



Sector de las infraestructuras de transporte Vietnam Marzo 2014

Este documento ha sido realizado por
Luis Horcajo Sanz, bajo la supervisión de la
Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Ho Chi Minh

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO	5
2. INTRODUCCIÓN	7
3. SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR	8
3.1. Estado de las infraestructuras actuales	8
3.2. Transporte de pasajeros y mercancías en Vietnam	9
3.3. Estrategia de desarrollo del transporte hasta 2020-2030	13
3.4. Inversión en infraestructuras de transporte	14
3.5. Financiación	15
3.6. Competencia	19
4. MARCO INSTITUCIONAL Y LEGAL	20
4.1. Organismos responsables de la planificación y administración de la red de transporte	20
4.2. Marco legal	22
4.3. Marco administrativo y estratégico de los diferentes modos de transporte	23
5. TRANSPORTE POR CARRETERA	27
5.1. Situación actual	27
5.2. Proyectos	30
6. TRANSPORTE FERROVIARIO	42
6.1. Situación actual	42
6.2. Proyectos	45
7. TRANSPORTE AÉREO	54
7.1. Situación actual	54

7.2. Proyectos	55
8. TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO	61
8.1. Situación actual	61
8.2. Proyectos	64
9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	69
10.DIRECCIONES DE INTERÉS	71
11.ANEXOS	75
11.1. Listado de tablas y gráficas	75

(+) Vietnam necesita renovar y ampliar de manera considerable su red de infraestructuras de transporte durante los próximos años para cumplir con sus objetivos de crecimiento. El país indochino tiene numerosos proyectos en cartera, los cuales requieren de una inversión de más de 16.000 millones de dólares al año hasta 2020.

(-) Diversos factores como los sobrecostos debidos a corrupción y retrasos, la dependencia de las importaciones, el mal estado actual de las infraestructuras de transporte y las frecuentes interrupciones del suministro eléctrico complican y encarecen de manera importante la implementación de los proyectos.

(!) Dificultades para obtener los retornos previstos a la inversión efectuada están conduciendo a numerosas empresas a plantear modificaciones al modelo de financiación acordado con el Estado.

(?) Se calcula que Vietnam puede obtener el 50% de la financiación necesaria a partir de los presupuestos del Estado, de la emisión de bonos y de fondos provenientes de AOD. Sin embargo, existen dudas acerca de su capacidad de obtener el resto a partir de inversores privados y otras fuentes.

1

■ RESUMEN EJECUTIVO

Las infraestructuras de transporte en Vietnam no dan respuesta a las necesidades del país. Se trata en la mayoría de los casos de infraestructuras obsoletas y poco eficientes. El aumento de la demanda asociado al desarrollo económico del país (tanto para transporte de personas como para transporte de mercancías) no ha sido acompañado de un desarrollo similar de la oferta. Según el Informe de competitividad global elaborado por el Foro Económico Mundial, Vietnam ocupa el puesto 110 en la clasificación de países por calidad de sus infraestructuras de transporte por debajo de sus vecinos de la ASEAN (Indonesia, Tailandia...).

La demanda en el transporte de mercancías y de personas crece en el entorno del 10% anual, la falta de infraestructuras y de inversión en el transporte ferroviario hace que sea en el que se experimentan menores crecimientos. El transporte por carretera es el que más aumenta, consecuentemente con la apertura de nuevas autopistas e infraestructuras.

Las necesidades de inversión para cumplir con los objetivos del Gobierno se cifran en 16.000 millones de dólares, de los cuáles el Gobierno Central y las agencias de cooperación tienen capacidad de financiación del 50%, es por ello que el Gobierno en su nuevo Plan del sector de transportes para el período 2020-2030, aprobado en la Decisión del Primer Ministro 355/QD-TTg en febrero de 2013 (segunda actualización tras su lanzamiento en 2008), promueve la participación del sector privado y contempla la incorporación de proyectos con formas de financiación público-privadas.

El Banco Mundial estima que durante la década pasada, las aportaciones de capital para la construcción y renovación de infraestructuras en Vietnam provino de las siguientes fuentes: AOD (37%), presupuesto del Estado, bonos y préstamos de bancos estatales (27%), sector privado (21%) y usuarios finales, en forma de peajes o tasas (14%). Vietnam es consciente de la necesidad de ampliar su red de infraestructuras de transporte, por lo que la considera un área prioritaria de inversión.

Los inversores privados encuentran determinadas barreras de acceso al sector, el marco legal es complejo y poco transparente en cuanto a las adjudicaciones, los retrasos en las inversiones además de la modificación al alza de los presupuestos son una constante, la repatriación de beneficios no está 100% garantizada por el Gobierno, entre otros.

Institucionalmente el sector de los transportes depende del Ministerio de Transportes, que reporta directamente al Primer Ministro. Dentro del Ministerio hay un Departamento encargado de ca-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

da uno de los medios de transporte. A la hora de aprobar inversiones y proyectos lo realiza el Ministerio de Planificación e Inversiones.

La lista de proyectos en todos los tipos de transportes (aéreo, ferrocarril, marítimo y terrestre) es extensa. Albergan desde proyectos municipales de baja envergadura hasta grandes proyectos de construcción de aeropuertos o autopistas. La competencia a la hora de la adjudicación de contratos es elevada, las principales ingenierías a nivel internacional están presentes con especial relevancia las de procedencia japonesa y coreana.

El objetivo perseguido por Vietnam es el de convertirse en un hub logístico que sirva de nexo de unión entre los mercados asiático, europeo y americano con la próxima firma de los Tratados de Libre Comercio que se encuentran en fase de negociación.

2 ■ INTRODUCCIÓN

El presente informe describe la situación del sector de las infraestructuras de transporte en Vietnam con el objetivo de que la empresa española obtenga una visión general de las oportunidades y retos que plantea. La renovación y mejora de las infraestructuras de transporte es vital para que el país mantenga ritmos de crecimiento de alrededor del 6% durante los últimos años. Las autoridades vietnamitas, conscientes de ello, dedican grandes esfuerzos a dicha empresa: alrededor del 70% de la inversión en infraestructuras se dedica al sector del transporte. Sin embargo, la financiación de los proyectos sigue siendo el principal quebradero de cabeza del Gobierno, ya que necesita alrededor de 16.000 millones de dólares anuales para implementar todos los proyectos planeados.

El informe comienza exponiendo la situación actual, de modo general, de las infraestructuras de transporte y los principales retos a los que se está enfrentando el país indochino durante los últimos meses. A continuación, detalla el marco administrativo y regulatorio del sector. Finalmente, para cada modo de transporte, detalla la situación actual y los principales proyectos en fase de ejecución o planificación. Dada la dificultad de obtener información sobre algunos aspectos y a la disparidad de los datos procedentes de fuentes diferentes, se aconseja contactar con la Oficina Económica y Comercial de España en Vietnam para obtener información concreta y actualizada.

3

■ SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR

3.1. ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS ACTUALES

En general, se puede afirmar que las infraestructuras de transporte en Vietnam no son suficientes para la demanda del país y, además, se encuentran en un mal estado de conservación, lo que las ha convertido en uno de los principales escollos para el crecimiento sostenido de Vietnam. Una de las quejas más frecuentes de los inversores extranjeros está relacionada con el colapso de los puertos, los problemas logísticos y las deficientes carreteras. Los deficientes aeropuertos y ferrocarriles son también un freno para el desarrollo del turismo y las comunicaciones internas en muchas regiones del país.

Según el Informe de competitividad global elaborado por el Foro Económico Mundial, Vietnam ocupa el puesto 110 en la clasificación de países por calidad de sus infraestructuras de transporte. Así, para el Foro Económico Mundial, los esfuerzos de Vietnam durante el último año han sido mayores que los anteriores (se observa una mejora en todos los apartados), pero aún todavía insuficientes:

1 ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE VIETNAM

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
	Posición en la clasificación		
Calidad general de las infraestructuras	123/142	119/144	110/148
Calidad de las carreteras	123	120	102
Calidad de las infraestructuras ferroviarias	71	68	58
Calidad de los puertos	111	113	98
Calidad de las infraestructuras aeroportuarias	95	94	92

Fuente: *The Global Competitiveness Report 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014. World Economic Forum.*

Comparando con los miembros de la ASEAN cercanos en cuanto a geografía y a tamaño Vietnam sale peor parado en términos de infraestructuras del transporte, quedando por detrás de Tailandia (49 en calidad general), Indonesia (92) o Filipinas (98).

Los obstáculos orográficos e hidrológicos y la propia configuración geográfica, con dos centros de gravedad social y económica (Hanói en el norte, Ciudad Ho Chi Minh en el sur) separados por una distancia de más de 1.100 km, implican serias dificultades en la planificación técnica de las infraestructuras y en la cobertura que ofrecen los medios de transporte. A nivel práctico, estos in-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

convenientes han provocado que en el país existan tres áreas de distribución -norte, centro y sur- y muchas empresas operen en solo una de ellas.

3.2. TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS EN VIETNAM

Conforme el poder adquisitivo de la sociedad vietnamita aumenta, se incrementa también el consumo y las necesidades de desplazamiento, tanto por motivos turísticos como profesionales. Este incremento en los desplazamientos implica un aumento de las necesidades logísticas y, por tanto, son necesarias más y mejores infraestructuras de transporte. La creciente industria turística vietnamita también requiere de unas infraestructuras de transporte con mayor capacidad y comodidad para recibir a los visitantes internacionales. A continuación se presentan los datos correspondientes al transporte de pasajeros y mercancías durante 2012 y los siete primeros meses de 2013:

2 TRANSPORTE DE PASAJEROS EN VIETNAM EN 2012 Y 2013

Período	2012	2012/2011 (%)	Ene-Jul 2013	Ene-Jul 2013 / Ene-Jul 2012 (%)
<i>Millones de pasajeros</i>				
Por órgano de gestión de la infraestructura				
Central	42.090,1	107,4	27.259,7	101,7
Local	2.820.166,6	112,3	1.718.152,0	104,7
Total	2.862.256,7	112,2	1.745.411,7	104,6
Por origen/destino				
Nacional	2.855.637,8	112,4	1.741.350,2	104,6
Internacional	6618,9	105,0	4.061,5	100,2
Por tipo de transporte				
Ferroviario	12.216	102,0	7.459,1	99,0
Marítimo	6.052,9	97,6	3.761,1	104,9
Fluvial	183.817,4	96,6	124.600,2	102,3
Carretera	2.646.671,7	113,4	1.599.942,0	104,8
Aéreo	13.498,7	99,8	9.649,3	103,2
<i>Pasajeros x km (millones)</i>				
Total	123.186,3	109,5	72.848,5	103,7
Por órgano de gestión de la infraestructura				
Central	29.421,2	106,5	19.267,7	103,0
Local	93.765,1	110,1	53.580,8	103,9
Por origen/destino				
Nacional	106.935,4	110,5	63.093,3	104,3
Internacional	16.250,9	105,8	9.755,2	99,5
Por tipo de transporte				
Ferroviario	4.600,6	100,7	2.731,0	99,3
Marítimo	347,9	98,5	215,7	104,3
Fluvial	4.040,2	96,3	2.691,2	104,2

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Período	2012	2012/2011 (%)	Ene-Jul 2013	Ene-Jul 2013 / Ene-Jul 2012 (%)
Carretera	91.698,8	111,1	52.369,1	103,9
Aéreo	22.498,8	107,6	14.841,5	103,7

Fuente: General Statistics Office

3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VIETNAM EN 2012 Y 2013

Período	2012	2012/2011 (%)	Ene-Jul 2013	Ene-Jul 2013 / Ene-Jul 2012 (%)
<i>Miles de toneladas</i>				
Total	940.356,0	109,5	574.145,2	103,3
Por órgano de gestión de la infraestructura				
Central	45.830,9	88,4	25.174,3	95,2
Local	894.525,1	110,2	548.970,9	103,7
Por origen/destino				
Nacional	902.220,2	110,4	553.481,2	103,8
Internacional	38.135,8	87,6	20.664,0	91,5
Por tipo de transporte				
Ferroviario	7.003,5	96,1	3.870,1	96,4
Marítimo	43.434,3	86,0	23.919,9	91,3
Fluvial	155.161,9	106,8	98.438,2	105,7
Carretera	734.577,6	111,5	447.807,2	103,6
Aéreo	178,7	95,0	109,8	100,4
<i>Toneladas x km (millones)</i>				
Total	185.203,4	91,3	112.463,8	96,8
Por órgano de gestión de la infraestructura				
Central	125.197,9	83,1	63.089,7	92,5
Local	60.005,5	102,5	49.374,1	103,0
Por origen/destino				
Nacional	61.289,4	101,7	52.095,4	104,0
Internacional	123.914,0	85,2	60.368,4	91,4
Por tipo de transporte				
Ferroviario	4.024,6	96,6	2.216,7	94,1
Marítimo	126.623,9	84,0	66.449,8	92,3
Fluvial	15.511,5	105,7	8.713,8	104,4
Carretera	38.562,5	108,7	34.794,5	104,9
Aéreo	480,9	107,0	289,0	103,3

Fuente: General Statistics Office

Tal y como se puede observar en la tabla, el transporte de pasajeros creció más de un 12% en 2012 y casi un 5% en los siete primeros meses de 2013. Mientras que el transporte por carretera

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

es el que más ha crecido desde final de 2011, el transporte de pasajeros por vía fluvial ha descendido desde entonces.

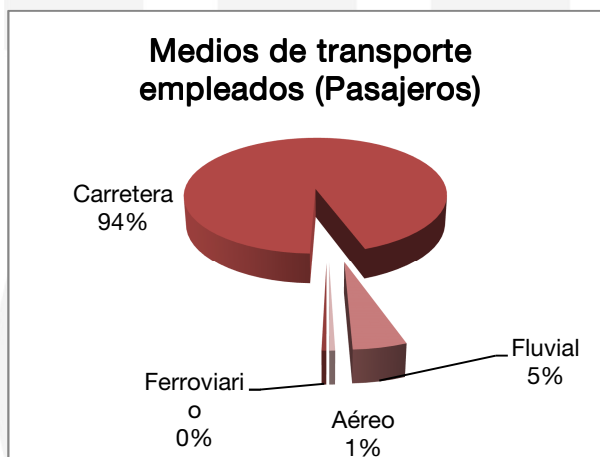
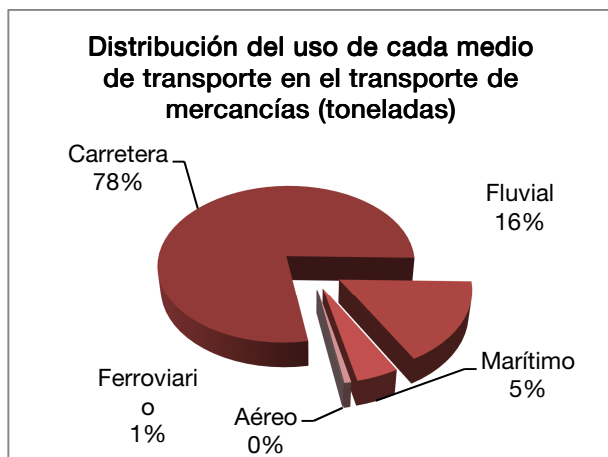
En cuanto al transporte de mercancías, este aumentó cerca de un 10% en 2012 y algo más de un 3% en los primeros siete meses de 2013 –aunque el transporte de mercancías con origen o destino en el extranjero ha decrecido¹. El transporte de mercancías por carretera y por vía fluvial ha crecido de manera importante, mientras que el transporte marítimo y ferroviario de mercancías ha disminuido. Mientras que, desde principio de 2012, las toneladas de mercancías transportadas por avión han disminuido, el número de toneladas por kilómetros ha aumentado de manera importante, lo que implica que el transporte aéreo de mercancías está siendo utilizado para alcanzar lugares más lejanos de la geografía vietnamita.

Las primeras previsiones de la Oficina de Estadísticas de Vietnam indican que para el año 2013 en su conjunto el transporte total de personas aumentó en un 6,5% y el de mercancías en un 5,4% con respecto a 2012.

Un dato a tener en cuenta es que la mayor parte del tráfico, tanto de personas como de mercancías, transcurre por vías gestionadas a nivel local. Como veremos más adelante, esta descentralización en la planificación y gestión de las infraestructuras ha conducido a cierta ineficiencia en las inversiones debido a la no priorización de las necesidades generales del país.

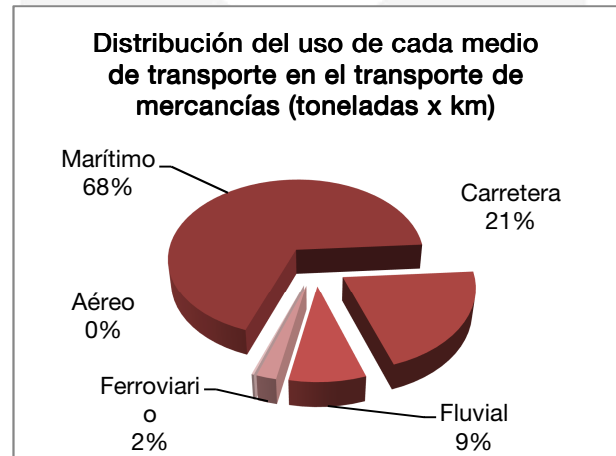
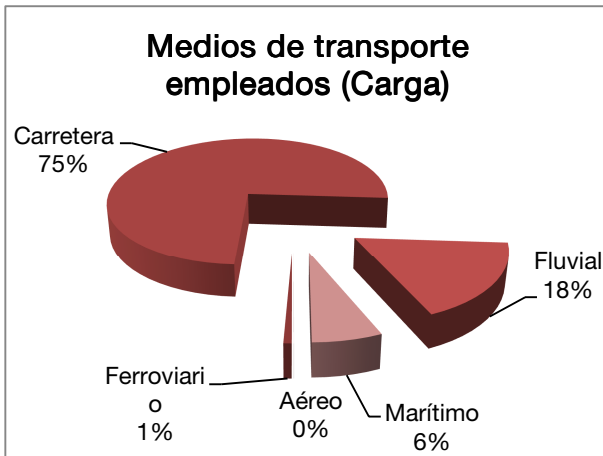
En los siguientes gráficos se puede apreciar la cuota de los diferentes medios de transporte en 2012:

4 DISTRIBUCIÓN DE LOS TIPOS DE TRANSPORTE DURANTE 2012



¹ Sin embargo, en 2012 las exportaciones de Vietnam aumentaron alrededor de un 20% y las importaciones cerca de un 10% en valor. Dicha disparidad de datos puede deberse a que, en los últimos años, las exportaciones de productos de menor peso y mayor precio –como los teléfonos móviles o los componentes electrónicos– han crecido de manera significativa.

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM



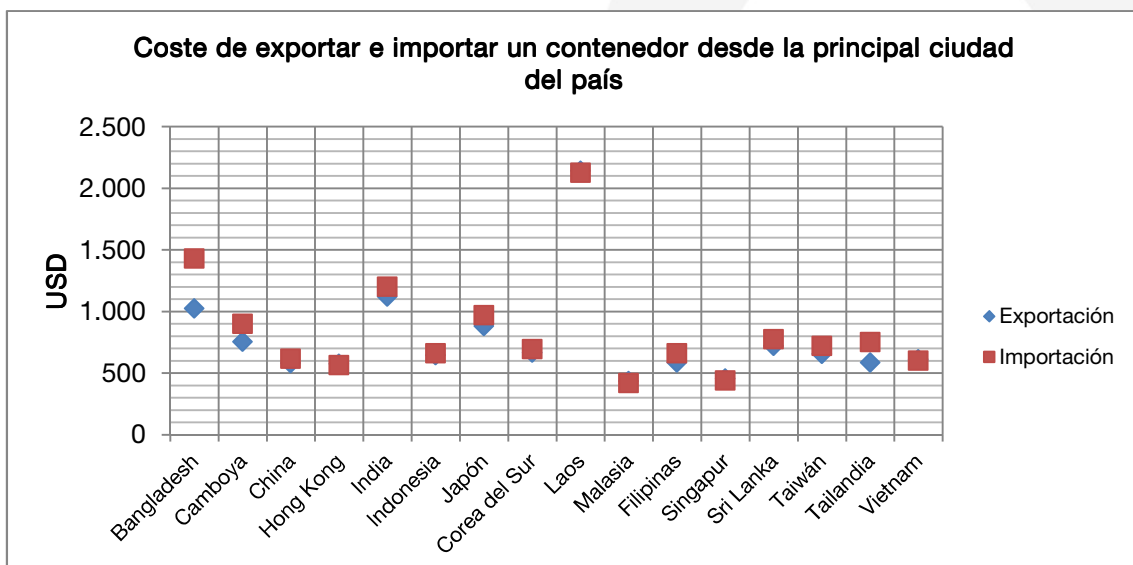
Fuente: General Statistics Office

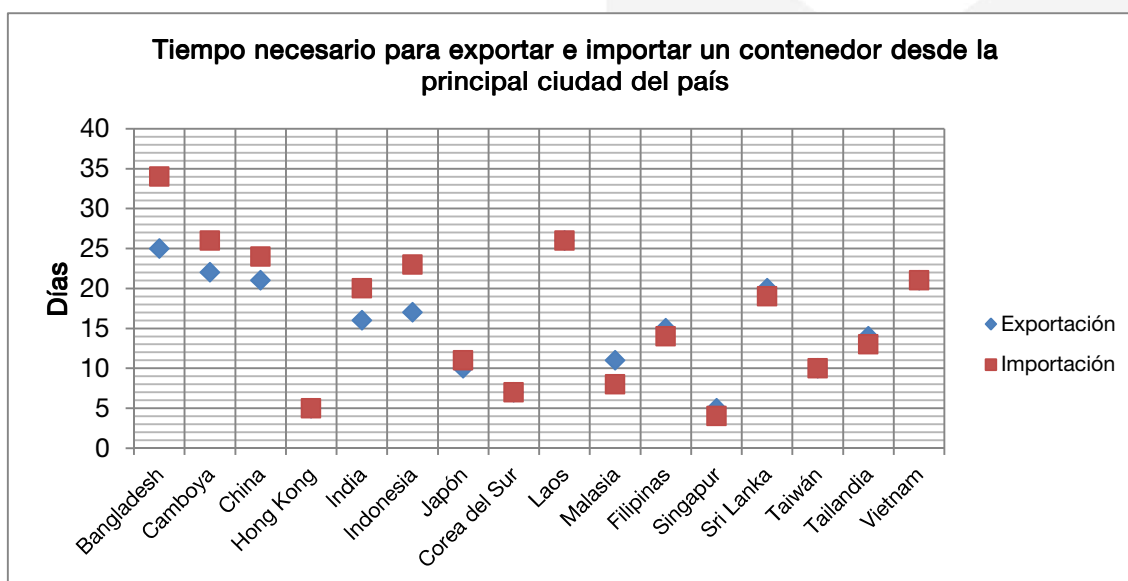
El escaso uso del ferrocarril se debe a la reducida velocidad que permite alcanzar y a la inexistencia de conexiones con los principales puertos y aeropuertos del país. Como veremos más adelante, las autoridades están estudiando la implementación de un proyecto para reducir el tiempo de viaje entre Hanói y Ciudad Ho Chi Minh a la mitad del actual.

El transporte fluvial presenta una cuota considerable, con relación a otros países, debido a las características geográficas de Vietnam, en la que los ríos navegables abundan. Además, las dos grandes ciudades del país no se encuentran en la costa sino en el interior, cruzadas ambas por un río, el Rojo y el Saigón respectivamente, y con un puerto de mercancías cada una.

Las siguientes gráficas muestran el tiempo necesario y coste de importar y exportar un contenedor en diferentes países asiáticos:

5 TIEMPO Y COSTE NECESARIO PARA COMERCIO INTERNACIONAL DE UN CONTENEDOR





Fuente: elaboración propia con datos del informe Doing Business 2013, del Banco Mundial

Se puede apreciar cómo, en Vietnam, se necesitan más días para la exportación o importación de un contenedor que en otros países vecinos. Los 21 días de Vietnam son entre 3 y 4 veces el tiempo necesario en Corea del Sur, Singapur o Hong Kong.

Por otro lado, el proceso de urbanización que está atravesando Vietnam –cuyo principal resultado es el rápido crecimiento de sus dos principales ciudades, Hanói y Ciudad Ho Chi Minh- conlleva la necesidad de ampliar y mejorar de manera importante la infraestructura de transporte urbano y el acceso a ambas ciudades. De esta manera, en los próximos años se construirán numerosas líneas de ferrocarril suburbano, circunvalaciones, vías de acceso y autopistas uniendo Hanói y Ciudad Ho Chi Minh con sus provincias vecinas. En este sentido, Vietnam está desarrollando nuevas ciudades a modo de satélites de las principales urbes, con el fin de descongestionar las mismas. En dichas ciudades se ubicarán zonas industriales y servicios públicos –como hospitales o universidades- que actualmente se sitúan en Hanói y Ciudad Ho Chi Minh, por lo que requerirán de infraestructuras adecuadas de acceso a las mismas.

3.3. ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE HASTA 2020-2030

En marzo de 2013, el Primer Ministro de Vietnam aprobó la modificación de la Estrategia de Desarrollo del Transporte hasta 2020-2030. El objetivo de dicha estrategia es que en 2020 se hayan resuelto las necesidades de transporte de pasajeros y mercancía con servicios seguros, cómodos, asequibles y de calidad, que tengan en cuenta el medio ambiente y que reduzcan los accidentes de tráfico. Dicho sistema de transporte contribuirá a que Vietnam se haya convertido en un país industrializado antes de final de 2020.

Las previsiones apuntan a que en 2020 habrá 6.240 millones de pasajeros, los cuales utilizará la carretera en un 86-90%, los ríos navegables interiores en un 4,5-7,5%, el ferrocarril en un 1-2% y el transporte aéreo en un 1,7-2%. El volumen total de toneladas será de 2.090 millones, el 65-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

70% de las cuales se transportará por carretera, el 17-20%, por los distintos ríos navegables del país, el 9-14%, por mar, el 1-3% por ferrocarril y el 0,1-0,2% por vía aérea.

Uno de los principales objetivos del Gobierno es la mejora de la conexión terrestre Norte-Sur, tanto por carretera como por ferrocarril. En este sentido, existen diversos proyectos para la renovación de la Autopista 1, la cual será ampliada hasta contar con cuatro carriles. La infraestructura ferroviaria también se pretende actualizar hasta reducir a la mitad el tiempo de viaje entre Hanói y Ciudad Ho Chi Minh. A fecha de redacción del presente informe, el Gobierno ha desestimado temporalmente la construcción de una línea de alta velocidad para unir los dos grandes núcleos urbanos del país, en cambio ha apostado por la renovación y mejora de la línea existente (por motivos financieros). Otra de las prioridades para las autoridades es mejorar el sistema de transporte en las principales ciudades del país. Por tanto, construirán nuevos accesos con mayor capacidad y crearán redes de transporte público formadas por autobuses y trenes suburbanos. Además, su objetivo es limitar el número de coches y motocicletas en el centro de las ciudades. El Gobierno también dedicará una cantidad importante de recursos a facilitar el acceso a las zonas más rurales, asfaltando carreteras rurales, y a desarrollar el transporte fluvial en el delta del Mekong.

3.4. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Las necesidades de modernización y ampliación de la red de transporte de Vietnam han conducido al país a la elaboración de una gran cartera de proyectos cuya ejecución está prevista para los próximos años. El Ministerio de Planificación e Inversiones estima que, entre 2010 y 2020, Vietnam necesitará alrededor de 16.000 millones de dólares anuales (más del 10% del PIB) para la construcción, ampliación y mejora de infraestructuras –de los cuales, cerca del 70%, unos 11.200 millones de dólares, se destinará a las infraestructuras de transporte-. Las dos principales ciudades del país, Hanói y Ciudad Ho Chi Minh, estiman que necesitan una inversión de alrededor de 3.000 millones de dólares al año, cada una, para sus infraestructuras de transporte.

A continuación se puede observar cómo se distribuye la inversión en infraestructuras:

6 DISTRIBUCIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS

(% sobre el total de las infraestructuras)

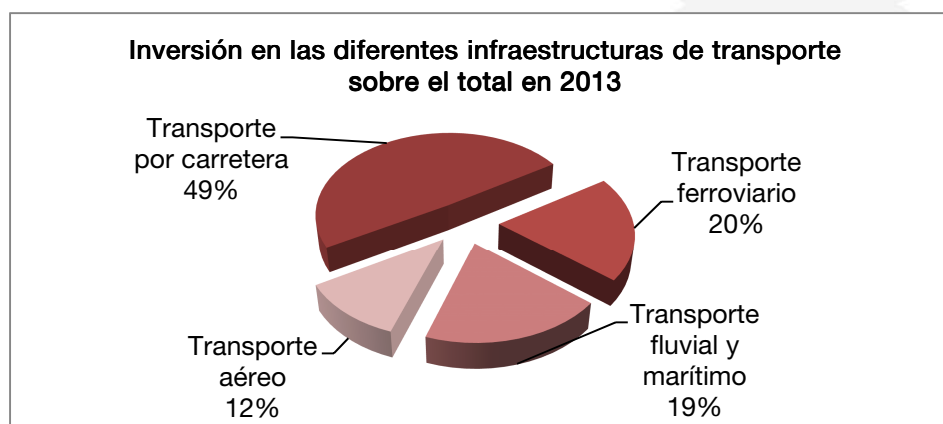
Año	2010	2011	2012 (est.)	2013 (prev.)	2014 (prev.)	2015 (prev.)	2016 (prev.)
Valor de la industria de las infraestructuras de transporte sobre el total de las infraestructuras	71,2	68,6	67,8	67,6	67,6	67,5	67,3
Valor de la industria de las infraestructuras de transporte sobre el total de la construcción	32,8	32,2	31,8	31,3	31	30,6	30
Valor de la construcción de carreteras y puentes	34,2	48,5	48,3	49,2	49,9	50,4	50,8
Valor de la construcción de infraestructura ferroviaria	31,1	20,7	20,4	20	19,5	19,2	19
Valor de la construcción de infraestructura aeroportuaria	17,9	11,7	11,9	11,4	11,1	10,7	10,5
Valor de la construcción de infraestructura para el transporte fluvial y marítimo	16,8	19,2	19,4	19,4	19,5	19,7	19,7

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Fuente: Vietnam Infrastructure Report Q1 2013. Business Monitor International.

7 DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR TIPO DE TRANSPORTE EN 2013

(%)



Fuente: Vietnam Infrastructure Report Q1 2013. Business Monitor International.

3.5. FINANCIACIÓN

Como se ha expuesto anteriormente, Vietnam necesita más de 16.000 millones de dólares al año para satisfacer sus necesidades de infraestructuras de transporte. Se puede afirmar que, durante los últimos años, la falta de financiación ha sido y continúa siendo el principal obstáculo para el desarrollo de las infraestructuras nacionales.

Se calcula que el Estado puede conseguir cerca de la mitad de dicha cantidad a partir del presupuesto nacional, mediante la emisión de bonos y con los fondos provenientes de AOD. Por tanto, el 50% restante debe provenir de otras fuentes, principalmente inversores privados locales y extranjeros. El Banco Mundial estima que durante la década pasada, las aportaciones de capital para la construcción y renovación de infraestructuras en Vietnam provino de las siguientes fuentes: AOD (37%), presupuesto del Estado, bonos y préstamos de bancos estatales (27%), sector privado (21%) y usuarios finales, en forma de peajes o tasas (14%). Vietnam es consciente de la necesidad de ampliar su red de infraestructuras de transporte, por lo que la considera un área prioritaria de inversión. Para estimular la inversión en el sector, durante los últimos años ha implementado políticas de incremento del gasto público en infraestructuras y ha incrementado la búsqueda de financiación bilateral y multilateral.

Hanói y Ciudad Ho Chi Minh se encuentran en una situación parecida, ya que, aunque necesitan alrededor de 3.000 millones de dólares anuales cada una para alcanzar sus objetivos de desarrollo de la red de transporte urbano, no son capaces de obtenerlos en su totalidad a partir de sus propios recursos. Según declaró el Gobierno municipal de Ciudad Ho Chi Minh en julio de 2012, la ciudad solo puede obtener 500 millones por año, por lo que debe obtener el resto de otras fuentes. En el caso de Hanói, la ciudad puede reunir alrededor del 50% de los 3.000 millones necesarios a partir de sus recursos y la asignación presupuestaria correspondiente, por lo que también debe encontrar nuevas fuentes de financiación.

Con el objetivo de estimular la participación privada en el desarrollo de sus infraestructuras, las autoridades han tratado de fomentar tanto los esquemas BOT, BTO y BT como los proyectos PPP con apoyo gubernamental y de instituciones multilaterales como el Banco Mundial (BM) o el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD). Sin embargo, algunas dificultades y disfunciones están re-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

trasando los proyectos actualmente en ejecución y complicando la obtención de financiación para las nuevas infraestructuras:

- Incertidumbre acerca del retorno de la inversión en proyectos.

Muchas empresas extranjeras se muestran dubitativas a la posibilidad de invertir en proyectos de infraestructura debido a su preocupación en materia de eficiencia de la inversión, ratios de retorno y garantías. En el caso de los proyectos BOT y BTO, en los que los usuarios debían costear parte de la inversión mediante el pago de peajes u otras tasas, los inversores observan con preocupación que el número de usuarios de las nuevas infraestructuras es mucho menor del esperado y, por tanto, sus ingresos también lo son. Por ejemplo, en julio de 2012 las autoridades se vieron obligadas a reducir los peajes de la autopista Ciudad Ho Chi Minh-Trung Luong entre un 25% y un 30% a los camiones, después de que el tráfico en la misma se redujera significativamente desde febrero de ese mismo año, cuando empezó a cobrarse un peaje por su utilización.

Las causas principales de las dificultades de los inversores para obtener el retorno de la inversión esperado son dos:

- La situación macroeconómica del país, que ha ralentizado el crecimiento industrial y reducido la confianza de los consumidores y, por tanto, su gasto en viajes y su predisposición a pagar por la utilización de infraestructuras.
- El elevado coste que en muchas ocasiones alcanza la construcción de infraestructuras en Vietnam, que finalmente repercute, en parte, en el precio de los peajes y otros tipos de tasas que recaen en los usuarios de la infraestructura.

Esta situación ha provocado que el Ministerio de Transporte haya modificado el formato de varios proyectos que, habiendo sido concebidos como BOT, pasarán a implementarse en formatos BT o PPP. Un ejemplo de esta situación es el puente Saigon 2, en el que la modificación de la forma de financiación retrasó su apertura en 2 años (noviembre 2013).

En cuanto a los proyectos bajo el modelo PPP, la opinión general acerca de la Decisión 71/2010/QĐ-TTg², normativa que regula los proyectos piloto en este formato, es que se quedó corta ante las expectativas de los inversores, especialmente en los ámbitos de la cartera de proyectos, la contribución del Estado, la financiación del gap de viabilidad (VGF), la protección de los inversores, la asignación de riesgos y, por último, la estructura institucional.

Dicha Decisión fue aprobada por el Gobierno en 2010 y contenía las regulaciones a aplicar a los proyectos piloto bajo el modelo PPP. La idea era que estas reglas se aplicaran a dos o tres proyectos piloto para que el Gobierno y las agencias implicadas pudieran extraer lecciones y completar el marco legal utilizando la experiencia directa. Bajo las nuevas reglas el Gobierno incentivará la inversión privada en una serie de proyectos prioritarios seleccionados y convocará concursos para seleccionar a contratistas competentes y experimentados.

Uno de los problemas fue que la Decisión 71 no llegó con un pipeline predeterminado de proyectos financiables y atractivos. El sector privado continúa esperando una lista de buenos proyectos

² Para más información consultar “Guía país Vietnam”, Oficina Económica y Comercial de España en Ho Chi Minh

que haya sido oportunamente filtrada tras un proceso disciplinado de selección de proyectos. La Decisión 71 tampoco incentiva a los inversores para que presenten sus propios proyectos de especial interés –la decisión se refiere a ellos como proyectos “no solicitados”- donde los estudios de viabilidad realizados por los actores privados sugieran que el proyecto pueda ser financiable y que merezca la pena, al menos, su consideración.

El nivel del apoyo del gobierno, la “contribución del Estado”, no está claramente definida, ni siquiera en cuanto a los ítems que eventualmente la pueden integrar –por ejemplo, no está estipulado si los costes de alquiler del terreno, compensaciones, etc. forman parte de la misma-. Sí se sabe que existe un límite sobre el coste total del proyecto que es del 30%, pero se desconoce tanto la argumentación que justifica ese porcentaje como si queda garantizada la financiabilidad del proyecto con ese apoyo límite.

Muy relacionada con esta última cuestión está el entendimiento por parte de los inversores de que el Gobierno pretende minimizar e incluso evitar cualquier tipo de garantías vinculadas a los ingresos, cuestión sobre la que la Decisión 71 no se pronuncia, de igual modo que tampoco lo hace sobre ningún programa específico de Viability Gap Funding (VGF). La referencia al VGF existente en la Decisión 71 es vaga y señala explícitamente que se determinará caso a caso.

Por otra parte, aunque existía el convencimiento de que los PPP debían gestionarse desde una ventanilla única, lo cierto es que no se ha creado de forma clara ninguna unidad PPP con autoridad para implementar proyectos en representación del Gobierno. En su lugar, los proyectos serán implementados a través de la cooperación dentro de un órgano estatal autorizado donde están representados varios Ministerios. Con este enfoque de comité plural desde la propia selección del pipeline de proyectos, cada decisión a tomar requiere de un consenso político que precisa de demasiado tiempo.

En la actualidad, el Ministerio de Planificación e Inversiones, tras un periodo de recepción de propuestas y comentarios por parte de las organizaciones interesadas, se encuentra en proceso de elaboración de la nueva normativa para los proyectos PPP. En principio, se prevé que ésta ampliará el número de sectores en los que se podrán crear proyectos PPP, abriendo dicha posibilidad a sectores hasta ahora restringidos como la cultura, los deportes, la agricultura o la construcción de edificios públicos. También parece que incrementará la contribución máxima del Estado, del 30% al 49%, o incluso es posible que elimine dicho límite, como propuso Eurocham, la Cámara Europea de Comercio en Vietnam. Otras recomendaciones de Eurocham fueron dotar de mayor transparencia a la selección y gestión de la cartera de proyectos, aclarar el alcance del VGF o permitir a los inversores privados la remisión de propuestas para proyectos en régimen PPP.

- Deficiencias en la administración y ejecución de la cartera de proyectos.

La actual organización administrativa de Vietnam ha originado una serie de deficiencias en la planificación, ejecución y supervisión de proyectos, lo cual ha generado múltiples retrasos y sobrecostes en los proyectos en ejecución y reticencias de los posibles inversores en los proyectos futuros.

En primer lugar, las competencias ministeriales no están bien definidas, dando lugar a que existan muchos planes diferentes, ya que cada ministerio define los suyos para alcanzar sus propios objetivos y defender sus intereses. Así, demasiadas unidades están involucradas en el proceso

de compilar e implementar estos planes, y como consecuencia de ello, éstos tienden a solaparse. Además, en muchas ocasiones, la inversión en infraestructuras se considera un instrumento de política regional, y no como el resultado de un sistema transparente y vinculante que establece prioridades, selecciona y gestiona proyectos. En consecuencia, la selección de proyectos se realiza, en muchas ocasiones, como instrumento de gasto compensatorio para contentar determinadas peticiones de carácter local y no en función de su contribución a la competitividad nacional.

La ausencia de transparencia en la selección de proyectos escogidos para licitación y la complejidad de los requisitos administrativos –entre ellos, el tiempo necesario para la autorización de uso del suelo para el proyecto (land clearance)- son otras dos razones de las reticencias de los inversores.

Por otra parte, la falta de capacidad de las organizaciones vietnamitas para una correcta gestión y supervisión de los proyectos –en la mayoría de casos se trata de SOEs (empresas de propiedad estatal)- y la actual dificultad para obtener crédito han originado retrasos y sobrecostes durante los últimos años. De igual modo, la ausencia de instituciones públicas especializadas en la mediación con los propietarios de los derechos del suelo, unida a la desconfianza que genera la imagen corrupta de las autoridades, provoca que la adquisición de los terrenos que alojarán las infraestructuras sea la principal causa de los retrasos en los proyectos, ya que los propietarios, en la mayoría de los casos, perciben que no se les está ofreciendo un precio justo.

A las deficiencias en la gestión de los proyectos se les unen otros factores como la escasez de personal cualificado, el mal estado actual de las infraestructuras, la necesidad de importar maquinaria y el alto grado de corrupción –según Business Monitor International, alrededor del 30% del coste de un proyecto se destina a pagar los sobornos necesarios para su adjudicación-. Dichas disfunciones aumentan de manera considerable el coste de los proyectos, que alcanza niveles del 150-200% del coste que dicho proyecto tendría en países vecinos como China, Indonesia, Malasia o Tailandia. Por ejemplo, la autopista Ciudad Ho Chi Minh – Trung Luong ha tenido un coste de 9,9 millones de dólares por kilómetro, mientras que el coste medio de las autopistas en China y en EE. UU. es de 6 y 8 millones de dólares por kilómetro respectivamente.

- Políticas macroeconómicas del Gobierno de Vietnam

El cambio en las políticas macroeconómicas del Gobierno de Vietnam –de políticas monetarias expansivas de cara a impulsar el crecimiento económico a políticas contractivas para reducir la inflación y evitar los desajustes macroeconómicos- disminuirá las posibles contribuciones del Estado a los proyectos, por los que estos resultarán a su vez menos atractivos para los inversores. Por otro lado, la escasez de crédito dificulta las operaciones financieras de los inversores y limita el capital disponible para los proyectos. En conjunto, el efecto de estas medidas será un decaimiento en la actividad económica que afectará también a la construcción de nuevas infraestructuras.

El Gobierno está tratando de sobreponerse a dichas dificultades mediante la obtención de fuentes de financiación menos tradicionales, como los fondos soberanos de inversión o la emisión de bonos de los proyectos. Esta medida ha sido puesta en marcha por primera vez por Ciudad Ho Chi Minh, que ha sido autorizada por el Gobierno central a emitir títulos de deuda para la financiación de sus infraestructuras. Por otra parte, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) constituyó el Asean Infrastructure Fund en abril de 2012, un vehículo de financiación que

proporcionará a sus miembros hasta 4.000 millones de dólares para el desarrollo de infraestructuras.

En cualquier caso, las instituciones financieras multilaterales, como el Banco Mundial o el Banco Asiático de Desarrollo, así como los fondos de AOD de otros países como Japón o Francia continuarán teniendo una gran importancia en el desarrollo de las infraestructuras de transporte de Vietnam. En este sentido, Tanaka Akihiko, presidente de la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), afirmó en agosto de 2013 que las infraestructuras de transporte de Vietnam continuarán siendo un objetivo prioritario para su agencia. Japón es actualmente el mayor contribuyente de AOD en Vietnam (580 millones de dólares en 2013).

3.6. COMPETENCIA

Dadas las favorables perspectivas del mercado, son muchas las empresas extranjeras que compiten en Vietnam por la adjudicación de los proyectos relacionados con las infraestructuras de transporte. Grosso modo, se puede afirmar que la principal competencia la representan las empresas de otros países asiáticos, particularmente Japón –cuya agencia de cooperación internacional, JICA, es muy activa en Vietnam- y, en menor medida, Corea del Sur, China y Singapur. Los países occidentales establecen programas de cooperación con Vietnam para modos de transporte concretos, de manera que sus empresas estén mejor posicionadas en las licitaciones de las obras de dichos modos de transporte. A modo de ejemplo, Estados Unidos está realizando importantes esfuerzos en materia de transporte aéreo y Francia y Bélgica en el sector de las infraestructuras portuarias. España está prestando especial atención al transporte ferroviario: la colaboración estrella son los 200 millones de euros que aportará para la Línea 5 del ferrocarril sub-urbano de Ciudad Ho Chi Minh.

4

■ MARCO INSTITUCIONAL Y LEGAL

4.1. ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA PLANIFICACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

El Ministerio de Planificación e Inversión (MPI) es el organismo público encargado de la gestión y promoción de la inversión, tanto nacional como extranjera, para el desarrollo socioeconómico de Vietnam. También es el responsable de la ordenación del territorio y de la gestión de los fondos de AOD. Las funciones del MPI están divididas en varios departamentos, que son los siguientes:

- Departamento para los asuntos económicos nacionales
- Departamento de economía local y territorial
- Departamento financiero
- Departamento de economía agraria
- Departamento de economía industrial
- Departamento de economía del sector servicios
- Departamento de infraestructuras y centros urbanos
- Departamento de supervisión y valoración de las inversiones
- Departamento para las relaciones económicas internacionales
- Departamento de trabajo, cultura y asuntos sociales
- Departamento de ciencia, educación, recursos naturales y medio ambiente
- Departamento de planificación
- Departamento de defensa nacional y seguridad
- Departamento de cooperativas
- Departamento legal
- Departamento de organización y personal
- Oficina del inspector del Ministerio
- Agencia de compras públicas
- Departamento de desarrollo de negocio

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

- Agencia para las inversiones extranjeras
- Agencia de gestión del registro de negocios
- Oficina general de estadísticas

Ocho entidades no empresariales dependen del MPI:

- Instituto de Desarrollo Estratégico
- Instituto Central de Gestión Económica
- Centro Nacional para la Información y las Previsiones Socioeconómicas
- Centro de Informática
- Revista de Inversiones de Vietnam (Vietnam Investment Review)
- Magazine de Economía y Previsiones
- Academia de Políticas de Desarrollo
- Escuela de Danang de Planificación Económica

El Ministerio de Transporte (MOT) es el responsable de la creación e implementación de políticas, establecimiento de normas, planificación, programación, elaboración de presupuestos y auditoría del sector del transporte, pero no de su gestión diaria o de los servicios relacionados. El MOT cuenta con muchos departamentos y administraciones dependientes de él, con competencias a veces no del todo delimitadas, que asesoran al Ministro en sus funciones gestoras. Entre estos departamentos, se encuentran los departamentos específicos para cada uno de los cinco sub-sectores del transporte (carretera, aéreo, ferroviario, fluvial y marítimo)³. Estos son:

- Administración Marítima de Vietnam (VINAMARINE)
- Administración Ferroviaria de Vietnam (VNRA)
- Dirección General de Carreteras de Vietnam (DRVN)
- Autoridad sobre la Aviación Civil de Vietnam (CAAV)
- Departamento de Vías Navegables Interiores de Vietnam (VIWA)

El resto de departamentos son:

- Departamento para la Salud y el Transporte (THA)
- Departamento de Inversión y Planificación
- Departamento Financiero
- Departamento de Infraestructuras de Transporte
- Departamento de Seguridad del Transporte
- Departamento Legal

³ Se adjunta como anexo al final del documento el organigrama del Ministerio de Transportes

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

- Departamento de Transporte
- Departamento de Ciencia y Tecnología
- Departamento de Medio Ambiente
- Departamento de Cooperación Internacional
- Departamento de Organización y Personal
- Oficina de la Gestión de Autovías
- Departamento de Registro (VR)
- Departamento de Ingeniería de la Construcción y Control de Calidad de Obras de Transporte (TCQM)

4.2. MARCO LEGAL

El Ministerio de Transporte elaboró en 2008 la estrategia de desarrollo del transporte en Vietnam hasta 2020-2030, que constituye el Informe *385/NR-BGTVT*. Dicho documento fue actualizado en 2009 por la *Decisión 35/2009/QD-TTg*, la cual ha sido cancelada por la entrada en vigor en febrero de 2013 de la ***Decisión del Primer Ministro 355/QD-TTg***.

Proyectos BOT y PPP

La legislación actual trata de forma separada a ambas metodologías, está previsto que en el futuro se unan ambas en un decreto conjunto. A pesar de tener diferencias tratan los siguientes aspectos en ambos casos, definen al Ministerio de Planificación e Inversiones como el responsable central en la coordinación e implementación de los proyectos reportando al Primer Ministro de forma directa. Regula además los sectores dónde es de aplicación, la adquisición y el derecho de uso de la tierra, la participación del estado, las garantías de repatriación de beneficios, los incentivos a la inversión y la forma de propuesta de proyectos por parte de los inversores.

Legislación para proyectos **BOT, BTO, BT**. La legislación que aplica para este tipo de contratos es:

- ***Decreto Nº: 78/2007/ND-CP***. Regula la inversión en forma de BOT, BTO y BO de carácter general.
- ***Decreto Nº 108/2009/ND-CP***. Regula la inversión en forma de BOT, BTO y BO.
- ***Circular Nº 03/2011/TT-BHKDT***. Circular que sirve como guía para la aplicación de algunas de las disposiciones del Decreto anterior.
- ***Decreto Nº 24/2011/ND-CP***. Modificación de alguno de los artículos del Decreto 78/2007/ND-CP.

Legislación para proyectos **PPP**. La legislación que aplica para este tipo de contratos es (se encuentra en proceso de remodelación):

- ***Decreto Nº 71/2010/QD-TTg***. Regula la inversión en forma de PPP en el proyecto piloto.
- ***Decisión Nº 1597/QD-TTg***. Especifica el mecanismo de gestión e implementación en el proyecto piloto de la construcción de la autopista Dau Giay – Phan Tiet en forma de PPP. (Octubre 2012).

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

- **Decisión N° 1624/QD-TTg.** Institución de un Comité Permanente para el análisis y apoyo a la institución correspondiente para la formulación y comienzo de proyectos de PPP. El Vice Primer Ministro es el responsable del comité. (Octubre 2012).

La principal diferencia entre ambas legislaciones es la participación máxima del Estado: 49% del total del capital en el marco legal de los proyectos BOT y 30% en PPP.

El Gobierno Central de Vietnam es consciente de la necesidad del apoyo del sector privado, por ello ha incluido una serie de incentivos a la inversión privada en infraestructuras en la legislación. El Impuesto de Sociedades queda fijado en un 10% (frente al 22% habitual) durante 15 años o la duración del proyecto con exención durante los cuatro primeros años y reducción del 50% entre los años 5 y 9. La mayoría de estos proyectos están exentos a su vez del pago por el uso de la tierra. La denominación del contrato será en dólares americanos y su pago en Dongs (lo que limita el riesgo cambiario, *Carta N° 1604*).

Tras la crisis de divisas sufrida por Vietnam durante el año 2011 el Primer Ministro en la Carta N° 1604 (Septiembre 2011) limita las garantías de cambio de divisa al 30% de los ingresos después de descontar los gastos realizados en Dongs. Los cuatro proyectos anteriores a esta fecha tienen el 100% garantizado, este será uno de los puntos cruciales en la negociación de futuros proyectos bajo estas modalidades. Además la inseguridad jurídica que se esconde tras la normativa (en muchos casos confusa y realizada ad hoc para los proyectos), la falta de transparencia en el sistema de adjudicación y la dificultad a la hora del proceso de propuesta de proyectos (los proyectos son de momento propuestos exclusivamente por el Gobierno Central o Regional) hacen que pese a que Vietnam parece un mercado idóneo para este tipo de financiación en infraestructuras no termine de despegar. El gobierno central está tratando de superar estas barreras mediante la modificación del Decreto 71.

4.3. MARCO ADMINISTRATIVO Y ESTRATÉGICO DE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE

- **Transporte por carretera**

La administración del sector del transporte por carretera en Vietnam presenta una complejidad elevada, ya que diferentes agencias y organismos públicos están implicados en la financiación, inversión, implementación y mantenimiento de las vías. En el caso de las carreteras de categoría nacional, la inversión y financiación debe ser aprobada por el MPI, mientras que de la implementación se encargan diferentes unidades de gestión de proyectos (PMU) del MOT, a través de la Vietnam Expressway Corporation (VEC), compañía estatal que se responsabiliza de la planificación de la red de autopistas, así como de la movilización de fondos y, en algunos casos, la posterior gestión de las mismas. El mantenimiento es llevado a cabo por la Dirección General de Carreteras de Vietnam (DRVN), antigua Administración de Carreteras de Vietnam (VRA), a través de fondos provenientes del Ministerio de Finanzas (MF). En el caso de las carreteras provinciales y locales, la complejidad es mayor debido a los diferentes acuerdos firmados entre los diferentes niveles de administraciones públicas. A nivel provincial existen diferentes tipos de organizaciones: Road Management and Maintenance Companies (RMMC), Regional Road Maintenance Units (RRMU) y Provincial Departments of Transport (PDOT). En la construcción participan diversas empresas, tanto privadas como de propiedad pública (provinciales o nacionales).

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Las políticas en materia de carreteras del Gobierno de Vietnam han sido elaboradas, tradicionalmente, con la cooperación del BAsD. En 2005 se realizó un Plan Maestro del transporte por carretera que fue actualizado en 2007 y 2009. El Primer Ministro ha publicado en los últimos años dos decisiones que contienen los detalles específicos del proyecto de apoyo a la política enunciada en la Estrategia de Transporte de 2020, elaborada por el BAsD. Una de las decisiones, el Plan de Desarrollo de Transporte por Carretera (Decisión No. 1327/QD-TTg), estableció un plan de desarrollo vial que establece una serie de componentes de planificación para el subsector de la carretera. Se designaron 114 proyectos que incluían carreteras nacionales, provinciales, de circunvalación, autopistas y proyectos de transporte rural, éstos últimos considerados prioritarios, que se ejecutarán antes de 2020; y otros 13 proyectos de carreteras urbanas que se ejecutarán en Hanói y Ho Chi Minh. La segunda decisión (Decisión No. 140/QD-TTg.) constituye el Plan Maestro para la realización de la autopista Norte-Sur-Oriental (MPNSE). Se dividieron los 1.811 kilómetros de autopista en 16 secciones, se aprobaron las normas de alineación y se aportaron detalles sobre las adquisiciones de tierras necesarias. Asimismo, se decidió establecer una programación de 14 años para su ejecución: 2010-2023.

En 2004, el MOT creó la Vietnam Expressway Corporation (VEC), compañía estatal que se responsabiliza de la planificación de la red de autopistas, así como de la movilización de fondos y, en algunos casos, la posterior gestión de las mismas. Debido a la escasez de fondos presupuestarios, VEC ha optado por obtener fuentes de financiación externa, bien sea mediante fondos multilaterales del Banco Asiático de Desarrollo o ayuda al desarrollo de otros países, bien sea mediante fórmulas de PPP, formato que en la actualidad se está intentando poner en práctica por primera vez para la construcción de una autopista.

- **Transporte ferroviario**

El esquema organizativo, siempre bajo el mandato del Ministerio de Transportes, centra todas las tareas de operaciones y explotación en la compañía estatal Vietnam Railways Corporation (VRC), y las tareas de planificación, gestión y mantenimiento de la infraestructura en manos de la Vietnam Railways Administration (VRA). VRC paga un 10% de sus ingresos brutos a VRA para mantenimiento de la infraestructura. Ésta contará con una empresa de ingeniería ferroviaria (generalmente la vietnamita Tricc JSC) para que formalice las características técnicas del proyecto deseado y éste saldrá a concurso. Por tanto, será VRA quien decida en última instancia las distintas modernizaciones que se hagan en la red. Para las locomotoras y vagones, muchas veces los concursos son cerrados a ciertas empresas, principalmente chinas, debido a su competitividad en precios. Tras este concurso, si se requieren más locomotoras o vagones con las mismas características generalmente se contrata directamente al único fabricante y ensamblador del país, la empresa pública Gia Lam Train Factory, la cual importará aquellas piezas más críticas o aquellas que son incapaces de producir localmente.

De modo análogo, los comités populares locales de Ciudad Ho Chi Minh y Hanói tienen potestad sobre los proyectos de infraestructuras dentro de sus límites, pero han optado por crear subentidades públicas que se encargan, separando también las funciones de operaciones y gestión de la infraestructura, del desarrollo y operación del sistema ferroviario urbano. Así, en Ciudad Ho Chi Minh se creó la Management Authority for Urban Railways (MAUR), bajo supervisión directa del Presidente del Comité Popular de Ciudad Ho Chi Minh, y el Ho Chi Minh City Urban Railway Management Board. En Hanói han sido constituidos el Consejo para los Proyectos de Transporte

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Ferrovionario Metropolitano (HRB) y el Centro de Gestión y Operaciones para el Transporte Público de Hanói.

Actualmente se encuentra en vigor el Plan Maestro de Desarrollo del Transporte Ferroviario hasta 2020-2030 (Decisión 1436/QĐ-TTG), centrada en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, especialmente el enlace con los países vecinos y los principales puertos marítimos.

- **Transporte aéreo**

La jurisdicción y gestión del sector corresponde a la Administración de Aviación Civil de Vietnam (Civil Aviation Administration of Vietnam, CAAV, o Cục Hàng Không Việt Nam en vietnamita), una agencia del Ministerio de Transportes. Entre sus funciones, destacan la elaboración de planes y programas para el desarrollo de la aviación civil, los cuales son aprobados y firmados por el MoT, el desarrollo de proyectos legislativos, reglamentos y normas relacionados con la aviación civil, el control de los aeropuertos civiles, el desarrollo de infraestructuras, la dirección del espacio aéreo, la gestión del uso comercial de los aeropuertos y el registro de todo lo relativo a la aviación civil y comercial.

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

Aunque en 2007 se optó por la creación de empresas estatales diferenciadas para el control de la explotación comercial de los aeropuertos, cada una correspondiente a las 3 principales zonas supra-regionales (norte, centro y sur), en 2012 se optó por la fusión de las mismas en una sola compañía, la Airports Corporation of Vietnam (ACV), mediante la Decisión 238/QĐ-BGTVT

- **Transporte marítimo**

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

Vinashin fue constituida en 1996 como una SOE (state-owned enterprise) dependiente directamente del Primer Ministro, como holding de construcción naval y cuenta con más de 200 subsidiarias vinculadas a la industria, entre las que se incluyen 28 astilleros, 5 navieras (subsidiarias de Vinashinlines), 9 ingenierías y constructoras, 20 empresas de procesamiento de materias primas y 12 compañías establecidas bajo formato Joint Venture con socios extranjeros. A pesar de beneficiarse del fuerte apoyo del gobierno –cuya ambición consistía en convertir Vietnam en una nación líder en la construcción naval–, la mala gestión de la compañía la llevó al default más sonado de la historia reciente de Vietnam en 2011, situación que condujo incluso al encarcelamiento de nueve

ejecutivos de la compañía. En la actualidad, el Gobierno está en proceso de reestructuración de la deuda de Vinashin.

Los dos planes de la administración vietnamita más importantes para el sector del transporte marítimo son el Plan Maestro para el Desarrollo del Transporte de Mercancías por Vía Marítima hasta 2020-2030, recogido en la Decisión 1601/QĐ-TTg, y el Plan Maestro para el Desarrollo de los Puertos Marítimos hasta 2020-2030, sancionado por la Decisión 2190/QĐ-TTg.

- **Transporte fluvial**

El transporte por aguas continentales está gestionado por la Vietnam Inland Waterway Authority (VIWA), agencia pública dependiente del MoT. La VIWA tiene jurisdicción sobre más de 6.000 km. de aguas navegables continentales y gobierna 77 puertos en Vietnam, aunque solo gestiona cinco de ellos. Sus funciones principales son el desarrollo y gestión de las infraestructuras para la navegación interior y la creación e implementación de las estrategias para el desarrollo de este modo de transporte.

Como se ha comentado anteriormente, la asignación de prioridades no es, en ocasiones, la más adecuada y, además, se solapan planes y estrategias de distintas agencias públicas. En este sentido, cabe señalar que también existen estrategias regionales para el desarrollo de las infraestructuras de transporte en regiones concretas, cuyos objetivos no siempre coinciden con los planes a nivel nacional.

5

■ TRANSPORTE POR CARRETERA

5.1. SITUACIÓN ACTUAL

Vietnam cuenta con una extensa red de carreteras y una densidad total relativamente alta. La red actual está compuesta por más de 256.000 kilómetros, pero sólo alrededor de 17.000 km (7%) son carreteras nacionales y alrededor de 23.000 km (9%) son carreteras provinciales. La gran mayoría de la red (84%) son carreteras locales clasificadas como de distrito, comunales o vías urbanas. Esto significa que la red no está jerárquicamente bien articulada; la densidad de carreteras principales y secundarias es menor que la de carreteras terciarias, lo que limita la conectividad nacional y regional para las zonas rurales y remotas del país. Otra característica importante de la red es su capacidad limitada, afectando aún más la conectividad. Esta falta de capacidad y conectividad se ve agravada por las condiciones de la mayoría de las carreteras. Alrededor del 94% de las carreteras nacionales están pavimentadas (en 1997 solo lo estaban el 61%), pero sólo el 43% están en buenas condiciones, el 37% está en condiciones aceptables y el 20% en muy malas condiciones.

Por otra parte, el tráfico por carretera es una preocupación continua en Vietnam. Los camiones conectan las fábricas del interior con los puertos y aeropuertos, y por tanto desempeñan un papel clave en la distribución interna. Incrementar la velocidad media de este transporte de mercancías reduciría el tiempo de tránsito y mejoraría la calidad de la cadena de suministro. Para poder responder al desafío del tráfico actual y futuro, una serie de medidas deben ser adoptadas con vistas a mejorar y desarrollar la red de carreteras, así como a potenciar la seguridad viaria.

En cuanto a la infraestructura de transporte urbano, la principal característica es el alto porcentaje de motocicletas en los principales núcleos urbanos. Se estima que alrededor del 70% de los desplazamientos en Hanói y Ciudad Ho Chi Minh se realiza en motocicleta, otro 15% en bicicleta y el 15% restante en automóvil. La red de vías urbanas en las principales ciudades está saturada y las congestiones en horas punta, tanto dentro de las ciudades como para el acceso a las mismas, es habitual.

La estructura y propiedad de las carreteras vietnamitas se resume en el siguiente cuadro:

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

8 RED DE CARRETERAS EN VIETNAM

(Km.)

TIPO DE VÍA	TAMAÑO RED		Construcción	Mantenimiento	Operativa
	(a.m.)	Gestión	Implementación		
Nacional	17.385	PMUs del MOT	SOEs del MOT, SOEs provinciales, compañías privadas	RMCCs de Vietnam Road Administration, 4 RRMU, PDOTs	SOEs y compañías privadas
Provincial	22.783	PMUs provinciales, PMUs del MOT para proyectos con AOD	SOEs provinciales/de distrito, constructoras privadas	SOEs provinciales/de distrito, constructoras privadas. Labores comunitarias en vías comunitarias	
Distrito	48.250				
Rurales, urbanas y especiales	167.582				
TOTAL	224.487				

Fuente: Banco Mundial

La nomenclatura arriba descrita se resume del siguiente modo:

MOT: Ministerio de Transportes

PMU: Project Management Unit

SOE: Stated owned enterprise

RMCC: Road Management and Maintenance Companies

RRMU: Regional Road Maintenance Unit

PDOTs: Provincial Departments of Transport

El Plan Maestro de carreteras, realizado en 2005 con ayuda del BASD, identificó la necesidad de incrementar los kilómetros de la existente red de autopistas en aproximadamente 5.000 kilómetros, dando prioridad a las conexiones de las zonas de desarrollo estratégicas, las grandes urbes y los accesos con los países fronterizos. Sin embargo, en el Plan Maestro aprobado en 2007 se consideraba sólo la construcción de 3000 km de autopistas hasta el 2020. El Primer Ministro ha publicado en los últimos años dos decisiones que contienen los detalles específicos del proyecto de apoyo a la política enunciada en la Estrategia de Transporte de 2020, elaborada por el BASD. Una de las decisiones, el Plan de Desarrollo de Transporte por carretera, estableció un plan de desarrollo vial que establece una serie de componentes de planificación para el subsector de la carretera. Se designaron 114 proyectos que incluían carreteras nacionales, provinciales, de circunvalación, autopistas y proyectos de transporte rural, éstos últimos considerados prioritarios, que se ejecutarán antes de 2020; y otros 13 proyectos de carreteras urbanas que se ejecutarán en Hanói y Ciudad Ho Chi Minh. La segunda decisión comprende el Plan Maestro para la realización de la autopista Norte-Sur. Se dividieron los 1.811 kilómetros de autopista en 16 secciones, se aprobaron las normas de alineación y se aportaron detalles sobre las adquisiciones de tierras necesarias. Asimismo, se decidió establecer una programación de 14 años para su ejecución: 2010-2023. Se espera que la autopista Norte-sur cueste 17.900 millones de dólares y requiera una inversión promedio anual de alrededor de 1.300 millones de dólares durante la ejecución. En

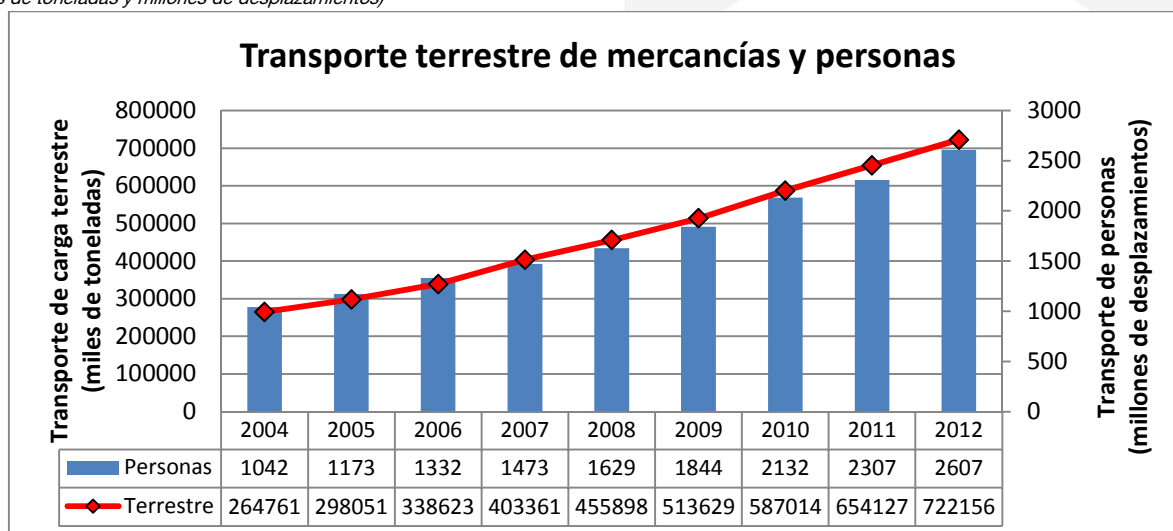
EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

2015 se espera haber finalizado con 878 km de esta autovía, en la que la sección entre las provincias norteñas de Ha Nam y Ha Tinh es prioritaria.

Esta inversión en carreteras provoca que, ante la falta de otras alternativas reales, el transporte por carretera sea el preferido tanto para el transporte de pasajeros como para el transporte de carga (93 y 78% respectivamente) y siga creciendo con los años, como se observa en la siguiente gráfica:

9 TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

(miles de toneladas y millones de desplazamientos)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la General Statistics Office of Vietnam

Ante el lento desarrollo del transporte ferroviario, parece poco probable que esta tendencia cambie en el futuro próximo.

La construcción de autopistas es la principal tarea pendiente del sistema de transporte por carretera vietnamita, así como la organización viaria de la periferia de las grandes ciudades y la mejora de las conexiones con los centros neurálgicos de la logística y la distribución. El Plan Maestro de carreteras a 2020 está, por tanto, estrechamente relacionado con el desarrollo de este tipo de infraestructuras y con el marco de los proyectos urbanos de Hanói y Ciudad Ho Chi Minh.

En materia de construcción y mejora de carreteras, las últimas recomendaciones de Eurocham al Gobierno de Vietnam han sido la construcción de conexiones adicionales por carretera a los aeropuertos, la mejora y ampliación de las vías que unen los puertos con las principales áreas industriales y la mejora de la infraestructura auxiliar en las principales áreas agrícolas y ganaderas para permitir la carga directa de los contenedores en las instalaciones del productor.

Sin embargo, los principales problemas de Vietnam a la hora de implementar su estrategia en materia de carreteras están siendo encontrar inversores –debido a la dificultad de recuperar la inversión y obtener beneficios– y los retrasos que padecen los proyectos debido a problemas en la liberación de los terrenos y reubicación de los actuales habitantes.

5.2. PROYECTOS

Aproximadamente la mitad del presupuesto destinado a infraestructuras de transporte en 2013 se destinará a la red viaria. Los principales donantes de AOD serán el Banco Mundial y el Banco Asiático de Desarrollo, mientras que Japón será el principal donante bilateral. Inversores privados también contribuirán al desarrollo de las infraestructuras.

Algunos de los proyectos más relevantes son parte de la futura Autopista Norte-Sur:

1. Autopista Da Nang – Quang Ngai

Descripción: Autopista de 4 carriles de 131 km., 6 vías, 126 puentes, un túnel y equipamiento ITS (Intelligent Transport System). El proyecto tiene dos componentes: la construcción y el apoyo a la implementación y fortalecimiento institucional, que consiste principalmente en labores de asistencia técnica para VEC.

Presupuesto: 1.407 millones de USD

Financiación: Banco Mundial, IBRD (470,49 millones de USD), IDA (143,01 millones de USD) y JICA (financiación ligada, 673,6 millones de USD)

Fecha prevista de conclusión: Octubre de 2018

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P106235/da-nang-quang-ngai-expressway-development-project?lang=en>

2. Autopista Trung Luong - My Thuan - Can Tho

Descripción: Autopista de 6 carriles de 92 km, con 7 intercambiadores, 13 puentes y equipamiento/edificios auxiliares. Se divide en tres proyectos, el tramo Trung Luong - My Thuan (54,3km), el cual es un proyecto de tipo BOT llevado a cabo por BIDV Expressway Development Company (BEDC, cuyos principales accionistas son Vinashin, PetroVietnam, Bitexco, VNPT y Song Da Corporation), el segundo es un puente en My Thuan de 4,05Km de longitud, del que se espera obtener ODA de Japón y será llevado a cabo por PMU My Thuan, y el tercero el tramo My Thua - Can Tho (24,7Km), que se espera financiar de modo PPP y también lo realizará PMU My Thuan.

Presupuesto: 710 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: 2014 para el primer proyecto, 2016 para el puente y 2015 para el tercer proyecto.

3. Autopista Ninh Binh – Thanh Hoa

Descripción: Autopista de 6 carriles de 126,7 km. Se implementará en formato BT, BOT o BTO.

Presupuesto: 1.445 millones de USD

Financiación: La República Socialista de Vietnam aportará 433,4 millones de USD, mientras que espera obtener el resto de inversores privados

Fecha prevista de conclusión: n/a

4. Autopista Ben Luc - Long Thanh

Descripción: Construcción de una autopista de 57,1 kilómetros entre Ben Luc y Long Thanh, al sur de Ciudad Ho Chi Minh. Dicha autopista formará parte del Greater Mekong Subregion Southern Economic Corridor (GMS SEC). La autopista tendrá ocho carriles y permitirá una velocidad máxima de 120 km./h. Es necesaria la construcción de dos grandes puentes (el puente Binh Khanh sobre el río Soai Rap y el Phuoc Khanh sobre el río Long Tau).

Presupuesto: 1.608 millones de USD

Financiación: ADB, 636 millones de USD, JICA, 635 millones de USD (ligados), República Socialista de Vietnam, 336 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Abril de 2016

Más información en: <http://www.adb.org/projects/41414-023/main>

5. Autopista Dau Giay – Phan Thiet

Descripción: Autopista de peaje de cuatro carriles y 98,7 km de longitud que será la primera en ser construida en formato PPP. Uno de los inversores será el grupo vietnamita Bitexco, mientras que el país indochino está en proceso de seleccionar el segundo. El Ministerio de Transporte propone su construcción bajo el modelo DBFOT (diseñar, construir, financiar, operar –durante 30 años-, mantener y transferir).

Presupuesto: 757 millones de USD

Financiación: Bitexco: 454,2 millones de USD, República Socialista de Vietnam: 107 millones de USD, Otros inversores: 195,8 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: 2020

Más información en: <http://www.vietnamdpep.com/>

Otras carreteras y autopistas que constituyen proyectos de gran relevancia son las siguientes:

6. Autopista Noi Bai - Lao Cai

Descripción: Autopista de 245 km (grade separated) con accesos controlados. Incluirá 10 intercambiadores con equipamiento de peaje y 5 zonas de servicios, con inicio en Noi Bai y final en Lao Cai. El proyecto también incluye el equipamiento eléctrico, de comunicaciones, de peaje y de mantenimiento. En noviembre de 2009, Getinsa se adjudicó la asistencia técnica del proyecto, por un valor de 20 millones de USD y una duración de 37 meses. Forma parte del futuro corredor que unirá la ciudad china de Kunming con la ciudad portuaria de Hai Phong.

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

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

Presupuesto: 1.249 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: 2014

Más información en: <http://www.adb.org/projects/33307-012/details>

7. Autopista Hanói – Lang Son

Descripción: Autovía de 158 km y seis carriles, uno de cuyos principales objetivos es mejorar la conexión con China.

Presupuesto: 1.400 millones de USD.

Financiación: ADB: 500 millones de USD. República Socialista de Vietnam: 180 millones de USD. Se está buscando financiación para completar el presupuesto.

Fecha prevista de conclusión: n/a

Más información en: <http://www.adb.org/projects/documents/gms-ha-noi-lang-son-ha-long-mong-cai-ben-luc-long-thanh-expressways-ta-project-pp>

8. Autopista Ha Long – Mong Cai

Descripción: Carretera de 132 km y 6 carriles que conectará Ha Long con China. Italy-Thailand Public Development Company se está encargando del diseño de la autopista. Se construirá bajo modelo BT o BOT.

Presupuesto: 1.500 millones de USD

Financiación: ADB, de forma parcial. Vietnam está en proceso de búsqueda de inversores para el proyecto.

Fecha prevista de conclusión: 2020

Más información en: <http://investinquangninh.vn/ha-long-mong-cai-highway/>

9. Carretera Nacional NH-3 Hanói – Thai Nguyen

Descripción: Autopista de 4 carriles de 61,3 km., con equipamiento ITS. La construcción está siendo ejecutada por Cienco8, Truong Son General Construction Co. y Vinaconex, entre otras empresas.

Presupuesto: 455 millones de USD

Financiación: JICA, 342 millones de USD, República Socialista de Vietnam, 113 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Abril de 2014

Más información en: <http://www.new-nh3.com/>

10. Autopista Hanói – Hai Phong

Descripción: Autopista de 105,5 km., 7 cruces con vías nacionales separados, 17 grandes puentes, 24 medianos, 22 pasos altos y 6 carriles para la circulación. Construcción y operación durante 35 años bajo el modelo BOT.

Presupuesto: 1.200 millones de USD

Financiación: Credit Agricole y Standard Charter Bank: 650 millones de USD, SMBC y Citibank Japan: 270 millones de USD, Vietnam Development Bank –a través de VIDIFI (Vietnam Infrastructure Development and Finance Investment JSC-: 100 millones de USD y Exim Bank: 75 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: 2016

Más información en: <http://www.miga.org/projects/index.cfm?esrsid=96>

11. Autopista Ciudad Ho Chi Minh – Long Thanh – Dau Giay

Descripción: Construcción de una autopista de 4 carriles y 51 km., de peaje, incluyendo un viaducto sobre el río Tac, 29 puentes y otras construcciones adyacentes (áreas de servicio, etc.). La autopista comienza en la Segunda Carretera Circular alrededor de Ciudad Ho Chi Minh, en el Distrito 9, y termina en la NH 1, en la provincia de Dong Nai. La autopista también conectará con el aeropuerto internacional de Long Thanh, el cual está previsto que se construya en la provincia de Dong Nai alrededor de 2015. El proyecto está sufriendo numerosos problemas de retrasos y sobrecostes.

Presupuesto: 932,4 millones de USD

Financiación: AOD ligada de 516 millones de USD financiado por JICA (Japan internacional Cooperation Agency), ADB (410,2 millones de USD del OCR) y VEC (5,7 millones de USD)

Fecha prevista de conclusión: En principio estaba prevista para 2012, pero las labores de despeje del terreno retrasaron el proyecto. En la actualidad se prevé que los trabajos concluyan en 2015.

Más información en: <http://www.adb.org/projects/40198-023/main>

12. Carretera Ha Tien – Rach Gia

Descripción: La construcción de la carretera forma parte del Second Greater Mekong Subregion (GMS) Southern Coastal Corridor Project. Se trata de la continuación de la carretera QL-80. Incluye la renovación de las instalaciones de la frontera de Vietnam con Camboya en Ha Tien.

Presupuesto: 263,5 millones de USD

Financiación: República Socialista de Vietnam: 163 millones de USD, Banco Asiático de Desarrollo – Recursos ordinarios de capital: 100 millones de USD (no aprobada a fecha de elaboración del presente informe).

Fecha prevista de conclusión: n/a

Más información en: <http://www.adb.org/projects/41496-013/main>

La renovación y ampliación de las circunvalaciones y accesos a las principales ciudades y la mejora de la circulación en el interior de las mismas también constituyen proyectos de infraestructuras viales de gran importancia:

13. Ho Chi Minh City Ring Road 3

Descripción: El Ho Chi Minh City Ring Road nº 3 será una circunvalación del área metropolitana de Ciudad Ho Chi Minh que pasará por ciudades satélite y debe conectarse con las vías radiales y centrípetas. Tiene una longitud de 89,4 km que se divide en 5 subproyectos.

Presupuesto: 1200 millones de USD

Financiación: Se pretende que la financiación provenga de fondos de ODA así como de inversores privados según los modelos BOT y PPP.

En marzo de 2013 se aprobó un proyecto preparatorio de asistencia técnica financiado por el Banco Asiático de Desarrollo.

Fecha prevista de conclusión: n/a

Más información en:

<http://cuulongcipm.com.vn/Home/Projects%20Preparation/0026aa.aspx>

14. Ho Chi Minh City Ring Road 4

Descripción: El Ho Chi Minh City Ring Road nº 4 será una circunvalación del área metropolitana de Ciudad Ho Chi Minh, de 196,7 km. de longitud, que pasa por 12 distritos de 5 provincias distintas: Ba Ria - Vung Tau, Dong Nai, Binh Duong, Ho Chi Minh City y Long An.

Presupuesto: 2.890 millones de USD

Financiación: Se pretende que la financiación proceda de inversores privados, de fondos de AOD y de los presupuestos del Estado.

Fecha prevista de conclusión: n/a

Más información en: <http://cuulongcipm.com.vn/Home/investor/00269f.aspx>

15. Hanoi Urban Transport Development Project

Descripción: El objetivo del Hanoi Urban Transport Development Project es incrementar la movilidad urbana en ciertas áreas de la capital. El proyecto tiene tres componentes:

- El componente Bus Rapid Transit (BRT) desarrollará un carril separado para los autobuses y apoyará la prioridad para los mismos.
- El componente Road Infrastructure and Sustainable Urban Planning incluye la construcción de una sección del Segundo Anillo y del emplazamiento para los realojos.
- Compra de equipamiento y asistencia técnica.

Presupuesto: 294,89 millones de USD

Financiación: Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 155,21 millones de USD, República Socialista de Vietnam: 139,68 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Concluido en diciembre de 2013

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P083581/hanoi-urban-transport-development-project?lang=en>

16. Carretera Hanói – Aeropuerto Internacional Noi Bai. Puente Nhat Tan

Descripción: El puente Nhat Tan (también conocido como puente de la amistad entre Japón y Vietnam) cruzará el río Rojo. El proyecto incluye los servicios de consultoría y la construcción de las carreteras de conexión.

Debido a los sobrecostes que está sufriendo Tokyu Construction Co., una de las adjudicatarias del proyecto, a causa de los retrasos en la liberación de los terrenos, el Ministerio de Transporte ha aceptado compensar a la compañía japonesa con 7 millones de dólares si esta es capaz de demostrar documentalmente esta relación de causalidad. Si finalmente se lleva a cabo dicha compensación, será la primera vez que se llegue a un acuerdo de este tipo.

En julio de 2013, cuatro antiguos ingenieros de la empresa japonesa Sumitomo fueron condenados a penas de prisión acusados del robo de materiales de la obra del puente Nhat Tan.

Presupuesto: 811,2 millones de USD.

Financiación: Agencia Japonesa de Cooperación Internacional: 548,57 millones de USD (ligada), República Socialista de Vietnam: 262,63.

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2014

Más información en:

http://www.jica.go.jp/english/news/press/2012/c8h0vm00004g0h1t-att/130325_01_02.pdf (tercera fase de la construcción).

17. Carretera Nhat Tan - Aeropuerto de Noi Bai

Descripción: Carretera de conexión entre el puente Nhat Tan y el aeropuerto de Noi Bai. El proyecto está compuesto de cinco paquetes. El primero de ellos ha sido adjudicado a Cien-co4. El proyecto está sufriendo sobrecostes debido a retrasos en la liberación de los terrenos, por lo que se ha debido aumentar el presupuesto de 238 millones de USD a los 320,9 actuales.

Presupuesto: 320,9 millones de USD.

Financiación: Agencia Japonesa de Cooperación Internacional: 116,98 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 123,22 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Junio de 2015

Más información en:

http://www.jica.go.jp/english/news/press/2012/c8h0vm00004g0h1t-att/130325_01_01.pdf (segunda fase de la construcción)

Se están mejorando, además, tres circunvalaciones en Hanói: Ringroad N°1 (Cau Giay- Tran Khat Chan) de 6-8 carriles, Ringroad N°2 de 10 carriles y Ringroad N°3 de 10-12 carriles (con un presupuesto de 114,7 millones de USD para la fase I, en régimen BT por dos años y aún con las labores de despeje) y se planifica una cuarta, la cual se propuso como posible proyecto PPP por el Gobierno vietnamita pero no ha encontrado el interés de los inversores.

18. Danang Sustainable City Development Project (SCDP)

Descripción: Tercer paquete del proyecto Danang Sustainable City Development Project (SCDP). Consiste en la mejora de las conexiones de las vías urbanas. Incluye la construcción de dos nuevos en-laces este-oeste al bypass norte-sur de la autopista nacional a su paso por Danang.

Presupuesto: 227,2 millones de USD (proyecto completo SDCP).

Financiación: Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 202,5 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 69,7 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Junio de 2019

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P123384/danang-sustainable-city-development-project-scdp?lang=en>

19. Haiphong Urban Transport Development Project

Descripción: El objetivo del Haiphong Urban Transport Development Project es mejorar la accesibilidad urbana e incrementar la capacidad de la ciudad de planificar y gestionar el transporte urbano. El proyecto tiene tres componentes: la primera es la construcción de un nuevo enlace este-oeste (conectando con los enlaces norte-sur), la segunda es la mejora del sistema de transporte público y, la tercera, la capacitación de los organismos locales.

Presupuesto: 276,61 millones de dólares

Financiación: Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 175 millones de USD.

Gobierno de Vietnam – 101,61 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2016

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P111548/vietnam-haiphong-urban-transport-project?lang=en>

20. Construcción de carreteras y puentes de acceso al puerto de Lach Huyen (Hai Phong)

Descripción: Construcción de carreteras y puentes de acceso al puerto de Lach Huyen, en Haiphong.

Presupuesto: 91,98 millones de USD.

Financiación: Agencia Japonesa de Cooperación Internacional: 91,98 millones de USD (ligada).

Fecha prevista de conclusión: Febrero de 2016

Más información en:

http://www.jica.go.jp/english/news/press/2011/pdf/111102_01.pdf

En el Delta del Mekong, una de las regiones más fértiles de Vietnam, se están realizando importantes esfuerzos para el desarrollo de las carreteras:

21. Mekong Delta Transport Infrastructure Development Project

Descripción: Mejora y ampliación del sistema de transporte del Delta del Mekong con el objetivo de reducir los costes logísticos para agricultores y otros negocios de bajos ingresos. Forma parte del Mekong Delta Transport Infrastructure Development Project. El 55% del presupuesto se destinará a la red de carreteras y autopistas rurales e interurbanas.

En enero de 2013 se aprobó una financiación adicional para cubrir sobrecostes no anticipados. El 30% de dicha financiación adicional se destinará a la red de carreteras y autopistas.

Presupuesto: Presupuesto original: 306,7 millones de USD (proyecto completo).

Financiación adicional: 228 millones de USD (proyecto completo).

Financiación: Financiación original (proyecto completo MDTIDP)

Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 207,7 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 74 millones de USD.

Agencia Australiana para el Desarrollo Internacional: 25 millones de USD.

Financiación adicional (proyecto completo MDTIDP)

Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 156 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 57 millones de USD.

Ausaid - World Bank Partnership For South Asia: 15 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2015

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P083588/mekong-delta-transport-infrastructure-development-project?lang=en>

22. Mekong Delta Region Urban Upgrading Project

Descripción: La construcción de nuevas infraestructuras de transporte rurales y urbanas en el Delta del Mekong forma parte del proyecto Mekong Delta Region Urban Upgrading Project. Aproximadamente el 27% de dicho proyecto consiste en la construcción, renovación y mejora de carreteras.

Presupuesto: 392 millones de USD (proyecto completo).

Financiación: Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 292 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 90 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2017

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P113904/vietnam-national-urban-upgrading-project-mekong-delta-region?lang=en&tab=overview>

23. Central Mekong Delta Region Connectivity Project

Descripción: El objetivo del proyecto Central Mekong Delta Region Connectivity Project es mejorar la conexión entre Ciudad Ho Chi Minh y el Delta del Mekong a través de la construcción de dos puentes atirantados y las carreteras de conexión necesarias. La longitud del puente de Cao Lanh será de 2,4 km. y, la del de Vam Cong, de 2,97 km. La anchura de los puentes será de 24,5 metros. El proyecto lleva asociada la asistencia técnica, plenamente financiada por el Gobierno de Australia. La construcción del puente de Vam Cong ha comenzado en octubre de 2013.

Presupuesto: 600 millones de USD.

Financiación: Banco Asiático de Desarrollo – Recursos ordinarios de capital: 410 millones de USD.

Subvención del Gobierno de Australia: 134 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 56 millones de USD.

Gobierno de Korea - ¿

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2017

Más información en: <http://www.adb.org/projects/40255-033/main>

También existen numerosos proyectos para la rehabilitación y habilitación de carreteras en varias provincias remotas:

24. VIE: Second Northern GMS Transport Network Improvement

Descripción: Obras de rehabilitación del corredor nororiental del GMS entre la provincia de Thanh Hoa, en el norte de Vietnam, y Houaphanh, en el noreste de Laos. Dicha carretera debe convertirse en una vía de estándar internacional que sea practicable en cualquier tipo de condiciones climatológicas.

Presupuesto: 97,4 millones de USD

Financiación: Banco Asiático de Desarrollo – Fondo Asiático de Desarrollo: 75 millones de USD, República Socialista de Vietnam: 22,4 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2016

Más información en: <http://www.adb.org/projects/41444-013/main>

25. Vietnam Road Asset Management Project

Descripción: Las componentes B y C del proyecto Vietnam Road Asset Management Project consisten en la conservación y mejora de algunas secciones de alta prioridad de la red nacional de carreteras.

Presupuesto: 301,7 millones de USD.

Financiación: Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 250 millones de USD, República Socialista de Vietnam: 50 millones de USD, AusAID-World Bank Strategic Partnership in Vietnam: 1,7 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: aprobado en enero de 2014.

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P123961/vietnam-road-asset-management-project?lang=en>

26. Second Transport Sector Loan for National Road Network Improvement

Descripción: El proyecto Second Transport Sector Loan for National Road Network Improvement pretende mejorar el estado y renovar los puentes que se han convertido en un cuello de botella para el desarrollo industrial del país. El presupuesto incluye la obra civil y la compra de equipamiento, así como servicios de consultoría para implementar un sistema más eficiente de mantenimiento de puentes.

Presupuesto: 251,18 millones de USD

Financiación: JICA

Fecha prevista de conclusión: Julio de 2017

Más información en:

http://www.jica.go.jp/english/news/press/2012/c8h0vm00004g0h1t-att/130325_01_03.pdf

27. Medium Cities Development Project

Descripción: La mejora de las infraestructuras urbanas en • Lao Cai, Phu Ly y Vinh forma parte del proyecto Medium Cities Development Project. El 57% del presupuesto del mismo se dedicará a mejorar la infraestructura de transporte en estas ciudades. En concreto, el tercer componente del proyecto es la construcción de carreteras y puentes y, el cuarto, la asistencia técnica y apoyo al proyecto.

Presupuesto: 285 millones USD (proyecto completo).

Financiación: Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 210 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 75 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Diciembre de 2017

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P116398/vietnam-medium-cities-development-project?lang=en>

28. Third Rural Transport Project (RTP3)

Descripción: El Third Rural Transport Project (RTP3) pretende reducir los tiempos de desplazamiento e incrementar las oportunidades de acceso a oportunidades económicas y servicios sociales en 33 provincias del centro y norte de Vietnam. La práctica totalidad del presupuesto se destina a la red de carreteras rurales e interurbanas.

En diciembre de 2011 se aprobó una financiación adicional de 107 millones de USD para cubrir sobrecostes no anticipados y la modificación de algunas de las actividades del proyecto.

Presupuesto: Financiación original: 173,27 millones de USD.

Financiación adicional: 107 millones de USD.

Financiación: Financiación original

Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 106,25 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 42,52 millones de USD.

Departamento Británico para el Desarrollo Internacional (Dfid): 24,5 millones de USD.

Financiación adicional

Banco Mundial – Asociación de Desarrollo Internacional (IDA): 97 millones de USD.

República Socialista de Vietnam: 10 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Junio de 2014.

Más información en: <http://www.worldbank.org/projects/P075407/third-rural-transport-project?lang=en>

29. Rehabilitación de 304 km. de carreteras en el norte de Vietnam

Descripción: Rehabilitación de 304 km. de carreteras en seis provincias montañosas del norte de Vietnam. La mayoría de carreteras están actualmente sin asfaltar, son muy estrechas e impracticables durante las temporadas de lluvias.

Presupuesto: 106,11 millones de USD.

Financiación: Banco Asiático de Desarrollo – Fondo Asiático de Desarrollo: 80 millones de USD.

Contraparte: 26,11 millones de USD.

Fecha prevista de conclusión: Junio de 2017

Más información en: <http://www.adb.org/projects/41433-013/main>

Otros proyectos propuestos por el MPI en 2011 para ser implementados en formato PPP son las autopistas Nghi Son-Bai Vot, Dau Giay-Lien Khuong -el comienzo de cuya construcción está pre-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

visto para antes de 2015- y la extensión de la autopista TransAsia (Nacional 22), cuyo presupuesto es de alrededor de 600 millones de USD, que unirá Ciudad Ho Chi Minh con Cu Chi.

6

TRANSPORTE FERROVIARIO

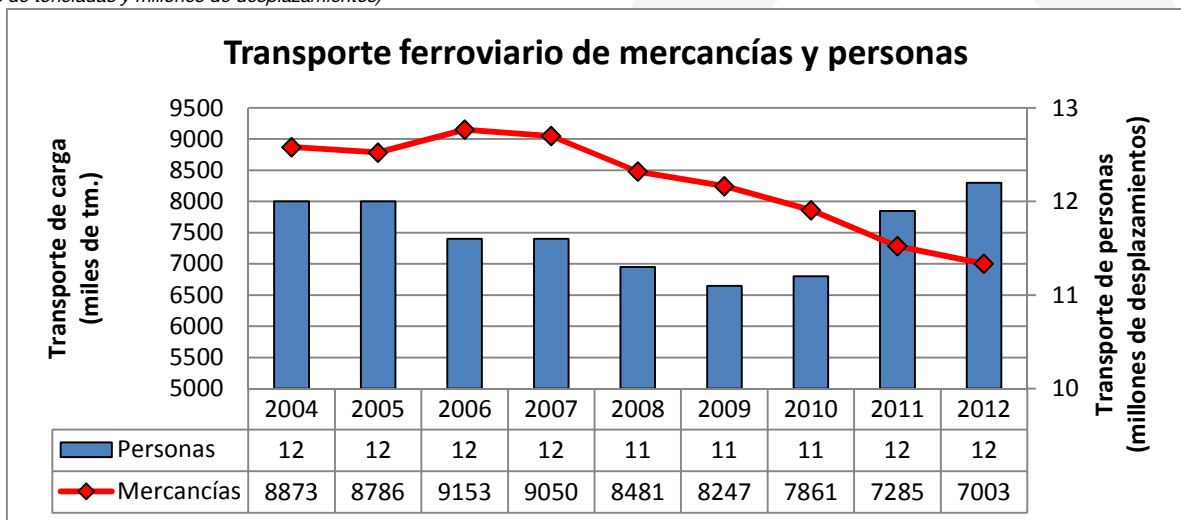
6.1. SITUACIÓN ACTUAL

El ferrocarril es, en la actualidad, el **medio de transporte menos desarrollado en Vietnam**. La mayoría de la red fue construida a principios del siglo pasado durante la etapa de colonización francesa y, desde entonces, no se ha invertido de manera decidida en su desarrollo. Para colmo, el conjunto de estructuras sufrieron bastante deterioro en la guerra de Vietnam, deterioro que se ha visto incrementado por la falta de inversión y de mantenimiento. En la última década se han llevado a cabo diversos programas de rehabilitación de las partes más críticas haciendo uso de AOD, aunque no han evitado que la red siga teniendo muchas carencias y siga estando obsoleta.

Además, su uso ha ido reduciéndose abruptamente en los últimos años con respecto al resto de medios: en 2009 registró apenas una cuota del 5% del tráfico de pasajeros y del 2% en carga, mientras que en 2012 ha sido de menos del 1% para ambos. Sin embargo, el número absoluto de pasajeros se ha incrementado debido al aumento de movilidad de la población vietnamita, a diferencia de la carga, que continúa decreciendo conforme pasan los años:

10 TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

(miles de toneladas y millones de desplazamientos)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la General Statistics Office of Vietnam

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Vietnam cuenta con una red ferroviaria de 2.623 km sin contar las circunvalaciones, conectando zonas residenciales e industriales. La red ferroviaria vietnamita sólo tiene conexiones al extranjero con China, aunque se está trabajando en la conexión con Camboya, de manera que sirva de puerta de acceso para llegar a Singapur, pasando por Tailandia y Malasia, y con Laos, como parte del Singapore Kunming Rail Project.

Hay dos líneas de ferrocarril que conectan con China, que son:

- Línea Hanói-Kunming (en la provincia de Yunnan), a través del paso de Lao Cai.
- Línea Hanói-Nanning, a través del paso de Lang Son.

Existen tres tipos de ancho de vía en Vietnam: el ancho métrico, el ancho internacional y el combinado, distribuidos como sigue:

11 TIPO DE VÍA EN VIETNAM

(Km)

Líneas principales y ramales:	2600 km
Ancho métrico (1.000 mm)	2169 km
Ancho internacional (estándar, 1.435 mm)	178 km
Combinado	253 km
Líneas de circunvalación	506 km
TOTAL	3160 km

Fuente: Vietnam Railways

Las principales líneas y sus correspondientes anchos de vía son las siguientes:

12 PRINCIPALES RUTAS FERROVIARIAS EN VIETNAM

(Ancho mm., Longitud km.)

Ruta	Ancho (mm)	Longitud de vías (km)
Hanói - Ho Chi Minh City	1.000	1.726
Hanói - Hai Phong	1.000	102
Hanói - Lao Cai	1.000	296
Hanói - Dong Dang	Combinado: 1.000 y 1.435	162
Hanói - Quan Trieu	Combinado: 1.000 y 1.435	75
Dual - Uong Bi - Ha Long	1.435	106
Dual - Luu Xa	1.435	57

Fuente: Vietnam Railways

Aunque la mayoría de las traviesas son de hormigón, aún existen en la red algunas traviesas de madera y de hierro. Las juntas con los raíles son fijas, aunque se pueden encontrar algunas flexibles, pero instaladas con fines experimentales.

13 MAPA FERROVIARIO EN VIETNAM



Fuente: Adaptación de Dragfyre a partir del mapa ofrecido por Vietnam Railways.

Existen en total 1.790 puentes ferroviarios, con una longitud total de 45.368 metros. Además de éstos, también hay puentes de doble uso: tanto para ferrocarriles como para automóviles. De este tipo existen 31, con una longitud total de 11.753 metros. Sólo la ruta Hanói – Ciudad Ho Chi Minh incluye el 63% del total de puentes, con una longitud de 36.056 m. Pero estas infraestructuras están anticuadas y son de baja calidad: todavía quedan 180 puentes provisionales, realizados con vigas de acero, con una longitud total de 18.084 metros, lo que supone el 31% del total de la longitud de puentes en Vietnam. El número de puentes totales siguen siendo muy bajo para las necesidades del país: los pasos a nivel son muy comunes, de los cuales menos de un 20% cumplen con la regulación de seguridad. Éstos, además de crear problemas de atascos en las ciudades, suponen un peligro público. La inmensa mayoría de accidentes mortales en el sector se debe a accidentes ocurridos en pasos a nivel. Las autoridades vietnamitas han anunciado en octubre de 2013 un plan para aumentar la seguridad en los cruces de las vías de ferrocarril con carreteras. El mismo requiere una inversión de 2.200 millones de USD y contempla la construcción de 57 viaductos y 400 nuevos pasos a nivel y la renovación de 560 pasos a nivel ya existentes. Con respecto a los túneles, existen 39 en el país, con una longitud total de 11.512 metros. Éstos se concentran en su mayoría en la línea Hanói – Ciudad Ho Chi Minh, que cuenta con 27.

El sistema de alcantarillado lo conforman 5.128 alcantarillas, con una longitud de 80.850. Al igual que ocurre con los puentes, este sistema es del todo insuficiente, pues es común que ante las abundantes lluvias del país, parte de la red se inunde interrumpiendo el tráfico ferroviario.

El sistema de señalización y comunicación están bastante obsoletos. La señalización al menos cuenta con sistema de semáforos eléctricos con señales luminosas para la regulación del tráfico, pero muchas de las barreras siguen siendo manuales, a excepción de las situadas en la línea Hanói – Ciudad Ho Chi Minh, que son semiautomáticas. El sistema de comunicación se basa en conmutadores húngaros comprados entre 1972 y 1979. El sistema de soporte, utilizado para emergencias, se utiliza en vez de las líneas, las radiocomunicaciones, un sistema de onda media. Este sistema se está empezando a actualizar tímidamente. Desde 1998 se alquila una línea a Vietnam Posts and Telecommunications Group (VNPT) de 64kbps, para transmisión de datos y llamadas telefónicas mediante el protocolo ATM microbanda en la ruta Hanói – Da Nang. También se ha empezado a implementar líneas de fibra óptica, entre Nha Trang y Ciudad Ho Chi Minh y entre Vinh y Hanói. Se planea extender esta línea a lo largo de toda la ruta principal Hanói – Ciudad Ho Chi Minh.

No existe ningún tren eléctrico en Vietnam. La gran mayoría son locomotoras son diesel, aunque también se encuentran algunas de vapor. Esto implica por tanto que no hay una red eléctrica ferroviaria desplegada ni catenarias asociadas.

Eurocham, la Cámara Europea de Comercio en Vietnam, ha realizado de manera reciente una serie de recomendaciones para la mejora de la red de transporte en Vietnam. Una de ellas es mejorar el sistema de transporte ferroviario por ferrocarril y conectar los puertos con las áreas económicas clave para que el transporte de contenedores por ferrocarril pueda incrementarse. También es necesario perseguir y ejecutar los proyectos de ferrocarril que conectan las terminales de Bien Hoa y Cai Mep. También las conexiones por ferrocarril entre China (Kumming) y Vietnam pueden ayudar a desplazar transporte de bienes desde la carretera hasta el ferrocarril. Otras recomendaciones serían mejorar el transporte de cargo entre el norte, el centro y el sur de Vietnam y el desarrollo de la “containerización” del cargo desde y hasta los puertos de mar a través del ferrocarril.

6.2. PROYECTOS

1. Ferrocarriles interurbanos

El Gobierno propuso en 2010 un plan para construir una línea de alta velocidad entre Hanói y Ciudad Ho Chi Minh que requeriría una inversión de 56.000 millones de USD –según la Vietnam-Japan Consultancy Joint Venture- y reduciría el tiempo de viaje entre ambas ciudades de 30 a menos de 6 horas. El alcance del plan fue reducido en 2010, cubriendo solo ciertos tramos y reduciéndose la inversión necesaria a 21.000 millones de USD. El gobierno vietnamita ha decidido retrasarlo al menos hasta 2020, en cambio modificará la vía existente para reducir el tiempo de tránsito en 4 horas.

El Ministerio de Transporte, en colaboración con el Ministerio de Planificación e Inversiones, ha sido bastante activo en la elaboración de los planes de inversiones para el próximo lustro. Los objetivos de las autoridades vietnamitas en materia ferroviaria son los siguientes:

- Aumento de las cuotas de mercado del ferrocarril: el objetivo es alcanzar el 13% en transporte de pasajeros y el 14% transporte de mercancías.
- Integración con las redes de transporte urbano, para alcanzar un 20% de tráfico de pasajeros en viajes urbanos en 2020 y un 25% en 2030.
- Impulso al transporte de carga para reducir la saturación de las carreteras; desarrollo de líneas de conexión con puertos, aeropuertos, centros logísticos y zonas de reexportación
- Desarrollar dos corredores principales: Norte - Sur (Hanói – Ho Chi Minh City, con las siguientes rutas preferentes: Hanói - Hue, Hanói - Da Nang y Ciudad Ho Chi Minh - Nha Trang), Este-Oeste (conexiones con Malasia y Singapur a través de Camboya, parte del SKRL)
- Establecer conexiones estables con China, para lo que se impulsa el programa “Two Corridors and One Economic Belt Program”, con dos líneas de enlace entre los centros económicos del Norte de Vietnam y el Sur de China: líneas Lao Cai – Hanói - Hai Phong y Hanói - Dong Dang (Ministerial Official Letter 6824/VPCP-CN, de noviembre

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

- de 2006). Este programa se engloba en el marco del Programa Singapur-Kunming, impulsado por ASEAN y ADB
- o Mejoras en el resto de líneas con el fin de garantizar velocidades de 120 km/h, frente a la media de 60 km/h
 - o Alcanzar ratios de 15-17 km de vía por cada 1000 km² y en torno a 50-70 km de vía por cada millón de habitantes, siendo el 35-39% de doble vía o vía combinada
 - o Adquisición de vehículos, aumento el grado de producción local al 50-60%, lo que supondría la construcción de entre 5.000-9.000 vehículos para pasajeros y 50.000-53.000 para mercancías.

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

El gobierno alemán, a través del KfW Bank, ha apoyado la adquisición de locomotoras y maquinaria, la dotación en centros tecnológicos, y la inversión en las nuevas líneas de metro. La ayuda al desarrollo francesa (AFD) ha financiado las mejoras en los sistemas electrónicos y de señalización de la línea Hanói - Vinh, así como ha aprobado financiar la ruta Hanói - Lao Cai y la restauración del puente de Long Bien.

El Banco Asiático de Desarrollo (ADB) cofinancia sendas líneas de metro en Hanói y Ciudad Ho Chi Minh y está empeñado en jugar un papel muy activo en las conexiones ferroviarias entre los países de la región en el marco de la iniciativa Greater Mekong Subregion (GMS).

A su vez, España se ha mantenido muy activa en este sector y la colaboración entre entidades como ADIF y Vietnam Railways es una vía prometedora para estrechar lazos. Además, aportará 200 millones de euros para la construcción de la Línea 5 del metro de Ciudad Ho Chi Minh.

La ASEAN trabaja, desde 1995, en el proyecto SKRL (Singapur - Kunming Rail Line), que pretende unir Singapur con Kunming, ciudad del sur de China, en lo que constituiría un importante eje vertebrador y para el transporte de mercancías en el Sudeste Asiático:



Fuente: Association of Southeast Asian Nations's Fact Sheet

Dicha línea unirá ambas ciudades a través de diferentes rutas atravesando China, Birmania, Tailandia, Camboya, Laos, Vietnam, Malasia y Singapur. La línea Ciudad Ho Chi Minh-Loc Ninh, para la que Vietnam está buscando financiación, forma parte de este proyecto y constituirá el enlace entre el corredor Norte-Sur y Camboya. Los estudios de viabilidad para la construcción de la línea de ferrocarril Vientiane (Laos)-Thakhet-Mu Gia-Tan Ap-Vung Ang están en marcha. El enlace de Hanói con la frontera china también forma parte de este eje. La falta de financiación, las dificultades de coordinación y algunos problemas técnicos están retrasando constantemente el proyecto.

Dentro de la planificación de las autoridades vietnamitas para los próximos años, destacan principalmente los siguientes proyectos:

1.1. Rehabilitación y mejora de la línea norte-sur

Esta línea, también conocida como de la Reunificación, se completó en 1935, aunque sufrió numerosos daños durante las guerras que ha padecido el país. Desde entonces se han acometido pequeñas reparaciones –especialmente de puentes con fondos de AOD de Japón–, aunque es necesaria una rehabilitación completa como la que plantea el plan que se encuentra preparando el MOT, del cual, por el momento, solo se ha conocido una versión preliminar. Una vez se haya elaborado la versión definitiva, todavía debe ser aprobado por la Asamblea Nacional, lo cual no parece que sea un trámite sin complicación. Dicho plan contempla:

- Rehabilitación de la vía actual (ancho métrico). Se estima que serán necesarios alrededor de 2.000 millones de USD, con los cuales se añadirán barreras en pasos a nivel, se reparará o sustituirá la vía en los puntos más peligrosos o aquellos donde se encuentra en peor estado y se reformarán los túneles, al paso de los cuales, actualmente, los trenes reducen su velocidad por el riesgo de desprendimientos.

Estos trabajos reducirán el tiempo de viaje de las 29 horas actuales a alrededor de 21, con una capacidad de 50 trenes por día. Los ferrocarriles alcanzarán alrededor de 90 km/h. Se estima que los trabajos terminarán alrededor de 2020. Una vez entrara en funcionamiento la vía doble de ancho estándar que se comenta a continuación, este ferrocarril se limitaría al transporte de mercancías.

- Construcción de una vía doble de ancho estándar que permitirá velocidades de entre 160 y 200 km/h. Según el diario nipón *Asahi Shimbun*, los países mejor posicionados para la implementación de esta obra son Japón, Corea del Sur y China – con cuya tecnología se está construyendo el tren de alta velocidad de Tailandia–.

- A partir de 2030 se comenzaría la construcción de la línea de alta velocidad Hanói-Ciudad Ho Chi Minh. Según JICA, en esa fecha las carreteras y rutas aéreas se encontrarán saturadas y, además, el previsible crecimiento de un 6% anual durante los próximos años permitirá afrontar la construcción, cuya finalización está prevista para 2040. Las primeras rutas de alta velocidad que se construirán serán Hanói-Vinh, de 284 km, y Ciudad Ho Chi Minh-Nha Trang, de 366 km. En particular, los 36 km que separan Ciudad Ho Chi Minh y Long thanh, en la provincia de Dong Nai, serían los primeros en entrar en funcionamiento.

1.2. PROYECTO TWO CORRIDORS AND ONE ECONOMIC BELT PROGRAM

Se busca enlazar el norte de Vietnam con China (Lao Cai – Hanói – Hai Pong y Hanói – Don Dang, ver carta oficial ministerial 6824/VPCP-CN, Noviembre 2006). La primera etapa es rehabilitación y mejora de la vía Yen Vien – Lao Cai, que comenzó en diciembre de 2011. El proyecto, cuyo presupuesto es de 280 millones de USD, está financiado por el BAsD, la AFD (Agencia Francesa para el Desarrollo) y el Gobierno de Vietnam.

1.3. RED FERROVIARIA EN LAS PROVINCIAS DEL SUR

La VRA anunció en mayo de 2013 la construcción de ocho líneas de ferrocarril que conectarán entre sí varias provincias del sur del país, incluyendo Ciudad Ho Chi Minh. El presupuesto de dicho plan es de 16.500 millones de dólares, que provendrán del presupuesto del Estado, de fondos de AOD, de bonos del Gobierno y de inversores privados. El objetivo de la VRA es que dichas líneas estén en funcionamiento antes del final de 2020. Las líneas previstas por dicho plan son las siguientes:

- Ciudad Ho Chi Minh - Trang Bom District (provincia de Dong Nai), de 39 km de longitud.
- Ciudad Ho Chi Minh – My Tho - Can Tho. Parte del proyecto consistirá en la rehabilitación de la antigua línea Saigón-My Tho. La longitud total es de 174 km –de los cuales, 62 estarán habilitados para trenes exprés-.
- Ciudad Ho Chi Minh – Nha Trang, de 366 km de longitud, 32 de los cuales podrán ser utilizados como línea de alta velocidad. Este trayecto forma parte del proyecto para la Línea Norte-Sur ya detallado.
- Ciudad Ho Chi Minh – Tay Ninh, de 39,8 km.
- Di An (provincia de Binh Duong, aledaña a Ciudad Ho Chi Minh) - Loc Ninh District (provincia de Binh Phuoc), parte del SKRL.
- Ciudad Ho Chi Minh – Aeropuerto Internacional de Long Thanh, el cual no está operativo todavía.
- Can Duoc District (provincia de Long An) - Hiep Phuoc Port (Nha Be District, Ciudad Ho Chi Minh).
- Bien Hoa (provincia de Dong Nai) - Vung Tau.

1.4. INCREMENTO DE LA SEGURIDAD EN LAS INTERSECCIONES FERROCARRIL - CARRETERA

Como se ha comentado anteriormente, Vietnam ha lanzado en octubre de 2013 un plan para aumentar la seguridad en las intersecciones de las vías férreas con las carreteras. Dicho plan incluye la construcción de 57 puentes, alrededor de 400 pasos a nivel y 500 kilómetros de estructuras de separación entre vías y carreteras. También se renovarán 560 pasos a nivel que no cumplen la legislación vigente. Vietnam necesita 2.200 millones de USD para realizar todas las obras que contempla.

2. Ferrocarriles suburbanos

Una de las prioridades de los Comités Populares de Ciudad Ho Chi Minh y Hanói y de sus departamentos de transporte es la reorganización del transporte urbano, para lo que se ha optado por la construcción de redes de metro y tranvía con el horizonte puesto en 2020. La elevada financiación proviene en su mayor parte de financiadores internacionales, entre los que España mantiene una posición activa y está abierta a la colaboración con las entidades locales. El Comité Popular de Danang también tiene planes para la construcción de un ferrocarril suburbano.

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

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

2.1. HO CHI MINH CITY METRO RAIL SYSTEM PROJECT

Descripción: La red de metro de Ciudad Ho Chi Minh estará formada por seis líneas de metro subterráneas con una longitud total de 107 km y tres líneas de tranvía o monorraíl –aunque el proyecto no está completamente definido por el momento- con una longitud total de 34 Km.

Presupuesto: 7.500 millones de USD. Los cálculos iniciales ya han sido ampliamente sobrepasados; en la presentación del trabajo de asistencia técnica de la Línea 2, se calculaban los costes totales de esa línea en 1.246 millones de USD.

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

- **LÍNEA 1:** Con una longitud total de 19,7 km (2,6 bajo tierra y 17,1 elevados), tiene un presupuesto de 2.491 millones de USD y unirá el mercado de Benh Thanh con la provincia de Binh Duong, pasando por las inmediaciones de la Ópera, Thao Dien y el Distrito 9 de Ciudad Ho Chi Minh. La Línea 1 de metro contará con 14 estaciones a lo largo de su trazado. Los trabajos de construcción de la estación de Long Binh comenzaron en 2008, mientras que en agosto de 2012 se comenzó a construir la sec-

ción elevada al este del río Saigón. La MAUR espera que esta línea de Metro entre en funcionamiento en 2018. El proyecto consta de tres paquetes:

1. Trabajos de construcción del tramo bajo tierra
2. Trabajos de construcción del tramo elevado
3. Trabajos eléctricos/mecánicos, vías y material rodante.

Los trabajos están siendo ejecutados por la empresa japonesa Sumitomo y la vietnamita Traffic Works Construction Corporation 6 (Cienco 6). El suministro de material rodante y los sistemas de señalización y control de accesos ha sido adjudicado a la compañía japonesa Hitachi.

La financiación proviene del Banco Asiático de Desarrollo, del Japan Bank for International Cooperation, de KFW (un banco de desarrollo del Gobierno alemán) y del Banco Europeo de Inversiones, así como del presupuesto municipal de Ciudad Ho Chi Minh.

- LÍNEA 2: de 20Km, el proyecto cuenta de dos fases:
 1. Fase 1: de 11,3km (9,3 bajo tierra y 2 elevados), tiene un presupuesto de 1.374 millones de USD, los cuales serán financiados en un 42% por el ADB (préstamo concesional del fondo ADF y, principalmente, capital ordinario), un 30% como con subvención y préstamos del KFW (Alemania), un 20% financiado por el EIB y el resto por fondos estatales. Unirá el mercado de Benh Thanh con Tham Luong, en el Distrito 12. La construcción comenzó en agosto de 2010 y la MAUR espera que esté terminada en 2017. La empresa suiza Pöyry's Urban Business Group está implicada en el diseño de la Línea.
 2. Fase 2: de 8,7Km. Se financiará en forma de ODA, BOT, etc. pero aún está en fase inicial. Se espera que el proyecto de inversión se complete este año. Unirá el mercado de Benh Thanh con el puente de Thu Thiem.
- LÍNEA 3A: Tiene una longitud de 6,5Km. y un presupuesto de 600 millones de USD. Aún en fase de estudio.
- LÍNEA 3B: de 12,1Km (9,1 bajo tierra y 3 en superficie), se estima que tendrá un coste de 1.870 millones de USD. La inversión se hará en forma de BOT, ODA,... En la actualidad el MAUR está preparando el documento de petición del estudio de viabilidad. Se espera que se complete este año. Si bien no se conocen muchos detalles acerca de la financiación de esta línea, parece que Francia se está postulando como un posible financiador de la misma.
- LÍNEA 4: Esta línea consta de 36 km y un presupuesto de 2.500 millones de USD. En la actualidad se está trabajando en la financiación de la misma. La empresa española Ardanuy Ingeniería realizó el informe de viabilidad de la misma a partir del informe de previabilidad de la empresa SFECO. Esta línea transcurrirá entre el cruce de Lang

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Cha Ca, en el Distrito de Tân Bình, cerca del aeropuerto de Tan Son Nhat, y el parque Van thanh, en el Distrito Binh Thanh.

- LÍNEA 5: En total contará con 23,39Km, y un presupuesto de 2.300 millones de USD. Consta de dos fases:
 1. Primera fase: de 8,89km, tiene un presupuesto de 950M€. Se espera que la construcción comience en 2015. La financiación provendrá del ADB (500 millones de USD), del Estado español (200 millones de euros) y del EIB (150 millones de euros). IDOM ha trabajado en los estudios de viabilidad de la misma.
 2. Segunda fase: de 14,5Km, tiene un presupuesto de 1.120 millones de USD. La inversión se hará a través de ODA, proyecto BOT, etc. pero aún no está definida. Se espera que este año se complete el proyecto de inversión.
- LÍNEA 6: de 6,7 km y una inversión necesaria estimada en 1.280 millones de USD, aún se están buscando inversores para esta línea. Se espera que sea en forma de ODA, BOT, etc.
- TRANVÍA 1: Planificado para ir sobre suelo, contará con una longitud de 12,5 km. La inversión necesaria se estima en 250 millones de USD, que provendrá de fondos ODA, BOT, etc.
- TRANVÍA/MONORRAÍL 2: Aún se está decidiendo si será un monorraíl o tranvía sobre superficie. Tendrá una longitud de 14km y el presupuesto es de 350 millones de USD. Se está realizando el estudio de viabilidad.
- MONORRAÍL 3: De 8,5 km, se estima que la inversión necesaria será de 200 millones de USD. Se está estudiando la modalidad BOT para este proyecto. Se espera completar el proyecto de inversión en 2014 y se está preparando el lanzamiento del concurso para la realización del estudio de viabilidad.

2.2. HANOI METRO RAIL SYSTEM PROJECT

Descripción: Incluye un total de cinco líneas subterráneas y un tren elevado. Forma parte de un plan integrado para la movilidad urbana en la capital. Se espera que esté en funcionamiento en 2020. El proyecto lo lleva a cabo la Hanoi Metropolitan Rail Transport Project Board (HRB), anteriormente conocida como Hanoi Authority for Tram and Public Transport Development Management (HATD).

Presupuesto: 7.350 millones de USD

Financiación: 5.540 millones de USD de fuentes internacionales.

- LÍNEA 1: Con una inversión necesaria de 552,86 millones de USD, de los cuales 169 millones provienen de un préstamo preferencial chino y el resto de Vietnam Railways, empezaron los trabajos en octubre de 2010 y se espera que esté operativa en 2015.

Su trazado transcurrirá entre Ngoc Hoi, Yen Vien y Nhu Quynh, de manera que unirá la periferia del noreste y del sur de Hanói con el centro de la ciudad. Su longitud será de 38,7 km. Complicaciones en la liberación de los terrenos debido a la reubicación de los actuales habitantes están retrasando el proyecto.

- LÍNEA 2: El proyecto está dividido en dos fases:
 1. Fase 1: entre Hanói, Nam Thang Long y Tran Hung Dao y con una longitud de 15,2 km, de los cuales solo 2 transcurrirán sobre la superficie. Esta línea contará con catorce estaciones. Su presupuesto es de 1.900 millones de USD, los cuales serán financiados por fondos de AOD japoneses y, en un 15%, por el presupuesto del Estado.
 2. Fase 2: se alcanzarán zonas más alejadas del centro urbano como el aeropuerto de Noi Bai o la Autopista Nacional 6.

La línea de ferrocarril urbano elevado 2A Cat Linh – Ha Dong conectará con la Línea 2 en Th ng Đình. Esta línea entrará en funcionamiento en 2015, después de algunos retrasos debido a las dificultades en el desalojo de los terrenos. Su coste ha sido de unos 500 millones de USD, el 85% de los cuales ha provenido de préstamos chinos. La empresa encargada de la construcción ha sido Sixth China Railway's Group (SCRG).

- LÍNEA 3: 12.5 Km entre Nhon y la estación de tren de Hanói, en una primera fase, y entre Hoang Mai y la estación de tren cuando se complete la segunda. Con 12 estaciones, está considerada la línea piloto y será financiada por el ADB (381 millones de USD), fondos AOD de Francia (325 millones de USD), la AFD (143 millones de USD), el EIB (94,9 millones de USD) y el presupuesto municipal de Hanói (169 millones de USD). En la actualidad es la línea que presenta un estado de desarrollo más avanzado. Se espera que transporte 200.000 personas al día. Su construcción comenzó en 2010 y se espera que entre en funcionamiento a final de 2015, la primera fase, y a finales de 2016, la segunda. El presupuesto de la primera fase es de 1.000 millones de USD y, el de la segunda, de 600 millones de USD.
- LÍNEA 4: 53 Km entre Dong Anh - Sai Dong - Vinh Tuy - Thanh Xuan - Tu Liem - Thuong Cat - Me Linh
- LÍNEA 5: 33,5 Km y 22 estaciones entre South West Lake y Ngoc Khanh, pasando por Lang y Hoa Lac.
 - FASE I: 11,3 Km, 22 estaciones, coste de 574 M USD
 - FASE II: 22.2 Km, 12 estaciones, coste de 653 M USD
 - Presupuesto: 1.270 millones de USD.
 - Forma de inversión: BOT (concesión para 50 años y otras ventajas)

En julio de 2011 el Primer Ministro aprobó el nuevo plan, el Plan Maestro de Transportes para Hanói hasta 2030 con visión a 2050, por el que este sistema se agranda con tres nuevas líneas hasta llegar a una longitud total de 284 km. Estas son:

- LÍNEA 6: Aeropuerto de Noi Bai – Phu Dien – Ha Dong – Ngoc Hoi.

Existe un memorando de entendimiento por el cual expertos japoneses colaborarán con Vietnam en la ejecución de este proyecto. Este ferrocarril de 37,7 km de longitud unirá el distrito Ha Dong, en Hanói, con el aeropuerto internacional Noi Bai. Se construirá, previsiblemente, con fondos AOD de Japón.

- LÍNEA 7: Me Linh – An Khanh – Duong Noi, Mai Dich.
- LÍNEA 8: Yen So- Linh Nam – Duong Xa.

2.3. DANANG METRO PROJECT

El Comité Popular de Da Nang planea construir un ferrocarril suburbano para conectar las zonas periféricas del sur con el centro de la ciudad. Las previsiones son que el mismo entre en funcionamiento en 2030. El estudio de previabilidad será realizado por la empresa japonesa Marubeni, que ya está ejecutando varias obras ferroviarias en Vietnam.

7

■ TRANSPORTE AÉREO

7.1. SITUACIÓN ACTUAL

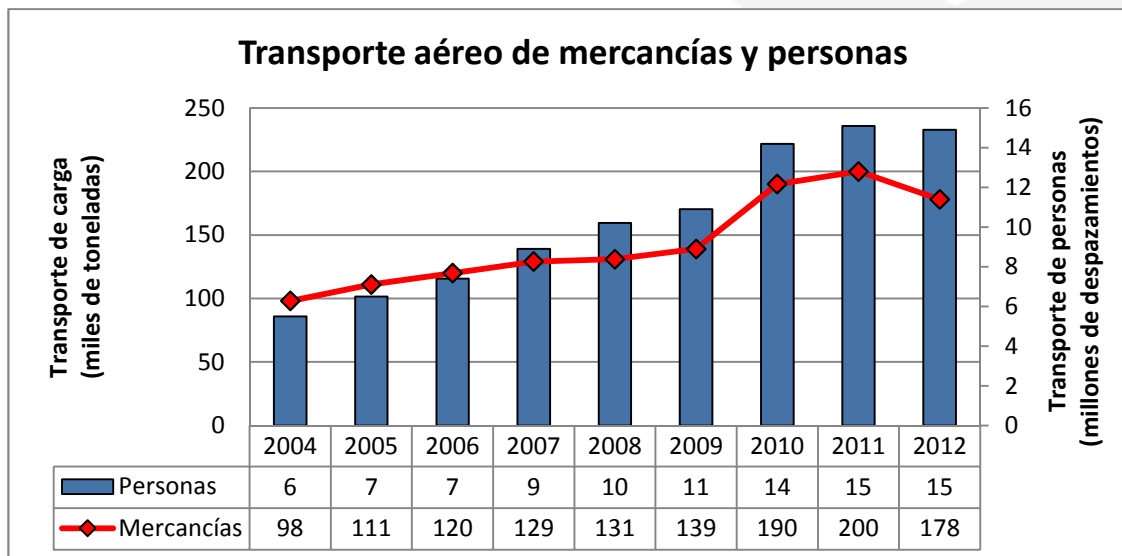
La ausencia de los aeropuertos de Vietnam de la lista de los mejores aeropuertos del mundo es comprensible, ya que las infraestructuras aeroportuarias son generalmente pobres e incapaces de satisfacer la demanda. Las aerolíneas se quejan de la falta de capacidad de los aeropuertos, sobre todo por las esperas antes del despegue y aterrizaje en las horas punta, ya que en este caso deben entrar en régimen de espera, con lo que aumentan los costes operativos de las compañías aéreas y los vuelos sufren numerosos retrasos, con lo que la calidad general del servicio se ve reducida. Estos inconvenientes se han vuelto comunes en los últimos años, especialmente en Tan Son Nhat en Ciudad Ho Chi Minh y en Noi Bai en Hanói.

En la actualidad hay 10 aeropuertos militares y 23 comerciales en Vietnam. 6 de ellos están localizados en el norte, 8 en la región central y 9 en el sur. El número de aeropuertos internacionales ha aumentado hasta ocho por el acondicionamiento de varios domésticos, nueve si contamos el de Chu Lai que también cuenta con esta categorización, aunque sólo disponga de vuelos domésticos y siga en acondicionamiento. Los más importantes son el Aeropuerto Internacional Noi Bai de Hanói, Tan Son Nhat en la ciudad de Ho Chi Minh, el de Da Nang, Cam Ranh en Nha Trang y Cat Bi en Hai Phong. Hay otros cuatro aeropuertos con categoría internacional en Can Tho, Chu Lai, Da Lat y Hue, aunque de menor tamaño que los anteriormente mencionados.

Las previsiones son que el tráfico aéreo, tanto de pasajeros como de mercancías, crezca a ritmos superiores al 10% durante los próximos años, de modo que, de acuerdo con la International Air Transport Association (IATA), Vietnam se convertirá en 2014 en el tercer mercado mundial con mayor crecimiento –solo por detrás de China y Brasil-. Se prevé alcanzar, en 2019, alrededor de 55 millones de pasajeros y en torno a un millón y medio de toneladas de mercancías transportadas. En la siguiente gráfica se puede apreciar la evolución del número de pasajeros y mercancías transportadas durante los próximos años:

14 TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

(miles de toneladas, millones de desplazamientos)



Fuente: elaboración propia a partir de información del US Commercial Service, obtenido del CAAV

7.2. PROYECTOS

Por tanto, en la actualidad existen sobre la mesa muchos proyectos de construcción y actualización. La Administración de Aviación Civil de Vietnam está implementando planes de actualización en la mayoría de los aeropuertos que incluyen terminales y pistas de aterrizaje, así como equipos modernos de navegación y la protección de seguridad necesarias para elevar los estándares a niveles aceptables, como parte del Plan Maestro de la industria hasta 2020. La infraestructura aeroportuaria actual no es capaz de atender el fuerte aumento de pasajeros y de carga previstas en los años venideros y por ello se pretende incrementar la capacidad de los aeropuertos para atender alrededor de 50 millones de pasajeros antes de 2020.

Dentro del marco del Masterplan 2020 con una visión hasta 2030, Vietnam cuenta con proyectos confirmados de desarrollo aeroportuario en distintas fases, con una inversión estimada de 13.400 millones de USD. Se trata de un ambicioso proyecto de infraestructuras que incluye la mejora y construcción de 10 aeropuertos internacionales.

Parte de los proyectos comprendidos en el Masterplan ya han comenzado, y algunos ya han comenzado a sufrir sus primeros retrasos. Por ejemplo, a la Corporación de Aeropuertos del Sur se le ha asignado la realización de un estudio de viabilidad para el proyecto de Long Thanh, el Aeropuerto Internacional de la provincia de Dong Nai, cerca de Ciudad Ho Chi Minh, con una capacidad anual de 100 millones de pasajeros. La inversión total necesaria para la fase 1 se prevé que será de unos 8.000 millones de USD, de los cuales 696,5 millones de USD son para los trabajos de despeje. Mientras tanto, el inicio de la construcción de la terminal T2 del aeropuerto internacional Noi Bai se ha retrasado debido a dificultades en las labores de despeje del terreno. Finalmente se comenzó a construir a finales de 2011, momento desde el cual los trabajos siguen el ritmo previsto.

Mientras que los grandes aeropuertos tienen dificultades para encontrar capital de inversión para ampliaciones o mejoras para aliviar su exceso de tráfico, otras localidades están buscando

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

do permiso para construir aeropuertos, muchas veces sin el respaldo de una justificación técnica o económica. También buscan convertir las instalaciones existentes en aeropuertos internacionales, a pesar de que no exista ninguna aerolínea internacional que haya mostrado interés en volar allí. Por ejemplo, en la región central de Vietnam hay cuatro aeropuertos internacionales (Da Nang, Bai Phu, Cam Ranh y Chu Lai) pero sólo el aeropuerto de Da Nang alberga vuelos internacionales.

Alrededor del Plan Maestro hasta 2020 con una visión en 2030 gira cierta controversia. En él se contemplan 26 aeropuertos para el país, de los cuales 10 tendrán categoría de internacional, entre los que están el desarrollo de los aeropuertos de Quang Tri, Kon Tum, Thanh Hoa, Phan Thiet, Giang y Lai Chau Un, y la selección de ubicación de los nuevos aeropuertos contemplados en el plan, como Vung Tau, Quang Ninh, Lao Cai y Ca Mau. Para llevar a cabo los planes descritos en el Masterplan 2020, la CAAV ha mostrado interés por completar los planes de zonificación para el aeropuerto Phan Thiet, en la región centro-sur, para lo que debe trabajar con el Comité Popular de Binh Thuan. Sin embargo, muchos cuestionan si vale la pena invertir en la construcción del aeropuerto, ya que a la misma vez, como se ha comentado, a la Corporación de Aeropuertos del Sur se le ha asignado la misión de elaborar un estudio de viabilidad para el Aeropuerto Internacional de Long Thanh, en la provincia de Dong Nai, cercano al anterior aeropuerto. Los mismos motivos se esgrimen para recelar de la construcción del aeropuerto de Thanh Hoa, en la región norte-central del país, cuando a sólo unos 120 km de distancia se ubica el aeropuerto de Vinh.

Por otro lado, la Corporación de Aeropuertos del Norte reveló que la mayoría de los aeropuertos bajo su administración tienen pérdidas, por lo que tiene que utilizar los beneficios del aeropuerto internacional Noi Bai para financiar la operación de los aeropuertos de Dong Hoi, Vinh, Cat Bi y Na San. Esta situación de pérdidas no se limita a los aeropuertos domésticos, los cuales suelen reportar menos beneficios, sino que se extiende también a los aeropuertos internacionales, con excepción de Tan Son Nhat, Noi Bai y probablemente Da Nang. Los aeropuertos de Can Tho, Phu Bai, Cam Ranh y Chu Lai sólo han podido atraer vuelos chárter, además de los vuelos domésticos, a pesar de que se les concedió la condición de internacional hace años. Los aeropuertos de Can Tho y Phu Quoc, pese a que fueron concebidos con capacidad de recibir 3 millones de visitantes al año, solo recibieron, en 2012, a 200.000 y 400.000 visitantes, respectivamente.

Para intentar solucionar el problema del poco tráfico en algunos de los aeropuertos ya construidos, la CAAV está llevando a cabo un programa de acciones para convencer a las aerolíneas internacionales de los beneficios de operar vuelos con origen o destino en los mismos. Por ejemplo, el pasado 10 de septiembre de 2013 la CAAV organizó una conferencia, a la que asistieron representantes de 51 aerolíneas internacionales, para promocionar los aeropuertos de Hue, Cam Ranh, Lien Khuong, Can Tho y Phu Quoc. En cualquier caso, muchos expertos se cuestionan que la inversión en aeropuertos sea una buena herramienta para el desarrollo socio-económico del país, por lo que la inversión en todos los aeropuertos proyectados no está asegurada.

La CAAV estima que Vietnam necesita realizar una inversión de unos 15.000 millones de USD hasta 2020 para acometer el desarrollo de la aviación civil en el país. De los mismos, 8.000 millones se destinarían a la expansión de la flota, 5.000 a la construcción y renovación de aeropuertos y 2.000 a la gestión y operaciones de tráfico aéreo. Los presupuestos del Estado solo pueden cubrir el 20% de dicha cantidad, por lo que el Gobierno de Vietnam debe encontrar las fórmulas necesarias para obtener el resto de los fondos. Se prevé que, en su mayoría, provendrán de préstamos de AOD de Gobiernos extranjeros, como Japón, y de inversores privados. Países como Estados Unidos, Australia, Francia y Corea del Sur están siguiendo muy de cerca las oportuni-

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

des que pueden surgir en la industria de la aviación en Vietnam. Empresas como Honeywell o ADC-HAS Airports están manteniendo múltiples contactos con las autoridades vietnamitas durante los últimos meses.

Las recomendaciones de Eurocham, la Cámara Europea de Comercio en Vietnam, para el desarrollo de las infraestructuras de transporte aéreo en Vietnam son las siguientes:

- Seguir profesionalizando y desarrollando el handling (servicios de manipulación de carga y servicios de tierra) en todos los aeropuertos para que sea más eficiente en coste y tiempo efectivo.
- Provisión de accesos sencillos y seguros a las zonas de plataformas (apron) y de operaciones (airside) de todos los aeropuertos.
- Instalación de grandes máquinas de rayos-X en los aeropuertos para la revisión de envíos. Además, en los aeropuertos de Hanói y Danang se debería invertir en scanners de mayor tamaño para revisar los contenedores más grandes sin necesidad de abrirlos y pasarlos por lotes más pequeños.
- Incrementar las capacidades de las terminales de pasajeros y cargo del aeropuerto de Noi Bai en Hanói.

El estado actual de los principales proyectos es el siguiente:

1. AEROPUERTO DE CAM RANH

Descripción: Dará servicio a los vuelos que hoy se dirigen al principal destino de playa en Vietnam, Nha Trang. En la actualidad recibe vuelos nacionales y algunos internacionales, sobre todo de Rusia y Corea del Sur.

En el Masterplan se describe que este aeropuerto recibirá Airbus A320s, A321s y A300-600s y Boeing B767, B777 y B747. El aeropuerto se agrandará hasta tener una capacidad de 8 millones de pasajeros y 200.000 toneladas de carga al año, podrá recibir hasta 37 aviones por hora y dispondrá de aparcamientos para 37 aviones de distintos tipos para el 2030. El proyecto también incluye la renovación de la actual pista de aterrizaje y la construcción de una nueva. La empresa norteamericana ADC-HAS Airports está en conversaciones con ACV para crear una joint venture y acometer el proyecto con financiación de Overseas Private Investment Corporation, una institución gubernamental de desarrollo financiero de Estados Unidos.

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

Presupuesto: 214,3 millones de USD.

Estado: se calcula que las obras se llevarán a cabo entre 2015 y 2030.

2. AEROPUERTO DE LONG THANH

Descripción: Futuro aeropuerto internacional de Ciudad Ho Chi Minh, en la provincia de Dong Nai. Se espera que para 2035 tenga una capacidad de 100 millones de pasajeros y 5 millones de toneladas de carga al año. Uno de los objetivos de la construcción del mismo es reducir el tráfico de mercancías por el núcleo urbano de Ciudad Ho Chi Minh. Se están construyendo también diversas carreteras y líneas de ferrocarril para conectar el aeropuerto con Ciudad Ho Chi Minh y

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

otras provincias del sur del país. Japan Airport Consultants Inc. (JAC) está a cargo de los estudios previos. Algunas figuras políticas del país están en contra del proyecto al considerarlo costoso e innecesario.

Financiación: 53% a cargo de los presupuestos del Estado y fondos de AOD, 47% por parte de inversores privados. El Estado responderá de la financiación de ese 50% en caso de no encontrarse financiadores privados (Documento 2238/TTg-KTN). El proceso de búsqueda de inversores sigue en marcha.

Presupuesto: 8.000 millones de USD

Estado: en junio de 2011 se firmó la Decisión 909/QD-TTg, por la que se aprueba su construcción. Se espera que comience entre 2014 y 2015.

Fecha prevista de conclusión: La primera fase se desarrollará hasta 2020 (y tendrá un coste de 5.600 millones de USD). La segunda desde 2020 hasta el 2030 y la tercera a partir del 2030. Se espera que se complete en 2035.

3. AEROPUERTO DE PHU BAI

Descripción: Plan de modernización del aeropuerto de Phu Bai, en Hue, para convertirlo en un verdadero aeropuerto internacional (tiene esta categoría desde 2002, pero excepto en raras ocasiones se utiliza como tal) y apoyar de este modo el desarrollo de la región central del país. Se espera que tenga una capacidad de 5 millones de pasajeros hasta 2020 y de 9 para 2030. En la actualidad sirve a medio millón de pasajeros al año. Las obras de ampliación incluyen el alargamiento de la pista actual y la construcción de una nueva.

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

Presupuesto: 642 millones de USD (hasta 2030).

Estado: Aún no han empezado las obras principales, aunque ya se están acometiendo trabajos parciales que han mantenido el aeropuerto cerrado durante varios meses hasta septiembre de 2013.

4. AEROPUERTO DE THANH HOA

Descripción: Construcción de un nuevo aeropuerto en la región central del país, a 30 km de la ciudad de Thanh Hoa. Tendrá una capacidad inicial de 250.000 pasajeros y 10.000 toneladas de mercancía anuales. En una segunda fase, se prevé aumentar la capacidad hasta el millón de pasajeros y 20.000 toneladas al año. Entre tanto, en 2013 se ha renovado para el uso civil el aeropuerto militar de Sao Vang, cercano a Thanh Hoa. Algunas autoridades son partidarias de no construir el nuevo aeropuerto y continuar utilizando el aeropuerto de Sao Vang.

Presupuesto: 146,2 millones de USD: 43,6 para la primera fase y 102,6 para la segunda.

Estado: por empezar. En enero de 2011 se aprobó su planificación. Se siguen buscando inversores.

Fecha prevista de conclusión: 2020 (1ª fase), 2030 (2ª fase).

5. AEROPUERTO DE NOI BAI (HANÓI)

Descripción: Construcción de la nueva terminal T2. La terminal actual se construyó con una capacidad de 6 millones de pasajeros, aunque el tráfico que soporta en la actualidad es el doble. Tras las obras, la totalidad del aeropuerto tendrá una capacidad de 20 millones de pasajeros y 260.000 toneladas de carga al año, y contará con 43 lugares de aparcamiento para aviones. Tras el 2020, se planea expandir el aeropuerto hacia el sur, con una nueva pista (2A) y una nueva terminal (T3), aumentando así el número de pasajeros a 50 millones y 500.000 toneladas al año. El capital para la mejora provendrá de los presupuestos del Estado, algunas empresas estatales y capital privado. En 2013 se ha asignado el sistema de comunicaciones vocales del nuevo ACC a la austríaca Frequentis, el sistema de control del tráfico aéreo a la italiana Selex ES y los equipos de soporte en tierra a Cavotec. Las obras están siendo ejecutadas por la joint venture vietnamita-japonesa Tasei Vinaconex.

Presupuesto: 968,2 millones de USD, garantizados por un préstamo del JICA de 161,5 millones. La empresa norteamericana Airis Holdings está planteándose la inversión en el proyecto bajo la modalidad PPP.

Estado: Este proyecto comenzó con grandes retrasos debidos a los procesos de expropiación de los terrenos y reasentamientos, a la búsqueda de inversores y a los procesos de licitación. Se lleva considerando desde 2008 pero no se empezó a construir hasta diciembre de 2011. Los trabajos de construcción están siguiendo el ritmo previsto.

Fecha prevista de conclusión: La T2 abrirá al público en abril de 2015.

Otros proyectos de construcción, reforma y mejora se están llevando a cabo en otros aeropuertos de menor tamaño. Los siguientes son los más relevantes:

- Construcción del aeropuerto de An Giang: se construirá, por 233 millones de USD, en dos fases, la primera hasta 2020 y la segunda hasta 2030. Su capacidad será de 300 mil pasajeros y 100 mil toneladas al año. La Decisión No. 1166/QD-BGTVT refleja la aprobación del MOT al proyecto. En la actualidad, las autoridades provinciales se encuentran en proceso de elaboración del estudio de viabilidad y de búsqueda de inversores. El punto de equilibrio del proyecto se calcula en torno a los 27 años.
- Modernización del aeropuerto de Cat Bi, en la ciudad de Hai Phong: se construirá una nueva pista, de manera que la actual quede como vía de paso para los aviones, una nueva terminal y otras instalaciones para el aparcamiento. Cuando se complete en 2015, el aeropuerto tendrá una capacidad de 2 millones de pasajeros y 20.000 toneladas de carga al año, de manera que servirá de apoyo a Noi Bai en un futuro, cuando éste, a pesar de su actual expansión, sea insuficiente. La inversión necesaria es de 180 millones de USD, provenientes, entre otras fuentes, del presupuesto municipal y subastas por el uso de terrenos.
- Aeropuerto internacional de Quang Ninh en el distrito de Van Don: Aeropuerto situado en una isla en la provincia donde se encuentra la bahía de Ha Long, con una inversión estimada de 1.200 millones de USD y una capacidad de 6 millones de pasajeros. El Primer Ministro aceptó la modalidad BOT para la construcción del aeropuerto, aunque la firma surcoreana Joinus Co. –que firmó en 2012 un memorando de entendimiento con las auto-

ridades provinciales reafirmando su propósito de invertir en el proyecto- ha propuesto la implementación del proyecto en formato PPP con el objetivo de compartir el riesgo con el Estado. El proyecto fue inicialmente propuesta por la empresa estadounidense Rockingham Asset Management, pero dificultades económicas le hicieron retirarse del mismo.

La construcción se dividirá en dos fases: la primera, entre 2015 y 2020, permitirá recibir unos 2 millones de pasajeros y 4.000 toneladas al año, mientras que la segunda, la cual será finalizada en 2030, ofrecerá una capacidad de 7.500 toneladas al año. El proyecto incluye las pistas de rodaje y aterrizaje, un aeródromo, una torre de control y una terminal de mercancías. Uno de sus objetivos es también reducir la sobrecarga de tráfico del aeropuerto de Noi Bai, en Hanói.

- Mejora y expansión del aeropuerto internacional de Chu Lai: el Gobierno ha aprobado el proyecto de mejora y expansión de este aeropuerto, por valor de casi 550 millones de USD. La Agencia de Desarrollo y Comercio de EE. UU. (USTDA) ha financiado en abril de 2013 la elaboración del estudio de viabilidad del proyecto, el cual correrá a cargo de la empresa Parsons Brinckerhoff, por un valor de 539.000 USD. Se espera que los trabajos se ejecuten entre 2015 y 2025, tras los cuales el aeropuerto tendrá una capacidad de 2,3 millones de pasajeros y 1,5 millones de toneladas de carga al año. Su importancia estratégica radica en que estará ubicado en la provincia de Quang Ngai, junto a la Open Economic Zone de Chu Lai y el parque industrial Dung Quat.
- Tan Son Nhat Internacional Airport: aunque inicialmente se planteaba cerrar la actual terminal de Ciudad Ho Chi Minh al entrar en funcionamiento el aeropuerto de Long Thanh, las autoridades están considerando mantenerla en funcionamiento para poder hacer frente al rápido crecimiento de pasajeros experimentado en los últimos años. ACV planea ampliar la terminal de vuelos nacionales para aumentar su capacidad, desde los 18 millones de pasajeros al año actuales, hasta los 25 millones previstos. Según las cifras que manejan las autoridades, este aeropuerto alcanzará los 13 millones de viajeros a finales del presente año y entre 20 y 25 a finales de la presente década, tras lo cual habrá alcanzado su capacidad máxima, la cual, por razones técnicas, es imposible ampliar.
- Renovación y ampliación del aeropuerto de Vinh: se construirá una terminal de pasajeros de 11.700 m². Tendrá una capacidad de 2.000.000 de pasajeros al año, que es la demanda que espera satisfacer en 2022. En horas punta, podrá acoger hasta 1.000 pasajeros. Este aeropuerto opera alrededor de 20 vuelos diarios, pero debido al crecimiento del tráfico a un ritmo de un 150% anual, se satura cuando opera tres vuelos más o menos simultáneos, lo que significa alrededor de 600 personas.
- Aeropuerto de Pleiku, en la provincia de Gia Lai: se invertirán más de 100 millones de dólares en la modernización, en dos fases, del aeropuerto de la ciudad de las Tierras Altas Centrales. La capacidad será, en 2030, de 500.000 pasajeros anuales.

8

TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO

8.1. SITUACIÓN ACTUAL

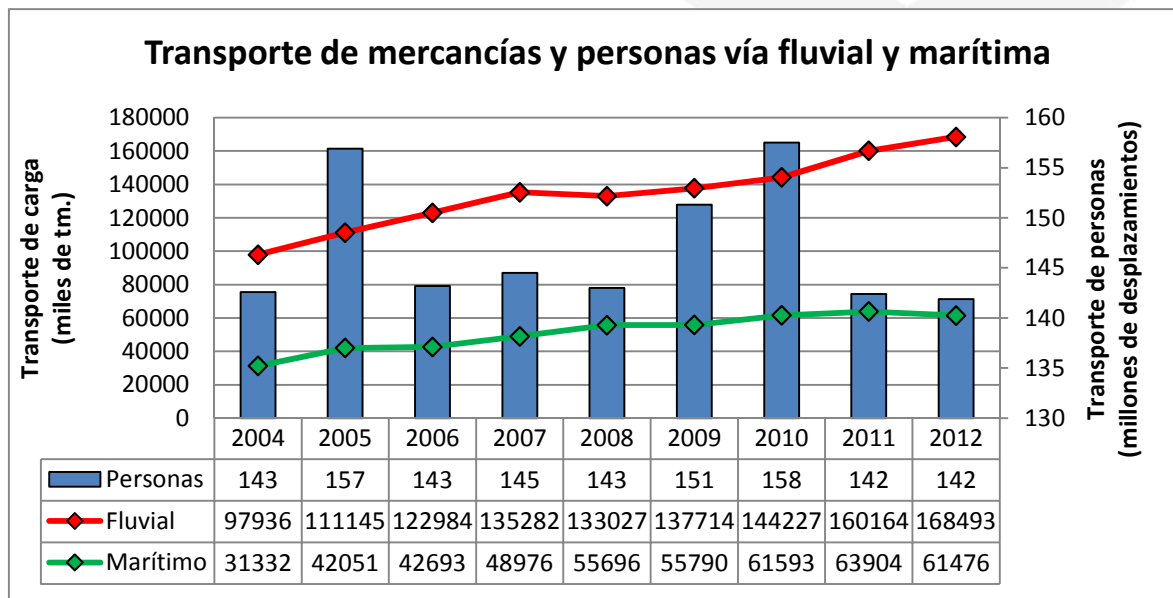
El transporte marítimo en Vietnam es vital para su actividad comercial, ya que supone la principal puerta de entrada de mercancías en Vietnam. A pesar de ello, la red de transporte marítimo y fluvial destaca por su baja productividad.

A pesar del potencial que suponen los 3.260 km de costa, la transitabilidad de sus aguas interiores y la posición geoestratégica de Vietnam, la ineficiencia de sus puertos y la escasez de puertos de aguas profundas ha mantenido a Vietnam fuera de las principales rutas marítimas. Hasta 2011, con los límites de profundidad y las instalaciones obsoletas de manejo de carga y contenedores, la mayoría de los puertos sólo podía estibar buques de carga con una capacidad máxima de 2.000 TEU. Por lo tanto, son los puertos de Hong Kong, Port Kelang (Malaysia) y Singapur los que actúan como hubs regionales en la redistribución de mercancías en el Sudeste Asiático y Vietnam cuenta principalmente con líneas feeder de enlace a dichos puertos para su comercio con Europa. La productividad de los puertos vietnamitas es de 2.500 toneladas/m por muelle, cerca de la mitad que en otros puertos de la región.

En general, con los pobres accesos terrestres a los puertos y una red portuaria insuficiente, Vietnam se encuentra en clara desventaja en comparación con otros países de Asia. Sin embargo, en el pasado vio crecer su tráfico debido a la absorción de pedidos que estos puertos no podían satisfacer. En los últimos años, con la aparición de numerosas aerolíneas de bajo coste y la progresiva renovación de las carreteras, el tráfico de pasajeros por vía marítima y fluvial se está viendo reducido, como se puede comprobar en las siguientes gráficas:

15 TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS POR VÍA FLUVIAL EN VIETNAM

(miles de toneladas, millones de desplazamientos)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la General Statistics Office of Vietnam

Durante mucho tiempo, el transporte por carretera ha sido el medio de transporte de mercancías principal, pero la congestión del tráfico actual obstruye las conexiones entre las principales zonas industriales y los puertos marítimos. Por otro lado, el transporte ferroviario es casi inexistente debido a décadas de escasa inversión en ferrocarriles. Afortunadamente, Vietnam cuenta con una red natural de ríos y canales, los cuales se integran bien con las vías navegables para el transporte interno. Sin embargo, debido a la mala gestión de los puertos y del tráfico marítimo, el transporte fluvial no es todavía el principal medio de transporte de carga en Vietnam. Así, tenemos que Vietnam tiene un problema grave de conexión entre puertos y centros de actividad económica.

En marzo de 2011 sucedió un hito importante en la industria naval de Vietnam: se inauguró el primer puerto en Vietnam que cuenta con grúas buque a tierra súper post-Panamax, el Cai Mep International Terminal (CMIT, cerca de HCMC, con 16,5–20m de profundidad mínima), el primer puerto capaz de manejar buques de capacidad de 15.000 TEU. El CMIT, con una capacidad de 1,1 millones de TEU anuales, es una de las cinco nuevas terminales de contenedores en el complejo portuario de aguas profundas de Cai Mep-Thi Vai. Cuando se finalice todo el complejo, en 2015, Cai Mep-Thi Vai será la principal puerta de entrada y salida de mercancías en la región sur de Vietnam, ya que su rendimiento anual se espera que sea de más de 5 millones de TEU. El complejo portuario de Cai Mep-Thi Vai reducirá los tiempos de tránsito desde Vietnam a la costa oeste de EE.UU. y a Europa Occidental en cuatro días y eliminará tanto cuellos de botella como la necesidad de transbordos que aumentan el coste. Sin embargo, las seis terminales internacionales en funcionamiento en 2013 se están enfrentando a una demanda inferior a la prevista –de alrededor de un 20% de su capacidad-. Una de las principales razones es la competencia de los puertos de Ciudad Ho Chi Minh, que, al estar más cercanos a la mayoría de zonas origen y destino de mercancías, suponen menores sobrecostes debidos al transporte terrestre. La idea original es cerrar los puertos de Ciudad Ho Chi Minh y reubicar dicho tráfico en el nuevo complejo de Cai Mep – Thi Vai, algo que todavía no se ha llevado a cabo.

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

Cai Mep-Thi Vai es sólo un hito más en la estrategia de desarrollo portuario a largo plazo de Vietnam, la cual cuenta con muchos otros proyectos hasta el 2030, según el Masterplan publicado en 2009 y ratificado por el primer ministro en 2010. En el período 2000-2007 se dieron pasos importantes en la modernización del entramado portuario de Vietnam, sobre todo el inicio de obras de relevancia en los principales puertos, consistentes en sacar los muelles del centro de las ciudades y relocalizarlos en la periferia, incluso en los lindes con otras provincias. Se trata de obras complejas porque tanto el puerto de Ciudad Ho Chi Minh como el de Hai Phong se localizan en estuarios fluviales, a 80 y 40 km del mar respectivamente. Especialmente dramática es la situación en el sur de Vietnam, que recibe el 52% de las mercancías transportadas y casi el 67% del tráfico de contenedores, lo que ha provocado una continua saturación de las instalaciones, sólo mitigada por el traslado en los últimos años de carga al puerto de Hai Phong en el norte y por la reciente finalización de la CMIT.

En referencia al grado de cumplimiento del Masterplan 2020/2030, a raíz de los avances realizados hasta el momento, Mr. Nguyen Ngoc Hue, director de Vinamarine, reconoce el siguiente estado de situación:

- Escasez de puertos internacionales y de gran calado. De los 266 muelles operativos en Vietnam (114 marítimos, 152 fluviales), sólo 14 mantienen conexiones directas con otros puertos de la región y sólo uno tiene capacidad para recibir buques de más de 50.000 DTS. El Plan contempla la construcción de 3 puertos de aguas profundas: Lach Huyen (Hai Phong), Cai Lan (Luang Ninh) y Van Phong (Khan Hoa).
- Planificación inconsistente entre puertos de diferentes localizaciones y, dentro de cada puerto, entre los equipamientos: canales, accesos, carreteras y puentes. Falta de sincronización con otros tipos de infraestructuras: ferrocarril, carreteras y avión. Por ejemplo, dos puertos de Ciudad Ho Chi Minh (Phu Huu, de 17,5 millones de USD, y Phu Dinh, de 19,1 millones de USD) llevan varios años sin ser utilizados por la falta de accesos a los mismos. Las vías de acceso a los mismos se inundan durante la estación de lluvias, son demasiado estrechas para los camiones de transporte de contenedores y no tienen un acceso sencillo a las principales autopistas.
- Falta de consideración de aspectos geográficos de vital importancia. Repetidos errores en la elección de terrenos han incrementado los costes de las obras y situaciones dramáticas en puertos como el de Cai Cui, en Can Tho (necesidad de nuevos pasajes debido a la lejanía a canales con aguas suficientemente profundas).
- Deterioro y desarrollos por debajo de lo estipulado por el Plan. El Puerto de Cai Lan, teóricamente el mayor y más moderno de Vietnam, con capacidad teórica de buques de 50.000 DTS, sólo podrá recibir buques de 30.000 DTS por lo estrecho del canal de acceso. Esto ha provocado la concesión de permisos de construcción extraordinarios para los muelles 2, 3 y 4, que cuando concluyan la inversión permitirá el acceso de buques de 40.000 DTS, inferior a lo previsto por el Plan.
- Gestión ineficiente (instituciones estatales, locales y portuarias se solapan, indefinición de roles y responsabilidades, retrasos en los planes e implementación de los mismos)
- Falta de planificación en el corto/medio plazo, en la medida en que el Plan Maestro sólo marca objetivos de cara a los horizontes de 2020 y 2030

Otro factor que está dificultando el desarrollo del transporte fluvial y marítimo en Vietnam es la falta de mano de obra cualificada. Según datos de la Vietnam Freight Forwarders Association de julio de 2012, solo el 40% de la demanda de trabajadores cualificados en este sector está cubierta.

Vinashin fue constituida en 1996 como una empresa de propiedad estatal dependiente directamente del Primer Ministro, como holding de construcción naval y cuenta con más de 200 subsidiarias vinculadas a la industria, entre las que se incluyen 28 astilleros, 5 shipping companies (subsidiarias de Vinashinlines), 9 ingenierías y constructoras, 20 empresas de procesamiento de materias primas y 12 compañías establecidas bajo formato Joint Venture con socios extranjeros. Además, se beneficia del fuerte apoyo del gobierno para liderar la ambición de establecerse como una nación líder en la construcción naval, de hecho ya es el quinto país en construcción naval a nivel mundial. (repetido en marco administrativo y legal)

En 2008 Vinashin contaba con aproximadamente el 70% de la capacidad productora de Vietnam, con 470.390 toneladas de peso muerto (incluyendo tanto buques mercantes como militares). El resto de la capacidad se distribuye del siguiente modo: Empresas de capital 100% extranjero (85,7% del total de los proyectos), Joint-Ventures con subsidiarias de Vinashin (10,6% de los proyectos), Business Cooperation Contracts (1,1%) y empresas privadas vietnamitas (2,6%).

A pesar de beneficiarse del fuerte apoyo del gobierno –cuya ambición consistía en convertir Vietnam en una nación líder en la construcción naval-, la mala gestión de la compañía la llevó al default más sonado de la historia reciente de Vietnam en 2011, situación que condujo incluso al encarcelamiento de nueve ejecutivos de la compañía. En la actualidad, el Gobierno está en proceso de reestructuración de la deuda de Vinashin. Esta situación ha causado un verdadero cisma en el sector debido a la importancia de esta empresa estatal. Una de las consecuencias inmediatas será que deberá delegar en otras empresas algunos proyectos ya comenzados, como por ejemplo, un proyecto de fabricación de acero en Hai Phong que será transferido a la Vietnam Steel Corporation.

8.2. PROYECTOS

El Masterplan de desarrollo de puertos marinos hasta 2020 con visión hasta 2030 requiere una inversión total de alrededor de 23.000 millones de USD hasta 2020. Este plan tiene como objetivo aumentar la capacidad de transporte en unos 500 - 600 millones de toneladas de mercancías en 2015, 900 - 1.000 millones de toneladas en 2020 y 2.100 millones de toneladas en 2030. El objetivo principal del plan hasta 2015 es el Puerto Internacional de Tránsito de Van Phong en provincia de Khanh Hoa, el desarrollo del Puerto de Lach Huyen en Hai Phong y la construcción de un puerto marítimo para la refinería de petróleo de Nghi Son.

Una de las principales dificultades que está encontrando Vietnam en el desarrollo del transporte fluvial y marítimo –y de los otros modos de transporte- es la falta de financiación, a pesar del descenso de los tipos de interés en el país indochino. Esto se debe, entre otros factores, a las limitaciones de crédito a la que se enfrentan las sucursales en Vietnam de los bancos extranjeros, ya que no pueden prestar más del 15% de su propio capital a una sola organización, según la Law on Credit Institutions, en vigor desde enero de 2011.

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

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

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

Según Nguyen Chi Hung, de la Administración Marítima de Vietnam, el desarrollo de puertos que puedan acoger barcos grandes y cumplir los estándares internacionales constituirá la principal prioridad. Las instalaciones que cumplen dichos requisitos son el puerto de Van Phong, que puede recibir barcos de entre 9.000 y 15.000 TEU, y Ba Ria-Vung Tau, que puede recibir barcos de entre 4.000 y 8.000 TEU.

El Gobierno de Vietnam tiene también planes de impulsar la capacidad portuaria en el delta del Mekong, desde los 15,7 millones de toneladas de 2010 hasta los 28 millones de 2020. Esta expansión de la capacidad se concentrará en los puertos fluviales y marítimos en los ríos Tien y Hau, principales tributarios del Mekong. Nuevos puertos marítimos serán construidos en la península de Ca Mau y en el golfo de Tailandia. Una vez finalizados, serán capaces de recibir buques de entre 5.000 y 10.000 toneladas de peso muerto.

Tradicionalmente se ha operado bajo esquemas clásicos de inversión puramente estatal y gestión por las compañías públicas, como Vinamarine, Vinapetrol o Petrolímex. El Masterplan incluye, por primera vez, una apuesta decidida por la entrada de agentes privados en la construcción y gestión, la adquisición privada de participaciones en los consorcios de gestión y la exploración de modelos de inversión BCC, BTO, BOT o BT. Se trata de puntos pendientes de desarrollar, aunque actualmente ya existen con ejemplos prácticos relevantes: las terminales portuarias entre el puerto de Saigón y empresas de Singapur (SP-SSA, SP-PSA, etc.).

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

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

Los principales proyectos en marcha son los siguientes:

1. International Gateway Port – Lach Huyen – Dinh Vu (norte de Vietnam)

Descripción: Construcción de un puerto de aguas profundas en el margen derecho de la bahía de Hai Phong. El objetivo es complementar el entramado portuario de Hai Phong, que cuenta además con los puertos de Dinh Vu y el puerto de Hai Phong propiamente dicho.

Localización: Norte de Vietnam, bahía de Hai Phong.

Convocante: Vinalines

Titularidad: Puerto de Hai Pong (Vinalines)

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

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

Fecha prevista de conclusión: FASE I: 2008-2016. Dos atracaderos. 4.000 TEU. FASE II: 2016-2020. 8.000 TEU

Planes de crecimiento: Desarrollo de 3 fases, en el conjunto de los puertos de la Autoridad Portuaria de Hai Phong. Las dos primeras fases no forman parte del Puerto de Lach Huyen propiamente dicho, sino al conjunto de los puertos de Hai Phong.

- o Puerto de Dinh Vu: Construcción de 2 muelles de 425 metros, Dinh Vu Development Joint Stock Company (Completado)
- o Puerto de Hai Phong: Construcción de 4 muelles de 900 metros en el Puerto de Hai Phong (Completado)
- o Construcción de la terminal del grupo APM. Como resultado de la joint venture entre APM Terminal y Pharung Shipyard Company (una división de VINASHIN), ambas compañías han acordado la construcción y gestión de una nueva terminal de contenedores en la zona industrial de Dinh Vu, adyacente al Puerto de Dinh Vu. Muelle de 630m, 24Ha. (Construcción iniciada final de 2008)
- o Puerto de Lach Huyen

2. Cai Mep - Thi Vai Port Complex (sur de Vietnam)

Descripción: Pretende convertirse en el principal hub marítimo de la zona sur de Vietnam. Se encuentra en la provincia de Ba Ria - Vung Tau. Se está enfrentando a una demanda menor de la esperada durante 2013. Las rutas directas a puertos europeos y americanos se han reducido durante los últimos años, de 16 a 12 en 2011 y 8 en 2012.

Convocante: Se constituyen sociedades mixtas para el desarrollo y gestión de las terminales:

- o CAI MEP INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL (CMIT): APM Terminals, de Dinamarca, tiene el 49% de las participaciones. Otros inversores son Vinalines y la singapurense PSA International. Es gestionada por el operador japonés Yusen Kaisha. El único licitante para la explotación del embarcadero de contenedores durante 30 años ha sido la militar Saigon New Port. Dará servicio a naves de hasta 100.000 toneladas de peso muerto y la inversión a realizar será de, al menos, 219,5 millones de USD.

- o SP-PSA INTERNATIONAL PORT: SP-PSA, Joint Venture entre Saigon Port y PSA (Singapur)
- o SP-SSA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL: participada por Vinalines, la estadounidense SSA Marines y Saigon New Port. Los inversores están planeando, de manera temporal, cerrar la terminal, de 38 hectáreas, debido a las pérdidas a las que se está enfrentando.
- o HUTCHISON PORT HOLDINGS' SAIGON INTERNATIONAL TERMINAL
- o THI VAI TERMINAL: Cai Mep International Terminal Co., Ltd. (CMIT), joint venture entre Vinalines, Saigon Port y APM Terminals (La Haya, Holanda). La inversión necesaria es de, al menos, 130,5 millones de USD, para dar servicio a naves de hasta 50.000 toneladas de peso muerto.
- o TAN CANG - CAI MEP INTERNATIONAL TERMINAL: Tan Cang - Cai Mep International Terminal Company Ltd., Joint Venture entre Saigon New Port (Ministerio de Defensa), Hanjin Shipping Co. (Corea del Sur), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. y Wanhai Line Ltd. (Japón)

Titularidad: Saigon Port, excepto Tan Cang Terminal, que pertenece al denominado Saigon New Port

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

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

Fecha prevista de conclusión: El primer muelle de Tang Cang Terminal se inauguró en 2009. En 2011, el CMIT. La terminal de Thi Vai se espera que entre en funcionamiento en 2015.

3. Van Phong International Transshipment Port (centro de Vietnam, provincia de Khanh Hoa)

Descripción: Se trata de uno de los proyectos de infraestructuras más importantes del país, que en principio iba a permitir a Vietnam competir con los puertos de Singapur, Hong Konh y Shanghai. Será un puerto de tránsito con 12,59 km de muelle y una superficie de 750 Ha, en la que se construirán 37 muelles. Con capacidad para buques de hasta 20.000 TEU y más de 200 toneladas de mercancía por año.

Financiación: En septiembre de 2012 el Ministro de Transporte aseguró que Vinalines, que había firmado un contrato junto al Puerto de Rotterdam y al grupo surcoreano SK Group, no puede hacerse cargo de todo el proyecto, por lo que este se paralizó a la espera de un nuevo inversor.

Presupuesto: 3.900 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: en principio se preveía que entrara en funcionamiento en 2020, pero los problemas de Vinalines han detenido el proyecto. Por el momento no hay fecha estimada de conclusión.

4. Ben Dinh – Sao Mai Port (sur de Vietnam)

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

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

Localización: 120 km al sur de Ciudad Ho Chi Minh, 30 km al sur de Cai Mep – Thi Vai Terminal.

Convocante: Ante el pobre progreso realizado hasta ahora por la Joint venture entre VINALINES, VINAPETROL y China Merchants Group (CMG) inicial, se está buscando nuevos inversores en forma de PPP

Presupuesto: 796 millones de USD

Fecha prevista de conclusión: En principio se pronosticó para 2013, pero dado el enorme retraso del proyecto, la puesta en funcionamiento del puerto se ha aplazado de manera indefinida.

5. Dong Nai Province: Phuoc An Seaport Project (sur de Vietnam)

Descripción: Nuevo puerto de contenedores con capacidad 4.1 millones TEU/año y 6,5 millones Ton/año (Carga general). Participantes: PetroVietnam (80% inversión), Dong Nai's People Committee (15%), otros (5%)

Presupuesto: 929 millones de dólares

Fecha prevista de conclusión: El proyecto se divide en 5 fases y se espera terminar en 2021.

6. Song Tay Port (norte de Vietnam)

Descripción: Nuevo puerto situado en la localidad de Song Tay. Modalidad PPP. A cargo del Comité Popular de Hanói.

Presupuesto: FASE I: 19,3 millones de USD

7. Hong Van Port (norte de Vietnam)

Descripción: Superficie de 1 – 1,5 ha. Localizado en el distrito de Thuong Tin, junto a Hanói. Formato PPP. A cargo del Comité Popular de Hanói.

Presupuesto: 14,4 millones de USD

8. Khuyen Luong Port (norte de Vietnam)

Descripción: Superficie de 1,5 – 2 ha. Localizado en la provincia de Hanói. Modalidad PPP. A cargo del Hanoi's People Comité.

Presupuesto: 21,1 millones de USD

9

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las principales conclusiones que se extraen del análisis del sector de los transportes en Vietnam son las siguientes:

- El estado general de las infraestructuras no es adecuado, se trata de infraestructuras obsoletas e insuficientes para dar respuesta a la demanda de transporte de mercancías y de personas.
- Las necesidades de inversión son elevadas, el Gobierno las cifra en 16.000 millones de dólares anuales para los próximos diez años, sin embargo se requerirá de la participación del sector privado para financiar el 50% del total.
- Las agencias multilaterales (en especial Banco Asiático de Desarrollo, Banco Mundial y JICA) están muy involucradas en las inversiones.
- El Gobierno ha identificado como prioridad la mejora de las infraestructuras del transporte con el fin de mantener el crecimiento económico, en este aspecto ha apostado por la participación privada y la mejora del marco legal y regulatorio.
- Los proyectos de financiación público-privada serán claves en el futuro del desarrollo del sector. A la aprobación de un primer grupo de Leyes al respecto debe seguirle una modificación que tenga en cuenta los requerimientos del sector privado.
- Existen oportunidades de negocio en todos los tipos de transporte, tanto en la construcción de infraestructuras como en la posterior operación o en la industria auxiliar derivada. España ha financiado a través de fondos de Ayuda Oficial al Desarrollo la línea 5 del metro de Ho Chi Minh, hecho que puede generar oportunidades de negocio.
- Las principales compañías internacionales están presentes en el mercado por lo que se trata de un clima de competencia elevado a la hora de la adjudicación de contratos.

Las recomendaciones de la Oficina Comercial en cuanto al sector son:

- Con carácter general y no sólo en el sector, los empresarios y las instituciones vietnamitas exigen un trato personal muy cuidado a la hora de hacer negocios, el consumo de recursos que esto implica es importante, haciendo recomendable contar con un representante a nivel local-regional.

- Establecer una estrategia a medio-largo plazo, la adjudicación de contratos depende de múltiples organismos e instituciones. Es complicado obtener resultados en cortos espacios de tiempo.
- Los principales contratos son adjudicados a consorcios formados por empresas extranjeras y locales, establecer una red de socios potenciales facilita las tareas de lobby y la adjudicación.
- El marco legal complejo y poco transparente hacen recomendable la contratación de un despacho de abogados reputado con el fin de comprender el sistema.

10

■ DIRECCIONES DE INTERÉS

1. Transporte Marítimo

VINAMARINE – Vietnam Maritime Administration
7A Láng H Str, Ba Đình Dist, Hà N i
Tel: +84-4-38564702
Fax: +84-4-38560040 / 38560729
URL: www.vinamarine.gov.vn

VIETNAM INLAND WATERWAY ADMINISTRATION
80 Tran Hung Dao, Hanói
Tel: +84-4-39424750
Fax: +84-4-39420788
URL: <http://www.viwa.gov.vn/>

VIETNAM SEAPORTS ASSOCIATION
Tel: +84-8-39401030
Fax: +84-8-38263092
URL: www.vpa.org.vn

2. Transporte Aéreo

CIVIL AVIATION ADMINISTRATION of VIETNAM
Nguyen Son Str., Gia Lam Dist, Hanói
Tel: +84-4-38272241 / 38272394 / 38720736

Fax: +84-4-38271933

URL: www.caa.gov.vn

NORTHERN AIRPORTS AUTHORITY (NAA)

Noi Bai International Airport , Ha Noi City

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

Fax: +84-4-3886 5540

MIDDLE AIRPORTS AUTHORITY (MAA)

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

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

Fax: (+84-511) 3823393

SOUTHERN AIRPORTS AUTHORITY (SAA)

Tan Son Nhat Airport, Tan Binh Dist., HCMC

Tel: +84-8-848 5383 / 844

Fax: +84-8-844 5127

BANK FOR INVESTMENT AND DEVELOPMENT

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

URL: www.bidv.com.vn

SOUTHERN AIRPORTS CORPORATION

Tel: (+84-8) 3848 5383

3. Ferrocarril y transporte urbano

VIETNAM RAILWAY ADMINISTRATION

Tel: +84-8-9421278

Fax: +84-8-9421436

URL: www.vr.com.vn

TRANSPORT DEVELOPMENT AND STRATEGY INSTITUTE (TDSI)

EL SECTOR DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN VIETNAM

162 Tran Quang Khai, Hanói

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

Fax: +84-8-38260370

Descripción: Responsable del programa nacional de desarrollo de transporte rural

UR: www.tdsi.gov.vn

HATD-HANOI AUTHORITY FOR TRAM AND PUBLIC TRANSPORTATION DEVELOPMENT MANAGEMENT

8 Ho Xuan Huong Str., Hanói

Tel: +84-4-3943 5127

Fax: +84-4-3943 5126

MAUR-MANAGEMENT AUTHORITY FOR URBAN RAILWAYS

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

Tel: +84-8-3821 4865

Fax: +84-8-3821 0459

URL: www.maur-hcmc.vn

4. Red de carreteras

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN PARA LAS CARRETERAS DE VIETNAM (Antiguo Vietnam Road Administration)

106 Thai Thinh Str, Dong Da Dist, Hanói

Tel: +84-4-38571444 / 1647

Fax: +84-4-38571440

Web: <http://www.drwn.gov.vn>

CORPORACIÓN DE AUTOVÍAS DE VIETNAM (Vietnam Expressway Corporation)

Hamlet 2, Linh Nam, Hoang Mai Dist., Hanói

Tel: +84 4 643 0266

Fax: +84 4 643 0270

Web: www.expressway.com.vn

5. Consultoras de ingeniería y construcción / Arquitectos

VIETNAM ENGINEERING CONSULTANT ASSOCIATION (VECAS)

5 Hoa Lu, Hanói

Tel.: +84-4-38218093

Fax : +84-4-39740109

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

URL: www.vecas.org.vn

11

■ ANEXOS

11.1. LISTADO DE TABLAS Y GRÁFICAS

1 Índice de competitividad de las infraestructuras de Vietnam	8
2 Transporte de pasajeros en Vietnam en 2012 y 2013	9
3 Transporte de mercancías en Vietnam en 2012 y 2013	10
4 Distribución de los tipos de transporte durante 2012	11
5 Tiempo y coste necesario para comercio internacional de un contenedor	12
6 Distribución de las inversiones en infraestructuras	14
7 Distribución de la inversión por tipo de transporte en 2013	15
8 Red de carreteras en Vietnam	28
9 Transporte por carretera de mercancías y personas	29
10 Transporte ferroviario de mercancías y personas	42
11 Tipo de vía en Vietnam	43
12 Principales rutas ferroviarias en Vietnam	43
13 Mapa ferroviario en Vietnam	44
14 Transporte aéreo de mercancías y personas	55
15 Transporte de pasajeros y mercancías por vía fluvial en Vietnam	62