



## GERENCIA GENERAL

Oficio APPB GG-0428

Puerto Bolívar, 26 de octubre de 2016

Señor Doctor  
Juan Carlos Casinelli  
Presidente  
Comité de Comercio Exterior, COMEX  
Quito.-

Referencia: solicitud de beneficios arancelarios.-

De mis consideraciones:

Como es de conocimiento público, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPBO) suscribió hace poco tiempo el contrato de gestión delegada, por el cual le concesiona a la empresa de origen turco YILPORT HOLDINGS la operación de la terminal portuaria de Puerto Bolívar, por los próximos 50 años. Este es el resultado de un proceso de concesión que inició desde el año 2015 y sobre el que tenemos muchas expectativas, no solo en nuestra localidad si no a nivel nacional, por la relevancia que este proyecto genera para el sector de comercio exterior en general.

Con fecha 6 de octubre de 2016, el Ing. Rafael Sapiña mediante comunicación No.-002-RS-YILECU-2016, solicita a la Gerencia realice las gestiones necesarias para el otorgamiento de los incentivos que son la exención de derechos aduaneros y la exención del ISD (Impuesto de Salida de Divisas), al amparo de la Cláusula Septuagésima Octava Literal b), del contrato de concesión suscrito entre APPB y YILPORTECU S.A. con fecha 8 de agosto de 2016.

Así mismo, cabe mencionar que con fecha 24 de febrero del 2016, y mediante Resolución Administrativa No 31-2016, el Gerente General de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y en ejercicio de las atribuciones que le confiere la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, La Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional Art. 12 y 13 literal a) y el Decreto Ejecutivo No. 674, de 12 de mayo de 2015, resolvió:

*"Adjudicar el CONCURSO PÚBLICO PARA EL "DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, EQUIPAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUERTO BOLÍVAR" a la compañía YILPORT HOLDING NY, por el valor de SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE DÓLARES (USD 750'000.000,00), financiados por parte del inversionista extranjera, con un plazo de ejecución de 50 años, contados a partir de la suscripción del contrato";*

Con fecha 08 de agosto de 2016, YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YLPORTECU) S.A., suscribió con la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar un Contrato de Gestión Delegada para el "Diseño, Financiamiento, Equipamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar"; al amparo de lo prescrito en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera (en adelante Ley APP).

Conforme se señala en el *Contrato de Gestión Delegada*, en su Cláusula Septuagésima Octava, en el literal b, se estableció como un compromiso entre los intervinientes que, el Gestor Privado solicitaría a las agencias gubernamentales autorizadas la exención de los derechos aduaneros entre otros temas.





## GERENCIA GENERAL

Al respecto el *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones-COPCI*, establece que una de las facultades del Comité de Comercio Exterior es la de suprimir las tarifas arancelarias; o diferir, de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o las necesidades económicas del Estado.

En este sentido, es nuestro interés que nuestro concesionario cuente con el beneficio arancelario previsto en la norma antes citada, pues es determinante para el desarrollo de la inversión que realizarán, especialmente en los primeros años de desarrollo de infraestructura (2016-2018), en los cuales se prevé invertir más de USD 230 millones para el desarrollo de la Terminal Portuaria de Puerto Bolívar. Para ello se necesita que el Comité de Comercio Exterior reconozca el beneficio arancelario para todas las importaciones que se realicen para este proyecto, así como exonerar al proyecto de cualquier medida de defensa comercial que se impongan a los productos a importarse.

Para efectos de sustentar el pedido de la empresa, dado que es la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar quien manejó el proceso de concesión íntegramente, nos permitimos presentar un resumen de la información económica y técnica más relevante del proyecto, y que consta en los pliegos y en la oferta del proceso, para que estos argumentos sirvan de motivación al COMEX para el análisis del presente caso:

### 1. Sobre el Concesionario

YILPORT es una empresa de nacionalidad Turca, y forma parte de YILDIRIM Holding, que está presente en una multitud de sectores industriales, incluyendo operaciones de minería, energía, construcción naval, fertilizantes, inversión, logística y gestión de puertos.

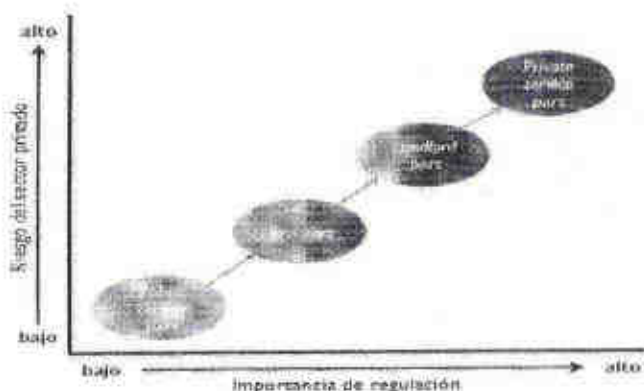
YILDIRIM Holding ha invertido más de 2.000MM \$USD en los últimos 5 años en el sector de transporte marítimo y puertos, actualmente posee el 24% de la tercera línea naviera de contenedores más grande del mundo (CMA-CGM). YILPORT Holding es un operador portuario mundial que maneja más de 4MM de TEU (Twenty-foot Equivalente Unit) (contenedores) al año. Para YILDIRIM, Puerto Bolívar aportaría de gran valor a la sinergia del holding. El plan maestro para el puerto va a crear nuevas oportunidades de inversión para YILDIRIM en fertilizantes, logística, minería, etc. Puerto Bolívar sería el primero de una serie de inversiones en Ecuador que vinculen a la cartera de YILDIRIM global.

### 2. Naturaleza del proyecto de concesión

Desde la instancia en que el Estado calificó de Interés Público este proyecto, ha dejado claro que se ofrece un modelo de gestión LAND LORD AVANZADO, en el cual el Estado conserva y es el titular del servicio público, lo controla y lo regula, en tanto que al privado se delega su prestación, quien bajo ese esquema asume la mayoría de riesgos por la inversión que debe realizar. El riesgo de la inversión total y la administración del servicio operativo, durante los 50 años de la concesión, es asumido casi en su totalidad por el delegante.

En el gráfico 1, se identifica el nivel de riesgo según el modelo de gestión establecido, en el cual el proponente privado - bajo el modelo de gestión Land Lord avanzado - asume gran parte de los servicios portuarios y los riesgos que esto implica.

*Gráfico 1. Esquema de modelos de gestión para administración de Puerto Bolívar*



Fuente: Solicitud de Yilport

Cabe resaltar que por parte de APPBO no hay ningún compromiso de pago, como contraparte para sacar adelante el proyecto (Anexo jurídico 9, punto 1). Tampoco se ha pactado ningún desembolso de efectivo para la ejecución del proyecto por parte de la entidad delegante. **APPBO pone a concesión de Yilport los activos durante 50 años, proyectando recibir todos los activos invertidos (314,3MM \$USD en maquinaria y equipo) al final de la concesión.** Cabe resaltar que todos los riesgos analizados en este estudio son de responsabilidad única de Yilport, el Estado no asume como responsable ni será afectado económicamente en caso de que estos sucedan.

Por otra parte se definió, como modelo de ingresos de APPBO, un canon fijo de 67% y un canon variable de 33% dependiente de los ingresos del puerto. Cabe resaltar que este canon variable tiene que ser considerada como variable de riesgo en caso de que el proyecto no cumpla con sus perspectivas de ingresos.

3. Detalle de la inversión a realizar

De acuerdo al cronograma de inversión previsto para este proyecto, al que se somete el concesionario en el contrato de gestión delegada, la inversión total se realizará por fases de acuerdo a lo previsto en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Resumen de inversión del proyecto<sup>1</sup>

FASE	INVERSIÓN (Millones de \$USD)		TOTAL POR FASE
	Maquinaria y Equipos	Infraestructura	
Fase I 2016-2022	88,99	152,97	241,96
Fase II 2023-2027	39,62	49,92	89,54
Fase III 2028-2032	40,00	43,83	83,83
Fase IV 2033-2038	67,56	140,09	207,65
Fase IV 2039-2066	78,18	50,78	128,96

Subtotal	314,34	437,69
<b>TOTAL</b>	<b>751,93</b>	

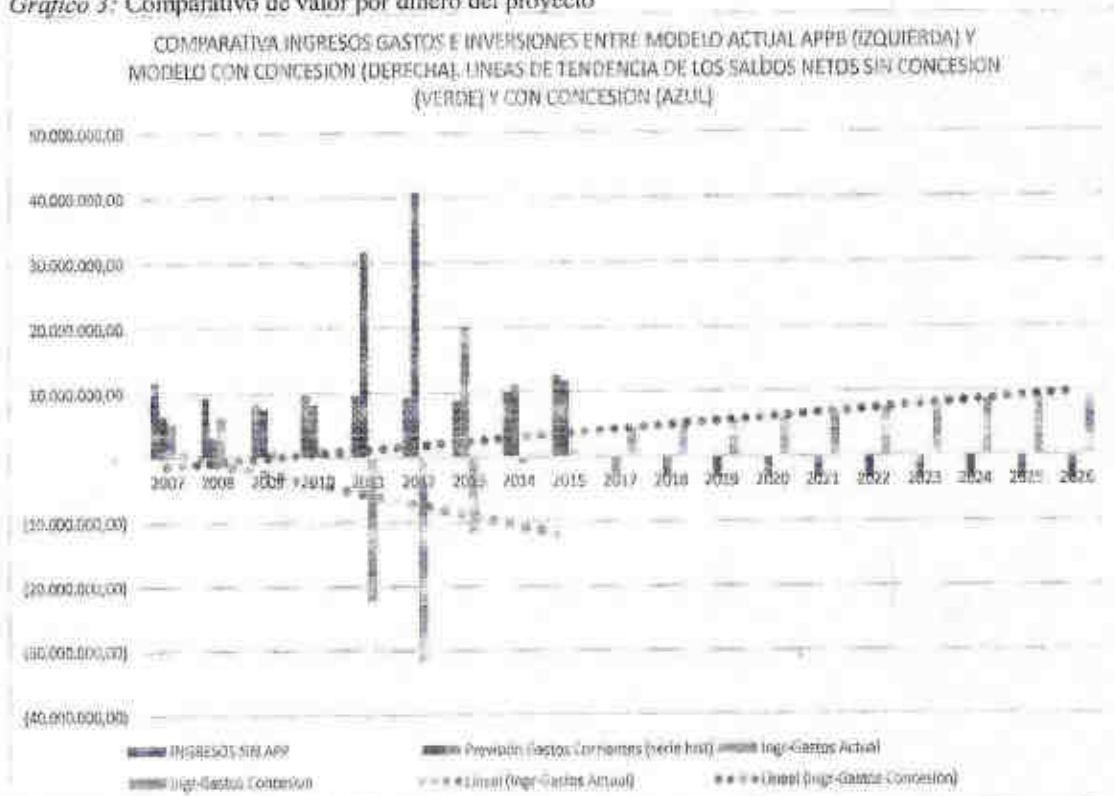
Fuente: Anexo 21 - Formulario 11 - Inversiones, reinversiones y mantenimiento ordinario (Anexo financiero 2)

#### 4. Del criterio de valor por dinero - Costo / Beneficio del proyecto

Según la metodología elaborada por SENPLADES, un proyecto APP produce valor por dinero si resulta en una ganancia neta positiva para la sociedad, que es mayor que la que podría lograrse a través de cualquier ruta alternativa de adquisición del bien o servicio, por parte del Estado. En este sentido, es una buena práctica llevar a cabo un análisis de valor por dinero (esencialmente un análisis costo - beneficio) como parte de la preparación inicial de un proyecto, independientemente de si se realiza convencionalmente o no como una asociación público privada.

La evolución histórica de las cuentas de APPBO, para poder conocer y exponer las ventajas que la Delegación, en base a su Oferta, supone claros beneficios económicos financieros de la APP, en comparación con una inversión Estatal. Estos beneficios se han plasmado en gráficos que abajo se incluyen.

Gráfico 3: Comparativo de valor por dinero del proyecto



Fuente: Documentos anexos en la Circular Modificatoria No. 12 (Anexo financiero 4)

Gráfico 4: Comparativo de ingresos netos del proyecto



Fuente: Documentos anexos en la Circular Modificatoria No. 12 (Anexo financiero 4)

En los gráficos 3 y 4 se puede apreciar claramente como los costos de inversión de Yilport, versus los costos de inversión que tendría que realizar APPBO son radicalmente menores. Por las razones establecidas en los fundamentos anteriores se puede definir como positiva el valor por dinero del proyecto, debido al alto costo en inversión que representaría para APPBO realizar el mismo proyecto, a comparación de la gestión de Yilport.

#### 5. Cobertura e inclusión social

El proyecto tiene un competente social muy alto de beneficio a su Hinterland natural, especialmente a los habitantes de la Parroquia Puerto Bolívar, Provincia de El Oro. El proyecto generará empleo directo e indirecto de 600 plazas de trabajo directas y 1.800 indirectas; así mismo el compromiso del gestor privado de apoyar a obras para beneficio de la comunidad como es la Recuperación del Estero Huayla, recuperación de la Isla del Coco, implementación de arquitectura tecnológica y desarrollo de software con la experiencia y conocimiento en el manejo de contenedores que tiene la empresa YILPORT NV.

#### 6. Atracción del proyecto para el sector privado

El proyecto considera desarrollar infraestructura y superestructura para atender buques PostPanamax, con los cuales se desarrollarían economías a escala principalmente para las cargas de exportación, como el banano que genera grandes volúmenes. En este sentido el proyecto es interesante para todos los grandes inversionistas del sector bananero y exportador. De igual manera, el sector importador de la zona sur del país podrá tener en esta terminal una nueva alternativa para el arribo de su carga, con manejo especializado, y ya no solo depender de las terminales de Guayaquil o Esmeraldas, con los costos adicionales que actualmente eso implica.

#### 7. Equipos a importarse

Los equipos de la fase 1 y fase 2 constan en el Anexo 17 de la oferta, que está subido en la página web de la entidad y que se anexa a este oficio. Los demás equipos no tienen un detalle pormenorizado aún pues depende de la eficiencia que vaya logrando el puerto con la ejecución del proyecto, por lo que no es posible proporcionar esa información totalmente detallada a la presente fecha.



## GERENCIA GENERAL

Es equipo de última generación y alta tecnología para el equipamiento principalmente del Muelle 5 y Muelle 6, equipos de una gran resistencia operativa para el manejo de carga de exportación e importación, para lo cual se establecen manuales de mantenimiento y reposiciones íntegras de los mismos, que mejoraran drásticamente la tasa de eficiencia de los procedimientos operativos para atender cualquier tipo de carga.

### CONCLUSIONES:

De los componentes técnicos y financieros del proyecto se puede concluir lo siguiente:

- El aporte del privado en inversión es significativamente mayor que cualquier beneficio económico que puede representar el diferimiento arancelario citado.
- El proyecto no contempla ningún desembolso de efectivo para su ejecución por parte del Estado; solamente se pone a concesión de Yilport los activos durante 50 años, **proyectando recibir todos los activos invertidos (314,3MM USD en maquinaria y equipo) al final de la concesión.**
- Yilport realizará una inversión extranjera directa sin hacer uso de fuentes de financiamiento nacionales, lo que implica el ingreso de recursos nuevos a la economía nacional.
- En el análisis costo / beneficio concluye que el costo de la inversión realizada por Yilport es significativamente menor, a lo que le costaría al Estado realizarla directamente como iniciativa pública, por lo que es pertinente la estructura de concesión de este proyecto.
- Los términos de cobertura e inclusión social del proyecto son óptimos. Yilport promedia aumentar la fuerza laboral del puerto en aproximadamente 612% de trabajo directo durante el horizonte del proyecto (de 98 trabajadores directos a 612), siempre enfocándose en aprovechar el recurso humano de las zonas aledañas al proyecto.

### PETICION:

Con los antecedentes expuestos, le solicitamos que el Comité de Comercio Exterior apruebe el diferimiento arancelario para todas las importaciones que se realicen para este proyecto, que se prevén en un monto de **314,3 millones de dólares de los Estados Unidos de América;** así como se exonere al proyecto de cualquier medida de defensa comercial que se impongan a los productos a importarse, mientras se encuentre vigente el contrato de gestión delegada suscrito con la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Con sentimientos de distinguida de consideración.

Atentamente,



Dr. Vicente Germán Barbotó  
GERENTE GENERAL  
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR



**YILPORT**

TERMINAL OPERATIONS  
YILPORTECU

Machala, 06 de octubre de 2016

Oficio NO 002-RS-YILECU-2016

*dejal*  
*Oficio para*  
*asesor o los*  
*Organismos*  
*Competentes*  
*10/10/2016*  
*Proyecto Oficio*  
*Asesorar ante*  
*11/10/2016*

Sr. Abg.

Vicente Guzmán Barbotó.

GERENTE GENERAL APPB

De mis consideraciones:

Tal y como se recoge en el Contrato de Concesión de Puerto Bolívar, entre la APPB y Yilport Ecu, en su cláusula septuagésima octava (Incentivos), como en la carta del Ministro de Transportes Walter Solís del pasado 08 de agosto de 2016, dirigida a Robert Yuksel Yildirim, y como contestación a la dirigida por éste último al Presidente de la República de Ecuador, Economista Rafael Correa, el Gobierno de Ecuador, a través de sus diversas Instituciones relacionadas con el caso, y especialmente a través de la que usted dirige, APPB, como titular de la propiedad de Puerto Bolívar, se compromete a gestionar el otorgamiento de los Incentivos de la Ley de Incentivos de Asociaciones Público Privadas no otorgados por el Comité Interinstitucional de dicha ley, y que son los de exención de derechos aduaneros (aranceles), y el de la exención del ISD (Impuesto a la salida de divisas).

En la arriba mencionada cláusula septuagésima octava, literal b) se especifica que Yilport Ecu debe solicitar a las Instituciones que inician las gestiones. Es nuestro entendimiento que debe ser su Entidad, representada por usted como Gerente General, quien debe canalizar nuestra solicitud a todas las instituciones involucradas y necesarias. Así, con este Oficio, paso a solicitarle inicie o continúe dichas gestiones para que el otorgamiento de dichos incentivos sea lo más pronta posible y permitan continuar con el desarrollo de los planes de nuestra oferta y proyecto.

Con la seguridad de su atención, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente

Rafael Sapina García

REPRESENTANTE LEGAL

YILPORT TERMINAL OPERATIONS

YILPORTECU.S.A.

**RECIBIDO**  
ASESORIA JURIDICA  
Fecha: 06/10/2016  
Hora: 10:50  
Firma: [Handwritten]

**RECIBIDO**  
GERENCIA  
06/10/2016  
15:30  
[Handwritten initials]

**ANEXO 17: FORMULARIO X - TÉRMINOS ESENCIALES DE LA OFERTA**

<b>Concurso Público No. 001-2015-APP-APPB</b>				
<b>"DISEÑO, FINANCIAMIENTO, EJECUCIÓN DE OBRAS ADICIONALES, EQUIPAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUERTO BOLÍVAR"</b>				
Momento de provisión y puesta en servicio del Equipamiento previsto para la fase 0 y Fase 1 de la Iniciativa Privada, expresado en meses contados desde la suscripción del Contrato				
			<i>(meses desde Suscripción de Contrato, estimados según previsión de demanda, sujetos a Disparadores de Tráfico TEUS)</i>	
<b>EQUIPO TIPO</b>	<b>UNIDADES</b>	<b>DISPARADOR EN TEUS</b>	<b>PROVISIÓN</b>	<b>PUESTA EN SERVICIO</b>
<b>FASE 1</b>				
GRÚAS MÓVILES	2		1	8
EQUIPOS FRONTALES	5		1	6
GRÚAS PORTICO MUELLE	2		1	21
GRÚAS PORTICO DE PATIO	6		1	21
GRÚAS PORTICO MUELLE	2		12	32
GRÚAS PORTICO DE PATIO	6		12	32
REMOLCADOR (60 T)	1		6	30
<b>FASE 2</b>				
GRÚAS MÓVILES	1	500.000	60	68
EQUIPOS FRONTALES	5	500.000	48	56
GRÚAS PORTICO MUELLE	2	500.000	48	68
GRÚAS PORTICO DE PATIO	6	500.000	48	68
Monto del Canon Variable, expresado en porcentaje de los ingresos del Proyecto				
4,6%				
Monto de Prima Inicial, expresado en dólares de los Estados Unidos, pagadera previa a la suscripción del Contrato				
NO APLICA				