

為加快推進「大建特建」計劃，菲律賓正努力通過修訂各行政級別的法規，放寬准許外資進入的基建領域，提高不同部門的審批效率。由政府成立的公私營合作（PPP）中心總監 Jeffrey Manalo 在接受訪問時表示，東盟各國對基建都有強勁的需求，但菲律賓在改善政策和流程方面，已經「暫時領先」，相信更多包括港商在內的中國投資者能從菲律賓 PPP 項目中尋到機遇。

帶路掃描 菲印段系列之二

圖／文：香港文匯報記者 周曉菁 菲律賓報道



新馬尼拉灣國際社區概念圖。由「hpa何設計」官網圖片



馬尼拉灣為建設「新馬尼拉灣國際社區」，沿海的貨櫃碼頭會相繼搬走。



外資有機會參與菲律賓機場等建設。圖為馬尼拉機場。資料圖片

菲擴基建 中企藉 PPP 掌先機

諮詢修例引資 交通項目外商可佔大股

過去長年的政治動盪以及經濟停滯，讓菲律賓政府無心也無資金發展基建，各種設施落後不堪，隨團的港鐵（0066）主席馬時亨直言，首都馬尼拉的地面交通狀況非常糟糕，即使市中心去機場僅7公里，依舊要起飛前3小時趕往機場。

破除股權「60/40」限制

其實，自總統杜特爾特2016年6月上任以來，把改善基礎設施列為全國經濟策略的首要發展重點，提出「大建特建」（「Build, Build, Build」）計劃。菲律賓政府去年在基建方面的投入達到歷史新高的8,472億比索（約合1,287億港元），佔全年GDP的5.3%，相當於財政預算的四分之一。根據最新的政府計劃，2022年菲律賓在基建的預算將增加至全年GDP的7%。

香港文匯報記者隨香港貿發局的「馬尼拉及雅加達商貿考察活動探訪團」，訪問了菲律賓公私營合作（PPP）中心總監 Jeffrey Manalo 有關該國在基建方面引進外資的政策及建議。據 Jeffrey 介紹，政府目前已容許包括外資在內的私有企業，進入電力、水利、電訊等基建項目。但涉及公共服務事業，必須遵循「60/40」的限制，即外資企業在項目運營中所佔股份不可超過四成，剩餘60%須由本地企業或政府持有。

這種限制或許會得到改善，Jeffrey 指出，該國的公共事業服務法案（Public Service Act）正在進行第三輪諮詢，有望今年8月可正式完成修訂。屆時「交通工具」有望從法案中移除。這意味著，外資或許有更多機會參與國內輕軌、地鐵、高速公路、機場等方面的建設。

提高地方批核 BOT 金額

目前 PPP 中心共有 16 個基建項目已簽訂正式合同，其中 3 至 4 個有中國企業參與其中，另外 23 個基建項目正在接受申請中。他舉例，例如菲律賓南部城市馬拉威（Marawi）正在經歷戰後重建，有大量基建項目需要招標，之前中國建築等中資企業已經中標部分項目，相信更多企業將會湧入該區域。

除推動外資進入條件，該國亦想通過修訂 25 年前開始生效的「建設—經營—轉讓」法律（BOT Law），來促進各城市、區域內的 PPP 項目盡快落地。Jeffrey 透露，按現行法律，超過 3 億元比索（約合 4,540 萬港元）的項目，必須移交給國家經濟發展局審批；PPP 項目的審核標準，也會因應國家、島組、省、市各異。該項法案現正在進行第二輪諮詢，明年 5 月有望正式實施。Jeffrey 表示，菲律賓政府希望能夠將地方政府的審批金額權限提高至 50 億比索，並盡量統一不同地區的 PPP 項目審核標準，加快進程。他也坦言，在地方政府的管轄下，PPP 項目基本都需要 27 個月的時間才能完成，遠遠慢於 BOT 下 15 至 20 個月的速度，PPP 中心會充當「中間人」的角色，加快項目的進程。

遞非邀約提案加快流程

對於有意向投資菲律賓基建的企業，Jeffrey 建議，可以尋找可靠的當地企業一起協作，向政府遞交非邀約提案（Unsolicited PPP proposal），這是政府頒佈的新政策，這一提案未來或許有機會成為機構間的統一標準，且在處理周期上會更加節省時間。



總統杜特爾特把改善基礎設施列為全國經濟策略的首要發展重點，提出「大建特建」計劃。資料圖片

菲律賓已簽約 PPP 項目

類別	數目
道路/軌道	6
高速公路	3
信息收集	2
機場	2
學校	2
水利	1

數據來源：菲律賓 PPP 中心

「排華」憂慮未除 中菲關係變好是基礎



蔡冠深指，港商與菲律賓華僑關係一直很密切。資料圖片

香港文匯報訊 作為港商的代表，香港中華總商會會長蔡冠深受訪時坦言，港商在菲投資的確很少，港商大多「捐錢多過做生意」，但現在中菲關係形勢大好，可以逐步跟上中企的投資步伐。

社會治安待改善 投資風險大

蔡冠深透露，雖然港商投資不多，但港商其實與菲律賓華僑的關係一直很密切，有個商會董事曾經一次給當地捐款 2,000 萬港元，因為投資風險太大，不如捐錢省事省力。菲總統杜特爾特 4 月訪港為「康泰事件」正式向港人道歉，可謂是「理順了感情」，相信港商能夠逐漸改變對菲律賓的看法。

對於港商更為在意的政治風險，蔡冠深強調，任何投資菲律賓的行為，都會以中菲關係良好為政治基礎，如此才能加強港商、內地企業強強聯合。他指出，菲律賓的治安依舊是個大問題，「排華」現象仍屢見不鮮，港商若要進入菲律賓市場，在找到好機遇的同時，也要找一個可靠的「本地朋友」，共同合作開拓商機。

是次考察途中，港鐵學院還與菲律賓 FEATI 大學簽訂諒解備忘錄，協助菲律賓培訓鐵路管理人才。隨團的港鐵主席馬時亨指出，馬尼拉的地面交通狀況非常糟糕，即使從市中心去機場僅 7 公里，依舊要起飛前 3 小時便趕往機場，多方有興趣建設機場快線，但政府方面希望自己來實施，即便港鐵有意願也無計。

馬時亨強調，雖不直接投資或參與營運，許多東南亞國家的地鐵公司仍會與港鐵洽談項目，港鐵會「考慮邊個優先」，任何地區均會持續觀望。公司內部對每個項目均有回報率預算，若不能達到數據指標，便不會考慮合作。他指，不同國家的不同項目，會有不同的計算方式，並沒有統一的基準線來衡量。

基建先行 製造業服務業跟進

香港貿發局主席羅康瑞則相信，在杜特爾特的「大建特建」和中國「一帶一路」倡議下，中企參與基建項目只是兩國合作的「起點」。菲律賓勞動力充裕，未來會進一步考慮建設工業園區，帶動製造業和服務貿易的發展。

腐敗嚴重 畢馬威授 3 招防身

香港文匯報訊 除「排華」之外，菲律賓的腐敗問題亦是投資者關注的焦點。根據國際透明組織去年的統計，菲律賓的腐敗感知指數位列 180 個國家及地區中的第 111 位，且常年維持在相若水平，令許多外資企業都頭疼不已，這也是許多港商不願意進駐菲律賓市場的原因之一。

選擇知名大公司夥伴

在回應考察團提出的顧慮時，菲律賓經濟特區管理局（PEZA）運營副總監 Mary Abordo，以及 PPP 中心總監 Jeffrey Manalo 都相信，新政府推行的各項改革措施，都表明了總統杜特爾特要大力治理貪腐的信念和決心，未來國內的政治環境會更加透明和公開。

畢馬威諮詢（香港）基建諮詢總監郭偉倫則認為，貪污和腐敗在新興市場的確普遍存在，投資者只能從自身和拍檔兩方面入手，盡量避免此類問題纏身。在組建團隊時，先從自己公司內部挑選誠信、可靠的人參與其中。其次，在挑選合夥人時，可以選一些規模較大、知名度較高的當地企業，這些公司擁有更廣闊的國際視野和規範的內部條例，往往也會更重視自己的聲譽和形象。此外，在挑選其他投資者、顧問和供應商時，也要嚴格把關。



Jeffrey Manalo 相信，菲律賓未來國內的政治環境會更加透明和公開。

經濟特區稅收更優惠

對於 PPP 項目，郭偉倫強調，投資者不能因為局勢好、機會多，就盲目參與 PPP 項目，必須認清自我價值和定位，是否能為公司以及當地政府、企業和居民，帶來實質有效的影響，並在互相溝通中明確表現出價值的體現。

他還建議，除基建項目外，投資者可以考慮位於全國各地 300 餘個經濟特區，這些經濟特區往往能夠提供不錯的稅收優惠，且相對放寬對外資企業的限制。而 Mary Abordo 也曾向考察團保證，經濟特區內絕對「零腐敗」。

港企參建新社區 法規拖慢進度

香港文匯報訊 在馬尼拉，香港文匯報記者隨團參觀了「新馬尼拉灣國際社區」項目所在海域，該項目由周大福企業與當地華僑創立的建明集團組成合資公司，共同建設。據 UAA 建明集團副總監 Charz Kelso 表示，項目 7 月開始填海工程招標，最快年底可動工，第一期工程可在 2024 年完成，整個工程需時 15 至 20 年，預計其間可創造約 100 萬個就業機會。

「新馬尼拉灣國際社區」是一個佔地 407 公頃的城市綜合核心商業區，計劃打造成先進的智慧綠色城市，內部將設有醫院、公園、住宅、高爾夫球場、主題公園等配套設施。按照非邀約提案，填海後，馬尼拉市政府可獲得 45% 的土地所有權，剩餘 55% 由建明集團及周大福企業分配。雖沒有透露持股比例，但按照菲

律賓「60/40」限制，周大福企業所得股份不會超過四成。

每個工程都要公眾諮詢

本港的「hpa 何設計」負責前期設計和工程，其副董事總經理何力治透露，項目正在前期的諮詢和準備階段，但已經感受到阻力和挑戰。他舉例，項目雖由馬尼拉市負責，但其中各個工程都要受公眾諮詢，有些審批須由更高行政級別執行。政府層面的法規和條例未能跟上國內各類基建項目的發展速度。他估計，最終項目落成，和項目規劃之初，必然會有些許出入。

該項目提倡通過「智慧管制」營造智慧城市，其中最關鍵的一環是政府政策支持和法規健全。何力治稱，有催促政府下定決心推動這一提議，但政府能否通過、亞洲試點的「智慧城市」能否實現，他略顯迷惘地表示「很難講」。



Charz Kelso 預計，「新馬尼拉灣國際社區」項目可創造約 100 萬個就業機會。