



26.08.2014

Vietnam plant zahlreiche Infrastrukturprojekte

Finanzierungsengpässe verzögern viele Vorhaben / Lieferchancen beim Metro-Ausbau / Von Thomas Hundt

Hanoi (gtai) - Vietnam benötigt zwischen 2011 und 2020 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von umgerechnet rund 260 Mrd. US\$. Die Finanzierungsmöglichkeiten reichen jedoch nicht aus, um die erforderlichen Investitionen zu tätigen. In allen Bereichen bleiben die realisierten Projekte hinter den Plänen zurück. Mehrere Mrd. US\$ sollen in den Ausbau der Flughäfen fließen. Konkrete Chancen für deutsche Zulieferer bietet der Ausbau der Metro in Hanoi und Ho-Chi-Minh-City.

In Vietnam obliegen die Planung, Bewertung, Auswahl und Durchführung von Infrastrukturprojekten den 58 Flächenprovinzen sowie den fünf unabhängigen Stadtverwaltungen von Hanoi, Ho-Chi-Minh-Stadt, Da Nang, Can Tho und Haiphong. Die Weltbank bemerkt, dass die Verlagerung der Zuständigkeit von der Zentralregierung auf die regionalen Volkskomitees im Jahr 2005 die lokalen Entwicklungsbestrebungen erheblich beflügelte und einen scharfen Wettbewerb zwischen den Provinzen auslöste. Jede erarbeitete ihr eigenes, isoliertes Infrastrukturkonzept. Diese fragmentierten Strukturen bezeichnen die Weltbankanalysten inzwischen als sub-optimal und zu ambitioniert.

Die geplanten Infrastrukturprogramme verzögern sich aufgrund von Budgetengpässen meist stark. Nach den Entwürfen des Ministeriums für Planung und Investitionen benötigt das Land eigentlich von 2011 bis 2020 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 5.550 Billionen Dong (circa 260 Mrd. US \$). Hierbei handelt es sich aber um eine Wunschliste, denn 26 Mrd. \$ an Infrastrukturinvestitionen jährlich sind unrealistisch, da die Finanzierungsmöglichkeiten nicht ausreichen.

Einige große Infrastrukturprojekte finanzieren internationale oder nationale Entwicklungsorganisationen, deren Ausschreibungen für deutsche Unternehmen interessante Chancen bieten. Die Weltbank (<http://www.worldbank.org/en/country/vietnam/projects>), Asian Development Bank (<http://www.adb.org/countries/viet-nam/main>) und die Japan International Cooperation Agency (<http://www.jica.go.jp/vietnam/english/activities/index.html>) sind die größten Geber mit relativ konstanten Mittelzusagen.

Hafeninfrastruktur muss verbessert werden

Die Vietnam Maritime Administration (Vinamarine) zählt landesweit 266 Häfen, davon können neun Schiffe mit einer Größe von mehr als 50.000 DWT aufnehmen. Nach Berechnungen von Vinamarine schlug das Land 2013 rund 326 Mio. t Seefracht um (+11% gegenüber dem Vorjahr). Ein "Masterplan on Development of Vietnam Seaport System" prognostiziert eine Steigerung des Volumens auf 400 Mio. t bis 2015 und 650 Mio. t bis 2020.

Die Hafeninfrastruktur muss deshalb erweitert und verbessert werden. Sie belegt nach einer Einstufung des World Economic Forum nur Rang 98 von 148 untersuchten Ländern. Viele Regionalhäfen verfügen über noch gar keine modernen Beladungsvorrichtungen und sind

unzureichend mit dem Hinterland verbunden. Fachleute raten, sich bei der Modernisierung und bei Neubauten auf wenige Hafenstandorte zu konzentrieren.

Gemäß dem Masterplan besteht bei der Hafeninfrastruktur bis 2020 ein Investitionsbedarf von etwa 9,5 Mrd. US\$. Neben der Modernisierung der bestehenden Hafeninfrastruktur ist die Verbesserung der Verkehrsanbindungen dringend nötig. Zudem beschränken geringe Zugangstiefen mancherorts die Schifffahrt.

In der Region Cai Mep im Mündungsdelta des Saigon River wurden immerhin sechs moderne Containerhäfen errichtet. Sie sind aber nur zu 15% ausgelastet, weil die Anbindung fehlt. In der Südprovinz Ba Ria-Vung Tau und in den Flussdeltas bei Ho-Chi-Minh-City sind weitere Hafenumschlag- und Logistikzentren geplant.

Als zentraler Hafen für Nordvietnam wird im Roten-Fluss-Delta Lach Huyen bei Haiphong entwickelt. Die Gelder für das rund 320 Mio. US\$ teure Public Private Partnership Project (PPP) streckt die Japan Bank for International Cooperation auf ODA-Basis vor. Als Eröffnungstermin ist 2016 vorgesehen.

Flughäfen sollen ausgebaut werden

Vietnam verfügt über 22 Zivilflughäfen. Die größten sind die internationalen Airports von Hanoi und Ho-Chi-Minh-City. Bis 2020 soll die Zahl der Zivilflughäfen auf 26 steigen, darunter zehn internationale Destinationen (Noi Bai, Cat Bi, Phu Bai, Da Nang, Chu Lai, Cam Ranh, Tan Son Nhat, Long Thanh, Can Tho und Phu Quoc).

Als nationale Betreibergesellschaft gründete das Verkehrsministerium Ende 2012 die Airports Corporation of Vietnam (ACV), welche die bisherigen Northern, Middle und Southern Airports Corporations zusammenführte. Die ACV ist für den Betrieb und die Infrastruktur der Flughäfen sowie die Beschaffung von Ausrüstungen zuständig. Das Entwerfen der Flughäfen ist Aufgabe der dem Militär nahestehenden und dem Innenministerium nachgeordneten Airport Design Construction Consultancy (ADCC).

Mehrere Mrd. US\$ sollen nach Plänen der Aufsichtsbehörde Civil Aviation Administration of Vietnam in den Ausbau der Flughäfen fließen. Die Planungen sehen den Bau des Long Thanh International Airport bei Ho-Chi-Minh-City für 7,5 Mrd. US\$, für den eine neue Machbarkeitsstudie erstellt wird, sowie die Modernisierung des Flughafens Chu Lai für etwa 550 Mio. US\$ und des Airports Cam Ranh für 214 Mio. US\$ vor. Die nördliche Provinz Quang Ninh soll einen Flughafen für 243 Mio. US\$ erhalten.

Einige Projekte liegen seit Jahren in den Schubladen. Ihre Umsetzung würde einige interessante Zulieferchancen bieten, angefangen bei Signal- und Leittechnik bis zu Feuerwehrausrüstungen und Förderbändern.

Geplanter Flughafenausbau bis 2020

Flughafen/ Provinz	Passagier-aufkommen 2013 (in Mio.)	Geplante Kapazität 2020 (in Mio.)	Frachturnschlag 2013 (in t)	Geplante Kapazität (in Mio. t)
Noi Bai/Hanoi	12,8	25,0	350.360	2
Tan Son Nhat/ HCMC	20,0	25,0	372.823	2,5 bis 3,0
Danang	4,3	4,0	16.553	0,08

Phu Bai/Thua Thien-Hue	0,4	5,0	976	0,1
Phu Quoc/Phu Quoc	0,7	2,7	929	0,01
Haiphong/Haiphong	0,9	2,0	4.320	0,2
Chu Lai/Quang Nam	0,1	2,3	53	1,5
Can Tho/Can Tho	0,2	1,0	1.617	0,1
Cam Ranh/Khanh Hoa	1,5	5,5	5.428	0,1
Dong Hoi/Quang Binh	0,1	0,2	139	0,0002
Gesamt	40,9	72,7	753.198	6,6 bis 7,1

Quelle: Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV)

Straßenausbau bleibt hinter den Plänen zurück

Den Zustand des 210.000 km langen Straßennetzes bezeichnet die Weltbank angesichts des Entwicklungsstandes des Landes als "ordentlich". Die meisten Straßen benötigen allerdings Ausbesserungen, damit sie das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen können.

Das aktuelle Investitionsvolumen liegt deutlich unter den Vorgaben eines 2008 vom Verkehrsministerium veröffentlichten Masterplans. Es sah bis 2020 Ausgaben von 60 Mrd. US\$ vor. Ziel war, von 2010 bis 2020 ein nationales Netz aus Schnellstraßen von insgesamt 5.873 km Länge für geschätzt 40 Mrd. US\$ zu errichten. Der Premierminister genehmigte mit der Entscheidung 356/QD-TTg vom 25.2.13 eine Anpassung des Masterplans, der eine neue Liste mit konkreten Projekten enthält.

Die Projekte beaufsichtigt die Vietnam Expressway Administration, die dem Transportministerium untersteht. Herzstück der Planungen ist die 1.942 km lange Route des "North South Expressway". Diese Mautautobahn wird von Phap Van aus, das südlich von Hanoi liegt, über die Metropole Ho-Chi-Minh-City nach Can Tho im Süden führen. Die Regierung rief 2012 das Verkehrsministerium auf, auch die 1.446 km lange Nationalstraße 1 von Hanoi nach Can Tho bis 2016 vierspurig und gebührenpflichtig auszubauen.

Geldmangel verzögert die Umsetzung von einigen Vorhaben und selbst laufende Projekte müssen manchmal vorübergehend ausgesetzt werden. Das Ministerium unterzeichnete mit der Bank for Investment and Development of Vietnam (BIDV) 2013 immerhin einen Kreditvertrag über 1,4 Mrd. US\$, der die Finanzierung von BOT-Projekten ("Build, Operate, Transfer") entlang der wichtigen Verkehrsader vorsieht. Auch Mittel aus der Entwicklungszusammenarbeit sollen vermehrt fließen. Das Verkehrsministerium verhandelt mit Weltbank, ADB, Japan, Korea (Rep.) und Australien über die Co-Finanzierung von weiteren Straßen- und Brückenbauvorhaben.

Die staatliche Vietnam Expressway Corporation (VEC, <http://www.expressway.com.vn>) fällt als ein wesentlicher Investor aus. Das 2004 gegründete Staatsunternehmen sei nach Presseangaben überschuldet. Die VEC unterzeichnete im März 2014 immerhin mit den japanischen Firmen Toshiba, Hitachi und Itochu einen Vertrag, der die Lieferung von elektronischer Toll-Erhebung und

Verkehrskontrollausrüstungen für etwa 40 Mio. US\$. Das System wird auf dem 55 km langen Abschnitt des Expressways zwischen Ho-Chi-Minh-City und Dau Giay installiert (<http://www.vietnamdpep.com>).

Vietnam befürwortet Betreibermodelle. Im Jahr 2013 wurden mehrere BOT-Projekte für den Bau von Fernstraßen angekündigt. Probleme liegen hier auf der Kosten- und Einnahmenseite. Fachleute bestätigen, dass der Bau eines Schnellstraßenkilometers in Vietnam etwa doppelt so teuer sei wie in anderen asiatischen Ländern. Erfahrungen mit bisherigen Mautstraßen zeigen zudem, dass die Kfz-Fahrer gebührenpflichtige Straßen meiden.

Hoher Nachholbedarf in der Bahninfrastruktur

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes kommt nur im Schnecken tempo voran. Das Netz ist marode, verfügt überwiegend über alte Schmalspurgleise und ist nicht elektrifiziert. Vom Gesamtschienennetz von 3.106 km Länge entfallen 2.169 km auf die Meterspur und 178 km auf die Normalspur (sowie 506 km auf Abstellgleise). Über beide Spurweiten verfügen 253 km.

Die Bahn verliert daher gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr an Attraktivität. Der Nachholbedarf im schienengebundenen Fern-, Nah- und Stadtverkehr bleibt immens. Ein Masterplan für den Eisenbahnsektor sah bis 2020 eigentlich eine komplette Modernisierung vor. Vorschläge zum Neubau der Strecke zwischen Hanoi und Ho-Chi-Minh-City wurden wieder verworfen.

Das Verkehrsministerium möchte nun bis 2020 eine 47,7 km lange Strecke zwischen Ho-Chi-Minh-City und Di An in der Provinz Dong Nai bauen lassen. Die lokale Consultingfirma Tedi South hat weitere neue Bahnstrecken vorgeschlagen. Die japanische JICA finanziert außerdem die Renovierung von 44 Eisenbahnbrücken.

Konkrete Chancen für deutsche Lieferungen bieten die künftigen Metro-Linien in Ho-Chi-Minh-City und Hanoi. Ausländische Geber haben Finanzierungszusagen gegeben, Ausschreibungen laufen. Für die übrigen geplanten Strecken suchen die Planer Kreditgeber.

Hanoi feierte für die ersten Metro-Linien offiziell einen Baustart, Baumaßnahmen sind im Stadtbild aber nur vereinzelt zu erkennen. Die Umsiedlung der Bevölkerung und andere Hindernisse verzögern dem Vernehmen nach weitere Ausschreibungen und konsequentere Baufortschritte.

Am schnellsten schreiten die Metro-Bahnsysteme in Ho-Chi-Minh-City fort. Insgesamt sollen 100 km einschließlich einer Straßenbahn- und zwei Monorail-Linien entstehen. Einen Überblick über die Vorhaben und Ausschreibungen gibt die Management Authority for Urban Railways auf ihrer Webseite (<http://www.maur-hcmc.vn>).

Speziell die Ausschreibungen der "deutschen Linie" Nummer zwei bieten gute Geschäftschancen. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) finanzieren die Beschaffungen von Ausrüstungen und Beratungsleistungen. Die ADB sowie die Europäische Investitionsbank (EIB) finanzieren und schreiben die Bauarbeiten der Linie 2 aus. Als Durchführungsconsultant für Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung wurde ein Konsortium der Firmen Obermeyer, Pöyry Infra, ILF Beratende Ingenieure und das lokale Büro Tedi South beauftragt.

Ausbau des Energiesektors hat hohe Priorität

Die Stromerzeugungskapazität des Landes beträgt derzeit rund 26,7 GW. Die tatsächliche Abgabemenge liegt bei maximal 20,4 GW, die auf einen Spitzenbedarf von 18,6 GW trifft.

Wichtigster Produzent ist der staatliche Versorger Electricity Vietnam (EVN), bei der Übertragung und Verteilung ist EVN Monopolist. Seit Ende der 1990er-Jahre gewinnen neben EVN unabhängige Stromanbieter (Independent Power Producers, IPP) an Bedeutung und erzeugen inzwischen rund die Hälfte des Stroms.

Insbesondere im Süden des Landes sind Angebot und Bedarf allerdings nicht im Gleichgewicht. Immer wieder kommt es zu Stromausfällen. Denn die Nachfrage nach Elektrizität nimmt etwa doppelt so stark zu wie das Bruttoinlandsprodukt.

Der Ausbau der Erzeugungskapazitäten und Übertragungsnetze hat hohe Priorität, kommt aber nicht so schnell voran wie geplant. Gemäß dem siebten Energiemasterplan aus dem Jahr 2011 sollten bis 2020 die Kapazitäten von 25 auf 75 GW verdreifacht werden. Der staatliche Plan führte die auszuführenden Kraftwerksprojekte genau auf.

Am 11.12.13 veröffentlichte der Premierminister mit Entscheidung "2414/QD-TTg" eine überarbeitete Liste mit Projekten, die von 2013 bis 2020 in Betrieb zu nehmen sind. Es handelt sich ausschließlich um Kohlekraftwerke mit einer Gesamtkapazität von etwa 35 GW. Als dringliche Vorhaben nennt die Entscheidung Long Phu 1 (Investor Petrovietnam, Bauauftrag an Power Machines aus Russland), Vinh Tan 4 (Investor Electricity of Viet Nam, Bauauftrag an Doosan Korea Rep.), die Erweiterung von Duyen Hai 3 (Electricity of Viet Nam, Bau durch ein chinesisches Konsortium) und den Bau der 500 kV Schaltstation Pleiku.

Umfangreiche Investitionen in der Wasserwirtschaft erforderlich

Haushalte, Industriebetriebe und die Landwirtschaft verbrauchen immer mehr Wasser. Sowohl die Lücken zwischen Angebot und Nachfrage als auch die Auswirkungen des Klimawandels erfordern immense Investitionen in den Wassersektor.

Um die Versorgung mit Trinkwasser kümmern sich 70 Unternehmen. Sie betreiben 450 Trinkwasserversorgungssysteme mit einer Gesamtkapazität von etwa 7 Mio. cbm pro Tag. Das Leitungswasser erreicht aber nur selten Trinkwasserqualität und kann gesundheitsschädigend sein. Die Leitungen sind zudem stark verbesserungswürdig. Die Verluste bei der Verteilung liegen zwischen 30 und 40%.

Seit 1999 wurden bereits zahlreiche Gesetze, Verordnungen und Richtlinien für den Sektor verabschiedet. Das neue Wassergesetz (Law on Water Resources Nr. 17/2012/QH) trat am 1.1.13 in Kraft. Es löst das Gesetz von 1999 ab. Die Umsetzung der umfangreichen Vorschriften erfolgt aber nur mancherorts.

In bisher sieben Städten (Hanoi, Quang Ninh, Bac Giang, Da Nang, Da Lat, Buon Me Thuot, Ho-Chi-Minh-City) existiert jeweils eine zentrale Abwasserbehandlung mit insgesamt 17 Kläranlagen, jedoch mit einem geringen Anschlussgrad. Nach Berechnung der Weltbank werden nur 10% der Abwässer behandelt. Ein Großteil wird zusammen mit dem Regenwasser abgeleitet und verschmutzt Flüsse sowie das Grundwasser. Haushalte und teilweise auch Fabriken speichern ihre Abwässer auch in sogenannten "Septic Tanks" und leiten sie danach unbehandelt ab.

Gravierend ist die Situation bei Industrieabwässern. Von den 1 Mio. cbm Abwässern, die Industrieparks täglich ausstoßen, werden nur 35% behandelt, berichten Behörden. Die Wasserqualität im Umfeld von einigen Industrieparks leide zunehmend. Industrieparkverwaltungen und Betriebe nehmen die meist geringen Strafzahlungen in Kauf.

Fachleute schätzen die Wasserverbrauchsmenge in Hanoi auf rund 1 Mio. cbm pro Tag, davon stellt die öffentliche Versorgung rund 600.000 cbm zur Verfügung, der Rest entfällt auf die

ungeregelte Entnahme aus Brunnen. Die Stadtverwaltung möchte neue Trinkwasser-, Klärwerke, Kanalisationsleitungen errichten und den Hochwasserschutz verbessern. Ein Masterplan sieht Investitionen von 3,4 Mrd. US\$ bis zum Jahr 2030 vor. Die Projekte können als Betreibermodelle oder in anderen Vertragsmodellen umgesetzt werden.

Auch die Saigon Water Management Corporation (Sawaco) in Ho-Chi-Minh-City meint, dass sie bis 2025 rund 2,5 Mrd. \$ benötigt, um neue Wasserwerke und Leitungen zu installieren. Die Metropole produziert täglich 1,65 Mio. cbm Wasser und verliert davon bei der Verteilung in ihrem 5.462 km langen Netz 34%. Der staatliche Betrieb möchte den Ausstoß bis 2015 auf 2,4 Mio. cbm erhöhen.

In den letzten Jahren finanzierten Geberländer (Japan, USA, Frankreich, Dänemark, Niederlande, Finnland, Deutschland, Belgien, Schweiz und Australien) sowie die Weltbank (2,5 Mrd. US\$) und die Asian Development Bank (1,5 Mrd. US\$) Projekte im Wassersektor.

Auch die KfW lässt Kläranlagen in neun kleinen und mittleren Städten errichten. Das Programm läuft von 2003 bis 2016 (<http://www.wastewater-vietnam.org>). Die Projekte werden international und somit auch in Deutschland ausgeschrieben. Die Bauarbeiten werden in der Regel an lokale Bauunternehmen vergeben, die Ausrüstungen stammen im Wesentlichen aus Europa.

Über weitere deutsche Projekte und Partner informiert die Interessengruppe German Water Partnership (<http://www.germanwaterpartnership.de>).

Ausgewählte Infrastrukturprojekte

Vorhaben	Investitionssumme, in Mrd. US\$	Projektstand	Anmerkungen
Ho-Chi-Minh-City Metrolinien			
Linie 1/Ben Thanh-Suoi Tien	2,4	2014 Bau der ersten Haltestelle	ODA: JICA (Japan), japanische und lokale Baufirmen, Bahntechnik Hitachi
Linie 5/New Can Giuoc Bus Terminal-Sai Gon Bridge	2,3	Machbarkeitsstudie erstellt, Ausschreibungen 2014	ODA: EIB, ADB, Spanien
Linie 2/An Suong Bus Terminal-Thu Thiem	1,4	Phase 1: Tham Luong-Ben Thanh Ausschreibungen 2014	ODA: ADB 540 Mio US\$, KfW 313 Mio US\$, EIB 195 Mio US\$
Hanoi Metrolinien			
Linie 2A/Cat Linh-Yen So-Ha Dong	0,5	Baudesign Metro GB (China), Baufirma Eisenbahn Agentur 6 (China)	ODA China 419 Mio. US\$
Linie 3/Nhon-Hanoi Bahnhof	1	Baufirma Posco E&C Korea (Rep.), geplante Fertigstellung 2017	ODA AFD (250 Mio. Euro), ADB (220 Mio. Euro), EIB (73 Mio. Euro)
Straßen/Brücken			

Hanoi-Haiphong Expressway	2,2	Baubeginn 2008, zur Hälfte fertiggestellt	Länge 106 km, sechsspurig
Da Nang-Quang Ngai Expressway	1,4	Baupläne erstellt, Baubeginn im Mai 2013, Ausschreibung weiterer Pakete, Fertigstellung 2017	Länge 140 km, Geldgeber Weltbank 631 Mio. US\$, JICA (Japan) 673 Mio. US\$
Brücke von Tan Vu nach Cat Hai	0,56	Baubeginn Februar 2014, Fertigstellung 2017	Länge 15,6 km, ODA Japan 470 Mio. US\$, Baufirmen: Sumitomo Mitsui, Truong Son, Cienco 4
Häfen			
Long Thanh Internationaler Flughafen	7,5	Finanzierung offen, neue Machbarkeitsstudie in Arbeit	Vorschlag aus dem Jahr 2005 für einen neuen internationalen Flughafen in der Provinz Dong Nai (Kapazität 25 Mio. Passagiere)
Hon Khoai Tiefseehafen	3,5	Projektvorschlag von NM Commodities (Australien)	320 ha Seehafen auf der Insel Hon Khoai (15 km von der Provinz Ca Mau entfernt)
Duyen Hai Seehafen	0,3	Bauftrag an China Communications Construction, Baustart Ende 2013	Kohlehafen und Ölterminal
Vertiefung und Ausbau des Flusses Hau	0,3	Projektsumme im Januar 2014 vom Parlament genehmigt	Vertiefung des Flusses auf einer Länge von 46 km

Quelle: Pressemeldungen

(T.H.)


Dieser Artikel ist relevant für:

Vietnam

Stromübertragung und -verteilung, Verkehrsinfrastrukturbau, allgemein, Eisenbahnbau, Straßen-, Brücken- und Tunnelbau, Kraftwerksbau, Flughafenbau, Wasser-, Hafengebäude, Wasserversorgung, -gewinnung, Bewässerung, Kläranlagenbau

KONTAKT

Helmut Kahlert

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1070700.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1070700.html)

© 2014 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.