

“一带一路”文库
中国“一带一路”倡议研究丛书

海丝邻居： 菲律宾“一带一路”经济发展研究

Haisi Neighbor:
Research on the Economic Development of
“The Belt and Road” of the Philippines

刘荣春 刘善庆◎著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

“一带一路”文库
中国“一带一路”倡议研究丛书

海丝邻居： 菲律宾“一带一路”经济发展研究

Haisi Neighbor:
Research on the Economic Development of
“The Belt and Road” of the Philippines

刘荣春 刘善庆◎著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

海丝邻居：菲律宾“一带一路”经济发展研究/刘荣春，刘善庆著. —北京：经济管理出版社，2018.8

ISBN 978-7-5096-5923-6

I. ①海… II. ①刘…②刘… III. ①经济发展—研究—菲律宾 IV. ①F134.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 169736 号

组稿编辑：丁慧敏

责任编辑：丁慧敏

责任印制：黄章平

责任校对：赵天宇

出版发行：经济管理出版社

(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址：www.E-mp.com.cn

电 话：(010) 51915602

印 刷：三河市延风印装有限公司

经 销：新华书店

开 本：787mm×1092mm/16

印 张：17.25

字 数：327 千字

版 次：2018 年 8 月第 1 版 2018 年 8 月第 1 次印刷

书 号：ISBN 978-7-5096-5923-6

定 价：59.00 元

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书，如有印装错误，由本社读者服务部负责调换。

联系地址：北京阜外月坛北小街 2 号

电话：(010) 68022974 邮编：100836

目 录

第一章 经济增长与经济发展	1
第一节 促进经济增长与发展的主要措施	1
一、菲律宾国家概况	1
(一) 历史简况	1
(二) 基础设施概况	2
(三) 其他	8
二、菲律宾政府推动经济发展的主要举措	11
(一) 着力进行经济改革	12
(二) 加强基础设施建设	21
(三) 大力建设经济区	39
第二节 经济增长与发展的具体情况	43
一、取得的主要成绩	43
(一) 基础设施进一步改善	44
(二) 经济状况良好	45
(三) 全球竞争力上升	56
二、存在的主要问题及前景预测	60
(一) 主要问题	60
(二) 经济发展前景预测	63
第二章 产业结构	65
第一节 农业	67
一、基本情况及主要问题	67
(一) 基本情况	67

(二) 主要问题	68
二、政府推动农业发展的主要举措	72
(一) 加大农业支持力度	72
(二) 积极争取国际合作	77
三、农业发展情况	81
(一) 总体情况	81
(二) 具体情况	82
第二节 工业	85
一、概况	85
二、政府发展工业的主要举措	85
(一) 鼓励类举措	85
(二) 强化矿业管理	89
三、发展情况	93
(一) 总体情况	93
(二) 具体情况	94
第三节 服务业	102
一、概况	102
二、政府推动服务业发展的主要举措	103
(一) 发展旅游业的主要举措	103
(二) 扶持外包服务业发展的主要举措	107
(三) 发展金融业的主要举措	111
(四) 开放零售业	114
三、发展情况	115
(一) 总体情况	115
(二) 具体情况	115
第三章 人口状况	131
第一节 人口及其分布	131
一、人口概况	131
(一) 人口总数及其构成	131
(二) 风俗民情	136
二、人民生活	137



(一) 文化教育	138
(二) 生活状况	139
第二节 权利保障与移民政策	143
一、反贫困政策及其效果	143
(一) 反贫困的主要举措	144
(二) 反贫困的效果	146
二、权利保障	147
(一) 对本国人民的保障措施	147
(二) 对外国劳工的规定	149
三、移民政策	150
(一) 退休移民	150
(二) 投资移民及其成效	151
 第四章 国土资源与环境保护	 153
第一节 区位与资源禀赋	153
一、地理位置	153
(一) 区位与地貌	153
(二) 气候	154
二、主要资源	155
(一) 矿产资源	155
(二) 可再生能源	156
(三) 其他资源	158
第二节 环境保护与可持续发展	159
一、环境影响经济发展	159
(一) 破坏农业生产	159
(二) 造成人员伤亡	161
二、政府的应对措施	162
(一) 开展紧急救助与灾后重建	162
(二) 积极争取外援	163
(三) 增强抗灾能力	163
(四) 改变生产方式	164

第五章 财政货币政策	167
第一节 财政政策	167
一、存在的主要问题	167
(一) 机制问题	167
(二) 政府债务与通货膨胀问题	168
二、主要举措	169
(一) 加大改革力度	169
(二) 具体举措	170
三、主要成效	172
(一) 收入增加	173
(二) 经济运行比较平稳	175
四、国际援助	177
(一) 基本情况	177
(二) 外债情况	181
第二节 货币政策	182
一、概述	182
(一) 今不如昔	182
(二) 弱势货币时代	183
二、主要问题及其应对举措	184
(一) 面临的主要问题	184
(二) 主要应对措施	187
第六章 对外贸易	191
第一节 对外贸易政策、协议	191
一、贸易愿景	191
(一) 实现贸易顺差	191
(二) 成为贸易新枢纽	192
二、主要问题	192
(一) 国际评价不高	192
(二) 具体问题	193
三、鼓励货物贸易的政策	194

(一) 出口贸易政策	194
(二) 进口贸易政策	195
(三) 促进贸易发展的主要举措	197
四、保护海外劳务的政策举措	199
(一) 劳工法	199
(二) 海外劳工与海外菲律宾人法	200
(三) 海外就业管理机构	202
五、国际贸易协议	203
(一) 劳务协议	203
(二) 货物贸易协议	204
第二节 对外贸易实施情况	206
一、货物贸易情况	206
(一) 总体情况	206
(二) 国别情况	208
(三) 进出口产品类别	210
二、服务贸易情况	214
(一) 海外劳务概况	214
(二) 海外劳务优势及劳务汇款	217
第三节 中菲双边贸易	219
一、中菲双边贸易协议	219
(一) 中菲贸易协议	219
(二) “早期收获”计划	220
二、双边贸易表现	220
(一) 增长迅速	220
(二) 互补性较强	222
第七章 外国直接投资	225
第一节 投资环境	225
一、商业环境与商事习惯	225
(一) 竞争优势与劣势	225
(二) 商事习惯	229
二、国内外评价	230

(一) 国际评价	230
(二) 国内评价	234
第二节 吸引外资的主要举措	235
一、改善投资环境	236
(一) 明确定位	236
(二) 签署各种协议	236
二、调整外商投资政策	239
(一) 消除外资进入壁垒	239
(二) 调整财税政策	240
(三) 政府官员主动招商	240
三、外界的反应	242
(一) 全球排名上升	242
(二) 经济计划获广泛支持	244
(三) 外资吸引力逐步上升	245
第三节 投资情况	246
一、外资进入菲律宾的情况	246
(一) 总体情况	246
(二) 国别情况	250
二、菲律宾海外投资情况	257
(一) 对中国的投资	258
(二) 对欧美国家的投资	258
(三) 对域内国家的投资	259
参考文献	261
后 记	265

第一章

经济增长与经济发展

第一节 促进经济增长与发展的主要措施

一、菲律宾国家概况

(一) 历史简况

1. 国土面积

菲律宾共和国 (Republic of the Philippines), 简称菲律宾, 位于西太平洋, 是东南亚一个多民族群岛国家, 西部和北部与南中国海相邻 (<http://baike.baidu.com>), 东部是太平洋, 南部是西里伯斯岛 (印度尼西亚苏拉威西岛之旧称) 和婆罗洲 (一半属马来西亚, 一半属印度尼西亚) (周保吉, 2012)。首都马尼拉。

菲律宾陆地面积 29.97 万平方千米, 占世界陆地面积的 2%, 在世界 146 个国家中排列第 57 位。海域面积 27.6 万平方海里 (1 海里约 1.852 千米)。菲律宾共有大小岛屿 7000 多个, 有三个主要岛群, 吕宋岛 14.1 万平方千米、棉兰老岛 10.2 万平方千米、维萨亚岛群 5.7 万平方千米。

2. 独立简况

菲律宾人的祖先是亚洲大陆移民, 14 世纪前后, 菲律宾出现了一些由土著部落和马来族移民构成的割据王国, 其中最著名的是 14 世纪 70 年代兴起的海上强国苏禄王

国。1521年，麦哲伦率领西班牙远征队到达菲律宾群岛。此后，西班牙逐步侵占菲律宾，并统治长达300多年。1898年6月12日，菲律宾宣告独立，成立菲律宾共和国。同年，美国依据对西班牙战争后签订的《巴黎条约》占领菲律宾。1942年，菲律宾被日本占领。第二次世界大战结束后，菲律宾再次沦为美国殖民地。1946年7月4日，美国同意菲律宾独立。菲律宾独立后，自由党和国民党轮流执政。第二次世界大战后的1965年国民党候选人马科斯当选第六任总统，并三次连任。1983年8月，反对党领导人贝尼尼奥·阿基诺被谋杀，导致政局动荡。1986年2月7日，菲律宾提前举行总统选举，贝尼尼奥·阿基诺的夫人科拉松·阿基诺在民众、天主教会和军队的支持下出任总统。此后，拉莫斯和埃斯特拉达先后按宪制当选总统。2001年1月，埃斯特拉达因受贿丑闻被迫下台，副总统阿罗约继任总统。2004年6月，阿罗约当选总统。2010年6月，自由党候选人阿基诺三世就任菲律宾第15届总统（<http://baike.chinaso.com>）。2016年6月，杜特尔特就任菲律宾第16届总统。

菲律宾是东盟（ASEAN）主要成员国，也是亚太经合组织（APEC）的24成员国之一。菲律宾为发展中国家、新兴工业国家及世界的新兴市场之一，但贫富差距很大。独立至今，菲律宾经历数次经济快速成长，然而政局时常动荡，政府贪污腐败，社会的不安定已成为阻碍其发展的一大因素（<http://baike.baidu.com>）。

（二）基础设施概况

巨额的财政赤字与外债制约了菲律宾基础设施的发展。长期以来，菲律宾政府对基础设施投入不足，导致基础设施落后，能源供应严重短缺。在城市供电、供水、城市垃圾处理方面的短缺和缺乏管理尤其突出（李智，2011）。该国经济发展不均匀，商业活动集中在大马尼拉地区、中吕宋等地，从而使得基础设施不足的问题更加突出，严重制约菲律宾经济发展。

美国政府独立的对外援助机构“千年挑战公司”（MCC）认为，政府执行力不足、物流成本过高、电价过高以及土地和市场失灵4个问题是菲律宾经济发展的四大桎梏。汇丰银行称，基于对周边地区基础设施水平的分析，菲律宾在基础设施领域位于13个国家（地区）末位。排名由高及低分别为中国香港、新加坡、中国、韩国、中国台湾、日本、越南、泰国、马来西亚、印度尼西亚、斯里兰卡、印度以及菲律宾（王薇，2015）。该排名是在综合分析道路、电信、电力、供水等要素后得出的。汇丰银行指出，菲律宾在这些国家中并不是最穷的，但即便更穷的国家也能建造很有质量的基础设施。世界经济论坛2015年公布的东盟6国关键基础设施数据也显示，在与印度尼西亚、马来西亚、新加坡、泰国和越南其他5国的比较中，菲律宾基础设施远远落后，



其中可获得电力的人口占比为 70.2%、输电损耗率为 12%、每 100 居民拥有固定电话 3.2 部、每 100 居民拥有手机号码 104.5 个、铺面道路占总道路长度的比例为 26.9%，以上指标均排名最末；可获得经处理水源的人口比例为 91.8%、可获得卫生服务的人口比例为 74.3%，这两项指标仅高于印度尼西亚排名第 5 (<http://blog.sina.com>)。

菲律宾是个农业国家，但是，基础设施简陋是制约菲律宾农产品贸易的重要因素之一。菲律宾农业部一直致力于从农场到市场的乡村公路建设。2018 年农业部“乡村公路工程”（FMR）的预算是 60 亿比索，以每千米 1000 万比索成本和预算拨付额测算，2018 年可以建造 600 千米公路，到 2022 年可建造 3000 千米，这仅是 FMR 待建 1.3 万千米乡村公路的一个零头。加强农业基础设施建设任重而道远。

基础设施落后也制约着旅游业发展。如 2004 年 12 月 26 日海啸发生后，泰国、印度尼西亚、马来西亚、马尔代夫等地的旅游资源都遭受严重甚至毁灭性破坏，16 个外国旅游团改线到没受海啸影响的菲律宾，通过电话或互联网咨询菲律宾旅游的人数大幅上升。但不幸的是，菲律宾面对如此发展良机，却没有足够的酒店和国际机场来接待数量猛增的游客（王传军，2005）。

基础设施等因素还制约菲律宾房地产业发展。在经济向好、BPO 行业庞大需求、巨额消费支出以及城镇化进程等因素的带动下，菲律宾房地产行业近年来取得了巨大发展并且还可能在未来 5 年进一步提速。2010 年菲律宾城市人口为 48.6%，到 2030 年将达到 56.3%。城市化的加速伴随着对住房需求的不断增长。就大马尼拉而言，2012~2018 年将增加公寓 14000 套。中产阶级是驱动住宅需求的主要因素。2014 年海外劳工汇回款 243 亿美元中有 70 亿美元投向了房地产。另外，旅游业的增长也拉动着酒店业的发展。然而，相对落后的基础设施水平却制约了经济增长和城市发展，市场透明度不足和行业法规缺失造成买家不得不面对腐败和高额手续费，菲律宾对外资所有权的限制也影响了潜在外资进入房地产市场。

政府财力不足是菲律宾基础设施建设长期落后的原因。基础设施建设既是经济发展的重要物质基础，也是推动经济发展的强大动力之一。2015 年，菲律宾基础设施投入资金 3453 亿比索，比预算少 20%。由于菲律宾政府的低支出影响了该国经济发展。2016 年预算中生活费等其他费用上升了 30.7%，达到 4034 亿比索，但仍然低于预期；经营费用达到 214 亿比索，主要是材料不完整和债权人支票延迟兑现等问题。2015 年个人服务支出上升 10% 至 6644 亿比索，但仍低于 7432 亿比索的预计支出。这是政府低支出降低菲律宾经济发展速度的明显证据。

菲律宾基础设施落后的问题引起国内外商业团体的强烈关注，他们要求政府高度重视，并给予改善。如美国商会要求阿基诺政府必须确保基础设施建设支出占国内生

产总值的 5%，以确保包容性增长。杜特尔特政府履新后，菲律宾欧洲商界盼望新政府为国外投资者提供更好的基础设施和更加自由的经济环境。菲律宾北欧商务理事会指出，为保持菲律宾相对于东盟同行的竞争力，菲律宾需大力改善包括公路、机场、港口在内的基础设施，能源、信息和通信技术等基础设施也仍需提升。

基础设施建设的落后导致菲律宾整体的公私业能力较低，从而也制约基础设施建设计划的执行。2016 年菲律宾政权更迭后，政府提出了庞大的基础设施建设机会，但是菲律宾公、私行业尚未具备能够实施杜特尔特总统提出的宏大基础设施建设计划的能力。公共机构长久以来都被认为是延期支付的主要原因，私有领域也存在类似问题。政府计划实施 7 天 24 小时不间断的基础设施项目施工，以期在短时间内完成大量工程内容，但如此则会产生额外支出，也可能出现承包商资质不足的情况。除去施工期间的噪声、额外支出等问题，承包商的资质也是一大限制因素。根据政府数据，在 7778 家承包商中，只有 321 家具备 AAA 级施工资质，可以实施 3 亿比索以上的工程施工任务，占比仅为 4.12%。

1. 交通运输

菲律宾交通运输以公路和海运为主。铁路不发达，总长只有 1200 千米，集中在吕宋岛，首都马尼拉市有轻轨铁路 (<http://www.china.com>)。近年来，各地要求加强铁路建设的呼声日益高涨。如由于缺乏陆路和水路交通方式，棉兰老地区的农产品无法在地区间运输，因此，棉兰老地区商界呼吁修建棉兰老地区铁路系统，从而加速棉兰老地区的转型发展。菲律宾西棉兰老商会主席表示，棉兰老地区的铁路系统可以使岛内不同地区的产品得以运输，而不同地区产品和人员的流动会促进岛内经济的发展，铁路的建设会促进经济包容性增长。菲律宾不拉干省省长、国会议员阿瓦拉多指出，为更好连通马尼拉和卡拉克国际机场，地区发展委员会要么推动高速列车建设项目，要么救活“北铁”项目 (Northrail)。他认为高速列车项目将有利于促进中吕宋地区的经济发展。

公路总长约 20 万千米。菲律宾城市公共交通系统较落后，主要以出租车和“吉布尼”（当地的一种个体出租车，路线固定，可同时载十几人）为主，其中，公路客运量占运输总量的 90%，货运量占运输货运量的 65% (<http://www.qianzheng>)。

水运总长 3219 千米。全国共有大小港口数百个，商船千余艘。主要港口为马尼拉、宿务、怡朗、三宝颜等 (<http://baike.baidu.com>)。其中，马尼拉港年设计能力为 150 万个标准集装箱，但 2012 年却有 183 万个标准集装箱经马尼拉港装卸，已经大大超出其吞吐能力，超负荷运营。由于货物从马尼拉港运出速度太慢，马尼拉港缓慢

的物流对出口产生了严重影响。为解决这个问题,菲律宾出口发展委员会(EDC)催促港务局尽快实施政策或政令,要求外国货船及货运业务从马尼拉港迁至八打雁港(八打雁港年设计能力为40万个标准集装箱,而2012年仅处理了1.1万个,仅为年设计能力的2.75%),以缓解马尼拉港口超负荷运营和大马尼拉区内交通拥堵的状况。马尼拉市已禁止全重4.5吨以上的卡车在早5点至晚9点间通行。因马尼拉港口拥堵严重,东南亚多家航运公司开始使用苏比克港口进行集装箱及散货运输。为吸引更多的航运公司使用苏比克港口,2014年10月1日起,菲律宾西部海岸苏比克湾大都会管理局(SBMA)降低了港口费、停泊费等收费标准,从而使苏比克港国际航运量增加。

空运方面,全国有机场288个,国内航线遍及40多个城市,与30多个国家签订了国际航运协定,主要机场有首都马尼拉的尼诺·阿基诺国际机场、宿务市的马克丹国际机场和达沃机场等(<http://www.qianzheng>)。航空运输主要由国家航空公司经营,全国各主要岛屿间都有航班。

由于投资不足,马尼拉国际机场存在部分安全风险,2010~2013年被列为亚太地区高风险机场之一;2011年、2013年被评为全球最差机场,2012年被评为亚洲最差。2016年,马尼拉机场居亚洲最差机场第5位。由“机场过夜指南”(The Guide to Sleeping in Airports)网站用户根据整体经验、清洁度、设备、服务、可睡度等条件票选出的“2016年亚洲最差机场”榜单中,榜首为乌兹别克斯坦的塔什干国际机场,随后依序为尼泊尔特里布万国际机场、巴基斯坦白夏瓦国际机场、阿富汗的喀布尔国际机场和菲律宾马尼拉国际机场。该网站在调查结果中表示,旅客对马尼拉国际机场的不满,包括曾发生“子弹栽赃”丑闻、经常停电、空调不佳、座椅不够,以及航站之间交通困难等。马尼拉国际机场有4座航站楼,相互相隔颇远且无摆渡车辆,乘客搭乘车辆转换航站楼时还必须通过严重堵塞的车流。同时,网站也肯定了马尼拉国际机场的一些改进措施,如卫生间较干净、座椅有所增加、机场出租车管理较好等。由于马尼拉国际机场过于拥堵,菲律宾民航委员会(CAB)在2013年拒绝了阿曼航空和捷特航空(印度)关于开通飞往马尼拉航线的请求。

2. 能源

菲律宾传统能源储备匮乏,石油和煤炭等能源产品大量依靠进口,但可再生能源的开发潜力巨大。据菲律宾能源部2007年统计,菲律宾石油产量仅占国内能源总供给的1.6%,天然气占7.7%,煤炭产量占4.6%,但可再生能源占菲律宾能源供给的41.8%。其中供热方面可再生能源的贡献度高达65%,因为多数农村家庭保留用植物残渣作厨房燃料的习惯。供电方面,截至2007年底,菲律宾共有发电装机容量1593.7

万千瓦，火力发电仍是主流，地热和水利等可再生能源的贡献率约为 1/3，发展空间比较大（公欣，2010）。

2001 年改革前，菲律宾实行发电、输电一体化的体制，发电、输电业务由国家电力公司（NPC）垄断经营。20 世纪 80—90 年代，菲律宾颁布法律鼓励私营企业投资电力行业，逐步形成了国家电力公司拥有全国输电网及一半发电厂，140 个民营企业、合作社和城市管理机构拥有另一半发电厂和配电系统的行业结构。

菲律宾的结构性缺陷以及 1997~1998 年和 2008~2009 年的全球经济危机都导致电力行业投资减少致使菲律宾许多地区经常遭遇停电，首都马尼拉也是如此。当然，数量不足的发电厂，加上需求增加，也是菲律宾电力供需紧张的原因。2010 年 6 月菲律宾的大停电引起了广泛关注，面临 20 年内的第二次电力危机。一个多月来，吕宋、维萨亚和棉兰老岛出现电力不足，造成各地 1 小时至半天的经常性停电。2013 年底，维沙亚地区通电率为 75.4%，即 407 万户居民中有 100 万户尚无电可用。菲律宾南部的棉兰老岛受到的影响最大，每天的停电时间可达 11 小时。2014 年 3 月，棉兰老岛的奥古斯第一水电站（Agus 1 HEP）跳闸并引起装机容量为 21 万千瓦的 Steag 国有火电厂发电机受损停机，致使这个有着 2500 万人口的岛屿全面停电，各区域每天轮流限电数小时。

普遍干旱和维护不当可能是引发菲律宾电力不足的两个原因。菲律宾的发电装机容量为 15572 兆瓦，其中 3219 兆瓦来自水力发电厂。棉兰老岛最容易受到影响；岛内 55% 的电力源自水力发电厂，而大坝已经接近危险水位。

由于发电不足，菲律宾电价奇高，是亚洲电费最高的国家。摩根大通 2009 年研究报告显示，菲律宾电价约合每千瓦时 14 美分，超过日本（11 美分）（公欣，2010）。据菲律宾能源部公布的《2017~2040 能源发展计划》显示，由于政府补贴不足，菲律宾电价为东盟地区最高，与新加坡持平。截至 2016 年底，菲律宾、新加坡工业用电均为 5.84 比索/千瓦时，菲律宾商业、家庭用电分别为 7.49 比索/千瓦时和 8.9 比索/千瓦时，而新加坡商业、家庭用电均为 7.27 比索/千瓦时。菲律宾能源部报告分析认为，泰国、印度尼西亚、马来西亚用电均享受政府补贴，菲律宾政府补贴不足，发电、输电、配电各环节附加税费较高，导致电价居高不下。另据澳大利亚国际能源咨询公司报告显示，2015 年马尼拉电力公司（菲律宾最大的电力公司）电价排名居亚洲第 3、亚太地区第 4、全球第 16 位。为了降低电费，菲律宾管理协会 2014 年向财政部提出建议，在共和国 9136 号法案和电力工业改革法案没有预期修改的情况下，考虑降低或免除某些能源税费，以便为消费者减轻电费开支负担（<http://chuansong.me/>）。

针对菲律宾电力紧张电价上涨的情况，菲律宾独立电力生产商协会（PIPPA）估



计菲律宾每年需要新增电力 250 兆~300 兆瓦才能满足日益增长的需求。按照菲律宾能源部《2012 电力发展规划》，2013~2016 年菲律宾将新增装机容量 868 兆瓦，但还需另增 500 兆瓦才能满足需求。根据惠誉国际 BMI 估计，由于电气化程度的增高和快速增长的国内生产总值（GDP），菲律宾 2015~2024 年的平均用电需求增长率将达到 4.9%。然而，供电能力的增速并未达到同等水平，最终将出现供电设施无法满足需要的状况（<http://trade.comnews>）。

能源危机对菲律宾的经济影响巨大，仅吕宋岛 2015 年 3 个月的停电就将造成菲律宾 233 亿比索经济损失，而且，这些损失还不包括停电对吸引外资和游客业的负面影响。

3. 供水

菲律宾目前约有 800 万人仍然无法获得安全饮用水，由于人口快速增长和气候变化的共同影响，菲律宾到 2040 年可能会面临严重的缺水问题。此外，由于农业占用水量的 70%~85%，水还将影响粮食安全。

菲律宾法律将包括供水行业在内的公用事业等关键行业的外资所有权限制在 40%，菲律宾投资者持有 60%。为了改善菲律宾供水严重不足的状况，欧盟驻菲律宾官员在 2017 年呼吁菲律宾政府对外国投资者全面开放供水部门，通过增加竞争提高国内水务服务水平。欧盟驻菲律宾使团经济贸易代表 Walter van Hattum 表示，许多欧洲水务企业希望通过允许对菲律宾本地公司进行投资控股，而不是受监管限制的约束。这将有助于菲律宾在这种高科技领域的对外开放，欧盟敦促菲律宾政府允许外国经营者参加供水项目投标，以便与其他公司公平竞争。菲律宾欧洲商会（ECCP）主席 Guenter Taus 认为，这将帮助菲律宾的技术与世界标准一致，使菲律宾本地工业从外国投资者带来的先进技术和管理方式中受益。让外国投资者参与竞争，将促进供水行业的技术转让，从而降低水价。

4. 互联网

能够使用互联网的人数比例低于全球平均水平。联合国发布的一份报告显示，2013 年菲律宾总人口中约 37% 的人能够上网，在 191 个国家中名列 106 位，略低于全球能够上网的人口平均数 37.9%。约有 22.9% 的菲律宾家庭有互联网连接，在 132 个经济体中排名第 57 位。

互联网速度慢、收费高。根据宽带网络检验公司 OOKLA 数据，菲律宾宽带下载速度为 3.64 兆比特每秒，远低于世界平均值 23.3 兆比特每秒，在全球 202 个国家和地区中排名第 176 位，系亚洲国家第二慢，仅略高于阿富汗的 2.52 兆比特每秒；上传速度

为 1.54 兆比特每秒，排名第 178 位，低于全球平均值 10.6 兆比特每秒。但同时，菲律宾是全球网络服务收费最昂贵的国家之一，排名第 61 位，平均收费为每兆比特每秒 23.4 美元，超出 18.19 美元的全球平均值。

菲律宾交通不便、缓慢的网速以及众多的岛屿让每一个物流专家都大为头疼。里昂证券研究表明，菲律宾 1/4 的在线订单无法送达，一半以上的在线订单最终延迟交付。

（三）其他

1. 不利于经济发展的因素

财政状况紧张、基础设施落后、腐败及政局不稳三大因素严重制约菲律宾的经济发展和降低贫困率。其中，基础设施落后成为经济发展的巨大瓶颈，造成生产成本居高不下，竞争力下降，丧失对国内外投资者吸引力。菲律宾外国直接投资增长迟缓，工业不振，失业率居高不下，对国内生产总值增长的贡献度不断下降。在进入 21 世纪的最初 5 年，菲律宾在许多方面大大落后其他东南亚国家，经济增长和大量外劳汇款未惠及穷人，贫富差距加剧，贫困人口比例从 2003 年的 24.4% 增加到 2006 年的 26.9%。

第一，中小企业融资难。亚洲开发银行研究院（ADB）2015 年发布的报告认为，菲律宾中小企业用于扩展业务及维持经营的资金中，70% 为内部筹措，从银行借贷金额不到 10%，卖方信贷不足 10%，另有不到 5% 来自股权出售。报告显示，亚洲发展中国家中小企业融资缺口约为 1624 亿美元，其中菲律宾缺口约为 20 亿美元，平均每个中小企业缺口 5.9 万美元。ADB 认为，发展中国家中小企业难以从银行贷款主要是由于这些国家资本市场发展水平较低，中小企业融资机构不够成熟，此外也有可能是由于借贷双方信息不对称（鞠海龙，2015）。

第二，社会治安状况较差。民调显示，菲律宾一般性犯罪发生率下降，但民众对犯罪的恐惧上升。菲律宾民间调查机构“社会气象站”2014 年底对 1800 名受访者进行的一项调查显示，6% 的受访者表示自己或家人在四季度遭遇一般性犯罪导致财产损失或者人身伤害（主要包括钱包被盗、入室盗窃、车辆被盗等），较 2013 年 7 月调查显示的 7.9% 略有下降。58% 的受访者对被闯空门表示忧惧，48% 不敢走夜路，52% 担心瘾君子。综合全年调查结果，菲律宾 2014 年一般犯罪发生率为 7.5%，较 2013 年下降 1.1 个百分点，为历史新低。但对走夜路和瘾君子的担忧却比 2013 年略微增长，并创历史新高。

第三，企业所得税高。菲律宾企业所得税高居东盟老六国首位。菲律宾联合外国