

ИНФРАСТРУКТУРА на ФИЛИППИНАХ: ВЕДУЩАЯ ОТРАСЛЬ ЭКОНОМИКИ и ИСТОЧНИК ПРОБЛЕМ

Введение

Филиппины - одно из самых быстро развивающихся государств Юго-Восточной Азии¹. Страна активно развивает такие отрасли экономики как бизнес аутсорсинг, промышленность (горнодобывающая, строительство, производство комплектующих для компьютерной и прочей техники), туризм. Одной из самых важных отраслей, в частности для развития других секторов экономики, привлечения иностранных инвестиций и капиталов в страну, повышения уровня жизни населения, в особенности в отдаленных регионах, является инфраструктурная отрасль.

В данной работе основное внимание уделено двум подсекторам инфраструктурной отрасли, наиболее нуждающиеся в реновации²:

1. Транспорт (ж/д, авто, авиа и морские перевозки)
2. Телекоммуникации и связь

Каждый из перечисленных подсекторов является важным для развития страны, и на данном этапе требует пристального внимания и решения многочисленных проблем. В первую очередь стоит отметить, что общая тенденция в развитии инфраструктурной отрасли на протяжении долгого времени (примерно до 2012 г.) оставалась неутешительной: сильное недофинансирование³ наравне с плохим управлением распределением ресурсов, выделяемых в отрасль, коррумпированность чиновников, отсутствие должного контроля и проработанной эффективной системы поддержания инфраструктурных объектов в должном состоянии, привели к тому, что даже та инфраструктура, которая есть в стране устаревает и приходит в негодность, а новые проекты не реализуются или реализуются слишком медленно.

Основное внимание в работе уделено современному состоянию и актуальным проблемам каждого подсектора, а также о новым программам действующей администрации президента Родриго Дутерте, направленных на повышение уровня инфраструктуры страны к 2022 г.

Современное состояние инфраструктуры на Филиппинах

В сравнении с другими странами региона Филиппины отстают по всем показателям развития инфраструктуры. Согласно отчету ВЭФ о глобальной конкурентоспособности за 2013-14 гг. Филиппины стоят на 98 месте из 144 и вторые с конца среди стран АСЕАН⁴.

Таблица 1. Качество инфраструктуры в странах АСЕАН (2013-2014)⁵

Показатель качества	Страна					
	Филиппины	Сингапур	Малайзия	Таиланд	Индонезия	Вьетнам
Автомобильные дороги	87	7	23	42	78	102
Ж/д инфраструктура	89	10	18	72	44	58
Портовая инфраструктура	116	2	24	56	89	98
Авиаинфраструктура	113	1	20	34	68	92
Энергообеспечение	93	8	37	58	89	95
Фиксированная телефонная связь	109	29	79	96	82	88
Мобильная связь	81	18	27	49	62	21
Общий показатель	98	5	25	61	82	110

Источник: отчет Всемирного экономического форума (ВЭФ) 2013-2014

Показатели того же отчета ВЭФ за 2016-2017 гг. у Филиппин еще ниже, хотя в целом по региону тенденция обратная - у большинства стран наблюдается небольшое, но улучшение качества инфраструктуры⁶.

Таблица 2. Качество инфраструктуры в странах АСЕАН (2016-2017)

Показатель качества	Страна					
	Филиппины	Сингапур	Малайзия	Таиланд	Индонезия	Вьетнам
Автодороги	106	2	20	60	75	89
Ж/д инфраструктура	89	5	15	77	39	52
Портовая инфраструктура	113	2	17	65	75	77
Авиаинфраструктура	116	1	20	42	62	86
Энергообеспечение	94	2	39	61	89	85
Фиксированная телефонная связь	107	29	72	91	86	99
Мобильная связь	65	24	27	55	38	40
Общий показатель	112	2	19	72	80	85

Источник: отчет Всемирного экономического форума (ВЭФ) 2016-2017

Транспорт

Состояние транспортных сетей – как автодорог, так и железнодорожного полотна, оставляет желать лучшего. В целом на Филиппинских островах на данный момент общая протяженность автодорог (автостреды, дороги местного значения, сельские и городские дороги, муниципальные дороги и дороги в барангях) составляет 215,088 км,⁷. При этом по состоянию на октябрь 2012 г. было заасфальтировано примерно 27% автодорог. Протяженность автостред составляет 25,445 км, из них заасфальтировано 80%.

Плохое состояние дорог приводит к ряду неприятных последствий. Во-первых, это затрудняет поставки материалов и товаров, то есть негативно сказывается на эффективности других отраслей экономики. Во-вторых, становится причиной постоянных пробок в самых густонаселенных и наиболее быстро экономически развива-

ющихся регионах страны (как, например, Большая Манила), что ежегодно приводит к большим денежным потерям. В-третьих, снижает качество жизни населения, в особенности в отдаленных районах Филиппинских островов. Фактически, низкая продуктивность и эффективность инфраструктуры, неудобство использования и длительное время, затрачиваемое на передвижение гражданами страны, пробки, дополнительное загрязнение и плохая доступность определенных районов – вот основные характеристики транспортной инфраструктуры Филиппин.

Общественный транспорт

Общественный транспорт находится в плачевном состоянии: с окраин Манилы в деловой центр города (Макаати) филиппинцы добираются в среднем по 3-4 часа каждый день, и вынуждены при этом делать несколько пересадок, пользуясь всеми видами общественного транспорта: от тук-туков и минивэнов до поездов и автобусов. Со слов одного из водителей джипни⁸, который водит уже 20 лет, путь в 15 км, который раньше занимал 30-40 минут, теперь водители проезжают за 2 часа, что для людей его профессии критично, поскольку сокращает время работы, а, следовательно, и заработок⁹.

Чтобы общественный транспорт успешно справлялся со своими задачами и выполнял свою функцию в урбанистических районах с высокой численностью и плотностью населения, необходимо массово «пересадить» граждан с джипни, автобусов и автомобилей – как наименее эффективных средств передвижения – на поезда, как, напротив, наиболее эффективные.

Однако на данном этапе наблюдается обратная тенденция. С 1996 по 2012 г. доля передвижений на личных автомобилях на человека выросла на 15%, в то время как пользование общественным транспортом (джипни и автобусы) сократилось на 7%. Количество коллективных поездок на автомобиле (более одного человека в машине) за 16-летний период выросло на 69%, тогда как использование общественного транспорта – только на 41%. Такая же тенденция сохраняется и среди видов общественного транспорта – филиппинцы вдвое чаще пользуются джипни, нежели автобусами. Количество автовладельцев растет, а количество людей, передвигающихся в одном автомобиле, снижается (семья ездит не в одном автомобиле, как раньше, а каждый член семьи имеет собственное транспортное средство). Эта тенденция не может не сказываться

отрицательно на ситуации на дорогах, и еще в большей степени способствует постоянной перегруженности автомобильного движения и низкой эффективности транспортной инфраструктуры.

Наблюдается замкнутый круг: чем больше филиппинцы покупают машин, тем больше затрудняется движение на дорогах, соответственно, делая передвижение на этих машинах все менее и менее эффективным. Уровень «заполненности» автомобиля пассажирами снизился с 2,5 до 1,7 человека на машину, и точно также заполненность джипни уменьшилась с 15,1 до 10 человек, а автобусов – с 46,5 до 35,5 пассажиров.

Как показывают исследования автодорожного движения, большинство дорог функционируют на пределе своей пропускной способности, что естественным образом приводит к частым транспортным коллапсам и низкой скорости движения. Так, согласно данным японского агентства по международному сотрудничеству (JICA), за редким исключением средняя скорость на дорогах Большой Манилы составляет 10 км/ч, так что от 75 до 92% всех передвижений совершаются со скоростью менее 20 км/ч. Денежные убытки от пробок, по данным того же агентства, достигают в Большой Маниле 54,35 млн долларов США в день и еще 22,65 млн долларов США в районах Булакан, Ризаль, Лагуна и Кавите. В общей сложности экономические потери из-за низкой эффективности транспортной инфраструктуры составляют 27,18 млрд долларов США в год (Мега Манилы¹⁰) или 11% ВВП¹¹.

Авиа и портовая инфраструктура

Большие финансовые потери несет и отрасль авиаперевозок. По словам Джона Эндрюса, заместителя генерального директора управления гражданской авиацией Филиппин, авиалинии несут убытки свыше 158,56 млн долларов США ежегодно за счет затрат на горючее из-за перегруженности международного аэропорта Ниной Акино (самого крупного в Маниле). Ожидая очереди на посадку, самолеты вынуждены оставаться в воздухе и сжигать дополнительные запасы топлива, по подсчетам Эндрюса от 200,000 до 400,000 кг, что обходится авиалиниям в 226,000-453,000 долларов США в день. В год расходы авиакомпаний на дополнительное топливо достигают 83,79 млн долларов США, и еще столько же уходит на стоимость двигателя и стоимость времени полета¹².

Похожая ситуация наблюдается и в сфере морских перевозок и портовой инфраструктуры. Рост населения вызвал увеличение

спроса на импорт, что в свою очередь создало дополнительную нагрузку в работе филиппинских портов. Это приводит к перегруженности, что, соответственно, замедляет работу портов.

В 2012 г. на Филиппинах было 211 портов, которые работали на внутренние морские перевозки и 38 портов международного значения. В 2011 г. флот внутренних морских перевозок состоял из 7,299 судов с общим тоннажем в 1,76 млрд тонн. Судходная система Филиппин позволяет автотранспорту перемещаться с автотрасс на трейлерные паромы, чтобы продолжать движение между островов по 12 специальным морским маршрутам. Однако из-за слабого развития портовой инфраструктуры, паромы прекратили движение по 5 из этих 12 маршрутов. Как пояснил Христиан Гонсалес, глава Азиатских аэропортов по международным контейнерным терминалам, для судходных компаний проблема заключается в замедлении оборота судов, что сказывается на прибыльности операций, поскольку судходство очень капиталоемкий бизнес с высокими фиксированными издержками. Следовательно, именно судходные компании в первую очередь заинтересованы в улучшении портовой инфраструктуры и повышении ее эффективности¹³.

Кроме того, немалую проблему представляет и сопутствующая вспомогательная инфраструктура, в первую очередь это качественные дороги, которые бы обеспечили своевременные и быстрые перевозки грузов в/из портов и по всей стране, и главное в столичный регион. Один порт Манилы пропускает через себя до 75% всех контейнерных перевозок, однако, несмотря на рост перевозок, транспортная дорожная инфраструктура, ведущая к порту Манилы, практически не развивается на протяжении уже долгого времени. Для хотя бы частичного решения данной проблемы необходимо разгрузить порт Манилы. Это возможно с помощью создания быстрой внутренней дорожной сети между портами страны, во-первых, и за счет развития других портов, таких как Батангас и Сабик, во-вторых. Тем не менее, стоит помнить, что даже эти меры не решат проблему кардинально, поскольку в стране наблюдается дисбаланс морской торговли с перевесом в сторону импорта непосредственно в Манилу, даже при том, что она не входит в свободные экономические зоны Филиппин.¹⁴

Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ)

По состоянию на 2011-12 гг. ИКТ сектор представлен на Филиппинах конкурентными частными компаниями (70 местных опе-

раторов связи и 9 операторов подвижной сотовой радиосвязи) по всей стране. В 2011 г. плотность телефонных сетей составляла примерно 7 линий связи на 100 филиппинцев и 106,7 мобильных телефонов на 100 человек. Плотность фиксированной широкополосной связи достигала 2,2 пользователей из 100 и примерно 36,2% филиппинцев пользовались интернетом¹⁵.

Официально Филиппины присоединились к «мировой паутине» в 1994 г., но даже сейчас, по прошествии стольких лет, доступ и пользование интернетом остается плохо регулируемым. Несмотря на то, что государство признает важность и приоритетность развития сектора ИКТ, его социально-экономический потенциал, из-за несбалансированного распределения ресурсов, ограниченных возможностей государства и в силу того, что ИКТ сектор оказался захвачен ограниченным количеством доминирующих субъектов рынка, он управляется неравномерно и работает недостаточно эффективно. Таким образом, не удивительно, что уровень доступа в интернет для большинства населения остается достаточно низким – примерно 40% населения являются интернет-пользователями. Уровень проникновения мобильной связи высок – 101%, однако, при этом уровень проникновения на рынок смартфонов гораздо ниже – всего 30%¹⁶.

Таблица 3. Показатели развития ИКТ на Филиппинах¹⁷

Численность населения (январь 2016)	101,47 млн чел.
Распространение интернета (март 2015)	44,2 млн чел. (44% населения)
Рост интернет-активного населения (2009-13)	531%
Активные пользователи социальных медиа (январь 2016)	48 млн чел. (47% населения)
Пользователи мобильной связи (январь 2016)	119,21 млн чел. (117% населения)
Активные пользователи социальных мобильных медиа (январь 2016)	48 млн чел. (47% населения)

Активные интернет-пользователи (январь 2016)	47,13 млн чел. (46% населения)
Распространение мобильных сетей (январь 2016)	75,4 млн чел. (74% населения)
Процент prepaid мобильных соединений (январь 2016)	95%
Процент постоплачиваемых мобильных соединений	5%
Процент широкополосных (3G и 4G) мобильных соединений	47%
Фиксированные широкополосные соединения (2014)	23,2 млн чел.
Беспроводные широкополосные соединения (2014)	27%

Источники: *We are Social* (январь 2016); *отчет Интернет-сообщества 2014 (Internet Society Global Internet Report 2014)*; *показатели Всемирного банка за 2014 г. (World Bank Indicators 2014)*; *база данных показателей ИКТ в мире 2014 (World Telecommunications ICT Indicators Database 2014)*; *всемирный веб-индекс (Global Web Index) по состоянию на 12 марта 2014 г.*

Согласно Республиканскому закону № 7925 за предоставление интернет-услуг отвечают телекоммуникационные сети, которые в свою очередь практически полностью контролируются двумя монопольными компаниями: the Philippine Long Distance Telephone Company (the PLDT group), с дочерними провайдерами Smart, Talk & Text, Sun Cellular и Globe Telecom, Inc. Две эти компании также являются владельцами практически всей интернет-инфраструктуры в стране, что позволяет им устанавливать цены, качество услуг и степень подключения к интернету. PLDT и Globe, держат в своих руках 83% местного рынка телекоммуникационных услуг. На третьем месте стоит компания Sun Cellular, совместное предприятие Singapore Telecommunications Ltd. и местной компании Ayala Corporation.

В 2012 г. в стране насчитывалось свыше 350 интернет-провайдеров, многие из них подключаются через сеть PLDT, кото-

рая владеет большей частью фиксированных соединений и 100,000 км волоконных сетей¹⁸. В течение 2015 г. правительство планировало ввести услуги по предоставлению бесплатного Wi-Fi в половине филиппинских городов и муниципалитетов и расширить покрытие беспроводными сетями за счет дополнительного финансирования в 2017 г. Также в 2015 г. на рынок должна была выйти третья крупная телекоммуникационная компания (telco), представляющая собой совместное предприятие двух крупных компаний: Telstra (самая большая австралийская telco) и San Miguel Corporation (крупнейшая на Филиппинах продовольственная компания), однако в марте 2016 г. переговоры между San Miguel Corporation и Telstra прекратились¹⁹.

Одной из главных проблем интернет-отрасли является необходимость для провайдеров подключаться через сети PLDT за деньги, что невыгодно большинству провайдеров, или, в качестве альтернативы проводить сигнал через внешние сети – через Гонконг и Штаты²⁰, что не способствует быстрой передаче данных и высоким скоростям доступа. Несмотря на наличие в стране 6 точек с открытым интернет-обменом (РНОpenIX), которые выступают в качестве «нейтральной» альтернативы обмена данными и управляются и контролируются Министерством науки и технологии, уровень взаимосвязанности сетей среди провайдеров остается низким. В попытке решить данную проблему Комиссия по телекоммуникационным сетям Филиппин в 2011 г. обязала провайдеров подключаться через РНОpenIX, что вызвало большой протест со стороны telcos. В PLDT заявили, что в таких условиях может пострадать безопасность подключений и интернет-траффика, однако реальная причина их возражений гораздо более прозаична: подключение через РНОpenIX позволит многочисленным провайдерам бесплатно пользоваться сетями самых крупных игроков на рынке телекоммуникационных технологий, компаний, которые вложили в интернет-инфраструктуру гораздо больше, чем мелкие провайдеры, и преследуют, в первую очередь, цель получения максимальных прибылей. Ситуация усложняется еще и потому, что интернет на Филиппинах рассматривается в качестве услуги, сопряженной с приращением стоимости, и в отличие от телекоммуникационных услуг, не регулируется правительством. Фактически, Комиссия по телекоммуникационным сетям, будучи главным управляющим звеном отрасли, не обладает властью обязать компании использовать IP-пиринг²¹. В результате, тогда как в других странах региона, например, в Индо-

незии IP-пиринг является бесплатной услугой, на Филиппинах он стал способом получения прибыли крупными провайдерами за счет более мелких компаний²².

Большой проблемой остаются низкие скорости передачи данных и слабая распространенность подключений в удаленных районах страны, при достаточно высокой стоимости за предоставляемые услуги, что списывают на олигополию двух крупных провайдеров, полностью вытеснивших с этой ниши рынка любых других потенциальных игроков. Хотя большинство урбанистических районов подключены к интернету и имеют более-менее свободный доступ к услуге, в отдаленных (в основном горных) районах и на дальних мелких островах, а также среди наиболее незащищенных слоев населения (бедняков, инвалидов и коренных народов) доступ к сети интернет практически полностью отсутствует или является слишком дорогой услугой. Кроме того, дополнительную сложность для работы интернет-провайдеров создают природные преграды в виде горных цепей и морских пространств между островами, которые препятствуют установлению и поддержанию стабильного сигнала. Низкий уровень заработка среди большинства населения страны также не способствует активному развитию интернет-отрасли. Таким образом, очевидно, что Филиппины значительно отстают по уровню и распространенности предоставляемых интернет-услуг от своих соседей по региону. Согласно статистике ВЭФ по показателю сетевой готовности Филиппины находятся на 76 месте из 143 стран²³.

Налицо явное противоречие: Филиппины являются одной из стран с быстро растущим количеством интернет-пользователей (531% прироста за 5 лет до 47,1 млн активных интернет-пользователей в январе 2016 г.), однако этот рост не сопровождается соответствующим улучшением ИКТ инфраструктуры. По данным Ookla's Household Download Index, в стране одна из самых низких скоростей подключений через широкополосные сети. По состоянию на 18 апреля и 17 мая 2015 г. скорость загрузки данных при помощи домашнего интернет-подключения была 3,64 Мб/с. Это второй самый низкий показатель по региону, таким образом, Филиппины оказываются на 176 месте из 202 стран мира. Единственная страна, в которой скорость скачивания через интернет еще ниже, это Афганистан – с 2,52 Мб/с.

Скорость закачивания данных в сеть интернет на Филиппинах еще ниже, в среднем – 1,53 Мб/с (для сравнения: средняя скорость

по миру – 10,59 Мб/с). При этом стоимость услуги остается одной из самых высоких в мире – в среднем 18,18 долларов США за Мб., против 5,21 доллара в среднем по миру.

Со своей стороны telcos обвиняют правительство в излишней бюрократичности и во многом списывают проблемы отрасли на трудности с получением лицензии. Так, телекоммуникационные компании обязаны получить около 20 различных разрешений от местных властей, прежде чем получают право установить вышку сотовой связи. В связи с чем представители компаний Globe Telecom и PLDT настаивают на стандартных и прозрачных процедурах во взаимодействии властей с телекоммуникационными компаниями²⁴.

Стратегия решения инфраструктурных проблем на Филиппинах

Еще в 2016 г. в ходе предвыборной борьбы, тогда еще кандидат в президенты, а ныне президент Филиппин Родриго Дутерте особенно акцентировал внимание на необходимости улучшения инфраструктуры в стране и выделил этот аспект как один из трех главных пунктов своей социально-экономической программы развития Филиппин на ближайшие 6 лет. Таким образом, развитие инфраструктуры является приоритетом в экономической стратегии президента. Программа “*Build, Build, Build*”, которую запустил Дутерте, предполагает, что инфраструктурные проекты увеличат производительность экономики, создадут новые рабочие места, повысят доходы населения и значительно сократят уровень бедности в стране. Правительство рассчитывало довести затраты на инфраструктуру до 5% от ВВП к концу 2017 г. и в дальнейшем повысить их до 7% от ВВП в течение 2018-2019 гг. Предполагается, что в период 2017-2022 гг. затраты на общественную инфраструктуру достигнут примерно 180 млрд долларов США.

Основой программы “*Build, Build, Build*” станет развитие транспортной инфраструктуры (автомагистралей национального значения, региональных аэропортов, портов, железных дорог) не только в центральной и самой густо населенной части страны на южном и центральном Лусоне, но и на самом южном острове страны Минданао, который остается перспективным в плане ресурсов, но самым бедным и проблемным регионом страны. На данном этапе выделяется ряд наиважнейших и первоочередных проектов, требующих реализации и одобренных правительством, это:

1. Автомагистрали: Luzon Spine Expressway Network, Tarlac-Pangasinan-La Union Expressway, NLEX-SLEX Connector Road, Cavite-Laguna Expressway, Central Luzon Link Expressway, Bacolod Economic Highway, Metro Cebu Expressway, Panguil Bay bridge, Mindanao Development Road Network, Davao City By-pass
2. Аэропорты: New Bohol (Panglao) Airport, Mactan Cebu International Airport, Bicol International Airport
3. Железные дороги: PNR North Railway (Manila-Clark), PNR South Railway (Manila-Bicol), Mindanao Railway, Mega Manila Subway, MRT Line 7, LRT 1 Cavite Extension, LRT Line 2 East Extension
4. Порты: Cavite Gateway Terminal, Port Modernisation Project²⁵.

Еще один крупный экономически значимый инфраструктурный проект состоит в развитии *New Clark City*, призванный превратить уже сейчас успешную экономическую зону *Clark Economic Zone* в новый жилой район, где сможет с комфортом разместиться более 1 млн человек. Правительство планирует повысить производительность экономической зоны за счет реализации новых транспортных и логистических инфраструктурных проектов, включая строительство нового терминала в международном аэропорту Кларк Сити, железной дороги для грузовых перевозок между городами Сабик и Кларк и системы общественного транспорта, основанного на автобусном парке. Это долгосрочный крупномасштабный проект по развитию *New Clark City*, реализация которого по предварительным расчётам займет более 40 лет. Здесь также планируется провести транспортную сеть, которая соединит Кларк Сити с Большой Манилой, построить необходимые объекты коммунального пользования, жилой застройки автострады, наладить общественный транспорт.

Такое масштабное строительство и развитие инфраструктуры потребует от Филиппин капитальных денежных вложений и больших затрат. В этом отношении Филиппины могут рассчитывать на финансовую поддержку международных организаций, таких как Азиатский банк развития и Японское агентство по международному сотрудничеству, которые уже выделили деньги на развитие филиппинской инфраструктуры. Кроме того, президент Дутерте осенью 2016 г. достиг выгодного консенсуса с Китаем и получил в займах и прямых инвестициях в инфраструктуру порядка 25 млрд долларов

США. Филиппины сейчас активно выступают за развитие экономического сотрудничества с Китаем и всячески привлекают китайских бизнесменов и инвесторов вкладываться в Филиппины, в первую очередь в инфраструктуру²⁶.

Чтобы привлечь еще больше финансовых средств для реализации амбициозной программы инфраструктурного развития, Филиппинам необходимо налаживать тесные связи с инвесторами как на местном, так и на международном уровне. Однако, по сообщениям Азиатского банка развития, филиппинский рынок капиталов и небанковских финансов недостаточно устойчивый для того, чтобы сколько-нибудь точно оценить финансовые риски, что также сдерживает инвесторов. Страна должна расширить доступ к инфраструктурным финансам и инвестиционным фондам, чтобы реализовывать финансово осуществимые и устойчивые проекты.

Помимо проблем, связанных с финансированием, на Филиппинах недостаточно высокий потенциал для создания и осуществления жизнеспособных и устойчивых проектов. И правительство, и промышленность нуждаются в более качественных инфраструктурных услугах. Правительству со своей стороны следует лучше организовывать техническую помощь в проведении технико-экономических обоснований, управлении государственными расходами, организационном управлении, управлении государственными услугами и финансовом моделировании. Эффективность и надежность построенной инфраструктуры, независимо от того, построена она и управляется правительством или частными компаниями, остаются неудовлетворительными. Хотя модель государственно-частного партнерства (ГЧП) более широко применяется во многих странах АСЕАН, она по-прежнему несколько нова для страны²⁷.

Что касается отрасли, то профессиональные услуги, такие как разработка проектов, консультации по сделкам и технико-экономические обоснования, не всегда доступны на местном уровне. Навыки, организация и мобилизация филиппинских строительных рабочих не соответствуют стандартам их коллег из АСЕАН в таких странах, как Малайзия и Таиланд. Существует значительный разрыв в уровне обслуживания, а это означает, что Филиппинам может потребоваться более активное участие иностранных компаний с навыками, необходимыми для осуществления смелого плана по развитию инфраструктуры в стране²⁸.

Таким образом, можно сделать вывод, что создание современной эффективной инфраструктуры на Филиппинах сталкивается с

рядом проблем, среди которых на первом месте плохая организация всего процесса реализации проектов, отсутствие единой системы дальнейшего поддержания и управления сданными проектами, коррумпированность и бюрократические препоны, которые замедляют осуществление инфраструктурных проектов на всех этапах. Без хотя бы частичного решения этих проблем, даже при должном финансировании и активной пропаганде со стороны правительства вкладывать капиталы в филиппинскую инфраструктуру, создание «золотого века инфраструктуры» видится маловероятным даже в долгосрочной перспективе.

1

<https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/ph/pdf/InvestmentGuide/2015PHInvestmentGuideInfrastructureIn-depthPhilippines.pdf> 5

² Другие подсектора, такие как обеспечение водоснабжением и электроэнергией, строительство жилых, коммунальных и бизнес комплексов, повышение уровня услуг здравоохранения и образования, равно как и описание ситуации в отдельно взятых наиболее проблемных регионах (как, например, южный остров Минданао), требуют отдельного изучения и, возможно, будут освещены мною в последующих статьях.

³ <https://www.pwc.com/sg/en/publications/assets/cpi-mas-1-infrastructure-opportunities-in-asean-201709.pdf> 7, 17

⁴ Financing Infrastructure in the Philippines: Fiscal Landscape and Resources Mobilization. DISCUSSION PAPER SERIES NO. 2014-01. By Adoracion M. Navarro and Gilberto M. Llanto. URL:

<https://dirp4.pids.gov.ph/webportal/CDN/PUBLICATIONS/pidsdps1401.pdf>, p. 8.

⁵ Infrastructure In-depth: Philippines 2015 Investment Guide by KPMG in the Philippines. URL:

<https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/ph/pdf/InvestmentGuide/2015PHInvestmentGuideInfrastructureIn-depthPhilippines.pdf>, p. 6.

⁶ Infrastructure Financing Strategies for Sustainable Development in South-East Asia. Sub-Regional Study / Paper. 12 July 2017. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. URL:

http://www.unescap.org/sites/default/files/Financing%20Infrastructure%20-%20Sub-Regional_20170714.pdf, p. 7

⁷ Барангай – самая мелкая единица административного деления на Филиппинах.

⁸ Разновидность маршрутного такси, характерная для Филиппин, в особенности широко распространены в Маниле. Это филиппинское изобретение, в основе которого лежат военные американские джипы, удлиненные для увеличения количества пассажиромест и обычно ярко раскрашенные. В джипни размещается 12-15 человек по лавочкам. В час пик в джипни могут ехать 20 и 30 человек частично стоя. На крыше джипни перевозят грузы, в сельской мест-

ности мелкий домашний скот и птицу. Бывает, что на крыше едут пассажиры, хотя такая перевозка официально запрещена законом. Посадка пассажиров в салон происходит через проём в задней части кузова.
<https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1785013> / См. более подробно:
<https://en.wikipedia.org/wiki/Jeepney>

⁹ В Маниле в ночное время многие дороги перекрываются полицией (с 22:00 вечера), соответственно, возможностей для проезда ночных такси гораздо меньше, чем в других городах мира.

¹⁰ В состав Мега Манилы входят: национальный столичный регион (Большая Манила) и окраины соседних трех регионов – Центрального Лусона, Калабарсона и Мимаропа.

¹¹ Infrastructure In-depth: Philippines 2015 Investment Guide by KPMG in the Philippines. URL:

<https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/ph/pdf/InvestmentGuide/2015PHInvestmentGuideInfrastructureIn-depthPhilippines.pdf>, pp.7-8.

¹² Ibid.

¹³ Policy improvements in the Philippines' transport and infrastructure sector. The Report: Philippines. 2016. Oxford Business Group. URL:

<https://oxfordbusinessgroup.com/overview/making-connections-policy-reforms-and-investments-are-improving-sector-1>

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ An Overview of Internet Governance and Infrastructure in the Philippines. University of Toronto. Foundation for Media Alternatives. Research Brief March 2017. URL: <https://citizenlab.ca/wp-content/uploads/2017/04/An-Overview-of-Internet-Infrastructure-and-Governance-in-the-Phillippines.pdf>, p. 1.

¹⁷ Ibid, p. 2.

¹⁸ Ibid, pp. 2-3.

¹⁹ Ibid, p. 3.

²⁰ 97% траффика идет через иностранные государства таким образом.

²¹ IP-пиринг – добровольный процесс, при котором две интернет-сети соединяются и обмениваются трафиком бесплатно.

²² An Overview of Internet Governance and Infrastructure in the Philippines. University of Toronto. Foundation for Media Alternatives. Research Brief March 2017. URL: <https://citizenlab.ca/wp-content/uploads/2017/04/An-Overview-of-Internet-Infrastructure-and-Governance-in-the-Phillippines.pdf>, pp. 4-5.

²³ Ibid, p. 6.

²⁴ Ibid, pp. 7-8.

²⁵ Более подробно на официальном сайте правительства Филиппин:

<http://build.gov.ph/Home/Projects/agency=DPWH>

²⁶ Правда, стоит отметить, что на пути взаимовыгодного сотрудничества стран помимо политических разногласий стоят трудности с ведением бизнеса на Филиппинах, с которыми так или иначе сталкиваются все иностранные инвесторы. Две главные проблемы здесь это, во-первых, коррупция, и, во-вторых, неповоротливый бюрократический аппарат. Кроме того, согласно филиппин-

ским законам, иностранные предприниматели не имеют права на 100% владения филиппинскими землями, что также затрудняет работу инвесторов и не способствует эффективности предприятий.

²⁷ ГЧП модель сейчас активно пропагандируется на Филиппинах, однако потребуется кардинальная реформа, чтобы эта модель стала максимально эффективной и прижилась на Филиппинах. Это тема для более внимательного изучения и достойна написания отдельной научной статьи.

²⁸ The Philippines: Infrastructure Opportunities and Challenges. 24 October, 2017. URL: [https://asiafoundation.org/2018/01/31/realize-dutertes-golden-age-infrastructure-philippines-better-roads-must/](http://hkmb.hktdc.com/en/1X0ABULX/hktdc-research/The-Philippines-Infrastructure-Opportunities-and-Challenges; To Realize Duterte's 'Golden Age of Infrastructure' in Philippines, Better Roads a Must. / By King Francis Ocampo. The Asia Foundation, January 31, 2018. URL: <a href=); Philippines aims for 'golden age of infrastructure'. Business Inquirer, March 08, 2017. URL: <http://business.inquirer.net/225770/philippines-aims-golden-age-infrastructure>.