

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT PHILIPPINEN

ENGINEERING UND INFRASTRUKTUR

BRANCHE UND MARKTSITUATION
KONKURRENZSITUATION
GESETZLICHE UND SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN
FINANZIERUNG VON INFRASTRUKTURPROJEKTEN
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MANILA
DEZEMBER 2019

go international
= Bundesministerium
Digitalisierung und
Wirtschaftsstandort 



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Engineering** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter wko.at/aussenwirtschaft/engineering.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Manila

T +63 2 881 81 581

F +63 2 881 03 713

E manila@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/ph

f fb.com/aussenwirtschaft

🐦 twitter.com/wko_aw

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

blog www.austria-ist-ueberall.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer Förderinitiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

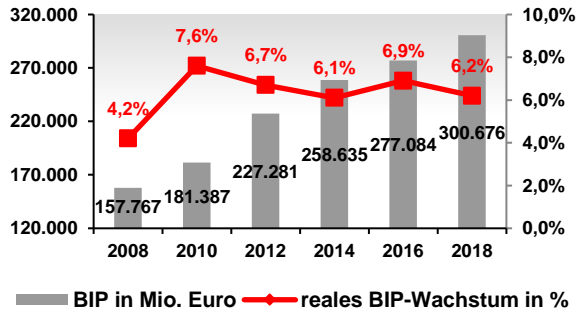
© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ
Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MANILA, T +63 2 881 81 581
E manila@wko.at , W wko.at/aussenwirtschaft/ph

1. Branche und Marktsituation

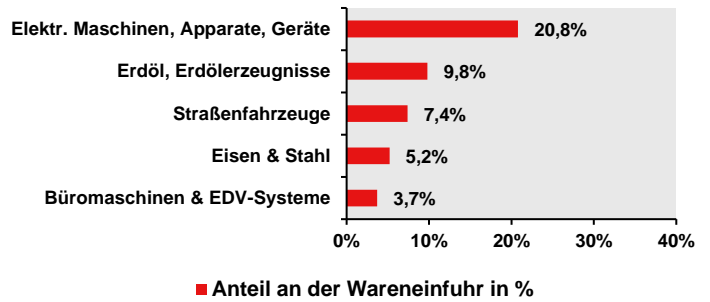
Folgende Kennzahlen beschreiben die Branche und Marktsituation:

Entwicklung des BIP



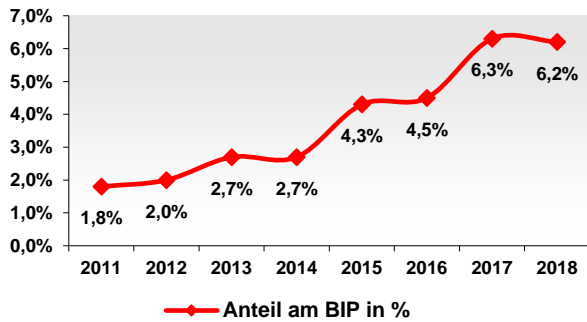
Quelle: Statista

Top 5 Importgüter der PH 2018



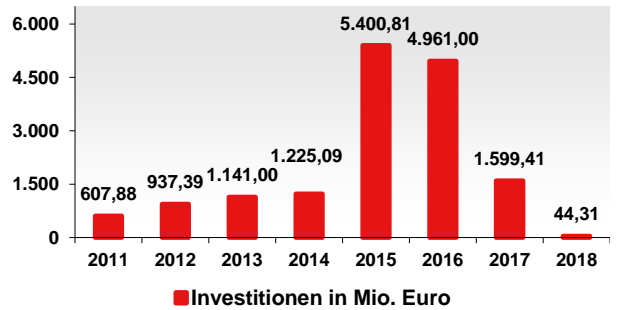
Quelle: WKO

Staatsausgaben für Infrastruktur



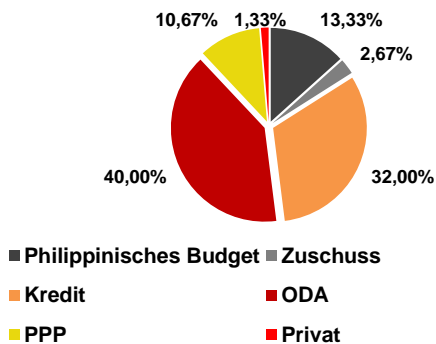
Quelle: Department of Budget and Management

Private Investitionen in Infrastruktur



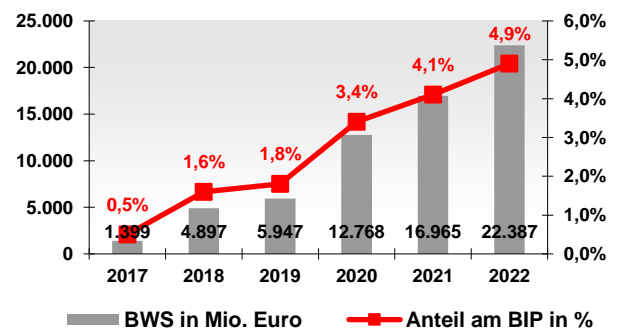
Quelle: Weltbank

Finanzierung von Projekten „Build, Build, Build“-Programm



Quelle: Rappler

Geschätzte Bruttowertschöpfung der öffentlichen Infrastrukturausgaben



Quelle: National Economic and Development Authority

1.1 Die philippinische Wirtschaft

Die Philippinen sind ein Land mit großem wirtschaftlichen Potenzial. Die Investmentbank Goldman Sachs zählt das Archipel zu den sog. **Next Eleven**, d.h. den elf Volkswirtschaften, die bis 2050 zwei Drittel der wirtschaftlichen Größe der G7-Staaten erzielen sollen (Wagner & Wewers, 2019). Des Weiteren ist das Land auch einer der fünf **Pantherstaaten**. Indonesien, Malaysia, Vietnam, Thailand und eben auch den Philippinen wird ein, den Tigerstaaten ähnlicher, wenn auch etwas langsamerer wirtschaftlicher Aufstieg von einem Entwicklungsland zu einem Industriestaat zugesprochen. Im „**Global Competitive Report 2018**“ des Weltwirtschaftsforums belegen die Philippinen unverändert den **56. Platz** (vgl. Österreich: 22. Platz) im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Volkswirtschaft (World Economic Forum, 2018).

Trotz eines Rückgangs des Wirtschaftswachstums auf 5,6 Prozent im ersten Halbjahr 2019 gehören die Philippinen weiterhin zu den Ländern in Asien, deren Wirtschaft am schnellsten wächst (Rivas, 2019). In den letzten vier Jahren konnte ein jährliches Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 6 bis 7 Prozent erreicht werden. Das Ziel der Regierung von Präsident Duterte ist ein jährliches Plus zwischen 7 und 8 Prozent bis zum Ende seiner Regierungszeit im Jahr 2022. Die treibenden Kräfte des Wachstums sind insbesondere der Dienstleistungssektor und die hohen privaten Konsumausgaben, die zu einem beträchtlichen Teil durch Überweisungen der mehr als 10 Mio. im Ausland arbeitenden Filipinos gespeist werden.

Eine weitere Schlüsselrolle für ein positives Wirtschaftswachstum in der nahen Zukunft nimmt der Infrastruktursektor ein. Durch die zunehmende wirtschaftliche Attraktivität der ASEAN-Länder aufgrund der günstigen Kostenstruktur (va. bei Lohnkosten), einer steigenden privaten Nachfrage und der jungen Bevölkerung verlegen Hersteller ihren Geschäftsbetrieb immer häufiger von China in die südostasiatischen Staaten. Die Philippinen können zudem auch noch mit einer großteils englischsprachigen Bevölkerung punkten.

Dies verstärkt die Nachfrage nach einer gut ausgebauten und funktionierenden Infrastruktur im jeweiligen Land (PwC, 2017). Auf den Philippinen ist die Qualität der Infrastruktur nach wie vor in vielen Bereichen äußerst verbesserungsfähig: herausfordernde Verkehrsbedingungen vor allem in den Großstädten, lange Anfahrtswege und eine der langsamsten Internetgeschwindigkeiten in Asien beeinträchtigen weiterhin die wirtschaftliche Produktivität des Landes und in der Folge auch die Lebensqualität der Bevölkerung (International Trade Administration, 2019). Inländische und ausländische Investoren und auch die Regierung selbst haben den Handlungsbedarf und die Möglichkeiten, die diese Branchen zu bieten haben, nun erkannt (PwC, 2017).

Unter den sechs größten Volkswirtschaften der ASEAN-Mitgliedsstaaten wiesen die Philippinen zwischen 2012 und 2016 mit 12,6 Prozent die höchste jährliche Wachstumsrate an Infrastrukturausgaben auf und eine Fortsetzung des Trends ist auch in den nächsten Jahren zu erwarten (PwC, 2017). Für 2019 hat die philippinische Regierung bereits ein Budget von 15,85 Mrd. Euro für Infrastrukturprojekte eingeräumt, was einem Anteil von 4,7 Prozent am Bruttoinlandsprodukt entspricht. Bis 2022 soll sich das jährliche Budget verdoppeln und die Staatsausgaben für Infrastruktur somit auf über 7 Prozent des Bruttoinlandsproduktes angehoben werden (De Vera, 2019).

1.2 Infrastruktur und Engineering - Regierungsprogramme und ihre Umsetzung

Nachdem der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur von den Regierungen der vergangenen Jahrzehnte nicht als oberste Priorität behandelt wurde, hat Präsident Duterte bei seinem Amtsantritt im Mai 2016 verkündet, das „**Golden Age of Infrastructure**“ auf den Philippinen einzuleiten. Zu diesem Zweck hat er das Regierungsprogramm „**Build! Build! Build!**“ geschaffen, unter welchem bis 2022 die öffentlichen Ausgaben für Infrastruktur ansteigen und bereits in der Pipeline befindliche und neue Infrastrukturprojekte schneller umgesetzt werden sollen.

Das ehrgeizige Programm umfasst 75 Vorzeigeprojekte, die von großer wirtschaftlicher Bedeutung sind und Gesamtkosten in Höhe von knapp 38 Mrd. Euro verursachen. Hierzu zählen Flughäfen, Seehäfen, Bahnlinien, Bustransitverbindungen, Straßen, Brücken, aber auch Kraftwerke, Wasserprojekte und Bauten zum Schutz vor Hochwasser. Auch wenn dieses Regierungsvorhaben von Präsident Duterte besonders intensiv verfolgt wird, waren bis zur Halbzeit seiner Amtszeit Ende April 2019 erst zwei Projekte fertig gestellt worden. Zwölf weitere Projekte sollen voraussichtlich bis 2022 abgeschlossen werden. Für die restlichen 61 Projekte liegt noch kein Zeitplan vor, zum Teil müssen diese erst noch genehmigt werden (Viola, 2019; Rey, Drilon hits 'terrible' Build, Build, Build performance, 2019). Die Regierung ist aber bestrebt, so viele Projekte wie möglich zumindest in die Wege zu leiten.

Im **Philippine Development Plan 2017-2022 (PDP)** wird die Verbesserung der Infrastruktur - insbesondere der Schlüsselbereiche Transport, Wasser, Soziales, Energie und Informations- und Kommunikationstechnik - als notwendige Grundlage genannt, um eine nachhaltige sozioökonomische Entwicklung auf den Philippinen zu ermöglichen. Der Fokus liegt hierbei auf der Erhöhung der öffentlichen Ausgaben, der Einführung von strategischen Infrastrukturprogrammen und -projekten, dem langfristigen Vermögenserhalt und der Intensivierung der infrastrukturbezogenen Forschung und Entwicklung (National Economic and Development Authority, 2017). Um die geplanten Infrastrukturvorhaben zu finanzieren, werden ca. 146,5 Mrd. Euro benötigt (Schuster, 2017).

Ein weiteres Programm, welches im Rahmen des Philippine Development Plan's verfolgt wird, ist das **Public Investment Program (PIP)**. Hierin werden die Maßnahmen des PDPs in konkreten Projekten und Programmen umgesetzt. Knapp 60 Prozent der Kosten wird für Projekte, Maßnahmen und Pläne, die eine landesweite Verbesserung der Infrastruktur bewirken, aufgewendet. Weitere 15 Prozent des Budgets fließen in überregionale Projekte und ein Viertel der Gelder wird in Vorhaben, die auf die Aufwertung einer spezifischen Region abzielen, investiert. Die meisten regionsspezifischen Vorhaben werden dabei auf der Hauptinsel Luzon und der südlichen Insel Mindanao realisiert, nur knapp 15 Prozent der 8.686 regionalen Infrastrukturvorhaben sind für die Visayas vorgesehen (Authority, 2019).

Das **Comprehensive and Integrated Infrastructure Program (CIIP)** umfasst sämtliche von der Regierung geplanten und finanzierten Infrastrukturprojekte. Eine Modifikation des CIIP stellt das **Three-Year Rolling Infrastructure Program (TRIP)** dar. Das TRIP enthält Infrastrukturprojekte von hoher Priorität, welche innerhalb von drei Jahren realisiert werden sollen. Es stellt außerdem sicher, dass sämtliche Projekte, die bereits geplant wurden und kurz vor dem Baustart stehen, auch weiterhin durch die Regierung finanziert werden. Bis 2020 sollen 4.895 Projekte im Wert von 62,7 Mrd. Euro fertiggestellt werden, 1.313 davon in den fünf ärmsten Regionen des Landes (Tomacruz, 2017; National Economic and Development Authority).

1.3 Infrastruktur und Engineering – Status quo und Trends

Nachdem große öffentliche Investitionen im Bereich der Infrastruktur, wie oben erwähnt, über Jahrzehnte hinweg verabsäumt wurden, wird der Infrastrukturausbau nun zu einer der dringendsten Herausforderungen, um weiterhin ein stetiges Wirtschaftswachstum auf den Philippinen zu sichern. Die Auswirkungen der Vernachlässigung des Sektors sind sehr präsent zu spüren: Im **Logistics Performance Index 2018** der Weltbank belegt das Land den 60. Platz von 160. Der Index misst die Leistung entlang der gesamten Lieferkette innerhalb eines Landes in den Kategorien Zoll, Infrastruktur, internationaler Versand, logistische Leistungen, Nachverfolgbarkeit und Pünktlichkeit von Lieferungen. Im Vergleich mit den restlichen ASEAN Mitgliedsstaaten liegen die Philippinen im Mittelfeld; sie schneiden jedoch deutlich schlechter ab als Singapur (7), Thailand (32), Vietnam (39), Malaysia (41) und Indonesien (46) (The World Bank Group, 2018).

Auch der **Global Competitiveness Report 2018** des Weltwirtschaftsforums zeigt den Aufholbedarf in der Qualität der philippinischen Infrastruktur. In der Kategorie Infrastruktur erreichten die Philippinen aus möglichen 140 die folgenden Plätze (Schwab, 2018):

Indikatoren	ASEAN-Mitglieder					
	Philippinen	Singapur	Thailand	Vietnam	Malaysia	Indonesien
Straßenanbindung	129	n/a	55	107	128	120
Qualität der Straßen	88	1	55	109	21	75
Schiennetzdichte	87	n/a	54	57	59	82
Effizienz des Zugverkehrs	100	5	91	61	13	19
Flughafenanbindung	26	23	9	22	20	5
Effizienz des Luftverkehrs	92	1	48	101	19	49
Seehafenanbindung	61	2	39	20	5	41
Effizienz der Seehafenleistungen	84	1	68	78	17	61
Elektrifizierungsrate	100	1	1	87	85	98
Qualität der Energieversorgung	54	1	32	55	28	56
Fehlender Zugang zu sicherem Trinkwasser	101	25	105	82	69	92
Zuverlässigkeit der Wasserversorgung	60	3	56	95	50	75
Gesamt	92	1	60	75	32	71

1.3.1 Straßen und Verkehrswege

Die Fortbewegung auf der Straße stellt nach wie vor die wichtigste Transportart auf den Philippinen dar, welche für 98% des Passagierverkehrs und 58% des Güterverkehrs verantwortlich ist (Asian Development Bank, 2012). Das philippinische Straßennetz umfasst Bundes-, Provinz-, Gemeinde- und Schnellstraßen. Zusätzlich verbinden 8.260 Brücken im Umfang von 367,9 km einzelne Inseln und Landesabschnitte (DPWH, 2017). 2016 waren von 30.363 km Bundesstraße 97,19 Prozent, von 31.075 km Provinzstraße 28,65 Prozent und von 15.377 km Gemeindestraße 61,80 Prozent asphaltiert (Rodolfo, 2018). Zudem wurden 2018 lt. Angaben der Regierung über 70 Prozent aller Bundesstraßen regelmäßig gewartet (DPWH).

In Metro Manila benötigen Pendler durchschnittlich vier Stunden für ihren Arbeitsweg, wobei eine Stunde allein zum Warten auf das nächste Transportmittel aufgewendet wird (Subingsubing, 2019). In anderen Großstädten des Landes zeigt sich ein ähnliches Bild. Unter Duterte's Infrastrukturprogramm wird eine reibungslose Fortbewegung von Menschen, Waren und Dienstleistungen angestrebt, wodurch sich auch die Effizienz des Businesssektors, z.B. durch reduzierte Transportkosten, erhöhen soll.

2018 wurde dem für den Straßenbau zuständigen Ministerium, Department of Public Works and Highways (DPWH), ein Budget von 11,3 Mrd. Euro zugewiesen, wovon allein 4,97 Mrd. Euro für den Bau und die Sanierung von Straßen ausgegeben wurden. Mit einem Anteil von 36,5 Prozent am Gesamtbudget wurde der Großteil in Mindanao investiert (DPWH, 2018). Für 2020 ist ein Budget von 9,27 Mrd. Euro genehmigt (Roxas, 2019).

Unter den 75 Vorzeigeprojekten von Duterte's „Build, Build, Build“ Programm zielen 32 Vorhaben auf den Bau oder die Verbesserung von Straßen und Brücken ab. Beispiele für Großprojekte sind die Nachrüstung bzw. Verstärkung der MacArthur Bridge in Metro Manila (811,3 Mio. Euro), die Sanierung der Katipunan Street in Marikina City (4,04 Mrd. Euro), die Verlängerung und Sanierung der Visayas Avenue Extension in Quezon City (2,49 Mrd. Euro) und der Ausbau der Mindanao Avenue Extension in Metro Manila (2,06 Mrd. Euro).

Weitere wichtige Programme sind das Inter-Island Linkage/Mega Bridge Program (28,6 Mrd. Euro), dessen Ziel es ist, Mindanao, Visayas und Luzon durch ein Netz an Brücken zu verbinden; das Philippine High Standard Highway Network Program, das den Ausbau des Straßennetzes in Luzon, Cebu und Davao umfasst (8,9 Mrd. Euro) und das Mindanao Road Development Network Program (2,2 Mrd. Euro), welches die verbesserte Anbindung von wichtigen Häfen und Gebieten in Mindanao anstrebt (Tugade, 2018). Seit Dutertes Amtseintritt im Jahr 2016 wurden bereits 9.845 km an Straßen und 2.709 Brücken errichtet oder saniert (Lamentillo A. M., 2019).

1.3.2 Schienenverkehr

Überfüllte Züge, unregelmäßige Abfahrtszeiten und lange Wartezeiten sind für Pendler in Metro Manila an der Tagesordnung. Der Ausbau und die Wartung des bestehenden Schienennetzes wurden lange Zeit weder vorangetrieben noch in Ansätzen an die Nachfrage angepasst. Dadurch blieb in der Folge auch der beabsichtigte Transfer vom Individualverkehr auf den Massenverkehr zur Entlastung der Straßen aus.

Aktuell umfasst das Schienennetz der Philippinen eine Strecke von lediglich 77 km (Tugade, 2018). Schon heute sind viele Pendler auf den völlig überlasteten und unzureichend gewarteten schienenbasierten Transport in Metro Manila angewiesen.

Der Ausbau der bestehenden Linie LRT-1, LRT-2 und MRT-3, der Bau der neuen Linien LRT-4, LRT-6 und MRT-7 sowie der ersten U-Bahn-Linien 5 und 9 nehmen deshalb eine Schlüsselrolle in Präsident Duterte's „Golden Age of Infrastructure“ ein.

Das Department of Transportation (DOTr) hat zu diesem Zweck 98 Prozent (1,74 Mrd. Euro) seines gesamten Infrastrukturbudgets von 2020 den laufenden Projekten zugeteilt, um eine rasche Vollendung sicherzustellen. Im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit wurden von Japan, China und der Asian Development Bank (ADB) weitere 13,5 Mrd. Euro bereitgestellt. Bis 2022 hat sich das DOTr zum Ziel gesetzt, die Länge des aktiven Schienennetzes auf 1.900 km auszuweiten, die Anzahl der Stationen von 59 auf 169 und die der Waggons von 221 auf 1.425 zu erhöhen und die Zahl der Passagiere von einer auf drei Millionen anzuheben (Tuquero, 2019).

Unter dem „Build! Build! Build!“ Programm widmen sich zwölf Projekte dem Ausbau der schienenbasierten Infrastruktur. Das größte Projekt hierbei ist der durch die Japan International Cooperation Agency (JICA) und ADB finanzierte Ausbau der Metro Commuter Line der staatlichen Eisenbahngesellschaft „Philippine National Railways“ (PNR). Diese Bahnlinie verbindet derzeit Metro Manila mit südlich liegenden Städten. Die Strecke soll auf 163 km erweitert werden und als „North-South Commuter Railway (NSCR)“ den Norden Luzons mit dem Süden verbinden. Dabei wird auch der internationale Flughafen in Clark erstmals mit dem Zug erreichbar sein, wodurch eine Entlastung des Ninoy Aquino International Airport's in Metro Manila erzielt werden soll (Saulon, 2019).

Auf Mindanao ist ein weiteres, groß angelegtes Eisenbahnprojekt im Umfang von 830 km geplant. Das von China durch ODA finanzierte Mindanao Railway Project ist in drei Phasen unterteilt und soll die wichtigsten Städte auf Mindanao verbinden (Paz, 2017).

Schienebasierter Güterverkehr ist auf den Philippinen bisher nicht existent. Das DOTr zieht die Wiederaufnahme des Schienennetzes zwischen dem Manila International Container Terminal und dem

Container-Depot in Laguna für den Gütertransport in Erwägung, konkrete Pläne liegen bislang jedoch noch nicht vor (Bilyonaryo, 2018).

Die folgenden sechs Schienenprojekte sind Teil von Duterte's „Build! Build! Build!“-Kampagne:

Name	Strecke/Lage	Länge (km)	Sonstiges
n/a	Freeport Clark (Papanga) – Subic (Zambales)	71,13	Umfang: 50 Mrd. Peso, primär finanziert durch chinesische Kredite
PNR South Commuter Line	Tutuban – Calamba	n/a	Umfang: 334,6 Mrd. Peso, finanziert durch japanische/ADB-Kredite; Implementierung: 2019-23
Grand Central Station	Corner North Avenue & Edsa. (MRT3+LRT1)	-	Umfang: 2,8 Mrd. Peso, finanziert durch Staatsbudget, Implementierung: 2019-20
Metro Manila Subway Project (Phase1)	Quezon City – Taguig City (Erweiterung zu Ninoy Aquino Airport)	25,30	Umfang von 357 Mrd. Peso, durch Japan finanziert, Implementierung: 2019-2023
South-Long Haul Project	Manila – Matnog (Sorsogon)	639	Umfang: 175,32 Mrd. Peso, durch China-Kredit finanziert, Implementierung: 2019-23
Mindanao Rail Project (Phase 1)	Digos City (Davao del Sur) – Tagum City (Davao del Norte)	102	Umfang: 35,3 Mrd. Peso, finanziert: Überseeentwicklungshilfe Implementierung: 2019-23

Während sich die ersten drei Projekte im Stadium der Auftragsvergabe befinden, durchläuft das vierte Projekt die Planungsphase. Bezüglich der letzteren zwei Projekte sind noch budgetäre und finanzielle Fragen zu klären. Zusätzlich existieren noch weitere zwei Schienenprojekte:

Name	Strecke/Lage	Länge (in km)
Mindanao Railway (Phase 2)	Ergänzt Phase 1 nach Butuan City (Agusan del Norte)	206
Mindanao Railway(Phase 3)	Ergänzend zu Phase 1 und Phase 2	521,50

Trotz der optimistischen Stimmung vom National Economic and Development Authority – Investment Coordination Committee (NEDA-ICC), wird sich der Baubeginn wohl noch etwas verzögern. (Lucas, 2019)

1.3.3 Flugverkehr

Der Luftverkehr stellt die schnellste und angenehmste Art der Fortbewegung zwischen den einzelnen Inseln der Philippinen dar. 2018 kamen 54,14 Mio. Passagiere auf den 86 Flughäfen (davon 12 internationale, 32 nationale Flughäfen) der Philippinen an (Rodolfo, 2018; Amojelar, 2019).

Die Tourismusbranche ist stark auf die Flughäfen in Manila, Cebu, Kalibo und Clark angewiesen, über die der Großteil der internationalen Reisenden in das Land einreist (Bengzon, 2017). Insbesondere der Ninoy Aquino International Airport (NAIA) in Metro Manila, der über 80 Prozent aller Passagiere abfertigt, ist überlastet; allein im vorherigen Jahr wurde fast die 1,5-fache Kapazität ausgeschöpft (Masigan, 2019).

Das Ergebnis sind Flugverspätungen und Annullierungen. Um dem entgegenzuwirken wird das Terminal 2 des NAIA aktuell modernisiert, wobei u.a. die Ankunfts- und Abflughallen vergrößert, Elektronik- und Kommunikationssysteme erneuert und ein neues Klimatisierungssystem installiert werden. Eine weitere Entlastung des NAIA soll der Bau eines neuen Terminals im Clark International Airport (das erste hybride PPP Projekt unter Präsident Duterte) sowie der durch die San Miguel Corp. durchgeführte Bau des New Manila International Airports in Bulacan bewirken (Manabat, 2019).

Eine weitere Einschränkung des Flugverkehrs, und damit ein weiterer Beitrag zur Überlastung der bereits in Betrieb stehenden Flughäfen, stellt die geringe Anzahl an Flughäfen dar, die auf einen Nachtbetrieb ausgelegt sind. Lediglich 20 Flughäfen besitzen das geeignete Equipment, um auch nach Einbruch der Dunkelheit Flüge abzufertigen. Das DOTr arbeitet jedoch daran weitere Flughäfen nachzurüsten und dadurch die Kapazitäten auszubauen (Mercurio, DOTr, 2019). Kürzlich konnte der tägliche Flugbetrieb des internationalen Bohol-Panglao Flughafens von 12 auf 16 Stunden erweitert werden. Bis 2021 sollen außerdem die Flughäfen in Naga, Dipolog, Cotabato City, Cauayan, Ozamiz und in Pagadian für einen Flugbetrieb in der Nacht ausgestattet werden (Mercurio, DOTr, 2019).

Seit dem Amtsantritt von Präsident Duterte wurden zwei neue Flughäfen – der Lai-Lo International Airport in Cagayan und der erste philippinische Öko-Flughafen Bohol-Panglao– errichtet. Des Weiteren wurden fünfzehn weitere Flughäfen, darunter 13 nationale und zwei internationale, modernisiert und zum Teil erweitert. Das DOTr hat bereits Infrastrukturentwicklungen für 27 weitere Flughäfen sowie den Bau eines Militärflugplatzes in Cavite und zwei neuer Flughäfen in Bicol und Bulacan angekündigt (Hallare, 2019).

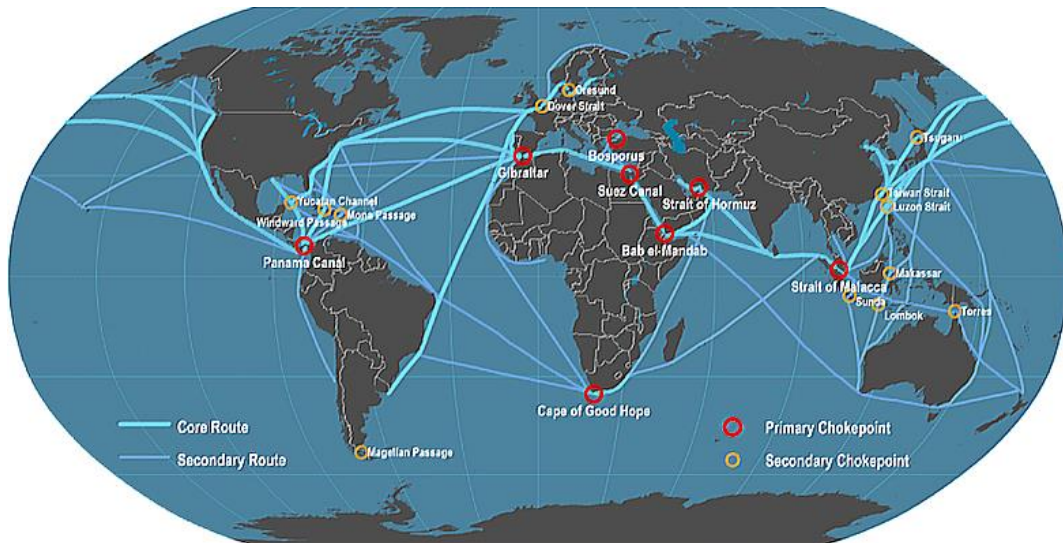
Update

Die voranschreitenden Bauarbeiten an den Flughafenprojekten haben die Aufmerksamkeit von einigen der prominenten philippinischen Konglomeraten und reichen Unternehmerfamilien auf sich gezogen. Um den aktuellen Überlastungszuständen der vorhandenen Flughäfen entgegenzutreten, wird darauf gehofft, dass Privatisierungen eine bessere Abwicklung, Investitionen von privater Hand und den Zuwachs von Know-How bedeuten. Die International Air Transport Association (IATA) warnt jedoch vor Risiken, wie unnötigen Investments, höheren Kosten und Interessenskonflikten und merkt an, dass Flughafenprivatisierungen oftmals mit Enttäuschungen einhergehen, sollten Regulierungen und Kontrollen außer Acht gelassen werden. (Camus, 2019)

1.3.4 Seeverkehr

Häfen besitzen gerade für die Philippinen als Archipel eine wichtige Rolle bezüglich der Ein- und Ausfuhr von Waren und als Ausgangspunkt für den Personenverkehr. Die Philippinen besitzen 429 Fischereihäfen und 821 kommerzielle Häfen (Silent Gardens, 2019). Von den 60 größten Seehäfen besitzen allerdings nur fünf davon Container Terminals (SeaRates LLC, 2019).

Der wichtigste Seehafen der Philippinen liegt traditionell in Manila. 2018 wurden dort 5,05 Mio. TEUs (≙ Standardcontainern) umgeschlagen, wodurch der Hafen zu den 30 größten Containerhäfen der Welt zählt (World Shipping Council, 2019). Weitere wichtige Häfen befinden sich im General Santos, Davao, Cagayan De Oro, Cebu, Iloilo und im Süden von Luzon (International Trade Administration, 2019). Die wichtigsten Handelsrouten verknüpften die Philippinen 2017 mit China, Korea, Singapur, Taiwan, Malaysia, Hong Kong, Thailand, Japan, Indien und der USA (UNICTADstat, 2019). Die nachfolgende Graphik zeigt die Hauptschifffahrtsrouten, welche die Philippinen mit dem Rest der Welt verbinden (Maritime Industry Authority, 2018).



Das größte Passagieraufkommen im Land besitzt der Hafen in Cebu. 2017 nutzten 16 Mio. Reisende den Hafen überwiegend als Ausgangspunkt für Reisen in die Visayas oder nach Mindanao. Weitere wichtige Anlaufstellen im Passagierverkehr zwischen den einzelnen Inseln sind die Seehäfen in Batangas, Calapan, Ozamiz und Bacolod (Raden, 2018).

Neben dem regulären Passagierverkehr erlebt auch die Kreuzfahrtbranche auf den Philippinen einen Aufschwung. Kreuzfahrtschiffe laufen für gewöhnlich in den Häfen von Boracay, Cebu, Coron, Manila und Puerto Princesa ein. Bis 2022 beabsichtigt das Department of Tourism (DOT) 656.635 Kreuzfahrtpassagiere auf den Philippinen zu empfangen. Um dieses Ziel zu erreichen wurde die „National Cruise Tourism Development Strategy“ vorgestellt, die u.a. die Errichtung eines eigenen Kreuzfahrthafens in Manila und in weiteren Tourismusdestinationen vorsieht (Mariano, 2019).

Die Philippine Ports Authority (PPA) drängt auf die Genehmigung von mehreren Hafenentwicklungsprogrammen durch die National Economic and Development Authority (NEDA) zur Verbesserung der Anbindung und Mobilität auf den Philippinen. Eines der ausgereiftesten Projekte verfolgt die Modernisierung und Erweiterung des Davao Sasa Hafens sowie dessen Betrieb und Instandhaltung in den nächsten 25 Jahren. Das Projekt im Umfang von 323,6 Mio. Euro soll als PPP in Kooperation mit der Chelsea Logistics and Infrastructure Holdings Corporation durchgeführt werden. Ähnliche Vorschläge liegen auch für die Häfen in General Santos und Iloilo vor (Marasigan, 2019). Seit 2016 hat die PPA gemeinsam mit dem DOTr Maritime Sector bereits 200 kommerzielle und touristische Hafenprojekte durchgeführt, die den Bau neuer und die Modernisierung und Erweiterung bestehender Häfen umfassten. Bis Ende des Jahres sollen zwölf weitere Hafenentwicklungsmaßnahmen abgeschlossen werden (Philippine News Agency, 2019).

Seit 2016 gibt es in der Asiatisch-Pazifischen Wirtschaftsgemeinschaft das Green Port Award System (GPAS). Dieses ist ein den Ecoports in Europa und der Green Marine in den USA ähnliches Programm, welches Häfen hinsichtlich ihrer Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit bewertet. Im Rahmen des „Green Port“ Projekts hat sich die PPA der umweltfreundlichen Gestaltung von Häfen angenommen; bislang wurden auf den Philippinen erst zwei Häfen mit dem GPAS Award ausgezeichnet (Philippines Port Authority, 2018).

1.3.5 Wasser- und Abwassermanagement

2017 hatten 91 Prozent der 105 Mio. Einwohner der Philippinen Zugang zu zuverlässigen Trinkwasserquellen, wobei die Beschaffung des Wassers nicht mehr als 30 Minuten in Anspruch nahm. Auf die Verwendung von natürlichen Quellen und Brunnen als Wasserquelle waren nur noch fünf Prozent aller Menschen angewiesen, und weniger als ein Prozent der Bevölkerung verwendete Oberflächenwasser aus Flüssen, Seen oder Kanälen für den Eigengebrauch. Dabei sind es vor allem Familien aus ländlichen Gegenden, insbesondere auf Mindanao, sowie aus den ärmsten Einkommensschichten, die mit unsicherem Trinkwasser konfrontiert sind (Bersales, 2019).

Die Philippinen besaßen 2016 jährliche Süßwasserressourcen (Grund- und Oberflächenwasser) im Umfang von 149,5 Mrd. Kubikmetern, was einer potentiellen Wassermenge von ca. 1.457 m³ pro Kopf und Jahr entspricht (Kritz, 2016). Wesentliche Wassereinzugsgebiete des Landes sind 79 natürliche Seen, 421 Hauptflüsse, weitere inländische Wasserreservoirs wie kleinere Seen, Feuchtgebiete und Sümpfe und 18 größere künstlich angelegte Wasserspeicher z.B. in Form von Stauseen. Stetiges Bevölkerungswachstum, intensiver werdende extreme Wetterereignisse, Umweltzerstörungen, das ineffiziente staatliche Wassermanagement und die Tatsache, dass mehr als 85 Prozent der Wasserressourcen des Landes für landwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, führen immer häufiger zu Wasserknappheit (Mayuga, 2018). Erst im Frühjahr des Jahres 2019 erfuhr Metro Manila eine länger anhaltende Wasserknappheit, nachdem das Wetterphänomen El Nino geringere Niederschläge als in den Vorjahren brachte und dadurch das La Mesa Reservoir, eine der Hauptwasserquellen der Hauptstadtregion neben dem Angat Staudamm, einen kritischen Tiefstand erreichte.

In Metro Manila wird die Wasserversorgung von zwei Firmen bereitgestellt: der Manila Water Company und den Maynilad Water Services. Auch nicht zuletzt aufgrund der Ereignisse im Sommer des Jahres 2019, planen beide Firmen in den nächsten Jahren die Versorgungssicherheit durch Investitionen in den Ausbau der Wasserversorgungs- und Wasserentsorgungsinfrastruktur zu erhöhen (Wagner & Wewers, 2019).

Unter dem „Build, Build, Build“ Infrastrukturprogramm hat sich die Regierung auch der Wasserknappheit und dem Wassermismanagement angenommen. Beispiele für geplante Projekte sind das New Centennial Water Source Project, ein integriertes Staudammsystem in Rizal und Quezon, welches eine nachhaltige Wasserversorgung für Metro Manila gewährleisten soll, und die Konstruktion des Aquädukt Nr. 7, welcher die älteren Aquädukte Nr. 1 und 2 ersetzen und dadurch den Wassertransport in die Hauptstadtregion verbessern soll (Cruz, 2019; Kabling, 2019). Neben Vorhaben zur Verbesserung der Wasserversorgung sind auch einige Projekte, die auf die Einrichtung von effizienten Bewässerungssystemen abzielen, geplant.

Auch beim Zugang zu sanitären Einrichtungen können regionale und soziale Unterschiede festgestellt werden. Die Stadtbevölkerung sowie Menschen aus höheren Einkommensschichten nutzen häufiger eine moderne Sanitärversorgung. 2017 verwendeten 74 Prozent aller Filipinos einfache sanitäre Anlagen, die exklusiv für den Eigengebrauch vorbehalten waren. Weitere 15 Prozent nutzten Gemeinschaftseinrichtungen. Unzureichend ausgebaute Einrichtungen wie Plumpsklos und Eimertoiletten wurden von fünf Prozent der Menschen genutzt und ca. sechs Prozent sahen sich gezwungen öffentliche Defäkation zu betreiben, wobei der Anteil der einkommensschwachen Familien hierbei 18 Prozent betrug (Bersales, 2019). Lediglich 10 Prozent des gesamten Abwassers wird behandelt und nur fünf Prozent der Bevölkerung sind an Abwasserkanäle angeschlossen. Allein in Metro Manila werden jährlich schätzungsweise 2.000 Tonnen Lösemittel, 22.000 Tonnen Schwermetalle, infektiöse Abfälle, Bioschlamm und Schmiermittel sowie 25 Mio. Kubikmeter an sauren und alkalischen Flüssigabfällen unsachgemäß entsorgt. Dies führt dazu, dass 58 Prozent des Grundwassers der Philippinen kontaminiert ist. Eine fehlende oder unzureichende Sanitärversorgung und Abwasserbehandlung erhöht außerdem das Risiko an wasserbezogenen Krankheiten wie Durchfall, Cholera oder Typhus zu erkranken und fördert deren Ausbreitung enorm.

Auf Regierungsebene sollte der Clean Water Act von 2004 die Abwasserregulierung verschärfen. Er wird seither auch kontinuierlich um neue Auflagen erweitert. Missachtungen der Entsorgungsvorschriften werden mit hohen Geld- und sogar Haftstrafen von bis zu zwölf Jahren sanktioniert (Republic of the Philippines, 2004). Zusätzlich sollte der 2017 eingeführte Philippine Water Supply and Sanitation Master Plan (PWSSMP) bei der Umsetzung neuer Infrastrukturprojekte im Wasserbereich Hilfestellung leisten (Witherspoon, 2018).

Probleme bei der Implementierung der Regierungspläne und Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften ergeben sich jedoch sowohl auf horizontaler als auch auf vertikaler Ebene: Mit Ausnahme von Metro Manila werden Projekte auf lokaler Ebene meist von sehr kleinen und schlecht organisierten Gebietskörperschaften betreut. Den kleinen Wasserdienstleistern fehlt das technische und wirtschaftliche Wissen sowie die finanziellen Ressourcen, um eine nachhaltige Wasserversorgung zu etablieren. Zudem wird der Abwasseraufbereitung aufgrund von lokalpolitischem Interesse meist keine Aufmerksamkeit gewidmet, da es zu Wassertarifierhöhungen kommen kann, wodurch die Chancen einer Wiederwahl für die Politiker sinken könnten (Wagner & Wewers, 2019).

Für Anbieter im Bereich Wasserinfrastruktur stehen die Chancen eines erfolgreichen Markteintritts aufgrund von Transparenz und Größenordnung wohl am besten in der Hauptstadtregion und deren Umland. Die Firmen Manila Water Company und Maynilad Water Services schreiben transparent aus, jedoch kann an den Ausschreibungen teils nur nach einer Einladung teilgenommen werden. Beide Firmen sind im Land die Pioniere in der Wasseraufbereitung und bisher die einzigen, die neben Wasserversorgung auch eine Abwasserbehandlung anbieten (Wagner & Wewers, 2019).

Aufgrund der geographischen Anfälligkeit der Philippinen für Naturkatastrophen liegt ein weiterer Fokus des „Build, Build, Build“ Programms auf der Durchführung von Hochwasserschutzmaßnahmen. Unter den 75 Vorzeigeprojekten befinden sich sechs Vorhaben, die lokale Hochwasserabsicherungen zum Gegenstand haben. Seit Juni 2016 wurden bereits 4.536 Projekte zur Senkung des Hochwasserrisikos und der -schäden durchgeführt. Darunter waren die Errichtung von Pumpsanlagen in Valenzuela, das Hochwasserrisikomanagement-Projekt für den Cagayan und Tagoloan Fluss und die Errichtung eines 27,3 km langen, vier Meter hohen Gezeitendamms in Leyte (Lamentillo A. M., 2019; Luci-Atienza, 2019). Das DPWH aktualisiert laufend Hochwasserschutz- und Ableitungs-Masterpläne, die u.a. Maßnahmen für 18 große Flüsse und hochwasseranfällige Regionen beinhalten (DPWH, 2017).

1.3.6 Energieversorgung

Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sind auch für die Energieversorgung der Philippinen eine große Herausforderung. Kohlekraftwerke stellen nach wie vor die Hauptenergiequelle dar, die knapp 50 Prozent der gesamten Energie produzieren. Mit einem Anteil von jeweils knapp unter einem Viertel haben auch Erdgas und erneuerbare Energien einen wichtigen Stellenwert im Energiemix des Landes. Die ölbasierte Energieerzeugung leistet einen Beitrag von ca. 4 Prozent zu den 2017 produzierten 94.370.341 MWh (Castaneda, 2018). Auch wenn erneuerbare Energien eine kostengünstige und nachhaltige Alternative zu traditionellen Energiequellen darstellen, wird die Verwendung von Kohle und Gas in den nächsten Jahrzehnten weiterhin eine bedeutende Rolle in der Energieerzeugung einnehmen, u.a. da es wirtschaftlich rentabler ist bereits bestehende Kraftwerke in Betrieb zu lassen (DOE, 2019).

Um die Abhängigkeit des Landes von importierten fossilen Brennstoffen zu verringern und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, hat das Land eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet, die auf eine nachhaltige Entwicklung der Energieerzeugung abzielen. Im Philippine Energy Plan 2017-2040 wird die überwiegende Energiegewinnung aus erneuerbaren Quellen als Notwendigkeit betrachtet, um dem steigenden Energiebedarf der wachsenden Bevölkerung und der fortschreitenden Industrialisierung gerecht zu werden (Philstar, 2019).

Durch den Renewable Energy Act of 2008 wurden erstmals offiziell die Bedeutung von erneuerbaren Energien anerkannt und eine eigene Behörde - das National Renewable Energy Board - eingerichtet, welche mit der Energiewende betraut ist (Republic of the Philippines, 2008). Das National Renewable Energy Program (NREP) setzt strategische Bausteine zur Umsetzung der Ziele des Renewable Energy Act. Dies beinhaltet das Einführen von Quoten für den Anteil erneuerbarer Energiequellen am Energiemix der Philippinen bis 2030, das Stimulieren von Investitionen in der Branche, die Entwicklung von Technologien und die Förderung einer nationalen und lokalen Energieplanung, welche die kostengünstigsten und machbarsten erneuerbaren Energieformen identifizieren soll (DOE).

Der kürzlich veröffentlichte New Energy Outlook 2019 des BloombergNEF lässt jedoch vorhersehen, dass das im NREP gesetzte Ziel einer erneuerbaren Energieerzeugung von 35 Prozent aufgrund von Verzögerungen bis 2030 nicht erreicht werden wird. Bis 2050 erwartet die Forschungseinrichtung jedoch eine wesentliche Veränderung im Energiemix des Landes. Der Anteil erneuerbarer Energien wird Prognosen zufolge auf 57 Prozent der gesamten Energiegewinnung des Landes ansteigen. Insbesondere Wind- und Solarenergie werden hierbei Schlüsselrollen einnehmen (DOE, 2019). Die zuständige Behörde für sämtliche Maßnahmen und Projekte in der Energiebranche ist das Department of Energy (DOE). Weitere wichtige Regierungsinstitutionen sind die National Electrification Administration (NEA), die Energy Regulatory Commission (ERC) und die Philippine Competition Commission (Asian Development Bank, 2018).

Um den Ausbau der Energieversorgung zu beschleunigen hat Duterte im März dieses Jahres den Energy Virtual One-Stop Shop Act unterzeichnet. Dieser soll den Genehmigungsprozess von Projekten im Bereich der Energieerzeugung, -übertragung und -verteilung durch die Einrichtung eines Onlinesystems modernisieren und vereinfachen (DOE, 2019). Auch die Aufnahme von Energievorhaben in die Liste der Projekte von nationaler Bedeutung verspricht eine Verkürzung der Genehmigungsphase. Beispiele hierfür sind der Bau des 120 MW Alimit-Wasserkraftwerks in Ifugao und mehrere Projekte der bedeutendsten Unternehmen der Branche, der National Grid Corp. of the Philippines (NGCP), National Power Corp. (NPC) und der PNOC Exploration Corp. (PNOC-EC) (DOE, 2019).

Die NGCP, ein privates Unternehmen, welches mit dem Betrieb, der Instandhaltung und der Entwicklung des nationalen Energienetzes beauftragt ist, hat zudem einen eigenen Transmission Development Plan (2019-2040) veröffentlicht, in welchem die kurzfristigen und langfristigen Vorhaben zur Sicherung der philippinischen Energieversorgung vorgestellt werden. Eines von NGCPs umfangreichsten Projekten ist das Mindanao-Visayas Interconnection Project, welches die Energienetze von Luzon, Mindanao und Visayas verbinden soll (NGCP, 2018). Auch Duterte will sich der Verbesserung der Energieversorgung annehmen. In seinem Infrastrukturprogramm befinden sich drei Energievorhaben in Mindanao (Rey, Build Build Build, 2019).

Die oben erwähnten Projekte im Energiebereich sind auf den Philippinen dringend nötig. Das DOE prognostiziert einen Bedarf von mehr als 40.000 MW bis 2040, was die aktuelle Kapazität der nationalen Kraftwerke von 19.536 MW weit überschreitet (Philstar, 2019). Das Land besitzt drei Hochspannungsnetze in Luzon, Visayas und Mindanao. Aktuelle Projekte wie das Mindanao-Visayas Interconnection Project arbeiten daran, die Netze miteinander zu verbinden, um ein zuverlässiges Energienetz aufzubauen, in welchem lokale Energieressourcen geteilt werden und dadurch weniger Ausfälle auftreten.

Auch an der Verbesserung der Energieübertragung an den Kunden wird gearbeitet, da es häufig zu Spannungsabfällen kommt (NGCP, 2018). 2017 gab es 2,7 Mio. Haushalte ohne Stromversorgung, was einem bundesweiten Elektrifizierungsgrad von ca. 84 Prozent entspricht. Viele Regionen haben nur einen eingeschränkten Energiezugriff von vier bis sechs Stunden pro Tag. Vor allem auf den südlichen Inseln in Mindanao liegt der Zugang zu Energiequellen weit unter dem nationalen Durchschnitt (Xinhua, 2017; PNA, 2019). Den größten Energieverbrauch weisen private Haushalte auf, gefolgt von der Industrie und dem Gewerbe (Lagare, 2019). Im Vergleich der Stromkosten belegen die Philippinen den dritten Platz unter den ASEAN-Mitgliedsländern. Die hohen Kosten können in erster Linie durch die Abwesenheit von staatlichen Subventionen für private Energieunternehmen erklärt werden. Darüber hinaus sind nur wenige Firmen in der Energieerzeugung tätig, wodurch sehr geringe Wettbewerbseffekte auftreten (Rodolfo, 2018).

Aufgrund des Wettbewerbsrechts ist der Marktanteil von Stromerzeugern auf 30 Prozent der vorhandenen Kapazität in einem der drei regionalen Energienetze und auf 25 Prozent der nationalen Kapazität limitiert. Im Energienetz der Visayas haben die Unternehmen Global Business Power Corp. und Energy Development Corp. bereits den maximalen Marktanteil erreicht.

Die NGCP hat 2008 den Auftrag für die Betreuung des nationalen Energienetzes für die nächsten 25 Jahre bekommen. Das Unternehmen ist zudem für die Auftragsvergabe der Instandhaltung und Sicherheit des Netzes zuständig. Private Energieanbieter dürfen ihre Leistung innerhalb ihrer lizenzierten Konzessionsgebieten vertreiben. In ländlichen und weniger entwickelten Gebieten liefern meist interkommunale Genossenschaften oder Non-Profit Organisationen Elektrizität (Asian Development Bank, 2018).

Für österreichische Unternehmen bietet die Energiebranche aufgrund der fortgeschrittenen Privatisierung und dem erhöhten Bedarf an Technologie gute Möglichkeiten.

1.3.7 Informations- und Telekommunikationstechnik (IKT)

Filipinos sind weltweite Spitzenreiter, was die Nutzung von Social-Media-Kanälen anbelangt. Diese Erkenntnis geht aus dem jährlichen Bericht von We Are Social und Hootsuite hervor. Auf den Philippinen besitzen 99 Prozent aller Internetnutzer mindestens einen Social-Media Account. Auch in der Kategorie der längsten täglichen Internetnutzung belegen die Philippinen den ersten Platz. Im Schnitt werden 10 h und 2 min online verbracht (Gonzales, 2019). Beim weltweiten Ranking der beliebtesten Destinationen für Business Process Outsourcing (BPO) schneiden die Philippinen mit dem zweiten Platz gut ab. BPO im Bereich der IKT ist außerdem eine der dynamischsten und am schnellsten wachsenden Branchen der Philippinen. Zu den größten BPO-Dienstleistern im Land zählen Accenture Inc., Convergys Philippines Inc., JP Morgan Chase & Co., Telephilippines Inc. und 24/7 Customer Philippines Inc. (Parker, 2019).

Aufgrund der hohen Beteiligung der Privatwirtschaft in der IKT-Infrastruktur wurden in den letzten Jahren zwar einige Verbesserungen erreicht, die sich durch mehrere Rankings belegen lassen (Rodolfo, 2018). Trotz alledem herrschen immer noch Mängel auf diesem Gebiet. Abgebrochene Anrufe und niedrige Datenübertragungsraten stellen für Unternehmen und die Bevölkerung keine Seltenheit dar. Sowohl die DSL-Geschwindigkeit mit durchschnittlich 19 Mbps und die mobile Internetgeschwindigkeit mit durchschnittlich 15,1 Mbps liegen weit unter dem weltweiten Durchschnitt von 54,3 und 63,1 Mbps (Gonzales, 2019). Das philippinische Handynetzt wird derzeit von den drei nationalen Betreiber Globe Telecom, PLDT-Smart Communications und Dito Telecommunity abgedeckt, aktuell sind Verhandlungen über den Eintritt eines vierten Unternehmens in Gange. Das Department of Information and Communications Technology (DICT), die zuständige Behörde für IKT, hat überdies ihre Offenheit für die Vergabe von weiteren Telekommunikationslizenzen bezeugt. Dies soll für mehr Wettbewerb sorgen, wodurch die Kosten für Telekommunikationsdienstleistungen gesenkt und das Serviceangebot verbessert werden soll (Abad, 2019).

Die drei bestehenden Telekommunikationsanbieter sowie weitere Unternehmen in der Branche planen in den kommenden Jahren einige größere Investitionen zur Verbesserung der IKT-Infrastruktur zu tätigen, darunter u.a. die Ausweitung fester Breitbandnetze, das Verlegen eines Glasfasernetzes und mehrerer Seekabel sowie das Kreieren neuer Möglichkeiten in den Bereichen Netzsicherheit, IoT-Technologie und Smart City Modelle (International Trade Administration, 2019).

In dem 2017 veröffentlichten National Broadband Plan hat sich das DICT zum Ziel gesetzt, sämtliche Regierungsbehörden miteinander zu vernetzen, eine IKT-Infrastruktur in abgelegenen Gebieten aufzubauen (die bislang nicht vom privaten Sektor bedient werden) und mit Hilfe von Digitalisierung ein weiteres Wachstum der Wirtschaft zu stimulieren. Auch die Notwendigkeit von Investitionen in die Netzsicherheit der Philippinen wurde von der Regierung erkannt. Eine Studie von Frost & Sullivan von 2018 kam zum Schluss, dass den Philippinen infolge von Cyberattacken durch direkte oder indirekte Schäden Kosten von bis zu 3,18 Mrd. Euro entstehen könnten (Arillo, 2019). Um dem entgegenzusteuern hat das DICT einen National Cybersecurity Plan 2022 (NCSP)

formuliert, welcher die Sicherheitsvorsorge und Ausfallsicherheit der kritischen Infrastruktur im Bereich der IKT adressiert. Im Rahmen des NCSP wird ein nationaler Computer-Notdienst und ein Security Operations Center zur Analyse von potentiellen Bedrohungen eingerichtet (International Trade Administration, 2019). Die philippinische Regierung hat zudem Handlungsbedarf auf dem Gebiet der E-Governance festgestellt. Durch den E-Government Master Plan 2.0 soll u.a. die elektronische Kontaktaufnahme zwischen Behörden, Firmen und Privatpersonen zur Bearbeitung von Anliegen ermöglicht werden (Government of the Philippines). Dies resultiert in einer erheblichen Erleichterung im Geschäftsalltag und einer Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Philippinen.

Aufgrund von gestiegenen Investitionen, politischen Veränderungen und technologischen Verbesserungen kann das Anbieten von Produkten und Dienstleistungen in den nachfolgenden Bereichen des IKT-Sektors als besonders vielversprechend und zukunftssträftig identifiziert werden: Glasfasernetze, Netzsicherheit, Cloud Services, Netzwerktechnik, Speicher- und Serverlösungen sowie Smartphones (International Trade Administration, 2019).

2. Konkurrenzsituation

2.1 Lokale Player auf dem philippinischen Markt

Für den Ausbau der Infrastruktur und das Engineering sind insbesondere Unternehmen gefragt, die in den folgenden Sektoren tätig sind: Finanzierung, Konstruktion, Bau und Wartung von Infrastrukturprojekten; Hersteller und Händler von Baumaschinen, Fahrzeugen und Technologien; Hersteller von Sicherheits-, Kommunikations-, Steuerungs- und Kontrollsystemen.

Die wichtigsten lokalen Player im Bereich Engineering und Infrastruktur waren 2018 die folgenden großen philippinischen Unternehmen (Rodolfo, 2018):

- **Aboitiz Equity Ventures, Inc.**
Die Firma ist die Holding- und Investmentgesellschaft der Aboitiz Group und hauptsächlich in den Bereichen Energie, Bank- und Finanzdienstleistungen, Nahrung, Land und Infrastruktur tätig.
- **Ayala Corporation**
Die Holding ist überwiegend in neun Geschäftsfeldern tätig: Immobilien und Hotels, Finanzdienstleistungen und Versicherungen, Telekommunikation, Wasserversorgung, Elektronik, Informationstechnologie und Business Process Outsourcing, Automobil, Infrastruktur und Energie, Internationales.
- **San Miguel Corporation**
San Miguel Corporation ist das größte Lebensmittel-, Getränke- und Verpackungsunternehmen in Südostasien und generiert den höchsten Umsatz auf den Philippinen. Neben den bereits angesprochenen Sektoren ist es überdies in den Bereichen Kraftstoff und Öl, Energie, Bergbau und Infrastruktur tätig.
- **Metro Pacific Investments Corporation**
Der Geschäftsbetrieb der führende Infrastruktur-Holding umfasst u.a. Wasserversorgungsunternehmen, Mautstraßen, Elektrizitätsverteilungszentren, Krankenhäuser und Stadtbahnen.

- **Megawide Construction Corporation**
Megawide ist eines der national führenden Unternehmen im Ingenieurwesen und der Infrastrukturentwicklung. Gemeinsam mit der GMR Group hat es den Mactan-Cebu Flughafen als erstes PPP-finanziertes Flughafenprojekt umgesetzt.
- **International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI)**
Als Hafengesellschaft liegt der Schwerpunkt von ICTSI auf dem Erwerb, der Entwicklung, dem Managen und dem Betreiben von Containerhäfen und -terminals weltweit.
- **JG Summit Holdings**
Das Konglomerat operiert in verschiedenen Branchen: Nahrungsmittel und Getränke, Immobilien und Hotels, Luftverkehr, Bankwesen, Petrochemie, Telekommunikation und Energie.

Gegenwärtig übernehmen philippinische Konglomerate den größten Teil der Bauarbeiten im Land, da für Auslandsinvestitionen in der Bau- und Maschinenindustrie bestimmte Grenzen gelten. Die philippinische Wettbewerbskommission (PCC) arbeitet jedoch mit Unterstützung der Joint Foreign Chambers bereits an der Lockerung des derzeitigen philippinischen Eigenkapitalbedarfs von 60% in der Bau- und Maschinenindustrie.

Obwohl das philippinische Gesetz nichts enthält, was das Eigentum ausländischer Auftragnehmer an einem Bauunternehmen limitiert, beschränkt die philippinische Zulassungsbehörde (PCAB), die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen (Republic Act 4566 und Contractors License Law) als Zulassungsstelle für alle Auftragnehmer auf den Philippinen zuständig ist, den Eigentumsanteil ausländischer Auftragnehmer auf 40% an den lokalen Firmen.

Gegenwärtig vergibt PCAB für nationale Bauvorhaben zwei Arten von Lizenzen an Auftragnehmer - reguläre und spezielle Lizenzen. Philippinische Unternehmen können eine reguläre Lizenz erhalten, die es ihnen ermöglicht, über einen Zeitraum von einem Jahr zahlreiche Vertragsaktivitäten durchzuführen. Ausländische Unternehmen hingegen können nur eine Sonderlizenz erhalten und benötigen für jede Vertragsaktivität eine eigene Lizenz. Diese Bedingungen führen zu einem erheblichen Kostenunterschied zwischen ausländischen und lokalen Unternehmen bei der Sicherung von PCAB-Lizenzen und stellen eine erhebliche Hürde für den Eintritt ausländischer Bauunternehmer in die Bauindustrie dar.

3. Gesetzliche und sonstige Rahmenbedingungen

3.1 Zuständige Regierungsstellen

Im Infrastrukturbereich – insbesondere im Rahmen des „Build, Build, Build“ Programms - arbeiten u.a. die folgenden Behörden zusammen:

- **National Economic Development Authority (NEDA):** Zuständig für die Erarbeitung von Richtlinien, Programmen und Plänen, die Überwachung und Evaluierung von Infrastrukturprojekten und die Analyse von Entwicklungsproblemen und politischen Alternativen
- **Department of Transportation (DOTr):** Zuständig für die Förderung, Entwicklung und Regulierung eines Netzwerks an Transportsystemen und -dienstleistungen
- **Department of Public Works and Highways (DPWH):** Zuständig für die Planung von Infrastruktur und die Gestaltung, Konstruktion und den Erhalt von Straßen, Brücken und Hochwasserschutzbauten

- **Bases Conversion Development Authority (BCDA):** Zuständig für die Umwandlung von ehemaligen Militärstützpunkten (wie z.B. Clark) in Stadtgebiete und für die Durchführung wichtiger öffentlicher Infrastrukturprojekte (z.B. Mautstraßen, Flughäfen, Seehäfen, Immobilienprojekte)
- **Department of Finance (DOF):** Zuständig für die Finanzpolitik, z.B. für die Finanzierung von Regierungsprojekten, die Staatsverschuldung und Steuereinnahmen
- **Department of Budget and Management (DBM):** U.a. zuständig für den mittelfristigen Investitionsplan, das jährliche Staatsbudget und das Aufstellen von Regeln und Verfahren hinsichtlich des Managements staatlicher Ressourcen

Die Durchführung öffentlichen Infrastrukturprojekten ist aufgrund der Vielzahl an Genehmigungsprozessen und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichsten Regierungsstellen ein oftmals langwieriger Prozess. Ein gutes Netzwerk vor Ort ist dazu ebenso notwendig, wie ein gewisses Durchhaltevermögen.

3.2 Beschränkungen für ausländische Unternehmen

Eine besondere Herausforderung für ausländische Unternehmen bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten stellt die „Foreign Investment Negative List (FINL)“ dar. Die FINL gibt zum einen Berufsfelder vor, in denen Ausländern arbeiten dürfen, zum anderen beschränkt sie die Eigentumsrechte von ausländischen Investoren an Unternehmen. Je nach Branche, dürfen Firmen im ausländischen Eigentum nur bis zu einem gewissen Prozent an philippinischen Unternehmen beteiligt sein. Die Grenzwerte liegen bei 25 Prozent, 30 Prozent, 40 Prozent oder bis zu 100 Prozent.

Es gibt zwei Regeln, um zu bestimmen, ob ein Unternehmen sich im ausländischen Besitz befindet oder nicht. Im Normalfall wird der Kontrolltest angewendet, nach welchem ein Unternehmen im philippinischen Besitz ist, wenn mindestens 60 Prozent des bestehenden Grundkapitals von philippinischen Staatsbürgern eingezahlt wurde und mindestens 60 Prozent der Aufsichtsratsmitglieder philippinische Staatsbürger sind. Wenn der Kontrolltest kein eindeutiges Ergebnis liefert, wird die Großvater-Regel herangezogen. Diese bestimmt die Nationalität eines Unternehmens anhand der Staatsbürgerschaft der Aktionäre (EU-Philippines Business Network, 2017).

Die aktuell 11. Auflage der FINL lockert die Beschränkungen für ausländisches Engagement in einigen wenigen Bereichen. Darüber hinaus wurden bereits Gesetzesentwürfe im Senat eingereicht, die auf eine zusätzliche Öffnung der FINL sowie auf die Änderung von weiteren einschränkenden Gesetzen abzielen (A. Tadalán, 2019). Vor allem die Abwandlung des Commonwealth Act. No. 541 stellt einen wichtigen Schritt in der reibungslosen Durchführung des „Build, Build, Build“ Programmes der Regierung, der Erhöhung der Attraktivität der Philippinen für ausländische Investoren und der Erweiterung des Know-Hows von lokalen Unternehmen dar. Der Commonwealth Act. No. 541 von 1940 schreibt eine Bevorzugung von philippinischen und US-amerikanischen Unternehmen bei der Auftragsvergabe von öffentlichen Bauvorhaben vor und schließt ausländische Unternehmen von der Baubeteiligung in einzelnen Sektoren gänzlich aus (Presidential Museum and Library, 1940).

Bei der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen kommt zudem der Republic Act No. 5183 zur Anwendung. Auch dieser schränkt die Auftragsvergabe an Ausländer stark ein bzw. verbietet sie zum Teil komplett (Congress of the Philippines, 1967). In Bezug auf Infrastrukturprojekte können diese Hürden teilweise umgangen werden, beispielsweise durch das Bilden eines Joint Ventures mit einem lokalen Unternehmen (Government Procurement Policy Board, 2005). Die genauen Voraussetzungen für die Teilnahme an öffentlichen Infrastrukturprojekten können u.a. in dem 2016 überarbeiteten Government Procurement Reform Act eingesehen werden (Government Procurement Policy Board, 2016).

3.3 Korruption

Im Korruptionswahrnehmungsindex 2018 von Transparency International erzielten die Philippinen 36 von 100 möglichen Punkten. Der Index misst die wahrgenommene Korruption im öffentlichen Bereich und ordnet dieser einen Wert zwischen 0 (äußerst korrupt) und 100 (keine Korruption) zu (TRADING ECONOMICS, 2019).

Zu den Bereichen, die am häufigsten von Korruption betroffen sind, zählen das Justizsystem, die Polizei, öffentliche Dienstleistungen (Bearbeitung von Anfragen, Ausstellen von Lizenzen, usw.), Eigentumsrechte von Grundstücken, Baubewilligungen, die Finanzbehörde, die Zollverwaltung und das öffentliche Auftragswesen (GAN Integrity Inc, 2017).

Um der Korruption entgegenzusteuern wurde am 28. Mai 2018 der „Ease of Doing Business and Efficient Government Service Delivery Act of 2018“ erlassen. Der Rechtsakt zielt darauf ab, überflüssige Bürokratie zu reduzieren und dadurch das Gründen und Betreiben eines Unternehmens auf den Philippinen zu erleichtern. Dies soll durch das Einführen von Deadlines für Behörden, einen dokumentierten Behördenprozess und die Möglichkeit, zum Teil online Unternehmensregistrierungen und Lizenzerneuerungen zu beantragen, erreicht werden. In Bezug auf die Korruptionsabwehr sieht die Verordnung eine anonyme Bearbeitung vor: Bis zu dem Zeitpunkt, ab dem sämtliche Anträge online eingereicht werden können, ist der Kontakt zwischen den Beamten und dem Antragssteller untersagt und eine Abwicklung lediglich unter einer Aktennummer möglich (Kittelsohn & Carpo Consulting, 2019).

4. Finanzierung von Infrastrukturprojekten

Infrastrukturprojekte werden in der Regel entweder durch den klassischen Beschaffungsprozess des Staates, Public-Private Partnerships (PPPs), hybride PPPs oder die öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (ODA) realisiert (PwC, 2017). Die philippinische Regierung unter Präsident Duterte plante bei seinem Amtsantritt, nur noch 20 Prozent der Bauvorhaben durch ODA und 80 Prozent aus anderen Quellen finanzieren zu lassen. Die Privatwirtschaft nimmt bei der Finanzierung und Ausführung von Infrastrukturprojekten nach wie vor eine bedeutende Rolle ein, insbesondere im Hinblick auf die immer häufigere Nutzung von hybriden PPPs (Rosales, 2017).

4.1 Klassischer Beschaffungsprozess

Die traditionelle Errichtung von Infrastruktur findet durch die öffentliche Auftragsvergabe an private Unternehmen statt. Nach dem Bau der Projekte gehen diese in den Besitz des Staates über, weshalb das Risiko für private Unternehmen sehr gering ist und die Bauphase nicht überschreitet (PwC, 2017). Die philippinische Regierung finanziert die Infrastrukturprojekte durch Steuer- und Zolleinnahmen, effiziente Staatsausgaben, Kredite und Reformen in der Steuerpolitik (Rosales, 2017).

4.2 Public-Private-Partnerships (PPPs)

Im letzten Jahrzehnt wurden die meisten Entwicklungen im Infrastruktursektor durch Public-Private-Partnerships durchgeführt. Während die Regierung unter Aquino besonders im Infrastrukturbereich auf PPP Projekte setzte, bevorzugte Nachfolger Duterte mit seiner Administration zunächst einen anderen Weg: Staatliche Gelder und Finanzmittel aus der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit sollten den Schwerpunkt der Finanzierung des „Build, Build, Build“ Programmes bilden. Jüngste Entwicklungen lassen jedoch absehen, dass Public-Private-Partnerships in Zukunft wieder stärker an Bedeutung gewinnen werden (Palabrica, 2019).

Im Asia Infrascope Index 2018 der Wochenzeitung „The Economist“, welcher die Fähigkeit eines Landes zur Implementierung nachhaltiger und effizienter PPPs misst, belegen die Philippinen den zweiten Platz hinter Thailand. Die Philippinen und Thailand besitzen außerdem als einzige Länder in Asien ein ausreichend entwickeltes regulatorisches Umfeld (Lamentillo A. M., 2019).

Bei einem PPP wird ein Vertrag zwischen der Regierung und einem privaten Unternehmen geschlossen, welcher die Finanzierung, Planung, Errichtung und den Betrieb von Infrastrukturangeboten regelt, die traditioneller Weise vom öffentlichen Sektor bereitgestellt werden. Die realisierten Projekte befinden sich in der Regel im staatlichen Besitz (Palabrica, 2019).

Für die Koordination und Überwachung aller PPP Projekte ist das **Public-Private Partnership Center** zuständig. Es bietet allgemeine Informationen zu PPPs und veröffentlicht regelmäßig Ausschreibungen und Details zu laufenden und geplanten Projekten. PPPs umfassen nicht nur klassische Infrastrukturprojekte, wie Kraftwerke, Transportwege und Wasserversorgungsanlagen, sondern auch den Technologie-, Informations- und Kommunikationsbereich sowie das Gesundheitswesen und die Immobilienentwicklung. Um Korruption zu vermeiden setzt das PPP Center auf Transparenz bei Ausschreibungen und veröffentlicht zu diesem Zweck einen „Fahrplan“, welcher den aktuellen Stand der Projekte zeigt (Public-Private Partnership Center, n.d.). Beispiele für sich aktuell in Arbeit befindende Infrastrukturprojekte sind der Bau der Cavite-Laguna Schnellstraße und der Ausbau und die Erweiterung von 1.895 öffentlichen Schulen in sechs Regionen (Public-Private Partnership Center, 2019).

4.3 Hybride PPPs

Bei hybriden PPP-Projekten wird der Bau der Infrastruktur von der Regierung durchgeführt, wobei die Finanzierung mittels öffentlicher Entwicklungszusammenarbeit (ODA) erfolgt. Die Privatwirtschaft ist anschließend für den Betrieb und die Instandhaltung verantwortlich. Bei diesem Arrangement kann somit eine kostengünstige Errichtung aufgrund der niedrigen Zinssätze der ODA-Finanzierung mit der Expertise von privaten Unternehmen kombiniert werden. Eine weitere, von der Duterte Administration bevorzugte Variante des hybriden PPP-Modells sieht die Verwendung der günstigen ODA-Mitteln zur Finanzierung von Subventionen und Verfügbarkeitsentgelten vor, die bei der Errichtung von komplexen Infrastrukturprojekten wie Flughäfen und Zugstrecken von den ausführenden privaten Unternehmen gefordert werden. Beispiele für Projekte, die im Rahmen von hybriden PPPs durchgeführt werden, sind der Aufbau eines Schnellbussystems in Cebu und die Errichtung eines neuen Terminals im Clark International Airport (Rosales, 2017).

4.4 Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (ODA)

Im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit (Official Development Assistance – ODA) werden Entwicklungsländern technische, personelle oder finanzielle Leistungen zur Verfügung gestellt, wobei zwischen zwei Formen der Zusammenarbeit unterschieden wird. Bei der bilateralen Entwicklungszusammenarbeit gewährt ein einzelner Staat der philippinischen Regierung Kredite und Zuschüsse zu vorteilhaften Zinssätzen und Rückzahlungsbedingungen. Auch wenn diese Finanzierungsart viele Vorteile zu bieten hat, dürfen die geopolitischen Abhängigkeiten, die damit einhergehen, nicht außer Acht gelassen werden (MacLean, 2017). Das Bereitstellen von Krediten oder Darlehen kann aber auch durch multilaterale Entwicklungsorganisationen wie die Asian Development Bank (ADB), die ihren Hauptsitz in Manila hat, die International Finance Corporation der Weltbank (IFC) oder die Japan International Cooperation Agency (JICA) erfolgen (MacLean, 2017).

Beispiele für durch multilaterale ODA finanzierte Infrastrukturprojekte sind die Errichtung der Schnellbuslinie 1 in Metro Manila (99,3 Mio. Euro; Weltbank), die Weiterentwicklung des Energiesektors (90,8 Mio. Euro; ADB) und der Bau einer U-Bahn in Metro Manila (3,87 Mrd. Euro; JICA). Bilaterale Entwicklungszusammenarbeit wird seit

2015 verstärkt durch China geleistet; die Finanzierung von achtzehn Infrastrukturprojekten im Umfang von 10,6 Mrd. Euro (Stand: Juni 2017) wurde zugesichert (Rosales, 2017).

5. Chancen für österreichische Unternehmen

Trotz der Herausforderungen, die sich österreichischen Unternehmen bei Engineering- und Infrastrukturprojekten auf den Philippinen stellen – wie z.B. bürokratische Hürden, langwierige Genehmigungsprozesse und Beschränkungen für ausländisches Engagement –, bieten die Philippinen auch Chancen für österreichisches Know-How.

Für die nächsten Jahre kann ein gleichbleibend starkes Wirtschaftswachstum erwartet werden, welches durch die positiven Entwicklungen in der Baubranche und den BPOs, weiterhin hohen Überweisungen der Auslandsfilipinos und ein kontinuierliches hohes Bevölkerungswachstum gestützt wird. Gut ausgebildete, aber relativ günstige Arbeitskräfte und Englisch als allgemeine Geschäftssprache stellen weitere Vorteile dar.

Der Fokus der Regierung unter Präsident Duterte auf das „Golden Age of Infrastructure“ – also auf die Verbesserung und den Ausbau der Infrastruktur – macht den Infrastruktursektor zu einer attraktiven Branche mit vielfältigen Geschäftsmöglichkeiten. Österreichische Unternehmen punkten auch auf den Philippinen mit qualitativ hochwertigen und innovativen Produkten. Starke Konkurrenz kommt aber auch hier vor allem aus den anderen ASEAN-Staaten und natürlich China. Freihandelsabkommen innerhalb der ASEAN Region und die geographische Nähe verschaffen Unternehmen in diesen Ländern einen Wettbewerbsvorteil. Zudem haben sich chinesische und japanische Unternehmen am philippinischen Markt etabliert und stellen insbesondere preislich eine sehr starke Konkurrenz dar.

Konkrete Geschäftsmöglichkeiten bieten sich österreichischen Unternehmen insbesondere in Sektoren, in denen viel Know-how gefragt wird. Anbieter von Maschinen, technologischen Lösungen und Fahrzeugen haben gute Chancen am philippinischen Markt Fuß zu fassen. Zudem herrscht ein Bedarf an Ingenieurdienstleistungen wie der Entwicklung und Konstruktion von Produkten und technischen Prozessen. Auch in diesem Bereich ergeben sich somit Chancen für heimische Betriebe.

Die Philippinen übernehmen langsam auch umweltfreundliche Bauweisen, die nachhaltige Bauprodukte und energiesparende Materialien erfordern. Die lokalen Fachkenntnisse zum Thema umweltfreundliches Bauen sind immer noch begrenzt. Daher werden internationale Experten für Projektdesign und Engineering benötigt.

Entwicklungsagenturen wie die ADB, JICA oder die Weltbank bieten Finanzierungs- und Beratungsdienste für Großprojekte an, die häufig über internationale Ausschreibungen ausgeschrieben werden. Österreichische Unternehmen können sich hier bei der Beratung oder Lieferung von Technologie und Ausrüstung beteiligen.

In Bezug auf den Energie- und Wasserversorgungssektor sind die Philippinen eines der am wenigsten regulierten Länder in der Region und erleben als solches einen erheblichen Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Unternehmen über alle Projektphasen hinweg. Obwohl Versorgungsbetriebe zu mindestens 60% in philippinischem Eigentum sein müssen, ist der Stromerzeugungssektor nicht entsprechend beschränkt. Die überwiegende Mehrheit des Stroms im Land stammt daher von unabhängigen Stromerzeugern (IPPs), die marktübliche Tarife (und zusätzliche FIT-Sätze für erneuerbare Energiequellen) beziehen. Obwohl die derzeitigen IPPs größtenteils Tochtergesellschaften philippinischer Konglomerate sind, hat die Zahl der ausländischen Teilnehmer in den letzten Jahren zugenommen.

Das thailändische Energieunternehmen Electricity Generating Public Co. Ltd. besitzt das 460-Megawatt-Kohlekraftwerk Quezon Power Philippines Ltd. und Südkoreas Daelim Industrial Co. Ltd. finanziert ein weiteres Kohlekraftwerk.

5.1. Kritische Erfolgsfaktoren

Die Zusammenarbeit mit einem lokalen Partner ist der wohl wichtigste Erfolgsfaktor für den Markteintritt auf den Philippinen. Dieser sollte problemlos auf Englisch und in der Landessprache kommunizieren können und sich bestens mit den gesetzlichen Bestimmungen und Rahmenbedingungen vor Ort auskennen. Im Idealfall besitzt er außerdem gute Kontakte zu Regierungsorganisationen, NGOs und zu großen, bedeutenden Firmen der angestrebten Geschäftsbranchen (Wagner & Wewers, 2019).

Es sollte allerdings beachtet werden, dass lokale Partner bei ihren Distributionsaktivitäten oftmals auf finanzielle Unterstützung angewiesen sind bzw. diese voraussetzen und auch bei Marketingaktivitäten unterstützt werden sollten, da ein passives Vorgehen oft nicht den gewünschten Erfolg mit sich bringt. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass Filipinos in der Regel eher kurzfristig planen und einen schnellen Erfolg bzw. ein schnelles Ergebnis favorisieren (Wagner & Wewers, 2019).

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Kooperation dürfen zudem kulturelle Unterschiede nicht außer Acht gelassen werden. Auf den Philippinen besitzen die Beziehungspflege und das persönliche Miteinander auch außerhalb des Geschäfts einen hohen Stellenwert, was letztendlich für den Geschäftserfolg ausschlaggebend sein kann. Mitarbeiter sollten deshalb regelmäßig auf die Philippinen reisen, um so einen beziehungsorientierten und persönlichen Kontakt zu Partnern und Kunden aufrechtzuerhalten (Wagner & Wewers, 2019).

Zusammenfassend gilt: Aufgrund der Konkurrenzsituation und den Restriktionen für Ausländer empfiehlt es sich mit einem starken Partner zu arbeiten, der gut auf den Philippinen vernetzt ist. Auch das Heranziehen eines juristischen Beraters ist aufgrund der komplexen Rechtslage von Vorteil. Das AußenwirtschaftsCenter Manila unterstützt Sie gerne bei der Partnersuche.

5.2. Geeignete Vertriebskanäle

Es gibt mehrere Möglichkeiten für österreichische Unternehmen in den philippinischen Markt einzutreten. Der Weg des Direktvertriebs wird nur selten eingeschlagen, da diese Vertriebsform nur unter sehr spezifischen Umständen erfolgversprechend ist. In den meisten Fällen ist der Vertrieb durch einen lokalen Partner unumgänglich. Dieser kann als Distributor auftreten und sein gesamtes regionales Know-How und Netzwerk für die Vermarktung und den Vertrieb der Produkte anwenden.

Eine weitere Möglichkeit ist die Gründung eines Joint Ventures mit einem philippinischen Partner. Diese werden meistens für ein konkretes Projekt abgeschlossen, wodurch es teilweise möglich ist, die Beschränkungen für Ausländer zu umgehen. In vielen Fällen ist es rechtlich vorgeschrieben eine örtliche Niederlassung zu besitzen, die im Bedarfsfall zur Verantwortung herangezogen werden kann (z.B. bei Gewährleistungsansprüchen). Die Vorteile sind die Nähe zum Markt und mehr Einflussmöglichkeiten auf die Geschäfte vor Ort. Joint Ventures ermöglichen Unternehmen die Stärken aller beteiligten Parteien zu kombinieren. Lokale Partner können dabei auf eventuell vorhandene Produktionsstätten und eine existierende Supply Chain zurückgreifen.

Die weitreichendste aber auch umfangreichste Form in den philippinischen Markt einzusteigen, ist die Gründung einer lokalen Niederlassung. Ein Tochterunternehmen (Domestic Subsidiary) unterliegt dem philippinischen Recht und hat eine vom Mutterunternehmen unabhängige Rechtspersönlichkeit. Eine weitere Variante ist die Eröffnung einer Filiale (Branch), welche als solche zum Mutterunternehmen gehört.

Selbstverständlich steht Ihnen das **AußenwirtschaftsCenter Manila** beim Einstieg in den philippinischen Markt gerne unterstützend zur Verfügung und hilft bei der Suche nach möglichen Geschäftspartnern.

Weiterführende Informationen und Internetlinks

Regierungseinrichtungen und Behörden

<p>Department of Transportation (DOTr) http://www.dotr.gov.ph/ +63 2 726 4925 The Columbia Tower Ortigas Avenue, Barangay Wack-wack, Mandaluyong City, Philippines 1555</p>	<p>National Economic and Development Authority (NEDA) http://www.neda.gov.ph/ +63 631 0945 56 12 St. J.Escriva Drive, Ortigas Center, Pasig City</p>
<p>Department of Energy (DOE) https://www.doe.gov.ph/ +63 2 479 2900 Energy Center, Rizal Drive, Bonifacio Global City, Taguig City, Philippines 1632</p>	<p>Department of Tourism (DOT) http://www.tourism.gov.ph/ +63 2 459 5200 351 New DoT Building, Sen. Gil Puyat Avenue, 1200 Makati City</p>
<p>Bases Conversion and Development Authority (BCDA) https://bcda.gov.ph/ +63 2 575 1700 2nd Floor, Bonifacio Technology Center 31st St., Corner 2nd Avenue Bonifacio Global City, Taguig Metro Manila 1634</p>	<p>Department of Information and Communications Technology (DICT) https://dict.gov.ph/ +63 2 920 0101 C.P Garcia Ave., Diliman, Quezon City, Philippines 1101</p>
<p>Department of Budget und Management (DBM) https://www.dbm.gov.ph/ +63 2 657 3300 Boncodin Hall, General Solano St., San Miguel, Manila</p>	<p>Department of Public Works and Highways (DPWH) http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/ +63 2 304 3370 Bonifacio Drive, Port Area Manila, Manila 1018</p>
<p>Department of Energy (DOE) https://www.doe.gov.ph/ +63 2 279 2900 Energy Center, Rizal Drive, Bonifacio Global City, Taguig City, Philippines 1632</p>	<p>Department of Finance (DOF) https://www.dof.gov.ph/ +63 2 525 0244 DOF Bldg., BSP Complex, Roxas Blvd., Metro Manila, Philippines 1004</p>
<p>Government Procurement Policy Board https://www.gppb.gov.ph/contact-us.php +63 2 900 6741 Unit 2506, Raffles Corporate Center, F. Ortigas Jr. Road, Ortigas Center, Pasig City</p>	<p>Public Private Partnership Center (PPP Center) https://ppp.gov.ph/ +63 2 709 4146 8th Floor, One Cyberpod Centris, EDSA cor. Quezon Avenue, Brgy. Pinyahan, Quezon City, Philippines 1100</p>
<p>Philippine National Railways (PNR) http://www.pnr.gov.ph/ +63 2 319 0041 PNR Executive Bldg (Tutuban Station), Mayhaligue Street, Tondo, Manila 1000</p>	<p>Philippine Ports Authority http://www.ppa.com.ph/ +63 2 527 8356 A. Bonifacio Drive, South Harbor, Port Area, Manila 1018</p>

Events

The Roads & Traffic Expo

Various Aspects of Infrastructure

01.-02. Oktober 2019, SMX Conventions Center Manila

<https://www.terrapinn.com/exhibition/roads-traffic-philippines/index.stm>

Global Forum on Infrastructure Investment

Business Gathering

03. Dezember 2019, Solaire Resort and Casino

<https://www.gfii-pcm.org/>

The Future Energy Show

Solar, Power & Electricity, Energy Storage, Smart Energy

18.-19. Mai 2020, SMX Convention Center Manila

<https://www.terrapinn.com/exhibition/power-electricity-world-philippines/index.stm>

Philippines Infrastructure Conference

Cyber Security

20. Mai 2020, Manila Marriott Hotel

<https://infrastructure-asia.com/>

6. Literaturverzeichnis

- A. Tadalán, C. [27. August 2019]. Bill lifting restriction on foreigners from practicing their professions in Philippines filed anew in the Senate. Von BusinessWorld : <https://www.bworldonline.com/bill-lifting-restriction-on-foreigners-from-practicing-their-professions-in-philippines-filed-anew-in-the-senate/>
- Abad, R. [26. August 2019]. Now Telecom gears up to become 4th telco in PHL - analysts. <https://businessmirror.com.ph/2019/08/26/now-telecom-gears-up-to-become-4th-telco-in-phl-analysts/>
- ABS-CBN News. [4. September 2019]. Bohol-Panglao airport extends operations to late night after upgrade. <https://news.abs-cbn.com/business/09/04/19/bohol-panglao-airport-extends-operations-to-late-night-after-upgrade>
- Amojelar, D. G. [26. Februar 2019]. Air passengers rose 10% to 54.1m in 2018. Manila Standard: <http://manilastandard.net/business/biz-plus/288752/air-passengers-rose-10-to-54-1m-in-2018.html>
- Arillo, C. [11. Juli 2019]. Cyber-security threats to cost PHL organizations \$3.5 billion in potential economic losses. <https://businessmirror.com.ph/2019/07/11/cyber-security-threats-to-cost-phl-organizations-3-5-billion-in-potential-economic-losses/>
- Asian Development Bank. [2012]. Philippines - Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33700/files/philippines-transport-assessment.pdf>
- Asian Development Bank. [Oktober 2018]. Philippines Energy Sector Assessment, Strategy, and Road Map. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/463306/philippines-energy-assessment-strategy-road-map.pdf>
- Authority, N. E. [12. April 2019]. Updated 2017-2022 Public Investment Program as Input to the Fiscal Year 2020 Budget Preparation. <http://www.neda.gov.ph/updated-2017-2022-public-investment-program-as-input-to-the-fiscal-year-2020-budget-preparation/>
- BCDA. [2019]. About Us . Republic of the Philippines Bases Conversion and Development Authority: <https://bcda.gov.ph/about-us>
- Bengzon, B. C. [15. Februar 2017]. Importance of Airports to Tourism. <http://www.investphilippines.info/arangkada/wp-content/uploads/2017/02/2.-Importance-of-Airports-to-Tourism-by-DOT-Usec.-Benito-C.-Bengzon-Jr..pdf>
- Bersales, L. G. [29. März 2019]. Most Filipino Families have Access to Improved Source of Drinking Water. <https://psa.gov.ph/content/most-filipino-families-have-access-improved-source-drinking-water-results-2017-annual>

- Bilyonaryo. (4. Oktober 2018). Gov't mulls reopening of MICT-Laguna cargo rail service by 2021. <https://www.bilyonaryo.com.ph/2018/10/04/govt-mulls-reopening-of-mict-laguna-cargo-rail-service-by-2021/>
- Castaneda, C. J. (7. Juli 2018). Philippines' power generation sources (by plant type). <https://www.bworldonline.com/philippines-power-generation-sources-by-plant-type/>
- Claudio, L. E. (23. April 2015). Wastewater Management in the Philippines. https://www.wipo.int/edocs/mdocs/mdocs/en/wipo_ip_mnl_15/wipo_ip_mnl_15_t4.pdf
- Congress of the Philippines. (8. September 1967). Republic Act No. 5183. https://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra1967/ra_5183_1967.html
- Cruz, J. (1. Juni 2019). Is the Kaliwa Dam actually viable? <https://www.rappler.com/thought-leaders/231958-development-is-kaliwa-dam-actually-viable>
- DBM. (6. Juni 2019). General Functions. Republic of the Philippines Department of Budget and Management: <https://www.dbm.gov.ph/index.php/about-us/general-functions>
- DBM. (22. Februar 2019). Infrastructure outlays-to-GDP ratio twice the deficit-to-GDP ratio. <https://www.dbm.gov.ph/index.php/secretary-s-corner/press-releases/list-of-press-releases/1385-infrastructure-outlays-to-gdp-ratio-twice-the-deficit-to-gdp-ratio>
- De Vera, B. O. (25. Februar 2019). Gov't spending P910B on infrastructure this year. Inquirer: <https://business.inquirer.net/265653/govt-spending-p910b-on-infrastructure-this-year>
- Department of Finance. (2019). Who We Are. <https://www.dof.gov.ph/index.php/about/who-we-are/>
- DOE. (6. Jänner 2019). DOE names more power projects of national significance. Department of Energy: <https://www.doe.gov.ph/energist/doe-names-more-power-projects-national-significance>
- DOE. (14. März 2019). Duterte signs Energy Virtual One-Stop Shop law. <https://www.doe.gov.ph/energist/duterte-signs-energy-virtual-one-stop-shop-law>
- DOE. (10. September 2019). Philippines seen to lead Southeast Asia in carbon emissions in 10 years. Department of Energy: <https://www.doe.gov.ph/energist/philippines-seen-lead-southeast-asia-carbon-emissions-10-years>
- DOE. (kein Datum). National Renewable Energy Program. Department of Energy: <https://www.doe.gov.ph/national-renewable-energy-program>
- DOTr. (2019). About DOTR. Department of Transportation: <http://dotr.gov.ph/2014-09-02-05-01-41.html>
- DOTr. (kein Datum). Corporate Profile. Department of Transportation: <http://pnr.gov.ph/about-contact-us/who-we-are/corporate-profile>
- DPWH. (2017). 2017 Annual Report. <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/sites/default/files/AR%202017.pdf>
- DPWH. (20. November 2017). Summary of Existing National Bridges (Length and Number) by Type - per Region. Department of Public Works and Highways: <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/2018%20DPWH%20ATLAS/Road%20Data%202016/rd%20historical%20pdf/Bridge/2017.pdf>
- DPWH. (2018). DPWH 2018 Budget Based on GAA. <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/pdf/DPWH%202018%20BUDGET%20BASED%20ON%20GAA.pdf>
- DPWH. (kein Datum). About DPWH. Von Department of Public Works and Highways: <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/content/about-dpwh>
- DPWH. (kein Datum). Philippine National Road Network. Department of Public Works and Highways: <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/2018%20DPWH%20ATLAS/06%20Road%20WriteUp%202018.pdf>
- DPWH. (kein Datum). Projects. Department of Public Works and Highways: <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/projects/infrastructure>
- Esquire Philippines. (5. April 2018). What Will Metro Manila's Railway Network Look Like, With All These Planned Projects? <https://www.esquiremag.ph/life/travel/public-transportation-network-manila-a00203-20180405>
- EU-Philippines Business Network. (2017). Economic Liberalization. EU-Philippines Business Network Advocacy Papers, S. S. 69.
- EU-Philippines Business Network. (2018). Introduction. Infrastructure, Transportation and Logistics Advocacy Paper 2018, S. 11.

- GAN Integrity Inc. (Oktober 2017). The Philippines Corruption Report.
<https://www.ganintegrity.com/portal/country-profiles/the-philippines/>
- Gomez, E. J. (9. September 2019). Private sector urged: Invest in PH irrigation.
<https://www.manilatimes.net/2019/09/09/business/business-top/private-sector-urged-invest-in-ph-irrigation/613306/>
- Gonzales, G. (18. Februar 2019). Filipinos spend most time online, on social media worldwide - report. Rappler:
<https://www.rappler.com/technology/news/222407-philippines-online-use-2019-hootsuite-we-are-social-report>
- Government of the Philippines. (kein Datum). E-Government Master Plan 2.0 (2016-2022).
https://www.gov.ph/documents/495812/518611/egmp-2.0-popular-version_final.pdf
- Government Procurement Policy Board. (12. September 2005). Guidelines in the Determination of Eligibility of Foreign Suppliers, Contractors, and Consultants to Participate in Government Procurement Projects.
<https://www.gppb.gov.ph/issuances/Guidelines/Determination%20of%20Eligibility%20of%20Foreign%20Bidders.pdf>
- Government Procurement Policy Board. (9. August 2016). The 2016 Revises Implementing Rules and Regulations of Republic Act No. 9184. <http://www.norsu.edu.ph/images/extras/RevisedIRR.RA9184.pdf>
- Hallare, K. (9. Juli 2019). DOTr: 17 airport projects finished during first half of Duterte's term.
<https://newsinfo.inquirer.net/1139514/dotr-17-airport-projects-finished-during-first-half-of-dutertes-term>
- International Trade Administration . (18. Juli 2019). Philippines - Transport Infrastructure. export.gov:
<https://www.export.gov/article?id=Philippines-Transport-Infrastructure>
- International Trade Administration. (18. Juli 2019). Philippines - Distribution and Sales Channels.
<https://www.export.gov/article?id=Philippines-Distribution-and-Sales-Channels>
- International Trade Administration. (18. Juli 2019). Philippines - Information and Communications Technology.
<https://www.export.gov/article?id=Philippines-Information-and-Communications-Technology>
- Kabiling, G. (28. Juli 2019). Duterte vows to provide clean water to the people.
<https://news.mb.com.ph/2019/07/28/duterte-vows-to-provide-clean-water-to-the-people/>
- Kittelson & Carpo Consulting . (23. Juli 2019). The 6 Key Reforms from the Ease of Doing Business Law in the Philippines. <https://kittelsoncarpo.com/complete-list-of-the-major-reforms-from-the-ease-of-doing-business-law-in-ph/>
- Kritz, B. (10. Oktober 2016). Philippines: A hotspot for water crisis.
<https://www.manilatimes.net/2016/10/10/supplements/philippines-hotspot-water-crisis/290528/>
- Lagare, J. B. (6. April 2019). Power consumption up 5.7% in 2018.
<https://www.manilatimes.net/2019/04/06/business/business-top/power-consumption-up-5-7-in-2018/536196/536196/>
- Lamentillo, A. M. (21. Juli 2019). Duterte's Build Build Build' three years after.
<https://news.mb.com.ph/2019/07/21/dutertes-build-build-build-three-years-after/>
- Lamentillo, A. M. (20. August 2019). Philippines' PPP ranked 2nd in The Economist's Asia Infrascope Index. Manila Bulletin: <https://news.mb.com.ph/2019/08/20/philippines-ppp-ranked-2nd-in-the-economists-asia-infrascope-index/>
- Lexas Information Network. (2016). Pantherstaaten. <https://www.lexas.org/p/pantherstaaten/index.aspx>
- Lucas, D. L. (2019). Expansion of PH railway system yet to pick up steam. Inquirer, B4-1 - B4-2.
- Luci-Atienza, C. (6. Juli 2019). Romualdez cites Duterte's 'no nonsense approach' to rehabilitate Yolanda-affected areas. <https://news.mb.com.ph/2019/07/06/romualdez-cites-dutertes-no-nonsense-approach-to-rehabilitate-yolanda-affected-areas/>
- MacLean, C. (2017). Investing in Transportation Infrastructure in the Philippines. Milken Institute:
<https://www.milkeninstitute.org/sites/default/files/reports-pdf/112817-Philippines-Infrastructure-FIL.pdf>
- Manabat, A. (19. August 2019). New group takes over operations and maintenance of Clark airport.
<https://businessmirror.com.ph/2019/08/19/new-group-takes-over-operations-and-maintenance-of-clark-airport/>

- Marasigan, L. S. (12. September 2019). PPA to fast-track offers on new, upgraded ports.
<https://businessmirror.com.ph/2019/09/12/ppa-to-fast-track-offers-on-new-upgraded-ports/>
- Mariano, K. (27. Februar 2019). PH aims to find a 'sweet spot' for its cruise tourism.
<https://www.traveldailymedia.com/philippines-cruise-tourism/>
- Maritime Industry Authority. (8. Dezember 2018). Philippines: Maritime Industry Development Plan (MIDP) 2019-2028. https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/12/Draft-MIDP-2019-2028_LPE_LMC_26Nov_8Dec2018.pdf
- Masigan, A. J. (19. Mai 2019). The real reasons behind NAIA's runway congestion.
<https://www.bworldonline.com/the-real-reasons-behind-naias-runway-congestion/>
- Mayuga, J. L. (20. Juni 2018). Water: Too big a problem to solve?
<https://businessmirror.com.ph/2018/06/20/water-too-big-a-problem-to-solve/>
- Mercurio, R. (17. September 2019). DOTr, SMC set to sign contract for Bulacan airport.
<https://www.philstar.com/business/2019/09/17/1952407/dotr-smc-set-sign-contract-bulacan-airport>
- Mercurio, R. (2. Jänner 2019). DOTr: More airports to be night-rated.
<https://www.philstar.com/business/2019/01/02/1881542/dotr-more-airports-be-night-rated>
- National Economic and Development Authority. (2017). Philippine Development Plan 2017-2022.
http://www.neda.gov.ph/wp-content/uploads/2018/01/Abridged-PDP-2017-2022_Updated-as-of-01052018.pdf
- National Economic and Development Authority. (kein Datum). Three-Year Rolling Infrastructure Program to ensure sustainability of well-developed programs, projects. <http://www.neda.gov.ph/three-year-rolling-infrastructure-program-to-ensure-sustainability-of-well-developed-programs-projects/>
- NEDA. (kein Datum). About NEDA. National Economic and Development Authority:
<http://www.neda.gov.ph/about-neda/>
- NEDA. (kein Datum). Impact of Increased Public Infrastructure Spending on Employment and Economic Growth . National Economic and Development Authority: <http://www.neda.gov.ph/wp-content/uploads/2018/10/PIP-2017-2022-13.pdf>
- NGCP. (3. Oktober 2018). MVIP seen to establish a unified national grid by 2020.
<https://pia.gov.ph/news/articles/1013461>
- Palabrica, R. J. (20. August 2019). Return of PPP Projects. Business Inquirer:
<https://business.inquirer.net/277175/return-of-ppp-projects>
- Parker, R. (19. September 2019). Philippines Business Process Outsourcing Market Thriving by 2025. Market Report Gazette: <https://www.marketreportgazette.com/2019/09/philippines-business-process-outsourcing-market-thriving-by-2025-topmost-key-vendors-accenture-inc-convergys-philippines-inc-jp-morgan-chase-co-24-7-customer-philippines-inc-telephilippines/>
- Paz, C. D. (3. Juli 2017). Mindanao Railway construction starts in 2018. Rappler:
<https://www.rappler.com/business/174576-mindanao-railway-construction-2018-dotr>
- Philippine News Agency. (9. Juli 2019). 17 airport projects completed in first half of PRRD's term.
<https://www.pna.gov.ph/articles/1074432>
- Philippine News Agency. (2. Juli 2019). DOTr-PPA completes 200 seaport projects under Duterte admin.
<https://www.pna.gov.ph/articles/1073894>
- Philippines Port Authority. (3. Dezember 2018). PPA steps up 'green port revolution' as Batangas, CDO receive GPAS awards. <http://www.ppa.com.ph/content/ppa-steps-%E2%80%99green-port-revolution%E2%80%99-batangas-cdo-receive-gpas-awards>
- Philstar. (7. Mai 2019). Securing the future of Philippine energy. <https://www.philstar.com/business/science-and-environment/2019/05/07/1914974/securing-future-philippine-energy>
- PNA. (3. Februar 2019). Gov't urged to speed up electrification efforts in rural areas. Philippine News Agency:
<https://www.pna.gov.ph/articles/1060877>
- President of the Philippines. (29. Oktober 2018). Eleventh regular Foreign Investment Negative List - Executive Order No. 65. <http://www.officialgazette.gov.ph/downloads/2018/10oct/20181029-EO-65-RRD.pdf>
- Presidential Museum and Library. (26. Mai 1940). Commonwealth Act No. 541. Republic of the Philippines:
<https://www.officialgazette.gov.ph/1940/05/26/commonwealth-act-no-541/>

- Public-Private Partnership Center. (31. Juli 2019). List of Projects. Von <https://ppp.gov.ph/list-of-projects/>
- Public-Private Partnership Center. (kein Datum). Public-Private Partnership Center. Von <https://ppp.gov.ph/>
- Punongbayan, J. (24. Juli 2019). The pipe dream that is Build, Build, Build. Rappler:
<https://www.rappler.com/thought-leaders/236177-analysis-pipe-dream-build-build-build-program>
- PwC. (2017). Understanding infrastructure opportunities in ASEAN - Infrastructure Series Report 1.
<https://www.pwc.com/sg/en/publications/assets/cpi-mas-1-infrastructure-opportunities-in-asean-201709.pdf>
- Raden. (13. Jänner 2018). Ten Busiest Philippine Ports in Terms of Passenger Movement.
<https://www.okd2.com/ten-busiest-philippine-ports-terms-passenger-movements/>
- Republic of the Philippines. (22. März 2004). Philippine Clean Water Act of 2004.
https://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra2004/ra_9275_2004.html
- Republic of the Philippines. (16. Dezember 2008). Renewable Energy Act of 2008.
https://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra2008/ra_9513_2008.html
- Rey, A. (27. Juli 2019). Build Build Build. Von Rappler: <https://www.rappler.com/newsbreak/in-depth/map-infrastructure-projects-build-build-build-program>
- Rey, A. (29. August 2019). Drilon hits 'terrible' Build, Build, Build performance. Rappler:
<https://www.rappler.com/nation/238839-drilon-says-build-build-build-performance-terrible>
- Ricote, E. E. (12. September 2018). The Philippine PPP Program.
https://www.unescap.org/sites/default/files/1.%20PPT_UNESCAP%20China%20Event_PPP%20Network_rev.pdf
- Rivas, R. (8. August 2019). Philippine GDP growth still below target at 5.5% in Q2 2019.
<https://www.rappler.com/business/237315-gross-domestic-product-philippines-q2-2019>
- Rodolfo, C. S. (17. Jänner 2018). Philippine Infrastructure Sector. Republic of the Philippines Board of Investments: <http://boi.gov.ph/wp-content/uploads/2018/02/Infrastructure-January-2018.pdf>
- Rosales, J. P. (Juli 2017). Financing Infrastructure Projects in the Philippines. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific:
<https://www.unescap.org/sites/default/files/Financing%20Infrastructure%20Projects%20in%20the%20Philippines%20revised%20draft%2020170921.pdf> abgerufen
- Roxas, P. A. (27. August 2019). House panel OKs DPWH's P534 B proposed budget for 2020. Inquirer:
<https://newsinfo.inquirer.net/1158199/house-panel-oks-dpwhs-p534-b-proposed-budget-for-2020>
- Saulon, V. V. (24. Mai 2019). ADB OK's its biggest infrastructure financing yet.
<https://www.bworldonline.com/adb-oks-its-biggest-infrastructure-financing-yet/>
- Schuster, S. e. (Juni 2017). Scaling up Infrastructure Investment in the Philippines.
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/330981/seawp-13.pdf>
- Schwab, K. (2018). The Global Competitiveness Report. Weltbank:
<http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
- SeaRates LLC. (2019). Sea ports of Philippines. <https://www.searates.com/maritime/philippines.html>
- Silent Gardens. (18. Juni 2019). Passenger and Ferry Ports. <https://www.silent-gardens.com/sea-ports.php>
- Simeon, L. M. (17. September 2019). Manila Water allots P115 billion for full sewer, sanitation coverage.
<https://www.philstar.com/business/2019/09/17/1952381/manila-water-allots-p115-billion-full-sewer-sanitation-coverage>
- Statista. (24. April 2019). Philippinen: BIP in jeweiligen Preisen von 2008 bis 2018.
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/322804/umfrage/bruttoinlandsprodukt-bip-der-philippinen/>
- Statista. (2. Mai 2019). Philippinen: Wachstum des realen BIP von 2008 bis 2018.
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/322816/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-bip-auf-den-philippinen/>
- Subingsubing, K. (9. September 2019). Poll underscores travails of commuting. Philippine Daily Inquirer:
<https://newsinfo.inquirer.net/1162329/poll-underscores-travails-of-commuting>
- The World Bank Group. (2018). Global Rankings 2018. <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

- Tomacruz, S. (5. Mai 2017). In Numbers: Three-year Rolling Infrastructure Plan (TRIP). Rappler:
<https://www.rappler.com/business/168737-in-numbers-three-year-rolling-infrastructure-plan-trip>
- TRADING ECONOMICS. (2019). Philippines Corruption Index.
<https://tradingeconomics.com/philippines/corruption-index>
- Tugade, A. P. (25. September 2018). Philippine Economic Briefing.
https://iro.ph/article_doc/0b16e98b_DOTR%20Presentation%20FINAL.pdf
- Tuquero, L. (10. September 2019). 6 new railways to look out for.
<https://www.rappler.com/newsbreak/iq/239702-new-railways-to-look-out-for>
- UNCTADstat. (11. Juli 2019). Maritime Profile: Philippines.
<https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/608/index.html>
- Viola, H. (25. Juni 2019). Hitting the infrastructure halfway mark. BusinessWorld:
<https://www.bworldonline.com/hitting-the-infrastructure-halfway-mark/>
- Voice of America. (18. März 2019). Water Shortage Reveals Management Issues in Normally Rainy Philippines.
<https://reliefweb.int/report/philippines/water-shortage-reveals-management-issues-normally-rainy-philippines>
- Wagner, F., & Wewers, A. (Januar 2019). Infrastruktur und Mobilität auf den Philippinen.
https://www.ixpos.de/IXPOS18/Content/_SharedDocs/Downloads_neu/BMWI-MEP/2019/bmwi-mep-zielmarktanalyse-philippinen-infrastruktur-mobilitaet.pdf?v=3
- Witherspoon, N. (10. Mai 2018). Philippine Water & Sanitation Forum.
file:///C:/Users/Vol1Manila/Downloads/PWSF_MASTER_PPT.pdf
- World Bank Group. (2019). Custom Query. Private Participation in Infrastructure Database:
<https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/philippines>
- World Economic Forum. (2018). Global Competitiveness Index 4.0. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/competitiveness-rankings/>
- World Shipping Council. (2019). Top 50 World Container Ports. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- Xinhua. (29. September 2017). 2.36 million Philippine households without electricity: study.
http://www.xinhuanet.com/english/2017-09/29/c_136648509.htm

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MANILA
Sen. Gil J. Puyat Ave./Corner Makati Ave.,
1200 Makati City, Philippinen
T +63 2 81 81 581
E manila@wko.at
W wko.at/aussenwirtschaft/ph

