



MINISTERIO DE HACIENDA Y
CRÉDITO PÚBLICO

AVANCES

Primer
Trimestre
de 2023

Revista **INFRA
ESTRUC
TURA**

4° Edición

1823

1823

FDP

Blended Finance

PÁG. 5

**Dirección General de Crédito Público y
Tesoro Nacional**

**Subdirección de Asociaciones
Público Privadas**

Ferrocarril del Pacífico



MINISTERIO DE HACIENDA Y
CRÉDITO PÚBLICO

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Ministro de Hacienda y Crédito Público
José Antonio Ocampo Gaviria

Director General de Crédito Público y Tesoro Nacional
José Roberto Acosta Ramos

Subdirector de Asociaciones Público Privadas
Esteban Velasco Contreras

Equipo Técnico
William David Molina Bravo
Linda Mondragón Vásquez
Joan Sebastian Betancourt

ISSN 2806-0245

Primer Trimestre de 2023

Revista **INFRA
ESTRUC
TURA.**

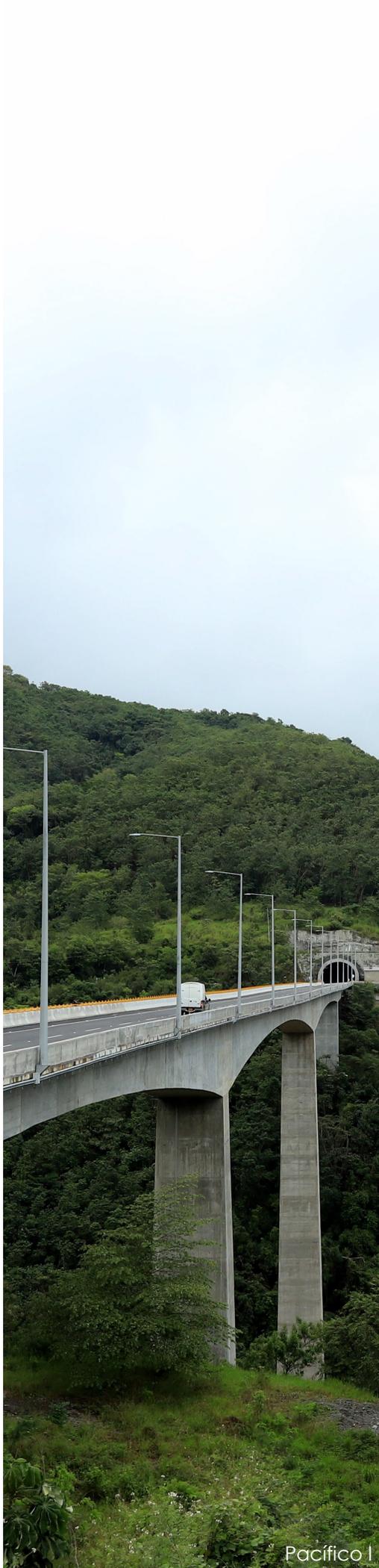
**Blended Finance para
alcanzar los ODS**
PÁG. 5

**Avance de los proyectos de
cuarta y quinta generación**
PÁG. 8

**Fondo de Contingencias de
las Entidades Estatales**
PÁG. 10

Planes de Aportes FCEE
PÁG. 11

Bibliografía
PÁG. 12



CONTENIDO

Introducción

En la cuarta edición de la Revista de Infraestructura, se presentará un análisis del Blend Finance como modalidad de financiación para contratos de APP orientados a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Adicionalmente, como es usual, se reflejará el avance de las obras, la actualización de aportes y el seguimiento al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales (FCEE) durante el primer trimestre del 2023. ☺

Blended Finance para alcanzar los **ODS**

Colombia en su desarrollo productivo necesita avanzar tanto en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), trazados por la ONU en el marco de la Agenda 2030, como en el desarrollo de infraestructura resiliente.

A nivel mundial, con menos de 1% de los activos financieros globales, los cuales suman más de USD \$379 Trillones (T), sería suficiente para avanzar en los ODS de los países en desarrollo.¹ Sin embargo, se ha evidenciado que existe un cuello de botella en los mecanismos para canalizar recursos para el cumplimiento de los ODS. En el caso de los mercados emergentes una de las principales barreras para el ingreso de flujos

de capital privado son los retornos de los proyectos, que frecuentemente no compensan sus niveles de riesgo.

A 2020, Colombia presenta un 54,8%² de avance en los ODS, y un objetivo de conseguir anualmente apoyo financiero de países desarrollados de USD \$1.6 Billones (B)³. Este gran reto se ha visto impactado por una movilización insuficiente de capital hacia proyectos de desarrollo sostenible.

Es así, como el esquema Blended Finance (BF), surge como una fuente alternativa de recursos para alcanzar las metas de ODS y el desarrollo de infraestructura resiliente. Hoy la apuesta es determinar el conjunto de recursos que tiene acceso el país para financiar sus necesidades, los cuales no solo deben provenir de los recursos fiscales ni de los del presupuesto nacional.

Generalidades de Blended Finance

BF es una estructuración estratégica que utiliza capital de recursos públicos y/o filantrópicos, llamado capital concesional o catalítico, para apalancar la movilización óptima de capital privado hacia proyectos enfocados en el cumplimiento de ODS, que normalmente no generarían un incentivo de mercado para conseguir su financiamiento.

La iniciativa de BF es muy flexible ya que puede combinar recursos de diferentes fuentes en una sola estructura, donde cada participante tiene un perfil de riesgo diferente, con variados tipos de recursos, diferentes horizontes de tiempo, distintas capacidades técnicas y diferentes accesos al mercado, que al unirse alcanzan sus objetivos. De esta manera, el capital concesional puede ser utilizado para cambiar y mitigar

1 Fuente: OECD (2022). Closing the SDG Financing Gap in the COVID-19 era.

2 Fuente: DNP (2022). Informe Anual de Avance de la Implementación de los ODS en Colombia. https://assets.ctfassets.net/27p7ivvbl4bs/7myPrzLxNgtlV0ZZ9PLS6/4fcaa686e86371ab12de75c69f382571/2021-12-29_Informe_final_2021.pdf

3 Fuente: Cálculos del Banco Mundial (2022). Blended Finance Platforms and Carbon Credit Markets: an opportunity for EMDEs to achieve their NDCs (Draft).

riesgos, ajustarse a todas las etapas de los proyectos y administrar retornos en línea con los requerimientos y perfil de cada fondeador.

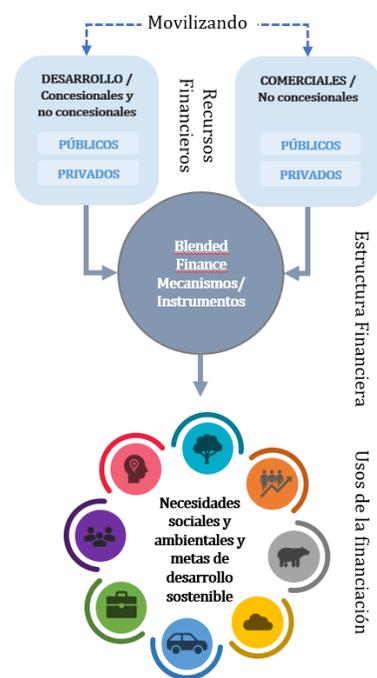


Gráfico 1. Modelo Blended Finance, Fuente: Elaboración propia DGCPNT.

Por consiguiente, BF puede ayudar a reducir el costo promedio ponderado de capital de un proyecto. Al añadir más participantes en la estructura financiera básica deuda/capital, reconfigurando

la estructura financiera original, se presenta un cambio en los retornos ajustados por riesgo lo cual permite que un proyecto sea bancable más fácilmente.

De acuerdo con Convergence (2022a),⁴ en promedio, USD \$1 millón de capital concesional en BF puede apalancar 5,1 veces el capital privado. Las transacciones globales de BF usan diferentes herramientas, y en mayor medida se instrumentalizan por capital concesional (83%), fondos de asistencia técnica (35%), esquema de garantías o seguros contra riesgos (14%) y subsidios adaptados (7%). Proporciones similares se presentan en Latinoamérica, donde la mayoría de capital movilizado ha sido por parte de la banca multilateral y las instituciones financieras para el desarrollo, siendo los de mayor participación el BID, el FMO y el IFC.⁵

Desafíos de BF

A pesar de los avances en los instrumentos y las iniciativas de las instituciones hacia el cumplimiento de los ODS, el mayor desafío que se presenta es la escalabilidad en la cooperación y la generación de recursos. La brecha mundial del financiamiento para llegar a los ODS es aproximadamente USD \$3.9T⁶ anuales, y la Cooperación Internacional (CI) aporta tan solo USD \$170B⁷. Es así como BF constituye una solución parcial para toda la movilización de capital, puesto que cumple su propósito si y solo si se apalancan fondos adicionales mediante los recursos concesionales, generando retornos financieros positivos y de mercado, y brindando un impacto positivo en el desarrollo sostenible.

De acuerdo con Convergence (2022c)⁸, entre otros desafíos importantes para la implementación de BF se encuentran: una mayor capacidad técnica, conocimiento y disponibilidad de información de los fondeadores

4 Fuente: Convergence (2022a). Leveraging of Concessional Capital. Blended finance e inversión de impacto: enfoque en Latinoamérica y Colombia. Educación Continua Uniandes.
 5 Fuente: Convergence (2022b). An overview of the Blended Finance Ecosystem and Trends. Blended finance e inversión de impacto: enfoque en Latinoamérica y Colombia. Educación Continua Uniandes
 6 Fuente: OECD (2022). Global Outlook on Financing for Sustainable Development 2023: No sustainability without Equity. OECD Publishing. <https://www.oecd.org/dac/global-outlook-on-financing-for-sustainable-development-2023-fcbe6ce9-en.htm>
 7 Convergence (2022b) Op. Cit.
 8 Fuente: Convergence (2022c). Blended Finance Archetypes & Underlying Rationale. Blended finance e inversión de impacto: enfoque en Latinoamérica y Colombia. Educación Continua Uniandes

para invertir en transacciones de BF, alineación de preferencias, creación de mercado, diseminación de tendencias y mejores prácticas, construcción de capacidad gubernamental y organizacional para originar estos esquemas, y la continua necesidad de capital concesional para las primeras etapas de los proyectos.

Oportunidades para Colombia

Es indudable que en otros países se encuentran mayores brechas en cuanto al cumplimiento de los ODS. Sin embargo, BF es implementable en países donde haya una fortaleza institucional que genere coordinación de los diferentes actores y transparencia en el esquema, para la ejecución de los desembolsos.

Para Sneha Thayil⁹, asociada de Convergence, Colombia cuenta con sistema financiero regulado y sólido, está comprometido con los ODS y cuenta con experiencia en proyectos con BF (participando en un cuarto de las transacciones de BF en Latinoamérica).

Por esta razón, Colombia tiene un entorno atractivo para los distintos tipos de fondeadores y cuenta con el potencial de convertirse en una matriz para BF, especialmente por el apoyo del gobierno en la movilización de capital del sector privado, el positivo ímpetu de la ONU para incentivar el BF en Colombia y las asignaciones estratégicas de capital filantrópico internacional en Colombia, que buscan catalizar inversión de otras fuentes de recursos.

Entre algunos de los proyectos que han utilizado BF, está el caso de las carreteras 4G y 5G, que ha contado con recursos del gobierno y de actores privados. También se destacan otros proyectos que promueven los ODS como el Fondo Multidonante de las Naciones Unidas para el Sostenimiento de la Paz (MPTF) con gobernanza tripartita, entre el gobierno, la ONU y los donantes, que logró un apalancamiento de 1 a 6, consiguiendo catalizar USD \$13M con una inyección de capital de USD \$2.1M¹⁰.

Pese a lo anterior, no se evidencia un esquema

oficial que canalice no sólo capital privado, sino también el proveniente de organismos multilaterales y de cooperación, así como recursos de entidades del gobierno nacional.

En este contexto, contar con esquemas formales como BF facilitaría que las entidades con capital concesional generen un mayor apalancamiento de recursos del sector privado, con efectos positivos en el costo de la deuda, que mitiguen los riesgos de los proyectos y promuevan la estabilidad fiscal.

Por lo anterior, BF puede considerarse un instrumento para romper el paradigma en la movilización de recursos para alcanzar los ODS planteados en la Agenda 2030 y lograr el desarrollo de los proyectos necesarios para el país. 🌍

9 Thayil, Sneha. (Diciembre 5, 2022). Colombia Emerges as Andean Hub for Blended Finance. Convergence. <https://www.convergence.finance/news-and-events/news/6JlQmTQFeO1G1dllxRgwOK/view>

10 APC-Colombia (2020). Análisis del comportamiento de la cooperación internacional no reembolsable recibida por Colombia en el año 2019.

Avance de los Proyectos de Cuarta y Quinta Generación

Durante el primer trimestre del año 2023, se registró un avance del 2% en las obras de algunos proyectos pertenecientes a la Cuarta Generación (4G) de concesiones, que acumula un avance promedio de 72%¹¹ de ejecución.

Se destacan los proyectos: Conexión Norte, Antioquia Bolívar y Autopistas al Mar 2. Iniciativas que, considerando su interconexión y localización, impactarán positivamente en la competitividad del departamento de Antioquia y la Nación en general, especialmente porque facilitan la conectividad del centro del país con el océano Atlántico, punto estratégico para el desarrollo del comercio internacional con el resto del mundo.

Dentro de las obras más representativas entrega-

das por el gobierno nacional en este periodo se encuentra el viaducto Álvaro Mutis Jaramillo, del proyecto de Cuarta Generación (4G) Girardot - Ibagué - Cajamarca. La entrada en funcionamiento de esta obra beneficiará a cerca de 800 mil personas que se movilizan frecuentemente entre la capital del Tolima y la ciudad de Cajamarca y reducirá en 40 minutos la conectividad con el puerto de Buenaventura.

Por otro lado, respecto a los proyectos de quinta generación (5G); anuncios recientes demuestran el compromiso del Gobierno en reactivar y fortalecer el transporte ferroviario e intermodal, empezando por el proyecto La Dorada - Chiriguaná.

La puesta en marcha de este tipo de transporte facilitará la conexión de las ciudades y centros productivos del interior con los puertos del Caribe. En este mismo sentido, se es-

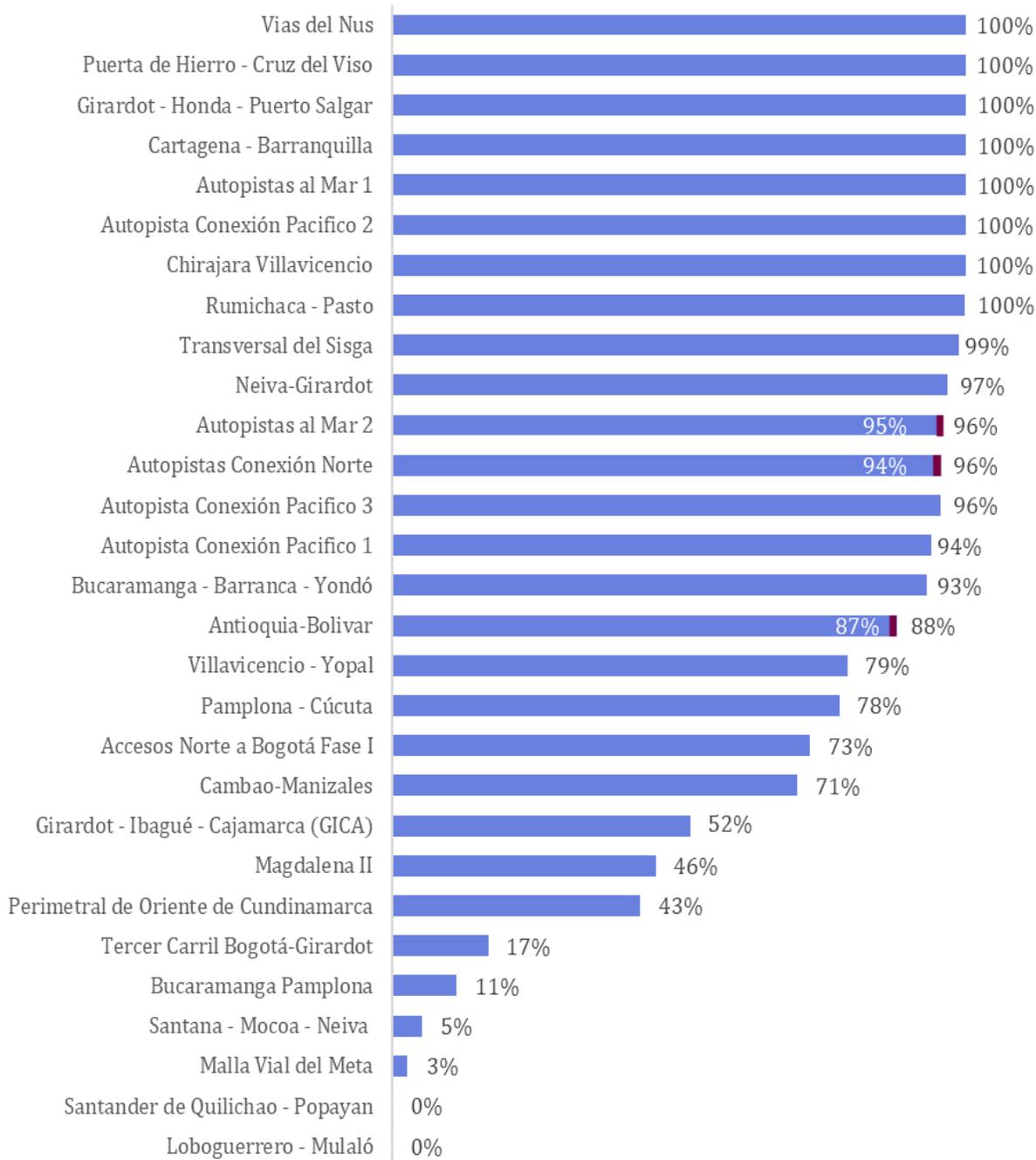
pera impulsar el uso del tren como medio de transporte optimizar el transporte de carga en el país, considerando las ventajas que representa en cuestiones de competitividad y eficiencia logística.

“Arranca la era férrea y la intermodalidad en Colombia”

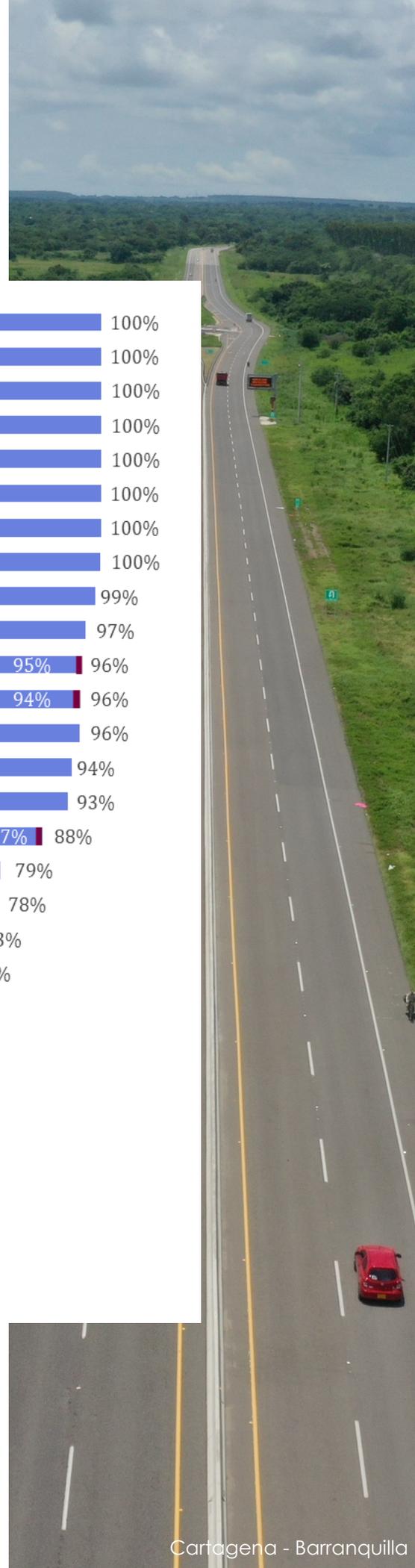
Sobre esto, el 9 de abril, la ANI publicó los pliegos de condiciones definitivos para la adjudicación de la obra pública que permitirá garantizar la operatividad de La Dorada - Chiriguaná por 12 meses, mientras culmina el proceso de estructuración y adjudicación de la APP. Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de aprobación por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público respecto a la no objeción de las condiciones financieras y al esquema y valoración de riesgos. ☺

11 Promedio estimado con base en la información del GPI de MinTransporte.

Gráfico 2. Avance de obra proyectos 4G |
Fuente: Mintransporte y noticias ANI, actualización más reciente.



*Proyectos que fueron entregados por el Gobierno Nacional, pero no se ve reflejado el 100% de avance en GPI de Mintransporte.



Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales

A la fecha, el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, en la subcuenta infraestructura tiene un saldo acumulado de alrededor de 5,2 billones de pesos, con pagos realizados cercanos a los 2,6 billones.

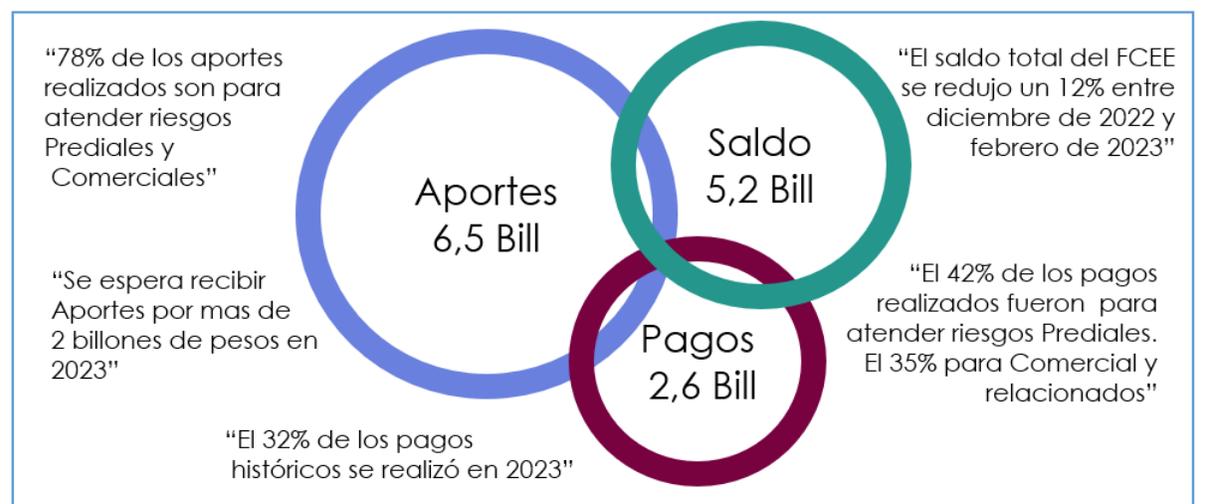
En este sentido, el FCEE ha servido como mecanismo para atender oportunamente las obligaciones contingentes generadas en proyectos de infraestructura, y con el saldo disponible se busca aten-

der las posibles materializaciones que se presenten en la ejecución de los proyectos.

En este sentido, para los proyectos viales de 4G a cargo de la ANI, contractualmente se pactó el reconocimiento del diferencial de recaudo (DR), el cual corresponde a la compensación por un tráfico real menor al proyectado en la estructuración de los proyectos. Se ha iniciado el pago de estos DR y se espera que durante la presente vigencia continúen estos reconocimientos, por lo tanto, se proyecta un aumento de los pagos a través del FCEE.

Aunado a lo anterior, con el objetivo de fortalecer el conjunto de medidas anti-inflacionarias y contribuir con el beneficio de las actividades productivas del país, el Ministerio de Transporte expidió en enero el Decreto 0050 de 2023, el cual establece el no incremento para el año 2023 de las tarifas de las casetas a cargo de la ANI. En este sentido, para la presente vigencia, se espera un incremento en el valor del contingente a cargo de la Nación, por la materialización del riesgo de no incremento de tarifas en las estaciones de recaudo vinculados a los proyectos de infraestructura. ☹️

Gráfico 3. Relación de aportes, saldos y pagos en el FCEE por riesgo. | Fuente: MHCP respecto a reportes de la Fridupervisora S.A. Cifras en pesos corrientes con corte febrero de 2023



Planes de Aportes FCEE

En el primer trimestre del año, 7 proyectos se encuentran en actualización de plan de aportes. Uno de tercera, y seis mas de cuarta generación. Se espera que estas actualizaciones impliquen incrementos en el saldo del FCEE, especialmente en lo relacionado al riesgo comercial. A continuación la proyección de los aportes a realizar al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales - FCEE.

Proyecto/Riesgos	Comercial	OAC*	Predial	Ambiental**	Redes	Geológico***	Otros****	TOTAL
Accesos Norte II (5G)	0,00	0,40	0,07	0,04	0,08	0,00	0,00	0,6
Buga-Loboguerrero-B/tura (5G)	0,00	0,00	0,13	0,21	0,09	0,00	0,00	0,4
Canal del Dique (5G)	0,00	0,00	0,06	0,00	0,01	0,00	0,21	0,3
Nueva Malla Vial del Valle (5G)	0,00	0,00	0,09	0,00	0,01	0,00	0,00	0,1
Puerto Salgar Barrancabermeja (5G)	0,00	0,24	0,03	0,02	0,02	0,00	0,00	0,3
Sabana de Torres - Curumaní (5G)	0,00	0,30	0,03	0,04	0,03	0,00	0,00	0,4
Bucaramanga-Barranca-Yondó (4G)	1,15	3,53	0,00	0,01	0,01	0,07	0,00	4,8
Bucaramanga-Pamplona (4G)	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,1
Cartagena - Barranquilla (4G)	1,14	0,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,6
Conexión Norte (4G)	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,1
Girardot - Puerto Salgar (4G)	3,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,1
Mar 1 (4G)	0,16	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,2
Mar 2 (4G)	0,61	1,30	0,00	0,00	0,00	0,02	0,05	2,0
Mulaló - Loboguerrero (4G)	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,2
Neiva-Mocoa-Santana (4G)	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,3
Pacífico 1 (4G)	0,78	2,00	0,00	0,19	0,00	0,00	0,07	3,0
Pacífico 2 (4G)	2,14	0,30	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	2,5
Pacífico 3 (4G)	1,29	0,25	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	1,6
Pamplona-Cúcuta (4G)	0,08	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,1
Pasto-Rumichaca (4G)	1,45	3,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	5,4
Perimetral de oriente de Cundinamarca (4G)	0,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,5
Popayán - Sant. de Quilichao (4G)	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,4
Puerta de Hierro-Cruz del Viso (4G)	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0
Villavicencio-Yopal (4G)	0,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,7
Transversal del Sisga (4G)	1,55	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,8
Río Magdalena 2 (4G)	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,1
Área Metropolitana de Cúcuta y Nte. De Santander (3G)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0
Santa Marta-Paraguachón (3G)	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,1
Metro Ligero de Barranquilla	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,0
TOTAL	15,80	13,07	0,42	0,54	0,25	0,14	0,42	30,65

Tabla 1. Planes de aportes aprobados 2023-2045. | Fuente: MHCP.

Cifras en billones de pesos de diciembre de 2022. *Incluye los riesgos de no incremento de tarifas, tarifario, reubicación, no instalación de peajes y demora de entrega de peajes **Incluye Ambiental y obras adicionales requeridas por la autoridad ambiental. ***Incluye el riesgo geológico, fallo estructural y coluviones. ****Incluye los riesgos de costos ociosos, interventoría, niveles de agua, dragados .

Bibliografía

- ANI. (s.f.). Aniscopio. Obtenido de <https://aniscopio.ani.gov.co/>
- Ministerio de transporte, GPI. <https://gpi.mintransporte.gov.co/menuReports/list>
- Flickr, Albumes Ministerio de Transporte. <https://www.flickr.com/photos/mintransporteco/albums/with/72157717256908276>
- Flickr, Albumes Agencia Nacional de Infraestructura. <https://www.flickr.com/photos/agencialinfraestructura/>
- APC - Colombia. (Agosto de 2020). *Reporte*. Análisis del comportamiento de la cooperación internacional no reembolsable recibida por Colombia en el año 2019. Obtenido de: <https://onx.la/c2759>
- OECD (2022). *Artículo*. Closing the SDG Financing Gap in the COVID-19 era. Obtenido de <https://www.oecd.org/dev/OECD-UNDP-Scoping-Note-Closing-SDG-Financing-Gap-COVID-19-era.pdf>
- DNP (2022). *Reporte*. Informe Anual de Avance de la Implementación de los ODS en Colombia. Obtenido de: https://assets.ctfassets.net/27p7ivvbl4bs/7myPrzLxNgrIV0ZZ9PLS6/4fcaa686e86371ab12de75c69f382571/2021-12-29_Informe_final_2021.pdf
- Banco Mundial. (2022). Blended Finance Platforms and Carbon Credit Markets: an opportunity for EMDEs to achieve their NDCs (Drafts).
- Universidad de los Andes. (Noviembre de 2022). *Curso*. Blended Finance e inversion impacto: Enfoque en Latinoamérica y Colombia.
- OECD. (2022). *Libro*. Global Outlook on Financing for Sustainable Development 2023: No sustainability without Equity. Obtenido de: <https://www.oecd.org/dac/global-outlook-on-financing-for-sustainable-development-2023-fcbe6ce9-en.htm>
- OECD. (2018). *Libro*. Making Blended Finance Work for the Sustainable Development Goals . En línea: <https://www.oecd.org/development/making-blended-finance-work-for-the-sustainable-development-goals-9789264288768-en.htm>
- Thayil Sneha. (05 de Diciembre de 2022). *Noticias*. Colombia Emerges as Andean Hub for Blended Finance. Obtenido de: <https://www.convergence.finance/news-and-events/news/6JlQmTQFe01G1dllxRgwOK/view>
- ANI. (23 de Febrero de 2023). *Noticias*. Obtenido de: <https://www.ani.gov.co/arranca-la-era-ferrea-y-la-intermodalidad-en-colombia>
- ANI. (03 de Abril de 2023). *Noticias*. Obtenido de: <https://www.ani.gov.co/ani-publica-pliegos-definitivos-para-obra-publica-de-la-dorada-chiriguana>
- Centre for Asian Philanthropy and Society . Obtenido de: <https://caps.org/resources/glossary/>
- ANI. (05 de Abril de 2023). *Noticias*. Obtenido de <https://www.ani.gov.co/la-agencia-nacional-de-infraestructura-adjudica-la-interventoria-del-canal-del-dique>



MINISTERIO DE HACIENDA Y
CRÉDITO PÚBLICO

▶ Ministerio de Hacienda

🐦 @MinHacienda

📘 Ministerio de Hacienda

📷 @minhacienda

**MINISTERIO DE HACIENDA
Y CRÉDITO PÚBLICO**

📍 Carrera 8 No. 6 C 38
Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711

☎ Conmutador 601 381 1700
Fuera de Bogotá 01-8000-910071

✉ atencioncliente@minhacienda.gov.co

🌐 www.minhacienda.gov.co

Revista **INFRA
ESTRUC
TURA.**