



**DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN**  
**DIRECCIÓN DE ORDENACIÓN Y MANEJO INTEGRAL**  
Departamento de Presupuesto y Programación

Tema

**Análisis de la Industria  
Pesquera Nacional. Incidencia  
del Costo de Combustible en la  
Actividad Pesquera**

**Elaborado Por:**  
**Magíster Reyes A. Valverde B.**

**-Julio 2008-**

## ÍNDICE GENERAL

	<b>Pág.</b>
Análisis Económico y Financiero de la Industria Pesquera Nacional .....	1
1. Industria Camaronera Nacional .....	1
1.1. Análisis del Camarón Blanco .....	1
1.2. Análisis del Camarón Rojo .....	2
1.3. Análisis Mixto.....	4
2. Industria Palangrera.....	5
3. Industria Bolichera .....	6
Conclusiones .....	8
Anexo.....	9

### **1. Industria Camaronera Nacional.**

La Industria del camarón en Panamá atraviesa un mal momento, ya que con el incremento del precio del combustible (B/. 4.23 el galón de diesel), toda actividad que incluya en sus costos directos tal insumo se ve seriamente afectada. Además, otro elemento o variable que incide en esta situación es la disminución en la captura de especies comerciales (camarón blanco, camarón rojo e incluso el camarón tití). En este sentido la Dirección de Planificación en conjunto con la Dirección de Ordenación y Manejo Integral Costero de la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP), ha efectuado un estudio económico y financiero de la misma, que a continuación se presenta:

#### **1.1. Análisis del Camarón Blanco.**

El camarón blanco es el objetivo de aproximadamente el 70% de la flota activa en el Puerto de Vacamonte. En la actualidad existen en el Puerto de Vacamonte casi 180 embarcaciones aptas para la captura de camarones a nivel Nacional, pero por los altos costos del combustible se habilitan el 50% de las mismas, o sea, 63 embarcaciones capturan camarón blanco y en promedio realizan de 10 a 12 viajes al año.

Durante cada viaje se requieren 3,000 galones de diesel, lo cual representa el 95% de los costos directos y el 78% de la sumatoria de todos (directos e indirectos), incluyendo tasas, impuestos y otros. Ver estado de resultado proyectados en el anexo.

Por su parte las capturas de la especie es cada vez menor y en promedio se capturan 2,000 libras, además que pueden generar cada barco 2,500 libras de camarón titi y 300 libras de peces de valor comercial. Los precios se fijan en B/. 6.85 camarón blanco, B/. 1.05 y B/.0.45 para peces de valor comercial. Esto se traduce en ingresos por el orden B/. 16,460. Mientras el costo variable o directo de la actividad es de B/. 13,367.5, resultando en B/. 2.78 por libra capturada.

Estos ingresos permiten una pequeña utilidad que no es suficiente para afrontar obligaciones a corto, mediano y mucho menos a largo plazo. La Industria que años anteriores gozo de altas rentabilidades hoy día solo genera 1 centavo por dólar obtenido.

Con el siguiente cuadro N°1 se aprecia la condición de la Industria Camaronera en Panamá en estos momentos:

**Cuadro N° 1**

**Estimación de la rentabilidad de la captura de camarón blanco por la Industria**

Cuentas	Periodo de Pesca		Embarcaciones Camaroneras	
	Viaje	Periodo de Pesca (aproximadamente 10 viajes)	180 embarcaciones por viaje	Embarcaciones activas con propensión de la captura de camarón blanco (63 por viaje)
Ingresos	16,460	164,600	2,962,800	1,036,980
Costos Directos	13,368	133,675	2,406,150	842,153
Costos Indirectos	2,961	29,607	532,925	186,524
Utilidad Neta	132	1,318	23,725	8,304
Punto de Equilibrio (Libras de especies)	4,595	45,954	827,175	289,511
Flujos de efectivo	298	2,985	53,725	18,804
Flujos de Fondos Netos	298	2,985	53,725	18,804
Criterios de Evaluación Financiera*				
TIR	No reflejada			
VAN	-45,918			
Beneficio/Costo	0.68			
Beneficiarios Directos	5		900	315
Beneficiarios Indirectos	25		4,500	1,575

Fuente: Industriales de Vacamonte.

## 1.2. Análisis del Camarón Rojo.

En el caso de la captura del camarón rojo, al mismo se habilitan el 30% de la flota existente. Debido al incremento del petróleo solo van a pescar 27

embarcaciones capturando en promedio 8,000 libras de camarón y 100 de peces de valor comercial. Esto se traduce en B/. 15,885 de ingresos por viaje en promedio. El combustible a pesar que para la captura de camarón rojo se consumen 2,500 galones de diesel representa el 94% de los costos directos y el 74% de la sumatoria de los costos.

Observando el análisis en detalle en el cuadro N° 2, la captura de camarón rojo deja utilidad de B/. 1,638.5, lo cual redunda en flujos de efectivos y fondos netos positivos, pero al adecuar en el análisis el costo del principal activo (el Barco) para la captura del camarón, o sea B/.50,000; el Valor Actual Neto (VAN) produce B/. 39,800 de pérdida por temporada para cada barco.

**Cuadro N° 2**

**Estimación de la rentabilidad de la captura de camarón rojo por la Industria**

Cuentas	Periodo de Pesca		Embarcaciones Camaroneras	
	Viaje	Periodo de Pesca (aproximadamente 10 viajes)	180 embarcaciones por viaje	Embarcaciones activas con propensión de la captura de camarón blanco (27 por viaje )
Ingresos	15,885	158,850	2,859,300	428,895
Costos Directos	11,253	112,525	2,025,450	303,818
Costos Indirectos	2,994	29,940	538,920	80,838
Utilidad ó Pérdida Neta	1,639	16,385	294,930	44,240
Punto Equilibrio (Libras de especies)	5,235	52,351	942,310	141,347
Flujos de efectivo	1,805	18,052	324,930	48,740
Flujos de Fondos Netos	1,805	18,052	324,930	48,740
Criterios de Evaluación*				
TIR	No reflejada			
VAN	-39,800			
Beneficio/Costo	0.69			
Beneficiarios Directos	5		900	135
Beneficiarios Indirectos	25		4,500	675

Fuente: Industria Camaronera en el Puerto de Vacamonte.

### 1.3. Análisis Mixto.

Se ha realizado una nueva estimación con la finalidad de refrendar la difícil situación del sector camaronero, con lo cual se ha ponderado la captura de las especies de camarón considerando las 8,000 libras. Hay tres capturas de camarón que a continuación detallamos: el camarón rojo que representa el 64%, el camarón titi que representa el 20% y el camarón blanco con el 16%. Basados en esta situación los ingresos son por el orden de los B/. 20,766, generando mejores utilidades, flujos de efectivos y de fondos netos, como lo observamos en el cuadro N°3.

Como observamos, todavía la Industria refleja pérdidas en el periodo de pesca, ya que la rentabilidad generada en la actividad no supera la tasa de descuento que se aplica a la estimación o proyección.

**Cuadro N° 3**

**Estimación de la rentabilidad al ponderar la captura de especies camaronera de acuerdo a la extracción de las costas panameñas.**

Cuentas	Periodo de Pesca		Embarcaciones Camaroneras	
	Viaje	Periodo de Pesca (aproximadamente 10 viajes)	180 embarcaciones por viaje	Embarcaciones activas con propensión de la captura de camarón blanco y Rojo (90 por viaje )
Ingresos	20,766	207,656	3,737,808	1,868,904
Costos Directos	13,368	133,675	2,406,150	1,203,075
Costos Indirectos	2,961	29,607	532,925	266,462
Utilidad Neta	4,437	44,374	798,733	399,367
Punto de Equilibrio (Libras de especies)	3,362	33,616	605,097	302,548
Flujos de efectivo	4,604	46,041	828,733	414,367
Flujos de Fondos Netos	4,604	46,041	828,733	414,367
Criterios de Evaluación Financiera*				
TIR	-1.22			
VAN	-23,273			
Beneficio/Costo	0.83			

Fuente: Industria Camaronera del Puerto del Vacamonte.

## **2. Industria de Palangrera.**

La actividad de barcos que pescan selectivamente especies como el Atún, el Dorado y el Tiburón, se ha visto afectado por el incremento del precio del combustible (Diesel), a tal punto que el mismo representa el 76% de los costos directos. En la actualidad el 80% de los barcos de este tipo de pesca se encuentran activos o sea, 252 barcos.

La industria captura aproximadamente por temporada 75,000 libras de peces Dorados las cuales se venden en B/.0.70; además se capturan 15,000 libras de Atún a B/.2.00; 30,000 libras de Tiburón a B/. 0.50 y 900 libras de Aletas de Tiburón a B/.8.00.

La rentabilidad es altamente negativa y sin lugar a duda las pérdidas durante el periodo de la temporada son por el orden de B/. 93, 000 aproximadamente por embarcaciones en 18 viajes que realizan en la temporada.

Un detalle particular es que por cada dólar invertido hay pérdida de 74 centavos, lo que nos dice que la Industria está siendo subsidiada por los dueños, considerando los años de gran abundancia en este tipo de negocio. A continuación presentamos el cuadro N° 4;

## Cuadro N° 4

### Estimación de la Rentabilidad de la Captura de Atún, Dorado y Tiburón de acuerdo a la actividad de palangres por la Industria

Cuentas	Periodo de Pesca		Embarcaciones Camaroneras	
	Viaje	Periodo de Pesca (aproximadamente 18 viajes)	315 embarcaciones por viaje	Embarcaciones activas con propensión de la captura de Atún, Dorado y Tiburón (252 por viaje )
Ingresos	5,417	97,500	1,706,250	1,365,000
Costos Directos	11,160	200,880	3,515,400	2,812,320
Costos Indirectos	3,267	58,798	1,028,968	823,175
Utilidad ó Pérdida Neta	-9,010	-162,178	-2,838,118	-2,270,495
		0		
Flujos de efectivo	-8,177	-147,178	-2,575,618	-2,060,495
Flujos de Fondos Netos	-8,177	-147,178	-2,575,618	-2,060,495
Criterios de Evaluación*				
TIR	No reflejada			
VAN	-93,804			
Beneficio/Costo	0.26			

**Fuente: Industria de Palangres en el Puerto de Vacamonte.**

### 3. Industria Bolichera.

La Industria bolichera ha disminuido las plantas y barcos para poder sobrevivir a los altos costos generados por el incremento de los precios del petróleo a nivel mundial. Por otro lado, también se ha disminuido los volúmenes de sardinas con lo cual se tomaron las decisiones antes mencionadas.

Anteriormente había una planta en Taboguilla y en Puerto Caimito, como también se poseía una flota de 30 barcos, la cual capturaba hasta 110,000 toneladas en la temporada. Ahora solo queda la planta de Puerto Caimito y 15 barcos habilitados que cazan 93,000 toneladas de sardinas (80% sardinas y 20% arenque).

Estos barcos realizan 22 viajes al mes, en seis meses se deben realizar 132 viajes que consumen 312 galones por viaje.

La tonelada de sardinas se le compra al barco en B/.45.00 generando por viaje B/. 2,114, lo cual resulta insuficiente para los costos, tanto directos como indirectos. Observamos los niveles de pérdida dados en la actividad con el siguiente cuadro N° 5.

**Cuadro N° 5**

**Estimación de la Rentabilidad de la actividad de barcos bolicheros en Panamá**

Cuentas	Periodo de Pesca		Embarcaciones Camaroneras	
	Viaje	Periodo de Pesca (aproximadamente 132 viajes)	15 embarcaciones por viaje	Embarcaciones activas con propensión de la captura de la sardina (15 por viaje )
Ingresos	2,114	279,055	31,711	31,711
Costos Directos	2,669	352,308	40,035	40,035
Costos Indirectos	2,026	267,448	30,392	30,392
Utilidad ó Pérdida Neta	-2,581	-340,701	-38,716	-38,716
Flujos de efectivo	-2,448	-323,101	-36,716	-36,716
Flujos de Fondos Netos	-2,448	-323,101	-36,716	-36,716
Criterios de Evaluación*				
TIR	No reflejada			
VAN	-171,435			
Beneficio/Costo	0.08			
Beneficiarios Directos	9		135	135
Beneficiarios Indirectos	45		675	675

Fuente: Industria bolichera en el Puerto Caimito.

## Conclusiones

- 1- La industria pesquera se encuentra en una posición nada halagadora, en primera instancia producto del encarecimiento del combustible que supera el 70% de los costos directos (con excepción de los bolicheros que representa el 48%, pero los víveres consumidos por la tripulación representan el 37%, los cuales se han encarecidos por los altos precios del petróleo), o sea fundamental para la actividad. En segunda instancia se da una disminución en los volúmenes de pesca de todas las actividades antes citadas.
- 2- El modelo financiero utilizado expresa en términos económicos, que al tener un barco camaronero, palangrero ó bolichero; no se tendría ningún interés de seguir operando; a menos que cada una de estas actividades tenga una empresa de tipo de producción vertical. Esta industria opera en cada etapa de producción (Pesca, procesamiento y exportación); lo cual significa que si se pierde al pescar se puede generar mayores utilidades en la transformación y exportación del producto del mar. En efecto, por lo indagado en Vacamonte y Puerto Caimito, se corrobora que las empresas que vislumbran este tipo de producción son los que están actualmente en el Mercado.
- 3- En 357 embarcaciones que zarparon de los puertos antes mencionados se generan 1,785 empleos con una incidencia en 8,925 personas derivadas de la actividad industrial de la pesca. O sea, solo considerando la captura de especies marinas comerciales.

ANEXO

