

Bogotá, D.C., junio 30 de 2021

Señores

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Atención: Ing. Fernando Hoyos Escobar

Ciudad

Referencia: Contrato de Concesión No 002 de 2015. Alcance - Solicitud de Modificación COREMAR SHORE BASE S.A. / Radicado ANI: 2019-409-049710-2 del 16 de mayo de 2019

Apreciados Señores,

En mi calidad de Representante Legal de COREMAR SHORE BASE S.A., me dirijo a la ANI con el objeto de dar alcance a nuestra solicitud de modificación del Contrato de Concesión, adjuntando la versión final del modelo financiero acordado con la ANI en reunión del miércoles 16 de junio de 2021.

Fundamentamos la presente solicitud, en los siguientes:

1. Antecedentes

El 20 de agosto de 2015, entre COREMAR SHOREBASE S.A., y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, se suscribió el Contrato de Concesión Portuaria 002. Por virtud de este contrato, a COREMAR le fue otorgado el derecho a la ocupación temporal y exclusiva de las zonas de uso público ubicadas en la Bahía de Cartagena, por un plazo de 20 años, para lo cual fueron convenidos con la ANI unos compromisos de inversión, y de pago de una contraprestación portuaria bajo la metodología del Documento CONPES 3744 de 2013.

En cumplimiento de los parámetros establecidos en el Documento CONPES 3744 de 2013, para la elaboración del modelo financiero original, se proyectaron unos volúmenes de carga que para el tercer año correspondían a 190.000 TM, los cuales durante la ejecución del contrato crecerían a un ritmo promedio del 5.7% hasta llegar en el último año a 480.000 TM.

Igualmente el modelo financiero contempló una estructura de ingresos, costos y gastos, de manera tal que el margen de Ebitda proyectado se situaba en un rango de 65% al 74% a lo largo del plazo de la concesión. Para el cálculo de la contraprestación portuaria bajo la metodología del CONPES 3744, el periodo de recuperación de la inversión (Payback Period) fue de 19 años y la Tasa Interna de Retorno (TIR) del flujo de caja era del 12.05%,

por lo cual en el año 20 se definió un factor Alfa de ajuste de 1.52, con lo cual el modelo financiero cerraba con una rentabilidad (TIR) del 12,00%.

CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA N° 002 DE 2015, SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y LA SOCIEDAD COREMAR SHORE BASE S.A.								
Factor de Ajuste Alpha Adicional posterior al PRC (Plazo 20 años)								
Año	Alpha [A]	Alpha Adicional [B]	Alpha Total [C] = [A] + [B]	Volumen [D]	Componente Fijo [E]	Componente Variable [F]	Contraprestación Total [G] = ([E] + [F]) x [C]	Valor Promedio
1,0	1,0	-	1,00	30.000	116.220	16.261	132.481	241.869
2,0	1,0	-	1,00	50.000	116.220	27.101	143.322	
3,0	1,0	-	1,00	190.000	116.220	102.985	219.206	
4,0	1,0	-	1,00	193.971	116.220	105.138	221.358	
5,0	1,0	-	1,00	198.025	116.220	107.335	223.555	
6,0	1,0	-	1,00	202.164	116.220	109.579	225.799	
7,0	1,0	-	1,00	206.389	116.220	111.869	228.089	
8,0	1,0	-	1,00	210.702	116.220	114.207	230.427	
9,0	1,0	-	1,00	215.106	116.220	116.594	232.814	
10,0	1,0	-	1,00	221.559	116.220	120.092	236.312	
11,0	1,0	-	1,00	228.206	116.220	123.694	239.914	
12,0	1,0	-	1,00	235.052	116.220	127.405	243.625	
13,0	1,0	-	1,00	242.104	116.220	131.227	247.447	
14,0	1,0	-	1,00	249.367	116.220	135.164	251.384	
15,0	1,0	-	1,00	256.848	116.220	139.219	255.439	
16,0	1,0	-	1,00	295.375	116.220	160.102	276.322	
17,0	1,0	-	1,00	339.681	116.220	184.117	300.337	
18,0	1,0	-	1,00	390.634	116.220	211.735	327.955	
19,0	1,0	-	1,00	449.229	116.220	243.495	359.715	
20,0	1,0	0,52	1,52	480.000	116.220	260.174	571.179	571.179

De acuerdo con el cronograma de inversión contractual, a lo largo de los primeros cuatro (4) años, se debían ejecutar inversiones por un valor de USD 6'299.801 constantes de diciembre del año 2014.

En este punto resulta muy importante mencionar que el proyecto portuario de COREMAR SHORE BASE, sobre la cual se proyectó el modelo financiero consistía en la prestación de servicios portuarios referidos al soporte en tierra (Shore Base) de las actividades de exploración petrolera mar adentro (Off Shore) que tenía proyectadas el Gobierno Nacional, en su momento estructuradas, y ofrecidas por parte de ECOPETROL y otras empresas privadas especializadas.

Por razones técnicas, comerciales y estratégicas que fueron enteramente ajenas a COREMAR SHOREBASE, ECOPETROL tomó la decisión de suspender este programa de exploración petrolera costa afuera, con lo cual la concesión portuaria COREMAR SHORE BASE, se vio en una situación de imposibilidad material para alcanzar los volúmenes de carga previstos y consecuentemente sus ingresos y su generación de caja fue insuficiente para realizar las inversiones y obtener los indicadores financieros proyectados.

Por lo anterior, y con el ánimo de cumplir con los compromisos con la ANI, COREMAR con gran esfuerzo procedió a identificar en el sector portuario alternativas de carga que

le permitieran adaptarse de alguna manera a la decisión del Gobierno Nacional de suspender los programas de explotación petrolera offshore.

Es dentro de este contexto que COREMAR SHORE BASE logró vincular a su proyecto portuario a la multinacional GERDAU-DIACO, empresa especializada en la producción y comercialización de acero, para que las importaciones de chatarra ingresarán al país por el puerto de COREMAR SHORE BASE. Hoy día, COREMAR SHORE BASE es el único puerto en Colombia, en vía de prestar este tipo de servicios portuarios.

Para lo anterior, el 23 de enero de 2019 COREMAR inició formalmente ante la ANI el proceso para solicitar la modificación del Plan de Inversiones, de manera que se adaptara a las obras y adecuaciones necesarias para atender la carga chatarra de su cliente GERDAU -DIACO, el cual se encuentra aún en trámite.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, por este motivo para el concesionario ha sido imposible cumplir con el plan de inversiones en los tiempos y montos acordados contractualmente. Así las cosas, la ANI, procedió a calcular las multas correspondientes derivadas de la diferencia entre la inversión ejecutada e imputable frente al compromiso de inversión contractual.

Dentro de este contexto, durante varios meses, el concesionario y la ANI, han venido realizando mesas de trabajo orientadas a encontrar una solución que le permita al concesionario, de acuerdo con el entorno portuario actual, el nuevo proyecto con GERDAU-DIACO, y las realidades comerciales y operativas que vive el sector, estructurar un escenario viable, jurídica y técnicamente, que le permita comprometer y ejecutar un plan de inversiones rentabilizables y realistas teniendo en cuenta su situación geográfica, operativa, comercial, y financiera.

Como consecuencia de todo lo anterior, el propósito de las referidas mesas de trabajo ha sido estructurar conjuntamente, entre el puerto y la entidad concedente una Transacción, en la cual el concesionario asuma el valor de las multas generadas por el incumplimiento, de manera que éstas sean capitalizables como inversiones por su cuenta y riesgo es decir no imputables al plan de inversiones, y se plantee una nueva propuesta de plan de inversiones que le permitan al puerto ser viable financieramente, amortizar y rentabilizar tales inversiones y evitar un proceso sancionatorio inconveniente para todas las partes.

Así las cosas, el primer aspecto de la modificación propuestas por COREMAR SHORE BASE, tiene que ver con la Transacción, como pasamos a explicar:

1. Transacción.

En el siguiente cuadro encontramos el cálculo realizado por el Grupo Financiero de Gestión Contractual de la ANI, de las multas derivadas del incumplimiento por cuatro conceptos: (i)

Incumplimiento del plan de inversiones contractual; (ii) Valor proporcional de la cláusula penal pecuniaria establecida en el contrato; (iii) Faltante del fondeo de los recursos correspondientes a la interventoría; y (iv) Los correspondientes intereses de mora.

VPN CONTRACTUAL + multa + no fondeo		Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Multa Inversiones	162.486	0	0	0	0	0	286.357
Valor Proporcional de la Clausula Penal \$ Dic 2014	1.638	0	0	0	0	0	2.887
VPN Fondeos de Interventoría	103.680	0	0	0	0	0	182.720
Intereses moratorios pendientes	63.854	45	4.482	14.251	33.704	26.895	12.980
TOTAL DE INVERSIÓN	331.659	45	4.482	14.251	33.704	26.895	484.943

Con base en lo anterior se establece que el monto adeudado por estos conceptos asciende a USD 331.659 dólares constantes de 2014, valor que reconoce y acepta el concesionario y que, de acuerdo con la transacción propuesta, se aplicaría al nuevo compromiso contractual como una obra nueva, de manera no imputable al modelo financiero, es decir, por cuenta y riesgo del concesionario.

Visto lo anterior, ahora miremos cual es el Plan de Inversiones que estamos proponiendo, y sobre el cual hemos venido avanzado con la ANI en todos estos meses:

2. Plan de Inversiones propuesto.

A partir de un ejercicio interno realizado bajo criterios comerciales, operativos y financieros, el área de ingeniería de COREMAR, le presentó a las mesas de trabajo una propuesta de plan de inversiones para los próximos 5 años en los siguientes términos:

ITEM	DESCRIPCION	NUEVO PLAN INVERSIONES								
		AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14
		De 01/07/2021 a 30/06/2022	De 01/07/2022 a 30/06/2023	De 01/07/2023 a 30/06/2024	De 01/07/2024 a 30/06/2025	De 01/07/2025 a 30/06/2026	De 01/07/2026 a 30/06/2027	De 01/07/2027 a 30/06/2028	De 01/07/2028 a 30/06/2029	De 01/07/2029 a 30/06/2030
		Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan	Nuevo Plan
1	MOVILIZACIÓN Y DESMOVILIZACIÓN	\$ 11.547	\$ 101.878	\$ -	\$ -	\$ -				
2	LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO	\$ 9.351	\$ 23.527	\$ -	\$ -	\$ -				
3	CONCRETO MUELLE Y ZONA DE MANIOBRAS Fc =350 Mts	\$ 118.146	\$ 31.837	\$ 254.078	\$ 374.603	\$ 374.603				
4	ACERO	\$ 106.532	\$ 161.799	\$ 180.490	\$ 357.651	\$ 357.651				
5	ELEMENTOS MUELLE	\$ -	\$ -	\$ 156.006	\$ 77.982	\$ 77.982				
7	RELLENO TERRAPLEN DE ACCESO	\$ -	\$ 4.705	\$ -	\$ -	\$ -				
6	MOVIMIENTO DE TIERRAS Y PAVIMENTOS	\$ 95.124	\$ -	\$ -	\$ 1.092.918	\$ 1.092.918				
7	Tablestacado	\$ 144.573	\$ 31.871	\$ -	\$ 1.557.069	\$ 1.557.069				
	SUBTOTAL OBRA CIVIL	\$485.273	\$355.617	\$590.574	\$3.460.223	\$3.460.223	\$0	\$0	\$0	\$0
	DRAGADO Y DISPOSICION FINAL	\$ 13.689	\$ 151.046	\$ 169.171	\$ 177.992	\$ 320.217				
	INVERSIÓN TOTAL	\$498.962	\$506.663	\$759.745	\$3.638.214	\$3.780.440	\$0	\$0	\$0	\$0
	PRECIOS CONSTANTES	\$443.141	\$439.824	\$644.730	\$3.020.269	\$3.070.059	\$0	\$0	\$0	\$0
	IMPUTABLE	\$0	\$202.950	\$644.730	\$3.020.269	\$3.070.059	\$0	\$0	\$0	\$0
	A CUENTA Y RIESGO	\$443.141	\$236.874	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

El propósito de este planteamiento es definir conjuntamente un programa de inversión realista, que en combinación con la capacidad de gestión comercial de la administración del puerto y dado el entorno dentro del cual se desenvuelve, sea amortizable y financieramente viable. Esta propuesta, cómo se verá más adelante, incorpora un componente de inversiones por cuenta y riesgo del concesionario que es equivalente financieramente al paquete de multas calculado.

Al articular las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario, en los primeros 4 años de la concesión, con el plan de inversiones propuesto para los siguientes 5 años, incluyendo las que corresponden a las que realizará a su cuenta y riesgo, presentamos este flujo consolidado de inversiones, del año 1 al año 10, con una sumatoria de USD 7'999.622 de 2014 y un VPN de USD 3'053.537 de 2014.

INVERSIÓN IMPUTABLE + POR CUENTA Y RIESGO.	SUMA/VPN	2015	1 Jul 2016 al 30 jun 2017	1 Jul 2017 al 30 jun 2018	1 Jul 2018 al 30 jun 2019	1 Jul 2019 al 30 jun 2020	1 Jul 2020 al 30 jun 2021	1 Jul 2021 al 30 jun 2022	1 Jul 2022 al 30 jun 2023	1 Jul 2023 al 30 jun 2024	1 Jul 2024 al 30 jun 2025	1 Jul 2025 al 30 jun 2026
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Año contractual		Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Plan de inversiones	7.999.622	0	112.923	0	268.676	0	0	443.141	439.824	644.730	3.020.269	3.070.059
TOTAL DE INVERSIÓN	3.053.537	0	112.923	0	268.676	0	0	443.141	439.824	644.730	3.020.269	3.070.059

Al excluir las inversiones que realizará el concesionario por su cuenta y riesgo, y registrando solamente las inversiones imputables, y con efecto en el modelo financiero, encontramos el siguiente flujo de inversiones consolidado, con una sumatoria de USD 7'319.607 de 2014 y un VPN de USD 2'721.878 de 2014.

INVERSIÓN IMPUTABLE	SUMA/VPN	2015	1 Jul 2016 al 30 jun 2017	1 Jul 2017 al 30 jun 2018	1 Jul 2018 al 30 jun 2019	1 Jul 2019 al 30 jun 2020	1 Jul 2020 al 30 jun 2021	1 Jul 2021 al 30 jun 2022	1 Jul 2022 al 30 jun 2023	1 Jul 2023 al 30 jun 2024	1 Jul 2024 al 30 jun 2025	1 Jul 2025 al 30 jun 2026
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Año contractual		Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Plan de inversiones	7.319.607	0	112.923	0	268.676	0	0	0	202.950	644.730	3.020.269	3.070.059
TOTAL DE INVERSIÓN	2.721.878	0	112.923	0	268.676	0	0	0	202.950	644.730	3.020.269	3.070.059

Como producto de lo anterior, el flujo correspondiente únicamente a las inversiones que desarrollará el concesionario por su cuenta y riesgo y que corresponden al valor del paquete de multas y perjuicios, cuyo monto está tasado en USD 331.659 de 2014, es el siguiente:

INVERSIONES A CUENTA Y RIESGO QUE CORRESPONDEN A LA TRANSACCIÓN POR MULTAS Y PERJUICIOS												
INVERSIÓN POR CUENTA Y RIESGO	SUMA/VPN	2015	1 Jul 2016 al 30 jun 2017	1 Jul 2017 al 30 jun 2018	1 Jul 2018 al 30 jun 2019	1 Jul 2019 al 30 jun 2020	1 Jul 2020 al 30 jun 2021	1 Jul 2021 al 30 jun 2022	1 Jul 2022 al 30 jun 2023	1 Jul 2023 al 30 jun 2024	1 Jul 2024 al 30 jun 2025	1 Jul 2025 al 30 jun 2026
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Año contractual		Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Plan de inversiones	680.015	0	0	0	0	0	0	443.141	236.874	0	0	0
TOTAL DE INVERSIÓN	331.659	0	0	0	0	0	0	443.141	236.874	0	0	0

3. Modelo Financiero.

Posteriormente, la transacción fue incorporada al modelo financiero con el fin de calcular el nuevo flujo de caja y de manera consecuente los indicadores financieros. El modelo financiero original fue actualizado en los ingresos, incorporando volúmenes de carga para los años 6 al 9 que reflejan la situación real del puerto, y recuperando los volúmenes inicialmente planteados para los años 10 al 20 de 221.559 TM y 480.000 TM respectivamente. Adicionalmente la estructura de costos y gastos del flujo de caja

operacional se actualizó a la realidad del negocio, con el propósito de mantener el margen de Ebitda proyectado en el modelo original en un rango del 66% al 74%.

Para el cálculo de la contraprestación portuaria bajo la metodología CONPES 3744, se actualizaron las áreas concesionadas terrestres y acuáticas de acuerdo con el área técnica de la ANI y se prorrateó el año actual, año de la transacción, 6 meses con los parámetros anteriores y 6 meses con los nuevos parámetros.

Flujo de caja del Proyecto		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	20
Inicio de período		1-Jul-16	1-Jul-17	1-Jul-18	1-Jul-19	1-Jul-20	1-Jul-21	1-Jul-22	1-Jul-23	1-Jul-24	1-Jul-25	1-Jul-26	1-Jul-35
Fin de período		30-Jun-16	30-Jun-17	30-Jun-18	30-Jun-19	30-Jun-20	30-Jun-21	30-Jun-22	30-Jun-23	30-Jun-24	30-Jun-25	30-Jun-26	30-Jun-36
Ingresos por Servicios Coremar Shorebase													
	Toneladas Chatarra Fragmentada Tons	30.000	50.000	190.000	193.971	198.025	20.000	20.000	40.000	80.000	221.559	228.206	480.000
Flujo de caja ANI													
INGRESOS	\$USD	252.720	421.200	1.600.560	1.635.271	1.670.586	174.283	174.283	354.026	599.334	1.713.014	1.759.051	3.286.221
COSTOS OPERACIONALES	\$USD	126.821	357.833	264.302	467.047	448.259	380.120	118.916	119.724	139.332	176.154	391.877	694.010
GASTOS ADMINISTRATIVOS	\$USD	-	160.625	161.761	164.097	165.562	167.358	88.534	89.331	90.211	91.167	175.420	177.103
EBITDA	\$USD	(126.821)	(265.738)	(4.963)	969.416	1.021.450	1.123.107	(33.167)	(34.771)	124.483	332.012	1.145.717	1.182.335
Margen EBITDA	%		-105,15%	-1,15%	60,57%	62,46%	67,23%	-19,03%	-19,95%	35,16%	55,40%	66,88%	67,21%
IMPUESTOS	\$USD	1.149	1.092	229.625	238.502	274.419	-	-	-	-	12.663	23.981	329.377
CAPEX	\$USD	-	112.923	-	268.676	-	-	202.950	644.730	3.020.289	3.070.059	-	-
CONTRAPRESTACION	\$USD	-	59.076	121.875	187.493	109.646	100.535	69.357	99.371	98.475	126.949	159.747	446.146
FLUJO DE CAJA	\$USD	(126.821)	(438.886)	(127.829)	283.622	673.301	748.154	(102.524)	(337.093)	(618.722)	(2.815.205)	(2.096.752)	712.207

De esta forma se obtuvo un flujo de caja actualizado cuya rentabilidad cerró con una Tasa Interna de Retorno (TIR) del 16%, y con el propósito de llevarla al 12,00% cómo lo indica la metodología, se generó e incorporó un factor Alfa del 1,67881 aplicado a partir del año 7 y hasta el año 20.

ANI		
TIR	%	12,000%
Alfa		1,67881

Se aclara también que, según lo indica la metodología, antes de finalizar el mes de febrero de cada uno de los años posteriores, el concesionario, hará una autoliquidación de su contraprestación portuaria en la que se deberá indexar el valor de referencia por metro cuadrado, el valor del avalúo de la infraestructura concesionada de conformidad con la Ley 242 de 1995 y reliquidar el valor del componente variable con los volúmenes realmente movilizados.

El último aspecto que ha sido tratado en las mesas de trabajo tiene que ver con el monto y la forma de pago de la interventoría de obras, como explicamos a continuación:

4. Fondeo de la interventoría

Los recursos para fondear la interventoría de obras durante la etapa de ejecución de inversiones serán asumidos por el concesionario a su cuenta y riesgo, sin afectar con ellos el modelo financiero. De acuerdo con la información suministrada por el área técnica de la ANI, la asignación mensual, en pesos corrientes de 2021, es de \$47.443.317, y de acuerdo

con el cronograma de inversiones propuesto será por 60 meses, para un total de COP 2.846'599.020 de 2021.

Proyeccion Interventoria por cuenta y riesgo.							
	Año 1 nuevo pla	Año 2 nuevo pl	Año 3 nuevo p	Año 4 nuevo f	Año 5 nuevo plan inversión		
2.846.599.020	569.319.804	569.319.804	569.319.804	569.319.804	569.319.804	Valor Total Interventoria	
Interventoria COP \$ may/21	569.319.804	569.319.804	569.319.804	569.319.804	569.319.804	2.846.599.020	
Mensual	47.443.317	47.443.317	47.443.317	47.443.317	47.443.317		
Fondeo	47.443.317						
Mes en corrientes interventoria	47.443.317	48.866.617	50.332.615	51.842.593	53.397.871		
Total corrientes	569.319.804	586.399.398	603.991.380	622.111.121	640.774.455	3.022.596.159	

De acuerdo con lo convenido, en esta nueva versión del modelo financiero quedaron incluidos dentro del marco de la transacción propuesta, como obras adicionales por cuenta y riesgo de COREMAR SHOREBASE S.A., el valor de las multas por la falta de ejecución de las inversiones correspondientes a los años contractuales 2, 3 y 4, la sanción por la demora en el fondeo de la interventoría, y los intereses moratorios causados.

De igual manera fue incluido el valor de la nueva interventoría de obras, por cuenta y riesgo del concesionario.

En estos términos quedamos muy pendientes de sus comentarios para avanzar en el presente proceso de modificación del Contrato de Concesión No 002 de 2015.

Cordialmente,



MANUEL RUBIANO VARGAS
Representante legal
COREMAR SHORE BASE S.A.