

GERENCIA GENERAL

Oficio No.-APPB-GG-0432

Puerto Bolívar, 1 de noviembre de 2016

Señor Msc.

Patricio Rene Rivera Yáñez

MINISTRO DE COORDINACION DE POLITICA ECONOMICA

COMITÉ DE POLITICA TRIBUTARIA

Quito.-

Referencia: Solicitud ISD.-



Uriana Juez?
01/11/16 16:43
Ministerio Coordinador
de Política Económica

De mis consideraciones:

ANTECEDENTES Y SUSTENTO TECNICO Y LEGAL.-

Como es de conocimiento público, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) suscribió hace poco tiempo el contrato de gestión delegada, por el cual le concede a la empresa de origen turco YILPORTECU S.A., 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:

GERENCIA GENERAL

“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 NV, por el valor de SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE DÓLARES (USD 750'000.000,00), financiados por parte del inversionista extranjero, 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.

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 terna 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.

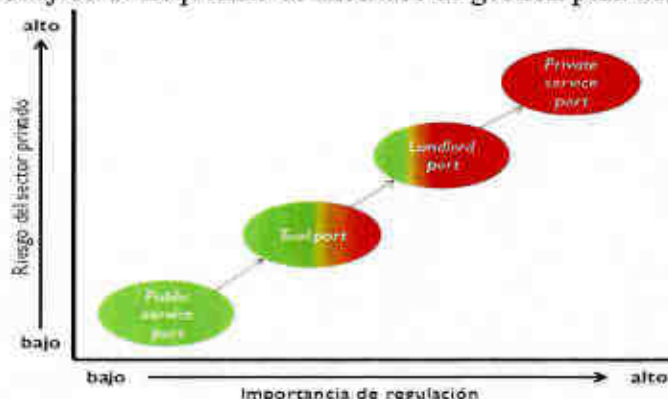
GERENCIA GENERAL

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. Esquemas 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.



GERENCIA GENERAL

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 proyecto¹

FASE	INVERSIÓN (Millones de \$USD)		TOTAL POR FASE
	Maquinaria Equipos	y 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	
TOTAL	751,93		

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

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

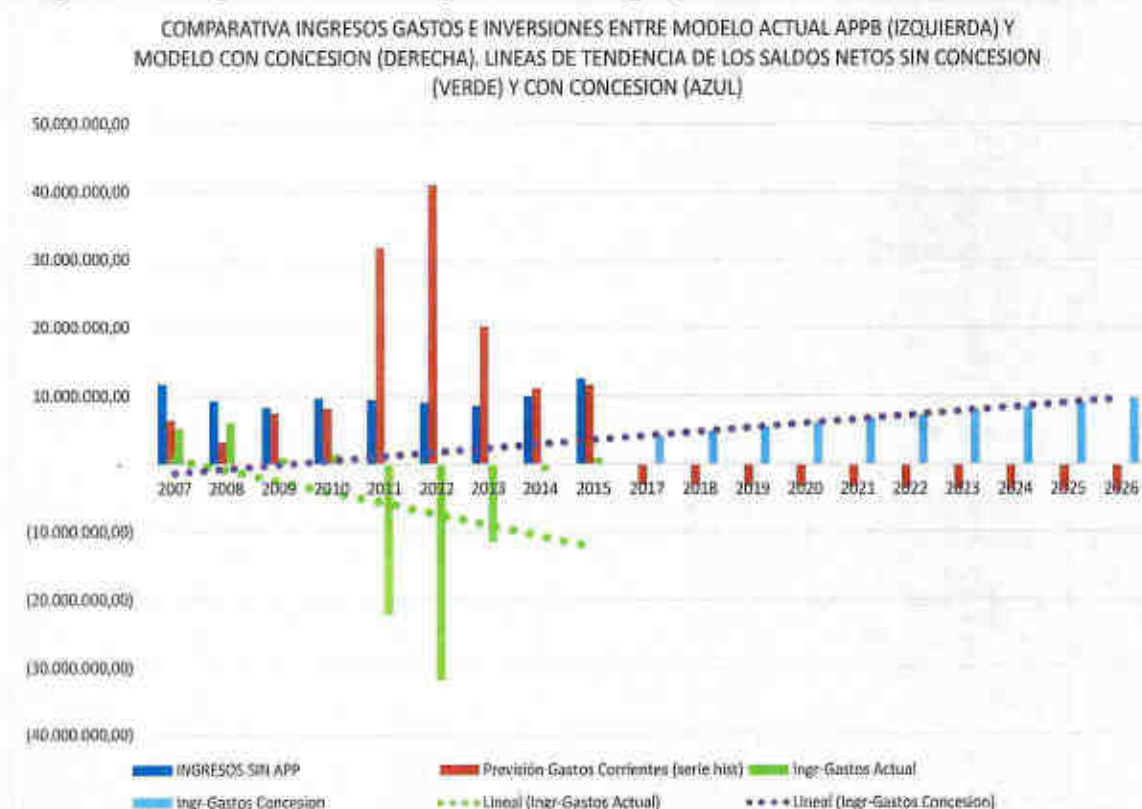
Según la metodología elaborada por SENPLADES, un proyecto APP produce valor por dinero si resulta en una ganancia neta positiva para la sociedad, que es mayor que la que podría lograrse a través de cualquier ruta alternativa de adquisición del bien o servicio, por parte del Estado. En este sentido, es 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

GERENCIA GENERAL

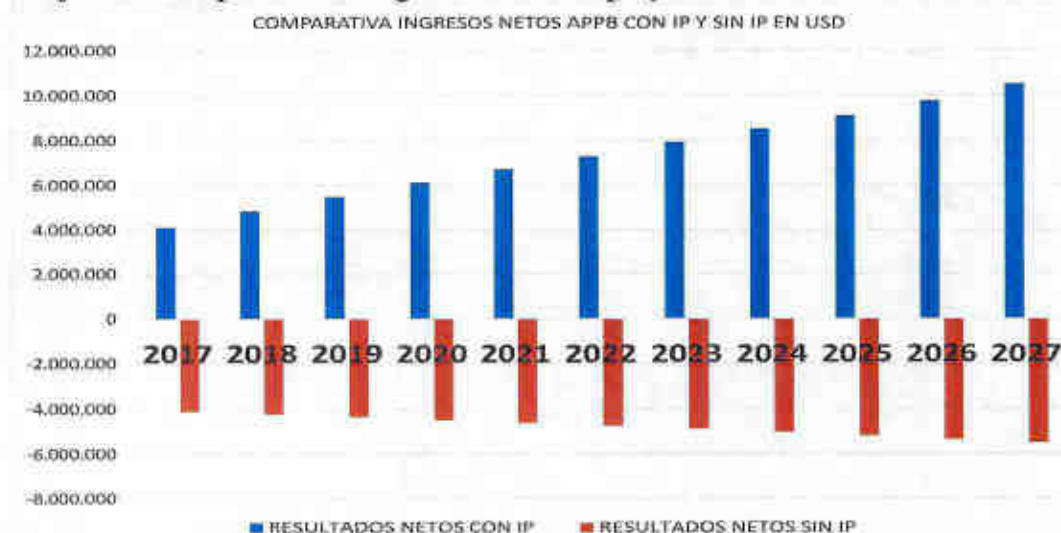
financieros de la APP, en comparación con una inversión Estatal. Estos beneficios se han plasmado en gráficos que abajo se incluyen.

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



GERENCIA GENERAL

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 Post-Panamax, 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 esta 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.

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

GERENCIA GENERAL

reposiciones íntegras de los mismos, que mejoraran drásticamente la tasa de eficiencia de los procedimientos operativos para atender cualquier tipo de carga.

BASE LEGAL.-

El Comité de Política Tributaria mediante Resolución No.-CPT-03-2012, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No.-713 de fecha 30 de mayo de 2012, estableció el listado de materias primas e insumos y bienes de capital que tienen crédito tributario de Impuesto de Salida de Divisas (ISD), mismo que fue reformado mediante Resoluciones Nos.-CPT-07-2012 de fecha 26 de diciembre de 2012, publicado en el Cuarto Suplemento de Registro Oficial No.-859 de fecha 28 de diciembre de 2012 y CPT-02-2013 de fecha 21 de enero de 2013, publicado en el Registro Oficial No.-890 de fecha 13 de febrero de 2013. A su vez dichas reformas fueron sustituidas por la Resolución CPT-04-2013, publicado en el Cuarto Suplemento del Registro Oficial No.-152 del 27 de diciembre de 2013. Finalmente fue reformado el 30 de diciembre de 2015, mediante Resolución CPT-02-2015, publicado en el Registro Oficial No.-660 Segundo Suplemento.

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

GERENCIA GENERAL

directos a 612), siempre enfocándose en aprovechar el recurso humano de las zonas aledañas al proyecto.

SOLICITUD.-

Con los antecedentes y base legal expuesta, le solicitamos la inclusión de las sub-partidas al listado emitido al Comité de Política Tributaria.

NUMERO DE SUB-PARTIDAS CON CONCEPTO DE EQUIPO.-

STS=Grúas portacontenedores de muelle (grúas pórtico), sub-partida No.-842630

MHC=Grúas móviles de muelle, con pluma, aptas para carga multipropósito, sub-partida RTG No.-84261210

RTG=Grúas pórtico de patio de contenedores sub-partida No.-84261210

TUG=Remolcador sub-partida No.-89040090

ECH= Grúas para contenedores vacíos, sub-partida No.-84272000

HOPPER= Tolva, recipiente para carga al granel, sub-partida No.-73090000

TT=Tractor Especial para terminal, sub-partida No.-87019000

RS=Grúa autopropulsada de elevación de cargas con una pluma en ángulo sobre el suelo variable, sub-partida No.-84272000

Lo precedente, amparados en el artículo enumerado posterior al artículo 20 del Reglamento para aplicación del impuesto de Salida de Divisas.

Con sentimientos de distinguida de consideración.

Atentamente,



Dr. Vicente Guzmán Barbotó

GERENTE GENERAL

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

Copia.- Ing. Tania Castro

Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.