



PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES 1999 - 2001

**ESTRUCTURA E IMPACTO DE LOS SUBSIDIOS EN LA PESQUERÍA INDUSTRIAL DE CAMARÓN
EN EL GOLFO DE CALIFORNIA. El caso de la pesquería de camarón en el puerto de**



Guaymas.

T E S I S :

Que para obtener el Título de:

MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES

Presenta:

GERMÁN CARLOS AYALA HERRERA

Asesor: Dr. Álvaro Bracamonte Sierra.

**Sinodales: Dr. Miguel Ángel Vázquez Ruiz
M.C. Manuel Valenzuela Valenzuela**

Hermosillo, Sonora.

Noviembre, 2001.

R E S U M E N

El trabajo se orienta a identificar y evaluar el impacto de la política de subsidios de la pesquería industrial de camarón en el Golfo de California.

La investigación se basa en un estudio de caso de la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera "Isla de Pájaros", bajo un modelo económico - financiero. Mediante este análisis se construyen escenarios que permiten observar el comportamiento de la rentabilidad en la pesca del camarón.

El trabajo muestra la operación de una flota, antigua y en mal estado, debido, en parte, a la existencia de una estructura de subsidios. Es el subsidio al precio del diesel el que mayor impacto tienen en el resultado de la tasa de rentabilidad.

Se propone una estrategia de redimensionamiento de la flota en combinación de un escenario de reducción de subsidios a largo plazo, encaminado a lograr la redistribución del volumen en la captura del camarón, acompañado de un programa de desarrollo sustentable.

I N D I C E

I n t r o d u c c i ó n	1
1.- La pesquería de camarón: importancia económica.	
1.1 La Pesca a Nivel Mundial	7
1.2 La actividad Pesquera en México	12
1.3 La Actividad Pesquera en Sonora	22
1.4 La Pesquería de Camarón en Sonora	26
1.5 Evolución de las exportaciones del camarón tras el TLC	29
2.- El Tratamiento de la Actividad Pesquera Mexicana Ante las Regulaciones del GATT Y el TLC	
2.1 Introducción	35
2.2 Acuerdos y cláusulas relevantes para el sector pesquero	36
2.2.1 Reglas y certificado de origen	36
2.2.2 Barreras no arancelarias	41
2.2.2.1 Medidas sanitarias y fitosanitarias	41
2.2.2.2 Barreras técnicas al comercio	43
2.2.2.3 Regulaciones ecológicas	44
2.2.3 Barreras arancelarias	46
2.2.4 Subsidios a la exportación	49

3.- El Impacto de los Subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón: Estudio de caso

3.1 Introducción54

3.2 Metodología para evaluar el impacto de los subsidios en la rentabilidad de la pesquería industrial de camarón.....57

3.3 Características de la flota camaronera62

3.4 Impacto de los subsidios en la rentabilidad de la actividad camaronera62

3.5 Los subsidios a la flota camaronera de Guaymas, Sonora70

4.- C o n c l u s i o n e s76

Bibliografía80

Anexos83



A G R A D E C I M I E N T O S

A CONACyT por brindarme los apoyos durante los estudios del postgrado.

A Conservación Internacional México por apoyar el proyecto de investigación.

A Álvaro Bracamonte Sierra por ser guía principal de esta tesis. A Miguel Ángel Vázquez Ruiz y Manuel Valenzuela Valenzuela, lectores - sinodales que aportaron valiosas sugerencias para la conclusión de la misma.

A El Colegio por permitirme abrirme un espacio más de superación.

A mis compañeros que brindaron con su amistad palabras de aliento durante y posterior a la maestría.

A mí familia el sacrificio de la comprensión. En especial a Vicky por la confianza y apoyo incondicional.

A mí madre por creer en mí.

A Dios por todos los beneficios recibidos y por recibir.

I n t r o d u c c i ó n.

La relación del hombre con el mar ha dado como resultado la actividad de la pesca. De ello para efectos económicos interesa la pesca comercial, misma que se concentra en un reducido número de pesquerías como la de sardina, túnidos, camarón, escualos, entre otras.

La pesca constituye una parte importante del quehacer económico nacional, funge como fuente de alimentos, insumos, empleos y divisas. Ello gracias a que México cuenta con una excelente ubicación geográfica y dispone de abundancia y variedad de recursos marinos¹.

A nivel internacional México cuenta con una modesta participación en la producción y comercio mundial en 1999: 1 por ciento de la producción², ocupando el 18° lugar; 0.7 por ciento del empleo; 12.9 por ciento de la flota mayor y 1.4 por ciento de las exportaciones³.

En el período de 1994 - 1999, en cuanto al valor de la producción total (PIB), el sector pesquero representó el 0.3 por ciento; 2.3 por ciento del empleo total; la flota mayor creció 1.7 por ciento y las exportaciones representan el 0.6 por ciento del total.

El extenso litoral de Sonora, de más de 1,000 km. en el Golfo de California, le permite ser un estado líder nacional en la producción pesquera nacional. Durante 1994 - 1999, por su valor participa con el 0.04 por ciento en el PIB y el 9.0 por

¹ De acuerdo con algunos especialistas existen alrededor de 1,200 especies que pueden ser capturadas; están identificadas 305 y con importancia económica alrededor de 60.

² En 1999, se alcanzó una producción de 1.2 millones de toneladas.

³ Por el monto de sus ventas externas ocupó el vigésimo sexto lugar entre las naciones exportadoras. El 37° por el monto de sus exportaciones. BANCOMEXT, (1999), distribuido por Internet, www.mexico.businessline.htm

ciento con respecto al PIB Estatal (PIBE) en 1999; 2.3 por ciento del empleo en el Estado; 19.7 por ciento de la flota pesquera nacional y 4.5 por ciento de las exportaciones en 1999.

El sector pesquero en México tiene su génesis en la región noroeste. El gobierno federal, en el período en que se consolidan las bases de la economía mexicana y de la industria pesquera (1920 - 1939), ejerce, entre otras medidas, la exención de impuestos para las cooperativas pesqueras⁴, hecho que podemos considerar como una primer forma de subsidio en la actividad pesquera.

En el marco de la apertura económica del país⁵, se tiene como resultado una disminución de la intervención del Estado en los procesos productivos, reflejando un desmantelamiento de los instrumentos de protección y en una reducción de los apoyos a la producción⁶. Es así, como la presencia de los subsidios adquieren relevancia en el sector de la pesca.

En este contexto, los subsidios que recibe la pesquería industrial de camarón parecen desentonar con lo que ocurre a nivel nacional. Sin embargo, los compromisos adquiridos tras la firma del TLC y el GATT parece no prohibirlos. Entre ellos destacan: i) El precio del diesel marino⁷; ii) La tasa preferencial del Impuesto Sobre la Renta⁸; y iii) Tasas de interés preferenciales⁹.

⁴ Brethon, Y., y López, E., (1989), "Ciencias Sociales y Desarrollo de las Pesquerías : Modelos y métodos aplicados al caso de México", INAH, México.

⁵ Desde mediados de los ochenta la economía mexicana descansa en un modelo de crecimiento orientado hacia la exportación y liberación económica, concretándose dicha apertura con la adhesión al GATT y la firma del Tlc.

⁶ Financiamiento, extracción y procesamiento de productos del mar.

⁷ Se aplica a través de un precio especial del combustible para uso marítimo. Sin embargo, a partir de la decisión de PEMEX refinación de homologar el precio al diesel terrestre, entre Mayo y Julio del 2001, se establece un proceso para devolver el diferencial en precio a todo consumidor de combustible del sector pesquero, a través de vales; para ser beneficiarios se comprobaba el desarrollo de la actividad.

⁸ Al tributar en el régimen simplificado la actividad del sector pesquero, se beneficia en una reducción de la tasa impuesta del 35 por ciento.

⁹ Al carecerse de apoyos financieros flexibles para la pesca del camarón, las comercializadoras otorgan adelantos a los productores a la tasa preferencial de E.U.

Del párrafo anterior, se deriva la hipótesis de esta investigación, el desarrollo de la pesquería industrial del camarón ha sido factible, parcialmente, debido a la existencia de una estructura de subsidios que permite compensar la baja rentabilidad de la flota ineficiente.

El trato privilegiado, propicia, quizá, el funcionamiento operativo de unidades ineficientes, ineficiencia generada por una serie de prácticas, entre ellas: escaso mantenimiento mayor. La idea de hacer más rentable esta pesquería pasa por un redimensionamiento de su flota pesquera. Ello conlleva los cuestionamientos siguientes: ¿Cuál es el nivel de rentabilidad que permite obtener a la flota camaronera esta estructura de subsidios?; ¿Qué comportamiento se obtendría de la rentabilidad de la flota pesquera al ir disminuyendo (o desapareciendo) los subsidios?; ¿Qué porcentaje del total de las unidades pesqueras, que comprende la flota camaronera, mantendrían resultados ineficientes en escenarios de baja o nula existencia de subsidios?; ¿Cuál de los subsidios mantiene un mayor impacto en la rentabilidad de la flota camaronera?.

Responder a esas preguntas es un asunto complejo, por lo que es importante delimitar los alcances de esta investigación. El presente trabajo tiene dos grandes objetivos: Primero, analizar la estructura de la política de subsidios en la pesquería del camarón de alta mar, teniendo como marco de referencia el Tratado de Libre Comercio de América del Norte; y segundo, evaluar el impacto de la política de subsidios de la pesquería del camarón en el Puerto de Guaymas, Sonora.

Para los intereses de la investigación, consideramos como subsidios, todas las medidas para mantener precios por debajo del nivel de mercado conduciendo a una baja en los costos.

El abordar el tema del sector pesquero, es necesario conocer que, el sector pesquero (en México) abarca el conjunto de actividades que tienen su origen en el aprovechamiento de los recursos de la flora y fauna acuáticas. Estas actividades comprenden desde la captura o cultivo de los recursos hasta su transformación y comercialización¹⁰.

Este aprovechamiento de los recursos acuáticos, permite desarrollar diferentes pesquerías en el Mar de Cortés, tal es el caso de la pesquería industrial de camarón en Sonora; donde el crustáceo se consideró exclusivo del sector social hasta la modificación de la Ley de Pesca en 1992¹¹. Su modificación contemplo profundos cambios en el régimen de especie reservada que tenía el camarón y, abrió las posibilidades de asociación con otros agentes económicos.

La hipótesis de trabajo se desarrolla a través de un análisis económico - financiero¹² de la flota pesquera de camarón del puerto de Guaymas; se hará a través de un estudio de caso: la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera "Isla de Pájaros". El estudio contempla la identificación de la estructura de subsidios recibidos, constituida por el precio del diesel marino, el impuesto sobre la renta y de los intereses de los prestamos de las comercializadoras. Tal estructura, permitió la elaboración de una serie de escenarios, que reflejan los diferentes impactos de los subsidios sobre la rentabilidad de las unidades pesqueras.

¹⁰ BANCOMEXT, (1999), Distribuido por Internet. Hyyp//México.businessnet... Op. Cit.

¹¹ Ley de Pesca, Diario Oficial de la Federación, 25 de junio de 1992

¹² Inicialmente, se considero desarrollarlo bajo un modelo econométrico.

Para llevar a cabo esta investigación, fue necesario consultar literatura considerada básica en el estudio de las pesquerías, como Brethon y López (1989), Cuauhtémoc González (1993), informes de la FAO (2000 y 2001); es necesario mencionar, la revisión de trabajos de investigadores nacionales y locales, entre ellos Alejandro Nadal, Miguel A. Vázquez, además de publicaciones editadas por la SEMARNAT y el BANCOMEXT. La información que se encontró en Internet contribuyó para reforzar el contenido del trabajo.

Para la construcción de la información estadística, se usaron las bases de datos de la Secretaria del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT); así como las facilitadas por la Delegación Regional y Subdelegación de Pesca. Además, se emplearon las ediciones del Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática (INEGI), referente a los recursos marinos y el sector energético. Complementariamente se realizaron entrevistas a actores importantes de la actividad con el fin de conocer sus puntos de vista respecto a la pesquería industrial del camarón.

Para el logro de los objetivos y para la comprobación de nuestra hipótesis, el trabajo lo hemos dividido en cuatro grandes apartados. En el primero, destacamos la importancia de la actividad pesquera a nivel mundial, nacional y estatal; el análisis abordó los rubros de volumen y valor de la producción, situación de los recursos pesqueros, características de la flota, población ocupada. Se dio especial atención a la pesquería del camarón industrial.

En el capítulo segundo, abordamos el tratamiento que recibió la actividad pesquera mexicana derivadas del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT, siglas en inglés) y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Abarca sobre todo la

normatividad internacional de los subsidios a la exportación en el comercio mundial y se exponen las diferentes clases de subsidios que se contemplan; además se presenta la estructura productiva de subsidios que se conforma en la pesquería industrial de camarón.

En el tercer capítulo, se analiza el impacto que ejercen los subsidios en la pesquería industrial de camarón a través de un estudio de caso, procurando establecer los efectos que provocarían en esa actividad en el corto y largo plazo.

Finalizamos con un apartado de conclusiones, donde se expone un programa de reestructuración de la flota pesquera para convertir a la pesquería del camarón en una actividad más rentable en el largo plazo.



EL COLEGIO DE SONORA

1. LA PESQUERÍA DEL CAMARÓN: Importancia Económica.

La información estadística de la pesca, en los niveles Mundial, Nacional y Estatal, se ha estructurado, en parte, bajo los elementos clásicos de una función de producción¹, con el fin de mostrar con orden y claridad, las tendencias de los indicadores empleados en esos niveles.

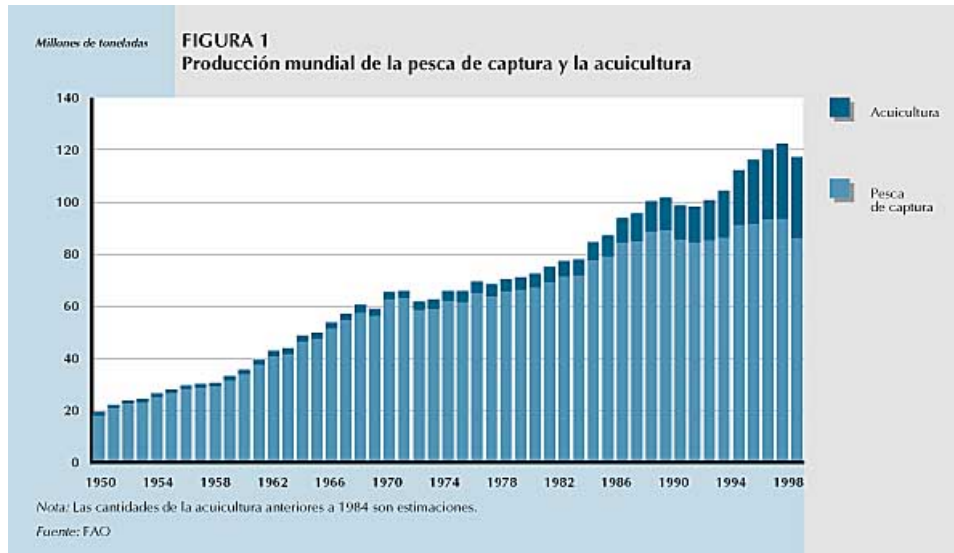
1.1 La pesca a Nivel Mundial.

De acuerdo a los informes del Departamento de Pesca de la FAO², las tendencias de la producción mundial de la pesca y la acuicultura presentaron un incremento, al pasar de 112.3 millones de toneladas en 1994 a 125 millones de toneladas en 1999 (cuadro y figura 1), representando una tasa promedio de crecimiento anual del 2.2 por ciento. En cambio la producción mundial de la pesca de la captura marina y continental logró una tasa promedio de crecimiento anual de 0.2 por ciento³. Entre los principales países productores en ese período se encuentran: China, Japón, Estados Unidos, Rusia, Perú, Indonesia, Chile e India, que juntos explotan más de la mitad de la producción total, de la pesca de captura.

¹ El orden se integra por el producto, capital, trabajo y recursos naturales.

² FAO (2001), *"El Estado Mundial de la pesca y la acuicultura, 2000"*, Departamento de Pesca, distribuido por Internet www.fao.org

³ Este estancamiento en las captura totales se debe a la tendencia general registrada en la mayoría de las zonas pesqueras del mundo, motivado por el fenómeno del niño, pero sobre todo, por haberse alcanzado el potencial máximo de captura pesquera. El fenómeno se origina en las aguas del Océano del Pacífico Austral, consiste en un aumento de la temperatura de las aguas marinas, provocando la emigración de ciertas especies en busca de aguas más frías capaces de satisfacer sus necesidades alimenticias, el ciclo de aparición del fenómeno es entre 3 y 4 años.



En 1994 del total de la pesca mundial el 71 por ciento se destinó para el consumo humano⁴, mientras que en 1999 representó el 75.7 por ciento⁵; creció a una tasa del 3.5 por ciento al año⁶, pasando de 79.8 millones de toneladas en 1994 a 94.8 millones al final del siglo XX (cuadro 1)⁷.

El aumento en la comercialización del pescado, sobre todo en la presentación de congelado respecto al enlatado o seco, ha sido estimulado tanto por las condiciones económicas de los mercados, como por las ideas de los beneficios para la salud que se deriva del consumo en fresco⁸.

⁴ Un aspecto interesante que se advierte, es que en la década de los noventa se registra una proporción mayor de la producción pesquera para el consumo humano directo.

⁵ El resto se utilizó para finalidades no alimentarias, casi exclusivamente para su transformación en harina y aceite de pescado.

⁶ La disponibilidad per cápita de pescado y productos pesqueros ha mantenido una tasa media de crecimiento anual del 2 por ciento, mayor que el crecimiento de la población 1.4 por ciento.

⁷ La FAO ha estimado que la demanda mundial de pescado con destino a la alimentación humana en el 2010 se situaría entre los 105 y 110 millones de toneladas, y otros 30 millones se convertirían en alimento para el ganado.

⁸ FAO, (2001), "Estado... Op. Cit.

En lo que se refiere al valor, la importación de productos pesqueros pasó de 39,475 millones de dólares en 1990 a 56,202 millones de dólares en 1998, manteniendo una tasa promedio de crecimiento anual de 4.5 por ciento⁹. Los tres principales mercados para los productos pesqueros fueron Japón, Estados Unidos y Europa. A pesar de la recesión, que representó un descenso de las importaciones japonesas, este país continuó siendo el mayor importador de pescado y productos pesqueros, manteniendo un consumo per capita de 68 kg/habitante al año¹⁰. Estados Unidos ocupó el segundo lugar, con un consumo per capita anual de 23 kg/habitante. La proporción de las importaciones en el total de la oferta pesquera continuó aumentando en la Unión Europea¹¹.

Las exportaciones tuvieron un incremento en su valor, pasando de 36,371 millones de dólares en 1990 a poco más de 51 mil millones de dólares en 1998, logrando una tasa promedio de crecimiento en esos años de 4.2 por ciento. En seis países¹² se concentra la mayor parte de esas ventas representando un promedio del 34.5 por ciento del total del valor de las exportaciones de productos pesqueros.

En particular, la producción de camarones¹³, se encuentra entre los principales productos pesqueros a nivel mundial¹⁴, en 1990

⁹ BANCOMETX (1999), distribuido por Internet...Op. Cit.

¹⁰ En 1998 sus importaciones representaron aproximadamente el 23 por ciento del total.

¹¹ Las importaciones europeas son 14.6 veces más grandes que las exportaciones nacionales de productos pesqueros, las estadounidenses 12.8 y las japonesas 22.3 veces, dentro de estos mercados. A excepción de los Estados Unidos, la participación de México es marginal; en Japón México participa con el 0.1 por ciento del total de importaciones de productos pesqueros y en la Unión Europea con el 0.4 por ciento.

¹² Noruega, China, Estados Unidos, Dinamarca, Tailandia y Canadá.

¹³ Los camarones son crustáceos que pueden alcanzar desde el tamaño muy pequeño hasta 35 cm. de longitud total. La mayoría de las especies viven en aguas poco profundas de las plataformas marinas¹³. Las especies más importantes que conforman el recurso camaronero pertenecen al género *penaeus*¹³. El género se divide en cuatro subgéneros, de los cuales dos están representados en el Pacífico. Subgénero *litopenaeus*, procede del griego litos: liso, llano. Se encuentran representadas en aguas del Pacífico de México son: *P. (L.) vannamei*; *P. (L.) stylirostris*; *P. (L.) occidentalis*. Subgénero *Farfantepenaeus*, distribuidas en el Pacífico de México son dos y están restringidas al Pacífico Oriental: *P. (M.) brevisrostris* y *P. (M.) californiensis*. La especie dominante en el Golfo de California son el camarón azul, le siguen en importancia el camarón café y el camarón blanco. Siendo la primera especie la que constituye la piedra angular de la pesquería de camarón de alta mar. La distribución geográfica para el camarón azul (*Penaeus stylirostris*), la podemos encontrar desde Punta Abreojos, Baja California Sur hasta Tumbes, Perú. El camarón blanco (*Penaeus vannamei*), su localización va desde el extremo norte del Golfo de California, hasta

se obtuvo un volumen de 2,834 mil toneladas pasando en 1997 a 3,477 mil toneladas, incremento que representa una tasa de crecimiento promedio anual de 4.0 por ciento; en valor, representan el 20 por ciento de los productos pesqueros en el comercio internacional. Entre los principales países productores de este crustáceo encontramos a China, Indonesia, Tailandia, India¹⁵.

En términos del comportamiento de la flota pesquera, en 1990 existía un total de 20,865 barcos, pasando a finales de 1999 a 23,014 unidades; ello representó una tasa promedio de crecimiento del 0.2 por ciento¹⁶ (figuras 2 y 3). Los países desarrollados presentaron una reducción real en su flota¹⁷, utilizando prácticas de desguaces y abanderamientos en el extranjero. Mientras, algunos países subdesarrollados reflejaron un aumento en la cantidad de barcos. Del período de 1991 a 1999 la construcción de barcos representó un tonelaje agregado total de 1,400,000 toneladas, debido a la construcción de 3,253 barcos, lográndose una edad media de la flota de 21.3 años¹⁸.

Tumbes, Perú. El camarón café (*Penaeus californiensis*), se encuentra desde la Bahía de San Francisco, EUA, hasta la Bahía de Sechura, Piura, Perú, e islas Galápagos, Ecuador.

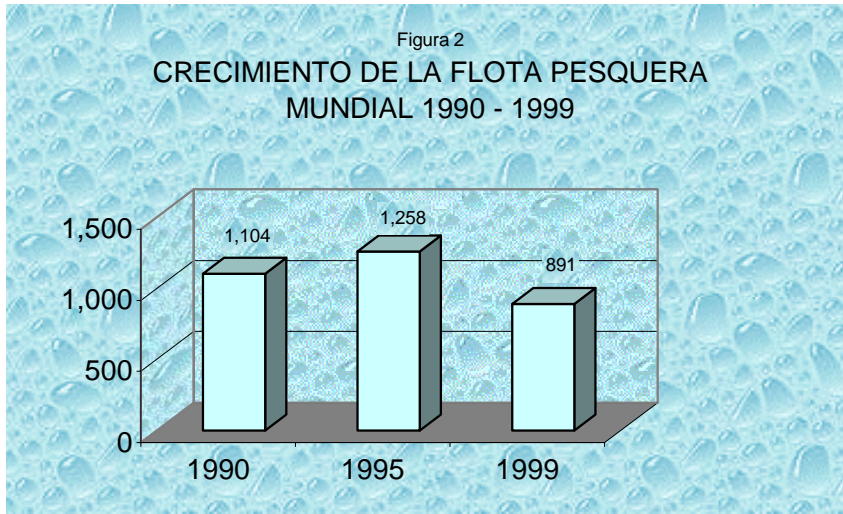
¹⁴ Los camarones pertenecen a la familia penaeidae, incluye a la gran mayoría de las especies de interés comercial y representa cerca del 90 por ciento de la producción mundial de camarón.

¹⁵ Sin embargo, la crisis económica internacional padecida en las regiones de los principales países productores y en sus mercados, junto con problemas de enfermedades, provocaron retrocesos en la producción, comercio e inversión en el sector del camarón en 1998 y 1999.

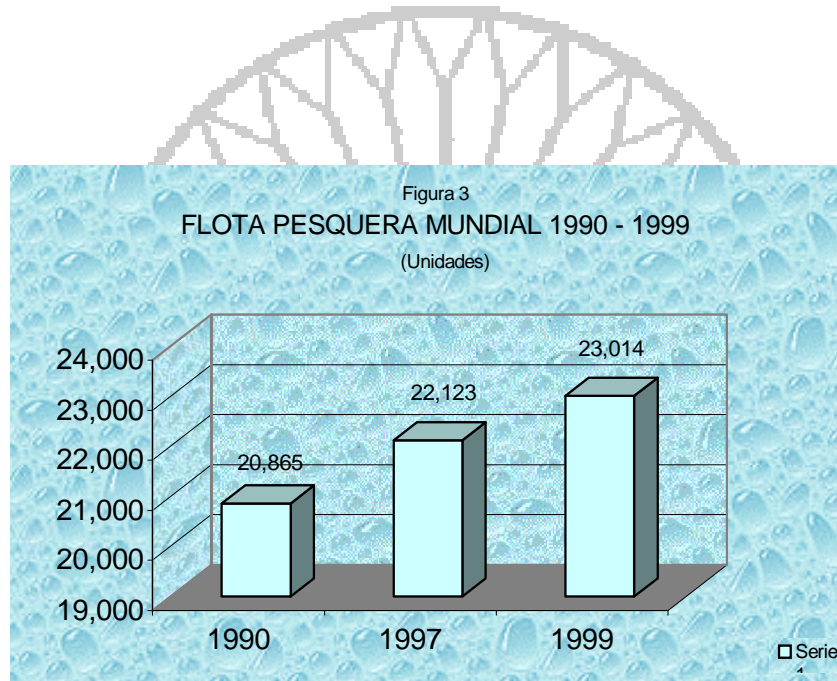
¹⁶ BANCOMEXT (1999), ...Op. Cit.

¹⁷ Los países asiáticos predominan en el número de embarcaciones pesqueras de altura, E. U. A., Italia y España son los únicos países no asiáticos que sobresalen dentro de las principales flotas mundiales.

¹⁸ FAO, (2001), *El Estado...*Op. Cit.



FUENTE: BANCOMEXT, La pesca mundial, distribuida por Internet.



FUENTE: BANCOMEXT, La pesca mundial, distribuida por Internet.

Las estimaciones de la FAO¹⁹ indican que, en 1998, la población empleada en la producción acuícola y la pesca ascendía a 36 millones de personas, 15 millones de ellas ocupadas a jornada completa, 13 millones a jornada parcial y 8 millones como trabajadores ocasionales. Por primera vez, hay indicios de que ha cesado el crecimiento del empleo en esos sectores. El empleo en la acuicultura continental y marina ha ido aumentando y actualmente se estima que estos sectores representan un 25 por ciento del total. La pesca de captura marina representa alrededor del 60 por ciento y la de captura continental, el 15 por ciento restante".

1.2 La actividad pesquera en México.

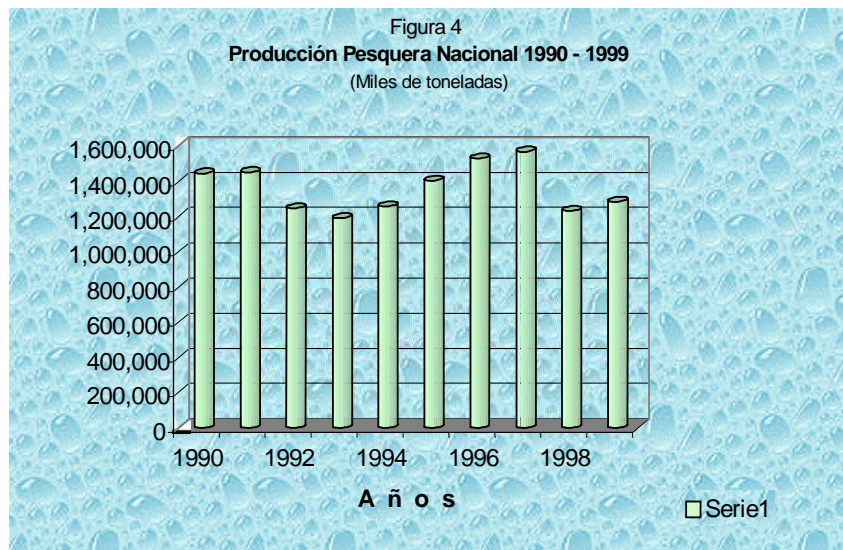
La pesca como sector productivo dentro de la economía mexicana no parece muy importante a un nivel estadístico. Durante el período de 1994 - 1999, el PIB del sector represento en promedio el 0.3 por ciento del nacional y un crecimiento del 2.1 por ciento anual. Para quien esté poco familiarizado con la contribución económica de la pesca y con la manera en que se ubica dentro de las estructuras económicas nacionales no será fácil, ante esta situación, ponderar la aportación aparentemente débil de la pesca en la economía mexicana y el papel relevante que tiene a nivel político.

La producción registrada en el régimen industrial durante 1990 - 1999, muestra una notable concentración en cuatro especies: sardina, túnidos, camarón, y mojarra. En conjunto aportan cerca del 50.0 por ciento del volumen total. En los últimos años se

¹⁹Ibid.

han desarrollado otras pesquerías, como pulpo, jaiba, calamar y tiburón entre otras especies.

Históricamente la actividad pesquera en México ha mostrado comportamientos cíclicos condicionados a factores climatológicos, principalmente al "fenómeno de El niño"²⁰. En los períodos de 1991 - 1993 y 1997 - 1999 sus efectos se manifiestan con mayor intensidad que en ocasiones anteriores (cuadro 3 y figura 4).

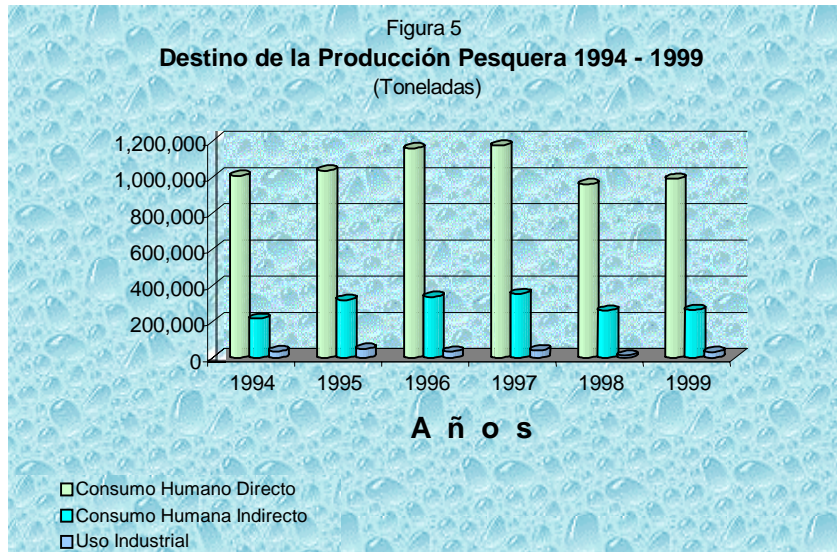


FUENTE: Datos del cuadro 3.

En el período de 1994 a 1999, el 75 por ciento del volumen capturado se ha destinado mayormente hacia el consumo humano directo. Los túnidos, la sardina y el camarón son las principales especies con 11.5, 8.3 y 7.4 por ciento respectivamente. La producción destinada al consumo humano indirecto presenta una tasa de crecimiento promedio anual del 4

²⁰ Vázquez, Miguel A., (1999), "La pesca en Sonora: estructura, actores y conflictos", en Cuadernos de Investigación Núm. 1, UNISON, México.

por ciento, con una participación del 20 por ciento; el crecimiento se ha sustentado principalmente en el volumen capturado de sardina, que representó en 1999, el 19.3 por ciento del volumen total capturado²¹ (cuadros 5 y 6, figura 5).



FUENTE: Datos del cuadro 4.

Considerando sus características físicas y geográficas, el país se divide en 5 regiones pesqueras: La región Pacífico Norte; la región Pacífico Centro-Sur; la región Golfo-Norte; región Golfo-Caribe y; la región sin litoral²².

El cuadro 2, muestra la evolución del volumen capturado de productos pesqueros por litoral, con respecto al total de la producción nacional; el litoral del Pacífico concentra más del 70 por ciento del volumen total capturado, representando poco más de 920 mil toneladas²³. Por sus características naturales,

²¹ En los últimos años la producción de especies que se desarrollan bajo acuicultura han permitido un aumento importante en la producción pesquera del país, entre las especies que podemos mencionar: mojarra, ostión, camarón y carpa.

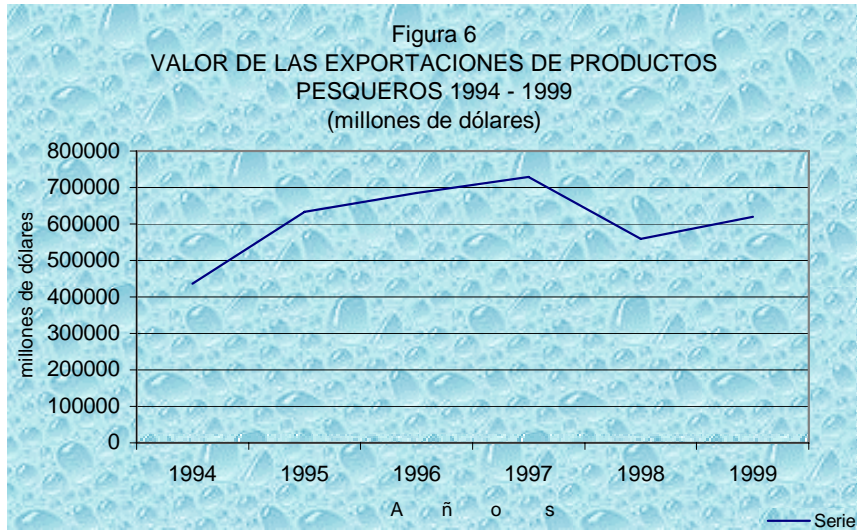
²² SEMARNAP, (1997), "Estadísticas Pesqueras", Subdelegación de Pesca, Oficina Federal en Hermosillo, Área de estadística y Registro Pesquero, México.

²³ Destacan los estados de Sonora, Sinaloa y Las Bajas Californias, que en conjunto aportan el 61.9% (796,757 toneladas); mientras que el litoral del Golfo y Caribe contribuyeron con el 25.9% (333,154 toneladas), sobrepasando Veracruz con una participación del 10.6% (136,328 toneladas); y la región sin litoral aportó el 2.5% (32,719 toneladas).

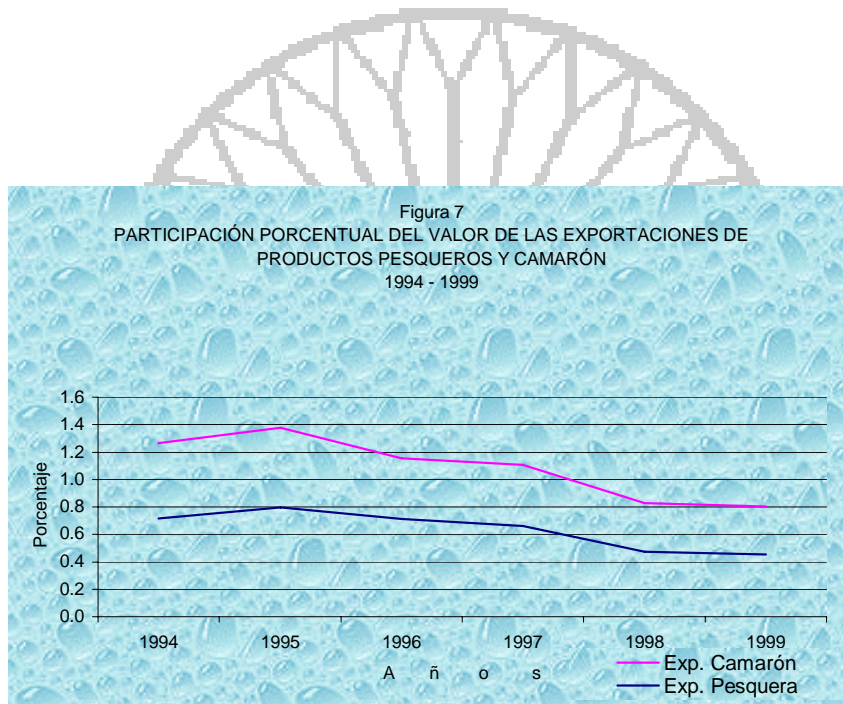
mantiene las mayores aportaciones de camarón. De 1994 a 1999, logro una tasa media de crecimiento anual de 6.5 por ciento; mientras los estados de Nayarit, Baja California y Sonora, obtuvieron una tasa media de crecimiento anual alta: 24.8, 13.3 y 12.4 por ciento respectivamente. Sin embargo, son los estados de Sinaloa y Sonora los que aportan los mayores volúmenes: en 1999 participaron con el 34.2 y 26.7 por ciento respectivamente (cuadro 4).

Por otra parte, pese a que las exportaciones del sector pesquero no son elevadas en la estructura de las exportaciones nacionales, es el sector más equilibrado de toda la industria agroalimentaria²⁴. En el período de 1994 - 1999 su valor participa con el 0.6 por ciento del total; mantuvo una tasa de crecimiento promedio anual de poco más de 7 por ciento, pasando de 436,721 a 619,319 millones de dólares. En este mismo período, el camarón participó con el 0.43 por ciento del total exportado; representó, de entre las especies que mostraron un crecimiento en sus exportaciones, poco más del 70 por ciento de las exportaciones del sector. Por tal motivo, la tendencia en el nivel de volumen exportado de camarón tiene un efecto directo en el nivel de exportaciones del sector, tal como lo muestra la figura 7 (cuadro 7 y figuras 6).

²⁴ De 1994-1999 la participación del sector fue del 0.64 por ciento en promedio y 0.45 por ciento del camarón.



FUENTE: Datos del cuadro 7.

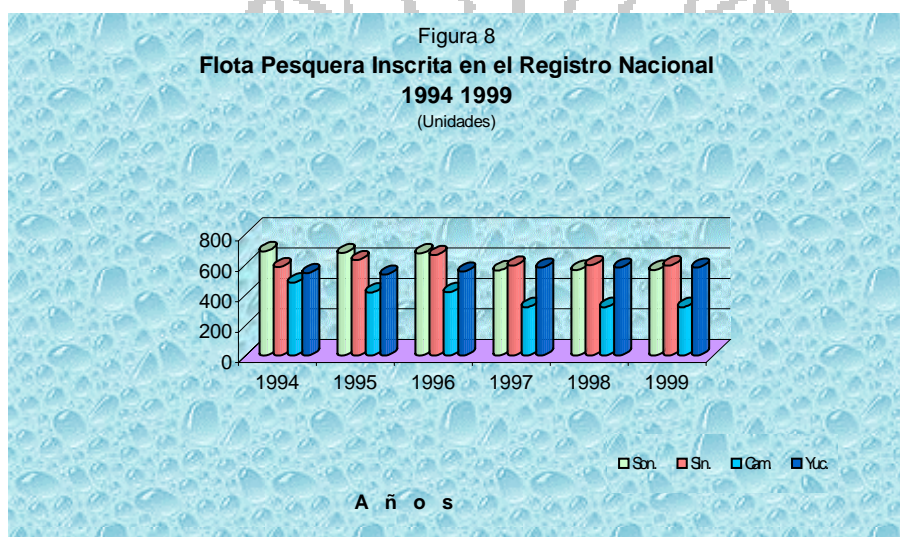


FUENTE: Datos del cuadro 7.

A finales de 1999 la flota pesquera nacional de altura se conformó por un total de 2,988 embarcaciones, presentando una tasa promedio negativa de crecimiento anual en el período de

1994-99 de 2.7 por ciento. Tal descenso fue motivado por diferentes factores, entre ellos destacan los de carácter económicos y la escasa promoción de un programa de ordenamiento de la flota pesquera a través del retiro de las unidades más antiguas que representaban altos costos de mantenimiento y operación.

El litoral del Pacífico concentró el 56 por ciento de las embarcaciones del país (1,668 embarcaciones), siendo el 49 por ciento de la región Noroeste (1,460 embarcaciones); mientras que el litoral del Golfo y Caribe reunió el 44 por ciento²⁵ (1,320 embarcaciones, cuadro 8 y figura 8).



FUENTE: Datos del cuadro 8.

Los estados de Sinaloa, Sonora, Yucatán y Campeche, concentran el 70 por ciento del total de la flota de altura nacional representando el 21, 19.7, 19.3 y 10.1 por ciento respectivamente (cuadro 9). Sinaloa y Sonora agrupan a 1,214

²⁵ INEGI (2000), *El Sector alimentario en México*, Edición 2000.

embarcaciones, correspondiendo el 40.7 por ciento del total nacional. Sinaloa logró una tasa promedio de crecimiento anual de sus embarcaciones en el período de 1994-99 de 1.5 por ciento, mientras que la flota sonorenses crece a una tasa negativa del 3.1 por ciento. Guerrero y Chiapas son los estados del litoral del Pacífico que resultan con una tasa negativa más amplia del 18.4 y 17.1 por ciento respectivamente.

La pesquería del camarón concentra, en 1999, el 66 por ciento del total nacional de las embarcaciones de altura, correspondiendo al litoral del Pacífico una participación del 69.3 por ciento, siendo los estados de Sinaloa y Sonora los que mantienen una mayor concentración de las unidades pesqueras, con el 57.6 por ciento²⁶ (cuadro 9).

De 1994 - 1999, la flota mayor, de acuerdo a las especies que captura, presenta las siguientes características²⁷:

- a) Las embarcaciones para camarón cuentan con una fuerza de motor de entre 110 - 680 H.P.²⁸; su eslora va desde 14 - 30 metros; su tonelaje neto oscila entre 28 - 113 tn.; instrumentos y aparatos de apoyo a la navegación, brújula y compás magistral, posicionador, radar, radiogoniómetro; de comunicación, radio teléfono VHF y de banda larga, ecosonda y sistema de refrigeración;
- b) Las unidades sardineras y anchoveteras, cuentan con una potencia de motor va de 240 - 700 H.P.; de eslora de entre 22 - 30 metros; su tonelaje neto varía entre 56 -

²⁶ SEMARNAP (1999), Anuario Estadístico 1999.

²⁷ Villaseñor, Raúl; Balmori, Alejandro; Ramos, Samuel y Aguilar, Daniel, (1996), "Tecnologías de Captura", Coordinador Alfredo Sánchez Palafox en "Pesquerías relevantes de México", Instituto Nacional de la Pesca, México.

²⁸ Caballos de fuerza.

200 tn.; además de instrumentos de navegación cuentan con un equipo de ecodetección; y

- c) Los buques atuneros, por ser unidades de mayor autonomía y dimensiones, exige una mayor potencia de motor de entre 950 - 3600 H.P.; su eslora alcanza entre los 30 - 70 metros; un tonelaje neto de 650 - 1,200 tn.; equipados con moderno instrumental de navegación, radiocomunicación, detección, auxilio a la pesca y equipos: compás magnético y electrónico con piloto automático, posicionador por satélite GPS y NAVITEX, radar de más de 72 mn²⁹, radios VHF y banda lateral, por satélite y FAX, información meteorológica continúa por imágenes de satélite y facsímil, indicadores NOAA de temperatura superficial del agua, sonar, ecosonda y videosonda, velocímetro doppler y binoculares de largo alcance.

La antigüedad de las embarcaciones es otra de las características de la flota pesquera. En 1999 alcanza una antigüedad promedio de poco más de 18 años, la mayoría se ubica entre los 11 y 30 años (76.6 por ciento) y solo el 16 por ciento entre 0 y 10 años. Estas cifras nos hablan del desgaste importante que presentan las embarcaciones de las pesquerías de altura. Las embarcaciones del litoral del Pacífico son las que alcanzan la mayor antigüedad promedio con respecto a la nacional con 19 años (cuadro 10).

En cuanto a la población ocupada en la pesca es importante destacar que la pesca constituye una importante fuente de empleos. En el período de 1994 - 1999 el sector pesquero nacional mostró un constante crecimiento en la población

empleada alcanzando una tasa promedio de crecimiento anual del 0.7 por ciento; participó con el 2.3 por ciento en el empleo nacional; alcanzó en 1999 cerca de las 260 mil personas a nivel nacional, concentrándose en el litoral del Pacífico alrededor del 55 por ciento. Sin embargo, a pesar de mantener una tasa positiva promedio de crecimiento anual, los niveles de empleo muestran desde 1997, una desaceleración en algunos estados costeros en especial Colima y Baja California (cuadro 11).

En cuanto al empleo por sectores pesqueros, es el sector de captura³⁰ el que genera los mayores niveles de empleo, en 1999, los más de 239,000 empleos representaron el 1.96 y 92 por ciento del nacional y del sector respectivamente, lo que revela la existencia de una gran población y zonas dependientes de la pesca. El 0.38 y 8.0 por ciento restante corresponden a los sectores de la industria, comercialización y transporte y acuicultura (20,571 empleados)³¹, cuadros 12 y 13.

México con sus dos mares, el Océano Pacífico por la costa occidental, el Golfo de México y Mar Caribe por la costa oriental, es una de las zonas pesqueras más importantes en el mundo: En total tiene 11,593 km. de litorales en su parte continental³², constituida por una plataforma de 500 mil km²; tiene una Zona Económica Exclusiva de 3 149 920 km², 16 km² de superficie estuaria, más de 12 mil km² de lagunas costeras³³ y 25 mil km² de aguas interiores (figura 9).

²⁹ Millas náuticas.

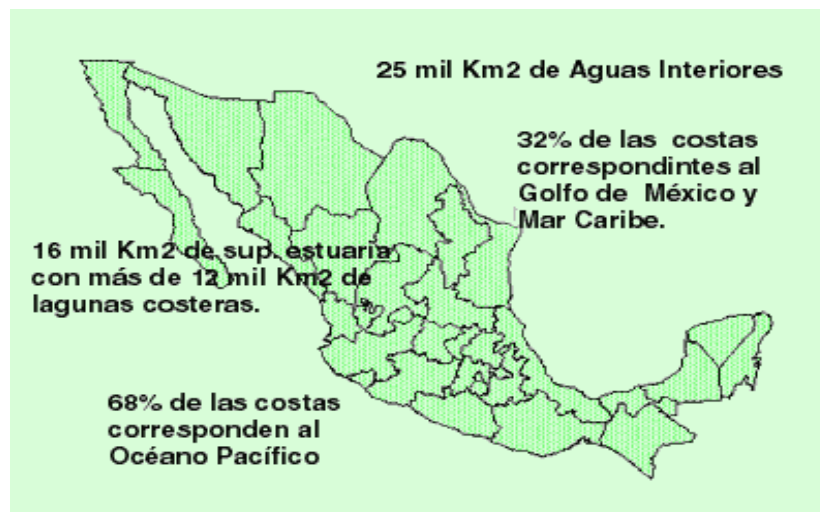
³⁰ El sector de la captura es aquel que realiza la acción de aprehender los recursos marítimos, a través de métodos, embarcaciones, equipos y artes de pesca.

³¹ Estos sectores, son los que muestran en el período de 1995 – 1999 una drástica caída del empleo llegando a una tasa negativa de crecimiento promedio de 33 por ciento, siendo el litoral del Golfo y Caribe donde se acentúa esta disminución. Sinaloa, estado del litoral del Pacífico, pudo mantener una tasa promedio de crecimiento de un solo dígito 4.6 %.

³² El litoral continental (no insular) es de 10, 143 km., está compuesto de las siguientes costas: Golfo de México, 1,070 km.; Mar Caribe, 735 km.; Baja California Oriental, 1,472 km.; Baja California occidental, 1,892 km. y el Océano Pacífico, 3,974km.

³³ BANCOMEXT, (1999), ...Op. Cit.

Figura 9



FUENTE: BANAMEX, distribuido por Internet.

La ubicación geográfica de México y su amplia extensión en aguas oceánicas incluye una gran diversidad de ecosistemas en gran escala, lo que permite la generación abundante y diversa de recursos naturales marinos, tanto en captura como en acuicultura, ofreciendo posibilidades de producción y comercialización que en la actualidad son parcialmente explotadas. De acuerdo con algunos especialistas e investigadores en aguas mexicanas existen alrededor 1,200 especies con posibilidades de ser capturadas, teniéndose plenamente identificadas 305 y con importancia económica alrededor de 60.

1.3 La actividad pesquera en Sonora.

Durante 1994 - 1999, de acuerdo al valor, la producción pesquera de Sonora representó el 0.04 por ciento del PIB

nacional; el 2.1 por ciento del PIB Estatal, en 1999. (cuadro 18). A pesar de que la pesca no es impactante en la producción nacional sí lo es en el contexto local. Es una de las actividades que en los últimos años ha mantenido un crecimiento estable, manteniendo un nivel de empleo aceptable, a diferencia de la actividad agrícola, que es la base económica del sector primario, que no ha podido superar la crisis que padece.

De acuerdo a los informes de la Secretaria de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP)³⁴, la producción pesquera de la entidad ha ido en aumento, pasando de 193,942 toneladas en 1998 a 284,553 toneladas en el 2000, representando una variación del 46.7 por ciento. Este dinamismo permitió elevar la participación en la producción nacional: pasó del 19.2 por ciento al 24.8 por ciento (cuadro 14). Por otro lado, con respecto a la producción que registraron los estados pertenecientes al litoral del Pacífico en el período de 1994-1999, Sonora ha podido mantener su producción pesquera en el primer plano, con una tasa promedio anual de 2.7 por ciento superior a la nacional (cuadro 2).

En cuanto a las especies capturadas, las cifras para el estado de Sonora muestran lo siguiente: la captura de peces comprende el 26.2 por ciento (177,148 toneladas), siendo la producción de sardina la que ocupa el primer lugar con una producción de 173,552 toneladas. Los crustáceos participan con 2.3 por ciento (24,072 toneladas), ocupando la producción de camarón, jaiba y langosta el primer (11,291 toneladas), segundo (4,273 toneladas) y tercer (30 toneladas) lugar respectivamente. Los moluscos ocupan el 1.7 por ciento (11,769 toneladas), con sus

³⁴ En la actual administración se suprime lo de pesca llamándose actualmente SEMARNAT.

11,623 toneladas el calamar ocupa el primer lugar (cuadros 15 y 16).

La comercialización de los productos pesqueros para Sonora representan una importante entrada de divisas. En 1999, las 6,790 toneladas destinadas al mercado externo generaron un total de 249.1 millones de dólares³⁵, representando el 4.5 por ciento de las exportaciones estatal. El mercado natural de estos productos es Estados Unidos que capta alrededor del 90 por ciento de las exportaciones totales, el resto se destina a los mercados de Europa y Asia.

En 1999, Sonora contaba con 588 embarcaciones de altura que representaron el 19.7 por ciento del total de la flota nacional, y el 35.2 por ciento del total del litoral del Pacífico (cuadro 19). Al sector privado comprendieron 515 barcos y el resto al sector social. Según el tipo de pesca el 91.6 por ciento son embarcaciones camaroneras y el 8.4 por ciento son sardineras - anchoveteras³⁶.

EL COLEGIO DE SONORA

De acuerdo a los datos proporcionados por la SEMARNAT, las embarcaciones mayores presentan las siguientes características físicas y técnicas: casco de hierro; potencia de máquina principal entre 110 a 750 H.P.; eslora de 16 - 33 metros; toneladas netas que van desde 28 - 190 tons.; sistema de refrigeración; instrumentos y equipos de apoyo para navegación y captura³⁷.

La antigüedad de la flota sonorenses tiene un promedio de 19 años, la mayor parte se concentra entre los 11 y 30 años de 526

³⁵ Información distribuida por Internet, www.sonora.gob.mx

³⁶ INEGI, (1999), "Anuario estadístico: Sonora", Edición 2000, México.

unidades, que representan el 89.5 por ciento del total; un número poco relevante de unidades pesqueras (22 barcos) cuentan con más de treinta años. Sin embargo, la flota presenta graves problemas de deterioro, presentando altos costos de mantenimiento, reparación y de operación; y sobre todo, un latente riesgo de suspensión de labores por problemas mecánicos³⁸.

La población ocupada dentro de la actividad pesquera en Sonora está compuesta principalmente de pescadores pertenecientes a comunidades ribereñas. De 1995 a 1999, la población dedicada a la actividad pesquera, representó el 0.18 y el 2.3 por ciento del empleo nacional y del Estado respectivamente, mantuvo una tasa de crecimiento anual del 12.1 por ciento. En 1999, el sector de la captura concentró a 19,288 personas, que representa del total nacional el 7.5 por ciento, mientras que en los sectores controlados se ocuparon menos del 1 por ciento respecto del total nacional (1,901 personas, cuadros 11, 12 y 13).

EL COLEGIO DE SONORA

El estado de Sonora ocupa el segundo lugar en extensión territorial en la República mexicana con una superficie de 18,543,050 has. Lo que representa alrededor del 9 por ciento del total nacional. Trece de sus 72 de municipios poseen costas. El litoral se extiende a 1,208 Km incluyendo más de 130 islas e islotes y un importante número de humedales costeros³⁹, 33,451 Km² de mar territorial, 29,411 Km² de plataforma

³⁷ Similares a las señaladas en el párrafo de la flota pesquera nacional.

³⁸ SEMARNAP, (2000), "Programa de trabajo 2000", en http://semarnap.gob.mx/programa2000/documento/capitulo2_1B.htm; y Vázquez, Miguel A. (1999),...Op. Cit.

³⁹ ITESM, (1999), "Descripción de los humedales en el sur de Sonora", distribuido por Internet uib.gym.itesm.mx/hs/datos/humarea.htm.

continental⁴⁰, 51,700 Has. de lagunas litorales y 47,084 Has. de embalses⁴¹. Sonora está localizado en la región pesquera Pacífico Norte, zona que en los últimos años ha mostrado un incremento de las actividades pesqueras que lo sitúan como una de las entidades más importantes dentro del sector pesquero nacional. Sus aguas costeras son consideradas privilegiadas, pues acogen una diversidad de especies como: peces, moluscos y crustáceos. Algunas se encuentran sobreexplotadas como: sardina, camarón, tiburón, cazón, manta, etc.; otras, insuficientemente explotadas: almeja, bagre, carpa, jurel, róbalo, por mencionar algunos. Estas ultimas brindan amplias posibilidades para diversificar el esquema de producción pesquera del que se tiene actualmente⁴² (figura 15).

Figura 15



1.4 La pesquería del Camarón en Sonora.

La pesquería del camarón en Sonora, constituye una de las principales pesquerías del litoral del Pacífico. Es a partir de

⁴⁰ Zona marina que rodea el continente, que comprende profundidades de hasta 180-200 m y que representa el 7% de la superficie total de los océanos, tiene una anchura media de unos 65 Km, tiene una pendiente escasa y finaliza, del lado oceánico, en una brusca ruptura que se conoce con el nombre de talud continental.

⁴¹ SEMARNAP, (1997), "Estadísticas Pesqueras", Subdelegación de pesca en Sonora, México.

los años 30 cuando adquiere verdadera importancia al decretarse la exclusividad al sector social ribereño; en este período se experimenta una influencia progresiva del Estado. Para la década de los 60 la participación estatal se acentúa, consolidándose el cooperativismo pesquero al otorgársele la exclusividad (por ley) de la explotación de especies, entre ellas el camarón. Entre 1970 y la primera mitad de los años 80, la intervención del Estado se profundiza; en éste período se creó la empresa Productos Pesqueros Mexicanos⁴³; se adquieren las comercializadoras Ocean Garden Corp. y Crest Corp. fusionándose tiempo después, esta a la primera. Se crea la empresa denominada Exportadores Asociados para el mercado Japonés exclusivamente⁴⁴.

La producción de la actividad de la pesquería del camarón en Sonora, en el período de 1990 a 1999, mantuvo un constante crecimiento: en ese tiempo crece a un ritmo de 1.3 por ciento en promedio anual, alcanzando su mayor volumen en 1999 con 25,524 toneladas, que representaron 26.7 por ciento del total de la producción nacional de camarón (cuadro 20-1).

La producción local se concentra en el sector de la captura: más del 52.8 por ciento en 1999⁴⁵. El volumen producido en 1999 tuvo una participación del 2 y del 8.5 por ciento en el volumen nacional y estatal respectivamente.

Cuadro 20-1
Participación de la Pesquería de Camarón
dentro del sector de la captura Nacional y Estatal
1999

	Total Especies	Total Camarón
42 Ibid.		
43 Paraestatal que se vende a principios de los años 90	1 286 107	95 611
44 Brethon, Y, y López, E., (1989), "Ciencias Sociales y desarrollo de las pesquerías: Modelos y métodos aplicados al caso de México", INAH, México.		
45 El sector acuícola presentó un importante crecimiento en el período de 1990 - 1999, con una tasa promedio de expansión del 28%; además, la camaricultura aportó cerca del 46% de la producción en 1999.	301,033	25,524
Participación en la Captura Pesquera Nacional (%)	2.0	26.7
Participación en la Captura Pesquera del Estado de Sonora (%)	8.5	

FUENTE: Datos tomados de los cuadros 2 y 20

El sector camaronero se beneficia de un mercado internacional consolidado, siendo el de Estados Unidos el destino natural y más atractivo. No obstante, los tratados comerciales posteriores al TLCAN, en especial el signado con la Unión Europea, brinda oportunidades para la diversificación del destino de las exportaciones de ese producto.

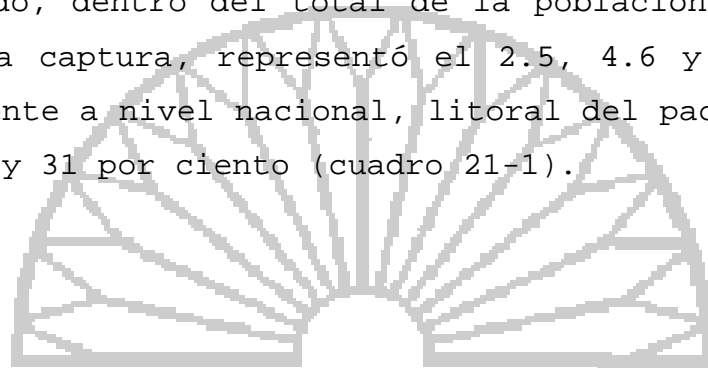
Una importante proporción de la exportación está dada por el camarón congelado. En 1999, Sonora exportó un total de 24,353 toneladas, lo que representó poco más del 95 por ciento de la producción total. Generó divisas por un total de 249 millones de dólares, siendo el sector de la captura el más importante, pues contribuyó con 13,471 toneladas, volumen que representa el 55 por ciento del total exportado (cuadro 20).

La flota camaronera guarda una posición importante dentro de la actividad pesquera. En el período de 1999, representó el 27 por ciento de las embarcaciones a nivel nacional; el 39 por ciento del total de las unidades inscritas en el litoral del Pacífico (cuadro 21) y el 91.5 por ciento del total de la flota estatal (539 embarcaciones). Las unidades pesqueras cuentan con una antigüedad promedio de 18.9 años, las cuales se encuentran concentradas entre los 6 y 30 años de antigüedad un total de 485 embarcaciones (cuadro 21).

La pesquería de camarón es una de las actividades productivas más estables; de su desempeño depende un sector importante de la población pesquera. Tal población crece sistemáticamente a partir de la segunda mitad de la década de los 90. La

explicación reside en el gran impulso brindado al cultivo del camarón. Este ha sostenido, durante el período de 1990 a 1999, una tasa media de crecimiento anual del 4.8 por ciento (cuadro 21).

La población dedicada a esta actividad, durante 1999, representó el 2.3 por ciento del total de la PEA empleada en la actividad pesquera a nivel nacional; mientras que dentro del total la PEA ocupada en el litoral del pacífico representó el 4.2 por ciento. En cuanto a la población ocupada en la actividad pesquera del estado representó el 28.3 por ciento. Por otro lado, dentro del total de la población ocupada en el sector de la captura, representó el 2.5, 4.6 y 31 por ciento respectivamente a nivel nacional, litoral del pacífico y Sonora el 2.5, 4.6 y 31 por ciento (cuadro 21-1).



Cuadro 21-1
Comparativo de Población Empleada en la Pesquería del Camarón en el Sector de la Captura con respecto a la Actividad Pesquera Nacional, Litoral del pacífico y Sonora 1999

	Total Población	Sector Captura
Nacional	259,752	239,181
Litoral del pacífico	141,978	129,057
Sonora	21,189	19,288
Participación de la población empleada en la pesquería del camarón		
Nacional	2.3	2.5
Litoral del Pacífico	4.2	4.6
Sonora	28.2	31.0
	5,975	

FUENTE: Datos obtenidos de los cuadros 13, 14 y 21

1.5 Evolución de las exportaciones de camarón tras el TLC.

De acuerdo a los datos estadísticos del Sistema Nacional de Comercio Internacional⁴⁶, el comercio de productos pesqueros hacia el exterior presenta un crecimiento constante en su valor, tendencia que se intensifica ya en vigor el TLC; pasando de 305,232 millones de dólares en 1990 a poco más de 655 mil millones de dólares en el 2000, manteniendo una tasa media de crecimiento del 7.9 por ciento. El cuadro 21-2 muestra a Estados Unidos como el principal país importador de los productos pesqueros mexicanos con el 8.7 por ciento de crecimiento anual, ubicándose por arriba del total, sobrepasando el doble de sus importaciones en el 2000. Absorbe el 77 por ciento del valor en el período, seguido de Hong Kong, Japón e Italia, con 13, 6 y 4 por ciento respectivamente, resalta la participación de España e Italia y la estabilidad con Canadá (figura 16).

EL COLEGIO DE SONORA

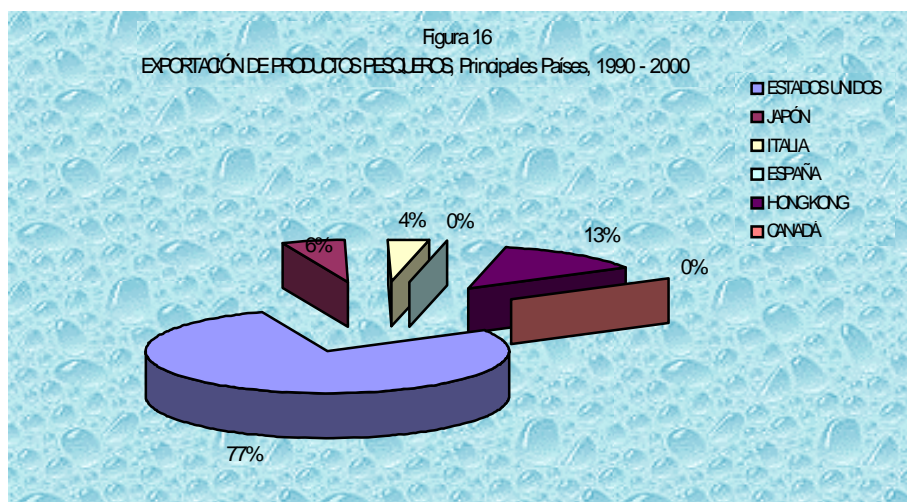
Cuadro 21-2
EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PESQUEROS
Principales Países

(Miles de dólares)

País	P e r í o d o				TMCA
	1990	1994	1997	2000	
ESTADOS UNIDOS	255,995	395,850	598,567	583,616	8.7
JAPÓN	18,272	558	13,079	13,211	0.6
ITALIA	11,982	113	11,989	3,654	1.3
ESPAÑA	81	1,354	43,814	7,562	56.8
HONG KONG	43,440	3,507	2,809	3,694	2.8
CANADÁ	377	380	1,287	703	6.4
	305,232	409,792	702,018	655,333	7.9

FUENTE: Sistema Nacional de Comercio Internacional.

⁴⁶ SNCI, (2001), "Estadístico de comercio exterior", sitio en Internet: <http://www.snci.gov.mx/>



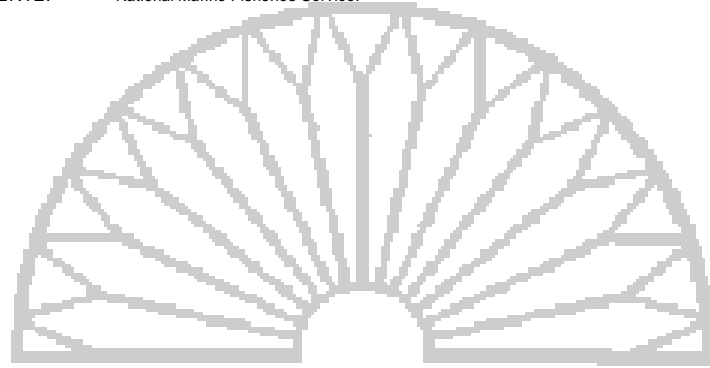
FUENTE: Sistema Nacional de Comercio Internacional.

El volumen de las importaciones de camarón realizadas por Estados Unidos en el lapso de 1989 - 2000 se exhiben en el cuadro 21-3, presentan una creciente tendencia, pasando de 228,176 toneladas a 345,077 toneladas, representando un incremento de poco más del 51 por ciento (116,901), en cuanto al valor, paso de 1,705,751 mil dólares a 3,757,328 mil dólares, alcanzando un incremento de 120 por ciento (2,051,277 mil dólares), la figura 17 muestran que a partir de 1996, el aumento en el volumen de importaciones de camarón de Estados Unidos, se debe en buena medida al incremento de los precios, en el ultimo años se acrecientan sustancialmente, mantienen una tasa de crecimiento de 6.3 por ciento.

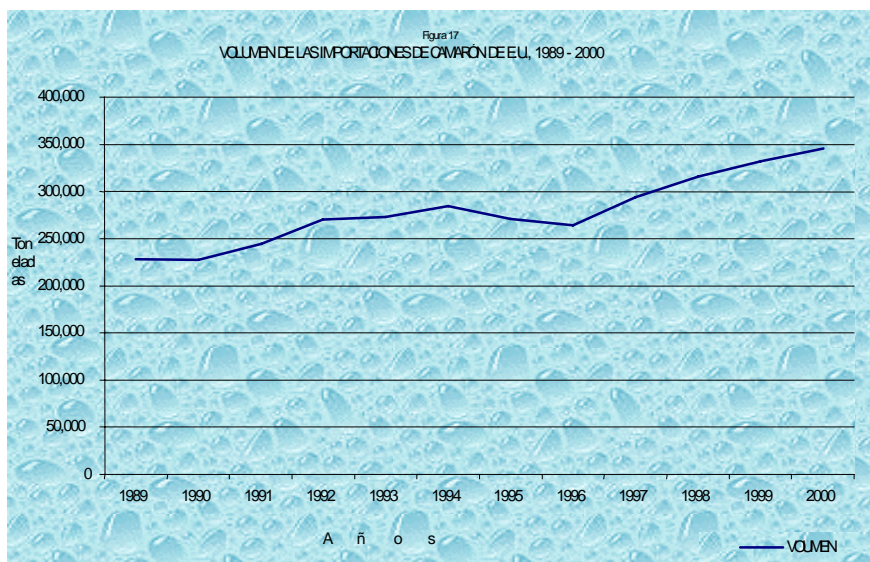
Cuadro 21-3
 VOLUMEN Y VALOR DE LAS IMPORTACIONES
 TOTALES DE CAMARÓN DE E.U.
 1989 - 2000

Año	VOLUMEN (Tn.)	VALOR (Miles de dólares)
1989	228,176	1,705,751
1990	227,410	1,658,691
1991	244,758	1,856,668
1992	270,085	2,017,432
1993	272,602	2,169,581
1994	284,828	2,667,784
1995	270,891	2,580,891
1996	264,207	2,457,500
1997	294,078	2,953,589
1998	315,442	3,112,411
1999	331,706	3,138,447
2000	345,077	3,757,328
Total	3,349,262	30,076,074

FUENTE: National Marine Fisheries Service.



EL COLEGIO DE SONORA



FUENTE: National Marine Fisheries Service.

El camarón mexicano ha gozado de una buena demanda en ese país, así lo demuestra la información del cuadro 21-4, presenta una tasa de crecimiento anual de 6.1 por ciento, esto ha sido posible gracias al dinamismo que mantiene la economía estadounidense en el período. De 1989 a 1992 las exportaciones presentan una disminución⁴⁷ al pasar de 27,391 toneladas a 13,662 toneladas; un año anterior a la entrada en vigor del TLC se inicia su recuperación manteniendo su crecimiento hasta finales de 1999, pasando de 20,385 toneladas a 35,042 toneladas. La dinámica de las exportaciones es el factor principal que ha afecta al valor, ya que los precios se han mantenido estables, permaneciendo en 11.93 dólares en promedio por kilogramo.

⁴⁷ La reducción no sólo es debido ha condiciones naturales, sino también a factores económicas y políticas.

Cuadro 21-4
VOLUMEN Y VALOR DE LAS EXPORTACIONES
DE CAMARÓN A E. U.
1989 - 2000

Año	Volumen (Tn.)	Valor (Miles de dólares)	Precios (dólares)
1989	27,391	285,138	10.41
1990	17,975	180,867	10.06
1991	16,647	181,923	10.93
1992	13,662	146,141	10.70
1993	20,385	211,452	10.37
1994	22,941	254,022	11.07
1995	33,101	342,874	10.36
1996	30,787	327,620	10.64
1997	33,958	374,102	11.02
1998	35,429	382,473	10.80
1999	35,042	386,043	11.02
2000	29,074	403,014	13.86

FUENTE: National Marine Fisheries Service.

En cuanto a la participación del camarón mexicano frente al total de las importaciones estadounidenses, podemos observar dos períodos en el cuadro 21-5; de 1990 a 1994 logran mantenerse en un porcentaje de un dígito, promediando 7 por ciento y de 1995 a 1999 el porcentaje pasa a dos dígitos, con un promedio de 11.4 por ciento.

EL COLEGIO DE SONORA

Cuadro 21-5
PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES MEXICANAS
EN EL TOTAL DE IMPORTACIONES DE CAMARÓN DE E.U.
1989 - 2000

Toneladas	E. U.	México	%
1989	228,176	27,391	12.0
1990	227,410	17,975	7.9
1991	244,758	16,647	6.8
1992	270,085	13,662	5.1
1993	272,602	20,385	7.5
1994	284,828	22,941	8.1
1995	270,891	33,101	12.2
1996	264,207	30,787	11.7
1997	294,078	33,958	11.5
1998	315,442	35,429	11.2
1999	331,706	35,042	10.6
2000	345,077	29,074	8.4

FUENTE: National Marine Fisheries Service.

Todos los datos presentados en ésta última parte, muestran que las exportaciones mexicanas de camarón experimentan una dinámica positiva al eliminarse las barreras no arancelarias, como las licencias previas de importación.



2. El tratamiento de la actividad pesquera mexicana ante las regulaciones del GATT y el TLC.

2.1 Introducción.

Luego de un período de más de 10 años de alargamiento artificial del Modelo de Desarrollo basado en la Sustitución de Importaciones y luego de la crisis más seria hasta entonces del capitalismo nacional, se promovió la estrategia de cambio estructural cuyo espíritu estaba orientado a las exportaciones¹.

El proceso implicó la incorporación de México en 1986² al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)³, con lo cual se abrió vertiginosamente el país a la penetración de una inmensa cantidad de mercancías y servicios; posteriormente esta apertura, se profundiza con la firma, en 1993, del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o TLC) el cual se pone en marcha en 1994⁴.

El tema de las pesquerías no se incluye dentro de los capítulos negociados, tanto por el lado del GATT como por el del TLC. Dado que el sector primario, en especial el subsector agropecuario juega un papel preponderante en Estados Unidos y Canadá para el desarrollo de sus economías.

¹ González, Juan y Vargas, José, (1996), "Estado y globalización: las tareas pendientes" en Gestión y estrategia No. 9, UAM-A, México.

² Calva, José Luis, (1992), "Preámbulo", en et. at. *La Agricultura Mexicana Frente al Tratado Trilateral de Libre Comercio*, CIESTAAM Y JP, México.

³ Organismo internacional creado en 1948, destinado a regular las barreras comerciales, de modo que los beneficios de la liberalización del comercio industrial se filtraran por todo el mundo.

⁴ Encinas, Alejandro; De la fuente, Juan; Mackinlay, Horacio; y Chapela, Gonzalo, (1995), "Movimiento campesino y reforma neoliberal" en Alejandro Encinas Coordinador, *"El Campo Mexicano en el Umbral del Siglo XXI"*, ESPASA CALPE Mexican, México.

Entonces se comprende que esas naciones le hayan dado un mayor énfasis a las actividades enmarcadas en la agricultura e ignorando las cuestiones relacionadas con la pesca.

Sin embargo, se reconoce la importancia del comercio de productos pesqueros. La comercialización de una gran variedad de productos de la pesca en diferentes formas y presentaciones, da lugar, a relevantes cláusulas incluidas en estos acuerdos regulatorios del comercio internacional⁵, que a continuación trataremos.

2.2 Acuerdos y cláusulas relevantes para el sector Pesquero.

2.2.1 Reglas y certificado de origen

El TLC elimina los aranceles en la mayoría de los bienes que se originen en Canadá, México y en los Estados Unidos sobre un período máximo de transición de 15 años.

Durante el período de transición, las tarifas arancelarias variarán dependiendo del país miembro del TLC en el que se produjo un bien. Esto significa que, el TLC puede otorgar un arancel diferente a un bien canadiense que ingresa a los Estados Unidos, que el que otorgaría al mismo bien mexicano, al ingresar a los Estados Unidos. El arancel depende de si un bien es de origen estadounidense, de origen mexicano, o

⁵ Instituto Internacional de Economía de las Pesquerías y Comercio, (2000), "Evolución de la estructura reguladora internacional que gobierna el comercio internacional en productos de la pesquería", X conferencia del Instituto Internacional de Economía de las pesquerías y Comercio, E.U.A..

producido conjuntamente con insumos estadounidenses y mexicanos. Para saber cuál es el arancel aplicable, primero se debe determinar que el bien cumple con las reglas de origen del TLC y luego, aplicar las reglas relativas a trato arancelario establecidas en el Anexo 302.2 del TLC⁶. Las disposiciones sobre las reglas de origen están diseñadas para:

- i) Asegurar que las ventajas del TLC se otorguen sólo a bienes producidos en la región de América del Norte y no a bienes que se elaboren total o en su mayor parte en otros países⁷.
- ii) Establecer reglas claras y obtener resultados previsibles.
- iii) Reducir los obstáculos administrativos para los exportadores, importadores y productores que realicen actividades comerciales en el marco del Tratado.

EL COLEGIO DE SONORA

El artículo 415 del TLC define a los bienes obtenidos en su totalidad o producidos enteramente en el territorio del TLC. En el caso de la industria pesquera los bienes obtenidos en su totalidad o producidos enteramente en México, Canadá o en los Estados Unidos⁸ significa:

- a) Animales vivos, nacidos y criados en el territorio de uno o más de los países miembros;

⁶ TLC (2000), distribuido por Internet, www.sice.gov.com

⁷ En general, los aranceles sólo se eliminarán respecto a bienes originarios, según la definición del artículo 401 del TLC; "...Se considera originario de la región: un bien totalmente obtenido o producido en la región; un bien producido en la región exclusivamente de materiales originarios; un bien producido en la región parcialmente con materiales no originarios pero que cumple con las reglas de origen del anexo 401; y un bien desensamblado o clasificado con sus partes que no cumplen con la regla del anexo 401, pero que cumplen con un mínimo de valor de contenido regional."

⁸ En adelante para referirnos a estos países utilizaremos el termino de "países miembros".

- b) Bienes obtenidos de la caza o pesca en territorio de una o más de los países miembros;
- c) Bienes (peces, crustáceos y otras especies marinas) obtenidos del mar por barcos registrados o matriculados por uno de los países miembros y que lleven su bandera;
- d) Bienes producidos a bordo de barcos fábrica a partir de los bienes identificados en el inciso (e), siempre que tales barcos fábrica estén registrados o matriculados por alguno de los países miembros y lleven su bandera;
- e) Bienes obtenidos por uno de los países miembros o una persona de uno de los países miembros del lecho o del subsuelo marino fuera de las aguas territoriales, siempre que uno de los países miembros tenga derechos para explotar dicho lecho o subsuelo marino;

Canadá, México y los Estados Unidos, acordaron establecer un certificado de origen uniforme, para certificar que los bienes importados a sus territorios califican para el trato arancelario preferencial acordado por el TLC que los productores que cumplan con la regla de origen, gocen de los beneficios del Tratado, los países miembros establecen un certificado de origen⁹.

En los tres países, será impreso en los idiomas: inglés, francés y/o español. El certificado deberá llenarse en el

⁹ TLC (2000), Capítulo V, Sección A, Art. 501, distribuido por Internet... Op. Cit.

idioma del país exportador y los importadores deberán presentar una traducción del certificado a sus autoridades aduaneras, cuando éstas así lo requieran.

Un certificado de origen puede cubrir una sola importación, o varias importaciones de bienes idénticos. Los certificados que cubren embarques múltiples, se llaman certificados generales (blanket) y pueden amparar bienes importados durante el período que se señale en el certificado, el cual no podrá ser mayor de 12 meses. Aunque un certificado de origen puede cubrir bienes importados en un período no mayor de 12 meses, seguirá siendo válido para las solicitudes de trato preferencial del TLC, efectuadas dentro de cuatro años a partir de la fecha en que se firmó el mismo.

El certificado de origen debe ser llenado y firmado por el exportador de los bienes. Cuando el exportador no es el productor de los bienes, podrá llenar el certificado en base a lo siguiente¹⁰:

- i. Su conocimiento del que el bien califica como originario;
- ii. La confianza razonable en la declaración escrita del productor de que el bien califica como originario, o
- iii. Presentar un documento llenado y firmado por el productor y proporcionado voluntariamente por el exportador.

¹⁰ TLC (2000), Capítulo V, Sección A, Art. 502...Ibid.

Se exceptuara el certificado de origen cuando el valor de la importación no exceda a 1,000 dólares o su equivalente en la moneda de los países miembros¹¹; cuando la importación se realice sin fines comerciales, sin exceder el valor antes mencionado; o por dispensa del requisito de presentación del documento¹².

El cumplimiento de las reglas de origen de las exportaciones mexicanas de productos pesqueros se manifiesta formalmente en el certificado de origen, su exhibición, acredita el acceso a los mercados de la región de América del Norte libre de aranceles a la importación. Dicho beneficio depende de la clasificación otorgada en la descripción de los códigos de desgravación arancelaria¹³ o sistema arancelario del TLC.

Estos productos se han clasificado en el capítulo 03 que incluye: pescados y crustáceos y moluscos y otros invertebrados acuáticos; se compone por siete partidas: 0301, 0302, 0303, 0304, 0305, 0306 y 0307; a la vez se integran por 5, 21, 24, 3, 12, 10 y 12 subpartidas respectivamente, las cuales contienen las fracciones para cada presentación de los productos, por ejemplo: La partida 0306 que comprende crustáceos, incluso pelados, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos sin pelar, cocidos con agua o vapor, incluso refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; harina, polvo y "pellets" de crustáceos, aptos para la alimentación humana; tomamos la subpartida 030613 correspondiente a camarones, langostinos, quisquillas y gambas, clasificados con la fracción 03061301, para la desgravación de México, toma la

¹¹ Se podrá exigir que la factura se acompañe con una declaración que certifique el origen del bien.

¹² TLC (2000), Capítulo V, Sección A, Art. 503...Op. Cit.

¹³ Estos definen progresivamente las XXI secciones que comprenden el mundo del comercio internacional de mercancías.

tasa base de 20 por ciento y a una velocidad de desgravación de "C". Estados Unidos y Canadá utilizan la fracción 03061300, ambos países otorgan una tasa base libre a una velocidad de desgravación "D".

2.2.2 Barreras no arancelarias.

2.2.2.1 Medidas sanitarias y fitosanitarias (SPS).

Los países miembros pueden adoptar, mantener o aplicar medidas encaminadas a proteger la vida y salud de las personas, fauna y flora. Sin embargo, las medidas (leyes y regulaciones) que se establezcan por los países miembros, no deben obstruir la relación comercial.

Cada país mantiene el derecho a aplicar lo que considere el nivel apropiado de protección.

Tales medidas estarán basadas bajo un trato que no discrimine arbitraria o injustificadamente entre sus bienes y los similares.

Lo anterior conlleva a establecer entre los países miembros principios de recursos de armonización u homologación; es por eso, que dentro de la actividad pesquera a nivel mundial se ha adoptado una nueva base de regulación, aceptada por México, basado en el principio de Análisis de Riesgos y Puntos Críticos de Control (HACCP)¹⁴. El plan HACCP controla las condiciones ambientales de la planta y garantiza que la elaboración de los productos es segura para los consumidores.

¹⁴ Larach, Ma. Angelica, (1999), "Las barreras medioambientales a las exportaciones latinoamericanas de camarones", Revista de comercio Internacional, CEPAL, Chile.

En dicho marco regulador, los miembros deben mantener una línea de información sobre las acciones que toman para la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, con el fin de que brindar oportunidades para aprender sobre la norma propuesta que se tienen que someter.

La sujeción, en términos generales, a las diversas regulaciones en materia sanitaria que establece Estados Unidos (y Canadá)¹⁵, a la importación de productos alimenticios, en donde se incluyen a los productos del mar, particularmente si el producto esta destinado para consumo humano. Implica para la industria pesquera considerar las normas de calidad que pudieran haber establecido para los diferentes productos del sector.

Están sujetos principalmente al cumplimiento de lo que establece la FDA en materia de buenas prácticas de manufactura (BPM). Esto significa que dentro del proceso de producción, envasado y transporte, se observen los aspectos higiénicos - sanitarios con objeto de asegurar la higiene de los alimentos.

Toda empresa involucrada en el procesamiento de productos de mar, deberá tener e implementar, un plan HACCP escrito, cuando el análisis de riesgo demuestra uno o más posibles peligros de seguridad alimenticia.

¹⁵ Por parte de Estados Unidos le corresponde al la Food and Drug Administration (FDA), Food and Safety Inspection Service (FSIS) y Animal and Plant Health Inspections Services (ALPHIS); mientras que por Canadá a la Agri Food Safety and Strategies Division y Fisheries and Oceans Canadá.

2.2.2.2 Barreras Técnicas al Comercio.

El Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio tanto del GATT como del TLC, crean la presunción a favor de normas internacionales armonizadas, regulaciones técnicas, y sistemas de valoración de conformidad, orientadas a la seguridad o a la protección de la vida o la salud humana, animal o vegetal, del medio ambiente, o del consumidor, al igual que cualquier medida que asegure su cumplimiento o aplicación. Las partes podrán establecer los niveles de protección que considere apropiado para el logro de los objetivos, siempre y cuando no tengan como objeto o efecto a la obstaculización del comercio entre ellas.

Toda adopción o modificación de medidas se notificará; en dicha notificación se identificará el bien o servicio al que se aplicaría la medida; los países miembros aceptarán sugerencias y discusiones sin discriminación; y brindarán apoyo de asistencia técnico mutuamente acordados, para fortalecer las medidas relativas a la normalización, así como sus actividades, procesos y sistemas sobre la materia.

Entre los instrumentos que se relacionan a este punto, podemos encontrar el Eco-etiquetado de los productos, utilizado para promover un consumo ambientalmente amistoso. Requisito que representa ante el comercio mundial como una restricción menor cuando sus esquemas son voluntarios y confían en el mecanismo del mercado de opción del consumidor.

En este respecto, es necesario asegurar que las normas estandarizadas de Eco-etiquetado y los esquemas voluntarios

son transparente, basados en el mercado e involucra todas las partes relevantes.

Para el exportador mexicano de productos originados de la pesca, debe informarse continuamente sobre los cambios en las regulaciones aplicables a sus productos en los mercados de destino y que deben de declararse en la lista de ingredientes de la etiqueta, incluyendo la información nutrimental por tamaño de porción, con el objeto de cumplirlas y evitar posibles contratiempos en la aduana importadora.

2.2.2.3 Regulaciones ecológicas.

Estados Unidos, siendo uno de los principales importadores de productos pesqueros del mundo y destino preferenciado de las exportaciones mexicanas (y latinoamericanas), en los últimos años se ha caracterizado por la utilización de medidas de restricción a las importaciones, para forzar a los exportadores a adoptar procesos productivos que se ajusten a su legislación de protección de especies amenazadas en extinción, así podemos encontrar casos como:

El de la prohibición de la importación de atún de aleta amarilla capturado por la flota de México a partir de 1990, llamado también embargo atunero; disputa surgida desde el lado ambientalista, por la muerte incidental de delfines¹⁶.

Caso manejado bajo el procedimiento de solución de controversias del GATT, concluyendo el grupo formado para

¹⁶ Nadal Egea, Alejandro, (1996), "Esfuerzo y Captura: tecnología y sobreexplotación de recursos marinos vivos", El colegio de México, Programa sobre Ciencia, Tecnología y Desarrollo, México.

atender el caso¹⁷, que Estados Unidos no podría embargar los productos de atún importados por el simple hecho de que las regulaciones (al atún) mexicanas no satisfacen a las regulaciones estadounidenses, además de contraponerse a las reglas del GATT, al no permitir que otro país imponga sus leyes fuera de su jurisdicción¹⁸, el término usado es extrajurisdiccional¹⁹.

De manera similar han surgido medidas de restricción a las importaciones de camarones, dado que uno de los sistemas que son utilizados en su captura (pesca con redes de arrastre) afecta a la población de tortugas marinas al morir accidentalmente.

Al igual que el caso del embargo atunero, un grupo especial ante el GATT, que la medida aplicada constituía una discriminación arbitraria e injustificable bajo las reglas del GATT.

Ante tales experiencias, los países miembros del TLC, acordaron la creación de un mecanismo que atienda a solucionar controversias (o diferencias) que surjan ante la relación comercial; bajo esta condición, se establece un Comité Asesor en Materia de Controversias Comerciales Privadas:

"...integrado por personas con experiencia o con conocimientos especializados en esta clase de controversias. El comité asesor

¹⁷ El Consejo del GATT estableció un grupo especial para indagar si existía consistencia entre la normatividad del Acuerdo General y las prohibiciones impuestas por Estados Unidos.

¹⁸ González, Anabel, (1993), "Comercio internacional y medio ambiente", en *Revista de Comercio Exterior*, Vol. 43, Núm. 9, México.

¹⁹ *Ibid.*

*presentará informes y recomendaciones al comité encaminadas a la elaboración de sistemas en territorio de cada una de las Partes, para lograr la solución rápida y efectiva de esas controversias, tomando en cuenta cualquier circunstancia especial..."*²⁰.

El gobierno mexicano y los exportadores no solo deben de conocer las regulaciones ecológicas que se aplican, sino también, de mantenerse atentos ante la exigencia de nuevas formas de pesca en los diferentes mercados de destino, con el objeto, en primer instancia, de obtener la certificación de cumplimiento ante tales disposiciones.

Para la industria pesquera, cubrir dichas exigencias implica en primer lugar, la integración de innovaciones tecnológicas, por ejemplo, cambios en el diseño y empleo de nuevos materiales en redes. En segundo lugar, proponer mecanismos que contribuyan a reforzar las normas nacionales para el medio ambiente y manejo de recursos.

2.2.3 Barreras Arancelarias.

Uno de los objetivos fundamentales del TLC consiste en "*promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio*"²¹. Siendo los aranceles el principal instrumento de política comercial²², los socios comerciales concientes de

²⁰ TLC (2000), ...Op. Cit.

²¹ TLC (2000), Art. 102 b...Op. Cit.

²² Los aranceles estadounidenses no constituyen una barrera importante para las exportaciones de América Latina y el Caribe. En 1997, casi el 70% de todas las importaciones de Estados Unidos desde la región entraron libres de impuestos.

que tales instrumentos constituyen con frecuencia serios obstáculos para el comercio²³, se llegó a:

- a) No podrán incrementar ningún arancel aduanero existente, ni adoptar ningún arancel nuevo, sobre bienes originarios;
- b) Eliminación progresiva de sus aranceles aduaneros sobre bienes originarios²⁴;
- c) Podrán solicitar consultas para hacer posible que se acelere la eliminación de aranceles aduaneros.

Lo anterior significa que los productos que se elaboren en la zona tendrán un trato preferencial sobre los derechos a las importaciones de mercancías, obteniéndose una desgravación de parte de nuestros productos (México) a partir de cuatro fases:

La categoría A corresponde a la entrada libre de derechos cuando entra en vigor el Tratado. La categoría B mediante la cual se prevea la eliminación del arancel en 5 etapas anuales, es decir que la eliminación del arancel en un período de 5 años. La categoría C prevé que linealmente el arancel va a llegar a cero en un período de 10 años y una categoría D que incorpora todos aquellos bienes que estaban exentos del pago de aranceles y que van a continuar así.

Los crustáceos, en particular el camarón, en su presentación en congelado se ubica en la velocidad de desgravación "D"²⁵.

²³ (1947), "Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio", distribuido por Internet. www.sice.gov.com.

²⁴ La reducción o eliminación de barreras a las importaciones se negoció en compromisos separados entre los países miembros.

En el caso de la sardina, atunes y otros productos pesqueros, su velocidad de desgravación difiere de los primeros, ubicándose en la A, B Y C.

El arancel de partida con que se inicia el programa de desgravación en Estados Unidos y Canadá es el arancel del Sistema General de Preferencias, es decir el arancel preferencial o en su defecto el de nación más favorecida mientras que para México será su arancel aplicado.

Esto es importante, porque no se empieza con los aranceles consolidados en el GATT que en algunos casos son más altos, sino que se empieza con el arancel aplicado

Por otro lado, con el Tratado se consolidaron los beneficios del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP). El TLC elimina las cuotas para productos que cumplen con la regla de origen, mientras que los permisos de importación entre los tres países se substituyen por la cuota-arancel, es decir se fija una cuota de importación libre de impuestos y una vez cubierta la cuota se paga el arancel establecido por el TLC.

Los programas vigentes de devolución de aranceles (draw back) serán modificados el primero de enero del año 2001, para el comercio entre los tres países miembros. Una vez modificado el draw back, cada país establecerá un procedimiento que evite una doble tributación en el caso de los bienes que aún paguen impuestos en el área de libre comercio.

Para la eliminación, se tomarán como punto de partida las tasas vigentes al primero de Julio de 1991, incluidas las

²⁵ SNCI (2000), "Tratados Comerciales", distribuido por Internet, www.economia-snci.gob.mx/

del Arancel General Preferencial (GPT) de Canadá y las del Sistema Generalizado de Preferencias de Estados Unidos²⁶. Asimismo se prevé la posibilidad de que los tres países consulten y acuerden una eliminación arancelaria más acelerada a la establecida en el TLC.

2.2.4 Subsidios a la Exportación

Los subsidios o subvenciones son una práctica que ha estado presente en la historia moderna de todos los países. El origen de los subsidios se remonta a la época de la segunda guerra mundial, orientados principalmente al consumo²⁷.

Al no tener poder de decisión en el mercado mundial los países de bajo desarrollo económico, los subsidios son para el Estado uno de los instrumentos con los que interviene en el sistema económico. Se ha argumentado que durante el período de Sustitución de Importaciones la participación del Estado fue desmedida²⁸. Los subsidios, en el ámbito de una economía abierta, son considerados como elementos que distorsionan el mercado.

En el marco de la apertura comercial y ante los acuerdos comerciales, los socios (comerciales) comparten el objetivo de lograr la eliminación de subsidios a la exportación a través de un esfuerzo cooperativo entre los países miembros para eliminar esos subsidios en el marco del GATT²⁹ y el TLC, aceptando compromisos comunes entre los países. Reconocen

²⁶ Para 1991, Canadá y Estados Unidos mantienen una tasa base libre de productos importados de camarones de las subpartidas 03061301 y 03062301; mientras que México mantiene una tasa base del 20 por ciento con velocidad C.

²⁷ Campos Vega Juan, (2000), "Los subsidios política traicionada", distribuida por Internet, www.geocities.com/teoria_y_practica.

²⁸ Panagariya, Arvid, (2000), "Evaluando el caso de los subsidios a la exportación", distribuida por internet www.worldbank.org/research/workingpapers.

²⁹ TLC (2000) ... Op. Cit.

que los subsidios trastornan los mercados de los países miembros importadoras. Los países se comprometen a avanzar hacia políticas de apoyo (subvenciones) "que tengan mínimos efectos de distorsión ... en el comercio"³⁰

Para el logro de tal fin, los países miembros han acordado el establecimiento de un Grupo de Trabajo sobre subsidios, integrado por representantes de cada una de ellos, que se reunirá por lo menos semestralmente o según lo acuerden los países miembros, para avanzar hacia la eliminación de todos los subsidios a la exportación que afecten el comercio entre los países miembros. Las funciones del grupo de trabajo incluirán:

a. El seguimiento del volumen y precio de las importaciones a territorio de cualquier país miembro de los productos que se hayan beneficiado de subsidios a la exportación;

b. El establecimiento de un foro en el que los países miembros puedan elaborar criterios y procedimientos mutuamente aceptables que les permitan alcanzar un acuerdo para la limitación o eliminación de subsidios a la exportación para las importaciones de productos a territorios de los países miembros; y

c. El Grupo de Trabajo deberá presentar un informe anual ante el Comité de Comercio Agropecuario.

Los subsidios deben ser notificados por los países exportadores que los aplican. El importador puede pedir que

³⁰ TLC (2000), Art. 704, Ibid.

se elimine el subsidio o "minimizar" el efecto desfavorable en su mercado³¹. Los países miembros se "reservan el derecho de aplicar cuotas compensatorias a las importaciones subsidiadas de productos provenientes de territorio de cualquier país, sea o no Parte"³².

La aplicación del TLC no es un indicativo para que los esfuerzos se encaminen en una reducción de los subsidios destinados a bienes y servicios, principalmente estadounidenses, que compiten con los productos mexicanos destinados a la exportación.

Éste país, apoya a sus sectores productivos orientados a las exportaciones, a través de programas que tienden a facilitar las transacciones de exportaciones con los países con los que tiene relaciones comerciales. De acuerdo a informes del Banco Mundial, en 1997, destinó a la industria pesquera entre 25 y 50 millones de dólares³³

México ha adoptado una serie de compromisos establecidos en el GATT y el TLC que debe respetar al momento de instrumentar su política de subsidios dirigida a los sectores productivos, el TLC adopta lo dispuesto en el GATT, en él se plasma cuando existe la subvención, los clasifica en prohibidos, recurribles y no recurribles³⁴.

Para fines de nuestro estudio consideramos subsidios, los que comprenden todas las medidas para mantener los precios a los

³¹ TLC (2000), Art. 705, párrafo 4, Ibid.

³² TLC (2000), Art. 705, párrafo 6 inciso b, Ibid.

³³ Knight Danielle (1999), "Ambiente: E. U. A. pide reducción mundial de subsidios a la pesca", distribuida por Internet, www.ips.org/terraviva/notas/1510_5.htm

³⁴ GATT...Op. Cit.

productores por debajo del nivel de mercado conduciendo a una baja en los costos a través de apoyos directos e indirectos. En lo que respecta a los subsidios aplicados en la pesquería industrial de camarón del Golfo de California, cabe mencionar que dicha pesquería cuenta con una estructura de beneficios para la explotación de los recursos camaroneros, los cuales podemos clasificar de la siguiente manera:

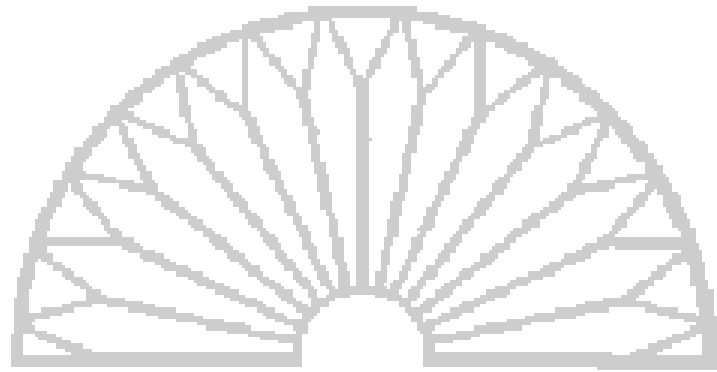
• **Impuesto Preferencial del I.S.R.**, al considerarse sujetos a tributar dentro del régimen fiscal simplificado por desarrollar exclusivamente una actividad del sector primario, el pago de impuestos no se realiza sobre utilidades, sino que se calcula en base al flujo de dinero en efectivo que entra y sale de la caja de la empresa.

• **Préstamos Preferenciales**, obtenidos regularmente, a través de la(s) comercializadora(s) donde el tiempo de pago comprende dentro de la temporada de pesca del camarón a la tasa preferencial de E.U.A., tasa inferior a la del mercado de nuestro país.

• **Precio del Diesel Marino**, se considera el diferencial del precio del diesel más cercano al que se ofrece en el Estado de Texas, E. U. A., frente al precio del diesel PEMEX (o también conocido como diesel terrestre).

• Existen otros subsidios que no dejan de ser importantes para el desarrollo de la pesca del camarón de alta mar, pero que no tienen la relevancia, a juicio de los actores e investigadores

del sector, de los que principalmente hemos tomado para el desarrollo de nuestro trabajo, sin embargo podemos mencionar entre ellos: el Impuesto al Valor Agregado, la exención de impuestos sobre la adquisición de importaciones.



EL COLEGIO DE SONORA

3. El impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón: Estudio de caso.

3.1 Introducción.

El período de captura de camarón, se inicia en Septiembre y finaliza en Marzo; la pesca se realiza a través de dos modalidades: artesanal o ribereña y la industrial. Existe una diferenciación tecnológica entre ambas; en la primera, los pescadores operan manualmente las artes; la segunda, es una pesquería mecanizada, donde las embarcaciones y las artes de pesca son más sofisticadas, su operación es mecánica, circunstancia que permite incursionar en zonas más distantes y de mayor profundidad.

La pesquería del camarón en Sonora, se ha desarrollado principalmente en el puerto de Guaymas, mismo que concentra el mayor volumen de producción, valor, exportaciones, infraestructura pesquera, empleos y actores¹.

A mediados de los años 70 y principios de los 80, la flota pesquera de camarón en Sonora, inicia su despegue, construyéndose la mayor parte de las embarcaciones camaroneras. Este crecimiento implicó un incremento del esfuerzo pesquero². En los 80, se presentó una crisis financiera en el sector de la pesquería del camarón que afectó directamente el mantenimiento y reposición³ de la flota existente. Debido a la disminución de

¹ Vázquez Ruiz, Miguel Angel, (1999), "La pesca en Sonora: estructura, actores y conflictos", en Cuadernos de investigación Núm. 1, UNISON, México.

² Para fines de nuestro trabajo, se conocer como esfuerzo pesquero, a la capacidad en toneladas y en potencia de motor, multiplicada por la actividad expresada en días pasados en el mar.

³ Rodríguez de la Cruz, ma. Concepción y Chávez Ortiz, Ernesto, (1996), Op. Cit..

las exportaciones de camarón combinada con diversos problemas⁴, provocaron que las cooperativas camaroneras cayeran en cartera vencida⁵. Esta problemática culmina con la transferencia de la flota pesquera en manos del sector social al sector privado, hecho que surge a partir de la transferencia de los adeudos del sector social contraídos con BANPESCA al sector financiero. Esta reestructuración y privatización se considera una estrategia del gobierno, *"no sólo como sinónimo de modernización, sino también de transparencia, eficiencia, productividad, competitividad y, a veces, hasta de sustentabilidad"*⁶. La elaboración de una política de administración pesquera, fue la base para formular estrategias con objeto de capitalizar a las organizaciones pesqueras como el que surgió a partir de la asociación de organizaciones pesqueras con FONAES⁷, y el Programa de Modernización de la Flota Camaronera con participación de FIRA; todo ello, encaminado a lograr una reestructuración del esfuerzo pesquero.

Aunado a lo anterior, el gobierno, impuso criterios para un desarrollo sustentable a fin de mejorar la calidad de vida de los pescadores⁸. Entre ellos destacan: i) el período de vedas estacionarias, ii) los permisos de pesca, iii) métodos de conservación, como la utilización de excluidores en las redes de arrastre.

A pesar de estas políticas y de la disminución en el número de embarcaciones, existe la presencia de un alto esfuerzo pesquero. El período de 1990 a 1999, presenta una disminución

⁴ Venta clandestina de camarón, robo de refacciones y piezas entre embarcaciones de las cooperativas, mecanismos de corrupción a varios niveles, entre otros.

⁵ González Pacheco, Cuahtémoc, (1993), "La pesca y la alimentación...Op. Cit.

⁶ Vázquez Ruiz, Miguel Ángel, (1999)...Op. Cit.

⁷ Fondo Nacional de Apoyo a Empresas en Solidaridad.

⁸ SEMARNAT, (1999), "Ordenamiento y sustentabilidad de las pesquerías", distribuido por Internet, www.semarnap.gob.mx/quincenal/qui-57/agenda.htm

de 62 barcos, pasa de 601 a 539 unidades pesqueras, descenso que representa poco más del 10 por ciento. No obstante el volumen capturado no corresponde proporcionalmente a ese esfuerzo pesquero. En el período de 1990 a 1994, un arrastrero obtuvo 15.46 toneladas en promedio⁹. Mientras que en el período de 1995 a 1999, se obtuvo 23.9 toneladas promedio por unidad pesquera¹⁰, debido a una mayor disponibilidad del recurso. De cualquier manera, a partir de 1994, la producción de camarón logro un incremento constante de 0.7 por ciento en promedio (cuadro 21).

Es importante analizar como el aumento del esfuerzo pesquero promueve un deterioro de la rentabilidad, dado que se advierte menos captura per capita, lo que implica un incremento en las horas de trabajo y la permanencia de flota vieja que es rentable solo porque recibe subsidios.

Uno de los parámetros importantes para calificar el desempeño de la flota camaronera es la potencia de sus motores. El cuadro I.1, muestra el potencial total concentrado en un 64 por ciento entre los 346 y 450 H.P., se presencia un aumento en el mismo, en un 29 por ciento, que oscila entre los 451 a los 600 H.P.; permitiendo de esta manera aumentar el desplazamiento de las embarcaciones y por ende la competencia entre los pescadores por obtener la mayor cantidad del recurso. Una mayor utilización de este equipo implica un mayor esfuerzo de pesca, acompañado de un incremento marginal en los niveles de captura.

⁹ Ha este período conocido también como crisis de la producción pesquera sonorense.

¹⁰ A pesar de haberse incorporado 72 barcos .

Cuadro I.1
Potencia instalada de la flota
camaronera de Guaymas

H. P. Dominante	Unidades	H.P. Promedio	H.P. Total Instalado
110 a 180	4	145	580
181 a 225	7	203	1,421
226 a 345	16	286	4,568
346 a 400	162	373	60,426
401 a 450	104	426	44,252
451 a 500	31	476	14,741
501 a 550	65	525	34,141
551 a 600	25	576	14,388
> 601	1	601	601

FUENTE: Semarnap, padrón de embarcaciones de la flota camaronera.

3.2 Metodología para evaluar el impacto de los subsidios en la rentabilidad de la pesquería industrial de camarón.

Se partió de la hipótesis de que la actividad pesquera del camarón industrial es factible, en parte, debido a la existencia de una estructura de subsidios, que permite contrarrestar la rentabilidad decreciente de la flota ineficiente.

Para la comprobación de la hipótesis, primeramente fue necesario basarnos en la estructura de subsidios que definimos para la pesquería industrial de camarón, para determinar el subsidio equivalente para cada uno de ellos, bajo los siguientes criterios:

- i) El subsidio al precio del diesel marino, correspondería al diferencial del precio del diesel terrestre o diesel PEMEX;

- ii) El subsidio al impuesto preferencial del I.S.R., correspondería el 50 por ciento de la tasa gravable del Régimen Fiscal Simplificado (17.5 por ciento); y

- iii) El subsidio a los intereses preferenciales cobrados por las comercializadoras, consistiría en el diferencial entre la tasa activa (prime rate) de Estado Unidos y la tasa de interés de los CETES a 90 días agregando el índice inflacionario.

Para aplicar los tres tipos de subsidios que se emplean en la pesquería de camarón industrial, fué necesario utilizar como punto de apoyo la información económica y financiera de la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera (S.C.P.P.) "Isla de Pájaros" correspondiente a la temporada 1993 - 1994¹¹.

Las razones por la que se tomo esta sociedad pesquera consiste en: Primero, las características y tamaño de su flota pesquera, son similares del promedio de las once empresas pesqueras establecidas en el puerto de Guaymas, las cuales representan el 7 por ciento del total¹²; segundo, al igual que estas empresas, la S.C.P.P. Isla de Pájaros se esfuerza por capturar producto con calidad para exportación.

¹¹ Información que en un inicio sirvió para desarrollar una propuesta de financiamiento para establecer un programa de modernización de la flota pesquera de las "empresas camaroneras en solidaridad".

¹² Existe un total de 155 propietarios de embarcaciones camaroneras, la gran mayoría, son dueños de al menos una unidad pesquera, cuya captura se entrega a estas empresas; el resto entre dos y cuatro.

Cuadro I.2
Flota Camaronera y Empresas Pesqueras
1999

Empresa	Unidades	Años
Pesquera VIHÉR	6	21.8
Pesquera URIMAY	26	19.6
Pesquera SON MAR del Pacífico	15	14.5
Pesquera SISIBARI	10	25.3
Pesquera SIGLO	10	15.9
Pesquera Selecta de Guaymas	41	21.3
Pesquera REMA	14	13.4
Pesquera Pelicanos	17	21.5
Pesquera JESPA	11	20.4
Pesquera CASTA	9	25.1
Inversiones BACCHIBAMPO	35	19.4
Total	194	19.8

FUENTE: semarnat, padrón de embarcaciones de la flota camaronera

Lo anterior, nos permitió lograr una serie de resultados:

- 1) Construir diferentes escenarios que nos permitieron visualizar los impactos de los subsidios a diferentes niveles, hasta lograr una participación nula de los subsidios en la vida de la actividad pesquera del camarón.
- 2) Determinar, cual de los tres elementos ejercería un mayor efecto en la rentabilidad de la cooperativa objeto de estudio.
- 3) Establecer, un comparativo de la rentabilidad generada por las unidades pesqueras durante la temporada frente a una rentabilidad promedio

obtenida en la operación del total de esas embarcaciones, por lo que obtendríamos como resultado, un diferencial de rentabilidades que nos permiten conocer el número de embarcaciones ineficientes.

Para el análisis de la rentabilidad de la flota pesquera de camarón de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros", fue necesario emplear las siguientes variables: subsidios al precio del diesel, al impuesto preferencial del I.S.R., y a los intereses preferenciales de los prestamos. Volumen capturado, consumo de diesel y aceite, ingresos totales, precio por kilogramo de producto, pago de tripulación, mantenimiento y reparación de embarcaciones, artes de pesca, intereses pagados, costos de transporte, maquila y comercialización, gastos de administración.

El ejercicio desarrollado arrojó un total de 5 escenarios y la construcción 16 cuadros representativos de la presencia de diferentes niveles de subsidios. Cinco describen aspectos condicionantes a los subsidios; por ejemplo en el primero, se presenta la situación prevaleciente de los subsidios en ese período; en seguida, el establecimiento de diferentes niveles de disminución de los subsidios, cuyas tasas fueron del 30, 50, y 75 por ciento; y finalmente, se contempló una nula participación de subsidios. Esto fué con el fin de ver sus efectos en la tasa de rentabilidad de las unidades pesqueras.

Cinco más consistieron en establecer un comparativo con el promedio obtenido de la operación de la flota pesquera de camarón de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros" en la temporada, bajo los mismos criterios anteriores. El resto, evaluó el subsidio

de mayor impacto hacia la tasa de rentabilidad de las embarcaciones camaroneras.

Al considerar los costos promedios de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros", como la base de referencia, permite mostrar las unidades pesqueras que operan con una rentabilidad inadecuada.

Los últimos seis cuadros, sirvieron para determinar el subsidio que ejerce mayor presión a la tasa de rentabilidad de la flota camaronera de la cooperativa en cuestión.

El hecho de que los datos sean calculados a precios de 1993, puede implicar una subestimación de los ingresos y egresos de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros", pero podemos atrevernos a decir que ello tiene escaso significado, ya que no altera las implicaciones de los subsidios en la tasa de rentabilidad. En otras palabras, si la información de ingresos y egresos fuera a 1999, la tasa de rentabilidad estará, de alguna manera, dependiendo de cierto nivel de subsidios, regido bajo un nivel de precios (cuadro 21-6).

Cuadro 21-6
EVOLUCIÓN DE LAS TASAS Y LOS PRECIOS EN EL PERÍODO DE
1993 - 1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	T.M.C.A.
CETES 90 días a/	25.5	23.4	102	62.6	39.0	46.8	14.3	-10.1
PEMEX diesel	0.965	1.04	1.72	2.22	2.67	3.35	3.97	26.5
Diesel marino	0.509	0.633	1.332	2.018	1.607	1.536	2.52	30.5
I.S.R.*								
Precio X Kg de camarón b/	10.20	13.20	14.74	21.50	22.40	19.00	10.20	2.80
Tipo de Cambio	3.1917	4.94	7.6842	7.85	8.064	9.9395	9.52	
Tasa Prima Activa (E.U.) a/	8.0	10.5	10.7	10.3	10.5	9.8	10.5	4.6

Notas:

a/ La tasa de interés se encuentra afectada por el índice inflacionario más dos puntos que agregan las comercializadoras.

b/ Precio en dólares

* Las condiciones de gravamen son constantes, conciderando el 17.5 por ciento, que exige la Ley del ISR.

FUENTE: Banco de México

3.3 Características de la Flota Camaronera de la S.C.P.P. Isla de Pájaros.

La S.C.P.P. Isla de Pájaros contaba en 1993 con un total de 17 embarcaciones, manteniéndose la flota con una antigüedad promedio de 12.4 años; el 35 por ciento de las unidades fueron construidas durante los años 70, el 53 por ciento en la década de los 80, y solamente un 12 por ciento a principio de los 90. Todos los arrastreros tienen características de construcción y de equipo similar: 20 metros de eslora, son de material de acero, cuentan con una bodega refrigerada, motor de entre 408 - 515 HP, de 1,200 R.P.M., y una red de 27 metros¹³.

3.4 Impacto de los Subsidios en la Rentabilidad de la Actividad Camaronera.

Los viajes de pesca registrados (cuadro No. 22) por la flota de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros" en la temporada 1993 - 1994, ascendieron a 155. En la zona de pesca, la temporada tuvo una duración de 231 días, la flota operó 3,405 días en el mar, de los cuales fueron 2,639 días efectivos; se practicaron 9,068 lances y un total de 33,037 horas de arrastre camaronero. Para ello se consumieron 2,803 mil litros de diesel.

Respecto al volumen de captura de esta temporada se registró una producción de 265 toneladas de camarón, que representó un valor de \$ 23,323 mil pesos. Los resultados promedios de la operación arrojan una captura de 15.6 toneladas por unidad de pesca. Los ingresos por embarcación ascienden a \$ 724.9 mil pesos. El precio por kilo capturado se ubicó en \$ 47 pesos, de

¹³ Empresas Camaroneras de Solidaridad. Op. Cit.

ahí que la rentabilidad por unidad pesquera fuera de 30.4 por ciento¹⁴.

Los rendimientos y eficiencias logradas por las unidades pesqueras dentro de la temporada, quedaron como sigue: se observó un promedio de captura de 100 kilos por día efectivo, equivalente a 29 kilos por lance, es decir 8 kilos por hora de arrastre ó 0.095 kilos por litro de diesel consumido. Se ocuparon poco más de 10 litros de diesel para capturar un kilo de camarón; se logró un precio de \$ 47.0 pesos por kilo de camarón capturado; se invirtió \$ 42.3 pesos por cada kilo de camarón capturado; y se obtuvo una utilidad neta del orden de \$ 4.7 pesos por kilo de camarón.

Los resultados de los diferentes escenarios de subsidios están representados en cuadros presentados en el anexo, los cuales permiten visualizar la influencia que ejercen los subsidios en la actividad pesquera. La disminución de los subsidios en el precio del diesel, en el impuesto sobre la renta e intereses de los prestamos, van desde el 30, 50 y 75 por ciento, hasta su desaparición dentro de la pesquería de camarón (escenarios 2, 3, 4 y 5).

El cuadro 26-1 resume la información de los cuadros 22 al 26. En resumen se advierte un deterioro de la tasa de rentabilidad obtenido por la flota pesquera del 30.4, 23.9, 21.8, 19.2 y 19.4 por ciento respectivamente. Los resultados permiten afirmar, la participación decadente de los subsidios en la actividad tiene un efecto negativo sobre la rentabilidad. Por

¹⁴ La rentabilidad = utilidad neta / ventas netas; la utilidad neta = a la utilidad neta antes de impuestos – el ISR; las ventas netas = a los ingresos totales – costo directo.

ejemplo, la rentabilidad en el cuarto escenario¹⁵ resulta con una disminución de 11.2 por ciento respecto al escenario base (1)¹⁶, curiosamente resulta una diferencia similar en un escenario donde la participación de los subsidios se cancela (5).

Quadro 26.1
Deterioro de la Tasa de Rentabilidad de la s Unidades Pesqueras
Camaroneras en base a los datos de 1993.

Escenario	Rentabilidad Promedio	Variación Absoluta	Variación %
1	30.4		
2	23.9	-6.5	-21.4
3	21.8	-8.6	-28.3
4	19.2	-11.2	-36.8
5	19.4	-11.0	-36.2

FUENTE: Datos del los cuadros 22, 23, 24, 25 y 26.

EL COLEGIO DE SONORA

Este impacto revela la presencia de una cantidad de unidades pesqueras ineficientes¹⁷. Ineficiencia que se encontraba encubierta por la presencia de los subsidios. Lo anterior, lo basamos en el resumen del cuadro 26-2, el cual, indica las rentabilidades y su promedio generadas en la operación de las 17 embarcaciones, información resultante de los cuadros 22 al 26.

¹⁵ Los subsidios se encuentran participando al 25 por ciento.

¹⁶ Consideramos los niveles de subsidios que operaban en ese período.

¹⁷ Nos referiremos a la ineficiencia de una unidad pesquera, cuando la rentabilidad de la embarcación es menor a la rentabilidad promedio generada en el período de estudio.

Cuadro 26-2
Resumen de rentabilidades generadas en la operación de la Flota Pesquera
Temporada 1993 - 1994

	E s c e n a r i o s				
	1	2	3	4	5
I. PÁJAROS 7	48.1	43.6	41.4	38.8	36.5
I. PÁJAROS 5	47.3	42.9	40.7	38.0	35.9
I. PÁJAROS 6	47.0	42.5	40.4	37.8	35.6
A. AMARANTA	46.9	42.2	40.0	37.2	35.3
EL JOVEN	45.6	41.5	39.3	36.6	34.7
GUZY	45.3	40.8	38.7	36.0	34.1
I. PÁJAROS 4	45.0	40.5	38.4	35.8	33.9
I. PÁJAROS 2	40.5	36.3	34.3	31.9	30.3
I. PÁJAROS 3	39.5	33.8	31.8	29.5	28.1
DON JESÚS	35.0	30.1	28.3	26.1	25.0
I. PÁJAROS 1	34.9	29.9	27.9	25.6	24.7
CLAUDIA	30.9	25.3	23.5	21.4	20.9
VERNONICA	29.6	24.7	22.8	20.5	20.2
MAR CARIBE	25.8	20.0	18.0	15.6	16.1
DON ANTONIO	22.2	16.2	14.7	12.9	13.1
L. ELIZABETH	-8.7	-19.4	-21.2	-23.3	-18.1
EL PADRINO	-57.6	-85.2	-88.9	-93.6	-76.9
Promedio	30.4	23.9	21.8	19.2	19.4

FUENTE: Datos obtenidos de los cuadros 22, 23, 24, 25 y 26

Los datos reflejan, que ha medida en que los subsidios van disminuyendo, la rentabilidad operativa de las embarcaciones se reduce. Entonces puede afirmarse, si el 12 por ciento de la flota pesquera de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros" se encuentra trabajando de manera ineficiente, ya que tienen tasas de rentabilidad negativas, y su operación se facilita por aquellas embarcaciones que mantienen una alta tasa de rentabilidad. Dichas tasas son generadas por ocho unidades cuya antigüedad rebasan el promedio (12.4) y siete cuentan con una antigüedad menor, éstas generan el 43 por ciento de las rentas positivas, mientras que las primeras el 35 por ciento.

Sin embargo, al realizar un comparativo de las rentabilidades de las unidades pesqueras frente al promedio obtenido durante

la temporada (de acuerdo a cada escenario: 30.4, 23.9, 21.8, 19.2 y 19.4), se observa con claridad, embarcaciones que no alcanzan el promedio, motivo por el cual, podemos considerar que dichas embarcaciones están operando ineficientemente.

Lo anterior lo muestran los resultados del cuadro 26-3. A medida que los subsidios se reducen (escenarios 2, 3 y 4), se amplía a 4 el número de embarcaciones que no alcanzan a generar una tasa de rendimiento aceptable. Además, se incrementa la tasa negativa de las unidades cuya ineficiencia fue identificada inicialmente; por ejemplo, el barco denominado "El Padrino", pasa en el escenario 1 del cuadro 26-2 de una tasa de -57.6 por ciento a -88.0 por ciento en el cuadro 26-3, presentando un incremento de 30.4 puntos.

Bajo estas circunstancias, indudablemente, la flota pesquera sufriría la reducción de cuatro unidades, representando una disminución cercana al 24 por ciento, todas mantienen una antigüedad mayor al promedio. Además, existen cinco barcos cuya situación es delicada dada sus tasas de rentabilidad, que oscilan entre 0.8 a 9.0 por ciento; la mayoría (3) corresponden a embarcaciones con una antigüedad por encima del promedio. La operación del resto de las unidades generan tasas que se encuentran en un rango de entre 10 a 19 por ciento¹⁸; en el primer escenario obtienen una tasa promedio del 15.3 por ciento similar a la que obtendría en un escenario sin subsidios (5).

¹⁸ Considerando todos los escenarios.

Cuadro 26-3
Diferencial de rentabilidades por escenarios con respecto al promedio generado

	E s c e n a r i o s				
	1	2	3	4	5
I. PÁJAROS 7	17.7	19.7	19.7	19.5	17.2
I. PÁJAROS 5	16.9	19.0	18.9	18.8	16.5
I. PÁJAROS 6	16.6	18.7	18.6	18.5	16.3
A. AMARANTA	16.5	18.4	18.2	18.0	15.9
EL JOVEN	15.2	17.6	17.5	17.3	15.3
GUZY	14.9	17.0	16.9	16.8	14.8
I. PÁJAROS 4	14.5	16.6	16.6	16.6	14.5
I. PÁJAROS 2	10.1	12.4	12.5	12.7	10.9
I. PÁJAROS 3	9.1	9.9	10.1	10.3	8.8
DON JESÚS	4.5	6.3	6.5	6.9	5.7
I. PÁJAROS 1	4.4	6.0	6.2	6.4	5.3
CLAUDIA	0.5	1.4	1.8	2.2	1.5
VERNONICA	-0.8	0.8	1.0	1.2	0.8
MAR CARIBE	-4.7	-3.8	-3.7	-3.6	-3.3
DON ANTONIO	-8.2	-7.6	-7.1	-6.3	-6.3
L. ELIZABETH	-39.1	-43.2	-43.0	-42.5	-37.5
EL PADRINO	-88.0	-109.1	-110.7	-112.8	-96.3
Renta PM	30.4	23.9	21.8	19.2	19.4

Nota.

Renta PM = rentabilidad promedio.

FUENTE. Datos obtenidos de los cuadros 27, 28, 29 30 y 31

Hasta aquí, el análisis ha respondido al nivel y comportamiento de la rentabilidad de las unidades pesqueras en diferentes escenarios de subsidios y a la identificación del porcentaje de unidades pesqueras ineficientes. Sólo resta evaluar las tres variables de subsidios para conocer quien genera el mayor impacto sobre la rentabilidad de la flota pesquera. Para tal fin, se elaboraron tres escenarios que muestra el nivel de influencia de las tres clases de subsidios ante el nivel de rentabilidad de la S.C.P.P. Isla de Pájaros (cuadros del 32 al 37).

Los resultados simplificados en el cuadro 26-4, nos muestran que el subsidio al precio del combustible es el principal elemento que influye sobre los efectos de la tasa de rendimiento de la pesquería de camarón industrial. Esta aseveración, se constata, al mantener un escenario con una

disminución del 30 por ciento al total de los subsidios. De esta manera, podemos observar que las tasas de rentabilidad, afectadas por los subsidios a la tasa al impuesto sobre la renta y de los intereses preferenciales, muestran una mayor estabilidad, a diferencia de las tasas de rentabilidad afectadas por el subsidio al combustible. Estas muestran una variación de entre el 38 y el 47 por ciento con respecto a los otros dos subsidios.

Lo anterior confirma, que el subsidio al diesel marino, como el principal elemento que hace que las unidades menos eficientes, sigan su operación; por otro lado, la permanencia de este subsidio, en el caso de la industria camaronera, estimula la concentración del ingreso y la riqueza a través de las embarcaciones que generan un mayor monto de utilidad.

Los datos indican también, que las unidades pesqueras que mantienen rentabilidades por debajo de lo requerido deben de retirarse; también, nos permite identificar aquellas embarcaciones a las que se les deberá brindar un seguimiento especial, con el fin de establecer las estrategias necesarias que permitan un incremento en la rentabilidad. En caso contrario, el de establecer un programa para definir el tiempo en que estas unidades permanecerán en actividad.

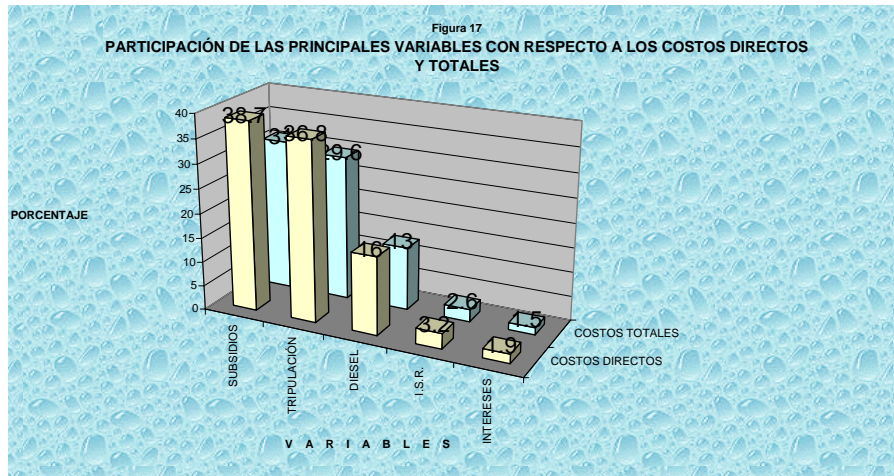
Cuadro 26-4
Impacto de los Subsidios a la Tasa de Rentabilidad Absoluta

	Precio Combustible	Interés Preferencial	Tasa I.S.R.
I. PÁJAROS 7	25.2	46.5	43.9
I. PÁJAROS 5	24.6	45.8	43.2
I. PÁJAROS 6	24.2	45.4	42.8
A. AMARANTA	23.5	45.1	42.7
EL JOVEN	23.4	44.3	41.9
GUZY	22.2	43.6	41.3
I. PÁJAROS 4	21.8	43.2	40.8
I. PÁJAROS 2	17.4	38.7	36.8
I. PÁJAROS 3	12.3	36.1	34.4
DON JESÚS	9.6	32.2	30.8
I. PÁJAROS 1	9.2	31.9	30.7
VERNONICA	3.6	27.0	26.2
CLAUDIA	3.0	26.3	25.8
MAR CARIBE	-2.4	21.4	21.6
DON ANTONIO	-7.9	17.3	17.4
L. ELIZABETH	-53.4	-20.7	-15.5
EL PADRINO	-156.3	-91.0	-74.6
Promedio	19.5	25.5	25.3

FUENTE: Datos obtenidos de los cuadros 32, 34 y 36.

Por otra parte, la participación de los subsidios con respecto a los costos, representan el 38.7 por ciento del total de los costos directos, y poco más del 31 por ciento de los totales; el pago a la tripulación es una erogación importante: representando el 36.8 y el 29.6 por ciento de los costos directos y totales respectivamente. El diesel representa poco más del 41 por ciento de los costos de operación (entre el 16 y 13 por ciento con respecto a los costos directos y totales respectivamente); mientras que los impuestos sobre la renta y el pago de intereses, representaron el 13.2 y 1.9 por ciento frente a los costos directos e indirectos respectivamente, y 1.5 y 2.6 por ciento respecto a los costos totales.

Lo anterior nos muestra que el diesel a pesar de afectar notoriamente la rentabilidad de la actividad pesquera del camarón, no representa un porcentaje importante de los costos.



3.5 Los subsidios a la flota camaronera de Guaymas.

De acuerdo a los datos de la temporada 1993 - 1994, de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros", proyectamos la estructura de ingresos y egresos al número de embarcaciones que se encontraron inscritas en el padrón de embarcaciones de la flota camaronera en 1999. Las 194 unidades de pesca, recibieron un subsidio del 47.3 por ciento del costo del combustible (diesel marino); 50 por ciento del impuesto sobre la renta; y el 40 por ciento de intereses preferenciales por prestamos concedidos por las comercializadoras.

Cada barco del puerto de Guaymas que opera en el Golfo de California, en promedio consume 1,064 litros de combustible por días de pesca, lo que representa un gasto al precio subsidiado de \$ 540.6 mil pesos, costo que es cubierto por el producto; y \$ 484.3 mil pesos es el diferencial entre el precio del diesel terrestre y el diesel marino que consideramos como subsidio.

Cada camaronero, en promedio, consume 165 mil litros de combustible en los 155 días de pesca de una temporada, este consumo de combustible representa un costo de \$ 83,985 pesos, de los cuales \$ 38,297 pesos son subsidio.

El consumo de combustible estimado corresponde a 10.5 litros por kilogramo de camarón capturado, que representa un gasto promedio de \$ 5.3 pesos en combustible, lo cual permite un ingreso promedio de 47 pesos por kilo, y una utilidad de \$ 4.7 pesos.

Los resultados operativos de las unidades pesqueras se encuentran bajo un régimen de subsidios. ¿Qué tendencias observaríamos si desapareciera el subsidio en la pesquería de camarón de alta mar?, en el corto plazo tal eliminación implicaría que:

- i) Se observaría en un inicio, una reducción en el monto de la utilidad de la actividad. El costo de producción por kilogramo de camarón pasaría de \$42.3 a 43.0, representando el 1.65 por ciento más, de tal forma que, la utilidad por kilogramo se reduciría de \$ 5.05 a 3.43 pesos, lo que representa una reducción del 32 por ciento. Esto es que se abatiría automáticamente el nivel de rentabilidad de las industria camaronera de el puerto de Guaymas, ya que la utilidad promedio por barco pasaría de \$ 70 a 53.6 mil pesos, es decir 23 por ciento menos, con lo que su tasa de rentabilidad pasaría del 25.9 al 19.4 por ciento (cuadros 22 y 23;
- ii) Se presentaría una reducción de unidades que operan en condiciones de ineficiencia; se consideraría únicamente

las embarcaciones rentables y dejamos por fuera aquellas que presentan pérdidas en sus ejercicios financieros. Bajo estas condiciones la tasa de rentabilidad se mantiene en un 30 por ciento, una tasa relativamente atractiva.

Ante la caída de la rentabilidad de la actividad se espera que:

- a) El 47 por ciento (90 unidades de pesca) presentaría una rentabilidad del 15 por ciento en promedio por encima de la rentabilidad mínima aceptable;
- b) El 29 por ciento de las embarcaciones (57 unidades de pesca) estarían en una posición en que su rentabilidad sería cercana a la aceptable, teniéndose que establecer un programa de seguimiento, para seguir contemplando dichas unidades con una eficiencia estable dentro del rango; y
- c) Que un 24 por ciento del total de embarcaciones (47 unidades de pesca) estarían en una posición de ser eliminadas de la actividad, sin embargo, hay que visualizar una estrategia que vaya encaminada a evitar o al menos que permita al sector amortiguar los efectos que causarían la salida de estas embarcaciones.

Hay que considerar la estrecha relación entre el empleo directo del sector de la captura y la cantidad de embarcaciones, pues ello tiene repercusiones que no es cosa menor, por ejemplo:

- 1) Un total de 546 empleos de las 91 embarcaciones que permanecerían en una situación segura por su alto grado de eficiencia reflejado en la alta rentabilidad dentro del sector;
- 2) 342 empleos presentarían un estado no muy seguro debido a que la rentabilidad de las 57 unidades de pesca, observarían una tasa de rentabilidad que si bien es buena, tendería a la baja si no se tiene el cuidado adecuado para que la unidad pudiera generar una rentabilidad estable dentro del rango; y
- 3) La desaparición rotunda de 282 empleos que serían originados por aquellas embarcaciones que realmente se encuentran operando con números negativos.

EL COLEGIO DE SONORA

La eliminación de 47 embarcaciones y 282 empleos directos del sector de la captura no alteraría de forma esencial el nivel de la captura e ingresos al interior de la pesquería industrial de camarón, en términos teóricos , esta se reasignaría al número de unidades pesqueras que participarían en la actividad. Esto es que:

- i) Dado que se ha mantenido una estabilidad en la captura durante los últimos cinco años, no es probable que se pueda presentar una alteración fuerte en el nivel de capturas;

- ii) La pérdida de los 282 empleos no afectará de manera grave a la demanda local; dicho efecto será contrarrestado de manera positiva, por la redistribución esperada en la captura por las 148 embarcaciones que quedarían operando en la actividad;

- iii) Las personas afectadas por la pérdida de su fuente de trabajo, podrían optar por reubicarse dentro del sector pesquero o de alguna actividad a esta; o sobrevendría la emigración de estas personas hacia aquellas localidades que le permita integrarse a una actividad.

En el largo plazo la eliminación de 47 embarcaciones ineficientes podría arrojar ciertas implicaciones:

- 1) Se incrementará el volumen captura de una embarcación, ya que la eliminación de 47 barcos por ineficientes, capturaban un volumen de 732 toneladas de camarón por temporada. Este volumen se reasignará a los barcos que estén operando, verán incrementada su captura promedio en poco menos del 32 por ciento, reflejándose en un incremento de la utilidad, y por ende, la tasa de rentabilidad del barco, pasaría de 30.4 a 34.4 por ciento, representando un incremento del 4 por ciento en la rentabilidad de la unidad pesquera. Esto se lograría con una mayor certeza, sí y solo sí, se exige la aplicación de un control estricto dentro de la actividad.

- 2) Esta mayor disponibilidad del recurso a la industria, deberá permitir un desarrollo técnico y tecnológico, para enfrentar con mayor ventaja competitiva en el mercado internacional.

- 3) No se contemplan la presencia de efectos indirectos en la actividad, claro está, dejando de lado los efectos mínimos que se presentarían por la disminución de los ingresos, por efecto de la desaparición de 702 empleos. Esta situación se podría solventar con la intervención del Estado, inyectando apoyos financieros para el fomento de nuevas pesquerías.



4. C o n c l u s i o n e s

La utilización de barcos para la captura de camarón en alta mar, permite a la flota establecida en Guaymas, al no contar con una pesquería en frente¹ que permita tener una zona más rica en camarón silvestre, desplazarse a zonas de pesca distantes y de mayor profundidad; tal situación, hace importante el trabajo del patrón de barco, y por lo tanto, la mayor experiencia del patrón se refleja en un mayor volumen capturado y en una mejor paga por tonelada.

El sector no deja de enfrentar problemas naturales. Los problemas que surgen de la interacción entre los actores sociales de la actividad pesquera y la naturaleza marítima, trae como consecuencia un mayor impacto al medio ambiente y a los recursos marinos. Uno de ellos, es la existencia de la competencia entre la flota menor y la flota mayor, por la obtención del recurso. Problema complejo, que el propio gobierno ha ampliado, a partir de la falta de una política clara y definida hacia los actores de la pesquería de camarón. Otro es el desmedido incremento del esfuerzo pesquero, para elevar el nivel de las capturas; por otro, el afán de seguir obteniendo una tasa de ganancia como la de hace veinte años, propicia una serie de prácticas, cuyos resultados se reflejan en las condiciones en que se encuentra la flota pesquera de camarón. No sorprenden los barcos atracados en los muelles que en su estructura dejan ver la falta de mantenimiento y rehabilitación mayor requerido.

¹ El Sr. Castillo de Ocean Garden, se refiere que Sonora no cuenta a lo largo de la costa con una zona estuarina y de bahías semejante a la de Sinaloa.

En general, la pesquería industrial de camarón, en el puerto de Guaymas, ha logrado generar un esfuerzo pesquero que se diferencia, en términos de equipo y artes de pesca, de las embarcaciones de hace 30 años.

Encontramos que la flota se integra por embarcaciones que operan ineficientemente, representando un 29 por ciento; el resto, se ubican en una posición que requieren atención para seguir operando en una tasa promedio de rentabilidad aceptable (23.5%), que a largo plazo, permite establecer una estrategia de redimensionamiento de la flota²; que combinada con un escenario de reducción de subsidios a largo plazo, se esperaría, como resultado, el incremento en la captura y una mejoría en la tasa de rentabilidad de la flota. Esta propuesta no alcanzaría lograr el impacto económico que tuvo en su momento la pesca del camarón hace 20 años, pero al menos vendría a alentar la participación de los actuales actores que se encuentran desarrollando la actividad pesquera del camarón.

EL COLEGIO DE SONORA

El que la flota, antigua y en mal estado siga operando se debe, en parte, a la existencia de una estructura de subsidios. Caso contrario, sí se presentara un escenario donde se eliminaran los subsidios, la flota pesquera del camarón, reducirían su operación a un total de 120 embarcaciones arrastreras, por operar ineficientemente por debajo de la tasa promedio de rentabilidad que genera la flota.

Tal disminución generaría una redistribución del volumen capturado entre las embarcaciones que operarían por arriba de

² A diferencia de aquellas unidades que operan con tasas negativas.

la tasa promedio de rentabilidad del sector; sin embargo, no debe olvidarse, que esto originaría ciertos disturbios en la economía local, pero que se compensaría por aquellos ingresos de los empleados en las embarcaciones que generan una utilidad adecuada a los intereses económicos de los dueños de los barcos.

La ineficiencia de las unidades pesqueras, no se explica, en relación del volumen capturado y la antigüedad de la flota, más bien, es entre el escaso mantenimiento mayor y el consumo de diesel. Los barcos en mejores condiciones mecánicas, cuentan con mayores posibilidades de realizar largas travesías, hacia zonas de pesca más retiradas, con mayor disponibilidad y calidad del recurso.

Es el subsidio al precio del diesel el que mayor impacto tiene en el resultado de la tasa de rentabilidad, los resultados muestran que la desaparición de dicho subsidio en esa variable de costo, hace que la tasa promedio de rentabilidad pase del 25.9 por ciento al 19.4 por ciento, con una variación del 3.9 por ciento, porcentaje por arriba de la utilidad que otorgan los CETES, creando así una expectativa con cierta seguridad en la industria.

La pesquería del camarón, hace evidente que los beneficios económicos mantienen incentivos fuertes hacia los actores sociales para seguir desarrollando la actividad. Los datos nos reflejan un alto gasto en combustible (cuadro 38), en aquellas unidades pesqueras que mantienen altos niveles de rentabilidad, permitiéndoles a estas embarcaciones, una mayor asignación de recursos financieros para su operación, teniendo como ventaja, una mayor permanencia de días de

pesca, y que son los que más se benefician del subsidio al precio del combustible.

La redistribución del volumen en la captura del camarón, deberá acompañarse de un programa de desarrollo sustentable, que integre con seriedad el ordenamiento de la pesca del camarón, estableciendo con claridad las políticas, estrategias y acciones, orientadas a la administración y control no únicamente del recurso del camarón, sino también, que sea encaminado a lograr un balance entre el esfuerzo pesquero y la capacidad de renovación biológica del recurso, modulado por las condiciones del medio ambiente, bajo condiciones de equidad y sobre todo una visión de largo plazo.

Finalmente, la intención de este trabajo era, básicamente identificar y evaluar el impacto de la política de subsidios de la pesquería del camarón en el puerto de Guaymas, y en este sentido, se cumplieron los objetivos trazados. Sin embargo, el sector presenta una serie de problemas, que a partir de ellos se pueden desarrollar trabajos de investigación que contribuyan a ubicar los elementos que influyen en la pesquería del camarón.

B i b l i o g r a f í a

ABRE, (1998), “Subsidios Agropecuarios”, en Revista ABRE Núm 4, distribuida por internet, www.Embaustralia.es/mapa.htm

Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, (1947), distribuido por internet. www.sice.gov.com

BANAMEX, (1999), Distribuida Por internet, www.mexico-businessline.com/sectorial/al-pro-pesq.html www.mexicobusinessnet.gob.mx/espa/sectorial/notas_tec_alimentos/nota_pesca.html

BANCOMEXT, (1993), “Sección nacional”, en *Revista de Comercio Exterior*, Vol. 43, Núm. 9, México.

_____, (1999), “La pesca mundial”, distribuido por Internet, www.businessline.htm.

_____, (1999), “La pesca en México”, distribuido por Internet, www.businessnet.htm.

Brethon, Y, y López, E., (1989), “*Ciencias Sociales y desarrollo de las pesquerías: Modelos y métodos aplicados al caso de México*”, INAH, México.

Calva Téllez, José Luis, (1992), “Efectos de un Tratado Trilateral de Libre Comercio en el Sector Agropecuario Mexicano”, en et. Al. *La Agricultura Mexicana frente al Tratado Trilateral de Libre Comercio*, CIESTAAM, Juan Pablo Editor, México.

Campos Vega Juan, (2000), “Los subsidios política traicionada”, distribuida por Internet, www.geocities.com/teoria_y_practica.

CEPAL (2000), “Barreras Estadounidenses al Comercio con América Latina y el Caribe 1997” distribuido por Internet www.eclac.org/

Encinas, Alejandro (coord.), (1995), “El Campo Mexicano en el Umbral del Siglo XXI”, ESPASA CALPE Mexican, México.

Calva, José Luis, (1992), “Preámbulo”, en et. at. *La Agricultura Mexicana Frente al Tratado Trilateral de Libre Comercio*, CIESTAAM Y JP, México.

FAO, (2000), “*El Estado Mundial de la Agricultura y la Alimentación, 2000*”, distribuido por Internet

FAO (2001), “*El Estado Mundial de la pesca y la acuicultura, 2000*”, Departamento de Pesca, distribuido por internet www.fao.org

González, Anabel, (1993), “Comercio internacional y medio ambiente”, en *Revista de Comercio Exterior*, Vol. 43, Núm. 9, México.

González, Juan y Vargas, José, (1996), “Estado y globalización: las tareas pendientes” en *Gestión y estrategia* No. 9, UAM-A, México.

González, Cuahutemoc, (1993), “La pesca y la Alimentación”, en Cuahutemoc González y Felipe Torres, Coordinadores, *Los retos de la soberanía alimentaria en México*, IIE-UNAM, Juan Pablos Editor, S.A., México.

Gobierno del Estado de Sonora, (1999), “Notas de los Sectores”, distribuida por Internet, www.sonora.gob.mx/.

Hernández, Anatolio y Macías Emilio, (1996), “La pesquería de camarón en aguas protegidas, Pacífico de México”, en et. at. “*Pesquerías Relevantes de México*”, Instituto Nacional de la Pesca, México.

ITESM, (1999), “*Descripción de los humedales en sur de Sonora*”, distribuido por Internet uib.gym.itesm.mx/hs/datos/humarea.htm.

Instituto Internacional de Economía de las Pesquerías y Comercio, (2000), “Evolución de la estructura reguladora internacional que gobierna el comercio internacional en productos de la pesquería”, X conferencia del Instituto Internacional de Economía de las pesquerías y Comercio, E.U.A..

INEGI, (2000), “Anuario estadístico: Sonora”, México.

_____, (2000), “El sector alimentario en México”, México.

Knight, Danielle, (1999), “Ambiente: E.U.A. pide reducción mundial de subsidios a la pesca”, distribuido por Internet, www.ips.org/terraviva/notas/1510_5.htm.

Larach, Ma. Angelica, (1999), “Las barreras medioambientales a las exportaciones latinoamericanas de camarones”, Revista de comercio Internacional, CEPAL, Chile.

SEMARNAT, (2001), “Ley de Pesca.”, <http://www.semarnat.gob.mx/>

Nadal Egea, Alejandro, (1996), “Esfuerzo y Captura: tecnología y sobreexplotación de recursos marinos vivos”, El colegio de México, Programa sobre Ciencia, Tecnología y Desarrollo, México.

National Marine Fisheries, (2001), “Estadísticas de importación de camarón de Estados Unidos”, distribuida por Internet, www.nmfs.noaa.gov/.

Panagariya, Arvid, (2000), “Evaluando el caso de los subsidios a la exportación”, distribuida por internet www.worldbank.org/research/workingpapers.

Rodríguez, C., y Chávez, E., (1996), “La pesquería de camarón en alta mar. Pacífico de México”, en et. al. *Pesquerías relevantes de México. XXX Aniversario del INP.*, SEMARNAP, INP, México.

SEMARNAP, (1997), “*Estadísticas Pesqueras*”, Subdelegación de Pesca, Oficina Federal en Hermosillo, Área de estadística y Registro Pesquero, México.

SEMARNAP, (1997), “*Estadísticas Pesqueras*”, Subdelegación de pesca en Sonora, México.

SEMARNAT, (1999), “Ordenamiento y sustentabilidad de las pesquerías”, distribuido por internet, www.semarnap.gob.mx/quincenal/qui-57/agenda.htm

SNCI, (2000=), “Tratados comerciales”, distribuido por Internet, www.economia_snci.gov.mx/.

Sevilla, María L. (1996), “La pesca y el desarrollo regional”, en *Zoología Informa*, Revista del Departamento de Zoología No. 32, ENCB e IPN, México.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte, (2000), distribuido por internet. www.sice.gov.com.

Vázquez Ruiz, Miguel Ángel, (1999), “La Pesca en Sonora: Estructura, Actores y Conflictos”, en *Cuadernos de Investigación No. 1*, México.

Entrevista

León Tissot Plant, Gerente de la CANAINPES.

José Alvaro Castillo Leyva, Gerente de Operaciones de Ocean Garden.

Reynaldo Apodaca, Administrador de barco en el puerto de Yavaros.



A N E X O

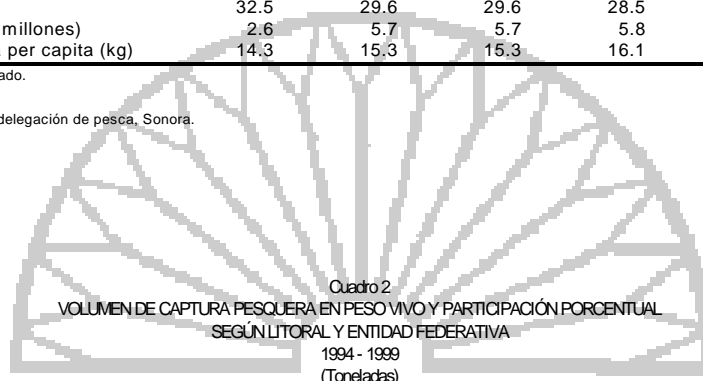
Cuadro 1
COMPORTAMIENTO DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA MUNDIAL

	(Millones de Toneladas)					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999 ²
PRODUCCION						
CONTINENTAL						
Captura	6.7	7.2	7.4	7.5	8	8.2
Acuicola	12.1	14.1	16	17.6	18.7	19.8
Continental Total	18.8	21.3	23.4	25.1	26.7	28
MARINA						
Captura	84.7	84.3	86	86.1	78.3	84.1
Acuicola	8.7	10.5	10.9	11.2	12.1	13.1
Marina Total	93.4	94.8	96.9	97.3	90.4	97.2
Captura Total	91.4	91.5	93.4	93.6	86.3	92.3
Acuicola Total	20.8	24.6	26.9	28.8	30.8	32.9
Total de la Pesca Mundial	112.2	116.1	120.3	122.4	117.1	125.2
UTILIZACIÓN						
Consumo Humano	79.8	86.5	90.7	93.9	93.3	94.8
Reducción (1)	32.5	29.6	29.6	28.5	23.9	30.4
Población (miles de millones)	2.6	5.7	5.7	5.8	5.9	6
Suministro de pesca per capita (kg)	14.3	15.3	15.3	16.1	15.8	18.8

1) Harina y aceite de pescado.

2) Cifras preliminares

FUENTE: semarnap, Subdelegación de pesca, Sonora.

Cuadro 2
VOLUMEN DE CAPTURA PESQUERA EN PESO VIVO Y PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
SEGÚN LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
1994 - 1999
(Toneladas)

Litoral y Entidad Federativa	1994	Part. %	1995	Part. %	1996	Part. %	1997	Part. %	1998	Part. %	1999	Part. %
Total	1,260,019	100.0	1,404,384	100.0	1,530,023	100.0	1,570,586	100.0	1,233,292	100.0	1,286,107	100.0
Litoral del Pacífico	824,371	65.4	984,933	70.1	1,103,973	72.2	1,159,615	73.8	850,431	69.0	920,234	71.6
BAJA CALIFORNIA	145,659	11.6	183,004	13.0	162,077	10.6	201,546	12.8	185,445	15.0	173,839	13.5
BAJA CALIFORNIA SUR	119,300	9.5	130,461	9.3	199,509	13.0	201,846	12.9	105,658	8.6	121,517	9.4
SONORA	264,303	21.0	358,919	25.6	408,756	26.7	371,142	23.6	239,503	19.4	301,033	23.4
SINALOA	139,453	11.1	163,890	11.7	188,709	12.3	237,081	15.1	184,914	15.0	200,368	15.6
NAYARIT	14,879	1.2	14,592	1.0	14,298	0.9	17,943	1.1	17,729	1.4	17,444	1.4
JALISCO	21,641	1.7	19,313	1.4	15,839	1.0	15,248	1.0	15,363	1.2	11,797	0.9
COLIMA	24,438	1.9	27,856	2.0	29,142	1.9	41,369	2.6	39,067	3.2	35,877	2.8
MICHOACÁN	28,023	2.2	30,759	2.2	32,250	2.1	25,762	1.6	19,444	1.6	18,288	1.4
GUERRERO	29,203	2.3	21,138	1.5	18,926	1.2	18,078	1.2	8,885	0.7	6,180	0.5
OAXACA	13,509	1.1	13,019	0.9	13,507	0.9	9,737	0.6	9,852	0.8	8,872	0.7
CHIAPAS	23,963	1.9	18,981	1.4	20,959	1.4	19,463	1.2	24,173	2.0	25,019	1.9
Litoral del Golfo y Caribe	392,310	31.1	378,454	26.9	383,858	25.1	372,780	23.7	348,969	28.3	333,154	25.9
TAMAULIPAS	64,576	5.1	57,065	4.1	55,784	3.6	57,933	3.7	51,699	4.2	46,846	3.6
VERACRUZ	151,085	12.0	151,756	10.8	157,520	10.3	154,272	9.8	144,064	11.7	136,328	10.6
TABASCO	45,159	3.6	45,254	3.2	47,909	3.1	59,951	3.8	51,816	4.2	56,079	4.4
CAMPECHE	73,294	5.8	66,388	4.7	61,887	4.0	51,015	3.2	50,466	4.1	50,930	4.0
YUCATÁN	49,041	3.9	48,644	3.5	52,450	3.4	43,764	2.8	45,881	3.7	38,170	3.0
QUINATANA ROO	9,155	0.7	9,348	0.7	8,308	0.5	5,845	0.4	5,043	0.4	4,802	0.4
Sin litoral *	43,338	3.4	40,996	2.9	42,191	2.8	38,191	2.4	33,892	2.7	32,719	2.5

* Incluye los Estados de Aguascalientes, Coahuila, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Hidalgo, México, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tlaxcala y Zacatecas.

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Cuadro 3
VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA POR ESPECIES 1990 - 1999
(Toneladas)

ESPECIE	1990	Part. %	1991	Part. %	1992	Part. %	1993	Part. %	1994	Part. %
TOTAL	1,447,143		1,453,276		1,246,425		1,191,600		1,260,019	
Sardina	435,653	30.1	450,358	31.0	252,211	20.2	194,890	16.4	269,252	21.4
Túridos	134,488	9.3	129,921	8.9	131,947	10.6	120,795	10.1	128,392	10.2
Mojarra	93,371	6.5	85,952	5.9	89,266	7.2	92,981	7.8	92,891	7.4
Camarón	60,310	4.2	62,833	4.3	66,215	5.3	74,361	6.2	76,324	6.1
Ostión	52,582	3.6	38,721	2.7	32,151	2.6	25,847	2.2	36,699	2.9
Sargazo *	48,923	3.4	40,092	2.8	53,129	4.3	52,343	4.4	32,456	2.6
Carpa	27,818	1.9	28,353	2.0	28,393	2.3	25,173	2.1	23,726	1.9
Jaiba	13,675	0.9	11,054	0.8	11,301	0.9	13,783	1.2	15,980	1.3
Tiburón **	36,659	2.5	31,018	2.1	34,543	2.8	36,309	3.0	35,355	2.8
Pulpo	16,388	1.1	16,818	1.2	17,135	1.4	16,995	1.4	17,801	1.4



ESPECIE	1995	Part. %	1996	Part. %	1997	Part. %	1998	Part. %	1999	Part. %	TMCA
TOTAL	1,404,384		1,530,023		1,570,586		1,233,292		1,286,107		1.3
Sardina	371,729	26.5	430,504	28.1	461,712	29.4	346,683	28.1	354,640	27.6	-2.3
Túridos	146,774	10.5	147,857	9.7	168,373	10.7	138,137	11.2	147,262	11.5	1
Mojarra	90,972	6.5	94,279	6.2	91,944	5.9	77,671	6.3	72,811	5.7	-2.8
Camarón	85,901	6.1	78,879	5.2	88,489	5.6	90,335	7.3	95,611	7.4	5.2
Ostión	31,892	2.3	38,956	2.5	42,969	2.7	34,762	2.8	41,757	3.2	-2.6
Sargazo *	44,230	3.1	27,663	1.8	34,516	2.2	12,443	1.0	30,090	2.3	-8
Carpa	27,506	2.0	33,171	2.2	28,243	1.8	31,450	2.6	29,844	2.3	0.8
Jaiba	21,052	1.5	27,338	1.8	24,485	1.6	19,423	1.6	19,220	1.5	3.9
Tiburón **	32,575	2.3	33,469	2.2	24,220	1.5	24,383	2.0	20,093	1.6	-6.9
Pulpo	19,835	1.4	29,829	1.9	18,720	1.2	17,233	1.4	20,175	1.6	2.3

*Incluye la producción de algas en los últimos dos años.

** Incluye cazón en los últimos dos años.

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 4
VOLUMEN DE CAPTURA DE CAMARÓN EN PESO VIVO
SEGÚN LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
1994 - 1999
(Toneladas)

Litoral y Entidad federativa	1994	Part. %	1995	1996	1997	1998	1999	TMCA					
Total	76,324		85,901	78,879	88,489	90,335	95,611	4.6					
Litoral del Pacífico	54,021	70.8	62,466	72.7	57,430	72.8	56,505	63.9	66,243	73.3	74,069	77.5	6.5
BAJA CALIFORNIA	495	0.6	600	0.7	397	0.5	547	0.6	900	1.0	925	1.0	13.3
BAJA CALIFORNIA SUR	452	0.6	463	0.5	697	0.9	1,904	2.2	677	0.7	595	0.6	5.6
SONORA	14,215	18.6	20,367	23.7	15,231	19.3	19,504	22.0	18,560	20.5	25,538	26.7	12.4
SINALOA	27,128	35.5	28,983	33.7	25,520	32.4	30,821	34.8	31,924	35.3	32,740	34.2	3.9
NAYARIT	2,196	2.9	2,628	3.1	3,172	4.0	6,730	7.6	6,932	7.7	6,630	6.9	24.8
JALISCO	6	0.0	0	0.0	1	0.0	0	0.0	0	0.0	9	0.0	8.4
COLIMA	281	0.4	228	0.3	240	0.3	291	0.3	475	0.5	296	0.3	1.0
GUERRERO	114	0.1	391	0.5	102	0.1	110	0.1	88	0.1	86	0.1	-5.8
OAXACA	4,598	6.0	4,482	5.2	5,733	7.3	2,268	2.6	2,635	2.9	2,965	3.1	-9.1
CHIAPAS	4,536	5.9	4,326	5.0	6,337	8.0	4,330	4.9	4,051	4.5	4,385	4.6	-0.7
Litoral del Golfo y Caribe	22,303	29.2	23,435	27.3	21,450	27.2	21,984	24.8	24,092	26.7	21,541	22.5	-0.7
TAMAULIPAS	12,648	16.6	13,664	15.9	10,907	13.8	12,529	14.2	14,433	16.0	11,667	12.2	-1.6
VERACRUZ	914	1.2	1,293	1.5	1,994	2.5	1,938	2.2	1,998	2.2	2,098	2.2	18.0
TABASCO	305	0.4	374	0.4	743	0.9	618	0.7	649	0.7	455	0.5	8.3
CAMPECHE	7,199	9.4	6,784	7.9	6,857	8.7	6,262	7.1	5,963	6.6	5,561	5.8	-5.3
YUCATÁN	82	0.1	116	0.1	148	0.2	312	0.4	724	0.8	1,043	1.1	66.3
QUINTANA ROO	1,155	1.5	1,203	1.4	801	1.0	325	0.4	326	0.4	717	0.7	10.0

Nota:

Debido al redondeo de las cifras, las sumas pueden no coincidir con los totales.

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.



Cuadro 5
DESTINO DE LA CAPTURA PESQUERA EN PESO VIVO 1990 - 1999
(Toneladas)

DESTINO	1994	Part. %	1995	Part. %	1996	Part. %	1997	Part. %	1998	Part. %	1999	Part. %	TMCA
TOTAL	1,260,019		1,404,364		1,530,023		1,570,566		1,233,292		1,266,107		
Consumo Humano Directo	1,006,754	79.8	1,034,362	73.7	1,157,668	75.7	1,173,334	74.7	969,727	77.8	989,194	76.9	0.3
Consumo Humano Indirecto	217,116	17.2	320,509	22.8	337,471	22.1	354,934	22.6	260,902	21.2	264,250	20.5	4.0
Uso Industrial	37,149	2.9	49,493	3.5	34,884	2.3	42,318	2.7	12,662	1.0	32,663	2.5	2.6

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 6
VOLUMEN DE CAPTURA PESQUERA EN PESO VIVO SEGÚN DESTINO Y PRINCIPALES ESPECIES
1994 - 1999
(Toneladas)

DESTINO Y ESPECIES	1994	Part. %	1995	Part. %	1996	Part. %	1997	Part. %	1998	Part. %	1999	Part. %
Total	1,260,019		1,404,384		1,530,023		1,570,586		1,233,292		1,286,107	
Consumo humano directo	1,005,754	79.8	1,034,382	73.7	1,157,668	75.7	1,173,334	74.7	959,727	77.8	989,194	76.9
Túridos *	128,392	10.2	146,774	10.5	147,857	9.7	168,373	10.7	138,137	11.2	147,261	11.5
Camarón	76,324	6.1	85,901	6.1	78,879	5.2	88,489	5.6	90,335	7.3	95,611	4.6
Jaiba	15,980	1.3	21,052	1.5	27,338	1.8	24,485	1.6	19,423	1.6	19,220	1.5
Mero y similares	14,197	1.1	13,384	1.0	10,703	0.7	11,970	0.8	11,741	1.0	13,076	1.0
Mojarra	92,891	7.4	90,972	6.5	94,279	6.2	91,944	5.9	77,671	6.3	72,811	5.7
Ostión	36,689	2.9	31,892	2.3	38,956	2.5	42,969	2.7	34,762	2.8	41,757	3.2
Pulpo	17,801	1.4	19,835	1.4	29,829	1.9	18,720	1.2	17,233	1.4	20,175	1.6
Sardina	79,315	6.3	78,845	5.6	105,944	6.9	119,612	7.6	100,727	8.2	106,514	8.3
Otras **	325,208	25.8	335,768	23.9	443,528	29.0	441,348	28.1	352,561	28.6	357,983	27.8
Capturas sin registro oficial	218,947	17.4	209,959	15.0	180,355	11.8	165,424	10.5	117,137	9.5	114,786	8.9
Consumo humano indirecto	217,116	17.2	320,509	22.8	337,471	22.1	354,934	22.6	260,902	21.2	264,250	20.5
Anchoveta industrial	1,117	0.1	24,068	1.7	9,598	0.6	2,119	0.1	756	0.1	5,770	0.4
Fauna de acompañamiento	5,588	0.4	3,557	0.3	3,313	0.2	10,715	0.7	14,190	1.2	10,354	0.8
Pescado no empacable	20,474	1.6	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Sardina industrial	189,937	15.1	292,884	20.9	324,560	21.2	342,100	21.8	245,956	19.9	248,126	19.3
Uso industrial	37,149	2.9	49,494	3.5	34,884	2.3	42,318	2.7	12,662	1.0	32,662	2.5
Algas y sargazos	36,706	2.9	49,207	3.5	34,496	2.3	41,974	2.7	12,443	1.0	32,090	2.5
Otras	443	0.0	287	0.0	388	0.0	344	0.0	219	0.0	572	0.0

Nota:

* Incluye atún, barrilete y bonito

** incluye almeja, caracol, carpa, cazón, charal, curvina, guachinango, juerel, lebrancha, pargo, rbalto, roncacho, sierra, entre otras.

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Cuadro 7
VALOR DE LA EXPORTACIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS ALIMENTICIOS POR
TIPO DE BIEN SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA DE ORIGEN
1994 - 1999
(Miles de dólares)

ACTIVIDAD ECONÓMICA DE ORIGEN Y PRODUCTOS ALIMENTICIOS	1994	1995	1996	1997	1998	1999	%
Exportación total (FOB) a/	60,882,218	79,541,552	95,999,736	110,431,390	117,459,557	136,703,352	
Total de productos alimenticios seleccionados a/ b/	3,400,315	4,964,718	4,662,121	5,045,312	4,977,878	5,340,532	3.9
Agricultura y Silvicultura	2,220,959	3,323,463	3,197,276	3,408,355	3,435,780	3,663,089	2.7
Ganadería, Apicultura, Caza y Pesca a/	457,434	692,690	395,010	419,772	360,895	481,665	0.4
Caza y Pesca	62,176	113,913	206,875	172,525	107,010	126,393	0.1
Camarón fresco refrigerado	205	460	24,823	12,505	2,506	2,655	
Langosta fresca refrigerada	6,171	11,707	20,571	17,880	12,031	15,859	
Pescados y Mariscos frescos	34,798	50,302	106,274	97,224	55,688	60,174	
Otros	21,002	51,444	55,207	44,916	36,785	46,708	
Industria de Alimentos, Bebidas y Tabaco	1,895,620	2,528,475	2,930,279	3,324,726	3,507,512	3,844,769	2.8
Abulón en conserva	37,060	43,389	60,943	52,368	23,111	21,533	
Atún congelado	31	35,132	31,683	29,399	25,060	12,382	
Camarón congelado	334,209	462,057	395,866	478,525	411,452	479,608	
Cosnervas de pescados y mariscos	8,641	12,867	33,023	33,349	23,528	20,686	
Langosta congelada	15,606	16,706	12,328	7,919	5,169	6,422	

a/ Incluye bienes de capital.

b/ Se refiere a la suma de los productos agrupados en Agricultura y Silvicultura; Ganadería, Apicultura, Caza y Pesca; e Industria de Alimentos, Bebidas y Tabaco, sin considerar el dato referido en Otros.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 8
EMBARCACIONES PESQUERAS INSCRITAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE PESCA
POR PESQUERÍA DE ALTURA, LITORAL Y ENTIDAD FEDERAIVA.
1994 - 1999
(Unidades)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Part. % *	Part. % **	TMCA
Total	3,406	3,262	3,336	2,979	2,938	2,985			-2.7
Litoral y Entidad Federativ	1,842	1,797	1,838	1,606	1,616	1,513	54.0		-2.7
Baja California	230	200	208	164	168	168	5.6	10.4	-6.4
Baja California Sur	43	51	55	67	65	65	2.2	4.0	8.6
Sonora	687	674	673	561	563	563	18.9	34.9	-4.0
Sinaloa	582	629	662	592	596	593	19.9	36.8	0.3
Michoacán	10	6	4	11	11	11	0.4	0.7	1.9
Nayarit	37	21	21	18	18	18	0.6	1.1	-15.4
Jalisco	11	6	6	0	0	0	0.0	0.0	-12.9
Colima	41	38	35	45	47	47	1.6	2.9	2.8
Guerrero	14	10	10	4	4	4	0.1	0.2	-28.5
Oaxaca	145	136	140	111	111	111	3.7	6.9	-5.4
Chiapas	42	26	24	33	33	33	1.1	2.0	-4.9
Litoral del Golfo y Caribe	1,564	1,465	1,498	1,373	1,372	1,372	46.0		-2.7
Tamaulipas	287	266	271	256	257	257	8.6	18.7	-2.2
Veracruz	144	150	145	113	111	111	3.7	8.1	-5.3
Tabasco	41	39	47	54	54	54	1.8	3.9	5.6
Campeche	481	415	418	319	319	319	10.7	23.3	-8.5
Yucatán	542	533	553	578	578	578	19.4	42.1	1.3
Quintana Roo	69	62	64	53	53	53	1.8	3.9	-5.4

Nota:

Part. %*: = Participación porcentual con respecto al total Nacional de 1999.

Part. %** = Participación porcentual con respecto al total por Litoral de 1999.

TMCA = Tasa Media de Crecimietno Anual.

FUENTE: inegi, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Cuadro 9
EMBARCACIONES PESQUERAS INSCRITAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE PESCA
POR PESQUERÍA DE ALTURA, LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA, 1999.
(Unidades)

Litoral y Entidad	TOTAL		CAMARONERAS		ATUNERAS		SARDINERA- ANCHOVETERA		ESCAMA						
	Unidades	(1) %	(2) %	Unidades	(1) %	(2) %	Unidades	(1) %	(2) %	Unidades	(1) %	(2) %			
Total Nacional	2,988			1,971	66	109	3.6	69	2.3	839	28.1				
Litoral del pacífico	1,668	55.8		1,365	69.3	86	78.9	68	98.6	149	17.8				
SINALOA	626	21.0	37.5	597	30.3	43.7	16	14.7	18.6	5	7.2	7.4	8	1.0	5.4
SONORA	588	19.7	35.3	539	27.3	39.5	2	1.8	2.3	39	56.5	57.4	8	1.0	5.4
BAJA CALIFORNIA	178	6.0	10.7	46	2.3	3.4	57	52.3	66.3	20	29.0	29.4	55	6.6	36.9
OAXACA	103	3.4	6.2	101	5.1	7.4	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	2	0.2	1.3
BAJA CALIFORNIA SUR	66	2.2	4.0	19	1.0	1.4	5	4.6	5.8	4	5.8	5.9	40	4.8	26.8
COLIMA	48	1.6	2.9	26	1.3	1.9	6	5.5	7.0	0	0.0	0.0	16	1.9	10.7
CHIAPAS	19	0.6	1.1	18	0.9	1.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	1	0.1	0.7
NAYARIT	21	0.7	1.3	14	0.7	1.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	7	0.8	4.7
MICHOACAN	11	0.4	0.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	11	1.3	7.4
GUERRERO	6	0.2	0.4	5	0.3	0.4	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	1	0.1	0.7
Litoral del Golfo y Caribe	1,320	44.2		606	30.7	23	21.1	1	1.4	690	82.2				
YUCATAN	578	19.3	43.8	4	0.2	0.7	9	8.3	39.1	1	1.4	100.0	564	67.2	81.7
CAMPECHE	303	10.1	23.0	595	30.2	98.2	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	8	1.0	1.2
TAMAULIPAS	217	7.3	16.4	198	10.0	32.7	2	1.8	8.7	0	0.0	0.0	17	2.0	2.5
VERACRUZ	114	3.8	8.6	59	3.0	9.7	12	11.0	52.2	0	0.0	0.0	43	5.1	6.2
TABASCO	56	1.9	4.2	20	1.0	3.3	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	36	4.3	5.2
QUINTANA ROO	52	1.7	3.9	30	1.5	5.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	22	2.6	3.2

(1) Participación de la flota por litoral y por Estado con respecto al total nacional.

(2) Participación de la flota Estatal con respecto al total por litoral.

FUENTE: SEMARNAP, Anuario estadístico 1999.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Quadro 10
ANTIGÜEDAD DE LAS EMBARCACIONES POR PESQUERÍA
Y SEGÚN LITORAL, 1999.
(Unidades)

	Total	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 - 30	Más de 20	Más de 30	PM Años
Total	2,988	218	247	1,311	979	33	218	18.4
Camaroneras	1,971	80	83	946	756	0	106	19.3
Atuneras	109	3	10	63	0	33	0	15.9
Sardineras - anchoveteras	69	2	7	23	34	0	3	19.9
Escameras	839	115	147	279	189	0	109	16.5
Litoral del Pacífico	1,668	77	78	749	623	30	112	19.3
Camaroneras	1,365	58	48	614	556	0	89	19.7
Atuneras	86	3	5	48	0	30	0	16.2
Sardineras - anchoveteras	68	1	7	23	334	0	3	20.2
Escameras	149	14	18	64	33	0	20	17.5
Litoral del Golfo y Caribe	1,320	141	169	562	356	3	106	17.2
Camaroneras	606	22	35	332	200	0	17	18.4
Atuneras	23	0	5	15	0	3	0	15.0
Sardineras - anchoveteras	1	1	0	0	0	0	0	2.5
Escameras	690	101	129	215	156	0	89	16.3

FUENTE: SEMARNAP, Anuario estadístico 1999.

Quadro 11
POBLACIÓN DEDICADA A LA ACTIVIDAD PESQUERA
SEGÚN LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
1995 - 1999
(Personas)

Total de la Población Empeada en la Actividad Pesquera

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	%	TMCA
Total	251,518	249,541	257,206	258,850	258,850	259,752		0.7
Litoral y Entidad Federativa	139,866	139,555	143,757	141,850	141,850	141,978	54.7	0.3
Baja California	13,127	12,931	13,321	6,646	6,646	6,247	2.4	-16.0
Baja California Sur	10,777	10,616	10,936	10,685	10,685	10,599	4.1	-0.3
Sonora	18,856	18,575	19,134	21,345	21,345	21,189	8.2	2.3
Sinaloa	27,433	27,023	27,836	35,107	35,107	35,711	13.7	5.4
Michoacaán	9,581	13,770	14,184	8,496	8,496	8,496	3.3	-2.3
Nayarit	9,856	9,709	10,001	10,472	10,472	10,509	4.0	1.3
Jalisco	7,068	6,964	7,174	4,769	4,769	4,769	1.8	-8.1
Colima	6,626	6,529	6,725	2,257	2,257	2,213	0.9	-24.6
Guerrero	13,978	10,759	11,083	10,660	10,660	10,774	4.1	-5.3
Oaxaca	10,921	11,469	11,815	13,509	13,509	13,509	5.2	4.3
Chiapas	11,643	11,210	11,548	17,904	17,904	17,962	6.9	9.0
Litoral del Golfo y del Caribe	102,044	100,522	103,546	101,743	101,743	101,945	39.2	0.0
Tamaulipas	13,503	13,301	13,701	14,716	14,716	14,582	5.6	1.5
Veracruz	46,398	45,707	47,082	31,754	31,754	32,082	12.4	-7.6
Tabasco	18,706	18,427	18,981	20,925	20,925	20,954	8.1	2.3
Campeche	11,411	11,241	11,579	12,019	12,019	12,000	4.6	1.0
Yucatán	8,231	8,108	8,352	19,321	19,321	19,321	7.4	18.6
Quintan Roo	3,795	3,738	3,851	3,008	3,008	3,006	1.2	-4.7
Sin litora	9,608	9,464	9,903	15,257	15,257	15,629	6.0	10.5

Nota:

% = Porcentaje de la población empleada por litoral y entidad federativa con respecto a la población total empleada en la actividad pesquera en 1999.

TMCA = Tasa Media de Crecimiento Anual.

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 12
POBLACIÓN DEDICADA A LA ACTIVIDAD PESQUERA
SEGÚN LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
1995 - 1999
(Personas)

Total de la Población Empleada en el Sector de la Captura

	1995	1996	1997	1998	1999	%	TMCA
Total	163,846	168,932	235,345	235,345	239,181		9.9
Litoral y Entidad Federativa	91,629	94,389	129,057	129,057	129,057	54.0	8.9
Baja California	8,490	8,746	5,517	5,517	5,517	2.3	-11.4
Baja California Sur	6,970	7,180	9,974	9,974	9,974	4.2	-6.0
Sonora	12,196	12,563	19,288	19,288	19,288	8.1	12.1
Sinaloa	17,743	18,277	28,309	28,309	28,309	11.8	12.4
Michoacaán	9,041	8,313	8,134	8,134	8,134	3.4	-2.7
Nayarit	6,375	6,567	9,233	9,233	8,233	3.4	9.7
Jalisco	4,573	4,711	4,720	4,720	4,720	2.0	0.8
Colima	4,287	4,416	2,107	2,107	2,107	0.9	-19.4
Guerrero	7,064	7,277	10,598	10,598	10,598	4.4	10.7
Oaxaca	7,530	7,757	13,338	13,338	13,338	5.6	15.3
Chiapas	7,360	7,582	17,839	17,839	17,839	7.5	24.7
Litoral del Golfo y del Caribe	66,002	67,988	100,129	100,129	100,129	41.9	11.0
Tamaulipas	8,733	8,996	14,129	14,129	14,129	5.9	12.8
Veracruz	30,011	30,914	31,013	31,013	31,013	13.0	0.8
Tabasco	12,099	12,463	20,907	20,907	20,907	8.7	14.7
Campeche	7,381	7,603	11,979	11,979	11,979	5.0	12.8
Yucatán	5,324	5,484	19,097	19,097	19,097	8.0	37.6
Quintan Roo	2,454	2,528	3,004	3,004	3,004	1.3	5.2
Sin litora	6,215	6,555	6,159	6,159	9,995	4.2	12.6

Nota:

% = Porcentaje de la población empleada por litoral y entidad federativa con respecto a la población total empleada en el sector de la captura en 1999.

TMCA = Tasa Media de Crecimiento Anual.

Cuadro 13
POBLACIÓN DEDICADA A LA ACTIVIDAD PESQUERA
SEGÚN LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
1995 - 1999
(Personas)

Total de la Población Empleada en el Sistema Controlado

	1995	1996	1997	1998	1999	%	TMCA
Total	85,695	88,274	23,505	23,505	20,571		-33.0
Litoral y Entidad Federativa	47,926	49,368	12,793	12,793	12,937	62.9	-30.4
Baja California	4,441	4,575	1,129	1,129	730	3.5	-43.5
Baja California Sur	3,646	3,756	711	711	625	3.0	-42.2
Sonora	6,379	6,571	2,057	2,057	1,901	9.2	-27.4
Sinaloa	9,280	9,559	6,798	6,798	7,402	36.0	-4.6
Michoacaán	4,729	4,871	362	362	362	1.8	-67.2
Nayarit	3,334	3,434	1,239	1,239	1,276	6.2	-21.2
Jalisco	2,391	2,463	49	49	74	0.4	-200.4
Colima	2,242	2,309	150	150	106	0.5	-84.1
Guerrero	3,695	3,806	62	62	176	0.9	-83.9
Oaxaca	3,939	4,058	171	171	162	0.8	-89.2
Chiapas	3,850	3,966	65	65	123	0.6	-99.1
Litoral del Golfo y del Caribe	34,520	35,558	1,614	1,614	1,816	8.8	-80.2
Tamaulipas	4,568	4,705	587	587	453	2.2	-58.8
Veracruz	15,696	16,168	741	741	1,069	5.2	-71.1
Tabasco	6,328	6,518	18	18	47	0.2	-66.6
Campeche	3,860	3,976	40	40	21	0.1	-83.6
Yucatán	2,784	2,868	224	224	224	1.1	-65.5
Quintan Roo	1,284	1,323	4	4	2	0.0	-272.8
Sin litora	3,249	3,348	9,098	9,098	5,818	28.3	12.4

Nota:

% = Porcentaje de la población empleada por litoral y entidad federativa con respecto a la población total empleada en el sector de Sistemas Controlados en 1999.

TMCA = Tasa Media de Crecimiento Anual.

FUENTE: INEGI, El Sector Alimentario en México, Edición 2000.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 14
VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN PESO VIVO, POR LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
PERÍODO DE ENERO A OCTUBRE DE ACUERDO A LOS AÑOS INDICADOS
(Toneladas)

Litoral	Entidad	Producción 2000	Producción 1999	Producción 1998	Variación Absoluta 2000 - 1999	Variación Absoluta 2000 - 1998	Variación Porcentual 2000 - 1999	Variación Porcentual 2000 - 1998
Litoral Golfo	Campeche	43,160	40,144	39,619	3,016	3,541	7.5	8.9
	Quintana Roo	3,385	4,037	4,021	-652	-636	-16.2	-15.8
	Tabasco	53,807	46,053	43,621	7,754	10,186	16.8	23.4
	Tamaulipas	32,794	39,702	41,879	-6,908	-9,085	-17.4	-21.7
	Veracruz	99,884	115,523	121,148	-15,639	-21,264	-13.5	-17.6
	Yucatán	31,219	30,535	34,483	684	-3,264	2.2	-9.5
	Subtotal	264,250	275,994	284,771	-11,744	-20,521	-4.3	-7.2
Litoral Pacífico	Baja California	149,939	147,880	149,133	2,059	806	1.4	0.5
	Baja California Sur	128,311	98,439	91,811	29,872	36,500	30.3	39.8
	Chiapas Colima	19,617	21,785	17,578	-2,168	2,039	-10.0	11.6
	Colima	25,320	31,014	32,515	-5,694	-7,195	-18.4	-22.1
	Guerrero	2,711	5,271	7,550	-2,560	-4,839	-48.6	-64.1
	Jalisco	9,657	10,003	12,817	-346	-3,160	-3.5	-24.7
	Michoacán	16,211	15,181	16,466	1,030	-255	6.8	-1.5
	Nayarit	12,853	14,284	13,448	-1,431	-595	-10.0	-4.4
	Oaxaca	7,877	6,984	7,906	893	-29	12.8	-0.4
	Sinaloa	195,268	166,253	154,822	29,015	40,446	17.5	26.1
	Sonora	284,553	232,309	193,942	52,244	90,611	22.5	46.7
	Subtotal	852,317	749,402	697,990	102,915	154,327	13.7	22.1
Sin Litoral	Subtotal	28,894	27,330	28,164	1,564	730	5.7	2.6
	TOTAL	1,145,461	1,052,726	1,010,925	92,735	134,536	8.8	13.3

FUENTE: SEMARNAP, Indicadores de la producción pesquera, 2000.

Cuadro 15
VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN PESO VIVO, POR PRINCIPALES ESPECIES: PECES, CRUSTÁCEOS MOLUSCOS.
SEGÚN LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA.
DURANTE EL PERÍODO DE ENERO - SEPTIEMBRE DEL 2000 p/
(Toneladas)

TOTAL	PECES				CRUSTÁCEOS				MOLUSCOS		
	ATÚN Y SIMILARES	SARDINA	MOJARRA	TIBURÓN Y CAZÓN	CAMARÓN	JAIBA	LANGOSTA	LANGOSTINO	OSTIÓN	CALAMAR	PULPO
	92,748	341,562	49,090	21,853	55,605	14,966	1,276	2,572	39,512	48,297	9,154
Litoral del Pacífico	90,153	338,589	21,659	16,299	38,383	8,535	716	260	2,254	48,225	914
BAJA CALIFORNIA	20,925	57,576	26	4,046	162	318	89	0	368	5	134
BAJA CALIFORNIA SUR	4,359	45,830	152	2,948	207	357	546	0	259	31,179	175
SONORA	588	173,552	873	2,135	11,291	4,273	30	0	6	11,623	140
SINALOA	45,784	61,823	4,578	2,160	21,080	2,970	16	6	325	5,118	0
NAYARIT	41	0	1,077	1,144	2,176	19	3	42	1,120	0	13
JALISCO	71	0	2,623	31	10	10	3	15	0	0	333
COLIMA	12,190	8	426	741	101	95	1	88	0	300	7
MICHOACÁN	0	0	7,692	32	0	0	21	27	15	0	39
GUERRERO	2	0	607	74	44	0	0	76	117	1	52
OAXACA	424	0	547	720	1,139	300	7	0	44	1	22
CHIAPAS	5,768	0	3,058	2,265	2,171	194	0	6	0	0	0
Litoral del Golfo y Caribe	2,595	2,972	27,432	5,554	17,222	6,451	561	2,312	37,258	71	8,240
TAMAULIPAS	42	0	1,287	892	9,724	1,047	0	58	1,292	5	2
VERACRUZ	1,715	304	16,240	1,499	2,041	2,545	0	1,337	15,515	22	90
TABASCO	650	0	8,580	485	386	968	0	917	20,023	0	0
CAMPECHE	50	0	1,010	1,225	3,877	1,801	0	0	429	24	1,979
YUCATÁN	135	2,668	215	1,202	867	90	290	0	0	0	6,131
QUINTANA ROO	3	0	100	250	326	0	271	0	0	20	38

Notas:

p/ Cifras preliminares.

*/ No aplica el cálculo por que la cifra del año base ó la vinculación resultante es nula o superior al 110%.

Datos: Sistema de Indicadores de la Producción Pesquera (SIPP) y Sistema de Registro Integral de la Actividad Pesquera (SRIPP).

FUENTE: SEMARNAP, Dirección de Estadística y Registro Pesqueros.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 16
**VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN PESO VIVO, POR PRINCIPALES ESPECIES
 PECES, CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS, EN SONORA.
 DURANTE EL PERÍODO DE ENERO - SEPTIEMBRE DEL 2000 p/
 (Toneladas)**

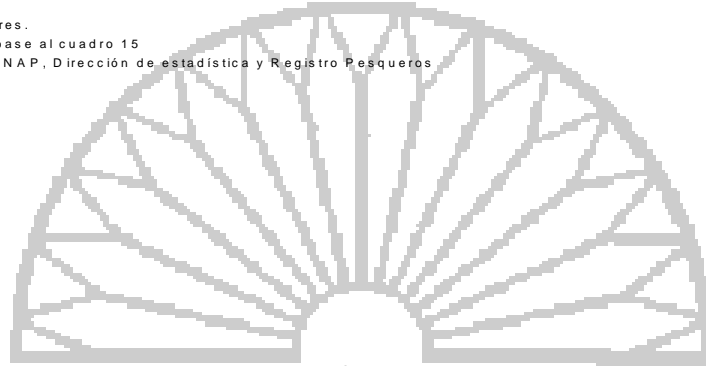
	PRODUCCIÓN	%	
		Nal.	Edo.
TOTAL NACIONAL	676,655		
Sonora	204,511	30.2	
PECES	177,148	26.2	86.6
Atún y Similares	588	0.1	0.3
Sardina	173,552	25.6	84.9
Mojarra	873	0.1	0.4
Tiburón y Cazón	2,135	0.3	1.0
CRUSTÁCEOS	15,594	2.3	7.6
Camarón	11,291	1.7	5.5
Jaiba Langosta	4,273	0.6	2.1
Langosta	30	0.0	0.0
Langostino	0	0.0	0.0
MOLUSCOS	11,769	1.7	5.8
Ostión	6	0.0	0.0
Calamar	11,623	1.7	5.7
Almeja	140	0.0	0.1

Nota:

p/ Cifras preliminares.

Los datos son en base al cuadro 15

FUENTE: SEMARNAP, Dirección de estadística y Registro Pesqueros



Cuadro 17
**SONORA
 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PESQUERA**

INSTALACIONES	GUAYMAS	YAVAROS	PUERTO PEÑASCO	SANTA CLARA
No. De muelles	40	8	5	1
Longitud Util (M)	2,650	935		6
Tramos de Atraque	94	34	26	2
Profundidad canal de acceso (M)	5	5	4	
No. De darsenas	3	2	1	
Servicios en el área	Agua potable, enregía eléctrica, alumbrado, planta de tratamiento, teléfono, drenaje.	Agua potable, energía eléctrica y alumbrado.	Agua potable, energía eléctrica, alumbrado y teléfono.	N. D.

FUENTE: SEMARNAP, Subdelegación de pesca en Sonora.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 18
ESTIMACIÓN DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO ESTATAL SEGÚN SECTOR Y ACTIVIDAD ECONÓMICA a/
1998 - 1999

	1998			1999		
	VALOR b/	PARTICIPACIÓN c/ %	TASA DE CRECIMIENTO	VALOR b/	PARTICIPACIÓN c/ %	TASA DE CRECIMIENTO
TOTAL	21,678,375	100.0	2.5	23,113,489	100.0	2.0
PRIMARIO	3,656,571	16.9	-1.1	3,694,645	16.0	1.0
AGRICULTURA	2,344,398	10.8	-1	2,363,153	10.2	0.8
GANADERIA	811,496	3.7	-0.5	819,611	3.5	1.0
SILVICULTURA	16,422	0.1	1.2	16,487	0.1	0.4
PESCA	484,256	2.2	-2.3	495,394	2.1	2.3
SECUNDARIO	7,258,729	33.5	3	7,393,254	32.0	1.9
MINERIA	1,672,463	7.7	-2	1,639,013	7.1	-2.0
INDUSTRIA MANUFACTURERA	2,578,513	11.9	5.5	2,686,810	11.6	4.2
CONSTRUCCIÓN	2,164,657	10.0	3.5	2,205,786	9.5	1.9
ELECTRICIDAD	843,096	3.9	4.4	861,644	3.7	2.2
TERCIARIO	10,763,075	49.6	3.4	11,025,590	47.7	2.4
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	1,180,782	5.4	3.7	1,210,301	5.2	2.5
COMERCIO	4,671,727	21.6	5	4,830,566	20.9	3.4
TURISMO d/	1,102,947	5.1	-0.5	1,116,182	4.8	1.2
OTROS SERVICIOS e/	3,807,619	17.6	2.5	3,868,541	16.7	1.6

nota:

Las cifras parciales pueden no coincidir con el total debido al redondeo.

a/ Las estimaciones se ajustarán de acuerdo a los resultados que publiquen el Sistema de Contabilidad Nacional para estos años.

b/ Miles de pesos de 1993.

c/ La participación porcentual del Sector y Actividad Económica, esta obtenida con respecto al total del Estado.

d/ Comprende hoteles y restaurantes.

e/ Comprende. Alquiler de inmuebles y servicios profesionales de educación, médicos y de esparcimiento.

No incluye servicios comunales, sociales y personales ni servicios bancarios imputados.

FUENTE: Secretaría de Planeación del Desarrollo y Gasto Público del Gobierno del Estado. Dirección General de Evaluación y Estadística.

Cuadro 19
EMBARCACIONES PESQUERAS INSCRITAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE PESCA,
POR LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA, 1999
(Unidades)

Litoral y Entidad	TOTAL	MÁS DE				MÁS DE		P.M.
		0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 - 30	20	30	
TOTAL	2,988	200	247	1,311	979	33	218	18.4
Litoral del Pacífico	1,668	78	78	749	623	30	112	19.3
BAJA CALIFORNIA	178	6	12	95	22	24	19	17.9
BAJA CALIFORNIA SUR	68	3	5	32	18	3	7	18.7
SONORA	588	17	23	312	214	-	22	19
SINALOA	626	37	29	238	280	2	40	19.8
NAYARIT	21	1	1	10	5	-	4	19.7
COLIMA	48	3	3	23	14	1	4	18.4
MICHOACÁN	16	7	3	2	1	-	3	11.8
GUERRERO	102	1	2	28	63	-	8	22.5
OAXACA	20	1	0	8	6	-	5	21.5
CHIAPAS	1	0	0	1	0	-	0	15.5
Litoral del Golfo y Caribe	1,320	124	169	562	356	3	106	17.2
TAMULIPAS	217	9	1	122	79	-	6	19
VERACRUZ	114	4	11	54	37	2	6	18.4
TABASCO	56	13	2	32	7	-	2	14
CAMPECHE	303	14	29	157	99	-	4	17.6
YUCATÁN	578	81	122	164	123	1	87	16.4
QUINTANA ROO	52	3	4	33	11	-	1	16.6

FUENTE: SEMARNAP, Anuario Estadístico 1999.

Estructura e Impacto de los subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 20
EMBARCACIONES PESQUERAS INSCRITAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE PESCA
POR PESQUERIA DE CAMARÓN, LITORAL Y ENTIDAD FEDERATIVA
1999
(Unidades)

Litoral y Entidad	A n t i g ü e d a d						PM
	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 - 30	+30		
Total	1,971	80	83	946	756	106	19.3
Litoral del Pacífico	1,385	58	48	614	556	89	19.7
BAJA CALIFORNIA	46	1	2	35	6	2	16.8
BAJA CALIFORNIA SUR	19	1	2	10	4	2	17.7
SONORA	539	17	16	297	188	21	18.9
SINALOA	597	35	25	222	275	40	20.0
NAYARIT	14	-	1	7	2	4	20.5
COLIMA	26	3	-	7	12	4	20.8
MICHOACAN	5	-	-	1	1	3	26.2
GERRERO	101	1	2	27	63	8	22.6
OAXACA	18	-	-	8	5	5	22.3
Litoral del Golfo y Cariba	606	22	35	332	200	17	18.3
TAMAULIPAS	198	7	-	113	73	5	19.1
VERACRUS	59	-	6	27	22	4	19.4
TABASCO	20	2	1	14	1	2	15.8
CAMPECHE	295	13	27	155	96	4	17.7
YUCATAN	4	-	-	2	1	1	21.6
QUINTANA ROO	30	-	7	21	7	1	18.1

PM Años promedio de antigüedad de la flota camaronesa.

FUENTE: SEMARNAP, Anuario estadístico 1999.

Cuadro 21
ECONOMÍA Y CRECIMIENTO DE LA PESQUERÍA DEL CAMARÓN EN SONORA
1990 - 2000

CONCEPTOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 ^{1/}	%	TMCA
Producción Total (Tons.)	9,002	10,912	8,420	12,229	14,927	21,321	15,553	19,504	18,294	25,524	7,920		1.3
Volumen total de exportaciones (Tons.)	5,821	6,011	4,883	8,298	7,371	9,940	7,684	9,531	7,498	24,353	3,080		
Millones de dólares	46	48	38	84	97	147	166	213	143	249	66		
Captura Alta Mar	7,869	8,497	5,471	7,305	10,150	16,235	10,561	12,610	10,071	10,484	6,366	80.4	2.1
Captura Ribereña	1,002	1,474	1,314	1,708	1,563	2,625	1,528	2,650	1,582	2,538	S/D		10.9
Volumen de exportaciones (Tons.)	0	5,584	3,943	6,164	5,189	8,513	5,744	7,197	2,898	13,471	1,890	61.4	
Millones de dólares	0	46	32	55	67	135	141	180	83	72	47	70.5	
Acuicultura	131	948	1,635	3,286	3,214	2,461	3,464	4,244	6,641	12,502	1,554	19.6	28
Volumen de exportaciones (Tons.)	0	427	940	2,134	2,182	1,427	1,940	2,334	4,600	10,882	1,190	38.6	
Millones de dólares	0	3	5	29	30	12	25	34	60	177	20	29.5	
Flota camaronesa	2,386	2,380	2,459	2,034	1,612	1,597	1,905	2,874	2,932	2,949	2,923		2.1
Embarcaciones mayores	601	593	590	382	467	460	457	546	539	539	513	17.6	-1.6
Embarcaciones menores	1,785	1,787	1,869	1,652	1,145	1,137	1,448	2,328	2,393	2,410	2,410	82.4	3.3
Granjas camaronas	1	9	16	17	18	18	19	19	20	52	62		51.1
Hectáreas	N. D.	N. D.	1,589	1,589	1,589	1,589	2,333	2,333	4,600	5,975	7,200		20.8
Planta congeladora	26	26	26	28	28	28	24	24	24	24	26		
Población ocupada*	7,584	7,540	7,938	8,403	7,082	7,610	9,454	11,978	12,054	12,054	12,110		4.8

Nota:

* Se refiere a toda la población que participa en la pesquería del camarón desde la captura, industria y acuicultura.

^{1/} Enero - septiembre.

FUENTE: SEMARNAP, Estadísticas Pesqueras, Subdelegación de pesca en Sonora.

Cuadro 22

Resumen de Operaciones, de Rendimientos y Eficiencias, y Estado de Resultados de la S.C.P.P. "Isla de Pájaros".

Con un escenario con subsidios constantes en el Precio del Diesel, Impuesto Sobre la Renta e Intereses sobre Prestamos, en la Temporada 1993 - 1994.

	Años	Días Mar	Días Pesca	LANCES	Horas Arrastre	Diesel Miles de lts.	miles \$	Acáite Miles de lts.	miles \$	Captura Miles de Kg.	Ingresos Miles \$	Precio FM	Costos Pesca	Mnto. Y Reparación	artes Pesca
I. PÁJAROS7	4	202	163	743	2,471	192	87.5	1.7	153	16.5	947.0	57.2	240.3	108.2	44.9
I. PÁJAROS5	9	200	151	611	2,207	172	78.4	1.2	117	15.7	797.4	50.8	195.2	73.3	34.7
A. AMARANTA	18	199	169	572	1,906	197	89.8	2.8	112	19.1	821.1	43.1	202.3	105.3	32.6
I. PÁJAROS6	4	191	131	400	1,422	195	88.9	2.0	120	18.9	861.9	45.6	208.8	60.0	32.9
EL JOVEN	14	215	168	516	1,992	129	58.8	1.4	104	15.2	692.2	45.4	163.2	65.7	32.3
GLIZY	16	204	173	385	1,721	154	70.4	1.4	118	16.6	732.8	44.1	188.7	73.1	29.5
I. PÁJAROS4	8	203	163	794	2,520	172	78.2	1.2	126	18.5	751.6	40.5	204.4	48.5	29.1
I. PÁJAROS2	8	205	157	600	1,917	154	70.3	1.0	118	18.1	795.4	43.9	188.7	86.8	42.8
I. PÁJAROS3	8	191	158	521	2,123	219	99.7	1.1	124	14.5	715.4	49.2	223.6	57.9	39.1
DON JESÚS	18	181	136	421	1,605	170	77.5	1.0	94	17.4	709.9	40.8	171.2	81.2	53.9
I. PÁJAROS1	9	204	180	513	2,094	143	65.2	1.0	123	13.6	677.5	49.8	188.4	91.1	36.6
CLAUDIA	22	215	181	577	2,075	171	77.9	1.4	112	15.0	692.3	46.2	189.9	101.9	34.7
VERONICA	14	202	168	470	1,444	137	62.5	1.2	98	14.4	633.3	44.1	160.8	95.3	35.3
MARCABEE	15	198	139	615	2,039	133	60.6	1.2	113	11.0	577.3	52.6	173.3	77.9	23.7
DON ANTONIO	14	192	151	328	1,999	167	76.1	1.5	145	16.8	717.7	42.6	221.5	114.5	29.3
L. ELIZABETH	14	194	140	484	1,701	151	68.7	1.4	144	14.3	682.9	47.9	212.4	104.6	42.8
EL PADRINO	15	209	111	518	1,801	148	67.6	0.9	113	9.5	517.2	54.6	180.5	76.6	30.0
	210	3,405	2,639	9,068	33,037	2,803	1,278	23	2,035	265	12,323	799	3,313	1,422	604
	12.4	200.3	155.2	533.4	1,943.4	164.9	75.2	1.4	119.7	15.6	724.9	47.0	194.9	83.6	35.5

Continuación del cuadro 22

	Tripulación	Intereses	T.M.C	Gros. Ahorón.	I.S.R.	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Ventas Netas	U.N.A.I.	Util. Neta	Rentab.	FM					
													Kg/ Día	Kg/ Lance	Kg/ Hbra	Kg/ Litro	Reio/ Kg (\$)	Costo/ Kg (\$)
I. FÁJAROS7	240.1	7.9	100.7	27.0	30.7	641.5	158.4	799.9	305.5	177.8	147.1	48.1	101	22	7	86	57.2	48.4
I. FÁJAROS5	204.7	9.5	90.4	29.0	28.2	517.3	147.6	664.9	280.1	160.7	132.5	47.3	104	26	7	91	50.8	42.4
I. FÁJAROS6	207.8	11.4	88.4	24.0	26.3	559.4	138.7	698.1	261.7	149.3	123.0	47.0	113	33	10	97	43.1	36.6
A AMARANTA	217.7	9.2	115.0	29.0	32.9	528.6	176.9	705.5	333.3	189.3	156.4	46.9	144	47	13	97	45.6	37.3
EL JOVEN	178.1	10.5	84.7	23.0	24.2	449.8	131.9	581.7	242.5	134.8	110.6	45.6	91	30	8	118	45.4	38.2
GLZY	195.9	9.7	84.0	22.0	23.0	496.9	129.0	625.9	235.9	129.9	106.9	45.3	96	43	10	107	44.1	37.7
I. FÁJAROS4	195.1	8.8	95.0	26.0	25.3	485.9	146.3	632.1	265.8	144.8	119.5	45.0	114	23	7	108	40.5	34.1
I. FÁJAROS2	210.4	10.0	105.2	25.0	22.5	538.8	152.7	691.4	256.7	126.5	104.0	40.5	115	30	9	118	43.9	38.1
I. FÁJAROS3	181.1	8.8	80.4	27.0	16.6	510.5	124.0	634.4	205.0	97.6	81.0	39.5	92	28	7	66	49.2	43.7
DON JESÚS	184.0	9.5	95.0	26.0	15.7	499.7	136.7	636.4	210.2	89.2	73.5	35.0	128	41	11	102	40.8	36.6
I. FÁJAROS1	185.2	9.8	76.6	19.0	12.8	511.1	108.4	619.5	166.4	70.8	58.0	34.9	76	26	6	95	49.8	45.6
CLAUDIA	189.5	9.1	81.6	23.0	11.0	525.1	115.6	640.6	167.2	62.6	51.7	30.9	83	26	7	88	46.2	42.8
VERNONCA	170.1	11.4	80.9	21.0	11.0	472.9	112.9	585.8	160.3	58.4	47.5	29.6	86	31	10	105	44.1	40.8
MARCARIE	162.1	11.4	64.7	23.0	8.0	448.4	95.7	544.1	128.9	41.2	33.2	25.8	79	18	5	83	52.6	49.6
DON ANTONIO	191.0	9.2	82.1	29.0	7.3	565.5	118.4	683.8	152.2	41.1	33.9	22.2	111	51	8	101	42.6	40.6
L. ELIZABETH	218.8	11.4	78.9	23.0	-1.0	590.1	100.9	691.0	92.9	-9.0	-8.1	-8.7	102	29	8	95	47.9	48.4
EL PADRINO	164.1	10.4	68.8	25.0	-6.2	461.6	87.6	549.2	55.6	-38.2	-32.0	-57.6	85	18	5	64	54.6	58.0
	3,296	168	1,472	421	288	8,803	2,181	10,984	3,520	1,627	1,339	517	101	31	8	95	47.0	42.3
	193.9	9.9	86.6	24.8	16.9	517.8	128.3	646.1	207.1	95.7	78.7	30.4						

Notas:

T.M.C = Gastos en Transporte, Maquila y Comercialización.

I.S.R = Impuesto Sobre la Renta.

U.N.A.I. = Utilidad Neta Antes de Impuestos.

Fuente: Empresas Camaroneras de Solidaridad.

Quadro 23

Resumen de operaciones, de Rendimientos y Eficiencias, Estado de Resultados de la SC.PP. "Isla de Pájaros"

Escenario del 30 por ciento de decremento de los subsidios al Precio del Diesel Marino, Impuesto Sobre la Renta e Intereses Preferenciales, en la Temporada 1993 - 1994.

	Años	Días Mar	Días Pesca	LANCES	Horas Arrastre	Diesel Miles de lts.	miles \$	Aceite Miles de lts.	miles \$	Captura Miles de Kg.	Ingresos Miles \$	Precio PM	Costos Pesca	Mnto. Y Reparación	artes Pesca
I. PÁJAROS7	4	202	163	743	2,471	192	113.8	1.7	153	16.5	947	57.2	250	108	45
I. PÁJAROS5	9	200	151	611	2,207	172	102.0	1.2	117	15.7	797	50.8	204	73	35
I. PÁJAROS6	4	191	131	400	1,422	195	115.5	2.0	120	18.9	862	45.6	219	60	33
A. AMARANTA	18	199	169	572	1,906	197	116.8	2.8	112	19.1	821	43.1	213	105	33
EL JOVEN	14	215	168	516	1,992	129	76.5	1.4	104	15.2	692	45.4	170	66	32
GLIZY	16	204	173	385	1,721	154	91.6	1.4	118	16.6	733	44.1	197	73	30
I. PÁJAROS4	8	203	163	794	2,520	172	101.7	1.2	126	18.5	752	40.5	214	49	29
I. PÁJAROS2	8	205	157	600	1,917	154	91.4	1.0	118	18.1	795	43.9	197	87	43
I. PÁJAROS3	8	191	158	521	2,123	219	129.6	1.1	124	14.5	715	49.2	235	58	39
DON JESÚS	18	181	136	421	1,605	170	100.8	1.0	94	17.4	710	40.8	180	81	54
I. PÁJAROS1	9	204	180	513	2,094	143	84.8	1.0	123	13.6	677	49.8	196	91	37
CLAUDIA	22	215	181	577	2,075	171	101.2	1.4	112	15.0	692	46.2	199	102	35
VERNONICA	14	202	168	470	1,444	137	81.2	1.2	98	14.4	633	44.1	168	95	35
MARCARIBE	15	198	139	615	2,039	133	78.8	1.2	113	11.0	577	52.6	180	78	24
DON ANTONIO	14	192	151	328	1,999	167	98.9	1.5	145	16.8	718	42.6	230	115	29
L. ELIZABETH	14	194	140	484	1,701	151	89.2	1.4	144	14.3	683	47.9	220	105	43
EL PADRINO	15	209	111	518	1,801	148	87.8	0.9	113	9.5	517	54.6	188	77	30
	210	3,405	2,639	9,068	33,037	2,803	1,662	23.3	2,035	265.1	12,323	798.6	3,462	1,422	604
	12.4	200	155	533	1,943	165	97.7	1.4	120	15.6	725	47.0	204	84	36

Continuación del Cuadro 23

RENDIMIENTOS Y EFICIENCIAS

	Tripulación	Intereses	T. M. C.	Gos. Admón.	I. S. R.	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Ventas Netas	U. N. A. I.	Util. Neta	Rentab.	FM					
													Kg/ Día	Kg/ Lance	Kg/ Hora	Kg/ Litro	Precio/ Kg (\$)	Costo/ Kg (\$)
I. PÁJAROS7	240	10.3	101	27	37.6	654	165	819	293	165	128	43.6	101	22	7	86	57.2	49.5
I. PÁJAROS5	205	12.3	90	29	33.8	529	153	683	268	149	115	42.9	104	26	7	91	50.8	43.5
I. PÁJAROS6	218	12.0	115	29	40.1	542	184	726	320	176	136	42.5	144	47	13	97	45.6	38.4
A. AMARANTA	208	14.9	88	24	30.8	573	143	716	248	135	105	42.2	113	33	10	97	43.1	37.6
EL JOVEN	178	13.7	85	23	28.4	460	136	596	232	125	96	41.5	91	30	8	118	45.4	39.1
GLEZY	196	12.6	84	22	27.0	508	133	641	225	119	92	40.8	96	43	10	107	44.1	38.6
I. PÁJAROS4	195	11.4	95	26	30.3	498	151	649	254	133	103	40.5	114	23	7	108	40.5	35.0
I. PÁJAROS2	210	13.0	105	25	26.2	550	156	706	245	115	89	36.3	115	30	9	118	43.9	39.0
I. PÁJAROS3	181	11.4	80	27	19.0	525	126	651	191	83	64	33.8	92	28	7	66	49.2	44.8
DON JESÚS	184	12.3	95	26	17.6	512	139	650	198	77	60	30.1	128	41	11	102	40.8	37.3
I. PÁJAROS1	185	12.7	77	19	13.7	522	109	631	156	60	47	29.9	76	26	6	95	49.8	46.4
CLAUDIA	190	11.8	82	23	11.6	537	116	653	155	51	39	25.3	83	26	7	88	46.2	43.6
VERONICA	170	14.9	81	21	10.9	484	113	596	150	48	37	24.7	86	31	10	105	44.1	41.5
MARCARIBE	162	14.9	65	23	7.0	459	95	554	118	31	24	20.0	79	18	5	83	52.6	50.4
DON ANTONIO	191	12.0	82	29	6.7	577	118	695	141	30	23	16.2	111	51	8	101	42.6	41.3
L. ELIZABETH	219	14.9	79	23	-4.7	601	97	699	81	-20	-16	-19.4	102	29	8	95	47.9	49.0
EL PADRINO	164	13.5	69	25	-11.2	473	83	555	45	-49	-38	-85.2	85	18	5	64	54.6	58.7
	3,296	218.4	1,472	421	324.8	9,002	2,218	11,220	3,321	1,428	1,103	405.5	100	29	8	95	46.5	42.3
	194	12.8	87	25	19.1	530	130	660	195	84	65	23.9						

Notas:

T.M.C = Costos en Transporte, Maquila y Comercialización.

I.S.R = Impuesto Sobre la Renta

U.N.A.I. = Utilidad Neta Antes de Impuestos

Fuente: Empresas Camaroneras de Solidaridad.

Cuadro 24

Resumen de Operaciones, Rendimientos y Eficiencias, y Estados de Resultados de la SCPP: "Isla de Pájaros".

Escenario del 50 por ciento de decremento en los subsidios al Precio del diesel, Impuesto Sobre la Renta e Intereses preferenciales, en la Temporada de 1993 - 1994.

	Años	Días Mar	Días Pesca	LANCES	Horas Arrastre	Diesel Miles de lts.	miles \$	Acáite Miles de lts.	miles \$	Captura Miles de Kg.	Ingresos Miles \$	Precio RM	Costos Pesca	Mnto. Y Reparación	artes Pesca
I. PÁJAROS7	4	202	163	743	2,471	192	131.3	1.7	153	16.5	947	57.2	250	108	45
I. PÁJAROS5	9	200	151	611	2,207	172	117.6	1.2	117	15.7	797	50.8	204	73	35
I. PÁJAROS6	4	191	131	400	1,422	195	133.3	2.0	120	18.9	862	45.6	219	60	33
A. AMARANTA	18	199	169	572	1,906	197	134.7	2.8	112	19.1	821	43.1	213	105	33
EL JOVEN	14	215	168	516	1,992	129	88.3	1.4	104	15.2	692	45.4	170	66	32
GLIZY	16	204	173	385	1,721	154	105.7	1.4	118	16.6	733	44.1	197	73	30
I. PÁJAROS4	8	203	163	794	2,520	172	117.4	1.2	126	18.5	752	40.5	214	49	29
I. PÁJAROS2	8	205	157	600	1,917	154	105.4	1.0	118	18.1	795	43.9	197	87	43
I. PÁJAROS3	8	191	158	521	2,123	219	149.6	1.1	124	14.5	715	49.2	235	58	39
DON JESÚS	18	181	136	421	1,605	170	116.3	1.0	94	17.4	710	40.8	180	81	54
I. PÁJAROS1	9	204	180	513	2,094	143	97.8	1.0	123	13.6	677	49.8	196	91	37
CLAUDIA	22	215	181	577	2,075	171	116.8	1.4	112	15.0	692	46.2	199	102	35
VERONICA	14	202	168	470	1,444	137	93.7	1.2	98	14.4	633	44.1	168	95	35
MARCAREE	15	198	139	615	2,039	133	90.9	1.2	113	11.0	577	52.6	180	78	24
DON ANTONIO	14	192	151	328	1,999	167	114.1	1.5	145	16.8	718	42.6	230	115	29
L. ELIZABETH	14	194	140	484	1,701	151	103.0	1.4	144	14.3	683	47.9	220	105	43
EL PADRINO	15	209	111	518	1,801	148	101.3	0.9	113	9.5	517	54.6	188	77	30
	210	3,405	2,639	9,068	33,037	2,803	1,917.2	23.3	2,035	265.1	12,323	798.6	3,462	1,422	604
	12	200	155	533	1,943	165	112.8	1.4	120	15.6	725	47.0	204	84	36

Continuación del cuadro 24

	Tripulación	Intereses	T. M. C.	Gros. Admón.	I. S. R.	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Ventas Netas	U. N. A. I.	Util. Neta	Rentab.	RENDIMIENTOS Y EFICIENCIAS					
													Kg/ Día	Kg/ Lance	Kg/ Hora	Kg/ Litro	Precio/ Kg (\$)	Costo/ Kg (\$)
I. PÁJAROS7	240	11.9	101	27	43.0	666	171	826	291	164	121	41.4	101	22	7	86	57.2	49.9
I. PÁJAROS5	205	14.2	90	29	38.5	531	158	689	266	147	108	40.7	104	26	7	91	50.8	43.9
I. PÁJAROS6	218	13.8	115	29	45.8	544	190	733	318	174	129	40.4	144	47	13	97	45.6	38.8
A. AMARANTA	208	17.2	88	24	34.9	576	147	723	246	133	98	40.0	113	33	10	97	43.1	37.9
EL JOVEN	178	15.8	85	23	32.2	462	140	602	230	123	90	39.3	91	30	8	118	45.4	39.5
GLZY	196	14.5	84	22	30.7	510	137	647	223	117	86	38.7	96	43	10	107	44.1	38.9
I. PÁJAROS4	195	13.1	95	26	34.5	499	155	655	252	131	97	38.4	114	23	7	108	40.5	35.3
I. PÁJAROS2	210	15.1	105	25	29.7	552	160	712	243	113	84	34.3	115	30	9	118	43.9	39.3
I. PÁJAROS3	181	13.1	80	27	21.4	526	129	655	189	82	60	31.8	92	28	7	66	49.2	45.1
DON JESÚS	184	14.2	95	26	19.8	513	141	654	196	75	56	28.3	128	41	11	102	40.8	37.6
I. PÁJAROS1	185	14.7	77	19	15.3	524	111	635	154	58	43	27.9	76	26	6	95	49.8	46.7
CLAUDIA	190	13.7	82	23	12.9	539	117	656	154	49	36	23.5	83	26	7	88	46.2	43.8
VERNONCA	170	17.2	81	21	11.9	486	114	600	147	45	34	22.8	86	31	10	105	44.1	41.7
MARCARIBE	162	17.2	65	23	7.5	461	95	556	116	28	21	18.0	79	18	5	83	52.6	50.7
DON ANTONO	191	13.8	82	29	7.3	579	118	697	139	28	20	14.7	111	51	8	101	42.6	41.4
L. ELIZABETH	219	17.2	79	23	-6.0	604	96	700	79	-23	-17	-21.2	102	29	8	95	47.9	49.0
EL PADRINO	164	15.6	69	25	-13.5	475	80	555	43	-51	-38	-88.9	85	18	5	64	54.6	58.6
	3,296	252.0	1,472	421	366.0	9,035	2,259	11,295	3,288	1,394	1,028	370.2	100	29	8	95	46.5	42.6
	194	14.8	87	25	21.5	531	133	664	193	82	60	21.8						

Notas:

T.M.C = Costos en Transporte, Maquila y Comercialización.

I.S.R = Impuesto Sobre la Renta

U.N.A.I. = Utilidad Neta Antes de Impuestos

Fuente: Empresas Camaroneras de Solidaridad.

Cuadro 25

Resumen de Operaciones, de Rendimientos y Eficiencias, y Estado de Resultados de la SCPP. "Isla de Pajaros".

Escenario del 75 por ciento de decremento en los subsidios del Precio del diesel, Impuesto Sobre la Renta e Intereses preferenciales, en la Temporada de 1993 - 1994.

	Días		LANCES	Hbras		Diesel		Aceite		Captura	Ingresos	Precio		Mnto. Y		artes
	Años	Mar		Pesca	Arrastre	Miles de lts.	miles \$	Miles de lts.	\$			Miles de Kg.	Miles \$	FM	Pesca	
I. PÁJAROS7	4	202	163	743	2,471	192	153.2	1.7	153	16.5	947.0	57.2	250.5	108.2	44.9	
I. PÁJAROS5	9	200	151	611	2,207	172	137.3	1.2	117	15.7	797.4	50.8	204.3	73.3	34.7	
I. PÁJAROS6	4	191	131	400	1,422	195	155.5	2.0	120	18.9	861.9	45.6	219.1	60.0	32.9	
A. AMARANTA	18	199	169	572	1,906	197	157.2	2.8	112	19.1	821.1	43.1	212.7	105.3	32.6	
EL JOVEN	14	215	168	516	1,992	129	103.0	1.4	104	15.2	692.2	45.4	170.0	65.7	32.3	
GLZY	16	204	173	385	1,721	154	123.3	1.4	118	16.6	732.8	44.1	196.9	73.1	29.5	
I. PÁJAROS4	8	203	163	794	2,520	172	136.9	1.2	126	18.5	751.6	40.5	213.5	48.5	29.1	
I. PÁJAROS2	8	205	157	600	1,917	154	123.0	1.0	118	18.1	795.4	43.9	196.9	86.8	42.8	
I. PÁJAROS3	8	191	158	521	2,123	219	174.5	1.1	124	14.5	715.4	49.2	235.2	57.9	39.1	
DON JESÚS	18	181	136	421	1,605	170	135.7	1.0	94	17.4	709.9	40.8	180.2	81.2	53.9	
I. PÁJAROS1	9	204	180	513	2,094	143	114.1	1.0	123	13.6	677.5	49.8	196.0	91.1	36.6	
CLAUDIA	22	215	181	577	2,075	171	136.3	1.4	112	15.0	692.3	46.2	198.9	101.9	34.7	
VERONICA	14	202	168	470	1,444	137	109.3	1.2	98	14.4	633.3	44.1	168.1	95.3	35.3	
MARCARIEE	15	198	139	615	2,039	133	106.0	1.2	113	11.0	577.3	52.6	180.3	77.9	23.7	
DON ANTONIO	14	192	151	328	1,999	167	133.1	1.5	145	16.8	717.7	42.6	230.3	114.5	29.3	
L. ELIZABETH	14	194	140	484	1,701	151	120.1	1.4	144	14.3	682.9	47.9	220.4	104.6	42.8	
EL PADRINO	15	209	111	518	1,801	148	118.2	0.9	113	9.5	517.2	54.6	188.4	76.6	30.0	
	210	3,405	2,639	9,068	33,037	2,803	2,237	23	2,035	265	12,323	799	3,462	1,422	604	
	12.4	200.3	155.2	533.4	1,943.4	164.9	131.6	1.4	119.7	15.6	724.9	47.0	203.6	83.6	35.5	

Continuación del cuadro 25

	Tripulación	Intereses	T.M.C	Gros. Admón.	I.S.R.	Costo			Ventas		Util. Neta	Perfabo.	RENDIMIENTOS Y EFICIENCIAS					
						Directo	Indirecto	Total	Netas	UNAI.			FM					
													Kg/ Día	Kg/ Lance	Kg/ Hbra	Kg/ Litro	Ratio/ Kg(\$)	Costo/ Kg(\$)
I. FÁJAROS7	240.1	13.9	100.7	27.0	49.5	657.6	177.2	834.8	289.4	161.7	1122	38.8	101	22	7	86	57.2	50.5
I. FÁJAROS5	204.7	16.5	90.4	29.0	44.2	533.5	163.6	697.2	263.9	144.5	1002	38.0	144	47	13	97	45.6	39.2
I. FÁJAROS6	217.7	16.1	115.0	29.0	52.7	545.8	196.7	742.5	316.1	172.1	1194	37.8	113	33	10	97	43.1	38.3
A. AMARANTIA	207.8	20.0	88.4	24.0	39.9	578.4	152.3	730.7	242.7	130.3	90.4	37.2	91	30	8	118	45.4	40.0
EL JOVEN	178.1	18.4	84.7	23.0	36.8	464.5	144.5	608.9	227.8	120.1	83.3	36.6	96	43	10	107	44.1	39.4
GLZY	195.9	16.9	84.0	22.0	35.1	512.3	141.1	653.4	220.5	114.5	79.4	36.0	114	23	7	108	40.5	35.7
I. FÁJAROS4	195.1	15.3	95.0	26.0	39.5	501.5	160.5	662.1	250.1	129.1	89.6	35.8	115	30	9	118	43.9	39.6
I. FÁJAROS2	210.4	17.6	105.2	25.0	33.9	554.5	164.1	718.6	241.0	110.8	76.8	31.9	92	28	7	66	49.2	45.4
I. FÁJAROS3	181.1	15.3	80.4	27.0	24.3	528.6	131.7	660.3	186.8	79.4	55.1	29.5	128	41	11	102	40.8	37.9
DON JESÚS	184.0	16.5	95.0	26.0	22.4	515.8	143.4	659.2	194.1	73.1	50.7	26.1	76	26	6	95	49.8	47.0
I. FÁJAROS1	185.2	17.2	76.6	19.0	17.1	526.1	112.7	638.8	151.4	55.8	38.7	25.6	83	26	7	88	46.2	44.1
CLAUDIA	189.5	15.9	81.6	23.0	14.3	540.9	118.9	659.8	151.3	46.7	32.4	21.4	86	31	10	105	44.1	42.0
VERONICA	170.1	20.0	80.9	21.0	13.0	488.8	114.9	603.7	144.5	42.6	29.6	20.5	79	18	5	83	52.6	51.0
MARCARIE	162.1	20.0	64.7	23.0	7.8	464.0	95.5	559.5	113.2	25.5	17.7	15.6	111	51	8	101	42.6	41.6
DON ANTONIO	191.0	16.1	82.1	29.0	7.8	581.2	118.9	700.1	136.5	25.4	17.6	12.9	102	29	8	95	47.9	49.1
L. ELIZABETH	218.8	20.0	78.9	23.0	-7.8	606.6	94.1	700.7	76.3	-25.6	-17.8	-23.3	85	18	5	64	54.6	58.6
EL FACINO	164.1	18.2	68.8	25.0	-16.5	477.3	77.3	554.6	39.9	-53.9	-37.4	-93.6	100	29	8	95	46.5	42.9
	3,236	294	1,472	421	414	9,077	2,307	11,385	3,246	1,352	938	327	Notas					
	193.9	17.3	86.6	24.8	24.4	534.0	135.7	669.7	190.9	79.5	55.2	19.2	T.M.C = Gastos en Transporte, Maquila y Comercialización					

I.S.R = Impuesto Sobre la Renta

UNAI = Utilidad Neta Antes de Impuestos

Fuente: Empresas Camaroneras de Solidaridad.

Quadro 26

Resumen de Operaciones, de Rendimientos y Eficiencias, y Estado de Resultados de la SCPP: "Isla de Pajaros".

Escenario donde no se considera subsidios del precio del diesel, Impuesto Sobre la Renta e Intereses preferenciales, en la Temporada de 1993 - 1994.

	Años	Días Mar	Días Pesca	LANCES	Horas Arrastre	Diesel Miles de lts.	miles \$	Acáite Miles de lts.	miles \$	Captura Miles de Kg.	Ingresos Miles \$	Precio FM	Costos Pesca	Mnto. Y Reparación	artes Pesca
I. PÁJAROS7	4	202	163	743	2,471	192	185.2	1.7	153	16.5	947.0	57.2	250.5	108.2	44.9
I. PÁJAROS5	9	200	151	611	2,207	172	166.0	1.2	117	15.7	797.4	50.8	204.3	73.3	34.7
I. PÁJAROS6	4	191	131	400	1,422	195	188.1	2.0	120	18.9	861.9	45.6	219.1	60.0	32.9
A. AMARANTA	18	199	169	572	1,906	197	190.1	2.8	112	19.1	821.1	43.1	212.7	105.3	32.6
EL JOVEN	14	215	168	516	1,992	129	124.5	1.4	104	15.2	692.2	45.4	170.0	65.7	32.3
GLIZY	16	204	173	385	1,721	154	149.1	1.4	118	16.6	732.8	44.1	196.9	73.1	29.5
I. PÁJAROS4	8	203	163	794	2,520	172	165.6	1.2	126	18.5	751.6	40.5	213.5	48.5	29.1
I. PÁJAROS2	8	205	157	600	1,917	154	148.8	1.0	118	18.1	795.4	43.9	196.9	86.8	42.8
I. PÁJAROS3	8	191	158	521	2,123	219	211.0	1.1	124	14.5	715.4	49.2	235.2	57.9	39.1
DON JESÚS	18	181	136	421	1,605	170	164.1	1.0	94	17.4	709.9	40.8	180.2	81.2	53.9
I. PÁJAROS1	9	204	180	513	2,094	143	138.0	1.0	123	13.6	677.5	49.8	196.0	91.1	36.6
CLAUDIA	22	215	181	577	2,075	171	164.8	1.4	112	15.0	692.3	46.2	198.9	101.9	34.7
VERONICA	14	202	168	470	1,444	137	132.2	1.2	98	14.4	633.3	44.1	168.1	95.3	35.3
MARCARIEE	15	198	139	615	2,039	133	128.2	1.2	113	11.0	577.3	52.6	180.3	77.9	23.7
DON ANTONIO	14	192	151	328	1,999	167	161.0	1.5	145	16.8	717.7	42.6	230.3	114.5	29.3
L. ELIZABETH	14	194	140	484	1,701	151	145.3	1.4	144	14.3	682.9	47.9	220.4	104.6	42.8
EL PADRINO	15	209	111	518	1,801	148	143.0	0.9	113	9.5	517.2	54.6	188.4	76.6	30.0
	210	3,405	2,639	9,068	33,037	2,803	2,705	23	2,035	265	12,323	799	3,462	1,422	604
	12.4	200.3	155.2	533.4	1,943.4	164.9	159.1	1.4	119.7	15.6	724.9	47.0	203.6	83.6	35.5

Continuación del cuadro 26

	Tripulación	Intereses	T.M.C.	Gcos. Admón.	I. SR	Costo			Ventas Netas	UNAI.	Util. Neta	Rentab.	RENDIMIENTOS Y EFICIENCIAS					
						Directo	Indirecto	Total					RM		Costo/ Kg (\$)			
													Kg/ Día	Kg/ Lance	Kg/ Hbra	Kg/ Litro	Precio/ Kg (\$)	Costo/ Kg (\$)
I. FÁVAROS7	240.1	11.6	100.7	27.0	57.4	655.3	185.1	840.4	291.7	164.0	106.6	36.5	101	22	7	86	57.2	50.8
I. FÁVAROS5	204.7	13.8	90.4	29.0	51.5	530.8	170.9	701.7	266.6	147.2	95.7	35.9	104	26	7	91	50.8	44.7
I. FÁVAROS6	217.7	13.4	115.0	29.0	61.2	543.1	205.2	748.3	318.8	174.8	113.6	35.6	144	47	13	97	45.6	39.6
A. AMARANTA	207.8	16.7	88.4	24.0	46.8	575.1	159.2	734.2	246.0	133.6	86.9	35.3	113	33	10	97	43.1	38.5
EL JOVEN	178.1	15.3	84.7	23.0	43.1	461.4	150.8	612.2	230.8	123.1	80.0	34.7	91	30	8	118	45.4	40.2
GUZY	195.9	14.1	84.0	22.0	41.1	509.5	147.1	656.6	223.3	117.3	76.2	34.1	96	43	10	107	44.1	39.5
I. FÁVAROS4	195.1	12.8	95.0	26.0	46.1	499.0	167.1	666.0	252.7	131.7	85.6	33.9	114	23	7	108	40.5	35.9
I. FÁVAROS2	210.4	14.6	105.2	25.0	39.8	551.5	170.0	721.5	243.9	113.7	73.9	30.3	115	30	9	118	43.9	39.8
I. FÁVAROS3	181.1	12.8	80.4	27.0	28.7	526.0	136.1	662.1	189.4	82.0	53.3	28.1	92	28	7	66	49.2	45.6
DONELIS	184.0	13.8	95.0	26.0	26.5	513.1	147.5	660.6	196.8	75.8	49.3	25.0	128	41	11	102	40.8	37.9
I. FÁVAROS1	185.2	14.3	76.6	19.0	20.6	523.2	116.2	639.3	154.3	58.7	38.2	24.7	76	26	6	95	49.8	47.0
CLAUDIA	189.5	13.3	81.6	23.0	17.3	538.3	121.9	660.2	154.0	49.4	32.1	20.9	83	26	7	88	46.2	44.1
VERONICA	170.1	16.7	80.9	21.0	16.1	485.4	118.0	603.4	147.9	46.0	29.9	20.2	86	31	10	105	44.1	42.0
MARCAREE	162.1	16.7	64.7	23.0	10.1	460.7	97.8	558.5	116.6	28.9	18.8	16.1	79	18	5	83	52.6	50.9
DONANTONIO	191.0	13.4	82.1	29.0	9.8	578.5	120.9	699.5	139.2	28.1	18.3	13.1	111	51	8	101	42.6	41.6
L. ELIZABETH	218.8	16.7	78.9	23.0	-7.8	603.3	94.1	697.4	79.7	-22.2	-14.5	-18.1	102	29	8	95	47.9	48.9
EL PADRINO	164.1	15.1	68.8	25.0	-17.8	474.2	76.0	550.2	43.0	-50.8	-33.0	-76.9	85	18	5	64	54.6	58.1
	3,296	245	1,472	421	490	9,028	2,384	11,412	3,295	1,401	911	330	100	29	8	95	46.5	43.0
	193.9	14.4	86.6	24.8	28.9	531.1	140.2	671.3	193.8	82.4	53.6	19.4	Notas					

T.M.C = Gastos en Transporte, Mquila y Comercialización

I. SR = Impuesto Sobre la Renta

UNAI. = Utilidad Neta Antes de Impuestos

Fuente: Empresas Camaroneras de Solidaridad.

Cuadro 27
COMPARATIVO DE LAS RENTABILIDADES POR UNIDADES PESQUERAS FRENTE A LA RENTABILIDAD PROMEDIO
OBTENIDA DEL TOTAL DE LAS EMBARCACIONES, BAJO CONDICIONES CONSTANTES DE LOS SUBSIDIOS.
(Miles de pesos)

	Años	Captura (kg)	Ingresos	Diesel	Intereses	I. S R	Costo directo	Costo Indirecto	Costo Total	Utilidad Neta	Rentabilidad
I. PÁJAROS7	-8.4	0.95	222.12	12.35	- 1.95	13.78	123.64	30.11	153.75	68.37	17.71
I. PÁJAROS5	-3.4	0.10	72.54	3.25	-0.43	11.23	-0.48	19.26	18.77	53.76	16.88
A. AMARANTA	5.6	3.46	96.21	14.65	1.55	9.36	41.57	10.38	51.95	44.26	16.57
I. PÁJAROS6	-8.4	3.32	137.01	13.69	-0.67	15.99	10.77	48.61	59.38	77.63	16.48
EL JOVEN	1.6	-0.36	-32.64	- 16.35	0.62	7.28	-68.06	3.61	-64.45	31.81	15.16
GLIZY	3.6	1.01	7.93	-4.74	-0.20	6.05	-20.92	0.68	-20.25	28.18	14.89
I. PÁJAROS4	-4.4	2.95	26.73	3.06	-1.13	8.33	-31.96	17.95	-14.01	40.74	14.53
I. PÁJAROS2	-4.4	2.53	70.55	-4.89	0.15	5.51	20.94	24.34	45.28	25.27	10.09
I. PÁJAROS3	-4.4	-1.07	-9.44	24.52	-1.13	-0.36	-7.36	-4.34	-11.70	2.26	9.08
I. PÁJAROS1	5.6	1.82	-14.96	2.35	-0.43	-1.26	-18.08	8.36	-9.72	-5.25	4.53
DON JESÚS	-3.4	-2.00	-47.39	-9.98	-0.08	-4.17	-6.70	-19.95	-26.64	-20.74	4.43
VERONICA	9.6	-0.63	-32.61	2.68	-0.78	-5.98	7.23	-12.75	-5.52	-27.09	0.46
CLAUDIA	1.6	-1.23	-91.59	-12.71	1.55	-5.99	-44.88	-15.46	-60.34	-31.25	-0.82
MARCARIBE	2.6	-4.62	-147.63	-14.59	1.55	-8.97	-69.43	-32.65	-102.08	-45.55	-4.68
DON ANTONIO	1.6	1.24	-7.18	0.88	-0.67	-9.68	47.66	-9.96	37.70	-44.87	-8.19
L. ELIZABETH	1.6	-1.33	-41.97	-6.54	1.55	-17.92	72.24	-27.40	44.84	-86.80	-39.11
EL PADRINO	2.6	-6.13	-207.69	-7.63	0.50	-23.19	-56.19	-40.77	-96.96	-110.73	-88.01
	12.4	15.6	724.9	75.2	9.9	16.9	517.8	128.3	646.1	78.7	30.4

FUENTE: Datos tomados del cuadro 22

Quadro 28
 COMPARATIVO DE LAS RENTABILIDADES POR UNIDADES PESQUERAS FRENTE A LA RENTABILIDAD PROMEDIO
 OBTENIDA DEL TOTAL DE LAS EMBARCACIONES, BAJO CONDICIONES DE UN 30% DE DECREIMIENTO DE LOS SUBSIDIOS.
 (Miles de pesos)

1993.3	Antigüedad	Captura (kg)	Ingresos m\$	Diesel m\$	Intereses m\$	I. S R	Costo directo	Costo Indirecto	Costo Total	Utilidad Neta	Rentabilidad
I. FÁJAROS7	-8.35	0.95	222.12	16.05	-2.53	18.50	124.49	34.82	159.31	62.81	19.73
I. FÁJAROS5	-3.35	0.10	72.54	4.22	-0.56	14.73	-0.24	22.75	22.52	50.02	19.00
I. FÁJAROS6	-8.35	3.32	137.01	17.80	-0.87	20.98	12.16	53.61	65.77	71.25	18.66
A AMARANTA	5.65	3.46	96.21	19.04	2.02	11.70	43.74	12.73	56.47	39.74	18.36
EL JOVEN	1.65	-0.36	-32.64	-21.25	0.80	9.28	-69.77	5.61	-64.16	31.53	17.61
GLZY	3.65	1.01	7.93	-6.16	-0.26	7.93	-21.53	2.55	-18.98	26.92	16.98
I. FÁJAROS4	-4.35	2.95	26.73	3.98	-1.47	11.16	-31.95	20.78	-11.16	37.90	16.60
I. FÁJAROS2	-4.35	2.53	70.55	-6.35	0.20	7.12	20.42	25.95	46.37	24.18	12.43
I. FÁJAROS3	-4.35	-1.07	-9.44	31.88	-1.47	-0.14	-4.85	-4.12	-8.96	-0.47	9.91
DON JESÚS	5.65	1.82	-14.96	3.06	-0.56	-1.51	-17.94	8.11	-9.83	-5.14	6.27
I. FÁJAROS1	-3.35	-2.00	-47.39	-12.97	-0.11	-5.40	-7.88	-21.17	-29.06	-18.33	6.02
CLAUDIA	9.65	-0.63	-32.61	3.48	-1.02	-7.54	7.31	-14.32	-7.01	-25.60	1.42
VERONICA	1.65	-1.23	-91.59	-16.53	2.02	-8.24	-45.89	-17.72	-63.61	-27.99	0.80
MARCARIEE	2.65	-4.62	-147.63	-18.97	2.02	-12.12	-70.66	-35.80	-106.46	-41.17	-3.83
DON ANTONIO	1.65	1.24	-7.18	1.15	-0.87	-12.39	47.56	-12.67	34.89	-42.07	-7.63
L. ELIZABETH	1.65	-1.33	-41.97	-8.50	2.02	-23.76	71.94	-33.23	38.71	-80.67	-43.24
EL PADRINO	2.65	-6.13	-207.69	-9.92	0.65	-30.30	-56.92	-47.88	-104.80	-102.89	-109.09
	12.4	15.6	724.9	97.7	12.8	19.1	529.5	130.5	660	64.9	23.9

FUENTE: Datos tomados del cuadro 23

Quadro 29
COMPARATIVO DE LAS RENTABILIDADES POR UNIDADES PESQUERAS FRENTE A LA RENTABILIDAD PROMEDIO
OBTENIDA DEL TOTAL DE LAS EMBARCACIONES, BAJO CONDICIONES DE UN 50% DE DECREMENTO DE LOS SUBSIDIOS.
(Miles de pesos)

	Antigüedad	Captura (kg)	Ingresos m\$	Diesel m\$	Intereses m\$	I. S R	Costo directo	Costo Indirecto	Costo Total	Utilidad Neta	Rentabilidad
I. FÁJAROS7	-8.35	0.95	222.12	18.52	-2.92	21.44	124.10	37.77	161.87	60.25	19.66
I. FÁJAROS5	-3.35	0.10	72.54	4.87	-0.65	17.02	-0.32	25.04	24.72	47.82	18.90
I. FÁJAROS6	-8.35	3.32	137.01	20.53	-1.00	24.24	12.03	56.87	68.89	68.12	18.62
A AMARANTA	5.65	3.46	96.21	21.97	2.33	13.42	44.05	14.45	58.50	37.71	18.22
EL JOVEN	1.65	-0.36	-32.64	-24.52	0.93	10.68	-69.65	7.00	-62.64	30.01	17.50
GLIZY	3.65	1.01	7.93	-7.11	-0.30	9.16	-21.57	3.78	-17.79	25.73	16.90
I. FÁJAROS4	-4.35	2.95	26.73	4.59	-1.70	12.94	-32.17	22.56	-9.61	36.35	16.61
I. FÁJAROS2	-4.35	2.53	70.55	-7.33	0.23	8.21	20.45	27.03	47.49	23.06	12.54
I. FÁJAROS3	-4.35	-1.07	-9.44	36.78	-1.70	-0.10	-5.07	-4.08	-9.15	-0.28	10.07
DON JESÚS	5.65	1.82	-14.96	3.53	-0.65	-1.72	-18.02	7.90	-10.12	-4.84	6.55
I. FÁJAROS1	-3.35	-2.00	-47.39	-14.97	-0.12	-6.22	-7.90	-22.00	-29.90	-17.49	6.16
CLAUDIA	9.65	-0.63	-32.61	4.01	-1.17	-8.66	7.15	-15.44	-8.28	-24.33	1.76
VERONICA	1.65	-1.23	-91.59	-19.07	2.33	-9.59	-45.58	-19.07	-64.65	-26.95	0.98
MARCARIEE	2.65	-4.62	-147.63	-21.89	2.33	-14.07	-70.35	-37.75	-108.10	-39.53	-3.73
DON ANTONIO	1.65	1.24	-7.18	1.33	-1.00	-14.26	47.43	-14.54	32.89	-40.07	-7.06
L. ELIZABETH	1.65	-1.33	-41.97	-9.80	2.33	-27.49	72.25	-36.97	35.28	-77.25	-42.95
EL PADRINO	2.65	-6.13	-207.69	-11.45	0.75	-34.99	-56.82	-52.57	-109.39	-98.30	-110.72
	12.4	15.6	724.9	112.8	14.8	21.5	531.5	132.9	664.4	60.5	21.8

FUENTE Datos tomados del cuadro 24

Quadro 30
COMPARATIVO DE LAS RENTABILIDADES POR UNIDADES PESQUERAS FRENTE A LA RENTABILIDAD PROMEDIO
OBTENIDA DEL TOTAL DE LAS EMBARCACIONES, BAJO CONDICIONES DE UN 75 % DE DECREMENTO DE LOS SUBSIDIOS.
(Miles de pesos)

	Antigüedad	Captura (kg)	Ingresos m\$	Diesel m\$	Intereses m\$	I. S R	Costo directo	Costo Indirecto	Costo Total	Utilidad Neta	Rentabilidad
I. FÁJAROS7	-8.35	0.95	222.12	21.61	-3.41	25.17	123.61	41.49	165.11	57.01	19.54
I. FÁJAROS5	-3.35	0.10	72.54	5.68	-0.76	19.89	-0.43	27.91	27.48	45.05	18.76
I. FÁJAROS6	-8.35	3.32	137.01	23.96	-1.16	28.34	11.86	60.96	72.82	64.19	18.54
A. AMARANTA	5.65	3.46	96.21	25.63	2.71	15.54	44.44	16.56	61.00	35.20	18.02
EL JOVEN	1.65	-0.36	-32.64	-28.61	1.08	12.41	-69.49	8.74	-60.76	28.12	17.35
GLZY	3.65	1.01	7.93	-8.29	-0.35	10.70	-21.62	5.32	-16.30	24.23	16.80
I. FÁJAROS4	-4.35	2.95	26.73	5.35	-1.98	15.18	-32.46	24.80	-7.65	34.39	16.59
I. FÁJAROS2	-4.35	2.53	70.55	-8.55	0.26	9.57	20.49	28.39	48.88	21.67	12.67
I. FÁJAROS3	-4.35	-1.07	-9.44	42.92	-1.98	-0.03	-5.36	-4.01	-9.36	-0.07	10.27
DON JESÚS	5.65	1.82	-14.96	4.12	-0.76	-1.98	-18.13	7.65	-10.48	-4.48	6.90
I. FÁJAROS1	-3.35	-2.00	-47.39	-17.46	-0.14	-7.26	-7.92	-23.03	-30.95	-16.44	6.36
CLAUDIA	9.65	-0.63	-32.61	4.68	-1.37	-10.04	6.96	-16.82	-9.86	-22.75	2.20
VERONICA	1.65	-1.23	-91.59	-22.25	2.71	-11.31	-45.19	-20.79	-65.98	-25.62	1.23
MARCARIEE	2.65	-4.62	-147.63	-25.54	2.71	-16.54	-69.96	-40.21	-110.17	-37.46	-3.58
DON ANTONIO	1.65	1.24	-7.18	1.55	-1.16	-16.59	47.26	-16.86	30.40	-37.57	-6.32
L. ELIZABETH	1.65	-1.33	-41.97	-11.44	2.71	-32.20	72.64	-41.67	30.97	-72.93	-42.49
EL PADRINO	2.65	-6.13	-207.69	-13.36	0.88	-40.86	-56.70	-58.43	-115.13	-92.56	-112.85
	12.4	15.6	724.9	131.6	17.3	24.4	534	135.7	669.7	55.2	19.2

FUENTE Datos tomados del cuadro 25

Quadro 31
COMPARATIVO DE LAS RENTABILIDADES POR UNIDADES PESQUERAS FRENTE A LA RENTABILIDAD PROMEDIO
OBTENIDA DEL TOTAL DE LAS EMBARCACIONES, BAJO CONDICIONES INEXISTENTES DE SUBSIDIOS.
(Miles de pesos)

	Antigüedad	Captura (kg)	Ingresos m\$	Diesel m\$	Intereses m\$	I. S R	Costo directo	Costo Indirecto	Costo Total	Utilidad Neta	Rentabilidad
I. FÁJAROS7	-8.35	0.95	222.12	26.13	-2.84	28.56	124.18	44.89	169.07	53.05	17.17
I. FÁJAROS5	-3.35	0.10	72.54	6.87	-0.63	22.69	-0.30	30.71	30.40	42.13	16.51
I. FÁJAROS6	-8.35	3.32	137.01	28.97	-0.97	32.32	12.06	64.94	76.99	60.02	16.25
A AMARANTA	5.65	3.46	96.21	30.99	2.26	17.92	43.99	18.94	62.93	33.28	15.92
EL JOVEN	1.65	-0.36	-32.64	-34.60	0.90	14.25	-69.67	10.57	-59.10	26.46	15.29
GLIZY	3.65	1.01	7.93	-10.03	-0.29	12.21	-21.56	6.83	-14.74	22.67	14.76
I. FÁJAROS4	-4.35	2.95	26.73	6.47	-1.65	17.23	-32.12	26.86	-5.27	32.00	14.49
I. FÁJAROS2	-4.35	2.53	70.55	-10.34	0.22	10.95	20.45	29.77	50.22	20.33	10.92
I. FÁJAROS3	-4.35	-1.07	-9.44	51.90	-1.65	-0.15	-5.02	-4.13	-9.15	-0.28	8.76
DON JESÚS	5.65	1.82	-14.96	4.98	-0.63	-2.30	-18.00	7.32	-10.68	-4.28	5.66
I. FÁJAROS1	-3.35	-2.00	-47.39	-21.12	-0.12	-8.30	-7.89	-24.08	-31.97	-15.41	5.35
CLAUDIA	9.65	-0.63	-32.61	5.66	-1.14	-11.56	7.18	-18.33	-11.15	-21.46	1.47
VERONICA	1.65	-1.23	-91.59	-26.91	2.26	-12.77	-45.64	-22.24	-67.89	-23.71	0.82
MARCARIEE	2.65	-4.62	-147.63	-30.88	2.26	-18.74	-70.41	-42.42	-112.83	-34.80	-3.28
DON ANTONIO	1.65	1.24	-7.18	1.87	-0.97	-19.02	47.45	-19.30	28.15	-35.33	-6.27
L. ELIZABETH	1.65	-1.33	-41.97	-13.83	2.26	-36.64	72.19	-46.11	26.07	-68.04	-37.53
EL PADRINO	2.65	-6.13	-207.69	-16.15	0.73	-46.64	-56.84	-64.22	-121.06	-86.62	-96.29
	12.4	15.6	724.9	159.1	14.4	28.9	531.1	140.2	671.3	82.4	19.4

FUENTE Datos tomados del cuadro 26

Estructura e Impacto de los Subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Quadro 32
 CUADRO DE SENSIBILIDAD DEL SUBSIDIO AL PRECIO DEL DIESEL EN UN 30% DE DECREMENTO, MANTENIÉNDOSE CONSTANTES EL RESTO DE LOS SUBSIDIOS
 Temporada 1993 - 1994

(Miles de pesos)

	Años	Diesel \$	Captura Miles de Kg.	Ingresos Miles \$	Intereses	I. S R	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Util. Neta	Rentabilidad %
I. PÁJAROS 7	4	113.8	16.5	947.0	7.9	26.5	667.7	157.0	154.2	125.1	44.8
I. PÁJAROS 5	9	102.0	15.7	797.4	9.5	24.0	540.9	145.9	143.4	113.2	44.1
I. PÁJAROS 6	4	115.5	18.9	861.9	9.2	28.5	555.2	175.3	172.5	134.2	43.8
A. AMARANTA	18	116.8	19.1	821.1	11.4	21.4	586.3	136.7	133.8	100.9	43.0
EL JOVEN	14	76.5	15.2	692.2	10.5	20.5	467.4	130.1	128.2	96.6	43.0
GLZY	16	91.6	16.6	732.8	9.7	19.0	518.0	127.3	125.0	89.7	41.8
I. PÁJAROS 4	8	101.7	18.5	751.6	8.8	21.2	509.3	144.7	142.2	100.1	41.3
I. PÁJAROS 2	8	91.4	18.1	795.4	10.0	18.4	559.9	150.9	148.6	86.9	36.9
I. PÁJAROS 3	8	129.6	14.5	715.4	8.8	11.8	540.4	122.4	119.2	55.8	31.9
DON JESÚS	18	100.8	17.4	709.9	9.5	11.5	523.0	135.0	132.5	54.4	29.1
I. PÁJAROS 1	9	84.8	13.6	677.5	9.8	9.0	530.7	106.7	104.6	42.3	28.8
VERNONCA	14	81.2	14.4	633.3	11.4	6.9	491.7	110.9	108.8	32.8	23.1
CLAUDIA	22	101.2	15.0	692.3	9.1	6.9	548.4	114.0	111.5	32.4	22.5
MAR CARIBE	15	78.8	11.0	577.3	11.4	4.0	466.6	93.7	91.7	19.0	17.1
DON ANTONIO	14	98.9	16.8	717.7	9.2	3.2	588.3	116.8	114.3	15.1	11.7
L. ELIZABETH	14	89.2	14.3	682.9	11.4	-5.2	610.6	98.9	96.7	-24.4	-33.8
EL PADRINO	15	87.8	9.5	517.2	10.4	-10.2	481.9	85.7	83.6	-48.3	-136.7
Promedio	210	1,662	265	12,323	168	218	9,186	2,152	2,111	1,026	332
Promedio	12.4	97.7	15.6	724.9	9.9	12.8	540.4	126.6	124.2	60.3	19.5

FUENTE: Datos obtenidos del cuadro 23

Quadro 33
 DIFERENCIAL DE LOS RESULTADOS DE SENSIBILIDAD DEL CUADRO 32 FRENTE AL PROMEDIO DE LA TEMPORADA 1993 - 1994.

	Años	diesel	Captura Kg	Ingresos	Intereses	I. S R	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Util. Neta	Rentabilidad %
I. PÁJAROS 7	-8	16.1	0.9	222.1	-1.9	13.7	127.3	30.4	30.1	64.7	25.2
I. PÁJAROS 5	-3	4.2	0.1	72.5	-0.4	11.2	0.5	19.3	19.2	52.8	24.6
I. PÁJAROS 6	-8	17.8	3.3	137.0	-0.7	15.7	14.9	48.7	48.3	73.8	24.2
A. AMARANTA	6	19.0	3.5	96.2	1.6	8.6	46.0	10.1	9.6	40.6	23.5
EL JOVEN	2	-21.3	-0.4	-32.6	0.6	7.7	-73.0	3.5	4.0	36.3	23.4
GLZY	4	-6.2	1.0	7.9	-0.2	6.2	-22.3	0.7	0.9	29.4	22.2
I. PÁJAROS 4	-4	4.0	2.9	26.7	-1.1	8.4	-31.0	18.1	18.1	39.7	21.8
I. PÁJAROS 2	-4	-6.4	2.5	70.5	0.2	5.6	19.5	24.3	24.5	26.6	17.4
I. PÁJAROS 3	-4	31.9	-1.1	-9.4	-1.1	-1.0	0.0	-4.1	-4.9	-4.5	12.3
DON JESÚS	6	3.1	1.8	-15.0	-0.4	-1.3	-17.4	8.4	8.4	-6.0	9.6
I. PÁJAROS 1	-3	-13.0	-2.0	-47.4	-0.1	-3.8	-9.7	-19.9	-19.6	-18.1	9.2
VERNONCA	2	-16.5	-1.2	-91.6	1.6	-5.8	-48.7	-15.7	-15.3	-27.6	3.6
CLAUDIA	10	3.5	-0.6	-32.6	-0.8	-5.9	8.0	-12.6	-12.7	-27.9	3.0
MAR CARIBE	3	-19.0	-4.6	-147.6	1.6	-8.8	-73.8	-32.9	-32.5	-41.4	-2.4
DON ANTONIO	2	1.1	1.2	-7.2	-0.7	-9.6	47.9	-9.8	-9.9	-45.2	-7.9
L. ELIZABETH	2	-8.5	-1.3	-42.0	1.6	-18.0	70.3	-27.7	-27.5	-84.8	-53.4
EL PADRINO	3	-9.9	-6.1	-207.7	0.5	-23.0	-58.5	-40.9	-40.6	-108.6	-156.3
Promedio	12.4	97.7	15.6	724.9	9.9	12.8	540.4	126.6	124.2	60.3	19.5

Notas:

I.S.R = Impuesto Sobre la Renta

I.S.R = Impuesto Sobre la Renta

FUENTE: Datos obtenidos del cuadro 32

Estructura e Impacto de los Subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 34

CUADRO DE SENSIBILIDAD DEL SUBSIDIO A LOS INTERESES FRE: EN UN 30% DE DECREMENTO, MANTENIÉNDOSE CONSTANTE EL RESTO DE LOS SUBSIDIOS

Temporada 1993 - 1994

(Miles de pesos)

	Años	diesel	Captura Kg	Ingresos	Intereses	I. S. R.	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Util. Neta	Rentab.
I. PÁJAROS7	4	98	165	947.0	103	28.9	654.0	157.0	156.6	136.4	46.5
I. PÁJAROS5	9	88	157	797.4	123	26.0	529.3	145.9	145.4	122.7	45.8
I. PÁJAROS6	4	99	189	861.9	120	30.8	541.7	175.3	174.8	145.4	45.4
A. AMARANTA	18	100	191	821.1	149	23.7	573.3	136.7	136.1	111.7	45.1
EL JOVEN	14	66	152	692.2	137	21.8	459.8	130.1	129.5	103.0	44.3
GLIZY	16	79	166	732.8	126	20.8	508.0	127.3	126.8	98.0	43.6
I. PÁJAROS4	8	87	185	751.6	114	23.3	497.6	144.7	144.3	109.8	43.2
I. PÁJAROS2	8	78	181	755.4	130	20.2	549.9	150.9	150.4	95.1	38.7
I. PÁJAROS3	8	111	145	715.4	114	14.6	524.7	122.4	122.0	68.8	36.1
DON JESÚS	18	87	174	709.9	123	13.5	511.6	135.0	134.5	63.8	32.2
I. PÁJAROS1	9	73	136	677.5	127	10.5	521.6	106.7	106.1	49.7	31.9
CLAUDIA	22	87	150	692.3	118	8.9	536.8	114.0	113.5	41.9	27.0
VERNONCA	14	70	144	633.3	14.9	8.4	483.6	110.9	110.3	39.4	26.3
MARCARIBE	15	68	110	577.3	14.9	5.4	458.9	93.7	93.1	25.3	21.4
DON ANTONO	14	85	168	717.7	120	5.2	577.1	116.8	116.3	24.4	17.3
L. ELIZABETH	14	77	143	682.9	14.9	-3.6	601.5	98.9	98.3	-16.9	-20.7
EL PADRINO	15	75	95	517.2	13.5	-8.6	472.6	85.7	85.2	-40.6	-91.0
	210	1,427	265.1	12,323.0	218.4	249.9	9,001.9	2,152.1	2,143.3	1,177.9	433.0
Promedio	12.4	84	15.6	724.9	12.8	14.7	529.5	126.6	126.1	69.3	25.5

FUENTE: Datos obtenidos del cuadro 24

Cuadro 35

DIFERENCIAL DE LOS RESULTADOS DE SENSIBILIDAD DEL CUADRO 34 FRE: EN EL PROMEDIO DE LA TEMPORADA 1993 - 1994.

	Años	diesel	Captura Kg	Ingresos	Intereses	I. S. R.	Costo Directo	Costo Indirecto	Costo Total	Util. Neta	Rentab.
I. PÁJAROS7	-8	123	0.9	222.1	-2.5	14.5	123.1	30.4	30.8	68.3	18.4
I. PÁJAROS5	-3	3.2	0.1	7.25	-0.6	11.4	-0.6	19.3	19.4	53.7	17.6
A. AMARANTA	6	14.6	3.5	96.2	2.0	9.3	42.0	10.1	10.3	43.8	17.3
I. PÁJAROS6	-8	13.7	3.3	137.0	-0.9	16.4	10.6	48.7	49.0	77.4	17.2
EL JOVEN	2	-16.3	-0.4	-32.6	0.8	6.8	-67.9	3.5	3.1	32.1	16.0
GLIZY	4	-4.7	1.0	7.9	-0.3	6.0	-21.0	0.7	0.6	28.3	15.6
I. PÁJAROS4	-4	3.1	2.9	26.7	-1.5	8.6	-32.3	18.1	18.3	40.8	15.2
I. PÁJAROS2	-4	-4.9	2.5	70.5	0.2	5.4	21.0	24.3	24.2	25.4	10.8
I. PÁJAROS3	-4	24.5	-1.1	-9.4	-1.5	0.4	-7.7	-4.1	-3.6	1.8	9.4
DON JESÚS	6	2.4	1.8	-15.0	-0.6	-1.1	-18.2	8.4	8.5	-5.3	5.0
I. PÁJAROS1	-3	-10.0	-2.0	-47.4	-0.1	-4.4	-6.7	-19.9	-20.1	-20.5	4.9
CLAUDIA	10	2.7	-0.6	-32.6	-1.0	-5.7	7.0	-12.6	-12.5	-27.1	0.7
VERNONCA	2	-12.7	-1.2	-91.6	2.0	-6.6	-44.4	-15.7	-16.1	-31.1	-0.4
MARCARIBE	3	-14.6	-4.6	-147.6	2.0	-9.6	-69.0	-32.9	-33.3	-45.4	-4.5
DON ANTONO	2	0.9	1.2	-7.2	-0.9	-9.5	47.5	-9.8	-9.8	-44.8	-8.2
L. ELIZABETH	2	-6.5	-1.3	-42.0	2.0	-18.4	72.7	-27.7	-27.9	-66.8	-40.8
EL PADRINO	3	-7.6	-6.1	-207.7	0.7	-23.5	-56.0	-40.9	-41.0	-110.6	-94.4
Promedio	12.4	84	15.6	724.9	12.8	14.7	529.5	126.6	126.1	69.3	25.5

Notas:

I.S.R. = Impuesto Sobre la Renta

FUENTE: Datos obtenidos del cuadro 34

Estructura e Impacto de los Subsidios en la Pesquería Industrial de Camarón en el Golfo de California.

Cuadro 36

CUADRO DE SENSIBILIDAD DEL SUBSIDIO AL IMPUESTO SOBRE LA RENTA EN UN 30% DE DEFERIMIENTO MANTENIÉNDOSE CONSTANTE EL RESTO DE LOS SUBSIDIOS

Temporada 1993 - 1994

(Miles de pesos)

	Años	diesel	Captura		Ingresos	Intereses	I. S.R	Costo		Util.	Rentab.	
			Kg					Directo	Indirecto			Total
I. PÁJAROS7	4	97.7	165		947.0	7.9	38.1	651.6	157.0	165.8	1295	439
I. PÁJAROS5	9	87.5	15.7		797.4	9.5	34.5	526.5	145.9	153.9	117.1	432
I. PÁJAROS6	4	99.2	18.9		861.9	9.2	40.7	538.9	175.3	184.7	138.3	428
A. AMARANTA	18	100.3	19.1		821.1	11.4	31.6	569.8	136.7	144.0	107.3	427
EL JOVEN	14	65.7	15.2		692.2	10.5	29.1	456.6	130.1	136.8	98.8	419
GLZY	16	78.6	16.6		732.8	9.7	27.7	505.1	127.3	133.7	94.0	413
I. PÁJAROS4	8	87.3	18.5		751.6	8.8	30.9	495.0	144.7	151.9	104.8	408
I. PÁJAROS2	8	78.5	18.1		795.4	10.0	26.9	546.9	150.9	157.1	91.4	368
I. PÁJAROS3	8	111.3	14.5		715.4	8.8	19.6	522.0	122.4	127.0	66.4	344
DON JESÚS	18	86.6	17.4		709.9	9.5	18.2	508.8	135.0	139.2	61.9	308
I. PÁJAROS1	9	72.8	13.6		677.5	9.8	14.4	518.7	106.7	110.0	48.8	307
VERNONCA	22	86.9	15.0		692.3	9.1	12.2	534.1	114.0	116.8	41.4	262
CLAUDIA	14	69.7	14.4		633.3	11.4	11.6	480.2	110.9	113.5	39.5	258
MARCARIBE	15	67.6	11.0		577.3	11.4	7.8	455.4	93.7	95.5	26.4	216
DON ANTONIO	14	84.9	16.8		717.7	9.2	7.3	574.3	116.8	118.4	24.9	17.4
L. ELIZABETH	14	76.6	14.3		682.9	11.4	-3.9	598.0	98.9	98.0	-13.1	-15.5
EL PADRINO	15	75.4	9.5		517.2	10.4	-10.5	469.5	85.7	83.3	-35.6	-74.6
	210	1,427	265		12,323	168	336	8,951	2,152	2,230	1,142	430
Promedio	12.4	83.9	15.6		724.9	9.9	19.8	526.6	126.6	131.2	67.2	25.3

FUENTE: Datos obtenidos del cuadro 25

Cuadro 37

DIFERENCIAL DE LOS RESULTADOS DE SENSIBILIDAD DEL CUADRO 34 PROMEDIO DE LA TEMPORADA 1993 - 1994.

	Años	diesel	Captura		Ingresos	Intereses	I. S.R	Costo		Util.	Rentab.	
			Kg					Directo	Indirecto			Total
I. PÁJAROS7	-8	13.8	0.9		222.1	-1.9	18.4	125.1	30.4	34.7	62.4	18.5
I. PÁJAROS5	-3	3.6	0.1		72.5	-0.4	14.7	-0.1	19.3	22.7	49.9	17.9
I. PÁJAROS6	-8	15.3	3.3		137.0	-0.7	20.9	12.4	48.7	53.6	71.1	17.5
A. AMARANTA	6	16.3	3.5		96.2	1.6	11.8	43.3	10.1	12.8	40.1	17.4
EL JOVEN	2	-18.2	-0.4		-32.6	0.6	9.3	-70.0	3.5	5.7	31.7	16.6
GLZY	4	-5.3	1.0		7.9	-0.2	7.9	-21.5	0.7	2.5	26.9	16.0
I. PÁJAROS4	-4	3.4	2.9		26.7	-1.1	11.1	-31.6	18.1	20.7	37.6	15.5
I. PÁJAROS2	-4	-5.5	2.5		70.5	0.2	7.1	20.4	24.3	26.0	24.2	11.5
I. PÁJAROS3	-4	27.4	-1.1		-9.4	-1.1	-0.2	-4.5	-4.1	-4.2	-0.7	9.0
DON JESÚS	6	2.6	1.8		-15.0	-0.4	-1.5	-17.8	8.4	8.1	-5.2	5.5
I. PÁJAROS1	-3	-11.1	-2.0		-47.4	-0.1	-5.4	-7.9	-19.9	-21.2	-18.3	5.4
VERNONCA	10	3.0	-0.6		-32.6	-0.8	-7.6	7.5	-12.6	-14.4	-25.8	0.9
CLAUDIA	2	-14.2	-1.2		-91.6	1.6	-8.1	-46.4	-15.7	-17.6	-27.6	0.5
MARCARIBE	3	-16.3	-4.6		-147.6	1.6	-12.0	-71.1	-32.9	-35.7	-40.8	-3.7
DON ANTONIO	2	1.0	1.2		-7.2	-0.7	-12.4	47.8	-9.8	-12.7	-4.2	-7.9
L. ELIZABETH	2	-7.3	-1.3		-42.0	1.6	-23.7	71.5	-27.7	-33.1	-80.3	-40.8
EL PADRINO	3	-8.5	-6.1		-207.7	0.5	-30.3	-57.1	-40.9	-47.8	-102.8	-99.9
Promedio	12.4	83.9	15.6		724.9	9.9	19.8	526.6	126.6	131.2	67.2	25.3

Notas:

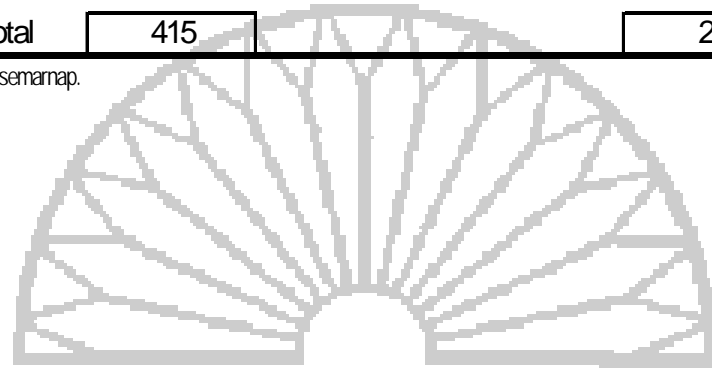
I.S.R = Impuesto Sobre la Renta

FUENTE: Datos obtenidos del cuadro 36

Cuadro 38
 Padrón de embarcaciones de la Flota Camaronera
 del puerto de Guaymas
 1999

Período	Unidades	%	Maquina (H.P.)	Años Promedio
1960 - 1969	16	290	290	34.5
1970 - 1979	250	396	396	24.6
1980 -1989	139	480	480	16.6
1990 - 1999	10	594	594	7.6
Total	415			20.8

FUENTE: semamap.



EL COLEGIO DE SONORA