

Radiografía del sector pesquero

Introducción

La actividad económica de la pesca enfrenta una situación crítica. Desde hace meses la rentabilidad del sector -en particular, la del conjunto de barcos fresqueros y plantas elaboradas en tierra- se sitúa en **terreno negativo**, como consecuencia de la combinación de i) ingresos deprimidos (por menores precios internacionales, el atraso cambiario, y la vigencia de derechos de exportación -DEX-) y ii) el encarecimiento de los costos (por la apreciación del peso, el exceso de regulaciones innecesarias y el incumplimiento de los convenios colectivos de trabajo -CCT-).

Tanto los barcos fresqueros que operan sobre la merluza *hubbsi* y el variados costero, como las plantas procesadoras que elaboran en tierra dicha producción y que luego la exportan, están operando en **situación de quebranto**. En este primer informe se analiza solamente la situación de los barcos fresqueros, es decir del primer eslabón de la cadena (el extractivo). De todos modos, las soluciones propuestas también mejorarán la rentabilidad de los otros eslabones, que en algunos casos está integrada a la operatoria del buque mientras que en otros casos es totalmente independiente.

En el siguiente cuadro, que toma como ejemplo un **barco con una producción por marea de 3.000 cajones de merluza en la ciudad de Mar del Plata** (MDQ), puede apreciarse lo anterior: en noviembre 2024, generó ingresos por \$73,5 millones (M) y afrontó costos y gastos por \$89,2 M; es decir, tuvo una **pérdida por marea de \$15 M** (-21%). Al realizar este mismo ejercicio pero para el **segundo semestre de 2018** (II-S 2018), momento de relativo orden macroeconómico, queda en evidencia el notable deterioro: en ese entonces **la rentabilidad era positiva y rondaba el 20%**.

	\$ corrientes	\$ nov-24	USD corrientes	\$ nov-24	USD corrientes
	II-S 2018			nov-24	
Sueldos, ART y cargas sociales	777.962	32.568.633	20.964	39.822.229	39.763
Hielo	30.857	1.407.070	922	1.560.000	1.558
Descarga	112.720	5.139.973	3.369	6.630.000	6.620
Cosorcio Portuario	14.510	598.664	391	629.756	629
Canon de pesca (DUE)	9.450	430.915	282	1.700.040	1.698
Servicio de buzo	1.581	72.078	47	116.490	116
Sistema de gestión				97.300	97
Monitoreo satelital	17.637	804.228	527	866.667	865
Combustible	537.627	24.515.510	16.069	19.010.040	18.982
Empleados de tierra	96.747	4.043.476	2.654	2.879.503	2.875
Mantenimiento redes	56.774	2.588.864	1.697	1.613.445	1.611
Mantenimiento buque	155.231	7.078.452	4.640	5.390.000	5.382
Seguro de casco y P&I	29.127	1.328.170	871	1.080.101	1.079
Resto	260.668	11.881.243	7.785	7.176.979	7.166
TOTAL GASTOS	2.100.892	92.457.277	60.218	88.572.549	88.441
COSTO LABORAL	777.962	32.568.633	20.964	39.822.229	39.763
GASTOS	1.322.930	59.888.644	39.254	48.750.320	48.678
INGRESOS	2.622.750	119.596.028	78.390	73.500.000	73.391
RENTABILIDAD	521.858	27.138.751	18.172	-15.072.549	-15.050
RENTABILIDAD %	20%			-21%	

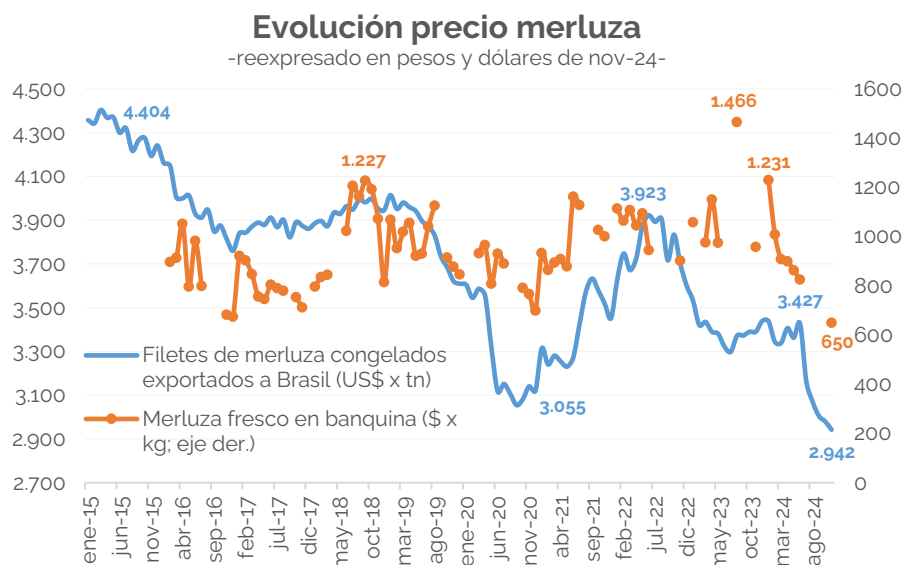
Fuente: Invecq en base a Cámaras de Pesca, INDEC y BCRA

El objetivo del presente trabajo es, en primer lugar, exponer y analizar los distintos componentes que hacen a la rentabilidad negativa del sector, comparando la situación actual con la de II-S 2018; y, en segunda instancia, proponer algunas modificaciones, reflejando el respectivo impacto en la estructura de ingresos y gastos.

1) Ingresos

La producción de merluza de la flota fresca se exporta casi en su totalidad. En consecuencia, **los ingresos del sector dependen del precio internacional del pescado**.

¿Cómo evolucionó en los últimos años? Al no haber un mercado único de referencia como puede ser el de Chicago o Rosario para la soja, se analiza el precio de i) la merluza fresca en la banquina de MDQ, y ii) los “Filetes de merluzas (Merluccius spp., Urophycis spp.) congelados” exportados a Brasil (principal destino de las ventas al exterior de dicha especie de MDQ). Cualquiera de los dos evidencia una **importante caída**: en el primer caso, si se compara noviembre 2024 vs. II-S 2018, la reducción es **del orden del 40% en pesos constantes**¹; mientras que, en el segundo, la baja es del 25% en dólares actuales.



Fuente: Invecq en base a INDEC, FRED y Cámaras de Pesca

En otras palabras, **los ingresos del sector fueron castigado por doble vía**: por un lado, recibieron un shock exógeno como lo es la **baja de los precios internacionales** (en particular aquellos de las ventas hacia Brasil); y, por el otro, **el poder de compra interno de la merluza disminuyó aún más dado el atraso del tipo de cambio real** (TCR). Es decir que los movimientos del TC, en lugar de funcionar como amortiguadores de un shock exógeno (menor cotización internacional) fueron en la misma dirección, agravando el cuadro de situación.

Por otro lado, si al análisis se incorporan los **DEX**, **también se evidencia un deterioro en relación con años previos**: **a comienzos de 2016**, la administración de Mauricio Macri llevó la **alícuota a 0%** hasta septiembre 2018, momento en el cual se reintrodujeron a razón de \$1 por dólar; luego, durante el mandato de Alberto Fernández, se situaron en **7%**, **porcentaje que sigue vigente hoy en día**. Asimismo, cabe destacar que **la pesca fue excluida de la eliminación de los DEX para economías regionales**, anunciada por el actual equipo económico el 27 de enero de 2025. Es preciso destacar en este punto que, a diferencia de otras producciones, la recaudación por DEX de las exportaciones de la pesca son insignificantes y han representado menos del 1,5% de la recaudación de dicho impuestos durante los últimos años.

¹ En países como la Argentina, en donde la inflación alcanzó niveles extraordinarios, no es conveniente analizar el movimiento de las variables en términos nominales, sino reales; es decir, considerar cómo evolucionaron, pero teniendo en cuenta la inflación. Para ello, se reexpresan todos los precios de la serie a “precios de hoy” (pesos constantes) y luego se calculan las distintas variaciones. En otras palabras: cuando se habla de que “x” variable aumentó/disminuyó “x%” en pesos constantes/en términos reales, significa que aumentó “x%” por encima o por debajo de la inflación.

Evolución precio merluza

-US\$ por tonelada; reexpresado en dólares de nov-24-



Fuente: Invecq en base a INDEC y FRED

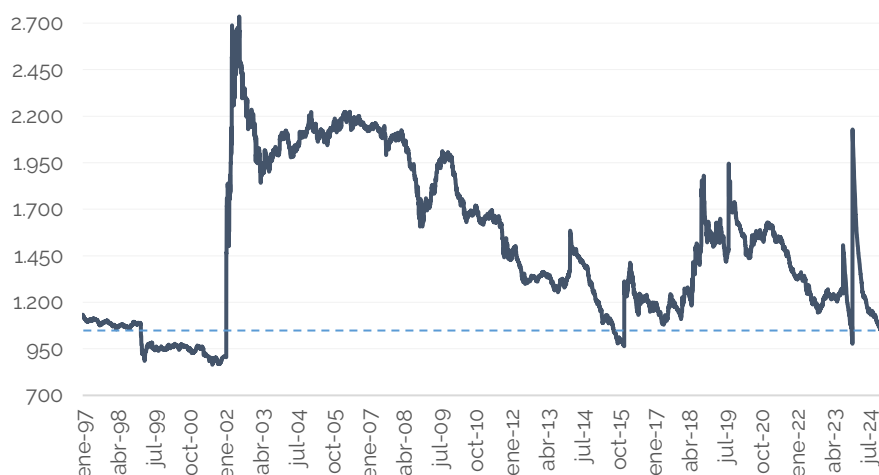
2) Apreciación del peso

El gobierno de Javier Milei recibió un TCR en mínimos históricos, y una brecha que oscilaba el 165%. Por ello, apenas asumió, el BCRA aumentó el TC oficial un 118% -de \$367 a \$800-; y, desde ese entonces, aplicó una depreciación mensual del 2%, que desde febrero 2025 pasó a ser del 1%.

El *crawling-peg* ha estado siempre por debajo de la suba de los precios internos; y, en consecuencia, ha sido fundamental en el proceso de desinflación actual. La contracara de esto fue una notable apreciación del peso: si bien hoy en día se mueven a velocidades similares (en particular los bienes), y por ende el TCR se atrasa a un menor ritmo, esto no fue así durante gran parte de 2024. Además, hubo algo de "mala suerte" (la devaluación del Real y el fortalecimiento del dólar a nivel global). Por estos motivos, el TCRM ya se encuentra en un nivel similar al recibido en diciembre 2023 -situación que seguiría empeorando en 2025-, un 30% por debajo del promedio de II-S 2018, y es inferior al de la Convertibilidad previo a la devaluación de Brasil (1997-1998).

Tipo de Cambio Real

-en pesos del 3/2/25, ajustados por ITCRM-



Fuente: Invecq en base a BCRA

El atraso cambiario puede ser beneficioso para algunos sectores, y perjudicial para otros. En el caso de la pesca, es sumamente nocivo. Tal como se comentó, casi la totalidad de la producción se exporta,

por lo que un TCR bajo se traduce en menores ingresos reales para los productores (además, la Argentina es tomadora de precios). Pero, al mismo tiempo, con una gran importancia de los costos en pesos, “infla” los costos medidos en dólares (costos que, como se verá más adelante, suben desproporcionadamente en pesos y aún más en moneda extranjera por el atraso). En otras palabras: **la rentabilidad del sector se ve perjudicada por doble vía.**

3) Costos laborales

Aunque con idas y vueltas, **los salarios promedio del sector privado en Argentina se encuentran estancados hace años; bastante por debajo de los picos de 2013, 2015 y 2017, y en línea con los de II-S 2018** (período usado como referencia en el presente trabajo). Por ejemplo: en noviembre 2024 la remuneración promedio de las personas con empleo asalariado registrado en el sector privado se situó 2,3% por debajo de la media de II-S 2018.

Ahora bien, el sector de la pesca -en particular, la flota fresquera de altura- **evidencia una importante anomalía** en este sentido: siguiendo con el mismo ejemplo de un barco con una producción por marea de 3.000 cajones, **el costo laboral aumentó 22% en pesos constantes y 90% en dólares corrientes en el mismo período.**

Muy pocas actividades muestran un incremento versus 2018, y casi ninguna en la magnitud de la pesca. Por ejemplo: “Metales comunes” subió 34,9%, “Explotación de otras minas y canteras” 27,9%, “Actividades de informática” 11,5%, “Extracción de petróleo crudo y gas natural” 9,3%, “Extracción de minerales metalíferos” 5,9%. Es decir: **los únicos salarios que lograron crecer por encima de la inflación son aquellos ligados a sectores que tuvieron saltos de productividad en los últimos años** (minería, oil & gas, servicios basados en conocimiento). **¿La excepción? La pesca, que se movió como estos pero sin fundamento micro detrás.**

La explicación radica en una particularidad del sector: la remuneración de los trabajadores embarcados en la flota fresquera de altura no se rige por los CCT sino por unas “tablitas” impuestas por los gremios, en donde se fija el valor monetario por cajón para los distintos tipos de tripulantes. El sueldo mensual se determina de la siguiente manera: valor por cajón multiplicado por la cantidad de cajones de cada barco. **Y la diferencia entre ambos es abismal:** en el caso del capitán y subcapitán, la brecha entre el salario de convenio y el efectivamente pagado por la aplicación de las “tablitas” ronda el 150%, mientras que para el resto de la tripulación oscila entre 30% y 40%.

Pero no solo eso: los sindicatos también fuerzan a las empresas a pagar “faltantes” en caso de que en la práctica se encuentren operando con menos empleados que lo establecido teóricamente. Por ejemplo, si un barco sale con 12 tripulantes -entre maquinistas y marineros-, **pero por regulaciones está establecido que debiera navegar con 16, entonces es obligado a pagar el equivalente de 16.** ¿Por qué? Existen normas de Prefectura Naval Argentina (PNA), REFOCAPEMM² y CCT, que rigen hace décadas y no han sido actualizadas pese a las mejoras en tecnología de los motores, automatizaciones, etc., que obligan a embarcar con una dotación mínima de empleados -depende del barco, la pesquería, etc.-. Para seguir con este ejemplo, suponga que de 16 tripulantes. Ahora bien, como lo que obliga el Estado no tiene sentido, en la práctica no se cumple (la embarcación termina saliendo con 12, no 16). Pero, de todas formas, el empleador se ve obligado a pagar por la nómina “teórica” y los cuatro sueldos que “faltan” se distribuyen entre los trabajadores que embarcaron.

La combinación de lo anterior más el aumento de los salarios derivó en que **el costo laboral pasara de representar el 32% de los ingresos en II-S 2018 a 56% en la actualidad; y en términos del total de gastos, de 36% a 44%.**

4) Otros costos

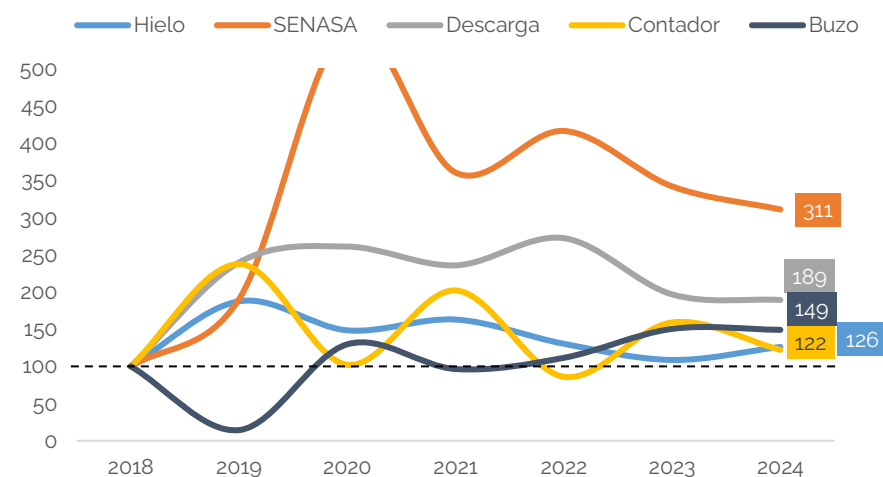
Pero los costos laborales no han sido los únicos que subieron desproporcionadamente en los últimos años (noviembre 2024 vs. II-S 2018). También se destacan los siguientes:

² Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante.

- Estiba: aumentó 30% (100%) en pesos constantes (dólares corrientes). Este ítem no solo subió excesivamente sino que su nivel es de por sí elevado -de las más caras del mundo- por la combinación entre regulaciones irracionales y discrecionalidad por parte de los Consorcios Portuarios -más detalles en la próxima sección-.
- Observador e inspector: aumentaron 20% (50%) y 775% (1.100%) en pesos constantes (dólares corrientes), respectivamente. Estos porcentajes son en base a la variación del valor diario de navegación, pero las embarcaciones también deben abonar víveres, alojamiento y costos varios.
- Hielo: aumentó 10% (70%) en pesos constantes (dólares corrientes). Si bien en parte se explica por la quita de subsidios a la generación eléctrica -insumo clave-, hay una fracción importante del incremento que se debe a la considerable suba del impuesto "xx" en la Provincia de Buenos Aires.
- Sistema de gestión: en 2018 ni siquiera existía, y se les impuso a las embarcaciones en los últimos años tras varias normativas que se generaron post incremento de los accidentes en la marea. Asimismo, el valor de este ítem -que puede verse en el primer cuadro del informe- solo considera al profesional que lleva adelante la operatoria; pero toda certificación, modificación, rectificación, etc. conlleva un canon a pagar a PNA.
- Derecho Único de Extracción (DUE): aumentó 300% (500%) en pesos constantes (dólares corrientes). Es un pago que se realiza sobre el producto extraído, no exportado; y lo paga el productor a los 15 días, no el exportador. He aquí una de las principales confusiones del gobierno (se habla de un 0,15% de regalías, pero era 1% y ahora ronda el 2,5%). Asimismo, lo paradójico es que el DUE se destina al Fondo Nacional Pesquero (FONAPE) y tiene por objetivo cubrir ciertos gastos generales; pero estos se abonan nuevamente por los empresarios a la hora de que se efectúan (por ejemplo: el pago a observadores e inspectores).

Costos de la pesca: evolución real en pesos

-base 100=2018-



Fuente: Invecq en base a Cámaras de Pesca e INDEC

5) Regulaciones y aranceles

La pesca enfrenta innumerables regulaciones que dificultan y encarecen la operatoria del sector.

Estas abarcan normativas, ordenanzas, decretos, leyes, etc. bajo la órbita de distintos organismos públicos (PNA, Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, Ministerio de Economía, de Trabajo, de Desarrollo Humano, SENASA, ARCA, Consorcios Portuarios), obsoletas y que incluso a veces se superponen.

Basta con ponerlo en números para tomar dimensión de la maraña de regulaciones innecesarias: **entre el despacho a la pesca de un buque hasta el ingreso al puerto, su descarga en muelle, distribución e**

ingreso a la planta de la materia prima, se exigen como mínimo 133 trámites³ (78 por cada marea de un buque pesquero). Y estas cifras no incluyen los pasos administrativos de orden comercial o productivo.

Además de los trámites, que encarecen la operatoria haciendo a la pesca mucho menos competitiva, **otras normativas vigentes se traducen en costos innecesarios**, destacándose, por ejemplo:

- i) **Dotaciones mínimas muy por encima de lo necesario**: como se comentó en la sección 3, es tal lo redundante que incluso las embarcaciones salen con menos tripulantes de lo reglamentado, pero viéndose obligados a pagar la diferencia por los “faltantes”;
- ii) La prohibición de contratar **trabajadores extranjeros** que, ante la falta de mano de obra calificada en cantidad en Argentina, implica la ausencia total de competencia en el mercado laboral y lleva a un poder de negociación relativo por parte de los empleados desproporcionado que encarece aún más el costo laboral;
- iii) **Se paga la misma alícuota de ART para los empleados de mar que de tierra** cuando es evidente que los riesgos son muy disímiles;
- iv) **Estiba**: no se les permite a las empresas realizar la descarga en muelle con los mismos tripulantes -como en muchos países-, sino que **se ven forzados a contratar cooperativas para dicho trabajo; las cuales, al ser muy pocas, fijan las tarifas**. Además, el ingreso de nuevas compañías al mercado depende del Consorcio Portuario y está “cerrado” hace años, garantizando una renta en pocas manos. Hoy representa el 13,5% de los costos no laborales.

6) Aranceles

Otra variable de análisis son los aranceles a las importaciones de insumos, bienes intermedios y de capital. Ya sea que efectivamente estos productos se adquieran en el exterior o no, la presencia de altas tarifas implica un **sobrecosto en todas las líneas de la estructura**, impactadas por estas alícuotas al significar una menor competencia para los proveedores.

Analizado de esta manera, **tienen un impacto similar al de los derechos de exportación**: en lugar de reducir el precio de venta, los aranceles elevan los costos; pero ambos efectos tienen como consecuencia final una **reducción de la rentabilidad del negocio**.

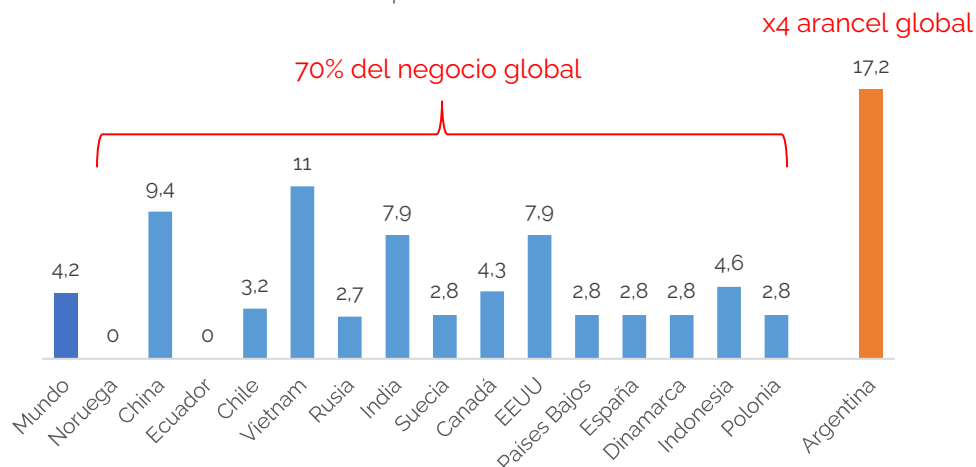
Si, por ejemplo, se pone el foco en los aranceles que gravan la importación de **redes de pesca, las alícuotas aplicadas por Argentina superan ampliamente a la de todos los países relevantes** en este mercado -como suele ocurrir también en otros sectores-, y es **4 veces mayor al del promedio mundial**.

Como puede apreciarse en el siguiente gráfico, **la mayoría de las naciones pesqueras tiene alícuotas de entre 0% y 3%**, y el promedio del mundo es 4,2%; solo China y Vietnam aplican sobrecargos en la zona del 10%, mientras que **en Argentina el arancel promedio es de 17,2%**. La participación en las importaciones de Brasil le permite bajar algo la tasa media, ya que la alícuota general por fuera del Mercosur es de 18%.

³ Ver el informe elaborado por Asociación Cámara Argentina Pesquera para más detalle: <https://capearalfa.com.ar/informe-estado-pesca/>

Aranceles a la importación de insumos

-alícuotas porcentuales sobre redes-



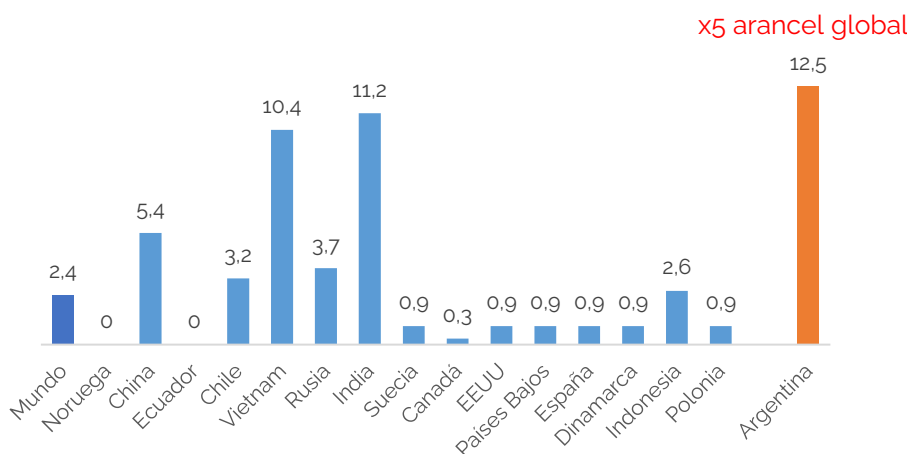
Fuente: Invecq en base a Trademap y VUCE

A su vez, **sobre este arancel de importación se suma luego la tasa estadística de 3%** (era 0,5% hasta 2018), **el IVA, el IVA adicional, los adelantos de IIBB e IIGG**. Estos cuatro últimos son impuestos recuperables, pero implican un alto costo financiero.

Tomando la misma muestra de países, pero analizando el caso de **partes y repuestos de motores para barcos**, se observa que **el arancel promedio ponderado para las importaciones es de 12,5% en Argentina** (la participación en las compras de Brasil le permite bajar algo la tasa promedio, ya que la alícuota general por fuera del Mercosur es de 16%), cuando i) **el arancel promedio ponderado a nivel mundial es de 2,4%**, y ii) la media simple de las quince naciones más relevantes del negocio es 2,8% (y solo Vietnam e India tienen aranceles superiores al 10%)

Aranceles a la importación de insumos

-porcentaje sobre partes y repuestos de motores-

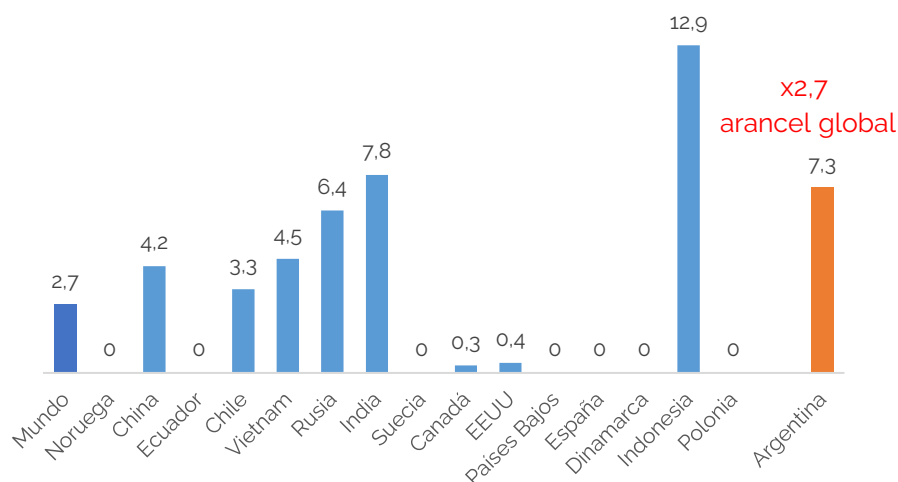


Fuente: Invecq en base a Trademap y VUCE

Otra partida arancelaria de relevancia para el sector es la 73.12, que comprende **cables, trenzas y otros**. Para este grupo de productos, **el arancel promedio ponderado del sector es 7,3% frente a 2,7% en el mundo, porcentaje que coincide con la media simple de los principales países pescadores**. Solo dos naciones tienen aranceles más altos en este ítem: Indonesia e India; y las europeas tienen 0%.

Aranceles a la importación de insumos

-porcentaje sobre cables, trenzas y otros



Fuente: Invecq en base a Trademap

7) Conclusión y algunas propuestas

Resulta evidente que la pesca enfrenta una situación crítica: ingresos deprimidos y un notable encarecimiento de sus costos (no solo por la apreciación del peso sino por todos los motivos que se fueron repasando) derivan en que la **rentabilidad** del sector se sitúe en **terreno negativo**.

Si bien una devaluación podría traer cierto alivio, el gobierno considera que el TCR no está atrasado y hará todo lo que esté a su alcance para mantener su política de depreciación mensual por debajo de la inflación -ahora al 1%-. Ahora bien, tal como se evidenció a lo largo del informe, **un TCR bajo no es el único problema que recae sobre la viabilidad del negocio**. Por ello, se realizan algunos ejercicios teóricos, para tomar dimensión de los cambios que podrían introducirse y qué impacto tendrían sobre el resultado del negocio:

- 1) En este **primer ejemplo**, se incluye i) la eliminación de los DEX -en línea con lo anunciado el 27 de enero para economías regionales-, ii) marcha atrás en el aumento del DUE, iii) la supresión del sistema de gestión -vigente por regulaciones innecesarias-, y iv) la quita de los aranceles a la importación de redes, partes y repuestos de motores, y la disminución de la tasa estadística a 0,5% como en 2018. **Al aplicar estos cambios** sobre la estructura de costos e ingresos actual, **la rentabilidad mejora en 12 puntos porcentuales**, pasando de -21% a -9%.

	\$ nov-24	
Sueldos, ART y cargas sociales	39.822.229	39.763
Hielo	1.560.000	1.558
Descarga	6.630.000	6.620
Cosorcio Portuario	629.756	629
Canon de pesca (DUE)	666.162	665
Servicio de buzo	116.490	116
Sistema de gestión	0	0
Monitoreo satelital	866.667	865
Combustible	19.010.040	18.982
Empleados de tierra	2.879.503	2.875
Mantenimiento redes	1.347.227	1.345
Mantenimiento buque	4.689.300	4.682
Seguro de casco y P&I	1.080.101	1.079
Resto	7.176.979	7.166
TOTAL GASTOS	86.474.453	86.346
COSTO LABORAL	39.822.229	39.763
GASTOS	46.652.224	46.583
INGRESOS	79.032.258	78.915
RENTABILIDAD	-7.442.195	-7.431
RENTABILIDAD %	-9%	-9%

- 2) Por último, se elaboran **dos ejercicios más**, en donde a lo detallado en el punto 1) se suman **modificaciones en el plano laboral**: el "Escenario 1" asume que los **salarios se rigen por los CCT** en lugar de las "tablitas", mientras que el "Escenario 2", además, incluye cambios en la **cantidad de tripulantes** -maquinistas y marineros- **necesarios** para embarcar (principalmente, no abonar "faltantes"). **La mejora en la rentabilidad es notable: del -21% actual se pasa a 7% y 20%, respectivamente.**

	\$ nov-24			
	Escenario 1		Escenario 2	
Sueldos, ART y cargas sociales	26.485.609	26.446	16.835.967	16.811
Hielo	1.560.000	1.558	1.560.000	1.558
Descarga	6.630.000	6.620	6.630.000	6.620
Cosorcio Portuario	629.756	629	629.756	629
Canon de pesca (DUE)	666.162	665	666.162	665
Servicio de buzo	116.490	116	116.490	116
Sistema de gestión	0	0	0	0
Monitoreo satelital	866.667	865	866.667	865
Combustible	19.010.040	18.982	19.010.040	18.982
Empleados de tierra	2.879.503	2.875	2.879.503	2.875
Mantenimiento redes	1.347.227	1.345	1.347.227	1.345
Mantenimiento buque	4.689.300	4.682	4.689.300	4.682
Seguro de casco y P&I	1.080.101	1.079	1.080.101	1.079
Resto	7.176.979	7.166	7.176.979	7.166
TOTAL GASTOS	73.137.833	73.030	63.488.191	63.394
COSTO LABORAL	26.485.609	26.446	16.835.967	16.811
GASTOS	46.652.224	46.583	46.652.224	46.583
INGRESOS	79.032.258	78.915	79.032.258	78.915
RENTABILIDAD	5.894.425	5.886	15.544.067	15.521
RENTABILIDAD %	7%	7%	20%	20%