOSTINO

En el encuadre de lo expuesto, actualmente aparecen signos muy claros de que, tanto las actividades productivas basadas en **langostino** como en **calamar**, están atravesando una crisis de competitividad de costos y de bajísimos precios en los mercados externos, cuyas causas serán consideradas en particular.

Tanto el **calamar** como el **langostino** son invertebrados marinos de ciclo de vida anual. Se trata de recursos altamente fluctuantes en su abundancia y accesibilidad, por ser sumamente sensibles a variaciones del ambiente, especialmente a las condiciones oceanográficas. Estas últimas pueden ser causa de mortalidad durante las fases iniciales del desarrollo de cada clase anual, así como también de alejamiento o dispersión de los recursos, dificultando el acceso a los mismos para la flota tradicional.

En el año 2004, por ejemplo, la abundancia de ejemplares juveniles de **calamar** se redujo debido a las apuntadas variaciones ambientales a un 5% de su máximo histórico observado en el año 1999. Esto puede verse reflejado en los desembarques de ese año, que han sido los más bajos del período 2001/2006.

Debe tenerse en cuenta también que el **calamar**, por su carácter transzonal, es objeto de explotación no sólo dentro de la ZEE argentina, sino también en las aguas alrededor de Malvinas por parte de la flota ilegítimamente licenciada por Gran Bretaña, así como por flotas de distintos países, en su mayor medida asiáticos, que operan en aguas internacionales más allá de la milla 200.

En el caso del **langostino**, debe considerarse un aspecto particular. Los circuitos migratorios varían de año en año marcadamente, con lo que la cantidad de meses en los que el recurso está accesible a la flota nacional fuera del Golfo de San Jorge (compartido por las provincias del Chubut y de Santa Cruz, las que administran la pesquería sin intervención del gobierno nacional en esta área) puede llegar a ser nula, lo cual implica una limitación en las capturas.

Las características fluctuantes de este recurso también se observan en la serie de desembarques en la que se da un máximo de 78.800t en 2001 y un mínimo de 7.500 t en 2005.

Lo expuesto permite aseverar que los agentes involucrados específicamente en estas dos pesquerías se enfrentan en principio, con una fuerte incertidumbre respecto de la evolución en el mediano y largo plazo en cuanto a la disponibilidad de recursos capturables. Y como se verá, en términos de comportamiento de los mercados externos, las variaciones anuales en la captura propia, en la oferta de los competidores (con productos de la misma especie o sustitutas), impulsan subas y bajas en los precios, lo que provoca sensibles fluctuaciones en los ingresos, frente a un esquema de costos y a un crecimiento sostenido en los mismos, con una extrema rigidez a la baja, que genera un fuerte impacto negativo en la rentabilidad del negocio.

3.1 PESQUERIA DE CALAMAR

- Las capturas de *Illex argentinus* (**calamar** capturado por nuestra flota) y de *Todarodes pacificus* (pota japonesa), con volúmenes similares entre ellas, representan cerca del 50 % de las capturas mundiales de calamares, lo cual pone de manifiesto la gran importancia al nivel mundial de la pesquería argentina. Otra especie de importancia en términos de abundancia, es la jibia gigante (*Dosidicus gigas*), que pertenece a la misma familia de las anteriores, localizada en el Pacífico Sudeste, cuya aceptación comercial es menor. En el Atlántico Sudoccidental se localiza el *Loligo gahi*, si bien de menor abundancia relativa, de muy buena aceptación y precio en el mercado externo, al cual no puede acceder la flota de bandera argentina, en tanto se localiza especialmente en torno a las Islas Malvinas.
- En 2007 en Argentina el 90% de la captura de **calamar** corresponde a buques poteros (86 operando en 2007), con un arte de pesca altamente selectivo (sólo capturan **calamar**, sin pesca acompañante); el 10% restante corresponde a buques arrastreros de altura que pueden desembarcar **calamar** en fresco o congelado. Al menos el 30% de los poteros está integrado por buques con la mejor tecnología disponible. Las empresas propietarias de este tipo de buques tienen la obligación de reprocesado en tierra de un porcentaje de la producción de los mismos. Esta flota emplea aproximadamente 3.000 tripulantes, los que muestran además, un grado de productividad satisfactorio. Un estudio realizado por la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, concluye en que esta flota opera con un alto grado de eficiencia.

Desembarques de calamar por tipo de flota (2006)								
Flota	Rada	Costeros	Arrastre fresco	Arrastre congelador	Tangoneros	Surimeros	Poteros	Total
Toneladas	48	308	14.934	15.441	4	114	260.907	291.916
Participación	0,02%	0,1%	5%	5%	0,001%	0,04%	89%	100%

Desembarques de calamar por tipo de flota (2007 enero-junio)							
Flota	Rada	Costeros	Arrastre fresco	Arrastre congelador	Surimeros	Poteros	Total
Toneladas	10	45	6.291	15.512	328	194850	217036
Participación (%)	0,005	0,02	2,9	7,1	0,15	89,8	100%

- Los agentes intervinientes tienen perfiles diferentes:
 - Producción mono-específica (sólo operan buques poteros)
 - Diversificación de la producción. Se incorporan buques poteros específicamente con este objeto a los efectos de ampliar el mix de producción, disminuir riesgos de disponibilidad de recursos pesqueros y fluctuaciones en los mercados
 - Participación de la especie históricamente en un esquema de producción basado fuertemente en otras, particularmente la merluza, sin una intención específica de incorporar buques para incrementar los productos de **calamar**
 - En los últimos años, ante la obligación impuesta por los gobiernos provinciales en Chubut y Santa Cruz, de la instalación de plantas pesqueras en los distintos puertos de operación de la flota de tangoneros para **langostino**, como condición para obtener permisos para esta especie, se incorporaron buques poteros en buena medida para proveer de materia a dichas plantas, que obligatoriamente deben estar en producción. El **langostino** es un crustáceo para el que no es conveniente en términos de calidad del producto, el proceso de descongelado-procesado-congelado, por lo que las empresas se vieron ante la necesidad de basar el sostenimiento de los puestos de trabajo en tierra, en otras especies, aumentando por tanto la presión de captura sobre las mismas

- En cuanto a los productos elaborados, los provenientes de buques poteros son: entero, vaina y tentáculos; en la producción en planta en tierra se agregan anillas y tubo limpio, la producción de aceite Omega 3 por el momento no tiene significación en las exportaciones. Históricamente las exportaciones no han incluido productos con un alto grado de elaboración, característica que habrá que analizar para una propuesta a largo plazo para esta pesquería, para lo cual deberá considerarse también la estructura de aranceles y barreras no arancelarias de los países importadores.
- Se trata de una actividad zafral. Los buques poteros podrán operar en el área geográfica delimitada por las coordenadas 45°S y 48°S y al este de la línea demarcatoria de la Zona Económica Exclusiva Argentina, a partir del día 15 de diciembre y hasta el 31 de agosto de cada año. Dentro de la Zona Económica Exclusiva la temporada de calamar para toda la flota se inicia, exclusivamente al sur del paralelo de 44°S, el día 1° de febrero de cada año, terminando el 30 de junio del mismo período; al norte del paralelo 44°S se pueden iniciar operaciones el día 1° de mayo de cada año, las que no podrán extenderse más allá del día 31 de agosto del mismo período. En la Zona Común de Pesca delimitada por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, firmado con Uruguay, al norte del paralelo de 39°S, a partir del día 1° de abril de cada año, las que no podrán extenderse más allá del día 31 de agosto del mismo período. Todo ello salvo que por razones de conservación, se disponga el cierre anticipado de la temporada de pesca en cualquiera de las zonas señaladas. De esta manera al menos durante 5 meses no puede haber actividad de pesca dirigida al calamar dentro de la ZEE, lo que para los buques poteros significa inactividad total.
- La operación de los buques poteros ha dado impulso a los puertos patagónicos. En 2006 el 73% de los desembarques de esta flota correspondió a Puerto Deseado (Santa Cruz) y Puerto Madryn (Chubut). Ese porcentaje significa casi 200.000 t. En 2007 se registra un aumento de los desembarques en Mar del Plata, asociado a problemas de disponibilidad de bodega de transporte y de capacidad de frío, menores costos portuarios y mayores facilidades de operación en este puerto respecto de los puertos patagónicos. No parece que esta tendencia vaya a revertirse en el futuro, condicionando seriamente el nivel de empleo en los puertos patagónicos.

Desembarques de calamar de la flota potera por puerto (2006)			
Puerto	toneladas	Part. dentro de la prov.	Part. en el total
BUENOS AIRES			
BAHIA BLANCA	125	0,3%	0,05%
BUENOS AIRES (Capital Federal)	1.547	3%	1%
MAR DEL PLATA	46.693	97%	18%
SUBTOTAL	48.366	100%	19%
CHUBUT			
COMODORO RIVADAVIA	1.327	2%	1%
MADRYN	67.114	98%	26%
SUBTOTAL	68.441	100%	26%
SANTA CRUZ			
CALETA OLIVIA/PAULA	16.551	12%	6%
PTO. DESEADO	123.775	86%	47%
PUNTA QUILLA	3.573	2%	1%
SUBTOTAL	143.900	100%	55%
OTROS PUERTOS	201	0,1%	0,1%
TOTAL			100%

Desembarques de calamar de la flota potera por puerto (2007) (*)			
Puerto	toneladas	Part. dentro de la prov.	Part. en el total
BUENOS AIRES			
BAHIA BLANCA	659	1%	0%
BUENOS AIRES (Capital Federal)	4.496	6%	2%
MAR DEL PLATA	63.841	93%	33%
OTROS PUERTOS	0	0%	0%
SUBTOTAL	68.996	100%	35%
CHUBUT			
COMODORO RIVADAVIA	3.178	9%	2%
MADRYN	30.913	91%	16%
SUBTOTAL	34.091	100%	18%
SANTA CRUZ			
CALETA OLIVIA/PAULA	4.340	5%	2%
PTO. DESEADO	84.666	92%	43%
PUNTA QUILLA	2.757	3%	1%
SUBTOTAL	91.763	100%	47%
TOTAL	194.850		100%

(*) enero-junio

- En cuanto a las exportaciones de productos de **calamar**, ya se ha expuesto la característica de volúmenes y valores fluctuantes, que responden al comportamiento del recurso y consecuentemente de las capturas. En los cuadros siguientes, se presentan esos datos tomando en cuenta los distintos productos que componen la exportación total de **calamar**.

Exportación Calamar Illex (t) 2001 - 2007

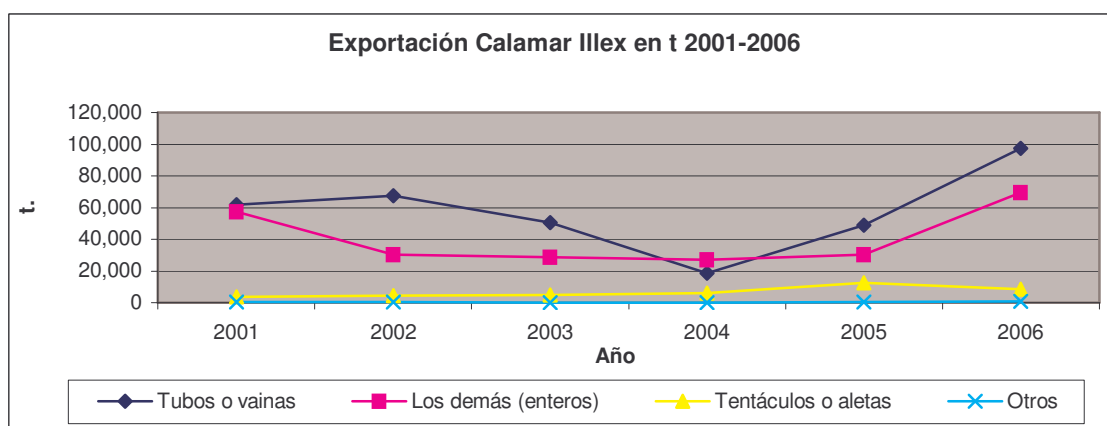
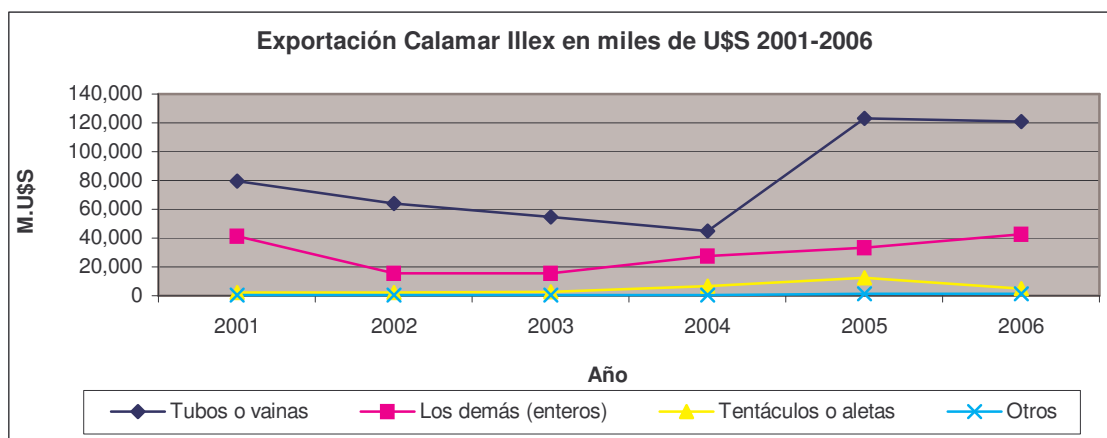
Productos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (*)
Tubos o vainas	6.645	67.370	50.535	18.674	48.920	97.270	52.227
Los demás (enteros)	57.349	30.143	28.760	26.871	30.428	69.648	39.483
Tentáculos o aletas	3.722	4.635	4.872	5.963	12.587	8.657	5.272
Otros	251	404	136	115	419	785	165

(*) Enero-Junio

Exportación Calamar Illex en miles de U\$S 2001 – 2007

Productos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (*)
Tubos o vainas	79.346	63.808	54.762	44.954	123.014	121.010	46.736
Los demás (enteros)	41.291	15.625	15.375	27.587	33.464	42.448	21.759
Tentáculos o aletas	2.232	2.062	2.813	6.701	12.410	4.946	3.342
Otros	496	474	248	289	1.234	1.548	373

(*) Enero-Junio

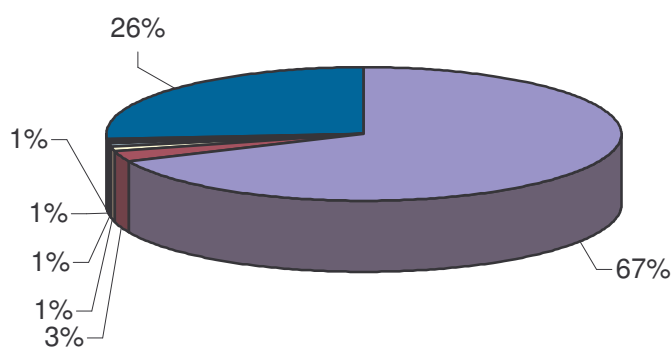


- En los destinos de las exportaciones argentinas, se observa un alto grado de concentración en España. En la realidad España es mercado consumidor y puerta de entrada de **calamar** a la Comunidad Europea; Italia, que también participa como demandante de los productos de origen argentino, es comprador en España. Por otra parte nuestra producción tiene en España como principal competidora a la producción de los buques que operan fuera de nuestra ZEE, y la proveniente de buques con permisos ilegítimos de Gran Bretaña (110 buques de distintas banderas en 2006).

En el año 2006 se observa una mayor diversificación y un incremento relativo en algunos mercados tradicionales que no son el español, respecto de 2001.

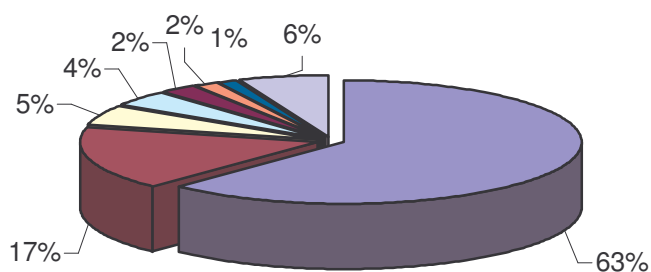
- En todos los casos debe recalarse que los competidores argentinos en el mercado de **calamar** del Atlántico Sudoccidental, operan con costos más bajos en tanto no tienen todas las regulaciones exigidas en el país, utilizando el trasbordo en alta mar, y buena parte de ellos con costos de mano de obra significativamente bajos (tal el caso de las flotas asiáticas con tripulaciones filipinas, vietnamitas, de Indonesia, chinas); muchos de esos buques que operan en el borde externo de la milla 200 (alrededor de 200) reciben apoyo logístico en el Puerto de Montevideo, lo que les permite operar a tanta distancia de sus puertos base.

Destinos Calamar Illex 2001 (miles de U\$S)



■ España ■ Italia ■ China ■ EE.UU ■ Brasil ■ Países Bajos ■ Otros

Destinos Calamar Illex 2006 (miles de U\$S)



■ España ■ China ■ Japon ■ Italia ■ Corea Rep. ■ EE.UU ■ Brasil ■ Otros

Exportaciones de Calamar Illex por destino 2006

PAIS	Toneladas	M.U\$S FOB	% FOB	U\$S/T
España	92,337.4	105,660.7	62.17%	1144.3
China	42,234.2	28,553.1	16.80%	676.1
Japon	9,501.7	8,748.6	5.15%	920.7
Italia	8,856.2	7,376.8	4.34%	832.9
Corea Rep.	4,650.7	4,193.3	2.47%	901.6
Estados Unidos	3,542.1	2,613.9	1.54%	738.0
Brasil	1,940.7	2,527.1	1.49%	1302.2
Venezuela	3,100.4	2,068.0	1.22%	667.0
Taiwan	1,469.3	1,434.8	0.84%	976.5
Uruguay	1,074.2	1,179.9	0.69%	1098.3
Noruega	2,340.4	1,164.9	0.69%	497.7
Chile	469.5	500.4	0.29%	1065.9
Colombia	413.4	478.5	0.28%	1157.7
Grecia	378.6	324.4	0.19%	857.0
Dinamarca	511.9	275.7	0.16%	538.5
Canada	343.4	274.4	0.16%	799.1
Alemania	270.0	266.8	0.16%	988.1
China RAE de Hong Kong	272.5	266.3	0.16%	977.2
Trinidad y tobago	345.4	259.0	0.15%	750.0
Croacia	356.6	222.9	0.13%	625.1

Paises Bajos	131.0	177.9	0.10%	1358.7
Panama	128.8	131.7	0.08%	1022.7
Polonia	73.7	123.2	0.07%	
Costa rica	211.2	107.3	0.06%	507.7
Sudafrica	111.6	102.8	0.06%	920.9
Portugal	173.7	96.2	0.06%	553.5
Peru	139.0	89.7	0.05%	645.0
Malta	125.8	86.5	0.05%	687.8
Nueva Zelandia	126.1	74.5	0.04%	590.7
Francia	78.1	64.3	0.04%	
Indonesia	86.3	51.8	0.03%	
Tunez	37.4	51.7	0.03%	
Terr. Franceses (AF)	53.1	44.0	0.03%	
Australia	35.8	41.2	0.02%	
Paraguay	28.1	31.3	0.02%	
Libano	19.2	29.9	0.02%	
Rusia	33.5	25.9	0.02%	
Cuba	43.2	25.5	0.01%	
Argelia	32.5	20.4	0.01%	
Letonia	27.0	17.5	0.01%	
Lituania	22.3	17.4	0.01%	
Honduras	26.7	17.3	0.01%	
Marruecos	29.1	16.9	0.01%	
Reino Unido	17.5	15.8	0.01%	
Sri Lanka	28.0	15.7	0.01%	
Moldova	20.6	15.3	0.01%	
Barbados	26.0	13.8	0.01%	
Tailandia	25.1	13.3	0.01%	
Belgica	25.3	12.6	0.01%	
Aruba	3.8	8.8	0.01%	
Terr. Franceses (AM)	16.9	8.1	0.00%	
Terr. Españoles (AF)	6.3	7.6	0.00%	
Estonia	2.7	5.5	0.00%	
Corea democratica	6.3	2.7	0.00%	
Bielorusia	0.1	0.0	0.00%	
Total general	176,360.4	169,953.7	100%	963.7

No se consideran precios para ventas menores a 100 t.

Exportaciones de Calamar Illex por destino 2007 (enero/ junio)

PAIS	Toneladas	M.U\$S FOB	% FOB	U\$S/T
España	46,601.3	36,403.8	50.41%	781.2
China	19,657.3	11,189.4	15.50%	569.2
Japon	8,669.6	7,598.0	10.52%	876.4
Italia	7,559.1	5,573.1	7.72%	737.3
Corea Rep.	3,597.7	2,510.7	3.48%	697.9
Venezuela	2,565.6	1,746.9	2.42%	680.9
Brasil	1,207.9	1,632.8	2.26%	1351.8
Uruguay	985.5	756.1	1.05%	767.3
Rusia	515.2	675.0	0.93%	1310.1
Trinidad y tobago	871.2	565.8	0.78%	649.4
Estados Unidos	756.4	502.0	0.70%	663.7
Paises Bajos	603.3	357.7	0.50%	592.9
Colombia	283.3	291.7	0.40%	1029.7
Taiwan	392.1	264.7	0.37%	675.0

Grecia	285.4	219.6	0.30%	769.7
Alemania	177.0	173.0	0.24%	976.9
Costa Rica	305.8	164.6	0.23%	538.2
Ucrania	156.6	162.9	0.23%	1040.2
Noruega	169.6	151.7	0.21%	894.9
Chile	160.9	134.8	0.19%	837.4
Rep. de Yemen	172.6	115.7	0.16%	670.0
Terr. Franceses (AF)	195.4	100.5	0.14%	514.3
Panamá	54.4	86.8	0.12%	
Sudafrica	154.0	84.2	0.12%	546.4
Marruecos	87.2	73.0	0.10%	
Tailandia	83.3	72.1	0.10%	
Namibia	109.0	54.4	0.08%	499.1
Peru	77.6	48.1	0.07%	
Australia	89.4	44.5	0.06%	
Lituania	42.9	42.5	0.06%	
Egipto	55.8	40.6	0.06%	
Cuba	25.1	40.2	0.06%	
México	52.6	39.8	0.06%	
Tunez	15.0	32.3	0.04%	
El salvador	55.9	31.5	0.04%	
Mozambique	55.2	29.1	0.04%	
Senegal	52.7	26.4	0.04%	
Portugal	54.0	24.3	0.03%	
China RAE de Hong Kong	28.5	24.2	0.03%	
Aruba	10.9	22.4	0.03%	
Paraguay	19.0	16.9	0.02%	
Francia	22.1	15.6	0.02%	
Barbados	26.0	15.1	0.02%	
Indonesia	25.0	14.5	0.02%	
Vietnam	27.0	12.8	0.02%	
Canadá	6.0	12.0	0.02%	
Honduras	23.4	11.3	0.02%	
Polonia	3.8	4.0	0.01%	
Libano	1.5	1.1	0.00%	
Hungría	0.7	0.4	0.00%	
Belgica	0.0	0.0	0.00%	
Total general	97,146.9	72,210.5	100%	743.3

No se consideran precios para ventas menores a 100 tn

El mercado internacional.

- China cumple un papel fundamental. Es al mismo tiempo importador y exportador, siendo también un gran productor. En los últimos años las importaciones corresponden especialmente a productos que luego se reelaboran y finalmente se exportan, aprovechando los diferenciales de costos que este país ofrece como ventaja.
Parte de la oferta china proviene de sus buques de larga distancia pescando en la zona adyacente a nuestra ZEE, sobre los mismos stocks que nuestra flota.
Sin embargo ofrece como perspectiva futura para nuestro país, para mucho volumen a bajo precio, la envergadura de su mercado interno, el que por el momento no presenta un acceso fácil.
- Si bien Japón es uno de los principales consumidores mundiales de **calamar**, no es un importante comprador. La mayor parte de su oferta proviene de los desembarques de sus propios buques (de la especie *Torodoes japonicus*), pescando en aguas de su jurisdicción. Produce alrededor de 250.000 t/año. Por su parte las importaciones (alrededor de 60.000 t/año), provienen también de la pesca realizada en sus aguas, pesca y procesamiento en manos de empresas localizadas en China.

Japón ha trasladado su industria de procesamiento a China, atento la ventaja que ofrece con sus bajos costos de producción. Sobre la base de esta industria de procesamiento, China se ha convertido en el principal proveedor de Japón, con más del 40% de la oferta. Al mismo tiempo este mecanismo provocó la desaparición de la flota japonesa de grandes poteros de ultramar, debido a que el producto procesado en China como producto final para góndola entra libre de cuota, lo que obviamente hizo perder a la flota local su ventaja comparativa. Vietnam ha incrementado también los envíos de **calamar** procesado con este destino.

El arancel de importación para **calamar** congelado es del 10 %. El mercado japonés está protegido por el establecimiento de una cuota de importación. En 2007 la misma fue de 59.950 t, incrementándose luego en cerca de 15.000 t. De todas maneras el mecanismo de acceso a esa cuota es extremadamente dificultoso. Japón concedió a la Argentina un cupo de 2.500 t para acceso libre de cuota, cuando Argentina puso en marcha el sistema de charteo de buques entre los años 1993/2005, cupo que se incrementó a 5.000 t en 2006.

Japón es un mercado duro para Argentina, en tanto, disponiendo de otros proveedores, tiene un tope en los precios que acepta pagar, aún en temporadas de mediano rendimiento en el Atlántico Sudoccidental.

- España es el principal importador de **calamar** de la CE. Sus importaciones en 2006 alcanzaron las 181.200 t. Tiene una clara preferencia por el **calamar** Illex. El 66% de las importaciones mencionadas correspondió a **calamar** pescado en el Atlántico Sudoccidental. La flota de bandera española realiza capturas fuera de las 200 millas de la ZEE argentina y en el área de Malvinas. En años de baja producción en estas áreas subió la importación de calamar gigante del Perú, pero ante la mejora en el rendimiento del caladero del Illex argentinus, aquéllas fueron declinando, en tanto es considerado de menor calidad y producto sustituto.

En la CE el segundo importador es Italia, mercado al que también accede el **calamar** Illex, aunque en su mayor parte provisto por España, que, de esta manera, opera como demandante para su propio mercado y como puerta de entrada para una distribución posterior en el resto de Europa. En el caso de Italia, es preferido el **calamar** de Tailandia, que ocupa el segundo lugar en las importaciones por encima de Argentina, al de India.

El arancel de importación de la CE (SGP) es del 4%. Se han establecido un contingente autónomo con arancel 0 para tubos de calamares y potas y de Illex spp. congelados, con piel y aletas, destinados a la transformación, de 45.000 toneladas y uno para Calamares y potas congelados enteros, con tentáculos y aletas, para transformación, de 1.500 t

- EEUU se ha convertido en un mercado importante para el **calamar**, con importaciones que exceden las de Japón. China es su mayor proveedor (42% de las importaciones). Buena parte de este calamar es procedente de USA, procesado en China y reexportado a los mercados étnicos de USA. India, Tailandia y China Taipei reportan importantes exportaciones a este mercado.
- Los países del Norte de Europa recientemente han comenzado a valorar el **calamar**, y su consumo va en alza.

3.2 PESQUERÍA DE LANGOSTINO

- Si bien puede haber modificaciones anuales, la actividad pesquera se realiza en aguas de la provincia de Santa Cruz entre marzo y junio, luego en zona de aguas de jurisdicción Nacional y después en aguas de la Provincia del Chubut, hasta fines de septiembre. La flota menor de Rawson realiza capturas en octubre-noviembre, enero y marzo en aguas del Chubut. En Chubut y Santa Cruz, dentro del Golfo de San Jorge. Actualmente se trata de una actividad zafra.
- Operan en la pesquería un total de 87 buques tangoneros (con aproximadamente 30 tripulantes cada buque) que congelan su producción a bordo en cajitas de 2 kilos (clasificación por tamaño y ordenado el marisco en cajitas impresas de 2 kilos), 74 buques fresqueros con aproximadamente 15 tripulantes cada uno. Estas flotas generan empleo para tripulantes en forma directa entre 3.700 y 4.000 personas, una gran parte de las cuales habita en los puertos al sur del Río Colorado. La flota llamada amarilla que opera en Rawson y en parte en Bahía Camarones, está compuesta por buques pequeños, fresqueros (en su mayoría con una eslora menor a los 21 mt); realizan mareas diarias y su capacidad varía entre 300 y 500 cajones de 12 kg cada uno por marea. Una flota de similares características pero mucho más reducida en número opera en Comodoro Rivadavia.
- En el Golfo de San Jorge, las provincias mencionadas realizan una administración conjunta de la pesquería por medio de un Convenio, cuya última versión se firmó durante 2006. El objetivo es

una gestión compartida del recurso considerando la transzonalidad de esta especie. El aspecto más controvertido es la determinación de los buques (tangoneros) de una jurisdicción que pueden pescar en la otra. Así, para el 2007 se determinó que la Pcia de Santa Cruz otorgaría hasta 17 permisos de pesca a buques tangoneros según indicación de la Pcia del Chubut y esta provincia otorgaría hasta 25 permisos para buques tangoneros a su vecina. Si bien el esfuerzo pesquero compartido se reduce, nada impide a ninguna de las dos provincias dar nuevas licencias para operar dentro de sus respectivas jurisdicciones. Los permisos se otorgan por períodos de 1 año. Para algunos buques los permisos, de manera rotatoria, se otorgan por períodos menores. Por todos los permisos las provincias cobran un canon, y luego una tasa de extracción en función de las toneladas extraídas.

Durante el corriente año la temporada de **langostino** comenzó el 1 de marzo y los permisos para buques congeladores se otorgaron de la siguiente manera:

24 tangoneros tienen permisos de ambas jurisdicciones
 37 tangoneros tienen permiso en una jurisdicción, pero trabajan en la otra, por aplicación del Convenio del Golfo
 21 tangoneros sólo tienen permiso para operar en una zona, 8 en la zona de Chubut y 13 en Sta Cruz

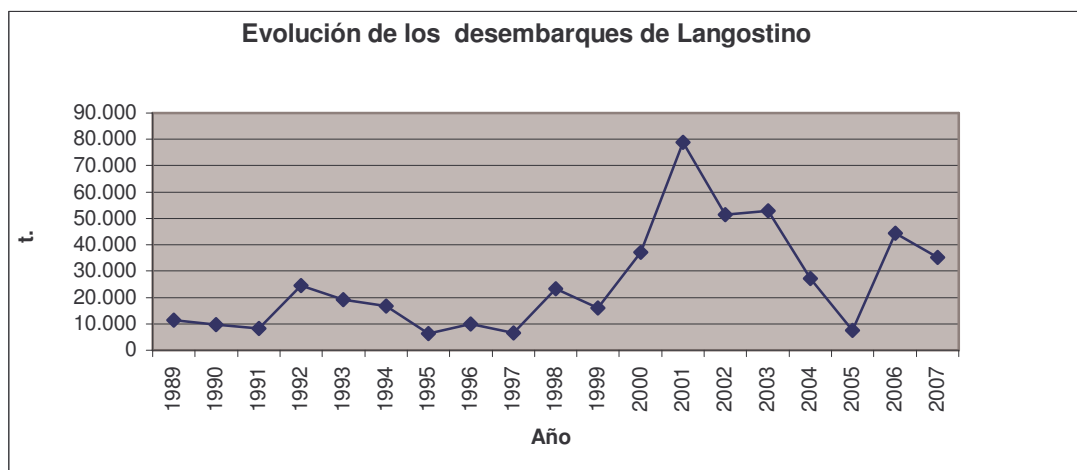
- El acceso a la zona de pesca es determinante para la rentabilidad de la empresa, sobre todo en periodos en que la pesca en aguas nacionales es reducida. La posición más débil es la de los tangoneros que sólo pueden pescar en jurisdicción del Chubut, donde se registran las menores capturas. Como ya se indicó, operan en esta pesquería buques tangoneros sin permiso de pesca provincial, por lo que su actividad se reduce al período en el que el langostino se encuentra en aguas nacionales.

Evolución de los desembarques de langostino por tipo de flota. 1989-2007

Toneladas

Año	Rada/Ría	Fresqueros	Subtotal	Congeladores	Congeladores	Subtotal	TOTAL
			Fresqueros	Arrastreros	Tangoneros	Congeladores	
1989	153	3,446	3,599	2,572	5,182	7,754	11,353
1990	610	1,695	2,305	1,516	5,827	7,343	9,648
1991	191	693	884	1,080	6,373	7,452	8,337
1992	316	1,850	2,166	3,876	18,453	22,330	24,495
1993	165	1,780	1,945	3,292	14,034	17,326	19,271
1994	156	2,260	2,416	1,089	13,165	14,254	16,670
1995	71	285	357	253	5,594	5,847	6,203
1996	88	343	431	302	9,141	9,443	9,874
1997	42	61	103	1,089	5,290	6,379	6,482
1998	102	231	334	502	22,498	23,000	23,333
1999	30	37	67	151	15,770	15,921	15,988
2000	973	3,122	4,095	267	32,788	33,055	37,150
2001	3,282	16,306	19,589	3	59,207	59,209	78,798
2002	1,254	7,393	8,647	19	42,723	42,742	51,389
2003	1,056	8,502	9,559	66	43,372	43,438	52,896
2004	996	2,275	3,271	13	23,843	23,857	27,127
2005	417	831	1,248		6,226	6,226	7,474
2006	1,763	8,556	10,319		34,057	34,057	44,376
2007*	1,410	4,990	6,399	2	28,831	28,833	35,232

* hasta el 6 de agosto de 2007



Las cifras anteriormente expuestas demuestran lo expresado ut supra respecto de la variabilidad en el comportamiento del recurso, tanto en términos de abundancia como de migración, así como muestran el comportamiento de la flota, en particular la fresquera. Los años de más altas capturas correspondieron a aquéllos en los que hubo abundancia en la zona de pesca de jurisdicción nacional (mayor presencia de buques fresqueros en el caladero).

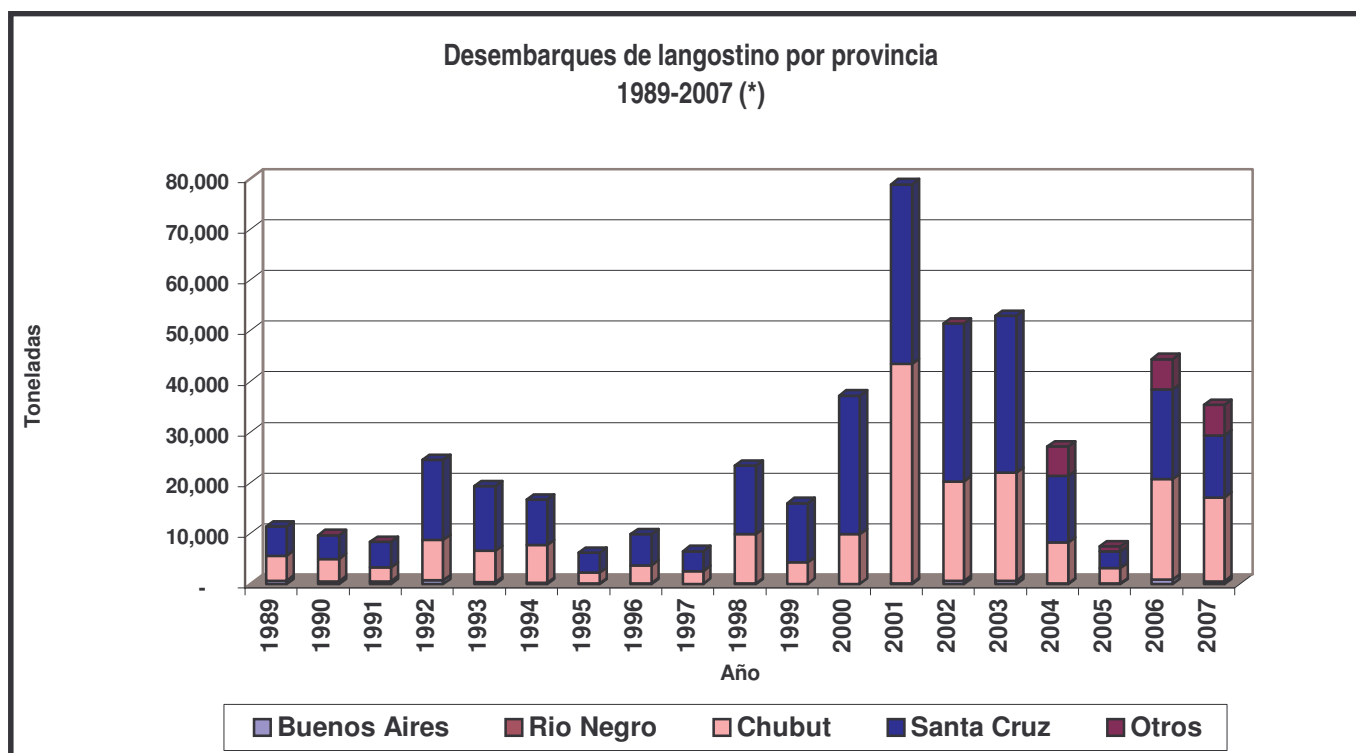
- Luego de 2 años (2004-2005) en los que las capturas de **langostino** fueron muy pobres, por lo menos en relación con años anteriores, en 2006 y 2007 se registraron muy buenas capturas. Sobre todo hay que destacar la abundancia de la primera parte de la temporada, que es la que más fuertemente repercute en los mercados de destino de nuestro **langostino** (enero a julio de 2004, 20.853 t y mismo período de 2005, 6.276 t, mientras que en 2006 en ese mismo período se capturaron 22.258 t y en 2007, 33.875 t)
- En cuanto a la participación por tipo de flota, si bien con variaciones anuales, entre el 80 y el 90% de los desembarques corresponde a la flota de congeladores (tangoneros).

Evolución de la Participación por flota en los desembarques de langostino en %. 1989-2007

Año	Fresqueros	Congeladores	TOTAL
1989	32	68	100.0
1990	24	76	100.0
1991	11	89	100.0
1992	9	91	100.0
1993	10	90	100.0
1994	14	86	100.0
1995	6	94	100.0
1996	4	96	100.0
1997	2	98	100.0
1998	1	99	100.0
1999	0	100	100.0
2000	11	89	100.0
2001	25	75	100.0
2002	17	84	100.0
2003	18	82	100.0
2004	12	88	100.0
2005	17	83	100.0
2006	23	77	100.0
2007*	18	82	100.0

* hasta el 6/8/07

- La mayor parte de los desembarques corresponde a los puertos de Santa Cruz; el incremento en los “otros puertos” verificado en los últimos años, corresponde a la incorporación de tangoneros en la Provincia de Buenos Aires, los que pescan en jurisdicción nacional.



(*)hasta 6/8/07)

- Agentes que intervienen en la pesquería. Ya se ha mencionado la flota fresquera pequeña de Rawson, que constituye un grupo homogéneo y vende su producción a plantas instaladas en Chubut.

Las grandes empresas orientadas a la pesquería, no son mono-específicas, en parte debido a la obligación impuesta tanto por Chubut como por Santa Cruz, de instalación de plantas procesadoras, con la absorción de una cantidad determinada de mano de obra o producción en tierra para obtener permisos de pesca para buques tangoneros en cada jurisdicción. Para la provisión de materia prima de estas plantas, como ya se ha mencionado, han incorporado buques, en general poteros, o adquieren el **langostino** a la flota al fresco menor. La instalación de estas plantas no ha obedecido a un planeamiento empresarial vinculado con la rentabilidad del negocio; por el contrario, en general se las incorpora como una carga en términos de costos, y hasta se prefiere, en algunos casos, mantener las plantas sin operar, pagando salarios.

Participan actores con diversificación en su producción, y buques de distintas características, instalados en la región patagónica. Con este perfil hay actores instalados fuera de la región, en cuyo caso pescan sólo en jurisdicción nacional.

- Los productos obtenidos en buque congelador son langostinos enteros y colas en cajas de 2 kg. En tierra se obtiene langostinos enteros y colas congelados en envases según el mercado de destino y pelados. La clasificación se realiza por tamaño:
 - L1 10 a 20 piezas por kg.
 - L2 20 a 30
 - L3 30 a 40
 - L4 40 a 50

La mayor parte de las exportaciones corresponde a langostino entero crudo congelado (envasado en cajitas de 2 kg.)

Exportación de Langostinos en t 2001 - 2007

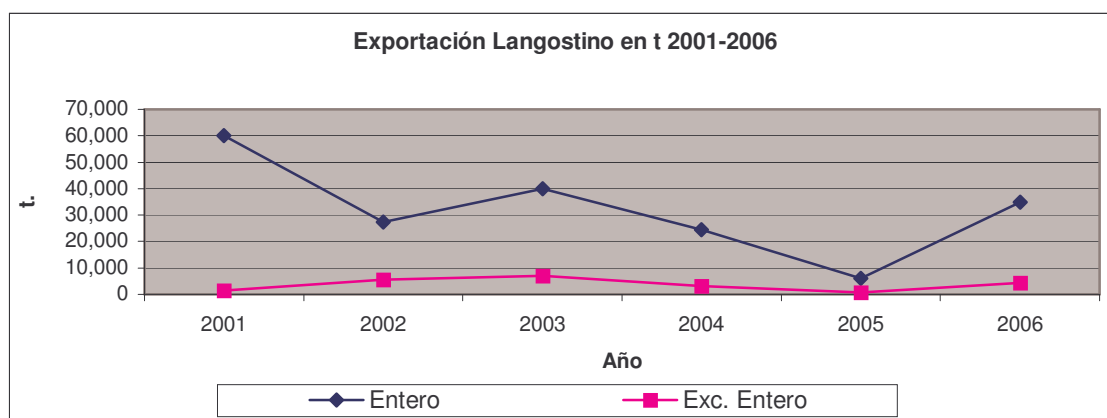
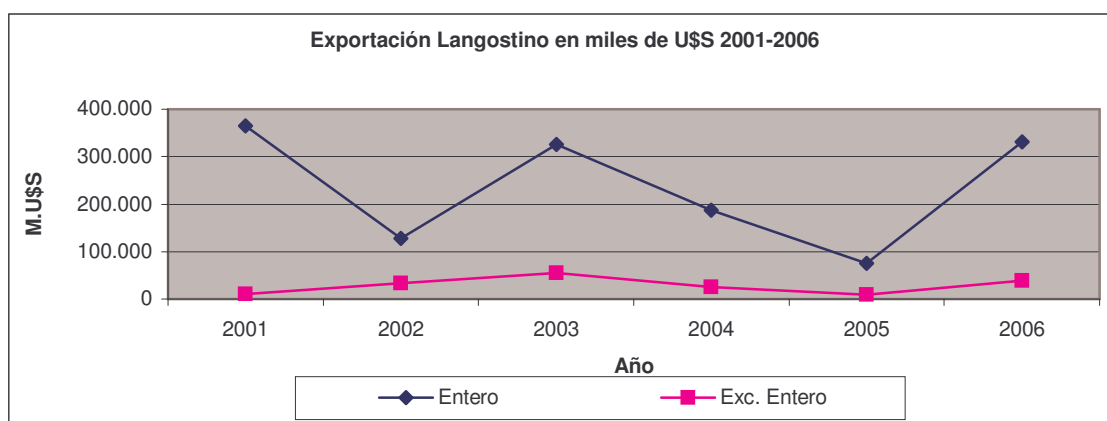
Productos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (*)
Entero	60.168	27.481	39.858	24.345	6.147	34.824	19.340
Exc. Entero	1.502	5.568	7.129	3.130	800	4.325	2.156

(*) Enero-Junio

Exportación de Langostinos en miles de U\$S 2001 - 2007

Productos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (*)
Entero	365.233	127.758	325.517	187.733	74.971	331.901	119.950
Exc. Entero	10.357	33.356	55.075	25.952	9.334	39.331	14.428

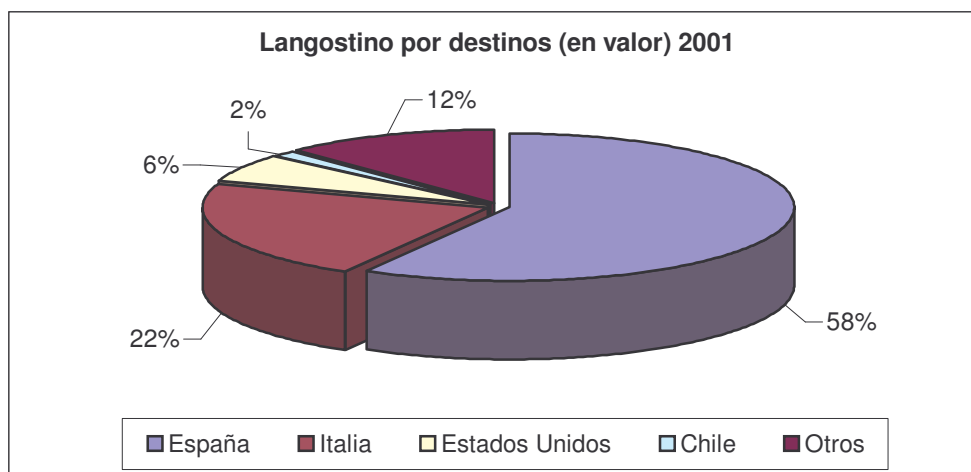
(*) Enero-Junio



- Para el período 2001-2005 se observa una clara tendencia a la baja. Sin embargo este período se inicia con el máximo histórico de capturas y en 2005 se alcanza el mínimo histórico de capturas. A partir de 2006 las exportaciones comienzan a recuperarse, continuando el crecimiento en 2007.
- El principal destino es España, su participación tanto en volumen como en valor de exportaciones marca claramente la fuerte vinculación de las exportaciones respecto de este mercado. Muy por debajo se ubican Italia, USA y Japón, dependiendo del año que se considere.

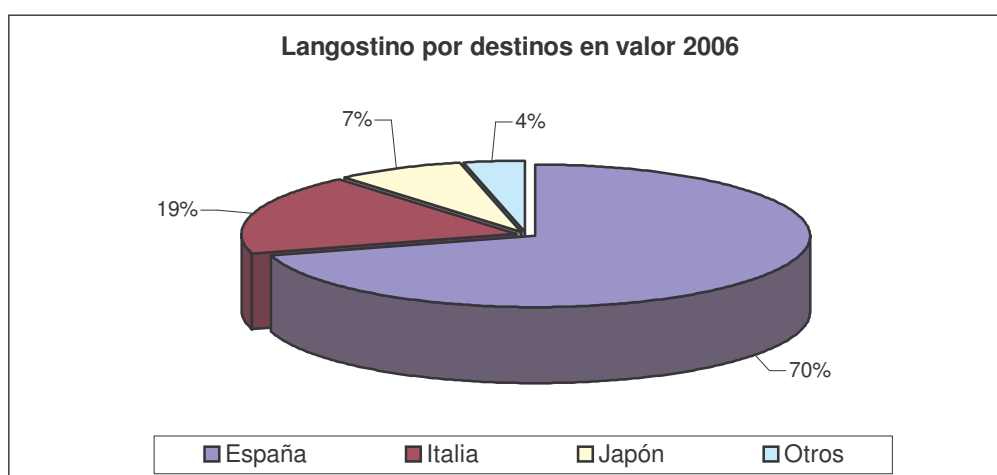
Langostino-Principales destinos en valor. Año 2001

Países	FOB M.U\$S	Part.
España	219.519	58%
Italia	81.797	22%
Estados Unidos	22.767	6%
Chile	5.729	2%
Otros	45.778	12%
Total	375.590	



Exportaciones por destino en valor. Año 2006

Países	FOB M.U\$S	Part.
España	261.514	70%
Italia	68.863	19%
Japón	27.135	7%
Otros	13.720	4%
Total	371.232	



Ante los menores precios internacionales para el langostino argentino, se produjo una incorporación y/o recuperación de mercados, algunos de los cuales (Francia por ejemplo) sólo participan con bajos precios. Grecia aparece como tercer importador en 2007 y Corea se presenta en el listado de compradores.

Exportación de Langostino 2006

PAIS	Toneladas	M.U\$S FOB	% FOB	U\$S/t
España	27,131.3	261,513.8	70.44%	9638.8
Italia	7,174.9	68,862.6	18.55%	9597.7
Japon	3,331.0	27,135.3	7.31%	8146.2
Tailandia	678.6	4,892.4	1.32%	7209.5
Francia	317.8	4,253.3	1.15%	13384.9
China	312.8	2,452.4	0.66%	7840.9
Paises Bajos	60.6	714.4	0.19%	11783.9
Alemania	28.7	423.0	0.11%	
Grecia	43.3	403.7	0.11%	9331.7
Estados Unidos	40.4	305.1	0.08%	7561.6
Malta	10.5	109.2	0.03%	
Uruguay	11.7	95.9	0.03%	
Chile	2.2	25.1	0.01%	
Portugal	3.2	21.2	0.01%	
Eslovenia	2.1	20.4	0.01%	
Aruba	0.3	3.0	0.00%	
Brasil	0.1	0.5	0.00%	
Rusia	0.1	0.4	0.00%	
Reino Unido	0.0	0.3	0.00%	
Egipto	0.0	0.0	0.00%	
Corea Rep.	0.0	0.0	0.00%	
Belgica	0.0	0.0	0.00%	
Total general	39,149.5	371,232.0	100%	9482.4

Los precios promedio dependen de la conformación del mix de Exportación en términos de tamaño para enteros y de productos No se consideran precios para ventas menores a 40 t

Exportación de Langostino 2007 (*)

PAIS	Toneladas	M.U\$S FOB	% FOB	U\$S/t
España	15,722.9	96,665.6	71.94%	6148.1
Italia	4,548.7	30,033.5	22.35%	6602.7
Grecia	195.7	1,391.9	1.04%	7111.6
Francia	125.2	1,059.0	0.79%	8458.7
Japon	179.4	1,024.5	0.76%	5710.5
China	188.8	883.1	0.66%	4676.5
Estados Unidos	131.4	880.0	0.65%	6697.5
Portugal	95.7	660.6	0.49%	6899.0
Tailandia	118.1	536.9	0.40%	4547.4
Corea Rep.	44.6	292.1	0.22%	6548.5
Paises Bajos	36.8	266.3	0.20%	
Egipto	21.0	130.2	0.10%	
Sudafrica	24.8	126.7	0.09%	
Suiza	10.0	83.1	0.06%	
Malta	10.8	81.3	0.06%	
Uruguay	10.5	64.2	0.05%	
Rusia	14.7	59.5	0.04%	
Alemania	7.0	48.8	0.04%	
Chile	4.5	33.5	0.02%	
Aruba	3.0	25.5	0.02%	
Reino unido	2.0	20.7	0.02%	

Libano	1.3	11.4	0.01%	
Belgica	0.0	0.0	0.00%	
Monaco	0.0	0.0	0.00%	
Total general	21,497.1	134,378.4	100%	6251.0

(*) Datos Enero - Junio 2007

Los precios promedio dependen de la conformación del mix de exportación en términos de tamaño para enteros y de productos
No se consideran precios para ventas menores a 40 t

Mercado Internacional

Si bien no existen valores confiables sobre la magnitud de este mercado se puede señalar que las compras de los principales importadores son de aproximadamente 1,5 millones de t. El volumen de este mercado viene presentando una clara tendencia al alza en los últimos tiempos, generada por el crecimiento en la producción de acuicultura.

Como se observa, la participación de Argentina es reducida, pero adquiere importancia porque ofrece un producto de origen natural y de aguas frías lo que lo hace muy apreciado en ciertos mercados.

Se trata de un mercado complejo, en el que intervienen distintas especies, tanto de captura como de cultivo, con un fuerte crecimiento y participación de estas últimas. Las especies cultivables son las de aguas cálidas, particularmente de la familia Penaeus (tigre negro, vannamei, blanco de la India, tigre verde). Los países asiáticos, China (con productos elaborados en mayor proporción sobre el total de sus exportaciones), Tailandia, Vietnam, Indonesia, India son los más activos como oferentes, a los que se agrega la gran producción de los países de América Latina, Ecuador, Méjico, Brasil y países de Centroamérica.

Se comercializan diferentes presentaciones, dependiendo del mercado y la especie: crudos, cocidos, enteros, pelados, colas, colas devenadas, empanizados crudos, cocidos en corte mariposa, y clasificados en distintos tamaños.

El principal comprador es EE UU con 590 miles de toneladas en 2006, con alta participación de langostino de cultivo de origen asiático y del proveniente de Méjico y Ecuador. Las limitaciones impuestas por EEUU (medidas arancelarias antidumping) a la introducción de la producción de China, Tailandia, India, Vietnam, Brasil, Ecuador a partir de 2005, produjeron en un principio movimientos en los mercados, así como las limitaciones a la importación desde China, debido a la presencia de sustancias no permitidas en los productos de cultivo. Las ventas de nuestro país son reducidas; se trata de un mercado para colas graduadas en bolsas de 2 Lb y colas peladas devenadas.

Japón importa 230 mil tn, fundamentalmente de Indonesia, Vietnam, Tailandia, India, China, y las especies más relevantes son los langostinos tigre negro, blanco de la India y tigre verde, de cultivo. Japón no es un mercado relevante para las ventas de Argentina, que alcanzaron en 2006, 3,4 miles de t, menores a las colocaciones que realiza Rusia, Canadá y Groenlandia, directos competidores de langostino local.

En orden de importancia sigue el mercado de España que adquiere 179,5 miles de t, Los proveedores más importantes en 2006 fueron China, Argentina, Ecuador y Brasil. Las ventas provenientes de estos últimos (producción de cultivo), pasaron de 21.500 t en 2001 a 62.300 t en 2006. En 2005 Argentina, con baja producción en relación con los años anteriores de excepcionales cosechas, fue perdiendo posición respecto de los proveedores antes mencionados (25000 t en 2006). Como en el caso del calamar este país abastece a otros de la UE, y fundamentalmente a Italia que importa mas de 5000 tn. En especies de captura, son competidores de la producción de Argentina algunos países de África como Marruecos y Mozambique, aunque el estado de sus recursos se vio afectado por sobre captura.

Los otros mercados son Francia, 104.000 t de importaciones, el Reino Unido con 90.000 t, Italia con 73.000 t y Alemania con 40.000t. Respecto de estos países el producto de Argentina sólo tiene presencia significativa en Italia con ventas por 7.175 t, Francia es comprador cuando el precio está en baja.

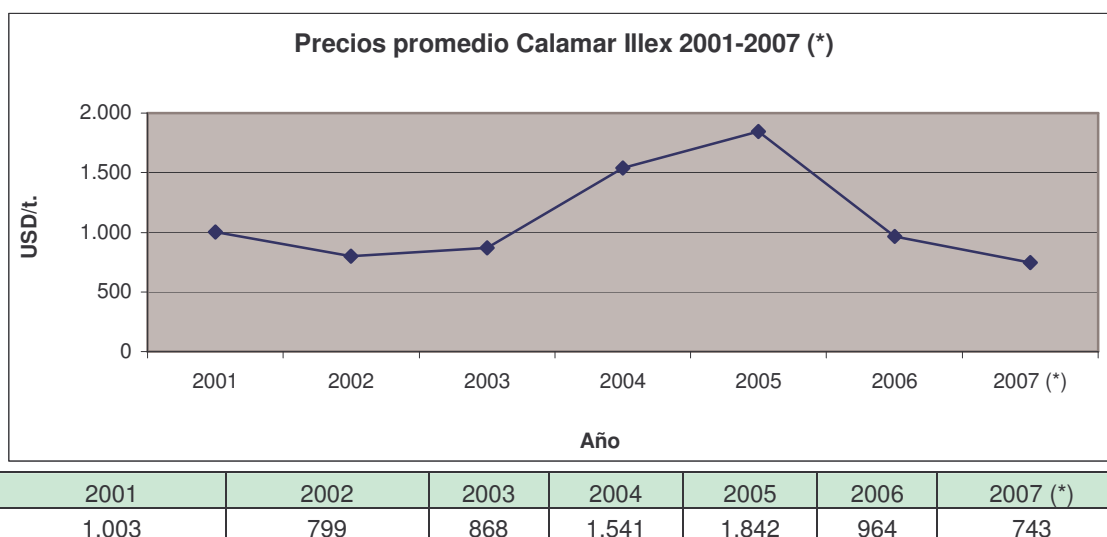
4. SITUACIÓN ECONÓMICA EN EL AÑO 2007

4.1 CALAMAR:

La zafra 2007 de Argentina ha sido una de las mejores de los últimos 5 años. Pese al volumen registrado, la situación es altamente negativa dada la baja en los precios internacionales, una demanda escasa, con stocks acumulados en el mercado europeo y la competencia de las capturas en el Atlántico Sudoccidental fuera de la milla 200 y de las capturas en torno a Malvinas (alrededor de 550.000 t en total).

Siendo el Atlántico Sudoccidental uno de los 2 principales caladeros de **calamar**, tanto los picos de alza en las capturas como los de baja, influyen casi de manera inmediata en la baja o alza respectivamente, de los precios internacionales.

Los precios internacionales vis a vis los costos de producción que enfrentan las empresas argentinas las colocan en una situación sumamente comprometida. En algunos casos han preferido suspender sus operaciones pesqueras, y se observa una acumulación de stocks, lo que las enfrenta a otro problema, la insuficiencia en la capacidad de frío y el costo del mismo.

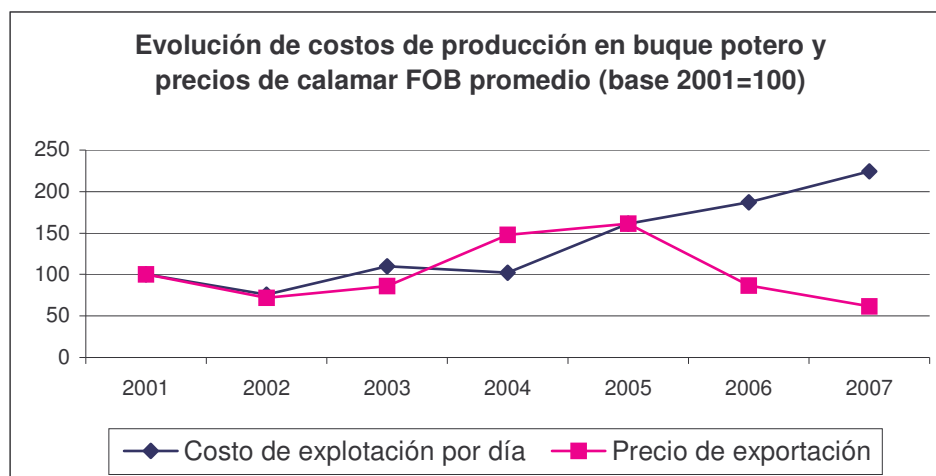


(*) 2007 Enero-Junio

A partir del año 2001 la situación de la pesquería de **calamar** mejoró como consecuencia del incremento del precio internacional y la mayor competitividad que generó la devaluación.

Sin embargo, luego de un incremento muy significativo durante 4 años consecutivos, tal como ya se expuso, los precios internacionales descendieron abruptamente en 2006, llegando en el primer semestre de 2007 al nivel más bajo de los últimos 7 años. Este contexto internacional, que benefició al sector pesquero en los primeros años, está perjudicando actualmente la rentabilidad de los exportadores.

Paralelamente, luego de la devaluación, la pesquería presentó menores costos de explotación en 2002, los cuales se mantuvieron constantes durante dos años. Esta situación mejoró la competitividad del sector y, junto al incremento de los precios internacionales, permitió un aumento considerable de la rentabilidad. No obstante, debido principalmente a los aumentos salariales y de combustible, los costos de explotación de la pesquería (en dólares) se incrementaron a un ritmo significativo a partir de 2004, ubicándose actualmente un 124% por encima del nivel que tenían en 2001. En definitiva la conjunción de incremento de costos y caída de precios internacionales, disiparon la rentabilidad generada por la devaluación.

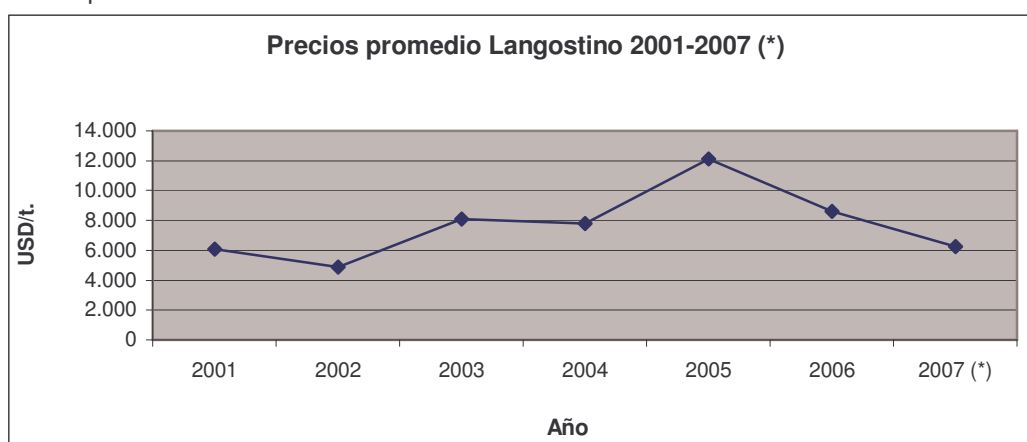


4.2 LANGOSTINO

Por su parte, la pesquería de **langostino** ha tenido una suerte similar a la de calamar. Los precios internacionales de exportación experimentaron un incremento muy importante hasta el año 2005 donde comienza un descenso hasta ubicarse durante el primer semestre del 2007 en valores muy cercanos a los de 2001.

En 2007 los precios internacionales de **langostino** argentino han caído un 51.5% con respecto a los precios del 2006 y un 95,3% con respecto a los precios del año 2005. Se toman los precios FOB de exportación ya que la mayoría de las empresas no participa de la venta final en los mercados de destino.

Por otra parte, en 2007, Japón está importando las menores cantidades de los últimos 20 años; en los primeros 6 meses Argentina exportó a Japón tan sólo 179 t, frente a volúmenes de entre 3000 y 5000 t anuales en períodos anteriores.



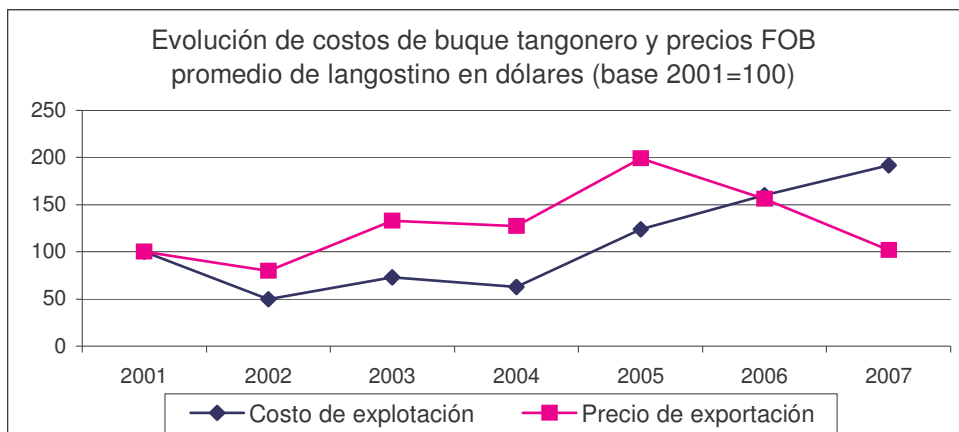
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (*)
6,090	4,874	8,099	7,777	12,137	8,603	6,51

(*) 2007 Enero-Junio

Con relación a los costos de explotación de la pesquería de **langostino** se observa el mismo comportamiento que en la de **calamar**. La devaluación mejoró la competitividad de la pesquería pero los incrementos graduales de salarios y combustible llevaron a un incremento de los costos de explotación en dólares de un 92% respecto de 2001. De este modo, la pesquería de **langostino** enfrenta una situación peor a la del 2001 dado que los precios internacionales volvieron a los niveles de ese año pero sus costos de explotación están cerca de duplicarse.

En consecuencia, como el sector pesquero nacional es tomador de precios en el mercado internacional y éstos continúan descendiendo, la única variable para ganar competitividad es la reducción de costos, los cuales en los últimos años han incrementado considerablemente y son muy resistentes a la baja. De este modo la coyuntura internacional de precios y el aumento de costos redujeron la rentabilidad tanto de la

pesquería del **calamar** como la del **langostino** y mientras estas tendencias de precios y costos se mantengan la crisis para estas pesquerías se agravará aun más.

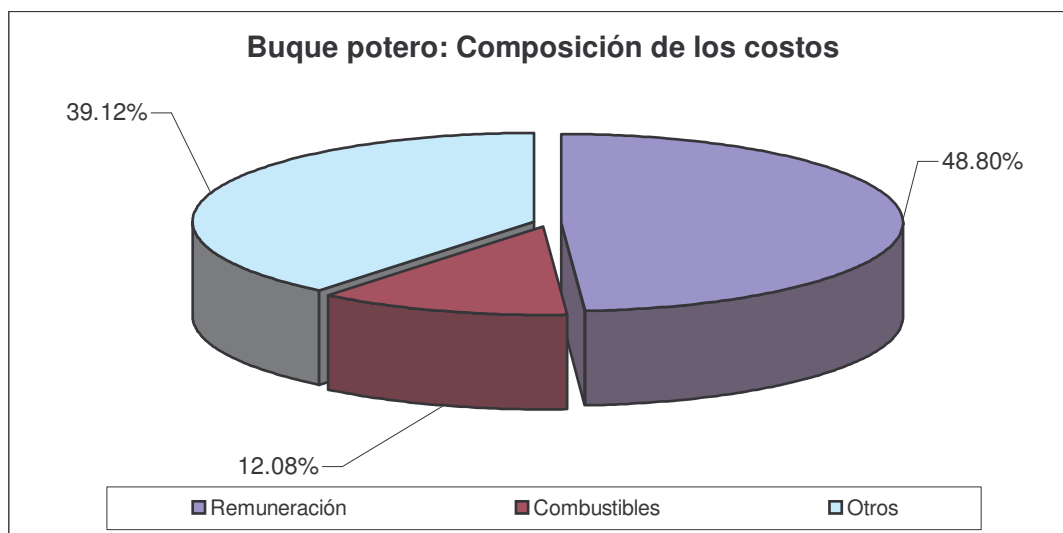


5. CONSIDERACIONES SOBRE LOS COSTOS DE CAPTURA DE LAS PESQUERÍAS

Es necesario señalar que se han analizado estructuras de costos de diferentes empresas, que han manifestado comportamientos distintos. Se han efectuado adecuaciones que se consideraron las más válidas en relación con la posibilidad de conformar un esquema de costos tipo para la operatoria de buques tanto poteros como tangoneros, que es el que se presenta

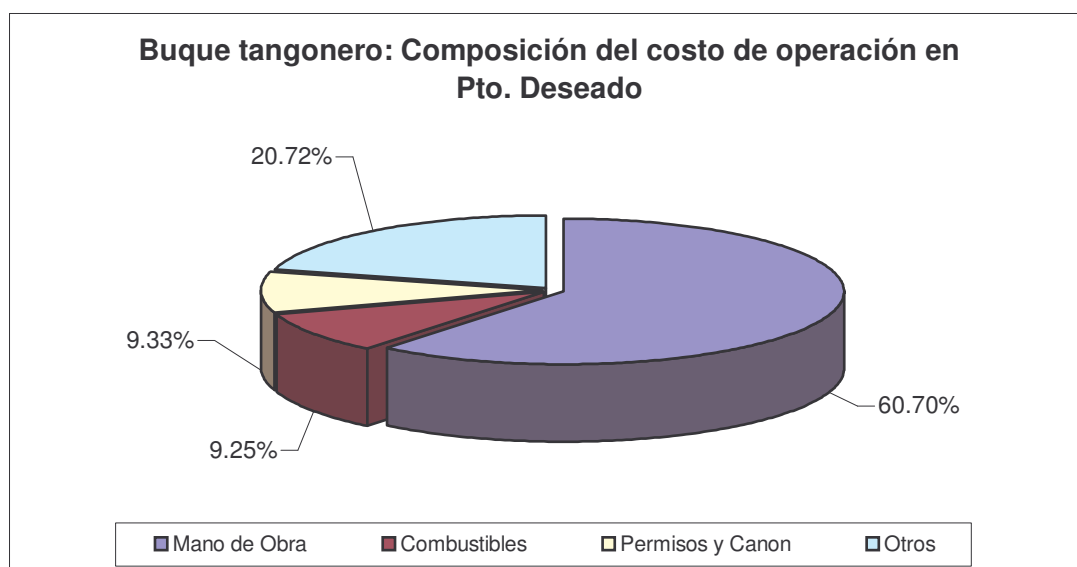
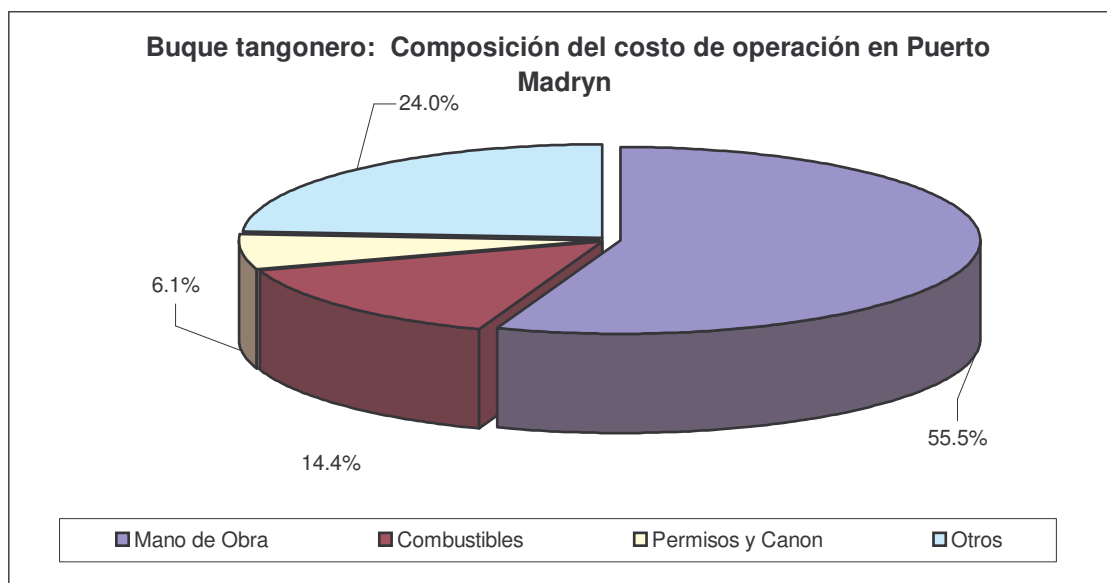
La estructura de costos del sector pesquero está compuesta principalmente por las remuneraciones y los gastos en combustible. Estos dos factores son los más importantes para determinar la rentabilidad del sector.

Como se observa en los gráficos presentados a continuación, el 61% de los costos de explotación de buques poteros corresponde a remuneraciones, combustibles y lubricantes. Es decir que un aumento de estos factores de producción representa un incremento de más de la mitad de sus costos de explotación.



Por su parte, la estructura de costos de la pesquería del **langostino** es similar a la del **calamar** con la excepción de los permisos de pesca. El peso de este ítem modifica la estructura de costos del buque tangonero aunque su influencia varía entre las provincias de Santa Cruz y Chubut. En este sentido, el costo por el permiso de pesca y la tasa de extracción en Puerto Madryn representa el 6.1% de los costos totales, mientras que en Puerto Deseado el 9.3%.

Sin embargo y a pesar de la participación que tiene el permiso de pesca y la tasa de extracción en los costos de la pesquería del langostino, las remuneraciones y los combustibles continúan siendo los dos factores de mayor relevancia. Ambos explican el 70% de los costos. Con lo cual, ambas pesquerías son muy sensibles a los cambios en los precios de salarios y combustibles.



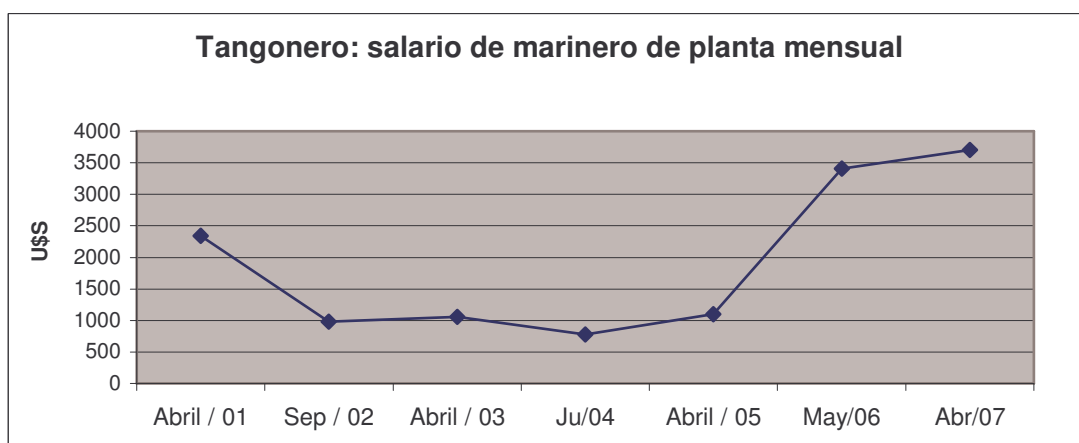
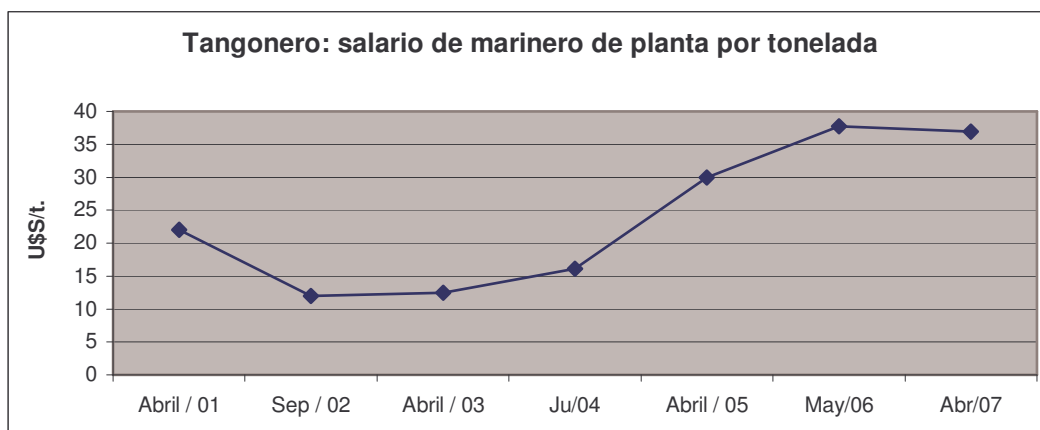
Evolución de los costos

Luego de la devaluación, los costos resultantes de las remuneraciones se redujeron en dólares considerablemente, esto permitió que la pesquería del **calamar** fuera más competitiva para la exportación.

Esta mejora en los costos laborales fue desapareciendo con los incrementos en dólares de los salarios. El sector enfrentó fuertes subas en las remuneraciones que produjeron en la pesquería de calamar un incremento durante 2006 del 41% respecto de 2001 y del 92% respecto del 2003. Es decir, que la mayor competitividad resultante de la disminución inicial en dólares de los salarios, fue absorbida por los incrementos de los mismos superando los valores de 2001.

Para la pesquería de **langostino** la tendencia de los costos de operación de los tangoneros fue similar a la de los poteros. Luego de un descenso del costo por remuneraciones durante los primeros años posteriores a la devaluación, éste se incrementó considerablemente. Así, el costo por remuneraciones disminuyó en

dólares un 19% en 2003 respecto de 2001, revirtiéndose la tendencia hasta alcanzar en 2006 un incremento de un 78% respecto de 2001.

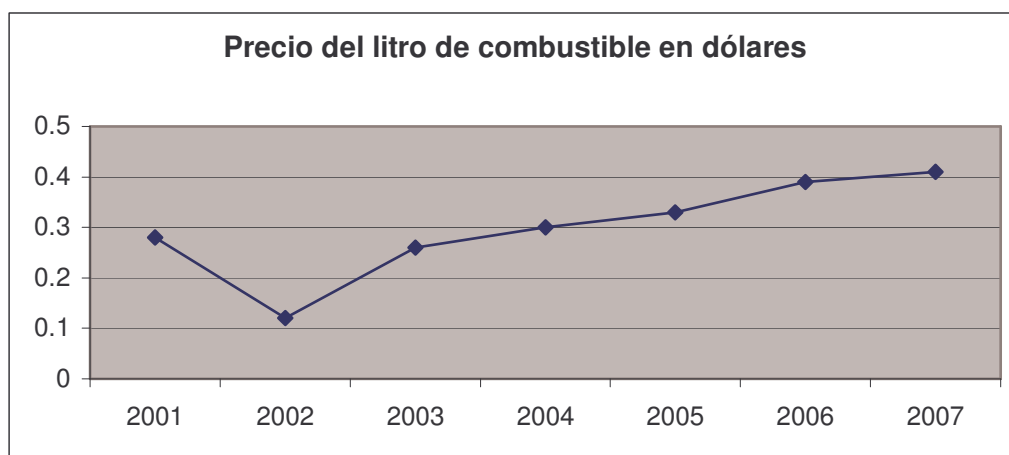


- Para el caso de un marinero de planta en buque tangonero, esta evolución significa una remuneración bruta mensual por todo concepto de U\$S 3.700 en el inicio de la presente temporada. Para el caso del buque potero, los ingresos de un marinero de igual categoría son de U\$S 3.352. Si se toma en cuenta la remuneración por tonelada capturada por tripulante, es de U\$S 36, lo que significa un aumento del 70% en relación con el año 2001 (a niveles de captura similares)
- A los efectos de exponer los niveles de salarios entre distintas categorías del personal de los buques tangoneros y poteros, se han tomado valores correspondientes a remuneraciones de 2 empresas tipo.

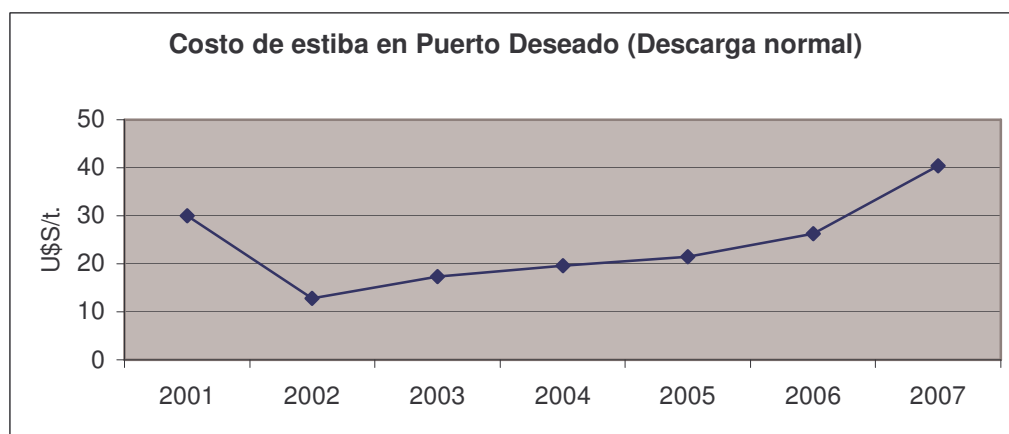
Mar-07	Tangonero		Potero	
	U\$S/t.	Mensual (U\$S)	U\$S/t.	Mensual (U\$S)
Marinero Planta	29,6	3792	4,1	3352
Contramaestre	40,8	5151	7,1	5859
1 Oficial Maq.	73,9	9330	8,1	6629

- Hay que destacar que en los tangoneros cerca del 60% del costo de cada viaje, hay que abonarlo a las tripulaciones a las 48 hs de ingresado el buque, causando muy fuertes problemas financieros en las empresas que se traducen en acelerar las ventas más allá de lo que el mercado desea, y por lo tanto, empujando los precios a la baja. Por los motivos mencionados ut supra, la flota debe permanecer parada en puerto entre octubre y febrero con altos costos de guardias en puerto y salarios garantizados.
- Con relación al combustible luego de una disminución en 2002, el precio se incrementó en forma constante, afectando tanto a la pesquería del **langostino** como a la del **calamar**. En agosto de 2007

el precio del litro de combustible es de U\$S 0,44 lo que significa un 83.3% más respecto de 2001 (U\$S 0.24), en los puertos patagónicos.



- Por su parte, existen otros costos que aunque tienen menor relevancia en el total de los costos influyen negativamente en la rentabilidad de las empresas del sector. Entre estos el costo de estiba es uno de los que sufrieron incrementos más significativos.
- A pesar de que los costos de estiba varían entre los distintos puertos, se presenta a modo de ejemplo la evolución en Puerto Deseado en el siguiente cuadro. En el mismo se observa el fuerte incremento en los costos pasando de 30 dólares por tonelada en 2001 a 40,38 dólares por tonelada en 2007, lo que significa un 35% de aumento.



- Un insumo que influye en los costos son los envases plásticos, cuyo precio en U\$S se incrementó un 30% entre 2001 y julio de 2007.

ANEXO-Presentación de los componentes del costo

AÑO 2006

ESTRUCTURA DE COSTOS DE EXPLOTACION PARA UN BUQUE POTERO CONGELADOR

CAPTURAS (t)	2865
DIAS DE PESCA	117
	%
Tripulación	48.9
Combustible y Lubricantes	12.1
Viveres	2.2
Traslados y Estadia	1.4
Gasto de Puerto y Estiba	6.5
Permiso de Pesca	1.4
Reparación y Repuestos	12.1
Materiales y Suministros	4.8
Artes de Pesca	3.1
Fletes	0.7
Seguros	1.8
Parada	3.9
Varios	1.1
TOTAL COSTO	100
COSTO TOTAL.U\$\$	1,189,000
COSTO/TN.U\$\$	415
COSTO DIARIO PESCA.U\$\$	10,162

AÑO 2006

ESTRUCTURA DE COSTOS DE EXPLOTACION PARA UN BUQUE TANGONERO CONGELADOR

CAPTURAS (t)	433
DIAS DE PESCA	177
	%
Tripulación	55.1
Combustible y Lubricantes	8.5
Viveres	1.2
Traslados y Estadia	1.7
Gasto de Puerto y Estiba	3.5
Permiso de Pesca	9.1
Reparación y Repuestos	2.8
Materiales y Suministros	5.1
Artes de Pesca	0.4
Fletes	0.3
Seguros	2.3
Parada	9.2
Varios	0.8
TOTAL COSTO	100
COSTO TOTAL U\$\$	2,462,650
COSTO/t U\$\$	5,687
COSTO DIARIO PESCA U\$\$	13,913

COSTOS DE LOGÍSTICA
(u\$/T)

TIPO DE OPERACIÓN **Junio 2007**

Datos

Tipo Producto	Entero	Entero/Vaina
Precio de Venta FOB	600	us\$/Ton
Días en puerto	3	días
Días de descarga	3	días
Turnos de estiba por día	2	Nro
Clasificación en Puerto	Si	
% de replateo	0	%
Frío	No	Si/No
Días de frío	0	días
% de enmastado	0%	%
Ton por contenedor	25	Ton/cont.
Contenedores por embarque	2	Nro
Días de Frío en muelle	0	días
% en inhábil	25	%
Tipo de cambio	3.1	\$/us\$
Maersk	25%	
Maruba	75%	
Ton por marea	600.0	Ton
Personal de control	3	Nro

ITEM	PUERTO DE ENTRADA PUERTO DE SALIDA	Quilla	Deseado	Madryn	Uruguay
		Deseado	Deseado	Madryn	Uruguay

Muelle	Ingreso/estadia en Puerto	5.7	4.8	5.4	3.1
---------------	---------------------------	-----	-----	-----	-----

Estibaje	Estibaje				
	Clasificación				
	Tally	56.0	53.5	63.9	40.2
	Replateo				
	Control				

Consolidado	Consolidado				
	Apuntador				
	Transporte Contenedor	55.1	34.5	37.0	10.0
	Frío en terminal				
	Otros costos terminal				

Frío	Entrada/Salida				
	Frío en cámara	-	-	-	-
	Enmastado				

Gastos de Venta	Despachante				
	Verificador/Guarda Aduana				
	Sanitario				
	Equipment Fee	26.1	26.1	26.2	19.9
	Handling Charge				
	C. Security Charge				
	Document fee				

Total Logística	142.8	118.9	132.5	73.2
------------------------	--------------	--------------	--------------	-------------

COMPOSICIÓN DE CADA ITEM

Muelle

		Quilla	Deseado	Madryn
Derecho de muelle	\$/día	180	130	180
Removido	\$/Ton	0.68	0.68	0.68
Mov. De amarre	Nro	2	4	4
Mov. De lancha	Nro	1	2	1
Amarre	\$/mov	400	200	250
Lancha	\$/mov	Serv. Port. Del Sur 3000	650	750
Agencia	\$/marea	Ventisur 1100	1500	800
Alistamiento	\$/marea	Hansen 3200	3067	5090
Residuos	\$/marea	Hansen 1500	1500	1500
Practico	\$/mov	0	0	0
Total	\$/Marea	10,548	8,965	10,088
Total	us\$/Ton	5.7	4.8	5.4

Estibaje		Quilla	Deseado	Madryn
Descarga de barco	\$/Ton	75	101	138
Grua	\$/h	Serv. Port. Del Sur 250	Murchison 200	Murchison. Aforo a 85 Ton 0
Motoestibadora 4 Ton	\$/h	150		
Motoestibadora 7 Ton	\$/h	180		
Apuntador x 6 hs	\$/turno	250	Murchison 345	345
Personal adicional	\$/turno	270	302	290
Personal adicional	Nro	3	1	1
Personal colocación film		1	1	1
Traslado personal	\$/día	Serv. Port. Del Sur 300	Murchison 0	Murchison 0
Recargo 1er inhabil	%	50%	38%	30%

Replateo	\$/Ton	20	20	20
Clasificación	\$/Ton	25	17	25
		Hansen	Murchison	Murchison
Viáticos personal de control	\$/persona	1,200	1,200	1,000
Total	\$/Marea	104,108	99,436	118,777
Total	us\$/Ton	56.0	53.5	63.9
Días de descarga		3	3	3
Turnos por día		2	2	2
Toneladas		600	600	300
Número de apuntadores		2	3	3
% de replateo		0%	0%	0%
% de inhabil		25%	25%	25%
Tipo de cambio		3.1	3.1	3.1
Personal de control		3	3	3

Consolidado		Quilla	Deseado	Madryn
Consolidado Contenedor	\$/cont.	700	1100	1300
		Serv. Port. Del Sur	Murchison	Murchison
Traslado Contenedor	\$/cont.	2900	970	1000
		South America Truck.	South America Truck.	
Frío en terminal	\$/cont/día	58	58	58
		Costanera	Costanera	
Apuntador x 6 hs	\$/turno	250	345	345
Nro de apuntadores		1	2	2
		Serv. Port. Del Sur	Murchison	Murchison
Otros gastos	\$/cont.	80	50	50
Personal adicional	\$/turno	200	302	290
	Nro	1	2	2
Recargo 1er inhabil	%	50%	38%	30%
Total	\$/Marea	102,398	64,215	68,822
Total	us\$/Ton	55.1	34.5	37.0
Toneladas		600	600	600
Ton por contenedor		25	25	25
días de frío en terminal		0	0	0
% en inhabil		25%	25%	25%
Personal				
Tipo de cambio		3.1	3.1	3.1
Número de contenedores		24	24	24

Frío		Quilla	Deseado	Madryn
		Propio	Pespasa	Marea Patagónica
Frío por día	\$/día	3.2	3.2	2.4
Transporte a Frigorífico	\$/Ton			
Alquiler camión	\$/h camión	65	65	65
Nro camiones	Nro	2	3	3
Ingreso/egreso	\$/turno		500	
Encajado/etiquetado	\$/Ton	60	50	61
			El mar azul	
Carga a camión	\$/Ton	28	20	20
			El mar azul	
Traslado contenedor	\$/cont.	2900	970	1000
Apuntador x 6 hs	\$/turno	250	345	345
Nro de apuntadores		1	2	2
Recargo 1er inhabil	%	40%	34%	40%
Recargo 2do inhabil	%	100%	34%	100%
Cajas + etiquetas + flete	\$/u	1.5	1.5	1.5
Clasificación	\$/Ton	25	20	36
Apuntador	\$/turno	250	345	345
Total	\$/Marea	-	-	-
Total	us\$/Ton	-	-	-
Toneladas		600	600	600
Días de Frío		0	0	0
% de enmastado		0%	0%	0%
% en inhabil		25%	25%	25%
Tipo de cambio		3.1	3.1	3.1

Costos de Referencia

Insumos y servicios básicos

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (julio)
T° C° U\$S Promedio/año	1.00	3.11	2.99	2.96	2.93	3.09	3.17
Combustible							
\$/litro	0.28	0.39	0.79	0.88	0.98	1.22	1.30
US\$/litro	0.28	0.12	0.26	0.30	0.33	0.39	0.41
Plástico							
\$/litro	1.65	4.15	3.65	4.90	5.35	5.60	6.80
US\$/litro	1.65	1.33	1.22	1.66	1.83	1.81	2.15
Estiba							
\$/Ton Descarga Normal	30.00	40.00	52.00	58.00	63.00	81.00	128.00
US\$/Ton Descarga Normal	30.00	12.86	17.37	19.62	21.50	26.21	40.38