



OTROS  
DOCUMENTOS

---

2024



# Oportunidades de negocio con el BAsD en el sector del Transporte, 2024-2026

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Manila

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS  
DOCUMENTOS

23 de julio de 2024  
Manila

Este estudio ha sido realizado por  
Luis Medina Jiménez

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Manila

<http://Filipinas.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224240096



# Índice

<b>1. Introducción</b>	<b>4</b>
1.1. Sectores, temáticas y tipos de contratos del BAsD	4
1.2. Estructura del informe	5
<b>2. Cifras clave</b>	<b>8</b>
<b>3. Proyectos específicos de la cartera del BAsD en el sector del transporte, 2024-2026</b>	<b>13</b>
3.1. Ferrocarril y metro	13
3.2. Carreteras	15
3.3. Listado de proyectos que dejan de formar parte de la cartera	17
<b>4. Información adicional y contacto</b>	<b>18</b>
4.1. Información adicional	18
4.1.1. Documentos	18
4.1.2. Enlaces de Internet	19
4.1.3. Normativa de aplicación. Recomendaciones	19
4.2. Contacto	20
<b>5. Anexo: Listado de oportunidades en el sector del transporte, 2024-2026</b>	<b>21</b>
5.1. Contratos de Asistencia Técnica en el sector del transporte, 2024-2026	21
<b>6. Anexo: Detalle de proyectos específicos de la cartera del sector del transporte</b>	<b>22</b>
6.1. Ferrocarril y metros	22
6.2. Carreteras y otros transportes	30



# 1. Introducción

## 1.1. Sectores, temáticas y tipos de contratos del BASD

### SECTORES DEL BASD

- Agricultura, recursos naturales y desarrollo rural
- Educación
- Energía
- Finanzas
- Salud
- Agua y otras infraestructuras y servicios urbanos
- Gestión del sector público
- **Transporte**
- TIC
- Industria y comercio
- Multisector

### TIPOS DE CONTRATOS

- Contratos de consultoría (AT)
  - AT Preparatoria proyectos
  - AT Asociada a proyectos
- Contratos de bienes y equipos
- Contratos de obra civil
- Otros servicios

### TIPOS DE CONTRATOS DE CONSULTORIA (AT) SEGÚN EL ORIGEN DE SU FINANCIACIÓN

- Consultoría preparatoria de proyectos
- Consultoría asociada a proyectos

### TIPOS DE CONTRATOS ASOCIADOS CON PROYECTOS

- Contratos de bienes y equipos
- Contratos de obra civil
- Consultoría asociada a proyectos.

### CONSIDERACIONES PARA ESTE INFORME

- **Sector de Transporte:** dentro del cual se distingue en la cartera del BASD:
  - Transporte ferroviario, que incluye transporte urbano (Metro, tren ligero) y no urbano, y,
  - Resto, o Transporte no ferroviario.
- Listado de **contratos de consultoría preparatoria** de proyectos del sector de transporte.
- Listado de **proyectos** del sector del transporte.
- **Detalle de algunos de los proyectos** del sector del transporte de mayor relevancia que, según el momento en la maduración de la implementación, podrían incluir información adicional de los contratos que lo forman.



## 1.2. Estructura del informe

El Banco Asiático de Desarrollo (BASD) publica la información asociada a los contratos que la institución licita de manera parcial, en documentos y en áreas de la página oficial diferentes. Se dan casos en que la información de los contratos no se encuentra interconectada entre sí y el inicio del proceso de procedimientos administrativo de los concursos no tiene por qué estar alineado con el momento de la aprobación (disposición) de los fondos. En base a lo anterior, para aquellos profesionales interesados en las oportunidades de negocio que ofrece el BASD, podría resultar complicado surtirse de información clave en tiempo y en forma. Mediante este informe, se facilitan datos y detalles sobre algunas de las acciones previstas en la cartera de proyectos del BASD en el sector del transporte, con las siguientes aclaraciones:

- **Sector del Transporte.** Distinguimos dos subsectores o agrupaciones no oficiales del BASD:
  1. Transporte ferroviario, y,
  2. Transporte no ferroviario.
- **Acciones:** En este informe, la actividad del sector de transportes se agrupa en acciones:
  1. Acciones previstas por el BASD en la cartera de 2024 a 2026, y,
  2. Acciones de la cartera anterior de 2023 a 2025 parcialmente iniciadas o sin iniciar.
- **Tipos de Acciones:**
  1. **Contratos de Asistencia Técnica Preparatoria<sup>1</sup>:**
    - Son contratos que se financian directamente con cargo al BASD (fondos propios) o bien mediante fondos cedidos por otros donantes.
    - Suelen agrupar estudios de previabilidad, viabilidad y generación proyectos, tanto en un país específico como a nivel de varios países receptores (regional o RETA).
    - Este tipo de asistencia técnica preparatoria se incluye en este informe.
    - Ascende a un total de **119,5 MUSD**, distribuidos en **60** contratos de consultoría preparatoria de proyectos para el sector del transporte.
  2. **Proyectos:**
    - Un proyecto está financiado mediante un préstamo o una donación.
    - La cartera de proyectos del sector del transporte de 2023-2025 asciende a **124** proyectos valorados en **45.832,9 MUSD<sup>2</sup>:**
      - a. Financiados **mediante donaciones:** 6, por un valor próximo a los 240 MUSD, siendo el valor medio de los proyectos de 40 MUSD.

<sup>1</sup> Toda la asistencia técnica del BASD que supera 100.000 USD (preparatoria + asociada a proyectos) se licita mediante la plataforma del BASD del [CSRN](#) (*Consulting Service Recruitment Notice*).

<sup>2</sup> La cartera completa del BASD en el sector del transporte para 2024-2026 asciende a 47.117,9 MUSD distribuidos en 130 proyectos. Sin embargo, de esta cantidad, 45.832,9 MUSD distribuidos en 124 actividades corresponden a fondos que serán licitados mediante pliegos del BASD. El resto de los fondos (1.285 MUSD en 6 actividades) están asociados a productos financieros destinados a la banca comercial y/o acciones de apoyo presupuestarios a los países miembros en desarrollo. Mas información: *Informe de Oportunidades de Negocio con el BASD 2023-2026* ([enlace](#)).

- b. Financiados **mediante préstamos**: 118 con un volumen de inversión que supera los 45.593 MUSD, siendo el valor medio de los proyectos de 386 MUSD.
- El receptor o cliente es un país miembro en desarrollo (PMD) del BAsD, quien generalmente, determinará la agencia ejecutora (AE) y/o la agencia implementadora (AI).
- Suelen agrupar a una batería de contratos: 1 o más contratos de obra civil y/o de adquisición de bienes y equipos y/o de asistencia técnica.
- Los proyectos, por su naturaleza, tienen un periodo de maduración diferente, aunque en ocasiones se puede anticipar información clave como:
  - a. la cantidad de contratos que forman el proyecto.
  - b. el tipo de contrato.
  - c. el valor de los contratos.
  - d. el plan de licitaciones.
  - e. los interlocutores: responsable del proyecto, agencia ejecutora, etc.
  - f. la fecha específica en la que el contrato comienza a licitarse.
- En otras ocasiones, el inicio del proceso administrativo de los concursos asociados a un proyecto puede estar desvinculado del momento en el que se aprueba la financiación del préstamo o la donación que financia al proyecto. Estas situaciones de *advance action/advance contracting* o de contratación anticipada, canalizan oportunidades de negocio **que no han sido reflejadas anteriormente en los canales habituales del BAsD** y, consecuentemente, resulta más compleja su identificación. Sin embargo, en este informe se incluyen algunos proyectos administrados en modalidad de contratación anticipada, con información detallada (aunque limitada) y acompañada de enlaces para su seguimiento y, según el caso, una breve mención del origen del proyecto si este cuenta con fases precedentes.
- **Contratos de asistencia técnica asociada a proyectos<sup>3</sup>**: La mayoría de los proyectos cuentan con contratos de asistencia técnica asociada. Suelen ser contratos de asistencia técnica para la implementación y cierre del proyecto. A diferencia de los contratos de asistencia técnica preparatoria, este tipo de contratos no es posible cuantificarlos ni describirlos en el momento de la elaboración de este informe, al formar parte integrada de los proyectos, es decir, la asistencia técnica asociada a proyectos **no forma parte de este informe**, salvo que, en el detalle de algunos de los proyectos, se incluya. Ejemplos de contratos de asistencia técnica asociada a proyectos:
  - Supervisión de obra
  - *Project Management*
  - Implementación del proyecto
  - Cierre de proyecto
  - Análisis de resultados
  - Objetivos alcanzados, etc.

<sup>3</sup> Toda la asistencia técnica del BAsD que supera 100.000 USD (preparatoria + asociada a proyectos) se licita mediante la plataforma del BAsD del [CSRN](#) (*Consulting Service Recruitment Notice*).



Las empresas españolas interesadas en contratos de consultoría podrán **hacer seguimiento de los proyectos** del informe para conocer oportunidades de negocio adicionales en contratos de consultoría asociada a proyectos.

- **Contratos obra civil y de adquisición de bienes/equipos:** Todos los contratos de obra civil y de bienes/equipo están asociados con proyectos. Este informe proporciona un listado de proyectos de la cartera de transporte de 2024 a 2026 y, parcialmente, proyectos de la cartera inmediatamente anterior que todavía no están implementados. Del listado de proyectos, este informe desarrolla aquellos proyectos considerados de un mayor interés para las empresas españolas.

icex

## 2. Cifras clave

Desde el comienzo de las actividades del Banco Asiático de Desarrollo (BASD) el sector de transportes se ha consolidado como el sector al que la institución ha dado **más importancia** por su papel crucial para el desarrollo de los países donde opera, dado que integra las zonas rurales más empobrecidas con los puntos estratégicos de desarrollo.

### DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL BASD 2024-2026<sup>4</sup>

Subsectores oficiales del BASD	Agrupaciones de sectores oficiales del BASD para este informe	
<ul style="list-style-type: none"> <li>transporte por carretera (no urbano),</li> <li>transporte marítimo (no urbano),</li> <li>transporte ferroviario (no urbano),</li> <li>transporte aéreo,</li> <li>logística multimodal,</li> <li>carreteras urbanas y gestión del tráfico,</li> <li>transporte público urbano y,</li> <li>políticas de transporte y desarrollo institucional;</li> </ul>	<b>Transporte ferroviario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>transporte ferroviario (no urbano),</li> <li>transporte público urbano (sólo metro y tren ligero)</li> </ul>
	<b>Resto de infraestructura de transportes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>transporte por carretera (no urbano),</li> <li>transporte marítimo (no urbano),</li> <li>transporte aéreo,</li> <li>logística multimodal,</li> <li>carreteras urbanas y gestión del tráfico,</li> <li>transporte público urbano (salvo metro y tren ligero),</li> <li>políticas de transporte y desarrollo institucional</li> </ul>

Durante el periodo de 2024 a 2026, el BASD prevé una inversión **TOTAL** de 108.144,4 MUSD distribuidos en 850 operaciones.<sup>5</sup> El valor medio de los proyectos financiados mediante préstamos y donaciones es de 206,2 MUSD, mientras que el valor medio de las asistencias técnicas preparatorias es de 1,5 MUSD.

El sector de los transportes se presenta como el **mayor receptor de fondos** para el periodo de 2024 a 2026: del presupuesto total, **un 45,47 %** (o 49.170,2 MUSD), **se destinará a proyectos del sector de transportes.**

En su conjunto y para el periodo 2024-2026, el número total **de acciones en el sector de transportes asciende a 205<sup>6</sup>**, de las cuales;

- 61 se corresponden con asistencias técnicas preparatorias de proyectos o “AT”, que el BASD financia mediante fondos propios u otros fondos cedidos por donantes. El valor de estos contratos de consultoría asciende a **122,5 MUSD** (valor medio: 2 MUSD).

<sup>4</sup> En referencia al análisis sectorial, se aplica el criterio de “doble contabilización” donde un proyecto asociado a dos o más sectores se contabilizan en todos para reflejar la exposición total del sector.

<sup>5</sup> La cartera completa del BASD para 2024-2026 asciende a 154.291,4 MUSD distribuidos en 1.035 acciones. Sin embargo, de esta cantidad, 108.144,4 MUSD distribuidos en 850 actividades corresponden a fondos que serán licitados mediante pliegos del BASD. El resto de los fondos (46.147 MUSD en 185 actividades) están asociados a productos financieros destinados a la banca comercial y/o acciones de apoyo presupuestarios a los países miembros en desarrollo. Mas información: *Informe de Oportunidades de Negocio con el BASD 2023-2026* ([enlace](#)).

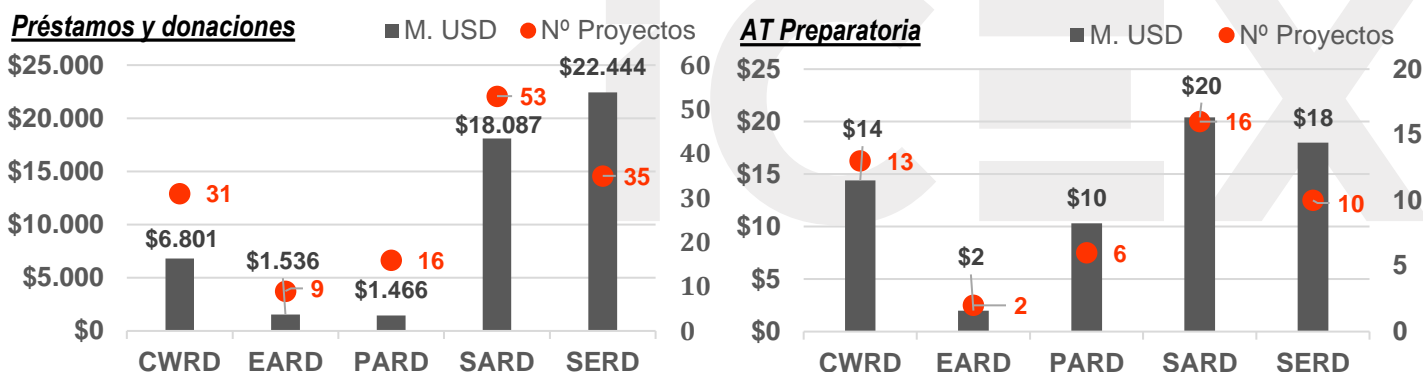
<sup>6</sup> En referencia al análisis sectorial, se aplica el criterio de “doble contabilización” donde un proyecto asociado a dos o más sectores, se contabiliza en todos para reflejar la exposición total del sector



- 144 acciones restantes están asociadas a la financiación de **préstamos y/o donaciones** y tienen un valor total de **50.334,3 MUSD**, donde,
  - Se prevén un total de 8 proyectos financiados mediante donaciones, por un valor próximo a los 390 MUSD (valor medio de las donaciones: 48,8 MUSD).
  - 136 proyectos financiados mediante préstamos, con un volumen de inversión de 49.944,3 MUSD. (valor medio de los préstamos: 367,2 MUSD).

Finalmente, conviene recordar que las acciones financiadas con préstamos y/o donaciones pueden agrupar licitaciones de contratos de obra civil, equipos, así como asistencias técnicas (como contratos de supervisión de obra). Se recomienda, por lo tanto, que las ingenierías españolas especializadas en el sector de los transportes hagan igualmente seguimiento de los proyectos financiados mediante préstamos y/o donaciones.

### DISTRIBUCIÓN REGIONAL: PRÉSTAMOS/DONACIONES Y AT PREPARATORIA



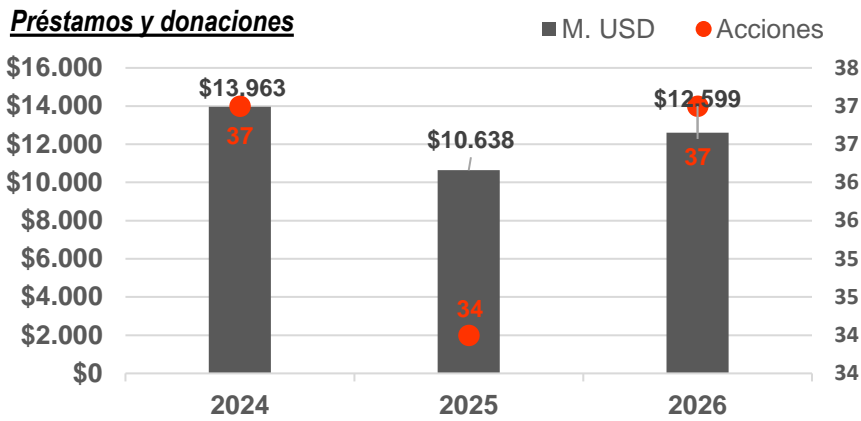
Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el BASD.

En cuanto a la distribución geográfica de los proyectos del sector, aquellas zonas que se posicionan como principales focos receptores de financiación son el **Sudeste Asiático (SERD)** y el **Sur de Asia (SARD)**, con **Asia Central y del Oeste (CWRD)** en el tercer puesto. Con todo, a partir del número de actividades en cada región, es posible deducir que los proyectos de mayor montante se dan en el Sudeste Asiático, con una media de casi **641,3 MUSD** por préstamo y/o donación.

En cuanto a asistencias técnicas preparatorias, la financiación del banco se concentra en las tres regiones mencionadas en el párrafo anterior, con la diferencia de que, en este caso, es la región del **Sur de Asia (SARD)** la que recibe mayor financiación. En este caso, vuelve a ser el **Sudeste Asiático (SERD)** la región con mayor montante medio, por encima de los 1,8 MUSD, a diferencia del resto de regiones, que oscilan entre el 1 MUSD y los 1,6 MUSD de media.



PREVISIÓN DEL INICIO DE LOS PRÉSTAMOS/DONACIONES Y AT PREPARATORIAS

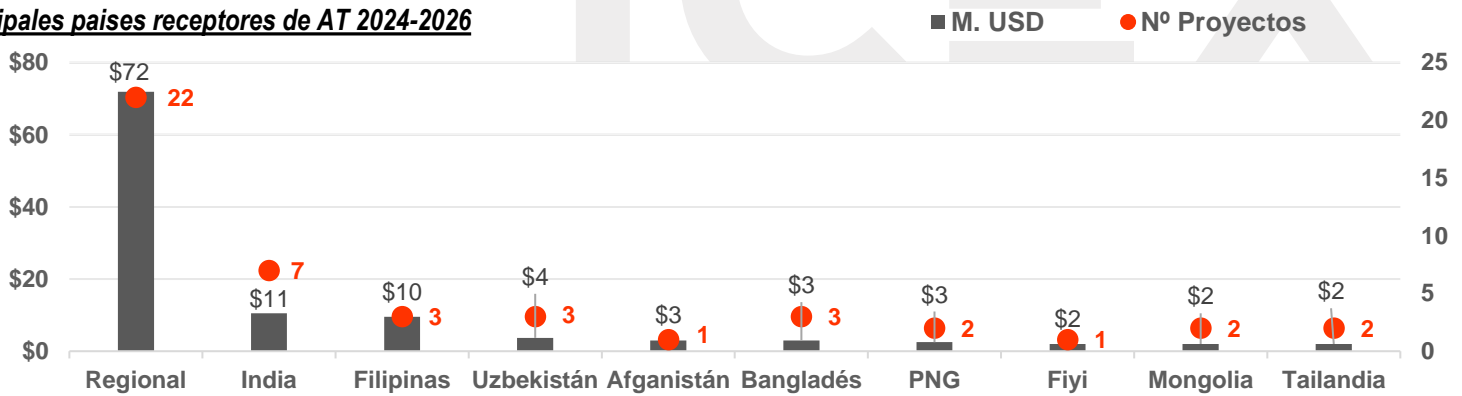


Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el BASD.

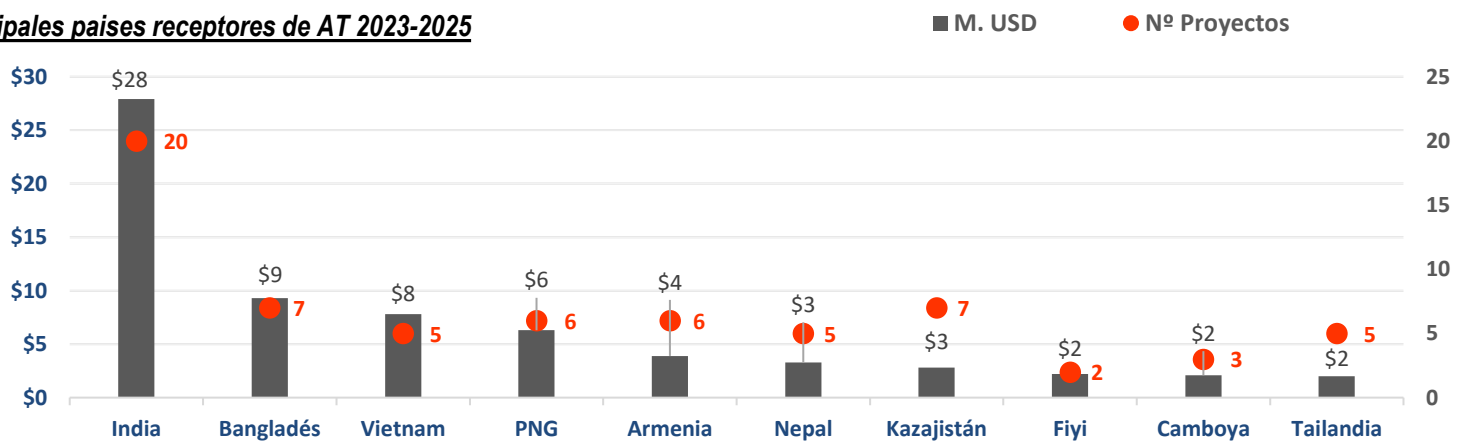
Respecto al año de inicio de los préstamos y donaciones, se observa bastante igualdad entre los tres periodos, con una ligera ventaja del 2024 sobre 2026 y especialmente sobre 2025. Actualmente, el registro de las asistencias técnicas es diferente, ya que se contabilizan todas en el 2024.

COMPARATIVA DE LOS PRINCIPALES PAÍSES RECEPTORES DE ASISTENCIA TÉCNICA

**Principales países receptores de AT 2024-2026**



**Principales países receptores de AT 2023-2025**



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el BASD.

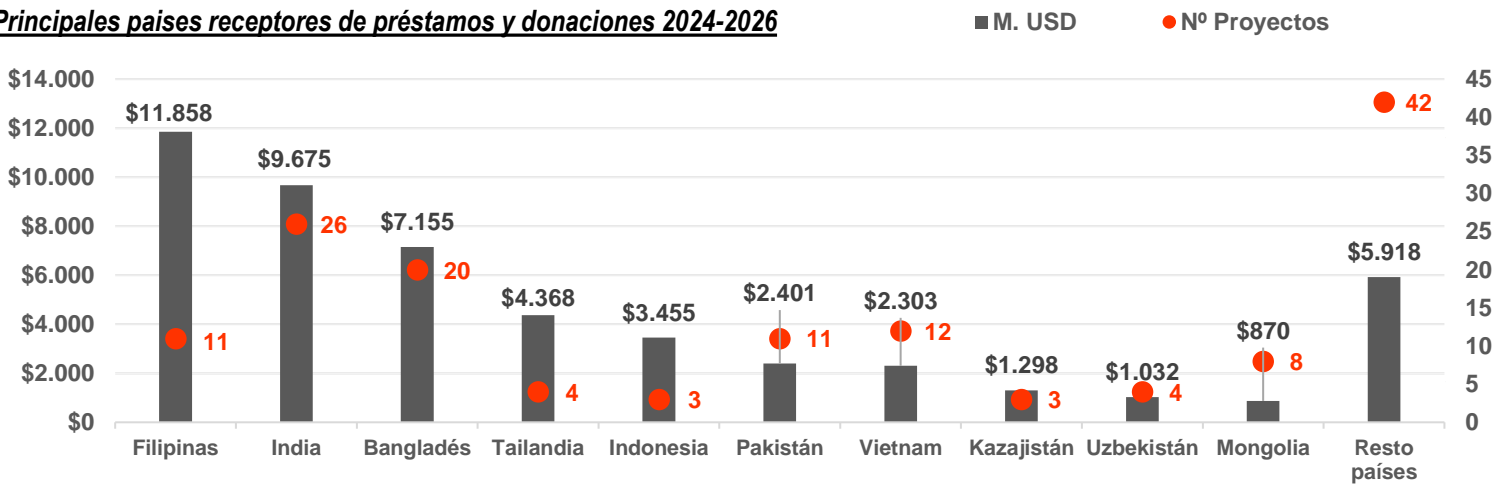


La cartera de asistencias técnicas prevé aportar financiación para los estudios de viabilidad, previabilidad y de diseño de proyectos por un montante de 122,5 MUSD distribuidos en 61 contratos. A diferencia de la cartera anterior, las AT dirigidas a varios países a la vez, incluidos en la categoría regional, predominan. Seguidamente, la mayor financiación está destinada a la India y a Filipinas, respectivamente, con una gran diferencia. Uzbekistán, por su parte, escala hasta la cuarta posición.

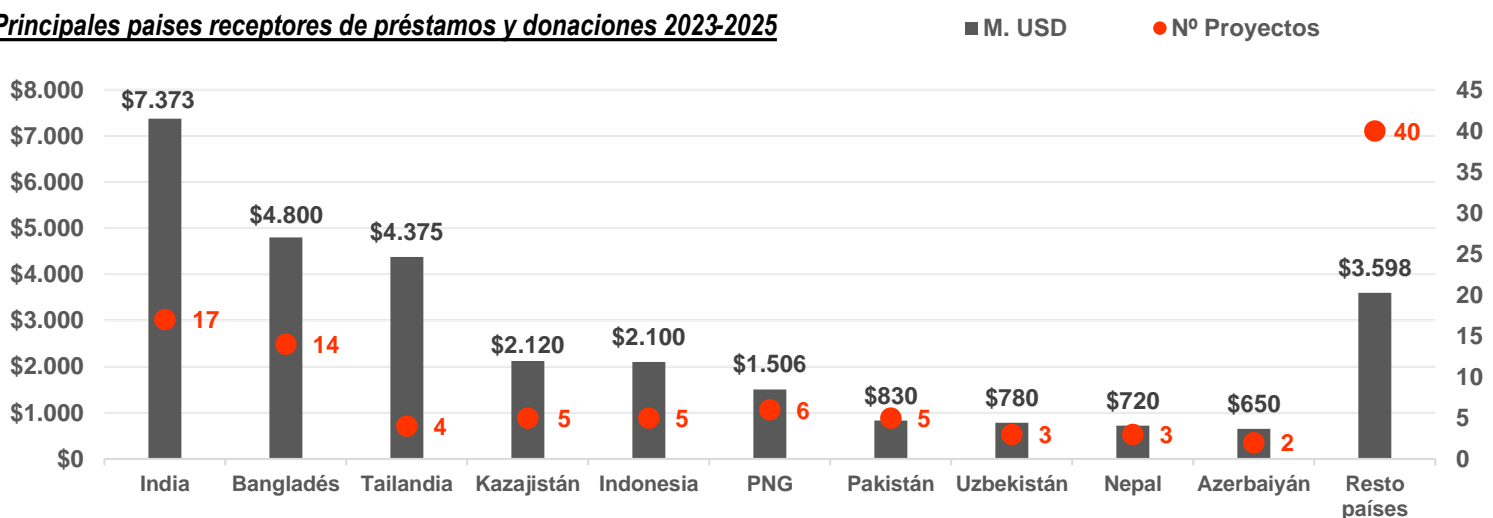
El valor medio asciende a 2 MUSD. Los 9 primeros países y la categoría regional agrupan aproximadamente el 90 % del presupuesto, con un valor medio de 2,4 MUSD, mientras que el resto de los países, que agrupan un 10 % del presupuesto, tienen un valor medio de \$800.000 USD.

### COMPARATIVA DE LOS PRINCIPALES PAÍSES RECEPTORES DE PRÉSTAMOS Y DONACIONES

**Principales países receptores de préstamos y donaciones 2024-2026**



**Principales países receptores de préstamos y donaciones 2023-2025**



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el BASD.



La cartera de proyectos de 2024-2026 prevé aportar financiación para préstamos y donaciones (*que a su vez licitan contratos de obra civil, adquisición de bienes y equipos y consultoría asociada a préstamos adicional al apartado anterior de consultoría asociadas con los estudios de preparación de los proyectos*) en 144 proyectos, por un valor estimado de 50.334,3 MUSD. El valor medio de los proyectos asciende a 349,5 MUSD. **Los 10 primeros países agrupan 88,2 % del presupuesto** con un valor medio de los contratos de 435,5 MUSD, mientras que el resto de los países agrupan 11,8 % del valor de los proyectos, cuyo valor medio asciende a 140,9 MUSD.

Resulta de la comparación de esta misma cartera que agrupa la propuesta del BASD en materia de fondos para la financiación de proyectos y donaciones (*fondos que posteriormente se utilizan en concursos de obra civil, adquisición de bienes y equipos y consultoría*), del periodo de 2024-2026 sobre el periodo de 2023-2025, se observa que **la inversión del BASD en el sector de los transportes ha aumentado de manera importante, en un 74 %**, pasando de 28.852 MUSD a 50.334 MUSD. En cuanto al valor medio de los proyectos, se incrementa su valor en un 26 %, de 277 MUSD a 350 MUSD.

Continuando con la comparativa de las carteras de 2023-2025 y 2024-2026, **Filipinas ha superado como principal país receptor en el sector del transporte a la India y Bangladés**, que descienden a la segunda y tercera posición respectivamente. Las siguientes posiciones están ocupadas por **Tailandia**, que desciende un puesto respecto a la cartera anterior e **Indonesia**, que mantiene la misma posición.



## 3. Proyectos específicos de la cartera del BASD en el sector del transporte, 2024-2026<sup>7</sup>

### 3.1. Ferrocarril y metro

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Jakarta Mass Rapid Transit East-West Line Project Phase 1</b>	<b>Indonesia</b>	<b>2024</b>	<b>2.980</b>
La primera fase del nuevo sistema de Transporte Masivo Rápido de Yakarta consistirá en la construcción de una línea de aproximadamente 30,7 km de longitud repartidos en una sección subterránea (9,3 km), una elevada (15,9 km) y acceso al depósito elevado (5,5 km), con 8 estaciones subterráneas, 13 estaciones elevadas y una instalación de depósito. Más información sobre el proyecto en la sección de <a href="#">Anexos</a> .			

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Manila Metro Rail Transit Line 4 Project</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2025</b>	<b>2.000</b>
El MRT4 será una línea de metro elevada (originalmente monorraíl) que unirá Ortigas en Metro Manila por el este con Taytay en la provincia de Rizal. Está previsto que entre en funcionamiento en 2028. El proyecto se articula mediante un préstamo multitramo con un coste total de 1.000 MUSD, aunque se espera que el proyecto reciba una financiación total de 2.000 MUSD. Más información sobre el proyecto en la sección de <a href="#">Anexos</a> .			

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Delhi-SNB Regional Rapid Transit System Investment Project</b>	<b>India</b>	<b>2025</b>	<b>1.839</b>
Este es el tramo 1 del macroproyecto de inversión que busca dotar al área metropolitana de Nueva Delhi de un Sistema Regional de Tránsito Rápido (RRTS). El proyecto financiará la construcción de un corredor de 107 kilómetros, 11 estaciones elevadas y 5 subterráneas, las obras de vía, la tracción y las instalaciones de mantenimiento. El objetivo es proporcionar un sistema de transporte de cercanías con estaciones cada 5 o 10 kilómetros, facilitando la movilidad con operaciones de alta frecuencia de 5 a 10 minutos y una velocidad de diseño de 180 km por hora. Más información sobre el proyecto en la sección de <a href="#">Anexos</a> .			

<sup>7</sup> Los proyectos del BASD suelen contener una batería de licitaciones que incluyen contratos de adquisición de bienes y equipos, de contratos de obra civil (y de llave en mano) y de contratos de asistencia técnica asociados a proyectos (contratos de supervisión de obra, implementación, cierre de proyecto, *Project Management*, etc.). Según el momento de maduración del proyecto, las ingenierías españolas podrán identificar contratos de asistencia técnica asociados a proyectos en esta sección que están pendientes de iniciar su proceso concursal. Los contratos de asistencia técnica preparatoria previstos en la cartera de 2023-2025 se incluyen en la sección de [Anexos](#).



Proyecto	País	Año	MUSD
<b>South Commuter Railway Project Tranche 2</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2025</b>	<b>6.397</b>

Este proyecto, ya licitado en su totalidad, consiste en la construcción de un tramo de 54,6 km del North-South Commuter conectando Metro Manila y Calamba, ubicada en la provincia de Laguna, aproximadamente 50 km al sur de Manila. Este nuevo tramo se une al planificado metro de Metro Manila, lo que mejorará la conectividad de Calamba con los principales centros financieros de Metro Manila. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Dhaka Mass Rapid Transit Development Project (Line 5, Southern Route) (tranche 1)</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2024</b>	<b>2.596</b>

El proyecto desarrollará la línea 5 del Metro de Dhaka, que contará previsiblemente con una longitud total de unos 17,4 km entre las estaciones de Gabtoli y Dasherbandi, con 12,8 km de tramo subterráneo con 12 estaciones, y un tramo restante que se espera que sea elevado con 4 estaciones. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Uzbekistan Railway Improvement Project Phase 1</b>	<b>Uzbekistán</b>	<b>2025</b>	<b>580</b>

Se trata de uno de los proyectos más relevantes del BASD en el sector transportes dentro de la cartera 2024-2026 para Uzbekistán. Es un proyecto tentativo que se preparará durante 2024 y previsiblemente se ejecutará durante los años 2025 y 2026 en dos fases respectivamente. El proyecto se enmarca en los esfuerzos de Uzbekistán para electrificar toda su línea ferroviaria e implementar líneas de alta velocidad, contribuyendo a mejorar la conectividad y el desarrollo del turismo, objetivo al que previsiblemente contribuirá este proyecto. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Nagpur Metro Rail Project Phase 2</b>	<b>India</b>	<b>2024</b>	<b>2.300</b>

Este proyecto financiará parte o la totalidad de la fase 2 del metro de Nagpur, cuyo coste está estimado en 800 MUSD. Esta fase consistirá previsiblemente en realizar 4 extensiones de las 2 líneas existentes, con un total de 43,8 km de vía, incluyendo 1,2 km de vía y 2 estaciones a nivel y 42,6 km y 30 estaciones elevadas. La extensión conectará las ciudades periféricas de Kapsi, las áreas industriales de Hingna y Butibori y las zonas mineras de Kanhan. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>SASEC Laksam-Chattoogram Dual Gauge Project Tranche 1</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2025</b>	<b>400</b>

Este proyecto buscará dotar a la línea de ferrocarril entre Laksam y Chattoogram de una vía de doble ancho, y posiblemente, en línea con proyectos similares en el país, podrían incluirse contratos relacionados con la mejora y renovación de estaciones de ferrocarril, así como de sistemas de señalización. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>SASEC Dhirasam Inland Container Depot Project</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2024</b>	<b>250</b>

Se trata de un proyecto de transporte y logística multimodal que plantea construir un nuevo depósito interior de contenedores (DIC) en el norte de Dhaka, cerca de Gazipur, con un enlace ferroviario de 7,2 km de longitud, sustituyendo el actual DIC de Kamalapur, que se encuentra altamente congestionado. El DICD será explotado y mantenido por un concesionario privado. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).



Proyecto	País	Año	MUSD
<b>CAREC Corridor 2, 3 and 6 Railway Modernization Projects Phase 1</b>	<b>Turkmenistán</b>	<b>2026</b>	<b>100</b>

Este proyecto consiste en un programa de modernización de ferrocarriles en Turkmenistán, que espera realizarse en 3 fases, siendo la primera de ellas la que une Turkmenabat y Mary, de 243 km de extensión. La priorización de esta primera fase se debe al volumen de tráfico en esta sección de la vía, con Mary sirviendo como un nodo clave para los trenes con conexión a Afganistán, Irán y Uzbekistán. Más información sobre el proyecto en [Anexos](#).

### 3.2. Carreteras

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Laguna Lakeshore Road Network Project, PFR1</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2024</b>	<b>3.500</b>

Se trata de un proyecto para la construcción de un vial rápido en la zona de Laguna, cerca de Manila. Aunque el Banco no ha facilitado información sobre el proyecto, según los representantes de la agencia ejecutora (DPWH), el diseño de ingeniería de detalle de la fase 1 está casi completo, por lo que cabe esperar novedades. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Bataan-Cavite Interlink Bridge Project, MFF – Tranche 1</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2024</b>	<b>4.700</b>

Se trata de uno de los proyectos insignia del BASD en Filipinas. Prevé la construcción de dos puentes conectando las provincias de Bataan y Cavite. La ingeniería de diseño fue adjudicada a finales de 2020. El BASD aprobó la financiación para el proyecto el 12 de diciembre de 2023. La financiación total para este proyecto es de 4.700 MUSD, de los cuales se destinan 1.000 MUSD en este primer tramo. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>CAREC Corridors 3 and 6 Turkistan Oblast Highway Project</b>	<b>Kazajistán</b>	<b>2025</b>	<b>350</b>

Proyecto que consiste en el diseño y construcción de una carretera de 102 km en la región de Turkistán (Kazajistán), que busca proporcionar un corredor seguro para el tráfico de mercancías que actualmente atraviesa áreas urbanas. Uno de sus objetivos principales es el fortalecimiento de la cadena de suministro y el aumento del tránsito y comercio nacional e internacional en la región de Asia Central. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Bihar State Highway Project Phase IV</b>	<b>India</b>	<b>2026</b>	<b>1.675</b>

El proyecto de carreteras estatales de Bihar es un programa de inversión dividido en varias fases que mejorará la eficiencia del transporte en la red vial estatal, que contribuirá al desarrollo económico de la región de Bihar, que con 104 millones de habitantes es el tercero más poblado del país. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>SASEC Dhaka-Sylhet Corridor Road Investment Project (tranche 2)</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2025</b>	<b>2.694</b>

Segundo tramo del macroproyecto del mismo nombre que financiará la mejora de los aproximadamente 210 kilómetros del tramo Dhaka-Sylhet de la actual carretera nacional n.º 2, que pasará de ser una carretera de dos carriles a tener cuatro carriles, para el tráfico de vehículos lentos en ambos lados. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).





Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Trans South–South Java Road Project</b>	<b>Indonesia</b>	<b>2024</b>	<b>450</b>

El proyecto apoyará al Gobierno de Indonesia en la realización de sus prioridades en el sector del transporte para impulsar el crecimiento económico de la isla de Java. Para ello, se construirán aproximadamente 72 km de carreteras resilientes al clima en el corredor vial sur-sur de Java con el objetivo de desarrollar la zona sur de la isla ante el crecimiento insostenible concentrado en la zona norte de la isla. Más información en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>SASEC Dhaka-Chattogram PPP Highway Project (tranche 1)</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2026</b>	<b>6.649</b>

Este proyecto consiste en la mejora de la autopista entre Dhaka y Chattogram, un total de 229 km. El Gobierno bangladesí ha priorizado esta vía por encima de otras debido a la importancia del puerto de Chattogram para el comercio exterior del país, ya que gestiona alrededor del 90 % del comercio exterior del país. Más información en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Epifanio de los Santos Avenue Greenways Project</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2024</b>	<b>179,3</b>

El proyecto pretende mejorar el entorno peatonal en cuatro zonas a lo largo de la avenida Epifanio de los Santos (EDSA), construyendo o mejorando un total de 5 kilómetros de pasarelas elevadas cubiertas conectadas a las cuatro estaciones de transporte público (Balintawak, Cubao, Guadalupe y Taft). Se espera la licitación de sus dos contratos principales en julio de 2024. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Yerevan Urban Development Investment Project</b>	<b>Armenia</b>	<b>2024</b>	<b>85,7</b>

Es un proyecto que busca mejorar la movilidad urbana en el entorno de Ereván a través de una nueva movilidad sostenible, verde e inclusiva. Sus objetivos principales son aliviar la congestión del tráfico y reducir las distancias y tiempo de viaje. Más información sobre el proyecto en [Anexos](#).

Proyecto	País	Año	MUSD
<b>Hoa Binh Province Tourism Infrastructure Development Project</b>	<b>Vietnam</b>	<b>2024</b>	<b>124,19</b>

Este proyecto busca ampliar y rehabilitar las carreteras existentes alrededor del embalse de Hoa Binh, que conectan la ciudad del mismo nombre con el distrito de Cao Phong, zona turística del país, lo que permitirá abrir nuevas áreas para el desarrollo turístico, incrementando la llegada de turistas. También se planea la mejora del puerto de Thung Nai, lo que mejorará el transporte acuático en el embalse de Hoa Binh y los servicios recreativos. Más información sobre el proyecto en la sección de [Anexos](#).





### 3.3. Listado de proyectos que dejan de formar parte de la cartera

Proyecto	País	Año	MUSD
Regional Economic Corridor Improvement Project	Armenia	2023	120
Smart Regional Territorial Development		2023	60
Zvartnots Airport Alternative Road Construction Project		2025	55
Green Urban Development Project		2023	45
Rehabilitation of Railway in Nakhchivan Autonomous Republic	Azerbaiyán	2023	450
SASEC Tongi-Akhaura Dual Gauge Project Phase 1	Bangladés	2023	800
National Highway Expansion Project	Bután	2024	31
Climate Resilient Rural Roads Network Improvement Project	Camboya	2024	100
Suva Port Relocation Project, PRF	Fiyi	2023	2.130,7
Rarotonga Airport Infrastructure Upgrade Project	Islas Cook	2024	20
SASEC National Highway Project (Tranche 2)	India	2025	1.200
Metro Neo Nashik Project		2023	322
PPP in Madhya Pradesh Road Sector Project (additional financing)		2024	250,1
National Roads Development Project (Kalimantan)	Indonesia	2024	300
Trans-Sumatra Toll Road Project		2024	300
Center–West Corridor Road (Shalkar-Kandyagash) Project	Kazajstán	2025	700
Regional Railway Modernization Project (Dostyk - Mointy)		2024	600
Urban Transport Electrification Project, Phase II	Kirguistán	2025	50
Sustainable and Climate-Resilient Connectivity Project, additional financing	Nauru	2022	15
Second SASEC Highway Enhancement Project (Pathlaiya– Narayanghat) Tranche 1	Nepal	2024	280
Tribhuvan International Airport Capacity Expansion Project (International Terminal Building)		2025	250
Second SASEC Highway Enhancement Project (Pathlaiya– Narayanghat) Tranche 2		2025	190
Northern Region Road Corridor Project, (Phase 1A), Wutung to Wewak (Tranche 1)	PNG	2025	210
Transport Sector Development Project	Samoa	2025	25
Integrated Road Investment Program (tranche 5)	Sri Lanka	2023	100
Road Development Project	Tayikistán	2023	130
Tourism Development Multisector Project		2025	45
Outer Islands Transport Connectivity	Tonga	2025	20
CAREC Corridors 2, 3 & 6 (Dushak–Mary) Railway Modernization Project Total	Turkmenistán	2025	100
Outer Island Maritime Project	Vanuatu	2025	30

## 4. Información adicional y contacto

### 4.1. Información adicional

#### 4.1.1. Documentos

- Oportunidades de negocio con el BAsD 2023-2026: [Enlace](#)
- Fichas Multilaterales del Banco Asiático de Desarrollo:
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Armenia: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Afganistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Azerbaiyán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Bangladés: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Bután: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Camboya: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para China: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Filipinas: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Fiyi: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Georgia: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para India: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Indonesia: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para I. Salomón: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Kazajistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Kirguistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Maldivas: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Mongolia: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Nepal: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Pakistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Papúa Nueva Guinea: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Sri Lanka: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Tailandia: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Tayikistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Timor Oriental: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Turkmenistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Uzbekistán: [Enlace](#)
  - Ficha Multilateral del Banco Asiático de Desarrollo para Vietnam: [Enlace](#)



## 4.1.2. Enlaces de Internet

- Plataforma para la gestión de los contratos consultoría del BASD (CSRN): [Enlace](#)
- Contratos de obra civil y equipos (muy generalista):
  - Proyectos: [Enlace](#)
  - Licitaciones: [Enlace](#)
- Registro para ser informado por el BASD de oportunidades: [Enlace](#)
- Registro en el portal de Oportunidades de Negocio del ICEX (muy recomendable): [Enlace](#)

## 4.1.3. Normativa de aplicación. Recomendaciones

Finalmente, recordar la necesidad de aproximarse a estas oportunidades según la normativa que aplica a los concursos financiados mediante el BASD, cuyo resumen se describe a continuación:

- **Contratos de Consultoría:** Para poder participar en cualquier contrato de consultoría licitado mediante pliegos del BASD (con independencia del origen de los fondos) es un **requisito fundamental seguir los procedimientos del BASD**. Desde la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en [Manila](#), se han publicado diferentes documentos que facilitan enormemente la comprensión de los procedimientos de licitación de este Banco ([enlace](#)). Es **OBLIGATORIO** registrarse en el **Consulting Management System (CMS)** para poder licitar a cualquier contrato de consultoría. Para entender el proceso de registro (largo y tedioso, pero fundamental al ser la carta de presentación de la empresa), disponemos de varias fuentes de información, disponibles para su libre descarga en este [enlace](#). Incluye 4 documentos (i) una introducción al CMS, (ii) un detalle explicativo del proceso de licitación en el BASD, (iii) unas instrucciones muy detalladas del registro en el CMS año 2021 y (iv) una actualización para esas mismas instrucciones de 2023. El CMS no es sólo el registro de la empresa *per se*, sino que cuenta además con una plataforma de licitación o **CSRN** mediante la cual, el BASD y/o la agencia ejecutora, publican la EOI, configuran la lista larga, elaboran la lista corta, invitan a las empresas mejor cualificadas a licitar y, finalmente, evalúan las ofertas presentadas. En cuanto a dónde se publican las oportunidades de negocio, aparte del CSRN, las empresas podrán acudir a nuestro informe más actualizado de [Oportunidades de Negocio](#) con el BASD. Cuando no se acceda a la lista corta, las firmas especializadas podrán “reengancharse” a la oportunidad, **ofreciéndose a todos los consorcios que sí han alcanzado la lista corta** (3.<sup>a</sup> pestaña, parte superior del enlace del CSRN). Igualmente es muy recomendable recordar la importancia de incluir en nuestras ofertas a técnicos especializados con referencias en países de la zona. En este sentido, a continuación, se ofrecen algunas opciones de búsquedas de expertos especializados:
  - Anunciar los perfiles requeridos en la red de LinkedIn de [ADB Consultants Network](#):
  - La sección [contract awarded](#) de contratos de consultoría, identificando a empresas del país/sector que pudieran ser un foco de suministro de perfiles:
  - Sector privado: Base de datos de [Assortis](#) y de Devex (opciones de [Find Candidates](#) y de [Candidate Sourcing](#))
- **Contratos de Obra Civil y Equipos:** Para conocer cómo préstamos y donaciones agrupan uno o varios contratos de obra civil y de equipo, es muy recomendable la lectura de nuestro informe más actualizado de [Oportunidades de Negocio](#) con el BASD y realizar visitas regulares a la sección de precalificación y notificaciones anticipadas de la sección de [tenders](#).



## 4.2. Contacto

La **Oficina Económica y Comercial de España en Manila** está especializada en facilitar la internacionalización de las empresas españolas en el mercado de Filipinas y en acceder a las oportunidades de negocio que ofrece el Banco Asiático de Desarrollo (BASD) en los países miembros en desarrollo de Asia donde opera. Esta oficina ofrece **Servicios Personalizados** orientados a facilitar el acceso a ambos mercados, mediante la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa, etc. Listado de [nuestros servicios](#).

### **Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Filipinas.**

27th Floor, Yuchengco Tower, RCBC Plaza Sen. Gil J. Puyat Cor. Ayala Ave.

Makati City Metro Manila, Filipinas

Teléfono: +(632) 88433774/75

Email: [manila@comercio.mineco.es](mailto:manila@comercio.mineco.es)

- Página de Internet (1): [www.spainbusiness.com](http://www.spainbusiness.com)
- Página de Internet (2): <https://www.icex.es/es/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior-de-comercio/PH/inicio>
- Cuenta LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/ofecome-manila/>
- Cuenta de Twitter, Oportunidades Multilaterales: <https://twitter.com/ICEXMulti>



## 5. Anexo: Listado de oportunidades en el sector del transporte, 2024-2026

### 5.1. Contratos de Asistencia Técnica en el sector del transporte, 2024-2026

Aquellas empresas y consultores españoles interesados en ampliar la información sobre listado de proyectos y de asistencia técnica preparatoria del Banco Asiático de Desarrollo para los ejercicios 2024-2026, podrán solicitarlo a la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Manila, en el correo electrónico de [manila@comercio.mineco.es](mailto:manila@comercio.mineco.es)



## 6. Anexo: Detalle de proyectos específicos de la cartera del sector del transporte

### 6.1. Ferrocarril y metros

Nombre	País	Año	MUSD
<b><i>Jakarta Mass Rapid Transit East-West Line Project Phase 1</i></b>	<b>Indonesia</b>	<b>2024</b>	<b>2.980</b>
<b>Acción Avanzada:</b> Se desconoce		<b>Estado del proyecto:</b> Propuesto	
<p><b>Descripción:</b> Se trata de la primera fase del nuevo sistema de Transporte Masivo Rápido de Yakarta, que consistirá en la construcción de una nueva línea de metro de aproximadamente 30,7 km de longitud repartidos en una sección subterránea (9,3 km), una elevada (15,9 km) y otra de acceso al depósito elevado (5,5 km). A su vez, contará con 8 estaciones subterráneas, 13 estaciones elevadas y una instalación de depósito. El proyecto en su conjunto lleva planificándose desde los años 80, con el objetivo principal de aliviar la congestión de tráfico en el área metropolitana de Yakarta. Dicho proyecto se convertirá en el primer sistema ferroviario subterráneo de todo el país.</p> <p>La fase 1 se dividirá en un préstamo multitramo entre el BASD y la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA). Por un lado, el préstamo OCR del BASD de \$660 MUSD financiará esta primera fase, es decir, las obras civiles para las secciones elevadas entre Tomang y Grogol y entre Cempaka Baru y Medan Satria, mientras que la sección restante será financiada por la agencia japonesa (sección subterránea desde Grogol, hasta Cempaka Baru, 8 estaciones subterráneas y acceso al depósito elevado).</p> <p>El proyecto ya tiene una página dedicada en la web del BASD (<a href="#">56173-001</a>) desde la que se anunció <a href="#">Advance Contracting Notice</a> el 19 de octubre de 2023 con el objetivo de obtener retroalimentación del mercado de posibles licitantes. Con esta información, la agencia ejecutora empezará a preparar su plan de adquisiciones, estrategia de contratación y proceso de licitación, dividido en varios paquetes de contratos.</p> <p>El 12 de noviembre de 2023, se celebró una reunión entre el ministro de Transportes de Indonesia, el Gobernador de Java y el representante de JICA en Indonesia para acelerar el desarrollo de este proyecto, calculando la licitación de los primeros paquetes en el segundo trimestre de 2024, aunque dichos plazos han sufrido un nuevo retraso.</p> <p>De modo general, se recomienda visitar el siguiente <a href="#">enlace</a> con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Indonesia licitados mediante el BASD. Más concretamente, se recomienda visitar con asiduidad la página del BASD dedicada a este proyecto (<a href="#">enlace</a>), que se irá actualizando conforme se liciten los diversos paquetes; o ponerse en contacto con la Oficina Comercial en Manila (<a href="mailto:manila@comercio.mineco.es">manila@comercio.mineco.es</a>) para recibir asesoramiento personalizado. Para más información, también es posible ponerse en contacto con el encargado del proyecto, Andri Heriawan a través de la propia página del proyecto en la web del BASD.</p>			



<b>Manila Metro Rail Transit Line 4 Project</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2025</b>	<b>2.000</b>
<b>Acción Avanzada:</b> Se desconoce		<b>Estado del proyecto:</b> Propuesto	
<b>Descripción:</b> Se trata de una línea de metro elevada (originalmente monorraíl) que unirá Ortigas en Metro Manila por el este con Taytay en la provincia de Rizal. Está previsto que entre en funcionamiento en 2028. El proyecto se articula mediante un préstamo multitramo con un coste total de 1.000 MUSD. El proyecto se ha nutrido hasta la fecha de elaboración de este informe de los pliegos licitados a través de dos proyectos y un fondo de asistencias técnicas diseñados para gestionar y dar soporte al plan <i>Build, Build, Build</i> del Gobierno filipino: <ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="#">50288-001</a> LOAN-3886 PHI: Philippines: Infrastructure Preparation and Innovation Facility</li><li>• <a href="#">50288-002</a> TA-9336 PHI: Philippines: Strengthening Infrastructure Capacity and Innovation for Inclusive Growth</li><li>• <a href="#">49407-005</a> TA 9631-REG: Strengthening Project Preparation Capacity in Asia and the Pacific – Supporting Preparation of Infrastructure Projects with Private Sector Participation in Asia Pacific (Subproject 4)</li></ul>			
A su vez, el proyecto ya tiene una página dedicada en la web del BASD ( <a href="#">53172-001</a> ) desde la que se anunció <a href="#">Advance Contracting Notice</a> el 23 de marzo de 2023 y que indica que se licitarán varios paquetes de contratos. Inicialmente, la fecha tentativa de inicio de concursos era el primer trimestre de 2023, sin embargo, el proceso de licitación se ha alargado más de lo previsto, estimándose la aprobación final del proyecto para noviembre de 2024.			
<b>Fechas tentativas de licitación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- <u>Consultoría de Gestión de Proyecto:</u> 2Q 2024 (lleva retraso)</li><li>- <u>Obra Civil (Más de \$865 MUSD):</u> 3Q 2024</li><li>- <u>Sistemas Ferroviarios y Material Rodante (675 MUSD)</u> 3Q 2024</li></ul>			
Estos paquetes cubrirán la construcción de la vía, que será de 12,7km, y tendrá 10 estaciones (todas elevadas), además de (i) la infraestructura civil que comprende el viaducto, las estaciones y (ii) un depósito situado al final de la línea en Taytay, Rizal, que también albergará el centro de control de operaciones de la línea (OCC). (iii) Todos los sistemas ferroviarios, incluidos, entre otros, las obras de vía, la señalización, el control de tráfico y la gestión de la red ferroviaria, además de (iv) el material rodante y los trenes. El DOTr está considerando futuras extensiones de la línea, pero estas quedan fuera de las licitaciones incluidas en este tramo del proyecto.			
Se recomienda revisar con frecuencia los enlaces que se detallan a continuación para mantenerse informado de la evolución de éste y otros grandes proyectos en Filipinas. Varios contratos clave de la MRT-4 ya han sido licitados a través de estos proyectos: <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Contrato de Supervisor Independiente para el MRT 4 o Independent Checking Engineering) (<a href="#">enlace</a>)</b> 5 MUSD<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adjudicatario:</b> Ove Arup &amp; Partners Hong Kong Ltd. in association with BKAsiaPacific (Hong Kong) Limited</li></ul></li><li>• <b>Contrato de Operador en la Sombra o SOC (Shadow Operator Contractor) (<a href="#">enlace</a>)</b> 3,5 MUSD<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adjudicatario:</b> Ricardo Rail Australia Pty. Ltd.</li></ul></li><li>• <b>Ingeniería de detalle: DEDC Detailed Architectural and Engineering Design Consultant (<a href="#">enlace</a>)</b> 21 MUSD. IDOM resulta adjudicataria con una oferta más cara (29 MUSD) que la previsión del BASD (21 MUSD).<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adjudicatario:</b> IDOM, Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.</li></ul></li></ul>			
De modo general, se recomienda visitar el siguiente <a href="#">enlace</a> con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Filipinas licitados mediante el BASD. Más concretamente, desde la OFECOME en Manila se está realizando un seguimiento diario de la evolución del proyecto, por lo que recomendamos contactar a <a href="mailto:manila@comercio.mineco.es">manila@comercio.mineco.es</a> para mantenerse informado de todas las novedades y recibir asesoramiento personalizado. Para más información, también es posible ponerse en contacto con el encargado del proyecto, Zander Ruediger: <a href="mailto:rzander@adb.org">rzander@adb.org</a> .			





<b>Delhi-SNB Regional Rapid Transit System Investment Project</b>	<b>India</b>	<b>2025</b>	<b>1.839</b>
<b>Acción Avanzada:</b> Previsiblemente sí		<b>Estado del proyecto:</b> Propuesto	
<p><b>Descripción:</b> Se trata del tramo 1 del macroproyecto de inversión que busca dotar al área metropolitana de Nueva Delhi de un Sistema Regional de Tránsito Rápido (RRTS). Este sigue la estela del proyecto “Delhi-Meerut Regional Rapid Transit System Investment Project”, que se encuentra ya en su tercera fase.</p> <p>El proyecto figura como “firme” en la cartera del BASD de 2024-2026, y cuenta con un PID <a href="#">56015</a>. Por otra parte, existía una AT de 1 MUSD, aprobada en octubre de 2022 y que ha sido cancelada (<a href="#">enlace</a>) ante los retrasos en la aprobación del proyecto por parte del gobierno indio.</p> <p>La financiación de este primer tramo se realizará previsiblemente de la siguiente forma:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 375 MUSD en préstamos OCR del Banco Asiático.</li><li>• 375 MUSD del Gobierno indio.</li><li>• 644 MUSD en forma de cofinanciación, previsiblemente del Banco Mundial.</li></ul> <p>El proyecto originario, cuyo PID se puede consultar en el siguiente <a href="#">enlace</a> y se encuentra en estado de “propuesto” contará con una financiación total de 1.839 MUSD, aportando 1.382 MUSD el Banco Asiático y el resto en forma de cofinanciación del Banco Mundial, y financiará el segundo de los tres corredores ferroviarios prioritarios de la red RRTS prevista en la Región de la Capital Nacional (NCR) de la India (siendo el primero el de Delhi-Meerut mencionado anteriormente).</p> <p>El corredor atravesará las secciones densamente pobladas de la NCR, conectando los nodos urbanos de Delhi, Gurugram y el complejo urbano de Shahjahanpur-Neemrana-Behror (SNB) en el estado de Rajasthan. El objetivo es que este corredor de 107 kilómetros proporcione un sistema de transporte de cercanías seguro, fiable y eficiente, con estaciones cada 5 o 10 kilómetros, facilitando la movilidad con operaciones de alta frecuencia de 5 a 10 minutos y una velocidad de diseño de 180 km por hora. El proyecto financiará la construcción del corredor, 11 estaciones elevadas y 5 subterráneas, las obras de vía, la tracción y las instalaciones de mantenimiento.</p> <p>Se recomienda visitar con regularidad los enlaces proporcionados del proyecto madre y la AT para estar al corriente de las últimas novedades sobre la licitación del macroproyecto, así como consultar este <a href="#">enlace</a> sobre licitaciones abiertas de la agencia ejecutora. Asimismo, se recomienda visitar el siguiente <a href="#">enlace</a> con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en India licitados mediante el BASD. Para más información, también es posible ponerse en contacto con el encargado del proyecto, Sharad Saxena: <a href="mailto:ssaxena@adb.org">ssaxena@adb.org</a></p>			
<b>South Commuter Railway Project Tranche 2</b>	<b>Filipinas</b>	<b>2024</b>	<b>6.397</b>
<b>Acción Avanzada:</b> Sí		<b>Estado del proyecto:</b> Licitado	
<p><b>Descripción:</b> El proyecto de Tramo 2 del South Commuter Railway, ya licitado en su totalidad, consiste en la construcción de un tramo de 54,6 km del North-South Commuter Railway (NSCR) conectando Metro Manila y Calamba, ubicada en la provincia de Laguna, aproximadamente 50 km al sur de Manila. Su objetivo principal es mejorar la conectividad en la red de transporte público al enlazar con todas las líneas de MRT existentes en Metro Manila. Esta nueva línea ferroviaria proporciona transporte público asequible, confiable y seguro, reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero a la mitad y el tiempo de viaje a la mitad, a menos de una hora.</p> <p>Este proyecto es cofinanciado junto a la Agencia de Cooperación Internacional de Japón a través de un préstamo multitramo. El coste total del proyecto está previsto en 6.397,2 MUSD, de los cuales 4.300 MUSD financiados a través de préstamos OCR por el BASD mientras que el dinero restante (2.097,2 MUSD) será financiado por el Gobierno filipino y la JICA.</p>			





El segundo tramo no tiene una pestaña dedicada en la página del BASD, a pesar de haber sido licitado en su totalidad, pero si lo tiene tanto el proyecto madre ([52220-001](#)) como el primer tramo ([52220-002](#)). Este segundo tramo es íntegramente financiado a través de préstamos OCR del BASD por un valor total de 1.750 MUSD.

Se han firmado contratos de obras civiles por un total de 1.870 MUSD para la construcción de este tramo. Estos contratos fueron adjudicados a varios consorcios, y se espera que el proyecto genere más de 35.000 empleos durante la construcción y más de 3.000 empleos permanentes durante la operación del ferrocarril ([enlace](#))

Las licitaciones del proyecto han sido las siguientes:

- **CP S-02: Building and Civil Engineering Works for approximately 7.9 km of Railway Viaduct Structure (513,6 MUSD):** JV of Acciona Construction Philippines Inc. and D.M. Consunji Inc.
- **CP S-03A: Building and Civil Engineering Works for approx 7.9 km of Railway Viaduct Structure (390 MUSD):** JV of Leighton Contractors (Asia) Limited, and First Balfour, Inc.
- **CP S-03B: Civil Engineering, Tunnel and Building Works for approximately 6.1km of Railway with 4.7 km of Underground Railway and 1.4 km of at-Grade Railway (427,3 MUSD):** JV of Leighton Contractors (Asia) Limited, and First Balfour, Inc.
- **CP S-03C: Civil Engineering, Tunnel and Building Works for approximately 6.1km of Railway with 4.7 km of Underground Railway and 1.4 km of at-Grade Railway (325,8 MUSD):** JV of PT Adhi Karya (Persero) Tbkand PT PP (Persero)
- **CP S-04 - Building and Civil Engineering Works for approximately 8.5 km of Railway Viaduct Structure (362,7 MUSD):** JV of Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., and Dong-Ah Geological Engineering Company Ltd.
- **CP S-05 - Building and Civil Engineering Works for approximately 12.8 km of Railway Viaduct Structure (501,8 MUSD):** JV of Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., and Dong-Ah Geological Engineering Company Ltd.
- **CP S-06 - Building and Civil Engineering Works for approximately 10.28 km of Railway Viaduct Structure (470,8 MUSD):** JV of Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., and Dong-Ah Geological Engineering Company Ltd.
- **CP S-07 - Building and Civil Engineering Works for 22 Hectare Depot (299,2 MUSD):** JV of Lotte Engineering & Construction Co., Ltd., Gulermak Agir Sanayi Insaat ve Taahhut A.S. and EEI Corporation

A pesar de que el proyecto ya haya sido licitado en su totalidad, se presenta aquí para conocimiento de las empresas española, con el objetivo de conocer los perfiles de las empresas adjudicatarias y explorar posibles oportunidades de colaboración en futuras fases del proyecto o en proyectos similares.

Para obtener más información y detalles específicos sobre las licitaciones y adjudicaciones, puede visitar la página dedicada al proyecto madre en la web del BASD ([enlace](#))

<b>Dhaka Mass Rapid Transit Development Project (Line 5, Southern Route) (tranche 1)</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2024</b>	<b>2.596</b>
--	------------------	-------------	--------------

**Acción Avanzada:** Previsiblemente sí **Estado del proyecto:** propuesto

**Descripción:** Es uno de los proyectos de ferrocarriles y metro incluidos en el ICPMR 2024-2026 del Banco Asiático de Desarrollo (BASD). Se encuentra catalogado como “firme” para 2024, y se trata de un proyecto multitramo, financiado mediante una Multitranche Financing Facility (MFF). El montante total de este gran proyecto alcanzaría los 2.596 MUSD, pero por el momento sólo está presupuestado el primer tramo (Tranche 1), que consistiría en un préstamo de 700 MUSD de recursos de capital ordinario aportados por el BASD.

Este proyecto es la continuación de diversas iniciativas que se han desarrollado en la capital bangladesí para dotarla de una línea de metro como medio de transporte respetuoso con el medio ambiente, seguro, fiable y de gran capacidad. Además, el metro se integrará con las líneas de MRT y de autobús que se encuentran operativas y en construcción. La línea 5 contará previsiblemente con una longitud total de unos 17,4 km entre las estaciones de Gabtoli y Dasherbandi, ya que la congestionada zona central de Dhaka requiere 12,8 km de tramo subterráneo con 12 estaciones, mientras que el tramo restante se espera que sea elevado con 4 estaciones.

En diciembre de 2015, el BASD aprobó una AT Preparatoria de Proyecto (PPTA), con el número ([49258-001](#)) para evaluar el RSTP y preparar un proyecto prioritario de metro a financiar por el Banco. Con JICA realizando el estudio de viabilidad de la línea 1 y 5 Norte, la PPTA tuvo que ser ajustada en 2016 y el gobierno de Bangladés pidió al BASD un estudio de



viabilidad para la parte sur de la línea 5 no cubierta por el estudio de JICA. Esta AT se adjudicó en 2018 por 1,08 MUSD a una JV liderada por la ingeniería japonesa Nippon Koei Co., en consorcio con una empresa local y otra francesa (Systra).

El estudio preparó el préstamo preparatorio de 44,58 MUSD “Dhaka Mass Rapid Transit Development Project Readiness Financing (Line 5, Southern Route)” ([49258-002](#)) y confirmó el carácter prioritario de la línea para ser financiada por el BASD.

Dicho préstamo se ha licitado casi en su totalidad y se ha destinado a apoyar la preparación del proyecto que se analiza en este informe, preparando el estudio de viabilidad detallado, el diseño de ingeniería y el documento de contratación, y prestando asistencia en los procesos relacionados con la contratación. Se puede consultar aquí el [plan de licitaciones](#), así como el [Project Administration Manual](#) (PAM) para más información. Las adjudicaciones del préstamo hasta la fecha son:

- PRF-DM-CO01. Engineering Design. 24,98 MUSD. Adjudicado 05-MAR-21 a Egis Rail S.A. (Francia) en JV con Oriental Consultant (Japón), SMEC (Australia) y Egis India Consulting (India).
- PRF-DM-IC-01. Individual consultant to support DMTCL (Railway Specialist). 34.928 USD. Adjudicado 10-APR-22 a un consultor individual.
- PRF-DM-CO02. Internal Audit. 74.094 USD. Adjudicado 31-MAY-22 a una empresa local.
- PRF-DM-IC-04. Individual consultant to support DMTCL (Structure Specialist). 34.134 USD. Adjudicado 28-JUL-22 a un consultor individual.

Según el plan de licitaciones, el próximo paquete a licitar sería el **PRF-DM-IC-05**, consistente en la contratación de un especialista en contrataciones (*procurement specialist*). La ItB se planteaba para el primer trimestre de 2023, aunque a fecha de elaboración de este informe, todavía no figura en las páginas oficiales del BASD. Sin embargo, ya se ha empezado a licitar un contrato de consultoría para el proyecto, denominado “Construction Supervision Consultants”, con un valor de 97,5 MUSD y un plazo final al 27 de agosto de 2024 ([enlace](#)). Tras esta contratación, se podrían empezar a elaborar los pliegos para los paquetes del Tramo 1.

El PID que identifica el Tramo 1 es ([49258-003](#)), y aún se encuentra en estado “propuesto”. Con la [información](#) de la que se dispone en el momento de elaboración de este informe, se puede intuir que el diseño de la ingeniería de detalle está muy avanzado. Cuando finalice, previsiblemente se elaborarán los paquetes a licitar. La agencia ejecutora será la compañía pública *Dhaka Mass Transit Company Limited* (DMTCL).

Se recomienda visitar la sección de “Procurement” de la web de la agencia ejecutora ([enlace](#)) para el seguimiento de las licitaciones del proyecto y para obtener una visión global de los proyectos de metro en la capital bangladesí. Asimismo, es importante consultar con regularidad los enlaces a los proyectos ([49258-002](#)) y ([49258-003](#)). También es recomendable revisar periódicamente el siguiente [enlace](#) con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Bangladés licitados mediante el BASD. Por último, para más información también se puede consultar al encargado del correo, Satomi Sakaguchi, cuyo correo electrónico es [ssakaguchi@adb.org](mailto:ssakaguchi@adb.org).

<b><i>Uzbekistan Railway Improvement Project</i></b>	<b>Uzbekistán</b>	<b>2025</b>	<b>580</b>
<b>Acción Avanzada:</b> Por determinar		<b>Estado del proyecto:</b> Propuesto	
<b>Descripción:</b> Se trata de uno de los proyectos más relevantes del BASD en el sector transportes dentro de la cartera 2024-2026 para Uzbekistán. Distingue dos fases presupuestadas, cuya financiación previsiblemente se estructurará de la siguiente manera, además de un estudio de previabilidad programado para 2024:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2024. Preparing Uzbekistan Railway Improvement Projects:</b> 1,6 MUSD</li> <li>• <b>2025 Firme. Uzbekistan Railway Improvement Project Phase 1:</b> 250 MUSD                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 MUSD del BASD en préstamos OCR en términos comerciales.</li> <li>- 150 MUSD en forma de cofinanciación (aún por determinar).                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>AT Preparatorias (TRTA) asociadas al proyecto:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2024 Firme. Support to the Uzbekistan Railway Improvement Project Phase 1: 500.000 USD</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>2026 Standby. Uzbekistan Railway Improvement Project Phase 2:</b> 330 MUSD</li> </ul>			



- 180 MUSD del BASD en préstamos OCR en términos comerciales.
- 150 MUSD en forma de cofinanciación (aún por determinar).

Este proyecto se enmarca en los esfuerzos de Uzbekistán por modernizar y desarrollar su sector ferroviario, prioridad que ha sido apoyada por el Banco Asiático de Desarrollo y otras instituciones multilaterales desde hace años. En noviembre de 2021, se completó la ejecución del “Uzbekistan: Railway Efficiency Improvement Project” ([enlace](#)), un importante proyecto de 218 MUSD que principalmente suministró 24 locomotoras eléctricas. Para más información sobre la actividad del BASD en el sector ferroviario de Uzbekistán se recomienda consultar esta [noticia](#).

Actualmente, la prioridad del país en materia sectorial es electrificar toda su línea ferroviaria e implementar líneas de alta velocidad, contribuyendo a mejorar la conectividad y el desarrollo del turismo, objetivo al que previsiblemente contribuirá este proyecto. Más información en este [enlace](#).

En el momento de la elaboración de este informe, ninguno de estos préstamos y AT cuenta con una página dedicada en el BASD. Sin embargo, conviene visitar con regularidad los siguientes enlaces para seguir las licitaciones del proyecto:

- En primer lugar, el proyecto se enmarcará presumiblemente dentro de la iniciativa CAREC, por lo que se recomienda visitar su página web y en concreto la sección de licitaciones en Uzbekistán en el siguiente [enlace](#).
- Además, es conveniente consultar el siguiente [enlace](#) con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Uzbekistán licitados mediante el BASD.

### **Nagpur Metro Rail Project Phase 2**

India

2024

2.300

**Acción Avanzada:** Sí

**Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Se trata de un proyecto catalogado como “firme” en la cartera de proyectos del Banco Asiático de Desarrollo para el periodo 2024-2026. Contará con una financiación total de 800 MUSD, la mitad de los cuales provendrán de préstamos OCR de BASD y el resto serán aportados por el Gobierno Indio. El proyecto en su totalidad, no exclusivamente la fase 2, cuenta con la siguiente página en la web del BASD ([56297-001](#)).

La primera fase del metro de Nagpur se completó e inauguró en diciembre de 2022, contando con 38,22 km operativos de vía en 2 líneas y 36 estaciones. El proyecto costó aproximadamente 1.500 MUSD con una importante participación de financiadores externos, principalmente bilaterales como el KfW alemán (500 MEUR) y la AfD francesa (130 MEUR), además de multilaterales, con una aportación del BASD de 157 MUSD.

Este proyecto financiará parte o la totalidad de la fase 2 del metro de Nagpur, cuyo coste total está estimado en \$800 MUSD. Esta fase consistirá previsiblemente en realizar 4 extensiones de las 2 líneas existentes, con un total de 43,8 km de vía, incluyendo 1,2 km de vía y 2 estaciones a nivel y 42,6 km y 30 estaciones elevadas. La extensión permitirá conectar las ciudades periféricas de Kapsi, las áreas industriales de Hingna y Butibori y las zonas mineras de Kanhan, uniendo las siguientes estaciones:

- Mihan – Butibori MIDC ESR – 18,5 km, 10 estaciones
- Automotive Square - Kanhan – 13 km, 12 estaciones
- Prajapati Nagar – Transport Nagar – 5,6 km, 3 estaciones
- Lokmanya Nagar - Hingna – 6,7 km, 7 estaciones

Varios paquetes de obra civil y equipos y consultoría se están licitando desde la web de la agencia ejecutora, en este caso la Maharashtra Metro Rail Corporation Limited (MAHA-METRO) ([enlace](#)). A su vez, el 8 de mayo se publicaron en la página web del BASD los procesos de licitación de dos paquetes, cuya fecha límite fue el 19 de junio de 2024:

- Paquete 01 - Diseño y construcción de un viaducto elevado para el metro de una longitud de 17.624 km, desde el CH 21256.814 hasta el CH 38881.7, incluyendo tramos ferroviarios de 79 m y 100 m de longitud, y una porción de doble piso con 6 carriles y paso subterráneo vehicular desde el CH 25755.211 hasta el CH 26895.211 (longitud total de 1.14



km) en el Tramo 1A de la Fase 2 del Proyecto de Mejoramiento de la Red Metropolitana de Transporte Público (NMRP, por sus siglas en inglés) ([enlace](#))

- Paquete 02 - Construcción de ocho estaciones elevadas del metro, a saber: Ashokvan, Dongargaon, Mohgaon, Meghdoot CIDCO, Estación de Policía de Butibori, Colonia MHADA, KEC de MIDC y ESR de MIDC, en el Tramo 1A del Proyecto de Tren Ligero de Nagpur, Fase 2 ([enlace](#))

Se recomienda revisar con regularidad este [enlace](#) de su página web para el seguimiento de las licitaciones del proyecto. Asimismo, se recomienda visitar el siguiente [enlace](#) asiduamente para el seguimiento de proyectos de transporte en India licitados mediante el BASD. Para más información, también es posible ponerse en contacto con el encargado del proyecto, Sharad Saxena.

<b>SASEC Laksam-Chattogram Dual Gauge Project</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2025</b>	<b>400</b>
---	------------------	-------------	------------

**Acción Avanzada:** Se desconoce **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Este es otro de los proyectos planteados por el Banco Asiático de Desarrollo para el sector del ferrocarril en Bangladés, y figura como “firme” para 2025 en la cartera de proyectos del BASD para 2024-2026 en el país. Este buscará dotar a la línea de ferrocarril entre Laksam y Chattogram de una vía de doble ancho, y posiblemente, en línea con proyectos similares en el país, podrían incluirse contratos relacionados con la mejora y renovación de estaciones de ferrocarril, así como de sistemas de señalización. La agencia ejecutora del proyecto será previsiblemente Bangladesh Railway.

El proyecto se enmarca en el SASEC (South Asia Subregional Economic Cooperation), iniciativa multinacional respaldada financieramente por el Banco Asiático de Desarrollo y por los gobiernos de Bangladés, Bután, India, Maldivas, Myanmar, Nepal y Sri Lanka que busca promover la prosperidad y conectividad regional, mejorar las oportunidades económicas y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región. Hasta diciembre de 2023, los países miembros del SASEC han firmado y ejecutado 86 proyectos de inversión financiados por el BASD por un valor aproximado de 20.540 MUSD en los sectores del transporte, la facilitación del comercio, la energía, los corredores económicos y la salud. Cabe destacar que el sector del transporte representa la mayoría de los proyectos (49 proyectos por valor de más de 14.400 MUSD).

Por el momento, el proyecto no cuenta con una página dedicada en el BASD, y se dispone de poca información al respecto. Por ello, se debe estar atento a la evolución de los proyectos ferroviarios en curso en Bangladesh, como el *Dhaka-Sylhet Corridor Road Investment Project* ([53382-002](#)), ya que son proyectos interconectados pertenecientes al SASEC, cuyos plazos de ejecución pueden condicionar las fechas de licitaciones de este proyecto.

Se recomienda visitar con regularidad la sección de proyectos del SASEC para consultar las licitaciones en curso sobre este y otros proyectos relacionados ([enlace](#)), así como revisar periódicamente el siguiente [enlace](#) con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Bangladés licitados mediante el BASD.

<b>SASEC Dhirasam Inland Container Depot Project</b>	<b>Bangladés</b>	<b>2024</b>	<b>250</b>
--	------------------	-------------	------------

**Acción Avanzada:** Previsiblemente no. **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Se trata de uno de los proyectos incluidos en la cartera del BASD para 2024-2026, figurando en ella como “firme” para 2024. Previsiblemente contará con una financiación de 250 MUSD del BASD en forma de préstamos OCR, de recursos de capital ordinario.

Este proyecto de transporte y logística multimodal plantea construir un nuevo depósito interior de contenedores (DIC) en el norte de Dhaka, cerca de Gazipur, con un enlace ferroviario de 7,2 km de longitud, sustituyendo el actual DIC de Kamlapur, que se encuentra altamente congestionado. El depósito será el mayor ICD y el primer ICD con un componente de asociación público-privada de Bangladés. El Dhirasam Inland Container Depot (DICD) será explotado y mantenido por un concesionario privado. El Gobierno bangladés creará un marco institucional y regulatorio en el que el Ministerio de Ferrocarriles (Ministry of Railway) y la empresa pública Ferrocarriles de Bangladesh (Bangladesh Railway) regularán y supervisarán el funcionamiento del DICD.





Con el apoyo al DICD, el Banco Asiático de Desarrollo busca reforzar la competitividad de la economía de Bangladés al reducir los costes logísticos de las cargas de importación y exportación en el concurrido corredor de transporte Dhaka-Chattoogram, que ya gestiona el 90% del comercio del país y se encuentra operando por encima de su capacidad.

El número que identifica al proyecto es el (56172). A fecha de abril de 2024, existen las siguientes páginas dedicadas en la web del BASD:

- [\(56172-001\)](#) **Bangladesh: Support for Preparation of South Asia Subregional Economic Cooperation Dhirasram Inland Container Depot Project:** Se trata de la TRTA (Asistencia Técnica de Preparación del Proyecto), cuyo montante asciende a 1 MUSD procedentes del Fondo Especial de Asistencia Técnica del BASD (TASF). Entre sus objetivos se encuentra (i) la preparación de un Plan de Desarrollo Nacional de Depósitos de Contenedores, así como (ii) el apoyo a las agencias públicas en la preparación del marco regulatorio y asistencia en la preparación de la operación y supervisión del proyecto. El 23 de febrero de 2023 finalizó el plazo de EoI por esta TRTA, que se ha licitado finalmente por 820.000 USD ([Enlace](#)). El 5 de diciembre de 2023 se anunció que Deloitte Touche Tohmatsu India LLP había sido la consultora vencedora en esta Asistencia Técnica.
- [\(56172-002\)](#) **Bangladesh: South Asia Subregional Economic Cooperation Dhirasram Inland Container Depot Project:** Es la página del proyecto principal, que a fecha de elaboración de este informe se encuentra en estado de “propuesto”. En diciembre de 2022 publicó el informe de salvaguardas inicial de Análisis Social y de Pobreza, al que previsiblemente seguirá el del Plan de Reasentamiento. Aún no se dispone de plan de licitaciones, cuya publicación dependerá de la evolución de la TRTA previa.

Dado que el proyecto se enmarca en el SASEC (South Asia Subregional Economic Cooperation), se recomienda visitar con regularidad la [sección de proyectos](#) del SASEC para consultar las licitaciones en curso sobre este y otros proyectos relacionados ([enlace](#)), así como revisar periódicamente el siguiente [enlace](#) para el seguimiento de proyectos de transporte en Bangladés licitados mediante el BASD. Para más información, también es posible ponerse en contacto a través de la página del PID con el encargado del proyecto, Kaoru Kasahara.

<b>CAREC Corridors 2, 3 and 6 Railway Modernization Projects Phase 1</b>	Turkmenistán	2026	100
--	--------------	------	-----

**Acción Avanzada:** Se desconoce **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Este proyecto es un programa de modernización de ferrocarriles en Turkmenistán. Este programa se realizará en tres fases, a saber, (i) Turkmenabat-Mary, (ii) Mary-Ashgabat y (iii) Ashgabat-Turkmenbashi. Se pretende que el BASD procese esta Fase 1 como un proyecto independiente y las Fases 2 y 3 se presupuesten mediante financiación adicional sujeto a un progreso sólido de la Fase 1. La elección del tramo entre Turkmenabat y Mary como la primera fase se debe al volumen de tráfico existente en esta sección de la vía, con Mary sirviendo como un nodo clave para los trenes con conexión a Afganistán, Irán y Uzbekistán. La extensión de este primer tramo es de 243 km.

Desde 2012, el PIB de Turkmenistán ha crecido a un promedio del 8,9 % anual, lo que contribuye a una fuerte demanda de transporte ferroviario, tanto de carga como de pasajeros. Sin embargo, los ferrocarriles en este país aún presentan importantes deficiencias, una calidad de servicio inadecuada y altos costes operativos. La infraestructura es antigua e inadecuada con una velocidad operativa limitada a 30 km/hora, por lo que resulta una necesidad la modernización de estas vías.

En primer lugar, se realizó una Asistencia Técnica Preparatoria del proyecto en su totalidad ([51360-002](#)), que era financiada por un total de 1,1 MUSD, de los cuales el BASD aportaba 975.000 USD. Esta asistencia técnica señaló, entre otros aspectos, la necesidad de modernizar esta línea ante la creciente demanda de transporte de carga y pasajeros, la priorización al tramo Turkmenabat – Mary y el hecho de que la modernización de esta línea contribuirá a mejorar la conectividad regional y el comercio en Asia Central.

El proyecto entre Turkmenabat y Mary también tiene su propia página en la web del BASD ([51360-001](#)). Como se ha mencionado previamente, el proyecto consiste en la rehabilitación de la línea ferroviaria de 243 km que une los puntos de Turkmenabat y Mary. Además de la rehabilitación de la pista en estos dos puntos, también se adquirirán e instalarán nuevos



equipos de señalización y comunicación y maquinaria y equipos especializados. También se construirá una fábrica de traviesas ferroviarias.

Este tramo tendrá una financiación por parte del BASD a través de préstamos ordinarios de capital de 100 MUSD. Por el momento, tiene el estatus de propuesto y no se ha licitado ninguno de los paquetes de esta primera fase. Tampoco hay un Procurement Plan subido que mencione nada de estos aspectos.

Dado que el proyecto se enmarca en el CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation), se recomienda visitar con regularidad la [sección de proyectos](#) del CAREC para consultar las licitaciones en curso sobre este y otros proyectos relacionados, así como revisar periódicamente el [enlace](#) del PID del proyecto en la página del BASD.

## 6.2. Carreteras y otros transportes

Nombre	País	Año	MUSD
<b>Laguna Lakeshore Road Network Project, PFR1</b>	Filipinas	2024	3.500
<b>Acción Avanzada:</b> Sí		<b>Estado del proyecto:</b> propuesto	
<p><b>Descripción:</b> Se trata de un proyecto financiado mediante un préstamo multitramo (Tramo 1) recogido en la cartera para Filipinas, a través del cual se construirán varias carreteras en la zona de Laguna, en los alrededores de Manila. Se han propuesto proyectos similares en los últimos años, entre ellos la construcción de una autovía que incluiría las ciudades costeras de la provincia de Rizal y de la provincia oriental de Laguna. Puede consultarse el PID (<a href="#">52321-001</a>) del Proyecto en la página web del BASD.</p> <p>En noviembre de 2021, un consorcio liderado por una empresa china resultó adjudicatario de un contrato de 35 MUSD para el diseño de la ingeniería de detalle y licitación (Laguna Lakeshore Road Network - Phase 1 Detailed Engineering Design and Procurement) del proyecto. El consorcio estaba formado por las siguientes empresas: CTI Engineering International Co., Ltd. (CTII) (China), CHODAI, (Japón), OCG, (Japón), NEC, (Japón), Angel Lazaro and Associates International, (Filipinas), DCCD Engineering Corporation, (Filipinas), TCGI Engineers (Filipinas), KRC Environmental Services (Filipinas)</p> <p>En mayo de 2023, representantes del Departamento de Obras Públicas y Carreteras (DPWH) y representantes del BASD y del BAII se reunieron para planificar y evaluar la ejecución del proyecto, además de discutir las estrategias de financiación, el proceso de solicitud del préstamo, la preparación del plan de reasentamiento, el plan de acción de género y el análisis de impacto medioambiental. Según los representantes de la que se espera sea la agencia ejecutora (DPWH), el diseño de ingeniería de detalle de la fase 1 está casi listo, por lo que cabe esperar novedades próximamente.</p> <p>En mayo de 2024, se publicó un <a href="#">documento</a> detallando el proyecto, sus fases y plazos. El proyecto tiene un valor total de aproximadamente 166.270 millones PHP (3.000 MUSD). Comprende 37,4 km de autopista desde Lower Bicutan en NCR hasta Calamba en Laguna. Este tramo incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Viaductos:</b> Se construirán viaductos que cubrirán 11,7 km desde Lower Bicutan hasta Tunasan, proporcionando una estructura elevada para el tránsito.</li> <li>• <b>Terraplenes y viaductos a lo largo de la costa:</b> Desde Tunasan hasta Calamba, se desarrollará una combinación de viaductos y terraplenes a lo largo de 25,7 km, lo cual permitirá el tránsito continuo a lo largo de la costa del lago Laguna.</li> <li>• <b>Intercambios y accesos controlados:</b> El proyecto incluirá ocho intercambios principales. Cada intercambio tendrá carreteras de acceso que conectarán con la red de carreteras existente, mejorando significativamente la conectividad de la región.</li> </ul>			



- **Actividades de fortalecimiento de capacidades:** Además de las obras civiles, el proyecto financiará actividades de fortalecimiento de capacidades para mejorar las operaciones, el mantenimiento y las capacidades administrativas del gobierno para la gestión de la red vial y de grandes intercambios.

Según el documento publicado en mayo de 2024, se estima que la construcción se iniciará en el cuarto trimestre de 2024, finalizando el cuarto trimestre de 2024. Sin embargo, todavía ninguno de los cuatro contratos en los que se va a dividir el proyecto han empezado su proceso de licitación.

Los contratos de preparación para los proyectos de infraestructura en Filipinas, incluyendo el contrato arriba mentado, se están gestionando a través de los proyectos [50288-001](#) y [50288-006](#), por lo que conviene revisarlos periódicamente. Se recomienda visitar el siguiente [enlace](#) con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Filipinas licitados mediante el BASD. También puede ponerse en contacto a través del PID del proyecto con el responsable del proyecto Chaorin Shim.

<b>Bataan-Cavite Interlink Bridge Project, MFF – Tranche 1</b>	Filipinas	2024	4.700
--	-----------	------	-------

**Acción Avanzada:** No

**Estado del proyecto:** Aprobado

**Descripción:** Actualmente, el proyecto es el más relevante en la cartera 2024-2026 del BASD. Consiste en la construcción de dos puentes y un viaducto elevado de 32 kilómetros. Conectará las provincias de Bataan y Cavite, que se encuentran al noroeste y suroeste de la capital Manila. Es un proyecto prioritario del programa *Build, Build, Build* (BBB) del Gobierno, que tiene como objetivo impulsar el crecimiento económico a largo plazo del país a través de mayores inversiones en infraestructura pública. El proyecto tiene su propia página dedicada en la web del BASD ([52310-001](#)) y también una específica del Tramo 1 ([52310-002](#)), aunque todas las licitaciones están siendo publicadas en el general.

Actualmente, el BASD ya ha aprobado la financiación total de este proyecto, presupuestada en 4.700 MUSD en su totalidad. Dicha financiación será entregada mediante un préstamo multitramo, destinando a esta primera fase 650 MUSD por parte del BASD y 350 MUSD del AIIB.

Los contratos de preparación para los proyectos de infraestructura en Filipinas se están gestionando a través del proyecto de IPIF-Infrastructure Preparation and Innovation Facility [50288-001](#) e Infrastructure Preparation and Innovation Facility, Second Additional Financing [50288-006](#), por lo que conviene revisarlos periódicamente. IPIF fue aprobado en enero de 2020 por la Junta de la Autoridad Nacional de Desarrollo Económico, que revisa todas las propuestas para los principales proyectos y programas de capital del gobierno. En diciembre de 2019, el BASD aprobó un préstamo de 200 MUSD como financiamiento adicional para el Servicio de Innovación y Preparación de Infraestructura, que apoyó el estudio de viabilidad del Gobierno y el diseño de ingeniería para el proyecto del puente. Se están preparando varios otros proyectos bajo el programa BBB con el apoyo de la instalación. Hasta contar con una página oficial del proyecto, se puede consultar la siguiente [publicación](#) del BASD.

Respecto a los contratos de obra civil y equipos, divididos en 7 paquetes distintos, ha comenzado el proceso de licitación de dos de ellos, la aproximación por tierra a Bataan ([enlace](#)) y la aproximación por tierra a Cavite ([enlace](#)). Este proceso de licitación se abrió el 25 de marzo de 2024 e inicialmente tenía como fecha límite el 7 de mayo, aplazándolo finalmente al 2 de julio. Al mismo tiempo, se ha iniciado la licitación de un contrato de consultoría de supervisión de la construcción ([enlace](#)). Este contrato de consultoría tiene un valor de 111 MUSD, el mayor contrato de consultoría jamás licitado en el BASD.

Del resto de contratos de obra civil, se estima el siguiente inicio de concursos:

- CP3: Marine Viaduct (North): Q1 2025
- CP4: Marine Viaduct (South): Q1 2025
- CP5: North Channel Bridge and High-Level Approaches: Q2 2024
- CP6: South Channel Bridge and High-Level Approaches: Q2 2024
- CP7: Ancillary (Electrical/Lightning): Q4 2027
- CP8: Operations and Maintenance Package: Q3 2026



Se recomienda visitar los siguientes [enlace](#) y [enlace](#) con regularidad para el seguimiento del puente interconector de Bataan-Cavite, tanto para el proyecto principal como para el primer tramo. También es posible contactar con el responsable del proyecto, Juan Francisco González Jiménez ([jgonzalezjimenez@adb.org](mailto:jgonzalezjimenez@adb.org)).

<b>CAREC Corridors 3 &amp; 6 Turkistan Oblast Highway Project</b>	Kazajistán	2025	350
---	------------	------	-----

**Acción Avanzada:** Se desconoce **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Este proyecto consiste en el diseño y construcción de una carretera de 102 km en la región de Turkistán (Kazajistán), que busca mejorar la capacidad, seguridad y sostenibilidad de la red vial en la región. Sus objetivos principales son el fortalecimiento de la cadena de suministro y el aumento del tránsito y comercio nacional e internacional en la región de Asia Central. Con la construcción de esta carretera se evitará la ciudad de Saryagash, constituyendo un corredor seguro para el tráfico de mercancías, que actualmente atraviesa áreas urbanas.

El proyecto cuenta con un PID en la página del BASD ([54217-001](#)) y aparece como firme para el año 2025 en la cartera de proyectos del BASD entre 2024 y 2026, donde se menciona que el proyecto será financiado por el BASD a través de un préstamo OCR con un valor de 350 MUSD. En la misma página aparece el estado del proyecto como propuesto. A pesar de esta circunstancia, el proyecto también cuenta con otra pestaña activa en la web del BASD ([54217-002](#)), en el que se anuncia la financiación de dos Asistencias Técnicas:

- **TA 6538-KAZ: Preparing the Central Asia Regional Economic Cooperation Corridors 3 and 6 Turkistan Road Network Improvement Project:** Technical Assistance Special Fund: 225.000 USD
- **TA 6538-KAZ: Preparing the Central Asia Regional Economic Cooperation Corridors 3 and 6 Turkistan Road Network Improvement Project:** Republic of Korea e-Asia and Knowledge Partnership Fund: 500.000 USD

Las actividades de estas AT incluyen la preparación de un plan estratégico de adquisiciones, la recopilación de datos preliminares sobre salvaguardias ambientales y sociales y la definición de las actividades posteriores al proyecto.

A finales de 2023, el proyecto recibió la aprobación de *concept clearance*, proceso mediante el cual se revisó la idea básica del proyecto, su justificación, objetivos, alcance y posibles impactos. Tras esta aprobación, el proyecto avanza hacia etapas posteriores de diseño y desarrollo. Se estima que dicho proceso más exhaustivo se realizará durante 2024, por lo que la aprobación definitiva del proyecto podría alcanzarse en el cuarto trimestre de 2024.

Para un mayor conocimiento de este proyecto, se recomienda visitar con asiduidad la pestaña del BASD dedicada a este proyecto ([54217-001](#)). También se puede visitar el siguiente [enlace](#) para hacer un seguimiento de proyectos de transporte licitados en Kazajistán mediante el BASD.

<b>Bihar State Highway Project Phase IV</b>	India	2026	\$1.675
---	-------	------	---------

**Acción Avanzada:** Previsiblemente sí **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** El proyecto de carreteras estatales de Bihar es un programa de inversión dividido en varias fases que busca mejorar la conectividad en la región y la eficiencia del transporte en la red vial estatal, que contribuirá al desarrollo económico en la región de Bihar, que con 104 millones de habitantes es el tercero más poblado del país.

Bihar es el tercer estado más poblado de la India, con una población total de 104 millones de habitantes. Se encuentra en la región oriental del país fronteriza con Nepal y limitando con el estado de Uttar Pradesh al oeste, con Bengala Occidental al este y con Jharkhand al sur. El río Ganges divide físicamente el estado en las regiones norte y sur.

El proyecto en su totalidad ha recibido una financiación total de \$1675,3 MUSD, repartidos de la siguiente forma entre las distintas fases del proyecto:

- **Bihar State Highways Project (formerly Bihar State Roads Investment Program)** ([41127-013](#)) - 468 MUSD, de los cuales 420 MUSD aportados a través de préstamos de capital ordinario por el BASD.





- **Enhancing Connectivity and Sustainability in Bihar Roads Project** ([54364-001](#)) - 451,6 MUSD, de los cuales 295 MUSD aportados a través de préstamos de capital ordinario por el BASD.
- **Bihar State Highways III Project** ([51180-001](#)) - 304 MUSD, de los cuales 200 MUSD aportados a través de préstamos de capital ordinario por el BASD
- **Bihar State Highways IV Project** - 451,7 MUSD aportados a través de préstamos de capital ordinario por el BASD

Concretamente, esta fase implica la mejora y rehabilitación de cinco carreteras estatales existentes, con una longitud total de 230 km, lo que modernizará la conectividad del transporte por carretera conforme al plan de desarrollo vial del estado para 2015-2035. Incluirá la ampliación de carreteras estatales a un ancho estándar de dos carriles pavimentados y la reconstrucción, ampliación y fortalecimiento de alcantarillas y puentes.

Todavía no se dispone de más información, ni esta fase del proyecto tiene su propio PID en la página del BASD por lo que se recomienda visitar con asiduidad el siguiente enlace ([51180-001](#)) y también el siguiente [enlace](#), donde se puede realizar un seguimiento de proyectos de transporte en India licitados mediante el BASD. Al mismo tiempo, en el propio PID del BASD, se puede contactar con Jagir Kumar, encargado del proyecto.

<b>SASEC Dhaka-Sylhet Corridor Road Investment Project (tranche 2)</b>	Bangladés	2025	2.694
--	-----------	------	-------

**Acción Avanzada:** No

**Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Se trata del segundo tramo del macroproyecto del mismo nombre que financiará la mejora de los aproximadamente 210 kilómetros del tramo Dhaka-Sylhet de la actual carretera nacional nº 2, que pasará de ser una carretera de dos carriles a tener cuatro carriles para el tráfico de vehículos lentos en ambos lados. La carretera del proyecto conecta con la frontera con la India a través del tramo Sylhet-Tamabil. Es una de las inversiones clave de la cartera del BASD en Bangladés.

El presupuesto total del proyecto madre es de 2.694 MUSD (1.783 MUSD BASD, 911 MUSD del Gobierno, 2 MUSD cofinanciados por JICA). En octubre de 2021 el Gobierno firmó con el BASD un préstamo de 400 MUSD para el tramo 1. De conformidad con el ICPMR de 2024-2026, la financiación para el tramo 2 del proyecto asciende a 600 MUSD procedentes del BASD, y figura en “firme” para 2025.

El tramo 2 no tiene número que lo identifique, aunque previsiblemente será 53382-003. Se recomienda visitar los enlaces de los proyectos existentes en los siguientes enlaces:

- [53382-001](#): SASEC Dhaka–Sylhet Corridor Road Investment Project (Proyecto global). [Plan de licitaciones](#).
- [53382-002](#): Tramo 1 – SASEC Dhaka–Sylhet Corridor Road Investment Project. [Plan de licitaciones](#).
- Puede ampliar la información en una noticia publicada por el propio BASD en el siguiente [enlace](#).

Se recomienda visitar el siguiente [enlace](#) con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Bangladés licitados mediante el BASD.

<b>Trans South–South Java Road Project</b>	Indonesia	2024	450
--	-----------	------	-----

**Acción Avanzada:** Sí

**Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** El proyecto apoyará al Gobierno indonesio en la realización de sus prioridades en el sector de transporte y en el impulso del crecimiento de la isla de Java mediante la mejora de la conectividad nacional y rural. Para ello, se construirán aproximadamente 72 km de carreteras resilientes al clima en el corredor vial sur-sur.

El proyecto desempeña un papel crítico en el fomento del crecimiento económico, la promoción del turismo y la reducción de las desigualdades en el sur de Java con el objetivo de evitar el crecimiento concentrado en el norte de la isla, que se considera insostenible a largo plazo. Este énfasis en mejorar la economía del sur de Java, especialmente en la provincia de Java Oriental, es crucial debido a las importantes disparidades económicas en la región.



El proyecto propuesto está alineado con la estrategia de asociación país del ADB para Indonesia, 2020-2024, que enfatiza la necesidad de inversiones en infraestructura de calidad para ayudar al desarrollo del país. El proyecto está alineado con cinco de las prioridades operativas de la Estrategia 2030 del ADB y con el Plan de Desarrollo a Medio Plazo Nacional de Indonesia 2020-2024, que completa el Plan de Desarrollo a Largo Plazo Nacional, 2005-2025, y establece el objetivo de lograr un desarrollo próspero, justo y sostenible para 2025.

La construcción de estas carreteras de 72 km de extensión aparece como proyecto firme en la cartera de proyectos del BAsD para el año 2024. Además, cuenta ya con su propio PID en la web del BAsD ([56017-001](#)) con la categoría de propuesto. El BAsD participará en este proyecto a través de préstamos de capital ordinario por valor de 265 MUSD.

Dentro del proyecto, se contratarán diversos paquetes de consultoría que seguirán el método de Selección Basada en la Calidad y el Costo (QCBS, por sus siglas en inglés) con una relación calidad-costos de 80:20. El reclutamiento de consultores se llevará a cabo de acuerdo con la Política de Adquisiciones del BAsD (2017 según enmendada de vez en cuando) y los Reglamentos de Adquisiciones para los Prestatarios del BAsD (2017 según enmendada de vez en cuando).

Por otra parte, hay 10 paquetes de obras civiles que se adquirirán en dos fases distintas, la primera de 3 y la segunda con los 7 restantes. Se adoptará el procedimiento de licitación de "Single-Stage: One-Envelope". La preferencia nacional no será aplicable para los paquetes de obras civiles. La adquisición de obras y bienes seguirá la Política de Adquisiciones del BAsD de 2017 y se utilizarán los Documentos de Licitación Estándar del BAsD.

Para más información, se recomienda visitar con asiduidad la página dedicada al proyecto en la web del BAsD ([56017-001](#)), así como el [enlace](#) para realizar el seguimiento de todos los proyectos licitados mediante el BAsD en Indonesia.

<b>SASEC Dhaka-Chattogram PPP Highway Project (tranche 1)</b>	Bangladés	2026	6.649
---	-----------	------	-------

**Acción Avanzada:** Se desconoce **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Este proyecto consiste en la modernización de la autopista entre Dhaka, capital de Bangladés y Chattogram. Esta ciudad es muy relevante para el comercio exterior del país, ya que por su puerto marítimo salen alrededor del 90 % de las mercancías del país. Actualmente, el tiempo de viaje entre ambas ciudades es aproximadamente de entre 6 y 7 horas debido a la congestión del tráfico y el estado de la carretera. Según datos del Departamento de Carreteras y Autopistas de Bangladés, gracias a su renovación, el tiempo de viaje podría reducirse a 4 horas.

El Gobierno de Bangladés comenzó a planificar la modernización de su red de carreteras en 2015, cuando se realizó un primer estudio de viabilidad sobre la mejora a cuatro carriles. Sin embargo, no fue hasta 2021 cuando empezó con los trabajos de consultoría sobre el proyecto. En enero de 2022 anunció la división del proyecto en tres tramos, que son los siguientes:

- Tramo 1: Dhaka – Narayanganj – Munshiganj (38 km): 751 MUSD
- Tramo 2: Comilla – Feni (125 km): 4.176 MUSD
- Tramo 3: Feni – Chattogram (66 km): 1.722 MUSD

Posteriormente, en febrero de 2023, el Gobierno bangladesí envió una propuesta preliminar para la mejora de esta autopista a la Comisión de Planificación con el objetivo de iniciar el proceso formal para la mejora de la autopista, que finalmente ampliará sus carriles a 6 o 8 dependiendo del tramo.

Se prevé que las licitaciones para este primer tramo empiecen a finales de 2024 o muy previsiblemente ya en 2025. Por ello, se recomienda visitar con asiduidad la página del [Road and Highways Department](#) de Bangladés, que será la agencia ejecutora del proyecto, así como el siguiente [enlace](#) para realizar el seguimiento de todos los proyectos licitados mediante el BAsD en Bangladés. Por el momento, este proyecto no cuenta con su propia página en la web del BAsD.



<b><i>Epifanio de los Santos Avenue Greenways Project</i></b>	Filipinas	2024	179,3								
<b>Acción Avanzada:</b> Sí		<b>Estado del proyecto:</b> Activo									
<p><b>Descripción:</b> Se trata de un proyecto con número de identificación 51117-003 que cuenta con información disponible en su web dedicada en la página del BASD en este <a href="#">enlace</a>. El Project Administration Manual más actual del proyecto y otra documentación se encuentra disponible en este <a href="#">enlace</a>. El presupuesto total del proyecto asciende a 179,3 MUSD, cuya financiación provendrá del Banco Asiático en forma de préstamos OCR (123 MUSD) y del Fondo de Infraestructura para ASEAN (15 MUSD), aportando el resto el gobierno filipino (41,3 MUSD).</p> <p>El proyecto pretende mejorar el entorno peatonal en cuatro zonas a lo largo de la avenida Epifanio de los Santos (EDSA), construyendo o mejorando un total de 5 kilómetros de pasarelas elevadas cubiertas conectadas a las cuatro estaciones de transporte público (Balintawak, Cubao, Guadalupe y Taft).</p> <p>El proyecto tendrá sinergias con el proyecto de rehabilitación de la Metro Rail Transit Line 3 (MRT-3), ejecutado por el DOTr y financiado por la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), con tres de las cuatro zonas del proyecto incluyendo estaciones de MRT-3. El Metro Rail Transit Line 3 (MRT-3) Rehabilitation Project aumentará la capacidad de la MRT-3, mientras que EDSA apoyará la mejora del entorno peatonal para promover el uso de la MRT-3.</p> <p>Puede ampliar la información en una noticia publicada por ICEX siguiendo este <a href="#">enlace</a>. El <a href="#">plan de licitaciones</a>, actualizado en enero de 2023, muestra el comienzo de la licitación para los dos proyectos principales en el primer trimestre de 2023. Sin embargo, estos datos se han actualizado tras la presentación del proyecto el 19 de abril de 2024 en la sede del BASD en Manila con los siguientes plazos:</p> <table border="0" data-bbox="127 1115 1404 1182"> <tr> <td>▪ CP 01</td> <td>Elevated Walkway Balintawak Cubao</td> <td>71,01 MUSD</td> <td>Q3 / 2024</td> </tr> <tr> <td>▪ CP 02</td> <td>Elevated Walkway Guadalupe Taft</td> <td>50,29 MUSD</td> <td>Q3 / 2024</td> </tr> </table> <p>En esta misma presentación se expresó que aquellas empresas que quisieran licitar a estos paquetes deberían tener un volumen de negocio de 71 MUSD y unos recursos financieros de \$9 MUSD para el primer proyecto y 50 MUSD y 6 MUSD respectivamente para el 2º.</p> <p>El contrato de supervisión de obra <a href="#">CS-1 Construction Supervision Consultants</a> fue licitado finalmente por 14,35 MUSD terminando la EOI en enero de 2022. La lista corta que estaba prevista para febrero de 2022 todavía no ha sido publicada.</p> <p>Se recomienda visitar el siguiente <a href="#">enlace</a> con regularidad para el seguimiento de proyectos de transporte en Filipinas licitados mediante el BASD. También se puede contactar con el responsable del proyecto, David R. Fay a través del PID en la página del BASD.</p>				▪ CP 01	Elevated Walkway Balintawak Cubao	71,01 MUSD	Q3 / 2024	▪ CP 02	Elevated Walkway Guadalupe Taft	50,29 MUSD	Q3 / 2024
▪ CP 01	Elevated Walkway Balintawak Cubao	71,01 MUSD	Q3 / 2024								
▪ CP 02	Elevated Walkway Guadalupe Taft	50,29 MUSD	Q3 / 2024								
<b><i>Yerevan Urban Development Investment Program</i></b>	Armenia	2024	85,7								
<b>Acción Avanzada:</b> Sí		<b>Estado del proyecto:</b> Aprobado									
<p><b>Descripción:</b> Este proyecto busca mejorar la movilidad urbana en el entorno de Ereván a través de una nueva movilidad sostenible, verde e inclusiva. Sus objetivos principales son aliviar la congestión del tráfico y reducir las distancias y tiempo de viaje.</p> <p>Para ello, este proyecto construirá un tramo de carretera urbana de 1,8 km entre Isakov-Arshakunyats, que conectará los distritos de Kentron y Malatia-Sebastia. El trabajo civil propuesto aliviará la congestión de tráfico, ya que aumentará la capacidad de cruce del río en un tercio y las distancias de viaje se reducirán en más de 3 km.</p> <p>El proyecto tiene su propia página dedica en la web del BASD (<a href="#">54172-002</a>), precedido por el <a href="#">54172-001</a>, que consiste en la Asistencia Técnica Preparatoria del proyecto, con un valor de 700.000 USD financiados íntegramente por el BASD. Esta asistencia técnica contribuirá a evaluar la viabilidad del proyecto.</p>											



El proyecto principal, por su parte, tiene un valor de 85,7 MUSD, de los cuales 65,2 MUSD son financiados a través de préstamos de capital ordinario del BASD. El 21 de abril de 2023 se publicó [Advance Notice](#), en la que se explicaba brevemente los detalles del proyecto y presentaba el contrato de bienes y servicios a licitar y el principal de consultoría, que son los siguientes:

- CW 01 Isakov-Arshakunyats road link 51 MUSD Q2 / 2023
- CP 02 Construction supervision consulting services 3 MUSD Q2 / 2023

Posteriormente, en octubre de 2023 se publicó el [Procurement Plan](#) del proyecto, en el que se mostraba el retraso en la licitación de ambos paquetes hasta el cuarto trimestre de 2023. Sin embargo, en abril de 2024 todavía no se tienen noticias de la licitación de ambos proyectos, aunque previsiblemente se realizará antes de que acabe 2024. Por el contrario, sí que está activo un contrato de consultoría de revisión del diseño y supervisión de la construcción por un valor de 2,1 MUSD ([enlace](#)).

Por todo lo anterior, se recomienda visitar con asiduidad la página del BASD dedicada al proyecto ([54172-002](#)), así como el siguiente [enlace](#) para el seguimiento de proyectos de transporte en Armenia licitados mediante el BASD. También se recomienda contactar con el responsable del proyecto, Kiyoshi Nakamitsu, cuyo correo es [knakamitsu@adb.org](mailto:knakamitsu@adb.org)

<b><i>Hoa Binh Province Tourism Infrastructure Development Project</i></b>	Vietnam	2024	124,19
--	---------	------	--------

**Acción Avanzada:** Se desconoce **Estado del proyecto:** Propuesto

**Descripción:** Este proyecto ampliará y rehabilitará las carreteras existentes alrededor del embalse de Hoa Binh, que conectan la ciudad del mismo nombre con el distrito de Cao Phong, zona turística del país, lo que permitirá mejorar el acceso a estos destinos turísticos. Esta circunstancia incrementará la llegada de turistas y servirá de catalizador a la inversión privada en la región. Los residentes locales también se verán beneficiados por este proyecto, ya que mejorará el transporte de mercancías, el acceso a servicios públicos de primera necesidad y la seguridad vial.

Al mismo tiempo, el proyecto renovará el puerto de Thung Nai, ubicado en el distrito de Cao Phong, a 25 km de la ciudad de Hoa Binh. Este puerto modernizará el transporte acuático y los servicios recreativos en el embalse de Hoa Binh. También se construirá un puente transversal sobre el río para aliviar el creciente tráfico en Hoa Binh, mejorando la conectividad con las redes de transporte provinciales.

La vuelta del turismo a Vietnam tras la pandemia ha sido uno de los principales revulsivos del crecimiento de la economía vietnamita, que busca diversificar esta industria más allá de los destinos turísticos ya consolidados. Para cumplir con este objetivo, se explorará también el uso de plataformas digitales y se apoyará la transformación digital de las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES).

En marzo de 2021, el Primer Ministro de Vietnam aprobó el Plan Maestro para el Desarrollo Turístico. El Plan Maestro tiene como objetivo mejorar el embalse de Hoa Binh para convertirlo en un Área Turística Nacional y uno de los centros turísticos nacionales en la región montañosa del norte. Por ello, en diciembre de 2022, se publicó un estudio inicial ([enlace](#)) en el que se explican los impactos positivos que tendrá para la población local, al mejorar el acceso a los servicios básicos y las redes de transporte, lo que reducirá la pobreza en la zona. Sin embargo, también se señalan preocupaciones sobre posibles impactos ambientales, por lo que se recomienda implementar medidas de mitigación ambiental.

Este proyecto tiene ya un PID abierto en la página web del BASD ([55284-001](#)), en el que aparece en el estado de propuesto. Dentro de este proyecto, se prevé un contrato de Asistencia Técnica de 500.000 USD que analizará la viabilidad del proyecto en cuestión a través de consultores especializados. A su vez, se contempla un préstamo obtenido a través de recursos ordinarios de capital del BASD por valor de 124,19 MUSD. A pesar de que aparece como firme en la cartera 2024-2026, no se espera su aprobación en este año, siendo más que previsible su aprobación final en ejercicios posteriores.

Al no disponer de más información por el momento, se recomienda visitar con regularidad la página de la web del BASD dedicada al proyecto ([55284-001](#)), así como el [enlace](#) siguiente para el seguimiento de proyectos de transporte en Vietnam licitados mediante el BASD.

# ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

[www.icex.es](http://www.icex.es)



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones