



# Vietnam



Partenariado

23 -25 de marzo de 2010

## Las Infraestructuras de Transporte

## ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>II. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>4</b>
<b>III. PRINCIPALES PROYECTOS VIGENTES</b>	<b>7</b>
<b>IV. DIRECCIONES DE INTERÉS</b>	<b>18</b>

ICEX

# I ■ INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras de transporte o más bien la falta de las mismas se ha convertido en uno de los principales escollos para el crecimiento sostenido de Vietnam. Una de las quejas más frecuentes de los inversores extranjeros está relacionada con el colapso de los puertos, los problemas logísticos y las deficientes carreteras. Los deficientes aeropuertos y ferrocarriles son también un freno para el desarrollo del turismo y las comunicaciones internas en muchas regiones del país. Del mismo modo, los principales núcleos urbanos (Ciudad Ho Chi Minh, Hanoi) se encuentran inmersos en un proceso de reorganización del transporte urbano.

Los obstáculos orográficos, hidrológicos y la propia configuración geográfica, con dos centros de gravedad social y económica (Hanoi en el norte, Ciudad Ho Chi Minh en el sur) alejados por más de 1100Km, implican serias dificultades en la planificación técnica de las infraestructuras y en la cobertura que ofrecen los medios de transporte. Asimismo, factores como la actual coyuntura económica mundial, las perturbaciones monetarias a nivel local o la propia organización burocrática de Vietnam han contribuido a una ralentización de los proyectos más relevantes.

El Ministerio de Planificación e Inversiones de Vietnam (en adelante, MPI, Ministerio responsable de la cooperación internacional y la planificación) ha señalado que, como parte del paquete de medidas de impulso que ha preparando el gobierno, 1.000M\$ se invertirán en proyectos de infraestructuras con el fin de atraer a los inversores extranjeros. El mismo MPI ha estimado las necesidades de inversión en telecomunicaciones, puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles en 139.000 millones de dólares para los próximos cinco años.

# II. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS

### 2.1. TRANSPORTE MARÍTIMO

Para un país de la apertura comercial de Vietnam, resulta relevante en tanto que constituye la principal puerta de entrada de mercancías en Vietnam (92% del tráfico total en 2007).

A pesar del potencial que suponen los 3.260 Kms. de costa, la transitabilidad de sus aguas interiores y la posición geoestratégica de Vietnam, la ausencia de puertos de aguas profundas ha mantenido a Vietnam fuera de las principales rutas marítimas. Actualmente, Hong Kong, Port Kelang (Malaysia) y Singapur actúan como *hubs* regionales en la redistribución de mercancías en el Sudeste Asiático y Vietnam sólo cuenta con líneas *feeder* de enlace a dichos puertos para su comercio con Europa. Las previsiones de aumento del tráfico exigen una respuesta de las administraciones públicas a fin de redimensionar la red de puertos y dotarla del material técnico y profesional necesario para cubrir dichas perspectivas.

En el período 2000-2007 se dieron pasos importantes en la modernización del entramado portuario de Vietnam, a saber, se iniciaron las obras más relevantes en los principales puertos, consistentes en sacar los muelles del centro de las ciudades y relocalizarlos en la periferia, incluso en los lindes con otras provincias. Se trata de obras complejas porque tanto el puerto de Ho Chi Minh City, como el de Hai Pong se localizan en estuarios fluviales, a 80 y 40km del mar respectivamente. Especialmente dramática es la situación en el sur de Vietnam, que recibe el 57% de las mercancías transportadas y casi el 90% del tráfico de contenedores, lo que ha provocado una continua saturación de las instalaciones, sólo mitigada por los últimos meses de tráfico en declive.

La administración marítima de Vietnam depende de forma directa de 3 ministerios, aunque las políticas de infraestructuras son implementadas por el Ministerio de Transportes. El Ministerio de Transportes y Comunicación (en adelante, MOT) incluye en su organigrama al Registro Naval de Vietnam y a la Dirección General de Marina (también conocida como VINAMARINE). Por el contrario, la Compañía General de Transporte Marítimo (VINALINES) y la Compañía General de Construcción Naval (VINASHIN) dependen directamente del gobierno. VINAMARINE incluye entre sus políticas la rehabilitación de los puertos fluviales y marítimos y la construcción de nuevos puertos de aguas profundas, entre otras.

### 2.2. TRANSPORTE AÉREO

Existen tres niveles institucionales con diferentes tareas asignadas. La jurisdicción y gestión del sector corresponde a la Administración de Aviación Civil de Vietnam (*Civil Aviation Administration of Vietnam*, Cục Hàng Không Việt Nam), una agencia del Ministerio de Transportes. Entre sus funciones, destacan el control de los aeropuertos civiles, el desarrollo de infraestructuras, la dirección del espacio aéreo, la gestión del uso comercial de los aeropuertos y el registro de todo lo relativo a la aviación civil y comercial.

En 1998, CAAV se reestructuró internamente mediante la creación de tres empresas públicas, responsables de la administración general y la construcción de aeropuertos: NAA, MAA y SAA (*North, Middle and South Aviation Administration*); así como la constitución de las subsidiarias VATM (*Vietnam Air Traffic Management*) y VANSC (*Vietnam Air Navigation Services*), responsables del tráfico aéreo. La planificación de las políticas recae siempre en la CAAV y en sus tres subsidiarias regionales.

Posteriormente se optó por la creación de empresas estatales diferenciadas para el control de la explotación comercial de los aeropuertos, cada una correspondiente a las 3 principales zonas supra-regionales (Norte, Centro, Sur) y dependientes de las tres Autoridades Regionales. Desde 2007 operan NAC, MAC y SAC (*Northern, Middle and Southern Airports Corporation*).

La administración de Aviación Civil de Vietnam está implementando planes de actualización en la mayoría de los aeropuertos que incluyen terminales y pistas de aterrizaje, así como equipos modernos de navegación y la protección de seguridad necesarias para elevar los estándares a niveles aceptables (Masterplan 2020). La infraestructura aeroportuaria actual no es capaz de atender el fuerte aumento de pasajeros y de carga previstas en los años venideros (se espera que el tráfico de pasajeros crezca entre un 12% - 15% anual) y por ello se pretende incrementar la capacidad de los aeropuertos para atender alrededor de 33 millones de pasajeros antes de 2020.

### 2.3. FERROCARRIL / TRANSPORTE URBANO

Se trata del medio de transporte menos desarrollado, registra apenas una cuota del 5% del tráfico de pasajeros y del 4% en carga. Vietnam cuenta con una red ferroviaria de 2.632 Km., con un ancho de vía de 1 metro y con importantes deficiencias en equipamiento técnico y en las vías, la mayor parte construidas a principios del siglo pasado durante la etapa de colonización francesa.

El esquema organizativo, siempre bajo el mandato del Ministerio de Transportes, centra todas las tareas de operativa y gestión en mano de la compañía estatal Vietnam Railways Corporation (VRC) y las tareas de planificación y supervisión de subsectores en manos del regulador, la Vietnam Railways Administration.

De modo análogo, los comités populares locales de Ho Chi Minh City y Hanoi tienen potestad sobre los proyectos de infraestructuras dentro de sus límites, pero han optado por crear subentidades públicas que se encargan de modo exclusivo del desarrollo del sistema urbano de transportes (metro y tranvía).

**2.4. RED DE CARRETERAS**

A finales de 2008, atendiendo a las conclusiones extraídas de la Feria Viettraffic 2008, Vietnam cuenta con cerca de 224.000km de carreteras, con el 35% sin asfaltar, de las que 17.300 Km. corresponden a carreteras nacionales (83,5% pavimentado). Vietnam no contaba a finales de 2009 con ninguna autopista (*expressway*) y apenas un cuarto de la red tiene más de un carril. La estructura y propiedad de las mismas se resume en el siguiente cuadro:

TIPO DE VÍA	TAMAÑO RED (a.m.)	Construcción		Mantenimiento	Operativa
		Gestión	Implementación		
Nacional	17.300	PMUs del MOT	SOEs del MOT, SOEs provinciales, compañías privadas	RMCCs de Vietnam Road Administration, 4 RRMU, PDOTs	SOEs y compañías privadas
Provincial	17.449	PMUs provinciales, PMUs del MOT para proyectos con ODA	SOEs provinciales/de distrito, constructoras privadas	SOEs provinciales/de distrito, constructoras privadas. Labores comunitarias en vías comunitarias	
Distrito	37.372				
Comunal	131.455				
TOTAL	203.576				

La nomenclatura arriba descrita se resume del siguiente modo:

MOT: Ministerio de Transportes

PMU: Project Management Unit

SOE: Stated owned enterprise

RMCC: Road Management and Maintenance Companies

RRMU: Regional Road Maintenance Unit

PDOTs: Provincial Departments of Transport

El Plan Maestro de carreteras realizado en 2005 con ayuda del BAsD, identificó la necesidad de incrementar los kilómetros de la existente red de autopistas en aproximadamente 5000 kilómetros adicionales, donde se daría prioridad a las conexiones de las zonas de desarrollo estratégicas, las grandes urbes y los accesos con los países fronterizos.

El plan consideró el inicio de las obras de aproximadamente 2000 kilómetros de autopistas para el ejercicio de 2015, de los cuales, aproximadamente 500 kilómetros serán abiertos al tráfico ese mismo año.

## III . PRINCIPALES PROYECTOS VIGENTES

La falta de financiación es un freno, pero no el principal, puesto que Vietnam cuenta con abundante financiación de donantes tanto bilaterales como multilaterales. Aún así, y con el fin de atraer inversores privados el Decreto 78/200/ND-CP (mayo 2007) reguló las inversiones en régimen BOT, BTO y BT. Su efectividad ha sido muy escasa y está en marcha la reforma del mismo. El Ministerio de Transportes (MT en adelante) publicó en 2007 una lista de proyectos en régimen BOT que se ofrecían a los inversores extranjeros.

### 3.1. TRANSPORTE AÉREO

Dentro del marco del Masterplan 2020 (y su posterior extensión a 2030), Vietnam cuenta con proyectos confirmados de desarrollo aeroportuario en distintas fases, con una inversión estimada de 13.400 millones de USD.

Se trata de un ambicioso proyecto de infraestructuras que incluye la mejora y construcción de 10 aeropuertos internacionales. Actualmente el país cuenta con 20 aeropuertos, 5 internacionales, pero la previsión es doblar el número de aeropuertos internacionales hasta 2020.

En estos momentos, tres instalaciones se encuentran en fases primeras de proyección o búsqueda de inversores internacionales, sin contar la construcción de la Terminal T2 del Aeropuerto Internacional de Noi Bai (Hanoi), en proceso de construcción:

#### A. AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PHU QUOC

Descripción: Aeropuerto internacional en la isla de Phu Quoc, principal foco de desarrollo turístico de Vietnam y con grandes perspectivas de crecimiento turístico

Financiación: BIDV (Bank for Investment and Development of Vietnam). 100% capital local.

Presupuesto: 970 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: Segundo trimestre de 2012

### **B. AEROPUERTO DE CAM RANH**

Descripción: Asistirá a los vuelos que hoy se dirigen a la localidad más turística de Vietnam (Nha Trang).

Financiación: BIDV (Bank for Investment and Development of Vietnam)

Presupuesto: el proyecto está por empezar.

### **C. AEROPUERTO DE LONG THANH**

Descripción: Futuro aeropuerto internacional de Ho Chi Minh City

Financiación: 50% BIDV (Bank for Investment and Development of Vietnam), 50% bancos comerciales (públicos, privados internacionales). El Estado responderá de la financiación de ese 50% en caso de no encontrarse financiadores privados (Documento 2238/TTg-KTN).

Presupuesto: 8.000 millones de USD (hasta 2030)

Fecha prevista de conclusión: 2016 – 2020 (1ª fase)

### **D. AEROPUERTO DE PHU BAI**

Descripción: Plan de modernización del aeropuerto de Phu Bai para convertirlo en un aeropuerto internacional y apoyar de este modo el desarrollo de la región central del país.

Financiación: Se pretende realizar una joint-venture con inversores internacionales.

Presupuesto: 705 millones de USD (hasta 2030)

Otros proyectos de reforma y mejora se están llevando a cabo en otros aeropuertos de menor tamaño como:

- Buon Ma Thuot: (febrero 2010) La compañía Handico ha iniciado la construcción de una nueva terminal (12 millones de dólares) y que estará operativa en el último trimestre de 2011.
- Chu Lai International Airport (febrero de 2010) La MAA prevé la mejora y expansión de este aeropuerto de cara al año 2020.

### 3.2. FERROCARRIL / TRANSPORTE URBANO

El Ministerio de Transporte, en colaboración con el Ministerio de Planificación e Inversiones, ha sido bastante activo en la elaboración de los planes de inversiones para el próximo lustro. En este apartado mencionaremos los proyectos más destacados que se encuentren en sus fases iniciales.

El Masterplan 2020/Horizonte 2050 se marca los siguientes objetivos:

- Aumento de las cuotas del ferrocarril (13% transporte de pasajeros, 14% transporte de mercancías).
- Integración con las redes de transporte urbano, para alcanzar un 20% de tráfico de pasajeros
- Impulso al transporte de carga para reducir la saturación de las carreteras; desarrollo de líneas de conexión con puertos, aeropuertos, centros logísticos y zonas de reexportación
- Desarrollar dos corredores principales: Norte-Sur (Hanoi – Ho Chi Minh City, con las siguientes rutas preferentes: Hanoi-Hue, Hanoi-Da Nang and Ho Chi Minh City-Nha Trang), Este-Oeste (conexiones con Malaysia y Singapur, vía Camboya)
- Establecer conexiones estables con China, para lo que se impulsa el programa “Two Corridors and One Economic Belt Program”, con dos líneas de enlace entre los centros económicos del Norte de Vietnam y el Sur de China: líneas Lao Cai-Hanoi-Hai Phong y Hanoi-Dong Dang (Ministerial Official Letter 6824/VPCP-CN de noviembre de 2006). Este programa se engloba en el marco del Programa Singapur-Kunming, impulsado por ASEAN y ADB
- Mejoras en el resto de líneas con el fin de garantizar velocidades de 120Km/h, frente a la media de 60Km/h (2005)
- Alcanzar ratios de 15-17km de vía por cada 1000 Km<sup>2</sup> y en torno a 50-70km de vía por cada millón de habitantes, siendo el 35-39% de doble vía
- Adquisición de vehículos, aumento el grado de producción local al 50-60%, lo que supondría la construcción de entre 5.000-9.000 vehículos para pasajeros y 50.000-53.000 para

Respecto a los inversores extranjeros, tradicionalmente Japón ha sido muy activo, siendo el máximo inversor extranjero en los sectores ferroviario, viario y de las obras de ingeniería civil. Un elevado número de proyectos viarios y puentes han sido financiados por Japan Bank for International Cooperation (JBIC) y la Japan International Cooperation Agency (JICA) y diseñados/ejecutados por entidades y corporaciones japonesas (East Japan Railway Company - JR East, the West Japan Railway Company - JR West, Kyushu Railway Company - JR Kyushu han formado a personal vietnamita en las tecnologías transmitidas). La colaboración ha continuado en la línea de alta velocidad Norte-Sur, así como en los estudios técnicos de el tren elevado de Hanoi y la ruta Hanoi - Hai Phong.

El gobierno alemán, a través del KfW Bank, ha apoyado la adquisición de locomotoras y maquinaria, así como la dotación en centros tecnológicos. La ayuda al desarrollo francesa (AFD)

## LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

---

ha financiado las mejoras en los sistemas electrónicos y de señalización de la línea Hanoi – Vinh, así como ha aprobado financiar la ruta Hanoi – Lao Cai y la restauración del puente de Long Bien.

A su vez, España se ha mantenido muy activa en este sector y la colaboración entre entidades como ADIF y Vietnam Railways es una vía prometedora para estrechar lazos. Con el objetivo de reforzar la cooperación en este sector la Embajada de España está tomando iniciativas para participar en el TRANSPORT PARTNERSHIP GROUP, que reúne al Ministerio de Transportes y a los principales donantes<sup>1</sup>.

Dentro de la planificación para los próximos años destacan principalmente 3 proyectos:

1. PROYECTO “REUNIFICATION LINE”: También conocida como Hanoi-Ho Chi Minh City Express Railway, se trata de la línea de alta velocidad entre Hanoi y Ho Chi Minh City, cuya finalización definitiva se espera para 2035. Dentro de este macroproyecto destacan las dos líneas de primera construcción, a finalizar antes de 2015:

- o HANOI – VINH
- o HO CHO MINH CITY – NHA TRANG Express Railway (400 Km)

En el periodo 2015-2020 se prevé la unión de ambas líneas y la prolongación del tramo Ho Chi Minh City – Vung Tau

2. PROYECTO SINGAPUR – KUNMING (SKRL): Constituye la mayor apuesta de la región, con el objetivo de enlazar Singapur con el sur de China, a través de Tailandia, Camboya y el eje Sur-Norte en Vietnam. Las instituciones financiadoras multilaterales y bilaterales se muestran bastante receptivas y activas a este respecto, aunque en este momento nos encontramos en fases primeras del proceso. Vietnam ha iniciado la implementación de este plan con el desarrollo del eje Hanoi - Hai Phong y los enlaces con la frontera china. De ese modo, desde finales de 2007 está sobre la mesa (con financiación del Banco Asiático y Francia) el proyecto de construcción/mejora de la línea Yen Vien (periferia de Hanoi) – Lao Cai. Asimismo, nos encontramos en la fase inicial del proyecto TRN099 (B1-3) del ADB, para la rehabilitación de la ruta 1 (Hanoi – Haiphong).

3. OTROS PROYECTOS:

- o SAIGON - MY THO (445 millones de USD, en construcción desde 2008)
- o NOI BAI AIRPORT – HANOI

Del mismo modo, una de las prioridades de los Comités Populares de Ho Chi Minh City y Hanoi y de sus departamentos de transporte es la reorganización del transporte urbano, para lo que se ha optado por la construcción de una red de metro y tranvía con el horizonte puesto en 2020. La elevada financiación proviene en su mayor parte de financiadores internacionales.

---

<sup>1</sup> Dicho grupo de trabajo (copresidido por el Ministerio de Transportes y el Banco Japonés de Cooperación Internacional) discute y coordina la actuación de los donantes en esta área

## LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

---

les, entre los que España mantiene una posición activa y está abierta a la colaboración con las entidades locales.

A efectos prácticos, el análisis de los proyectos y su futura implementación es gestionada por dos entidades públicas dependientes de los departamentos de transporte, pero creadas expresamente para el desarrollo de las líneas ferroviarias urbanas: MAUR (Management Authority for Urban Railways) en Ho Chi Minh City y HATD (Hanoi Authority for Tram and Public Transportation Development Management) en Hanoi. Son, por tanto, los interlocutores finales en todo el proceso de diseño, implementación y control de los proyectos.

A continuación, hacemos mención al esquema general de ambos proyectos:

### **A. HANOI METRO RAIL SYSTEM PROJECT**

Descripción: Incluye un total de 6 líneas: un tren elevado (south of Ho Tay-West Lake–Ngoc Khanh–Lang-Hoa Lac) y 5 líneas subterráneas (Ngoc Hoi–Yen Vien; Tu Liem–Thuong Dinh; south of Thang Long–Noi Bai International Airport; Nhon–Ha Noi railway station; Ha Noi railway station–Hoang Mai; Ha Noi–Ha Dong)

Presupuesto: 7.350 millones de USD

Financiación: 5.540 millones de USD de fuentes internacionales.

- LÍNEA 2 (11,54 Km entre Nam Thang Long y Tran Hung Dao con 10 estaciones) será financiada en forma de ODA por la JICA (Japan International Cooperation Agency) tras el contrato firmado en marzo de 2009 entre ésta y el gobierno vietnamita.
- LÍNEA 3 (12.5 Km. entre Nhon–Ha Noi railway station con 12 estaciones) será financiada parcialmente con fondos al desarrollo de Francia (AFD).
- Las agencias de cooperación china y japonesa están llevando a cabo negociaciones con la HATD con vistas a financiar y construir otras líneas del metro de Hanoi.

### **B. HO CHI MINH CITY METRO RAIL SYSTEM PROJECT**

Descripción: 6 líneas de metro (1,2 3a, 3b, 4, 5, 6), subterráneo y en superficie (Ben Thanh Market-Suoi Tien Park; An Suong bus station-Thu Thiem new urban area; Highway 13-Tan Kien; Ben Cat Bridge-Nguyen Van Linh Boulevard; Sai Gon Bridge-Can Giuoc bus station; Ba Queo crossroads-Phu Lam), con una longitud total de 107 Km.

Presupuesto: 7.500 millones de USD. Los cálculos iniciales ya han sido ampliamente sobrepasados; en la presentación del TA de la línea 2, se calculaban los costes totales de esa línea en 1246 millones de USD.

Financiación: 6.300 millones se calcula provendrán de financiación pública internacional. Cada línea será financiada por un socio internacional, en régimen de financiación ligada.

- LÍNEA 1: 2.300 millones de USD para el proyecto “llave en mano” construido por empresas japonesas y financiado por JICA-JBIC..

## LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

---

- LÍNEA 2: será financiada en un 42% por el ADB (préstamo concesional del fondo ADF y, principalmente, capital ordinario), un 30% como con subvención y préstamos del KFW (Alemania), un 20% financiado por el EIB y el resto por fondos estatales.
- Para el resto de líneas se busca la participación conjunta de distintos tipos de fondos internacionales.

### **C. HANOI Urban Railway No. 5**

Descripción: 33,5 Km y 22 estaciones entre South West Lake y Ngoc Khanh, pasando por Lang y Hoa Lac.

- FASE I: 11,3 Km, 22 estaciones, coste de 574 mill. de USD
- FASE II: 22.2 Km, 12 estaciones, coste de 653 mill. de USD

Presupuesto: 1.270 millones de USD

Forma de inversión: BOT (concesión para 50 años y otras ventajas)

ICEX

### 3.3. RED DE CARRETERAS

La construcción de autopistas es la principal tarea pendiente del sistema viario vietnamita, así como la organización viaria de la periferia de las grandes ciudades y la mejora de las conexiones con los centros neurálgicos de la logística y la distribución. El Plan Maestro de carreteras, con el horizonte fijado en 2020 está, por tanto, estrechamente relacionado con el desarrollo de infraestructuras portuarias y con el marco de los proyectos urbanos de Hanoi y Ho Chi Minh City.

Para ello, el MOT creó en 2004 la Vietnam Expressway Corporation, compañía estatal que se responsabiliza de la planificación de la red de autopistas, así como de la movilización de fondos y, en algunos casos, la posterior gestión de las mismas. Debido a la escasez de fondos presupuestarios, VEC ha optado por obtener fuentes de financiación externa, bien sea mediante fondos multilaterales del Banco Asiático de Desarrollo o ayuda al desarrollo de otros países, bien sea mediante fórmulas de PPP, poco usadas en Vietnam, pero que constituyen uno de los principales focos de interés del MOT (Decisión N° 2667/QD – BETVT de agosto 2007).

Los proyectos más importantes se resumen a continuación:

#### **A. Proyecto TRN037: GMS Kunming-Haiphong Transport Corridor Noi Bai-Lao Cai Highway**

Descripción: Autopista de 245 Km. (*grade separated*), con accesos controlados, que incluya 10 intercambiadores con equipamiento de peaje, 5 zonas de servicios, con inicio en Noi Bai y término en Lao Cai. Equipamiento eléctrico, de comunicaciones, de peaje y equipamiento para mantenimiento y apoyo. Capacitación para VEC en la implementación de la gestión, operativa y mantenimiento de las vías y plan de seguridad.

Financiación: ADB (896 mill. de USD del OCR – Capital ordinario; 200 mill. de USD del ADF – Asian Development Fund), VEC (153 mill. de USD)

Presupuesto: 1.249 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: Junio de 2012

#### **B. Ho Chi Minh City – Long Thanh – Dau Giay Expressway Construction Project**

Descripción: Autopista de 4 carriles, 54,9 Km, incluyendo un viaducto desde la intersección con la segunda circunvalación (Ring Road II) sobre el río Tac, 29 puentes y otras construcciones adyacentes (petróleo, áreas de servicio, etc.).

Financiación: ODA de 516,6 millones de USD financiado por JICA (Japan International Cooperation Agency), ADB (410,2 mill. de USD del OCR) y VEC (5,7 mill. de USD)

Presupuesto: 932,4 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: 2012

### **C. Da Nang – Quang Ngai Expressway Construction Project**

Descripción: Autopista de 4 carriles de 130 Km., cuatro vías, cuatro puentes, un túnel y equipamiento ITS (Intelligent Transport System).

Financiación: Banco Mundial y “otros co-financiadores”

Presupuesto: 1600 millones de USD

### **D. Trung Luong - My Thuan - Can Tho Expressway Construction Project**

Descripción: Autopista de 4 carriles (FASE I) de 81,964 Km., con 7 intercambiadores, 13 puentes y equipamiento/edificios auxiliares.

Presupuesto: 710 millones de USD

### **E. Ninh Binh – Thanh Hoa Expressway Construction Project**

Descripción: Autopista de 4-6 carriles (FASE I) de 96 Km

Presupuesto: 448 millones de USD

### **F. HO CHI MINH CITY RING ROAD 3**

Descripción: Circunvalación del área metropolitana de HCMC, pasa por ciudades satélite y debe conectarse con las vías radiales y centrípetas. Se describen 5 sub-proyectos (véase anexo para desglose detallado)

Presupuesto: 1200 millones de USD

Forma de inversión: BOT

La implementación de los planes continúa con la convocatoria de estudios de viabilidad. En estos momentos, pendiente de aprobación queda el estudio de viabilidad - TA:41433-01, del proyecto Transport Connections in Northern Mountainous Provinces, que será complementado con sendas aportaciones de 0,15 millones de USD por el gobierno de Laos y el Gobierno de Vietnam y que supondrá la mejora de carreteras en el marco del Programa GMS *Northeastern Corridor*

Asimismo, tras los estudios de viabilidad TA (30,8 millones de USD -26 millones de USD del ADB y 4,8 de fondos movilizados por VEC), el Gobierno de Vietnam solicitó el apoyo del BAsD para la cofinanciación de la construcción de las autopistas: Hanoi –Langson Expressway (120km), Halong –Mongcai Expressway (120km), ambas parte del *Eastern Corridor* del Greater Mekong Subregion Programme(GMS), y por último, la autopista Benluc – Longthanh Expressway (60km), en el área metropolitana de Ho Chi Minh City. Son proyectos a tener en cuenta para los próximos ejercicios aunque esta solicitud no significa automáticamente que se vayan a realizar y/o financiar con fondos del BAsD.

### 3.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

El marco de desarrollo portuario viene dado por la Decisión 202/1999, que promulgaba el Plan Nacional de Infraestructuras Portuarias con el horizonte en 2010. Actualmente este plan, incompleto en algunas de sus fases, ha quedado obsoleto, tanto por las nuevas previsiones de crecimiento como por la elaboración de un programa posterior, el Masterplan 2030, aprobado por el primer ministro en la Decisión 1601/QD-TTg.

El Plan Maestro, desarrollado a partir de modelos macroeconómicos (PIB, situación socio-económica, modelos microeconómicos, encuestas,...) se articula sobre previsiones de tráfico marítimo hasta el año 2020 y menciona como principales puntos de atención los siguientes:

- Rehabilitación de puertos (principales y secundarios)
- Construcción de puertos de aguas profundas, que admitan buques siempre superiores a 30.000 DWT
- Construcción de puertos específicos, para container, *bulk carriers*, líquidos
- Garantizar el acceso de los puertos en las principales rutas de mercancías transnacionales

Tradicionalmente se ha operado bajo esquemas clásicos de inversión puramente estatal y gestión por las compañías públicas (VINAMARINE, VINAPRETOL, PETROLIMEX). El Masterplan incluía, por primera vez, una apuesta decidida por la entrada de agentes privados en la construcción y gestión (domésticos e inversores directos), la adquisición privada de participaciones en los consorcios de gestión y la exploración de modelos de inversión BCC, BTO, BT, BT. Se trata de puntos pendientes de desarrollar, aunque actualmente ya contamos con ejemplos prácticos relevantes: las terminales portuarias entre el puerto de Saigon y empresas de Singapur (SP-SSA, SP-PSA, etc.).<sup>2</sup>

Por lo general, el esquema de formulación de los proyectos ha funcionado del siguiente modo: VINAMARINE propone, adaptando el esquema del Masterplan, un plan de infraestructuras portuarias; mientras, los Comités Populares Locales se responsabilizan de la búsqueda y aprobación de las localizaciones. De estas gestiones, resulta el *Investment Report*, que pasa a manos de los Ministerios de Transporte y Ministerio de Planificación, para la concesión de la pertinente licencia. Son ellos los que, en último término, aceptan las joint venture y el esquema propuesto.

Actualmente, dentro de las reconocidas 8 zonas geográficas, 4 son los proyectos que concentran los esfuerzos e inversiones de las administraciones centrales: el desarrollo de los *International Gateway Ports* (Lach Huyen – Puerto Internacional del Norte, Cai Mep-Thi Vai – Puerto Internacional del Sur), el *Transit Port* de Van Phong – Puerto de transbordo del Centro de Vietnam (Khanh Hoa Province) y el Puerto de Dinh An (puerto fluvial).

En estos momentos, sólo tenemos constancia de la apertura de un proyecto nuevo (Phuoc An seaport), aunque con la finalización de las primeras fases (2009-2010), y tras la revisión del

---

<sup>2</sup> Según la Vietnam Seaports Association (VPA), se espera que en 2010 operen en Vietnam 8 terminales de contenedores participadas por grandes corporaciones internacionales en forma de joint venture o sociedades mixtas (SPCT, PSA, APMT, CMA-CGM, etc.)

## LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

---

Plan General, no se descartan la apertura de nuevas licitaciones o la posibilidad de nuevas obras. A continuación, describimos cada uno de los proyectos mencionados:

### **A. INTERNATIONAL GATEWAY PORT – LACH HUYEN – DINH VU (Norte de Vietnam)**

Descripción: Construcción de un puerto de aguas profundas en el margen derecho de la bahía de Hai Phong.

Financiación: Fórmula PPP en la que la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA) aportará 260 millones de dólares para la construcción de la infraestructura portuaria y Vinalines, 165 millones de dólares para la construcción de dos muelles para contenedores.

Presupuesto: 1600 mill. de USD (Lach Huyen; 2 Fases: FASE I: 425 mill. de USD)

Fecha prevista de conclusión: FASE I: 2008-2015. Dos atracaderos. 4.000 TEU  
FASE II: 2015-2020. 8.000 TEU

### **B. CAI MEP: SP-PSA INTERNATIONAL CONTAINER PORT SPIP - THI VAI TERMINAL – TAN CANG TERMINAL (Sur de Vietnam)**

Descripción: Constituye junto con el Puerto de Nha Be la nueva zona de relocalización del Puerto de Saigon, actualmente formado por los puertos de Nha Rong y Khanh Hoi.

Financiación: Japan Bank for International Cooperation (90%), Saigon Port (fondos propios)

Presupuesto: 695 millones de USD (monto total de la inversión prevista), 165 millones de USD (THI VAI TERMINAL), 233 millones de USD (TAN CANG TERMINAL)

Fecha prevista de conclusión: 2012, tras continuos retrasos, excepto el primer muelle de Tang Cang Terminal (2009)

### **C. SAIGON INTERNATIONAL TERMINAL – SITV (Sur de Vietnam)**

Descripción: Terminal de contenedores

Presupuesto: 163 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: 2011

### **D. VAN PHONG INTERNATIONAL TRANSHIPMENT PORT (Centro de Vietnam)<sup>3</sup>**

Descripción: Puerto de tránsito. Construcción de 12,59Km de muelle, 750 Ha. Con capacidad para buques de hasta 17.000 TEU y más de 200 toneladas de mercancía por año

Financiación: Sumitomo (en negociaciones con Vinalines). En proceso de captación de capitales

---

<sup>3</sup> Fuente: Vietnam Business Finance News (15/10/2009)

Presupuesto: 3.550 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: año 2020

**E. BEN DINH – SAO MAI PORT (Sur de Vietnam)**

Descripción: Puerto de líquidos – petróleo y tránsito de contenedores, buques de hasta 15.000 TEU

Presupuesto: 796 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: 2013

**F. DONG NAI PROVINCE : PHUOC AN SEAPORT PROJECT (Sur de Vietnam)**

Descripción: Nuevo puerto de contenedores con capacidad

Presupuesto: FASE I: 200 millones de dólares

Fecha prevista de conclusión: 2020

ICEX

# IV ■ DIRECCIONES DE INTERÉS

## 4.1. Transporte Marítimo

VINAMARINE – Vietnam Maritime Administration

7A Láng Hạ Str, Ba Đình Dist, Hà Nội

Tel: +84-4-38564702

Fax: +84-4-38560040 / 38560729

URL: [www.vinamarine.gov.vn](http://www.vinamarine.gov.vn)

VIETNAM INLAND WATERWAY ADMINISTRATION

80 Tran Hung Dao, Hanoi

Tel: +84-4-39424750

Fax: +84-4-39420788

VIETNAM SEAPORTS ASSOCIATION

Tel: +84-8-39401030

Fax: +84-8-38263092

URL: [www.vpa.org.vn](http://www.vpa.org.vn)

## 4.2. Transporte Aéreo

CIVIL AVIATION ADMINISTRATION of VIETNAM

Nguyen Son Str., Gia Lam Dist, Hanoi

Tel: +84-4-38272241 / 38272394 / 38270736

Fax: +84-4-38271933

## LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

---

### NORTHERN AIRPORTS AUTHORITY (NAA)

Noi Bai International Airport , Ha Noi City

Tel: +84-4-3886 5047 / 38865220 / 38865039

Fax: +84-4-3886 5540

### MIDDLE AIRPORTS AUTHORITY (MAA)

Da Nang International Airport, Thanh Khe District, Da Nang City

Tel: (+84-511) 3823397/93/91

Fax: (+84-511) 3823393

### SOUTHERN AIRPORTS AUTHORITY (SAA)

Tan Son Nhat Airport, Tan Binh Dist., HCMC

Tel: +84-8-848 5383 / 844

Fax: +84-8-844 5127

### BANK FOR INVESTMENT AND DEVELOPMENT

Tel: (+84 4) 22200422 (Oficina Principal); (+84 8) 38648859/60; (+84 8) 39106685

### SOUTHERN AIRPORTS CORPORATION

Tel: (+84-8) 3848 5383

## **4.3. Ferrocarril y transporte urbano**

### VIETNAM RAILWAY ADMINISTRATION

Tel: +84-8-9421278

Fax: +84-8-9421436

### TRANSPORT DEVELOPMENT AND STRATEGY INSTITUTE (TDSI)

162 Tran Quang Khai, Hanoi

Tel: +84-8-38256408 / 38240613 / 38240746

Fax: +84-8-38260370

Descripción: Responsable del programa nacional de desarrollo de transporte rural

## LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

### HATD-HANOI AUTHORITY FOR TRAM AND PUBLIC TRANSPORTATION DEVELOPMENT MANAGEMENT

8 Ho Xuan Huong Str., Hanoi

Tel: +84-4-3943 5127

Fax: +84-4-3943 5126

### MAUR-MANAGEMENT AUTHORITY FOR URBAN RAILWAYS

23-25 Ham Nghi St. Nguyen Thai Binh Ward, District 1, Ho Chi Minh City

Tel: +84-8-3821 4865

Fax: +84-8-3821 0459

#### **4.4. Red de carreteras**

### VIETNAM ROAD ADMINISTRATION

106 Thai Thinh Str, Dong Da Dist, Ha Noi

Tel: +84-4-38571444 / 1647

Fax: +84-4-38571440

URL: [www.vra.gov.vn](http://www.vra.gov.vn)

ICEX

#### **4.5. Consultoras de ingeniería y construcción / Arquitectos**

### VIETNAM ENGINEERING CONSULTANT ASSOCIATION (VECAS)

5 Hoa Lu, Hanoi

Tel.: +84-4-38218093

Fax : +84-4-39740109

Descripción: Asociación nacional de consultorías de ingenierías, que engloba a la mayor parte del sector



ENERGY

TRANSPORT

ENVIRONMENT



EMBAJADA DE ESPAÑA

## Oficina Económica y Comercial de España en Ciudad Ho Chi Minh

21, Phuc Khac Khoang, 5th floor - District1  
T.P. Ho Chi Minh -Vietnam-  
Tel: 0084838250173  
Fax:0084838250174