

INFORME DEL CONSULTOR ERNST FRANKEL SOBRE EL PUERTO DE TRANSBORDO (MEGAPUERTO)

TRADUCCION AL ESPAÑOL

INTRODUCCION

Los consultores, E.G. Frankel y Asociados fueron contratados por el Banco Gubernamental de Fomento en noviembre 14, 1999, para llevar a cabo un estudio sobre la Posibilidad de un Puerto de Transbordo para Puerto Rico. Este estudio fue iniciado aproximadamente en diciembre 1, 1999 y borradores sobre los varios reportes de tareas fueron sometidos con el último borrador/reporte entregado el 30 de mayo del 2000, según programado en el contrato.

HALLAZGOS

Se encontró que el desarrollo de un puerto de transbordo y la zona industrial asociada a un puerto libre era financiero y económicamente factible y atractivo. Ello mejoraría el crecimiento económico de Puerto Rico, reduciría el desempleo, aumentaría el ingreso per capita, aumentaría grandemente la inversión directa del exterior y movería a Puerto Rico hacia una economía basada en el conocimiento y orientada hacia la globalización. Tal desarrollo para Puerto Rico estaría basado en ventajas comparativas tales como geográfica, educativa, institucional y de servicio y permitiría a la economía añadir al menos 5000 empleos directos y probablemente de 10,000 a 12,000 empleos indirectos en los próximos 5 años, todos con ingresos sustancialmente más altos y una mayor producción a la actual o anticipada en un futuro cercano.

Parece haber interés de inversionistas y usuarios en dicho desarrollo si el mismo puede ser movido aceleradamente con el completo y unitario apoyo del Gobierno de Puerto Rico, de la comunidad política y de negocios, las organizaciones laborales y el gobierno federal. El factor tiempo es importante - a la vez porque proyectos competidores están actualmente bajo desarrollo, pero también porque cambios rápidos en el comercio y logística electrónicos introducen requisitos de decisiones rápidas.

Varios sitios para el desarrollo del puerto de transbordo fueron investigados. Solamente San Juan ofrece una oportunidad razonable en la costa norte. El canal de Puerto Nuevo podría ser ahondado a 41 pies con un fortalecimiento menor de los muelles adyacentes, pero para un puerto de transbordo, al menos 2000 pies (2 puntos de anclaje) de muelle tendrían que ser consolidados en la primera fase y ser equipados con grúas tipo "gauge rails" de 100 pies de ancho y de 4 a 6 grúas tipo "gantry" para ser operado como un terminal de furgones. También requeriría como mínimo 100 acres de terreno para el almacenaje de furgones, así como otras actividades relacionadas a la industria portuaria. Fases subsiguientes requerirían muelles y terrenos adicionales.

TRADUCCION

El puerto de trasbordo de San Juan no podría acomodar naves tipo “post-panamax”, pero podría servir de 3-4 naves tipo furgón, lo que podría ser suficiente para la fase inicial del puerto de trasbordo. No hay terrenos apropiados adicionales disponibles ni en Isla Grande ni en ningún otro lugar. Una cuestión de mayor importancia es que tanto los terrenos de Puerto Nuevo como Isla Grande son usualmente arrendados a largo plazo. La porción mayor de frente portuario y terrenos en Puerto Nuevo son arrendados por CSX y Navieras, mientras que en Isla Grande el inquilino mayor es Crowley American Corp. Todos estos son operadores de cabotaje, los cuales tienen poco o ningún interés en el puerto de trasbordo. Además, probablemente sería imposible conseguir que algunos, menos aún todos, los diversos inquilinos en Puerto Nuevo unieran sus operaciones y se fusionaran en un megapuerto de transbordo.

Sitios alternos fueron encontrados en la costa sur en Ponce, Ponce oeste (área río La Matilde), y la bahía de Guayanilla. Estos sitios ofrecen aguas profundas, acceso inmediato e infraestructura y grandes predios de terreno disponibles. El Puerto de Ponce tiene restricciones, y aunque el mismo puede ser desarrollado a una profundidad de desplazamiento de 2000 pies (45 o más pies de profundidad), que tiene terminal para furgones con terrenos adecuados y acceso existente a infraestructura, el mismo no podría ser expandido más allá de la primera fase de un terminal de 2000 pies y 100 acres. Esas restricciones no existen ni en río La Matilde ni Guayanilla, los cuales ofrecen oportunidades de desarrollo de un terminal de profundo desplazamiento con muelles de 6,000 pies o más de largo y 1,000 acres o más de tierra como respaldo. El único problema es que ambos sitios requieren mayor tiempo para la adquisición de los permisos y para desarrollo, particularmente la bahía de Guayanilla.

Investigaciones preliminares y estudios de ingeniería muestran que los costos de la primera fase, de desarrollarse en San Juan o Ponce costarían aproximadamente lo mismo, mientras que los otros dos sitios serían más caros. Los costos de la primera fase variarían de entre \$140 a \$220 millones.

POSIBILIDAD DEL PROYECTO

El tráfico ultramarino (comercio extranjero) existente de Puerto Rico, mucho del cual es ahora transbordado vía puertos de Estados Unidos o a través del continente a un costo extra de \$350-700 millones al comercio extranjero de Puerto Rico, es como de 350,000 furgones. Esto es un incentivo atractivo para operadores de proveer servicio directo a y desde Puerto Rico. Además, cerca de 6.6 millones de furgones pasaron entre la costa este de América del Sur y los Estados Unidos, Japón o Europa, o cruzaron el Caribe entre Europa y Asia en 1998.

Nuestro análisis demostró que mucho de este tráfico se beneficiaría del transbordo, y que Puerto Rico podría esperar el capturar como una tercera parte de ese tráfico, lo que junto a su propio comercio extranjero, podría ofrecer más de 2 millones de furgones de tráfico en términos del 1998, ó sobre 2.5 millones de furgones de transbordo y como 420,000 furgones del tráfico de comercio extranjero para el año 2002.

Usando un pronóstico racional de tráfico para un nuevo puerto de transbordo comenzando con sólo 300,000 furgones por año y creciendo a 600,000 furgones en el quinto año y entonces a 1,500,000 furgones luego de otros cinco años más. Los ingresos esperados para el puerto de transbordo serían obtenidos usando cargos competitivos. Similarmente, los costos fueron computados basado en los costos esperados de operación y financieros, lo que incluía el costo de interés al 7% de la deuda presente o balance de inversión y reembolso lineal de la inversión sobre un período de 25 años.

Se encontró que todas las alternativas del puerto de trasbordo tienen un muy impresionante "NPV" (Net Present Value o Valor Neto Presente, según información del CIDES) positivo, aún asumiendo un pronóstico de tráfico pesimista o cuando se considera solamente el desarrollo de un puerto de trasbordo de una sola fase sin inversiones posteriores. Similarmente, los impactos financieros de la zona industrial del puerto no fueron incluidos, aunque se considera que ello habrá de contribuir significativamente a la viabilidad del proyecto.

IMPACTO ECONÓMICO DEL PROYECTO

La más importante justificación para el desarrollo de un megapuerto de transbordo, que trae un puerto industrial libre asociado consigo, sería el impacto económico en Puerto Rico. El puerto de transbordo y la zona industrial libre del puerto posibilita que el mismo pueda añadir como 5000 empleos directos y más del doble de esa cifra en empleos indirectos dentro de 5 años desde su inicio o primera fase. Fases posteriores más que duplicarían esta fuente de empleos. Más importante aún, se espera que los empleos sean significativamente mejores que esos que están actualmente disponibles, y añadirían alrededor de \$150-200,000 a la economía por trabajador. Se espera que la contribución total del proyecto a la economía de Puerto Rico sería alrededor de \$6 billones por año a los 5 años de comenzado el puerto de transbordo.

Además, se espera que el mismo fomentaría un cambio hacia una economía globalizada basada en el conocimiento. El mismo ayudaría también a transformar la industria de servicios de la isla, las instituciones educativas, así como otras y aún a entidades gubernamentales que a través del avance electrónico puedan responder más sensitivamente tanto local como globalmente. Este proyecto probablemente más que cualquiera otro, ofrece a Puerto Rico la oportunidad de emerger de la posición de ser el territorio de los Estados Unidos con el más bajo ingreso a uno de igualdad o quizás superior a otros territorios o estados.

ORGANIZACION ESTRUCTURAL DEL PUERTO DE TRANSBORDO

Es muy importante que el puerto de transbordo sea manejado como una organización progresiva, impulsada hacia el incentivo y tecnológicamente avanzada. Debe responder rápidamente a las oportunidades y retos. Es imperativo que el puerto y sus actividades asociadas NO se conviertan en parte de o que esté sujeto a la rigidez de la burocracia. Debe ser completamente impulsado por el objetivismo y abierto a cambios en operaciones y usos. Más importante aún, debe estar libre de la intervención del gobierno. En otras palabras, para tener éxito debe ser capaz de operar como un verdadero puerto libre y zona de puerto industrial. Dentro de sus fronteras las transacciones operacionales, industriales y de servicios deben ser completamente libres de intervención. Las únicas excepciones deberán ser la seguridad y las preocupaciones ambientales, donde las normas internacionales deben prevalecer.

Hay un número de formas bajo las cuales su organización y propiedad pueden ser estructurados. La más común es donde una entidad de gobierno es la propietaria o dueño de los terrenos usados para el puerto de transbordo mientras los inversionistas/dueños o usuarios lo operan.

MANEJO DE UN PUERTO DE TRANSBORDO

Para el puerto de transbordo alcanzar una posición de clase mundial en su ejecución se requiere que su manejo esté organizado en una estructura magra, científicamente lógica, administrativamente competente y operacionalmente efectiva. Los puertos son centros de logística electrónica sirviendo tanto al comercio tradicional como el electrónico. Ellos deben entonces, proveer todas las facilidades físicas, operacionales, manejo de información de comunicaciones y de transacciones necesarias para satisfacer las siempre cambiantes necesidades de sus usuarios. La Internet va a cambiar radicalmente la estructura de la logística futura y, por consiguiente, a los puertos de transbordo y sus actividades relacionadas. Los agentes, corredores y otros serán reemplazados por sistemas electrónicos todos diseñados para reducir la fragmentación, mejorar la eficiencia, reducir costos y acelerar la rapidez de operaciones.

INTRODUCCION Y RECONOCIMIENTO

La transportación provee a la humanidad la oportunidad de comunicarse, intercambiar bienes, mover bienes y personas entre localidades de diferentes valores comparativos de bienes y trabajo, y proveer oportunidades para mejorías en los modos de vivir y calidad de vida. Permite el movimiento entre localidades de abundancia a localidades de escasez, y en conjunto provee las herramientas necesarias para un efectivo crecimiento económico. La transportación ha sido el ingrediente más importante para el desarrollo y aún hoy en día provee el ímpetu mayor para el crecimiento económico.

TRADUCCION

Sin embargo, su papel es diferente en países desarrollados y en estado de desarrollo. Mientras juega un papel económico, de desarrollo y de objetivos en ambos casos, la función de la transportación y de proyectos de transportación es un tanto diferente. En los países desarrollados los proyectos de transportación son usualmente diseñados para mejorar la calidad del transporte; en países en desarrollo tales proyectos son usualmente introducidos para proveer acceso básico.

Un gran centro de transbordo para Puerto Rico no tendría que proveer a Puerto Rico de un acceso a sus fuentes de importación tradicionales o a mercados, ya que las mismas están en sitio y proveen las conexiones necesarias con razonable eficiencia. Un nuevo puerto de esta índole debería proveer a Puerto Rico de mejor acceso a nuevas fuentes de provisiones y nuevos mercados con nuevas oportunidades económicas para la manufactura y el ensamblaje y nuevas demandas para la banca, las comunicaciones y otros servicios.

El puerto de transbordo debe ser económicamente viable, ambientalmente aceptable, debe proveer beneficios sociales, debe realzar las oportunidades de empleo y de negocios, y ser una inversión atractiva. No puede ser justificado como un proyecto financiado con fondos públicos. Debe probar ser una inversión atractiva de capital privado y convertirse así en un exitosa locomotora para la economía y el desarrollo social de Puerto Rico estableciendo así un verdadero y gran portal que enlace a la América Latina al resto del mundo desarrollado.

La asistencia y el apoyo de todas las ramas del Gobierno del Estado Libre Asociado son grandemente apreciados.

PREAMBULO

Por buen tiempo ha habido interés en desarrollar un gran puerto de transbordo en Puerto Rico. En recientes años, tres estudios fueron preparados para analizar tal proyecto. Todos concluyeron que San Juan no podría al fin y al cabo servir como tal, y que existían otras alternativas atractivas para tal desarrollo. El puerto de San Juan es poco profundo, carece de terrenos adecuados y está localizado en un área muy congestionada.

El propósito de este estudio es el de confirmar la practicabilidad financiera y comercial, así como el atractivo económico del proyecto. La globalización del mercado mundial, la logística, la banca, las comunicaciones y la manufactura, y más importante aún, los avances tecnológicos han alterado el entorno en el cual se desarrolla el comercio al presente. Actualmente se requiere la integración efectiva de todos los diferentes eslabones en la cadena de transportación y comunicaciones, al igual que sistemas efectivos de transacción así como un alto grado de flexibilidad y capacidad para la absorción de riesgos.

El Caribe está reconocido como un importante cruce para el intercambio internacional de este a oeste y de norte a sur, y un número de países en la región ya han desarrollado grandes puertos de transbordo. Puerto Rico, aunque con la economía y el comercio más grande del Caribe, viene

tardío al transbordo. Además, está algo distante de las rutas de embarque más directas. Como resultado de esto, debe ofrecer algo más que servicios de transbordo para atraer operadores y mercados de importancia. Es la jurisdicción más próspera del Caribe y tiene una fuerza laboral hábil y educada, instituciones efectivas, un sistema legal respetado y tiene acceso al capital inversionista. También tiene un gran mercado nativo, lo que trae consigo un gran flujo de carga, mayormente entre los Estados Unidos continentales y Puerto Rico, aunque su mercado extranjero es también significativo por igual. Esto podría proveer una buena base para un nuevo puerto de transbordo, particularmente cuando casi el 60% del mercado extranjero es actualmente trasbordado a través de los Estados Unidos en vez de directamente de un lado a otro de lugares extranjeros. Por otro lado, las leyes de cabotaje de los Estados Unidos y las reglamentaciones aduaneras podrían causar más dificultad en la integración de los embarques domésticos con el mutuo comercio internacional, particularmente el comercio de transbordo del extranjero al extranjero.

El Banco Gubernamental de Fomento de Puerto Rico, reconociendo la necesidad de resolver esa cuestión y para determinar si compromisos a gran escala para el desarrollo de un gran puerto de transbordo son justificables, y si tal desarrollo generaría beneficios económicos identificables para Puerto Rico que excedan todos los costos económicos, ha decidido patrocinar este estudio de probabilidades así como el desarrollo de un plan de negocios.

INTRODUCCION

La probabilidad o posibilidad del proyecto depende de que puedan resolverse muchas cuestiones, a menudo conflictivas, tales como el papel que jugará la Autoridad de Puertos de Puerto Rico, los derechos y obligaciones de los operadores y el terminal, la ejecución operacional y más. Por igual, hay cuestiones de índole regulatorias y jurisdiccionales pertenecientes a las leyes de cabotaje, el estatus especial del Estado Libre Asociado y su economía, al igual que varios desarrollos de carácter histórico. El papel de Puerto Rico en una economía global cambiante, desarrollos en la demografía e infraestructura local, así como los potenciales para el desarrollo de los recursos humanos y físicos de Puerto Rico, todos juegan un papel en las decisiones que afectarían el puerto de trasbordo. Se espera que el comercio electrónico cambiará radicalmente la forma en que comerciamos. Se espera que el comercio mundial continuará creciendo al doble o el triple del crecimiento poblacional.

En otras palabras, no solo el volumen de comercio y los patrones de comercio cambiarán radicalmente, pero aún el mismo modo básico de comerciar será diferente. El cambio más importante será la necesidad de más y mayor trasbordo, centros de acumulación y distribución que sirvan no solamente como una red comercial de puntos de enlace, sino también como oportunidades para añadir valor al comercio.

En esta época de comercio electrónico el valor añadido incluye en adición al ensamblaje, terminación, empaque y otros (incluyendo manufactura y otros renglones industriales) procesos físicos, entrelazamiento de data electrónica y otros procesos de transacción y financieros. Puerto

Rico tiene una oportunidad única de establecerse a sí mismo no solo físicamente como un centro de transbordo, sino como un centro regional de comercio.

La determinación sobre la viabilidad o posibilidad de un centro de transbordo y logística requiere la realización de un análisis formal de comercio, estudios de ventajas comparativas, la determinación de la capacidad de ejecución, análisis del mercado, evaluación de la oportunidad de valor añadido y la planificación de negocios en adición a la planificación física y operacional para un puerto como tal.

Varios Estudios de Plan Maestro para un puerto de transbordo han sido llevados a cabo en los pasados años. Todos consideraron pronósticos muy generales de comercio basados en tendencias de comercio anteriores. De igual manera, estos consideraron - tanto localizaciones diferentes tales como Barceloneta y Guayanilla, así como trazados generales en cada una de ellas para tal puerto. Los trazados llevados a cabo eran proyecciones generales de áreas y estaban basados mayormente en aproximaciones pasadas y experiencia. Ninguno de dichos estudios incluyó análisis físicos u operacionales ni pruebas o proyecciones de cambios en los patrones de comercio o comercio global, como tampoco tecnología y logística de comercio, diseño o manejo de puertos. Lo más importante, la básica practicabilidad económica y financiera para un desarrollo como este nunca fue establecida.

El comercio mundial, los servicios relacionados y la industria están todos pasando por cambios rápidos y radicales en las áreas técnicas, operacionales y estructurales. La globalización ya no es solamente una posesión o dominio, sino también un concepto operacional y de manejo. El progreso en las comunicaciones, transportación, computadorización, manejo de carga, procesamiento y la tecnología de comercio (comercio electrónico o comercio de negocios) está avanzando rápidamente y está siendo adoptada a tal velocidad que es imperativo ahora mismo el diseñar tal centro de transbordo para que éste pueda tener éxito y prosperar en la tecnología futura, los ambientes de mercado global y no sólo contar con las proyecciones de tendencias del pasado.

Es también muy importante el determinar si se puede, y cómo mejorar la productividad operacional y cómo se lleva a cabo la misma. Al momento, en los puertos de Puerto Rico la ejecución de operaciones en términos de capacidad de producción por el largo métrico de anclaje, por acre de terreno usado, así como los costos por furgón manejado está entre los peores no solamente en los puertos principales del Caribe, sino también comparado con los puertos de Norte y Suramérica, como será señalado más adelante en este reporte. Es necesario investigar si esto es el resultado de deficiencias institucionales, estructurales, reglas de trabajo, tecnologías, o de equipo, técnicas, o de entrenamiento y manejo y de cómo esas ineptitudes y carencia de ejecución apropiadas pueden ser cambiadas. Evidentemente, un gran centro de puerto de transbordo estaría sentenciado al fracaso desde el principio a menos que esos obstáculos sean removidos. Actualmente San Juan no tiene competencia dado a que solamente maneja predominantemente carga doméstica, lo cual está protegido por las leyes de cabotaje. Sin embargo, como puerto de

transbordo un puerto puertorriqueño tendría que operar a niveles de clase mundial y competir con otros puertos por el negocio de un puerto o centro de transbordo y logística.

Actualmente el precio por furgón manejado en los puertos de San Juan están estimados en exceso de \$510 (\$410 por manejo de carga), o sobre \$150 más que el puerto promedio en Norteamérica y otros puertos del Caribe.¹

Esto implica que la economía puertorriqueña paga una penalidad en exceso de \$200 millones al año en adición a costos de puerto. Esto además de otras penalidades tales como los costos más altos de flete marítimo, costos por desvío de carga, incluyendo los costos adicionales del transbordo de la mayoría del comercio extranjero (Asia, Europa, etc.) de Puerto Rico vía puertos de Estados Unidos en vez de hacerlo directamente.

El costo adicional de transporte del comercio extranjero de Puerto Rico vía Estados Unidos está estimado en cientos de millones en costos adicionales de transporte y probablemente de 1 a 2 semanas en el tiempo de transporte, lo que hace el comercio extranjero de Puerto Rico menos competitivo en los mercados extranjeros y sus importaciones extranjeras más caras.

Es crecientemente esperado que la economía de Puerto Rico reduzca la dependencia comercial con los Estados Unidos no sólo como resultado de la gradual eliminación de la Sección 936² y otros incentivos de inversión, pero también como respuesta a la creciente globalización así como internacionalización del comercio de Estados Unidos al igual que la economía mundial.

Con los Estados Unidos a la vanguardia de la Organización Mundial de Comercio (WTO) y otros esfuerzos de globalización, Puerto Rico podría aumentar su economía más independientemente para asegurar mayor participación en las oportunidades de la economía global con una dependencia menor de los Estados Unidos, y en particular de programas económicos federales.

Según indicado en la Tabla 1, la economía de Puerto Rico, en años recientes, ha crecido a un paso menor que el de los Estados Unidos y otras naciones industrializadas. Igualmente, su producto nacional bruto (GNP) per capita está peligrosamente bajo y menor del 50% que el de algunos de los estados más pobres de los Estados Unidos continentales tales como Mississippi. También, el desempleo se mantiene inaceptablemente alto a más del 13.1% (1998 BFG), aún

¹ Los costos de transbordo de un contenedor de 40 pies es en promedio de \$500 en San Juan contra \$194-385 para la mayoría de los puertos del Caribe, el Golfo de Méjico y puertos de la costa este de los Estados Unidos.

² La sección 936 del Código de Rentas Internas que exige a compañías de Estados Unidos que invierten en Puerto Rico de pagar impuestos federales sobre sus ganancias dejadas en Puerto Rico está siendo eliminado dentro de un período de 10 años. El gobierno está ofreciendo nuevos incentivos (1998) contributivos a compañías que invierten en la educación y negocios de investigación y desarrollo, así como de ciencia y tecnología Puerto Rico es aún muy dependiente de los Estados Unidos no solamente en el comercio (80%), sino también transferencias federales y concesiones que permiten al gobierno de Puerto Rico a apuntalar el gasto público y ofrecer ventajas tributarias.

cuando se cuenta solamente a personas que buscan empleos entre la población de edad laboral. Desde entonces el desempleo se ha reducido por un 10-20%. Esto debe cambiar y este proyecto está diseñado para traer nuevas oportunidades de empleo, comercio e inversión. Además, se espera que el mismo resulte en una mejora en el nivel de los trabajos creados y generar significativamente nuevas inversiones en empresas productivas.

TABLA I Sumario sobre Puerto Rico (Estado Libre Asociado de Puerto Rico)-1999

Área:	8,897 km. ²
Población:	3.8 millones (1999)
Deuda Total: (\$m)	4,203 Estado 17,626 Estado y Local
Deuda en Por ciento de Ingreso Personal:	14% Estado 58.5% Estado y Local
Deuda Por Cápita	\$1,126 4,722 Estado y Local

	1997	1998	1999
Producto Nacional Bruto (GNP) \$b	32.1	34.1	36.3
PNB Crecimiento Bruto Real % Anual	3.2	2.5	2.6
PNB por capital \$	8534	8967	9455
Desempleo % fuerza laboral	13.1	13.1	13.2
Exportación de Mercancía \$b	23.9	30.2	N/A
Importación Mercancía \$b	21.4	21.8	N/A
Balance de Intercambio \$b	2.5	8.5	N/A
Llegadas de turistas m	3.2	3.4	3.7
Gastos por turista \$b	1.9	2.0	2.2
Ocupación hotelera %	73%	72.5	71.8
Inflación %	5.5	5.6	4.2

Alfabetismo: 89.4% (más bajo que Granada, Trinidad, Barbados y Cuba)

Estructura Gubernamental

Gobernador	4 años
Legislatura	Senado 27 miembros Representantes 51 miembros

(Hay 8 distritos senatoriales y 40 distritos representativos. Dos senadores por distrito más 11 por el estado. Un representante por distrito más 11 por el estado).

Producto Doméstico Bruto (PDB) por sector (1998)

Manufactura	42%
Agricultura	6%
Construcción	2%
Transporte	7%
Comercio	14%
Finanzas	12%
Servicio	11%
Gobierno	10%

Para lograr esto se requerirá hacer cambios estructurales en la economía de Puerto Rico y un gran cambio en actitudes y estrategia. La dependencia de los Estados Unidos continentales, tanto como un socio comercial y como apoyo económico tendrá que declinar por medio de la diversificación de los mercados de Puerto Rico a la luz del amplio comercio mundial, la manufactura y la globalización de los servicios al igual que las cambiantes políticas socioeconómicas de los Estados Unidos y del mundo. Con la creciente presión para remover todas las barreras del comercio y otras medidas protectoras y de apoyo, Puerto Rico tendrá que, crecientemente, mirar hacia afuera e internacionalizar su economía y comercio. Esto traerá muchas y nuevas oportunidades y retos los cuales, estamos convencidos, Puerto Rico aceptará, nutrirá y desarrollará. Este proyecto está diseñado para proveer un puente y una apertura al futuro y retará a Puerto Rico a aceptarlo y tomar ventajas de los retos de este nuevo ambiente.

CUESTIONES DE ECONOMIA

La rápida aparición de industrias basadas en el conocimiento y los servicios le ha dado a la economía global un enorme ímpetu de crecimiento. Las economías de los países asiáticos no solamente los hizo salir de su crisis monetaria en un tiempo más corto de lo esperado, sino que también la economía de los Estados Unidos continúa su bonanza económica a largo plazo y un crecimiento económico sostenido mayor que nunca antes. También Europa y aún Japón están avanzando rápidamente. Se espera que la economía mundial crezca a razón de cerca del 3% por los próximos 5-10 años con Europa, Estados Unidos/Canadá y las recientemente industrializadas naciones de Asia creciendo a razón de casi un 4% anual. Las áreas problemáticas continúan siendo África, el sur de Asia, Rusia, Asia Central y algunos países de Centro y Sur América, la mayoría de los cuales no han avanzado a la economía basada en el conocimiento.

Puerto Rico debe seguir fomentando la educación, los programas de investigación y desarrollo, integrar sus programas sociales y económicos, proveer incentivos para mayor productividad en los servicios y la manufactura y moverse hacia una economía basada en el conocimiento. Deberá continuar moviendo su economía subterránea a la economía formal para

así asegurar la participación de todos los segmentos de la sociedad puertorriqueña en su crecimiento económico.

Hay un gran número de adultos de edad laboral que no están incluidos en las estadísticas de empleo, y la fuerza laboral es por tanto pequeña comparada a la población total. Aunque para algunos esto aparezca como una movida inteligente por parte de las personas que laboran en esa economía subterránea libre de impuestos, dichas personas se encuentran en desventaja porque no participan de las ventajas económicas que provee la nueva tecnología. El trabajo subterráneo es muy básico, de bajo nivel y requiere poca habilidad y es de bajos ingresos, aún cuando se consideran los beneficios de la evasión de impuestos y el acceso a los beneficios sociales. Al fin y al cabo, todas esas personas, y en Puerto Rico el número de ellos podría ser mayor que en cualquier estado de los Estados Unidos, quedan marginados y desprovistos de las nuevas oportunidades que ofrece una creciente economía de alta tecnología.

Para avanzar. Puerto Rico debe re-estructurar su economía. Los requisitos principales para lograr esto son una reducción a gran escala de la fuerza laboral subterránea y una gran reducción de la burocracia gubernamental, siendo ambas no sólo significativamente mayores en términos porcentuales que esos en cualquier otro país de mediano nivel de desarrollo, sino que también afecta la economía a un nivel mucho mayor.

Puerto Rico debe moverse rápidamente hacia una economía moderna y tecnológicamente basada, que dependa de una fuerza laboral educada y motivada a lograr una alta productividad con un bajo costo operacional en la burocracia, proveyendo incentivos y programas efectivos. Debe reducirse la fuerza laboral subterránea ofreciendo mejores oportunidades sobre el terreno. Debe invertir y atraer inversiones en empresas productivas que añadan un alto múltiplo al valor de la fuerza laboral empleada y reducir la alta proporción de inversión en el sector público, infraestructura y proyectos similares. A tal efecto, varios incentivos deben ser provistos a los inversionistas, trabajadores y educadores que promuevan el desarrollo de actividades de alto valor.

El proyecto del Puerto de Transbordo está diseñado para tales efectos. No es principalmente un proyecto que apunta a reducir los costos de transporte y logística de Puerto Rico en su comercio extranjero, no para sólo proveer más empleos nuevos, pero sí para proveer incentivos para inversiones masivas en desarrollos industriales relacionados al puerto. Los nuevos incentivos sobre tributos que imponen un impuesto máximo de 7% sobre ganancias corporativas, 4% sobre industrias de intensa fuerza laboral, y provee una súper deducción de 200% para entrenamiento e investigación y desarrollos, son pasos en la dirección correcta.

Debe reconocerse que la economía de Puerto Rico se ha desempeñado pobremente en los últimos 20 años, con un promedio de crecimiento de solo sobre 2.2% en términos de "PDB" (Producto Doméstico Bruto) de acuerdo a las estadísticas del Banco Gubernamental de Fomento. Esto está muy por debajo de, no sólo los Estados Unidos, sino también de otros países en

desarrollo. La concentración de construcción en el sector público no provee una significativa base económica, y podría ser interpretada como una solución a corto plazo con un rendimiento económico muy pequeño a largo plazo. Puerto Rico carece de mano de obra barata así como de recursos abundantes, y no puede hacer crecer su economía con incentivos contributivos o el fácil acceso a los mercados de los Estados Unidos. Puerto Rico tendrá que desarrollar una nueva estrategia económica basada en una industria de conocimiento y un modelo económico orientado al comercio electrónico que lo desarrolle como una fuente de productos tecnológicos y servicios.

EL EMPLEO EN PUERTO RICO³

El desempleo en Puerto Rico siempre ha sido significativamente más alto que en los Estados Unidos continentales. En el año 1999 hubo un aumento en el empleo de 0.8% junto a una baja en la proporción de participación. La baja en el desempleo a 12.5% en el 1999 contra el 13.5% en el año fiscal 1998 fue un logro significativo.

La baja en la proporción de participación - que es el por ciento de personas de edad laboral que se ofrecen al trabajo - es causado en parte por más personas en entrenamiento, así como la perpetua dependencia social.

Esto resultó en una baja en la fuerza laboral de medio por ciento a 1.31 millón en el año fiscal 1999 (reporte del BGF). Aunque meritorio, una proporción de desempleo de 12.5% fue 2.97 veces el desempleo en los Estados Unidos continentales, quien pudo mantener casi un lleno completo por los pasados años. Es importante considerar no solamente la generación de empleos en este proyecto, sino también como un gran proyecto de desarrollo económico tal como el puerto de trasbordo combinado con una zona industrial puede superar las causas y raíces del perpetuo y alto nivel de desempleo en Puerto Rico, particularmente fuera del Área Metropolitana de San Juan.

Hubo pérdidas de empleo significativas en la manufactura en los años recientes, y el empleo en la manufactura cayó por un 4.5% desde el año fiscal 1998 al año fiscal 1999 a 143,500. Aunque estas pérdidas fueron mayormente en industrias de fuerza laboral intensiva tales como ropa y electrónica, otras industrias también sufrieron bajo las presiones competitivas de países con bajos costos de mano de obra y de una baja en los mercados causada por la crisis fiscal asiática. Esas pérdidas de empleos son particularmente significativas, ya que la manufactura usualmente provee empleos con salarios más altos que en las industrias de servicios. La tendencia hacia un porcentaje más bajo en los empleos de la manufactura es muy común hoy día en los países desarrollados.

La capacidad de producción de la manufactura, sin embargo, continuó su crecimiento según evidenciado por la exportación de bienes, la cual creció en más de un 20% durante el año fiscal 1999, lo que es un reflejo de mejoría en la productividad manufacturera.

³ Fuente de información: La Perspectiva Económica de PR, Banco Gubernamental de Fomento, noviembre 1977.

Aunque el turismo sólo contribuye el 6.4 del PNB (Producto Nacional Bruto), su importancia en la generación de empleos es mucho mayor que el papel que juega en la economía de Puerto Rico. Genera varios multiplicadores de empleos, ya que no sólo son los gastos de los turistas directamente hacia los servicios de labor intensiva, sino también contribuye a la demanda de otros servicios tales como la transportación, comunicaciones, alimentos, entretenimiento, recreación y deportes. Las inversiones en los grandes proyectos de hoteles/balnearios también generan muchos empleos en la construcción.

El número de personas trabajando en la manufactura fue de solamente 143,500 de un total de 1,310,000, ó menor de un 11% del total de empleados. Sin embargo, la manufactura contribuyó como el 42% del Producto Doméstico Bruto ó 51.2 billones (en precios reales de 1997) comparado con un total de 58% del Producto Doméstico Bruto aportado por todos los otros sectores de la economía en el año fiscal 1999. En otras palabras, el producto doméstico generado por trabajador en la manufactura fue de \$143,140 al año comparado contra \$25,600 por trabajador por año en todos los demás sectores de la economía combinados. El promedio del producto doméstico generado por trabajador por año fue de \$39,100 en el 1998 (en dólares de 1997). En otras palabras, un trabajo en la manufactura generó un promedio de 5.59 veces mayor en producto doméstico que otros trabajos en promedio.

Es por esta razón que es en el mejor interés de Puerto Rico el promover el crecimiento de la manufactura y de industrias basadas en el conocimiento como el mayor producto o efecto en el desarrollo del puerto de transbordo. Por igual, empleos en el área de servicios tendrán que ser encauzados hacia la alta tecnología promoviendo mayor desarrollo de técnicas avanzadas en las comunicaciones, información, banca, seguros y servicios de intercambio, particularmente el comercio electrónico.

Esta es exactamente la estrategia adoptada con gran éxito en Singapur a lo largo de un período de 30 años, lo que lo hizo no solamente uno de los países más prósperos del mundo, sino también uno sin desempleo y un nivel de vida muy alto, con un ingreso per cápita en exceso de \$34,000.

En años recientes, la inversión bruta fija del capital, tanto público como privado en maquinaria y equipo ha bajado de sobre un 50% en 1994-95 a sólo sobre un 40% en 1998, lo cual es el nivel más bajo desde el año 1985. Gran parte de la inversión bruta fija se ha gastado en la construcción, con un incremento en el porcentaje de construcción en el sector público, el cual ha crecido de un 16% de la construcción total y un 5% de la inversión bruta fija en 1990 a sobre un 23% de la construcción total y un 13.8 de la inversión bruta fija en 1998. Se reconoce que parte de ese gran aumento se debe a grandes proyectos de una sola obra tales como el Tren Urbano, pero el potencial impacto sobre el mantenimiento y generación de empleo futuro también debe considerarse.

Considerando el empleo de nóminas, se nota que el gobierno continúa contribuyendo cerca de un 30% de todos los empleos, un porcentaje entre los más altos en cualquier economía de libre mercado. Es una señal clara de la continua participación del gobierno en toda clase de actividad económica usualmente llevada por la empresa privada. El empleo gubernamental es el doble que en la manufactura, y un 50% sobre el de servicios e intercambio comercial. Aunque alguna porción del empleo gubernamental está en el área de servicios, la mayoría está en actividades no productivas, y por consiguiente, es un gran drenaje a la economía.

Mientras este reporte evalúa la probabilidad de un gran puerto de transbordo de clase mundial en Puerto Rico, el mismo se ha presentado en términos de cuál sería su contribución a la economía de Puerto Rico en el Siglo XXI.

EVALUACION Y CONCLUSION

La evaluación de las condiciones físicas de las localizaciones consideradas están basadas en información bastante incompleta y de data de estudios previos. No se hicieron pruebas o estudios y sólo un pequeño número de visitas e inspecciones superficiales de las localizaciones. Experimentamos dificultades de acceso a muchos sitios en Tallaboa y Guayanilla, así como a información sobre los linderos, dueños de propiedades y las condiciones de impacto ambiental de varias propiedades abandonadas o inactivas de refinerías, petroquímicas y terrenos dedicados a tanques de almacenamiento. Como resultado no tuvimos la oportunidad de evaluar los potenciales costos intangibles (limpieza ambiental, etc.) o el tiempo para construir el puerto de transbordo en Guayanilla o Tallaboa. El reporte preparado por Geraghty & Miller, Apéndice A, sólo delinea superficialmente los posibles riesgos. Similarmente, los problemas e impactos ambientales de relleno de manglares, humedales y otros potenciales criaderos en la bahía de Guayanilla no han sido considerados.

Concluimos, luego de extensos intentos de obtener información sobre los potenciales costos y el tiempo para limpiar, mitigar y conseguir las aprobaciones para volver a usar el área de Guayanilla, que esto no sólo envolvería una gran cantidad de dinero - posiblemente cientos de millones de dólares - pero peor aún, conllevaría años en resolverse, además de la limpieza y la obtención de aprobaciones para la re-utilización del sitio. Hay demasiadas interrogantes para hacer de Guayanilla una localización realista a corto plazo cuando Puerto Rico debe traer un puerto de transbordo al mercado en cuestión de unos años para así poder labrar su justo reclamo a una porción del mercado.

Por tanto, nosotros concluimos que Ponce y el área al oeste del río La Matilde son los más realistas. Ninguno de éstos plantea problemas ambientales difíciles. Ambos tienen acceso a aguas profundas, grandes áreas de terreno, así como carreteras, comunicaciones y otras infraestructuras.

La construcción, desarrollo y costos de tiempo en estos dos sitios pueden ser estimados con una seguridad razonable. Como resultado, estamos presentando nuestras proyecciones para un puerto de transbordo en esas dos localizaciones, así como el desarrollo de un puerto (Guayanilla) el cual provee una localización o solución ideal a largo término.

TRADUCCION POR:

Arqto. Carlos Costas Purcell
Oficina Ordenación Territorial
24 de agosto de 2000