

*Infraop  
Operaciones  
Administración  
Contrato  
Concepción  
30/03/2017*

Guayaquil, 29 de Marzo de 2017

Oficio N°. YPTO-GG-0039-17

Señor Doctor  
Vicente Guzmán Barbotó  
Gerente General  
En Su Despacho. -

Ref: Solicitud de ajuste de tarifas para servicios facultativos

De mis Consideraciones:

En atención a lo previsto en el Contrato de Gestión Delegada que mantienen nuestras representadas, en su **Capítulo XI, Cláusula Septuagésima Tercera, numeral Setenta y Tres.Dos, de título "Ingresos por Servicios Facultativos"** ponemos en su conocimiento para la respectiva autorización de su Autoridad, el requerimiento de Yilport Terminal Operations (YILPORTECU) S.A. de un reajuste a las tarifas para ciertos Servicios Facultativos. Tal como es de su conocimiento, la prestación de Servicios Facultativos fue aprobada por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, mediante Resolución Administrativa del mes de Marzo de 2017. A base de las siguientes previsiones contractuales:

**"Capítulo XI. Términos Financieros Y Económicos. - Cláusula Septuagésima Tercera. - Ingresos Del Proyecto:** (a) Los ingresos del Proyecto se generan del: i. Recaudo de las Tasas Portuarias, dentro de las Tarifas de los Servicios Obligatorios suministrados y prestados a través de los Bienes de la APP; y ii. Recaudo de las Tasas Portuarias dentro de las Tarifas de los Servicios Facultativos autorizados por la Entidad Delegante; (b) Los Ingresos del Proyecto se cobrarán a través de los mecanismos que el Gestor Privado considere como los más adecuados, a su entera discreción. (c) Todas las Tarifas relacionadas con los ingresos del Proyecto estarán sujetas a la Indexación anual. El Gestor Privado hará el cálculo y notificará a la Entidad Delegante respecto de tal Indexación. En el caso de que La Entidad Delegante informará al Gestor Privado, dentro de los 10 (diez) días siguientes a la notificación, si tiene o no objeciones con respecto los cálculos

realizados en la citada Indexación de las Tarifas. En el caso de que la Entidad Delegante tenga objeciones, a excepción de cualquier ítem en controversia, se considerara que la Entidad Delegante accedió a todos los demás elementos de las Tarifas Indexadas, la misma se someterá al dictamen de un Perito Técnico, conforme a la Cláusula Sexagésima Sexta del presente Contrato. Dentro de los cinco (5) días siguientes a la aprobación de la Entidad Delegante o, en caso de silencio de ésta, 5 (cinco) días después de vencido el plazo de 10 (diez) días señalado en el párrafo precedente, el Gestor Privado publicará las Tarifas indexadas aplicables a partir del uno de febrero de cada año. **(d) Además de la Indexación anual, el Gestor Privado podrá solicitarle a la Entidad Delegante, en cualquier momento, el aumento de las Tarifas con fundamento en una justa causa, mediante la presentación de la documentación justificativa pertinente que pueda requerirse para sustentar la solicitud de incremento. La Entidad Delegante aprobará dicha solicitud de incremento dentro de los 10 (diez) días siguientes a la solicitud del Gestor Privado. Para evitar dudas, todo aumento en cualquiera de las tasas impositivas, los costos del Gestor Privado o nuevos impuestos aplicables al Proyecto, se aceptará como una causa justa en el sentido de la presente Cláusula Septuagésima Tercera (d). En caso de cualquier controversia que surgida de o relacionada con el aumento de las Tarifas, la misma se someterá a un Perito Técnico de conformidad con la Cláusula Sexagésima Sexta del presente."**

Formulamos esta solicitud y reiteramos nuestro compromiso asumido durante los meses de marzo y abril de 2017, de no incrementar los precios por los servicios para la carga de exportación ni de importación, como muestra de comprensión y sensibilidad social hacia la comunidad portuaria orense y particularmente a los productores y exportadores que manejan su fruta en Puerto Bolívar y con el solo propósito de que los actores del mercado se tomen dicho tiempo para efectuar el reacondo de sus variables y no abonar situaciones sociales adversas.

Sin lugar a dudas el manejo de las exportaciones con vocación casi exclusiva de la terminal dada en Delegación es el banano, su manejo muy intensivo en mano de obra y en alto porcentaje no mecanizada, hace que la decisión del periodo de moratoria a un incremento de los precios por los servicios se haya tomado, pero debemos dejar sentado que dicho sacrificio financiero debe terminar en beneficio de la Asociación Público Privada que como socios mantenemos con Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, salud financiera que a su vez viabiliza las inversiones. En función de esto, planteamos al amparo de la Cláusula ya mencionada el correspondiente incremento de las tarifas, no sin antes presentar a ustedes el enfoque que desde nuestro punto de vista hemos considerado.

Las justificaciones para nuestra solicitud constan a continuación:

#### **MARCO GENERAL:**

Los territorios de la Provincia de El Oro están segmentados en la producción de varios productos agropecuarios primarios, que dado el nivel de desarrollo industrial no solo de aquel sector



geográfico, sino del país en general, las exportaciones se ejecutan sobre la base de un valor agregado mínimo que obliga a que la actividad busque de muchas maneras la o las formas de no afectación al sensible costo en el mercado en especial de la fruta, situación que ha llevado incluso a la prestación de algunas actividades de manera informal y otras en desmedro de las finanzas de los productores.

La cadena de abastecimiento al mercado internacional del banano, se compone básicamente de tres actores principales, que se los puede identificar de la siguiente forma:

**El Productor:**

corresponde este segmento a las personas sean naturales o jurídicas, que tienen implementado en sus tierras el cultivo y posterior cosecha de la fruta, son ellos los que cubren todos los costos de esta fase de la cadena, sus formas de financiamiento son variadas y van desde capital propio como al financiamiento bancario, e incluso financiamiento de sus compradores, que entregan fondos con el propósito de asegurar el producto.

**El Exportador:**

corresponde en esta parte de la cadena a quienes de manera formal hacen el papel de compradores locales y de vendedores para el exterior, debiendo anotar que la forma de negociación de la fruta, se hace en términos mayoritarios FOB. (Libre a bordo)

**El Comprador:**

corresponde a quienes, ubicados en países del extranjero, tienen como actividad la compra de fruta a los exportadores nacionales, para su posterior colocación en los mercados de consumo a nivel del exterior.

**EMBARQUES:**

Debe distinguirse de forma objetiva una clara diferencia entre cómo llega la fruta al puerto y como ésta lo abandona al momento de consumarse la exportación.

Dicho lo anterior, comentaremos la forma de llegada de la fruta influye o anticipa las modalidades de embarque, por lo que anotaremos primero las diferentes formas de llegar a la instalación portuaria, y en este tema podremos mencionar las siguientes:

- Cajas sueltas
- Cajas semipaletizadas
- Cajas paletizadas
- Cajas contenedorizadas

La actividad de exportación de banano, y su forma de presentación de la fruta, está íntimamente ligada a las necesidades de los mercados de destino y por ende las operaciones portuarias deben acomodarse para su atención, siendo en Puerto Bolívar las siguientes modalidades más recurrentes:

- Cajas embarcadas sueltas en bodega de buque
- Cajas embarcadas paletizadas en bodega de buque
- Cajas embarcadas contenedorizadas en buques

También debe considerarse que existen tareas que se dan en las instalaciones portuarias y son aquellas que corresponden a cambiar la forma en que llega la fruta para que sea embarcada en otra. También es de anotar el tipo de caja que predomina en las presentaciones exportables, por lo que se puede mencionar las cajas tipo 22 XU de 20 KG y la 208 de 17 KG.

#### **TARIFAS:**

Como ya se vio en el punto anterior, la forma de llegada de la fruta marca la pauta de la intensidad en los servicios sean inclinados a mano de obra o a utilización de equipos, en función de cómo será la forma de embarque, pero a efectos de enfocar el tema de forma rápida y clara, se puede colegir que hasta antes de la asunción de la Delegación por parte de YILPORTECU S.A., existían dos actores principales que cada uno en su campo ya dentro de la instalación portuaria brindaban los servicios a la carga de exportación.

Los actores a los que se hace mención en el párrafo anterior son:

- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar
- Operadores Portuarios de Carga

El rol que juega la Autoridad portuaria de Puerto Bolívar dentro del servicio a la carga de banano para exportación, es el de dueño de la instalación portuaria, que como tal, está autorizado a cobrar una Tasa por el Uso de la Infraestructura Portuaria, que se aplica a cada tonelada métrica que se transfiere. Mientras que el rol que realizan los Operadores Portuarios de Carga, es de ejecutar todo el manipuleo de la fruta desde que arriba a la instalación hasta que se embarca en los buques que la conducen al mercado internacional.

Cada uno de los actores por disposiciones legales vigentes tiene derecho al cobro de valores que para el caso de la Autoridad Portuaria se conocen como Tasas, mientras que para los Operadores Portuarios son los precios que incluso para atender el pago a la mano de obra utilizada en los procesos, están reguladas por la Comisión de Salarios Sectoriales, que emite la correspondiente tabla para muchas actividades laborales entre las que de forma específica encontramos aquellas para operaciones de banano y que deben ser respetadas por los Operadores Portuarios.

Las tablas vigentes están conceptualizadas en la modalidad de embarque, desembarque, manipuleo, y describen las actividades a ser desarrolladas por la mano de obra utilizada, tales actividades, están dentro de lo dispuesto por la "Comisión Sectorial N° 17 "Transporte Almacenamiento y Logística" identificando la Actividad económica como 1.- Procesos de Embarque y Desembarque de frutas en buques de alto bordo".

Otro tema importante a mencionar en este punto es aquel que tiene que ver con los Permisos de Operación que deben obtener los Operadores Portuarios por parte de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, los mismos que versan para el caso de los Operadores Portuarios de Carga y específicamente banano, en función de las actividades que prestan al manejo de la fruta dentro del puerto, detallando en ellos los precios máximos a ser cobrados por estos a los exportadores.

### **SITUACIÓN ACTUAL:**

A partir del 1 de marzo del presente año, fecha en que se efectúa la Toma Física, es decir se realiza de manera formal la asunción de la Delegación por parte de mi representada, el panorama de manejo no varía de manera sustancial en cuanto a los actores, ya que la posición de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar ahora es ejercida por YILPORTECU, más lo que si se produce es un cambio radical en lo que tiene que ver a la ejecución de las labores que realizaban los Operadores Portuarios de Carga, y en especial aquellos relacionados con la operatividad de las exportaciones de banano; dicho de otro modo, la responsabilidad de la prestación de todos los servicios dentro de la terminal ahora recaen en el Delegatario, y este se convierte en el responsable de tal prestación incluyendo además que toma para sí la tarea de cumplir y hacer cumplir la normativa legal aplicable en todo lo relacionado, entendiéndose esto como el irrestricto control a los OPC del cumplimiento principalmente de la legislación laboral para con el personal que aunque no mantendrá relación de dependencia con la Delegataria, esta si podrá impedir que realicen labores si no se encuentran con sus responsabilidades atendidas, lo que no solo incluye temas de seguridad social, sino salud ocupacional también.

Nuestra empresa filial de una empresa multinacional no está exenta del cabal cumplimiento de sus compromisos y así como se toma para sí el hacer cumplir, deberá cumplir toda la legislación nacional y en eso incluimos el ser transparentes con nuestros procesos y procedimientos de forma tal que no se deje situación alguna a libres interpretaciones.

Con fecha 7 de marzo del presente año mediante Resolución Administrativa No.- 13-2017, se resuelve aprobar y autorizar el listado de Servicios Facultativos, cuyo listado consta como Anexo a la Resolución mencionada.

En este contexto, los Servicios Facultativos que a continuación detallamos son a los que solicitamos sean ajustadas las tarifas, en función de los costos reales que el manejo de la exportación de fruta banano tiene y que para control se exponen a continuación:

TYPE		Modalidad de Servicios	UNIDAD	TARIFA MAYO 2017
1	Direct	Transferencia de Carga Banano Directo a Buque GATE TO SHIP	caja	\$ 0,2795
2	Direct	Transferencia de Carga Banano Paletizado Directo a Buque GATE TO SHIP	caja	\$ 0,2193
3	Indirect	Cajas de Banano recibidas en Bodega	caja	\$ 0,2795
4	Indirect	Banano Paletizado recibida en Bodega	caja	\$ 0,1505
5	Indirect	Porteo de Banano Semipaletizado y Embarque WHS TO SHIP	caja	\$ 0,3440
6	Indirect	Porteo de Banano Paletizado de Finca y Embarque WHS TO SHIP	caja	\$ 0,2150
7	Indirect	Porteo de Cajas de Banano desde la Bodega a área de consolidación	caja	\$ 0,0860
8	Indirect	Porteo de Banano Paletizado de Finca desde la Bodega a área de consolidación	caja	\$ 0,0900
9	Indirect	Embarque de Banano Paletizado en Bodega GATE WHS SHIP	caja	\$ 0,6020
10	Service	Servicio de Paletizacion( No incluye materiales)	caja	\$ 0,2365
11	Service	Servicio de Paletizacion (Incluye Materiales)	caja	\$ 0,7000
12	Service	Desconsolidación de Cajas de Banano y Embarque	caja	\$ 0,4300
13	Service	Desconsolidación de Banano Paletizado y Embarque	caja	\$ 0,3440
14	Service	Inspección Agrocalidad (Manpower)	per truck	\$ 50,0000
	General tariff	Cortinas de bloqueo para contenedor	container	\$ 40,0000

#### COSTOS:

Es nuestro propósito dejar de forma clara las cifras tanto las que exponemos hoy que nos afecta, como aquellas que planteamos su incremento, con el fin de que los argumentos que esgrimimos sean evaluados en su total contexto, pues son los costos en que incurrimos los que hacen sustento válido para nuestro pedido, por lo que las cifras han sido incluidas en formato Excel donde se demuestra a través de un mecanismo comparativo las consecuencias financieras en la que nos avocaríamos si mantenemos el sistema inicial de tarifas que como se demuestra en los cuadros que se insertan, revelan un abultado déficit del orden del 23,65% vistos desde el punto de vista de los ingresos.

CONCEPTOS	INGRESOS/EGRESOS TOTALES POR MODALIDAD	RESULTADOS
<b>INGRESOS</b>		
<b>BUQUES</b>		
Uso de Facilidades de Acceso	\$ 527.980,00	
Uso de Muelle	\$ 5.720.854,00	
Uso de Infraestructura	\$ 4.760.000,00	
<b>EXPORTADORES</b>		
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	\$ 9.888.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	\$ 3.699.200,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	\$ 2.034.000,00	
CONTENEDORES VACÍOS Y ENERGÍA	\$ 2.481.600,00	
INGRESOS GENERADOS POR LINEA BANANO	\$ 29.111.634,00	\$ 29.111.634,00
<b>EGRESOS</b>		
<b>COSTOS CON OPERADORES</b>		
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	\$ 8.800.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	\$ 3.064.000,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	\$ 1.586.000,00	
CONTRIBUCIONES A ORGANISMOS DEL ESTADO	\$ 2.947.172,39	
<b>COSTOS OPERACIONALES DE YILPORT</b>		
Costos Fijos	\$ 4.000.000,00	
Costos Administrativos	\$ 9.200.000,00	
AMORTIZACIONES Y/O DEPRECIACIONES	\$ 6.398.125,00	\$ 35.995.297,39
RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIÓN		\$ (6.883.663,39)
Participación Empleados		\$ -
RESULTADO NETO		\$ (6.883.663,39)
BENEFICIO SOBRE INGRESOS		-23,65%

Sobre dicho análisis, así mismo hacemos la simulación con los nuevos precios propuestos y vemos que el margen de beneficio es de un discreto 9,03%, pero estamos conscientes que es nuestra obligación acometer con nuevas inversiones que sobre todo transformen la vocación del puerto en el sentido que el manejo de carga contenedorizada sea un rubro porcentualmente apreciable, sin descuidar el manejo de la fruta de exportación.

Esta expectativa es una aspiración que mejorará el flujo de nuestras finanzas, que permitirá un posicionamiento apreciable para la instalación que irán de la mano con los volúmenes a ser invertidos y sobre todo el direccionamiento alineado con el cometido.

CONCEPTOS	Primera Maniobra	VALOR TOTAL EN US. \$	INGRESOS/EGRESOS TOTALES POR MODALIDAD	RESULTADOS
<b>INGRESOS</b>				
BUQUES				
Uso de Facilidades de Acceso			\$ 527.980,00	
Uso de Muelle			\$ 5.720.854,00	
Uso de Infraestructura			\$ 4.760.000,00	
EXPORTACIONES				
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	60%		\$ 18.920.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	25%		\$ 6.476.800,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	15%		\$ 2.034.000,00	
OTROS SERVICIOS			\$ 2.481.600,00	
INGRESOS GENERADOS POR LINEA BANANO			\$ 40.921.234,00	\$ 40.921.234,00
<b>EGRESOS</b>				
COSTOS CON OPERADORES				
EMBARQUE DE BANANO DIRECTO	60%		\$ 8.800.000,00	
EMBARQUE DE BANANO PALETIZADO	25%		\$ 3.064.000,00	
EMBARQUE DE BANANO CONTENEDORIZADO	15%		\$ 1.586.000,00	
CONTRIBUCIONES A ORGANISMOS DEL ESTADO			\$ 3.528.204,71	
COSTOS OPERACIONALES DE YILPORT				
Costos Fijos			\$ 4.000.000,00	
Costos Administrativos			\$ 9.200.000,00	
AMORTIZACIONES Y/O DEPRECIACIONES			\$ 6.398.125,00	\$ 36.576.329,71
RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIÓN			\$ 4.344.904,29	
Participación Empleados	15%		\$ 651.735,64	
RESULTADO NETO			\$ 3.693.168,64	
BENEFICIO SOBRE INGRESOS				9,03%

#### TARIFAS:

Partiendo del concepto que el propio contrato establece para las tarifas, se entiende que las mismas son topes o máximas, por lo que una vez aprobado el incremento, queda a discreción de la Delegataria su aplicación y que deberá ser una vez transcurrido la moratoria de 60 días que hemos convenido (marzo y abril).

Cabe también indicar que para la prestación de los mismos no se requiere realizar inversiones distintas a las ya previstas por mi representada y que son de conocimiento de APPB, por ende, no es pertinente la elaboración de un plan económico ni identificación de financiación para inversiones para prestarlos.

Reiterando nuestro compromiso de servir a Puerto Bolívar y al Estado Ecuatoriano, bajo la modalidad de asociación público privada que mantiene mi representada con Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, viabilizando una mayor inversión y potenciación del Puerto, agradecemos anticipadamente su gentil atención.

Con mis distinguidas consideraciones



**Rafael Sapiña García**  
Gerente General  
YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A.

	<b>RECEBIDO</b>
puerto bolívar	EN GERENCIA
Fecha:	Mayo 29/2017
Hora:	14h30
Firma:	Jetisia