

PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO - META	
Eje temático	Aeropuertos
Sector	Transporte Aéreo – Infraestructura aeroportuaria
Entidades/Áreas	GOBIERNO DEPARTAMENTAL DEL META y por identificar la entidad del Gobierno nacional encargada de concretar el proyecto establecido en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) – Plan Plurianual de Inversiones (PPI)
Socio aportante	Privado
Estrategia del Plan Nacional de desarrollo a la que apunta	<ul style="list-style-type: none"> - Convergencia regional: Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios - SUBREGIÓN LLANERA VILLAVICENCIO - PPI - Programa de intervención de infraestructura aeroportuaria y de servicios aéreos esenciales - Construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Villavicencio - Fase 1 - Transformación productiva, internacionalización y acción climática: De una economía extractivista a una sostenible y productiva. Transformación productiva, internacionalización y acción climática. Modelos de bioeconomía basada en el conocimiento y la innovación. Turismo en armonía con la vida
ODS al que apunta	<p>ODS 8) Trabajo decente y crecimiento económico</p> <p>ODS 9) Industria, innovación e infraestructura</p> <p>ODS 11) Ciudades y comunidades sostenibles</p> <p>ODS 17) Alianzas para lograr los objetivos</p>
Descripción del Proyecto	<p>Propósito del proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer la conexión de los Llanos Orientales con otras regiones del país y destinos internacionales que permita impulsar la economía regional, el turismo, la generación de empleo y el fortalecimiento de la infraestructura de la ciudad, que funge como Los aeropuertos y sus zonas circundantes se han convertido en centros de concurrencia y actividad que traspasa el propósito único de viajar, derivado de la variedad de oferta de servicios y actividades dado el desarrollo urbanístico, logístico e industrial. Lo anterior genera una inercia que impulsa con el mismo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. - Los aeropuertos tienen el potencial de fungir como catalizadores económicos de nuevos centros urbanos y, especialmente, en esta zona que está incipiente el concepto urbanístico.
	<p>Objetivos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contar con un aeropuerto internacional en Villavicencio con capacidades de movimiento de personas y carga mucho mayores a las actuales, fortaleciendo la conectividad de casi la mitad de Colombia con el resto del país y el mundo. - Generar la infraestructura y capacidad para ofrecer a los visitantes, especialmente los extranjeros, menor tiempos de tránsito en sus viajes y comodidad en sus desplazamientos.

**PROYECTO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO -
META**

		<ul style="list-style-type: none"> - Contar con capacidades que le permitan a la región atraer a un gran potencial de mercado de visitantes extranjeros interesados en turismo naturaleza. - Facilitar el acceso a una región con amplias oportunidades de negocio en los sectores de producción de alimentos, energías verdes, infraestructura y desarrollo inmobiliario.
	Área Geográfica de Influencia	Orinoquia colombiana, con alcance a otros departamentos de la Amazonia colombiana. Meta, Casanare, Vichada, Guaviare, Caquetá, Guainía, Arauca, Putumayo, Vaupés.
	Está incluido dentro de las metas del PND:	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
	Fase de Estructuración	Prefactibilidad
	Meta: (km), (paneles etc.)	Terminal de pasajeros de 16.000 m ² + Pista de 3.2 Km
	Se encuentra en área protegida o con comunidades indígenas/ afrodescendientes:	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Cuales _____
Duración por Fases		<ul style="list-style-type: none"> - Construcción 3 años. - Proyección para tercerización operativa a 30 años
Aportes	Valor Total	CAPEX USD 108 millones - £86 millones OPEX USD 132 millones - £105 millones
	Aporte Nación	\$
	Aporte Entidades Territoriales	\$
	Aporte Privados	CAPEX USD 108 millones - £86 millones OPEX USD 132 millones - £105 millones
Oportunidad de Inversión	<p>Los aeropuertos son infraestructuras de primer nivel que generan un valor adicional alto para el área de influencia donde éste se encuentre. Además, tienen impacto socioeconómico directo a través de sus actividades intrínsecas, transporte de pasajeros, comercio, carga y turismo.</p> <p>En el caso de la Orinoquía, se identifica impacto directo en el eje de turismo, potencial alto para turismo naturaleza, actividad de gran desarrollo en las últimas décadas a nivel mundial. Actualmente cuenta con 9 parques nacionales naturales y otros ecosistemas</p>	



VUI
COLOMBIA

VENTANILLA
ÚNICA DE
INVERSIÓN



Ministerio de
**Comercio, Industria
y Turismo**

PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO - META

de conservación. En uno, La Macarena, habita el 27% de las aves de Colombia. Otro, El Tuparro, es reserva de la biósfera.

Para el caso concreto del departamento del Meta, el impacto es mayor considerando la apuesta de transición socioeconómica que debe realizar para disminuir su dependencia de la industria del petróleo y la alta potencialidad que tiene para desarrollar actividades turísticas relacionadas con su riqueza en biodiversidad, entre las que se identifican Caño Cristales y el río Güejar.

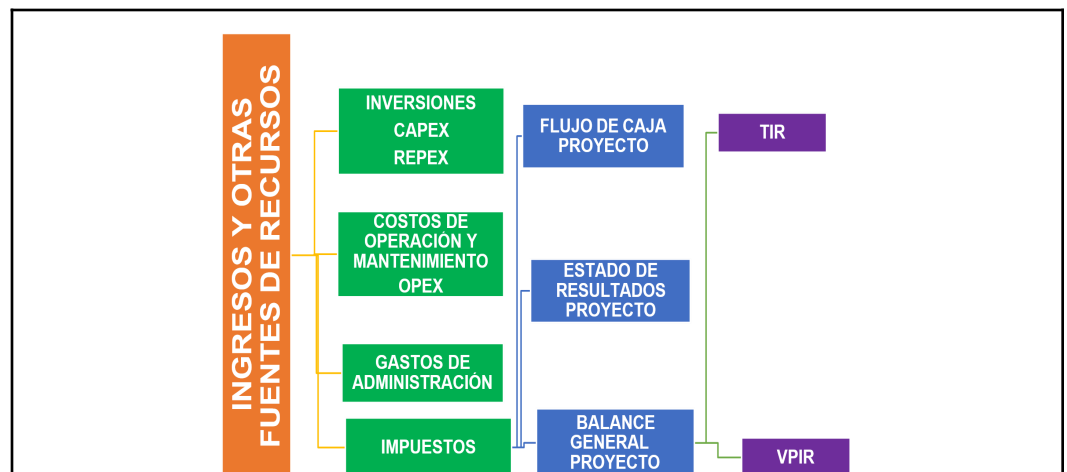
Se anota que todos los aeropuertos internacionales de Colombia se ubican en la parte occidental del país. Para llegar al Meta y al resto de la Orinoquia, los viajeros arriban a Bogotá, aeropuerto que recibe el 68% de los viajeros internacionales que visitan Colombia. Luego, tomar carretera, cuya primera parada es Villavicencio, que es ciudad conectora, de donde usualmente toman carretera para llegar a su destino. Para algunos destinos se toman vuelos regionales en aviones de menor capacidad.

Análisis de Mercado

Pendiente de estudio de demanda realizado en 2020. Se requiere actualizar.

Numero de Movimientos de Pasajeros (Pax)			
2041	Proyección real	Coeficiente FAA	Pax Hora Punta (PHP)
Pax Salidas	2.254.949	0,00036	812
Pax Llegadas	2.218.629	0,00037	821
Total	4.473.578	0,00038	1.700

Proyecciones Financieras





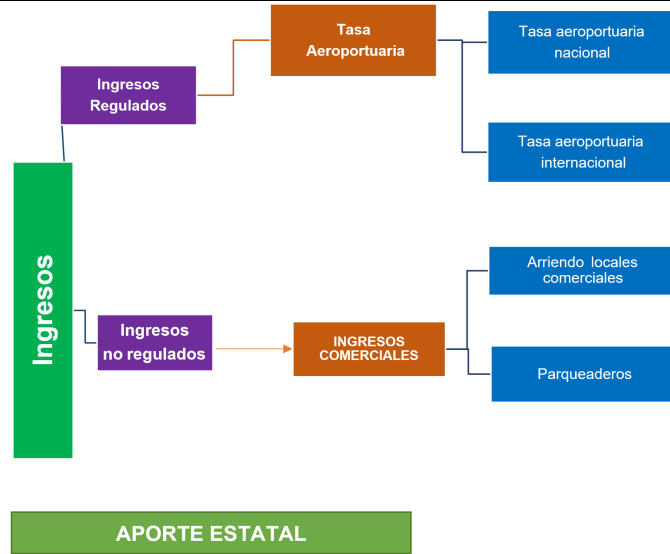
VUI
COLOMBIA

VENTANILLA
ÚNICA DE
INVERSIÓN

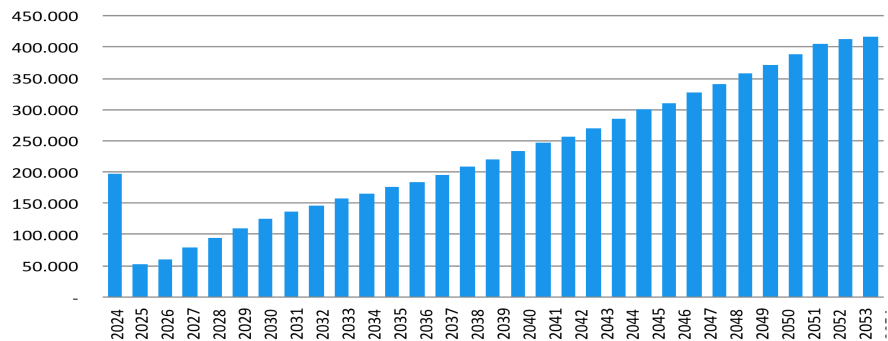


Ministerio de
**Comercio, Industria
y Turismo**

PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO - META



Ingresos Operacionales
(Cifras en Pesos Corrientes)



Se presenta el resumen consolidado de las inversiones **CAPEX**, describiendo las inversiones a realizar en la construcción, cálculos **2022**:

Actividad	Inversión (COP\$)
Adecuación de pista	120.000.000.000
Rodadura paralela	70.000.000.000
Construcción de plataforma comercial	60.000.000.000
Construcción de nueva terminal	70.000.000.000
Muelle de embarque	8.000.000.000
Compra de equipos rayos x	1.000.000.000
Construcción de vías de acceso	22.000.000.000
Construcción de parqueadero	5.000.000.000
Iluminación de pista	15.000.000.000



**PROYECTO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO -
META**

Adecuación de torre de control	40.000.000.000
TOTAL	411.000.000.000

Otras actividades relacionadas	
Licencias	300.000.000
Jurídicos y administrativos	1.000.000.000
Diseños	1.000.000.000
Energía suplementaria	2.000.000.000
Vehículos	800.000.000
TOTAL	5.100.000.000

Se presenta el resumen consolidado de las inversiones **OPEX**, describiendo las inversiones a realizar, cálculos **2022**:

OPEX	Constantes (COP\$)	Corrientes (COP\$)
OA&M	193.032.905.919	517.037.992.902

Distribución estructura de recursos - capital/deuda:

Deuda	Capital
65%	35%

Costo de Capital – Ke		
Aspecto	Valor	Fuente
Rf	2,768%	Treasury Constant Maturities. Fuente: U.S. Department of Treasury http://www.ustreas.gov/offices/domestic-finance/debt-management/interest-rate/yield.shtml
Prima de mercado (Rm – Rf)	9,51%	Promedio aritmético
BI	0,970%	Damodaran
Prima de mercado ajustada	9,22%	(Rm – Rf)*Be
Prima de riesgo ajustada (Rp)	3,25%	CDS
Ke US\$	15,24%	$Ke = Rf + Be*(E(rm)-Rf)+Rp$
Inflación anual	13,12%	
Ke nominal COP\$	30,36%	
Ke real COP\$	15,24%	

Costo de la deuda - Kd	
Kd Promedio	23,30%
IPC	13,12%
SPRead	9,00%
Escudo tributario	35,00%



VUI
COLOMBIA

VENTANILLA
ÚNICA DE
INVERSIÓN



Ministerio de
**Comercio, Industria
y Turismo**

PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO - META

Kd	15,15%	
WACC		
% <i>Equity</i>	35%	
% <i>Debt</i>	65%	
Ke	30,36%	
Kd	15,15%	
WACC Nominal	20,47%	
WACC Real	6,50%	
WACC Real Mensual		
0,5261%		
Outputs Modelo (COP\$)		
VPIR	259.662.526.222	
Fecha VPIR alcanzado	30/09/2027	
Tasa Descuento Mensual – TDM	6,50%	
VPN FCL	0,5261%	
276.826.661.158		
TIR		
	Nominal	Real
TIR proyecto desapalancado	23,44%	16,02%
TIR proyecto apalancado	24,20%	16,60%
TIR inversionista	24,10%	16,94%
Aportes estatales (por definir fuente específica) COP\$		150.000.000.000

Los resultados financieros muestran su viabilidad desde el punto de vista de rentabilidad de la inversión, donde la TIR es superior a su WACC.

El modelo financiero está sustentado en un flujo de pasajeros real, que garantiza la sostenibilidad del proyecto planteado en un horizonte de 30 años.

Consideraciones de sostenibilidad y ESG

No suministrado



VUI
COLOMBIA

VENTANILLA
ÚNICA DE
INVERSIÓN



Ministerio de
**Comercio, Industria
y Turismo**

**PROYECTO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO -
META**

**Evaluación y
Mitigación de
Riesgos**

No.	Área	Tipo de riesgo	Asignación	
1	Predial	Los efectos favorables y/o desfavorables de la variación en el costo de los predios y demoras en la gestión predial	Público - privado	Compartido
15	Construcción	Los efectos favorables y/o desfavorables de la variación de cantidades de obra, precios de mercado de los insumos, plazos, disponibilidad de insumos y suministro de equipos, licencias y permisos, variación respecto a los costos pactados contractualmente que se generen por la entrega anticipada o tardía de la infraestructura existente. Lo anterior, respecto a lo previsto inicialmente por el concesionario para cumplir con las especificaciones técnicas pactadas contractualmente.	Privado	Transferido
19	Operación y mantenimiento	Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de la variación respecto de los costos pactados contractualmente, que se generen en las obras de mantenimiento y las actividades de operación, como consecuencia de la entrega anticipada o tardía de la infraestructura existente.	Privado	Transferido
20	Operación y mantenimiento	Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de la entrega de infraestructura correspondiente al proyecto, en el estado en que sea entregado por la entidad concedentes, en tanto que sus obligaciones de resultado no se alteran para la entrega de las intervenciones, ni para la etapa de operación y mantenimiento	Privado	Transferido
22	Comercial	Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de la variación de ingresos regulados o ingresos asociados a los ingresos regulados, por cambios en la	Privado	Transferido



VUI
COLOMBIA

VENTANILLA
ÚNICA DE
INVERSIÓN



Ministerio de
**Comercio, Industria
y Turismo**

**PROYECTO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE VILLAVICENCIO -
META**

				demanda, la imposibilidad de recaudo, variaciones en la fecha de entrega de la infraestructura que será integrada al proyecto con posterioridad al acta de inicio y afecte los ingresos del proyecto.		
		24	Financie ro y de liquidez	Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de la no obtención del financiamiento para la ejecución del proyecto y/o la alteración de la composición de las fuentes de financiación del concesionario, necesaria para la ejecución del contrato	Privado	Transferido
		25	Financie ro y de liquidez	Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de la alteración de las condiciones de financiación; es decir, los costos efectivos de la consecución de la financiación necesaria para el proyecto en términos de montos, plazos, intereses y comisiones.	Privado	Transferido
		27	Financie ro y de liquidez	Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de las variaciones en la rentabilidad del negocio y la obtención de utilidades o sufrimiento de pérdidas.	Privado	Transferido
		<ul style="list-style-type: none"> - CONPES 4000 Lineamientos de política de riesgo contractual del Estado para proyectos aeroportuarios con participación privada - 37 riesgos identificados, tipificados, asignados, calificados en su probabilidad de ocurrencia e impacto. - 8 riesgos valorables bajo 5 áreas de riesgos. 				
Equipo del Proyecto y Experiencia	No suministrado					
Información adicional	N/A					