

ARZUAGA GUERRA MIGUEL



PUERTO DE MARIEL, ¿EL CAMINO CORRECTO? GOOD

В статье автор рассматривает одну из самых значимых мер, предпринятых в ходе экономических реформ на Кубе Раулем Кастро – строительство порта Мариель и создание оффшорной зоны. Анализируя ход кубинских реформ, автор предлагает некоторые меры, которые могли бы стать дальнейшими шагами на пути преодоления кризиса.

Ключевые слова: Порт, Рауль Кастро, инфраструктура, специальная зона развития Мариель, логистическая структура, реформы.

The author of the article scrutinizes one the most important measures taken by Raul Castro's government within the framework of its economic reforms. The role of constructing a new port of Mariel as a part of the economic reforms in Cuba is analyzed thoroughly. The author comes to the conclusion that the economy of Cuba is developing in the right direction and makes some suggestions for further reforms and improvements.

Key words: Raul Castro, port, infrastructure, a special area of Mariel, logistical structure, reforms.

El presidente Raúl Castro sigue afanado en sus reformas, como él mismo ha declarado, con el fin de actualizar el sistema económico cubano.

Nosotros hemos decidido abordar el tema porque, desde nuestro modesto punto de vista, la realización de este proyecto cambiaría radicalmente tanto el escenario económico como político de la isla. En este artículo, primeramente examinaremos las consecuencias económicas que se pueden derivar de este proyecto, los escollos que tendrá que superar el puerto de Mariel para ser competitivo en la zona, y las herramientas económicas que ha puesto en juego el Gobierno con el fin de realizar este ambicioso proyecto. Al final daremos nuestras consideraciones sobre lo que se debería hacer para asegurar el éxito del proyecto.

Puerto de La Habana versus puerto de Mariel

El puerto de Mariel se construye a 45 kilómetros al Oeste de La Habana, en la misma entrada del Golfo de México. El muelle en sí será de 702 metros y constará de grúas «sú-

per postpanamax». Tendrá capacidad para operar de 850 mil a 1 millón de contenedores al año en la primera etapa. Para que el lector tenga una idea del tirón que recibirá la infraestructura logística en Cuba: el actual puerto de La Habana tiene sólo una capacidad máxima de 350 mil contenedores al año. Además, el puerto de La Habana puede recibir barcos cuyo calado no sobrepase los 11 metros y 43 centímetros, y técnicamente no se puede mejorar, pues el túnel acuático que pasa por la bahía lo impide. Eso sin contar que la ciudad ha crecido y prácticamente ha acorralado al puerto. Mientras tanto, en el puerto de Mariel podrán atracar buques de 15 metros de calado, llevando hasta 8 mil contenedores.

Efecto multiplicador del proyecto Mariel

El proyecto Mariel prevé la ejecución de una amplia y moderna red de infraestructura compuesta de almacenes, vías férreas y estaciones de ferrocarriles, canales, puentes, sistema de comunicaciones, etc.

Por otra parte, en el Mariel se establecerá una zona industrial, que se convertirá en el centro de todas las demás zonas que se erijan en la isla. Este proyecto, que ha sido bautizado como Zona Especial de Desarrollo Mariel (ZEDM), según los planes del Gobierno, debe potenciar actividades económicas de exportación y sustitución de importaciones, y a su vez, generará nuevos puestos de trabajo.

La transportación de mercancías será más eficiente. Según los cálculos, el país se ahorrará unos 40 millones de dólares anuales sólo en términos de transportación de contenedores a otras regiones de la isla.

Incluso, las repercusiones se sentirán en el turismo. El actual puerto de La Habana se dedicará exclusivamente a los cruceros, así que Cuba se beneficiará mucho más de esta modalidad de turismo.

Con la mira puesta en la ampliación del canal de Panamá

En estos momentos en el canal de Panamá se están realizando obras de ampliación que terminarán en el 2015, a fin de elevar en un 40% la capacidad de tránsito de mercancías que se mueven del Atlántico al Pacífico y viceversa. A partir de este año podrán pasar por allí barcos de 336 metros de largo y 49 de ancho y una profundidad de 15 metros. Por tanto, la circulación de mercancías en las proximidades de las costas cubanas crecerá significativamente, lo que dará al puerto de Mariel un valor añadido inapreciable. Sin embargo, no sólo Cuba se prepara para aprovechar las perspectivas que se perfilan con la ampliación del Canal.

La competencia interportuaria se recrudece

Cuba tendrá que competir con colosos portuarios como el de Miami, situado enfrente de las costas cubanas. Por el puerto de Miami pasan cargas destinadas a más de 100 países y 250 puertos de todo el mundo. Este puerto se está ampliando y moderni-

zando para recibir barcos de mayor calado, se está construyendo un nuevo túnel portuario, y se está desarrollando la infraestructura ferroviaria. En total, la financiación de estas obras asciende a 2 mil millones de dólares.

¿Qué puede contraponer el novicio al renombrado y experimentado rival? El periodista cubano Hedelberto López Blanch declaró en un programa televisivo que Cuba podrá hacerse con una parte de la cuota de mercado del puerto miamense, gracias a que en la isla no existe el problema de la droga, ni hay poderosos consorcios que hagan negocios fraudulentos...

A mi modo de ver las cosas, estas supuestas ventajas competitivas son poco convincentes. Lo que sí está claro son los lados flacos del futuro puerto cubano.

En primer lugar, el puerto de Miami tiene en la retaguardia una economía sólida y próspera, con una infraestructura desarrollada a lo largo de todo el país. Lamentablemente, el caso de Cuba es todo lo contrario. El puerto de Mariel será un pequeño oasis de prosperidad en medio del desastre económico y social del país.

En segundo lugar, el puerto de Mariel tendrá que arreglárselas en medio de dos sistemas diametralmente contrapuestos, capitalismo y socialismo, dualidad de monedas, etc. Sin dudas, esto pondrá trabas a su normal funcionamiento y desarrollo.

En tercer lugar, el factor humano. En Cuba los empleadores podrán explotar mano de obra barata, no sindicalizada y sin posibilidades de reivindicar sus derechos, cuya selección estará a cargo del Gobierno cubano. Es decir, el reclutamiento se hará tomando como prioridad la “fidelidad” al régimen y no el profesionalismo, lo que afectará el rendimiento y la calidad del trabajo.

Con embargo y sin embargo

Tal vez el factor que más vulnera la competitividad del puerto de Mariel es el embargo económico impuesto por EE.UU a la isla. El embargo establece que el buque que toque puerto cubano no podrá anclar en las costas de EE.UU en un término de 180 días. Así que debe ser muy osado el naviero que decida enviar su barco a esa ratonera.

Pero, las esperanzadoras declaraciones de las autoridades de Washington y La Habana sobre sus intenciones de negociar para normalizar las relaciones entre ambos países han revalorizado las perspectivas y las oportunidades del futuro puerto.

Bienvenida a los inversores extranjeros

El gobierno cubano no escatima esfuerzos en atraer el capital extranjero, ofreciendo incentivos económicos, financieros, fiscales, y promesas de respetar la propiedad privada. Para seducir a los inversores foráneos las autoridades de la isla han recurrido a una serie de alicientes económicos (que para un régimen socialista deben llamarse “concesiones”) que consta de exenciones fiscales a la contratación de mano de obra y beneficios (por diez años), exoneración de aranceles aduaneros para los bienes que entran en la zona y que luego serán procesados y reexportados. Al expirar el periodo de gracia,

se establecerá un tipo impositivo del 12% sobre los beneficios. Además, este régimen de exenciones se extiende a las ventas y los servicios durante los primeros 12 meses de actividad. Y luego el tipo impositivo será de tan sólo el 1%.

Para simplificar los trámites y elevar la eficiencia de la actividad comercial se fundó la sociedad anónima ZEDM (Zona Especial de Desarrollo Mariel), que prestará a los inversores extranjeros todos los servicios imprescindibles para su actividad. Estos son: almacenaje de mercancías, servicios aduaneros, asistencia médica, traslado de personal, transportación y manipulación de cargas.

Estrategia de los inversores: posicionarse para el futuro

Ya son muchos los países que han presentado proyectos de inversiones. Entre ellos: Rusia, Brasil, China, España, Francia, Italia, Vietnam. En particular, hemos de destacar Brasil, interesado en producir en la zona franca de Mariel productos de la biotecnología. Además, planean montar plantas maquiladoras para fabricar cristales planos, chasis de automóviles. Brasil ya ha invertido 640 millones de dólares, de un monto total de alrededor de 900 millones.

Los trabajos de construcción del puerto los realiza la compañía brasileña Odebrecht y el puerto será administrado por la compañía PSA International, de Singapur, que gestiona varios puertos en todo el mundo.

En fin, estos países están posicionándose para el momento en que el embargo sea levantado y en el resto de Cuba se imponga la economía de mercado.

¿Y Rusia qué?

En 2013 Rusia condonó a Cuba el 90 por ciento de la deuda soviética, cuyo monto ascendía a 32 mil millones de dólares. El resto, 3.200 millones que Cuba tendrá que saldar en 10 años, Rusia lo reinvertirá en actividades económicas en la isla, vinculadas con el sector energético, militar y en la ZEDM.

Patrañas de los competidores

En el periódico el Nuevo Herald se publicó un artículo titulado: "Alerta ecológica por expansión del puerto cubano de Mariel". En él se advierte que este proyecto podría generar un desastre ecológico y cita a un ecologista nacido en Cuba, pero que reside en Miami, quien afirma que para realizar este proyecto se han sacrificado 10 acres de manglares en la bahía y las aguas marinas se han enturbiado.

Probablemente el ecologista tenga razón. Siempre una construcción de tal envergadura deja huellas en el medio ambiente. Pero, lo principal es que sean mínimas y reversibles, y en un futuro cercano se puedan enmendar. Artículos como ese vienen muy a propósito a los principales competidores del puerto de Mariel.

...

Para concluir quisiéramos destacar las medidas complementarias que, desde nuestro punto de vista, debería tomar la administración cubana para que el proyecto Mariel diera el máximo rendimiento. A continuación las enumeramos:

Primero: Permitir a los empleadores el contrato directo de la mano de obra.

Segundo: Suprimir la dualidad de monedas. (En un inicio se podía pagar a los empleados públicos en ambas monedas, y sucesivamente se aumentaría la remuneración en CUC).

Tercero: Extender a todo el país las medidas de desburocratización aprobadas en la ZEDM.

Cuarto: Armonizar el sistema de contabilidad nacional con el de la ZEDM.

Quinto: Continuar¹ las negociaciones con EE.UU para lograr el levantamiento del embargo, teniendo como único principio defender la soberanía del país y no el socialismo².

Por último, cabe preguntarse: ¿Va Cuba por el camino correcto? Sí. A pesar de la timidez y el titubeo del presidente Raúl Castro, considero que esta es una de las medidas más audaces que se ha tomado en Cuba en los marcos de las reformas económicas. En la práctica, quiéralo o no el régimen, este proceso reformista se va convirtiendo en lo que debe ser: el desmantelamiento, progresivo, sin pausa, del antiguo régimen económico.

LITERATURA

1. *Andrea Rodríguez.* Puerto de Mariel en Cuba, nuevo bastión de la economía cubana. El Universal. 12 de noviembre de 2013.
2. *Juan Jesús Aznárez.* Cuba apuesta por el puerto de Mariel. El País. 20 de abril de 2014.
3. Agencia EFE. Lula considera el proyecto cubano-brasileño de Mariel “referencia” para América Latina. La Habana. 26 de febrero de 2014.

¹ La retirada de Cuba de las negociaciones con EE.UU, o el fracaso de estas provocaría disturbios a escala impredecible, pues las expectativas del pueblo son inmensas.

² No es cierto que luchar por mantener el socialismo signifique defensa de la soberanía del país