

©

*Панарина Д.С.
ИВ РАН*

**ИНФРАСТРУКТУРА ФИЛИППИН: ИЗМЕНЕНИЯ
за ПОСЛЕДНИЕ 2 года – ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ
«ЗОЛОТОГО ВЕКА ФИЛИППИНСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ»**

**Вместо вступления:
почему инфраструктура – это важно**

Инфраструктура представляет собой основные физические системы бизнеса или нации. Эти системы имеют тенденцию быть капиталоемкими; однако они имеют жизненно важное значение для экономического развития и процветания страны. Инфраструктурные проекты могут финансироваться публично, в частном порядке или через государственно-частные партнерства¹.

Инфраструктура состоит из жестких и мягких компонентов. Жесткая и видимая инфраструктура, такая как автомобильные, железные дороги, электричество и телекоммуникации, должна быть дополнена мягкими компонентами, такими как политика и правила с тем, чтобы система работала хорошо и могла оказывать влияние на экономику. Хорошо функционирующая и эффективная инфраструктура способствует инклюзивности путем расширения доступа к базовым услугам и предоставления экономических возможностей для всех, что, в свою очередь, может привести к уменьшению бедности².

Инфраструктура является синонимом развития, поскольку она играет важную роль в обществе и экономике, предоставляя услуги домохозяйствам и различным отраслям промышленности. Она влияет на качество жизни домашних хозяйств, поскольку инфраструктура делает доступными транспорт, электричество, воду и санитарию. Между тем, в сфере промышленности инфраструктурные услуги облегчают производство, транспортировку, и торговлю, что ведет к экономическому росту. Кроме того, развитие инфраструктуры также может помочь стране лучше решать проблемы изменения климата и снижать свою уязвимость от потрясений и стихийных бедствий³.

Принимая во внимание важность инфраструктуры как таковой, следует признать, что инфраструктура на Филиппинах по-

прежнему оставляет желать лучшего, не смотря на все попытки каждого правительства улучшить ситуацию. Согласно данным Глобального индекса конкурентоспособности за 2017–2018 гг., по практически всем показателям развития инфраструктуры у Филиппин самые низкие показатели среди развивающихся стран региона⁴ (табл. 1).

Таблица 1. Показатели состояния инфраструктуры в странах Тихоокеанского региона

	До-роги	Ж/д	Порты	Авиа	Энергия	Доступ к электричеству	Потери эл-ва при передаче	Пользование мобильными телефонами	Интернет-пользователи	Пользователи широкополосных сетей	Безопасные Интернет-соединения
Из/от	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	% населения	% пот-ия	на 100 чел.	% населения	на 100 чел.	на 1 млн чел.
Год	2017	2017	2017	2017	2017	2016	2017	2016	2016	2017	2018
Развивающиеся страны											
Индонезия	4,1	4,2	4	4,8	4,4	97	9,8	148	25,3	2	1,284
Малайзия	5,3	5	5,4	5,7	5,9	100	6,1	141	78,8	8,7	4,837
Филиппины	3,1	1,9	2,9	2,9	4,2	89	9,7	109	55,5	5,5	88
Таиланд	4,3	2,6	4,3	5,2	5,2	100	5,9	174	48	10,5	580
Вьетнам	3,4	3	3,7	3,8	4,3	99	9,2	128	47	9,6	1,335
Китай	4,6	4,8	4,6	4,9	5	100	5,8	97	53,2	23	209
Индия	4,3	4,4	4,6	4,6	4,7	79	19,9	85	29,5	1,4	123

Источник: *Индекс глобальной конкурентоспособности на 2017–2018 гг., Индекс энергетической трилеммы на 2018 г. и Индикаторы развития Всемирного банка.*

В предыдущей своей статье, посвященной проблеме инфраструктуры на Филиппинах⁵, части я касалась вопросов транспортной системы и телекоммуникаций. Проблема была и остается, поскольку решить ее быстро в рамках всей страны не представляется возможным. Тем не менее, администрация действующего президента Дутерте сделала особый упор на развитии инфраструктуры и сформулировала специальную программу *Build, Build, Build*, рассчитанную на 6 лет, т.е. на срок президентства Дутерте. Кроме того, в рамках данной программы есть и несколько долгосрочных проектов, выходящих за эти рамки. Сейчас, в середине срока мне хотелось бы более подробно взглянуть на результаты, которых правительству Филиппин удалось достичь на данном этапе.

Программа *Build, Build, Build*: планы и предварительные результаты к 2020 г.

Build, Build, Build (BBB) является центральной программой администрации Дутерте, разработанной с целью провозглашения «Золотого века инфраструктуры» на Филиппинах. Недостаток инфраструктуры уже давно называют «ахиллесовой пятой» экономического развития Филиппин. Программа BBB направлена на увеличение расходов на государственную инфраструктуру в среднем с 2,9% валового внутреннего продукта (ВВП) во время правления Бенigno Акино до примерно 7,3% к концу президентства Родриго Дутерте. В период с 2016 по 2022 г. расходы на данную программу составят примерно 8–9 трлн песо, которые будут направлены на покрытие огромного отставания в области инфраструктуры в стране.

Политика правительства Дутерте такова, что оно стремится финансировать большую часть Программы BBB за счет официальной помощи в целях развития (ОПР) и национального бюджета (Департамент бюджета и управления, 2018 г.) по сравнению с предыдущей администрацией Акино, когда основная часть инфраструктурных проектов финансировалась через соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП). В общей сложности 57 проектов на сумму 2 трлн песо будут профинансированы за счет ОПР либо за счет займов или грантов от стран-доноров или многосторонних организаций. Между тем, в общей сложности 12 проектов с совокупной инвестиционной потребностью в 138,5 млрд песо придется на долю государственного бюджета, в то время как ожидается, что только 5 из ведущих инфраструктурных проектов (ВИП) или, иначе говоря флагманских проектов общей стоимостью в 23,3 млрд песо, будет профинансировано посредством ГЧП. Из 57 ВИП, предназначенных для финансирования через ОПР, 12 будут финансироваться Китаем (около 300,8 млрд песо). Крупнейший проект, финансируемый Китаем, – это строительство 639-километровой линии Манила – Бикол Филиппинской национальной железной дороги с расчетной стоимостью в 175,3 млрд песо. Хотя Япония профинансирует только около 6 проектов, их совокупная стоимость, почти в четыре раза выше, чем стоимость проектов, которые получили поддержку Китая – 996,3 млрд песо. Среди основных проектов ОПР Японии – Метро в Большой Маниле (357 млрд песо), Южная пригородная линия PNR, дорога Тутубан – Каламба (344,6 млрд песо) и Проект PNR Север 2, Малолос – Кларк (283,8 млрд песо)⁶.

Большая часть ВИПов согласно статистике, приходится на транспортные проекты, в особенности проекты по строительству линий железных дорог – до 1,3 трлн песо, что составляет приблизительно 60,8% от предполагаемой стоимости всех ВИПов. Дорожно-транспортные проекты (например, дороги, мосты и автобусные скоростные перевозки) составляют вторую по величине группу на сумму 565,9 млрд песо (26%), за которой следуют воздушный и водный транспорт с ориентировочными затратами в 123,2 млрд песо (5,7%. и 27,5 млрд песо (1,3%) соответственно⁷ (табл. 2).

Таблица 2. Флагманские инфраструктурные проекты по секторам

Сектор	Кол-во проектов	Оценочная стоимость (млн песо)	Процентное соотношение
Транспорт:	53	2,036,931.45	93,72
автодороги	34	565,872.80	26,04
железные дороги	9	1,320,422.80	60,76
авиатранспорт	6	123,157.61	5,67
водный транспорт	4	27,478.24	1,26
Водные ресурсы	15	129,709.99	5,97
Энергия	4	748.88	0,03
Социальная инфраструктура	3	5,961.00	0,27
Всего	75	2,173,351.32	100,00

Источник: Национальное управление экономики и развития – *National Economic and Development Authority (NEDA)*.

По состоянию на 31 июля 2019 г. 75 флагманских проекта имеют ориентировочную общую потребность в инвестициях в размере 2,40 трлн песо. Пятьдесят два проекта или 69% на сумму 2,01 трлн песо должны быть реализованы через ОПР, в то время как 14 проектов или 19% на сумму 238 млрд песо планируется профинансировать из бюджетных средств. Остальные 8 проектов должны быть реализованы в рамках ГЧП и сугубо частной инициативы (1 проект). Тридцать семь (37) из 75 флагманских проектов были одобрены Инвестиционным координационным комитетом (ИКК) и подтверждены NEDA, с общей потребностью в инвестициях 1,63 трлн песо. Между тем, ожидается, что 28 проектов будут одобрены ИКК и утверждены NEDA. Десять проектов не требуют одобрения ИКК. Что касается сроков реализации проектов, то к 2022 г. ожидается завершение 21 из них. Остальные 54 проекта будут завершены после 2022 г., но могут быть начаты в ходе ныне действующей администрации.

По последним данным из 75 флагманских проектов 20 находятся на стадии разработки (без / с продолжающимся / с завершённым прединвестиционным исследованием), в то время как четыре проекта были недавно переданы в ИКК для оценки / утверждения. Из 46 реализуемых проектов, 12 в настоящее время находятся в стадии обеспечения бюджета или в процессе финансирования, 16 – либо в рамках детального проектирования, либо в рамках закупок, а 9 – в стадии строительства. Между тем, два проекта уже были завершены. Пять проектов помечены для рассмотрения из-за нерешенных проблем, которые могут привести к изменениям в списке из 75 ведущих проектов. Кредитные соглашения для следующих ВИП, утвержденных NEDA, были подписаны в 2019 г.:

а) Проект расширения пригородной железной дороги Север-Юг (NSCR) (Северный 2-й этап PNR и Южная пригородная линия PNR) – Кредитное соглашение АБР было подписано 11 июля 2019 г., в то время как кредитное соглашение ЯАМС было подписано 21 января 2019 г. и вступило в силу 17 апреля 2019 г.

б) Большая Манила BRT⁸ – линия 1 (проспект Кесон) – Кредитное соглашение Всемирного банка было подписано 14 февраля 2019 г. и вступило в силу 15 марта 2019 г.

в) Проект развития дорожной сети в районах, затронутых конфликтом на Минданао – Соглашение о займе было подписано 18 июня 2019 г.

Строительные работы для следующих проектов продолжают по состоянию на 31 июля 2019 г., и их выполнение будет завершено в 2022 г. Эксплуатация и техническое обслуживание (ЭиОТ) для международного аэропорта Кларк завершится в 2044 г. (табл. 3).

Таблица 3. Список и статус текущих ВИПов

Название проекта	Источник финансирования	Статус/примечания
Международный аэропорт Кларк – проект расширения: проектирование, обеспечение и строительство, ЭиОТ	ГЧП	Выполнен на 63% (по состоянию на апрель 2019 г.).
Мост Бинондо – Интрамурос	Китай (грант)	Выполнен на 8,65%
Мост Эстрелла – Панталеон	Китай (грант)	Выполнен на 20,56%
Проект Дороги Бонифацио Глобал Сити – Ортигас Центр. Фаза 1.	Закон об общих ассигнованиях	Выполнен на 33,79%
Проект Машинного орошения – река Чико	Китай (займ)	Выполнен на 27,74%

Проект орошения Малитубог – Маридагао. Фаза 2.	Закон об общих ассигнованиях	Выполнен на 57,46%
Центр управления Clark Green City (компонент проекта по созданию административного центра национального управления)	ГЧП	Проект административного центра национального управления в целом выполнен на 65% (по состоянию на апрель 2019 г.).
Торговый центр Clark Green City (компонент проекта по созданию административного центра национального управления)	ГЧП	
Строительство неоднородных жилых комплексов Clark Green City (компонент проекта по созданию административного центра национального управления)	ГЧП	

Из 46 реализуемых проектов два проекта, как упоминалось ранее, уже завершены, а именно:

а. Поддерживаемый ЯАМС проект по улучшению оставшихся участков вдоль реки Пасиг от моста Дельпан до канала Напиндан, который является частью текущего проекта по усовершенствованию канала Пасиг-Марикина, реализуемого Министерством общественных работ и автомобильных дорог Филиппин;

б. Проект Пуланги 4 по выборочному драгированию, Фаза 3, финансируемый в соответствии с Законом об общих ассигнованиях и реализуемый Национальной энергетической корпорацией (НЭК)⁹.

Как гласит отчет президента Родриго Дутерте о достижениях его администрации, которых они успели добиться к середине его президентского срока:

«Благодаря программе *Build, Build, Build* наконец, наступил «золотой век» инфраструктуры на Филиппинах. Она проложит путь для реализации проектов по эффективному управлению, которые будут способствовать развитию новых экономических центров за пределами Большой Манилы. Эти экономические центры должны донести развитие до филиппинцев по всей стране благодаря большему количеству и улучшению рабочих мест, активной экономической деятельности и улучшению услуг. В то же время, они разгрузят традиционные городские центры страны, такие как Большая Манила, Большой Себу и Большой Давао. Эти районы все чаще подвергаются опасности ограниченных ресурсов, стихийных бедствий, заторов на дорогах и загрязнения.

Дабы показать насколько решительно мы готовы вступить в золотой век инфраструктуры, мы увеличили бюджет на инфраструктуру с фактического обязательства в размере 991,3 млрд песо в 2017 г. до 1,094 трлн песо в 2018 г. Это эквивалентно 6,3% и 6,2% валового внутреннего продукта (ВВП) в 2017 и 2018 гг. соответственно. В 2019 г. ассигнования на сектор составили 816,2 млрд песо. На сегодняшний день наш средний бюджет на развитие инфраструктуры составляет 5,6% ВВП. Это был большой скачок вперед в сравнении с показателями предыдущей администрации в среднем в 2,8% ВВП. Однако в 2019 г. мы столкнулись с неудачей в нашей инфраструктурной программе. Задержка с принятием Закона об общих ассигнованиях 2019 г. (ГАА) привела к значительной задержке в реализации этих проектов. В настоящее время мы проводим в жизнь планы наверстывания и ускоряем реализацию наших инфраструктурных программ. Мы будем двигаться вперед с нашей инфраструктурой с максимальной уверенностью»¹⁰.

В отчете подробно описывается, чего удалось достичь в следующих инфраструктурных областях:

- Поспособствовать расширению морских связей: появились новые морские пути, проводятся модернизация/строительство морских портов в стране;
- Улучшить авиасообщение: сюда вошли открытие новых аэропортов, модернизация старых, техническая модернизация ночных рейсов;
- Улучшить ж/д пути: было запущено больше поездов, открыты старые железные дороги после большого перерыва, сократились случаи задержек поездов;
- Развить наземное сообщение: строятся и вводятся в эксплуатацию новые автострады;
- Продолжить выполнение проектов по обеспечению сообщения между островами: ведется строительство автомобильных мостов между островами, строительство дорог к туристическим местам и в районе экономических и торговых зон;
- Усилить контроль за соблюдением ПДД: проведена унификация и ужесточение правил дорожного движения и его контроля, введен контроль за соблюдением правил парковки, борьба с незаконными уличными торговцами, проведено устранение построек, препятствующих движению автомобилей;
- Облегчить транспортные пробки в Большой Маниле: за счет увеличения числа автобусных маршрутов, строительства допол-

нительных мостов через реки Манилы, строительства дополнительных шоссе в Маниле;

- Расширить бесплатный доступ в Интернет для филиппинцев: посредством увеличения числа точек доступа интернета в публичных местах на региональном, провинциальном и муниципальном уровне;
- Повысить конкурентоспособность индустрии телекоммуникаций: через введение на рынок телекоммуникаций третьего крупного игрока, привлечение инвестирования в установки большего числа вышек связи, возможность бесплатного сохранения номера при смене оператора связи и бесплатные звонки внутри сети;
- Поддержать использование электронного управления: через создание системы предоставления государственных служб и услуг онлайн, развитие широкополосной связи (оптико-волоконной);
- Создать больше рабочих мест и увеличить количество человеческого рабочего капитала, пользующегося телекоммуникациями: за счет создания новых возможностей для трудоустройства и предпринимательства, в т.ч. в сельских районах через введение в эксплуатацию Интернет-платформы *Tech4ED*¹¹, введение программы тренировок населения в онлайн-фрилансе и онлайн-маркетинге, а также создание возможностей по онлайн-трудоустройству и ведению бизнеса;
- Защитить права и благосостояние пользователей телекоммуникационных систем: через обеспечение безопасности пользователей Интернета, в том числе за счет предоставления населению информации об опасностях мировой паутины¹².

Это лишь краткое описание, которое не содержит в себе статистики или названий проектов, лишь передает их основную суть, но я не ставлю задачу подробно пересказывать отчеты по инфраструктуре Филиппин в данной работе. Тем не менее, для примера приведу самые яркие проекты в числе тех 75, которые запланированы администрацией президента. Все приводимые в пример проекты находятся на разной стадии выполнения.

Одним из них является **терминал 2 Международного аэропорта Мактан-Себу (МАМС)**, который был открыт президентом Родриго Роа Дутерте 7 июня 2018 г. и начал свою деятельность 1 июля 2018 г. Благодаря этому проекту ГЧП, который обслуживает как местные, так и международные рейсы, жители южной части Филиппин теперь могут похвастаться наличием собственного международного аэропорта. Проект был предпринят и реализуется че-

рез партнерство между Министерством транспорта, Управлением МАМС и Корпорацией *Megawide*. Новый терминал 2 поможет справиться с перегрузками в аэропортах и увеличит пассажиропоток МАМС с 4,5 млн до 12,2 млн чел. С января по июнь 2018 г. через этот аэропорт прошло 5,6 млн пассажиров внутренних и международных рейсов, что почти на 44% больше, чем за тот же период 2015 г. По состоянию на 2018 г. в МАМС было зарегистрировано 175459 рейсов (100449 международных и 75010 внутренних), что почти в два раза выше, чем в 2015 г. С момента реализации ГЧП проекта по МАМС, этот аэропорт продолжал получать международное признание. В 2018 г. австралийский авиационный центр Азиатского Тихоокеанского Центра назвал МАМС «Аэропортом года в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

Еще один проект представляет собой **современный сухопутный порт**. Благодаря договоренности о ГЧП у населения провинции Кавите появился доступ к собственному современному наземному порту. Этот порт, под названием *The Parañaque Integrated Terminal Exchange (PITX)* является новым общедоступным транспортным узлом, где люди могут воспользоваться различными видами транспорта на пути в Большую Манилу. Он был открыт 6 ноября 2018 г. В порту предусмотрены специальные места для сбора и высадки пассажиров, терминал цифровой информации о путешествиях с обновлениями, централизованная система продажи билетов, в том числе автоматы по продаже билетов и билетная касса. Он также имеет электронные ворота с QR-ридерами, туалеты с душевыми кабинами и удобные залы ожидания. Кроме того, пассажиры могут оставить свой багаж в камере хранения и провести время в молитвенных комнатах. Родители и опекуны имеют доступ к станции грудного вскармливания и комнатам по уходу за ребенком. *PITX* также учитывает потребности людей с ограниченными возможностями и пожилых людей.

Железнодорожная линия мирового класса к северу от метро Манилы – MRT 7 также является ГЧП-проектом, который в настоящее время находится в стадии строительства. Это незапрошенное предложение¹³ *Mass Rail Transit 7* корпорации Сан-Мигель. После завершения строительства 23-километровая станция MRT 7 будет иметь 14 станций – от Северной авеню, Кесон-Сити до Сан-Хосе-дель-Монте, Булакан. Предполагается, что данная линия будет обслуживать около 350 тыс. пассажиров ежедневно, и будет также построен интермодальный транспортный терминал, который

обеспечит удобство передвижения и доступ к другим видам транспорта.

Документы регистрации актов гражданского состояния – теперь в легком доступе. Фаза II системы регистрации актов гражданского состояния – Информационная технология Статистического управления Филиппин (СУФ) в настоящее время полностью функционирует. Этот проект был начал 27 февраля 2017 г. Здание, которое служит главным центром операций по регистрации актов гражданского состояния и содержит серверы информационных технологий, было полностью построено в 2018 г. Разработка IT-систем, которая включена в этот проект, продолжается. Этот проект ГЧП, который реализуется силами СУФ и его партнером из частного сектора, *Unisys Public Sector Services Corporation*, повысит текущий уровень обслуживания Статистического управления Филиппин, предоставляя различные документы гражданского реестра – в случае рождения ребенка, вступлении в брак, смерти или при отсутствии свидетельства о браке. По всей стране будет создано 40 дополнительных пунктов системы регистрации актов гражданского состояния для обслуживания населения. Помимо компьютеризации операций регистрации актов гражданского состояния, Фаза II проекта направлена на улучшение доступности услуг путем создания 40 дополнительных отделений по всей стране¹⁴.

Другие инфраструктурные проблемы Филиппин: водные ресурсы

Водные ресурсы. Из общего населения страны 14,5% по-прежнему не обслуживаются поставщиками услуг водоснабжения, а 337 муниципалитетов, расположенных в основном в 10 самых бедных провинциях страны, считались необеспеченными водой по состоянию на 2015 г. Ситуация в Большой Маниле лучше, за счет наличия двух компаний по водоснабжению.

Таблица 4. Показатели работы компаний водоснабжения в Большой Маниле, 2015 г.

Показатель	Восточная зона (Manila Water)	Западная зона (Maynilad)
Водоснабжение	976,321 (целевое: 990,003; 98,6% фактическое)	1,265,625 (целевое: 1,271,324; 99,55% фактическое)
Непрерывность водоснабжения (24/7)	100%	100%
Давление подачи воды (16,7 фунтов на кв. дюйм, за 10-	99,57%	94,95%

летие)		
Качество воды на выходе с завода (100% постоянно)	100%	97,35%
Качество воды, получаемой пользователем	100%	100%
Канализационные системы	123 729	127 549
Количество потраченных цистерн воды	62 252 (целевое: 61 990; 108% фактическое)	143 362 (целевое: 132 083; 107,7% фактическое)
Ответы техподдержки на жалобы клиентов (в течение 10 дней)	99,05%	96,39%

С другой стороны, в районах за пределами Большой Манилы, 16% городов, охваченных водными районами (ВР), по-прежнему не имеют круглосуточного водоснабжения, в то время как только 39% городов и муниципалитетов, находящихся под юрисдикцией ВР, имели водоснабжение уровня 3 по состоянию на 2015 г. К середине 2016 г. доля невозвратных вод составляла в среднем 26,97% на ВР, 12% – в компании водоснабжения *Manila Water*, и 35% – в компании *Maynilad*¹⁵.

Кроме того, оказание ирригационных услуг для поддержки сельскохозяйственного производства незначительно увеличилось с 56,57% от общей потенциальной площади орошаемых земель в 2014 г. до 57,33% в 2015 г. Несмотря на увеличение, это не соответствовало целевой общей площади орошаемых земель в 70,91% в том же году. В то же время, в области борьбы с наводнениями Министерство общественных работ и автомобильных дорог увеличило объем защищенных зон в областях, подверженных наводнениям за счет строительства противопаводковых сооружений – до 18,33% от общего количества земель в 717 524 км., которые были определены как территории, находящиеся в опасности наводнения, по состоянию на 2015 г. Министерство осуществило в общей сложности 1295 проектов по борьбе с наводнениями только в 2015 г.

«Золотой век инфраструктуры Дутерте» коснулся и улучшения ситуации с водоснабжением по стране. Так, в отчете президента сказано, что его администрации удалось **обеспечить доступ к чистой питьевой воде**¹⁶. «Доступ к безопасной воде является фундаментальным и неотъемлемым правом и потребностью каждого человека, и мы несем ответственность за обеспечение наших граждан чистой и питьевой водой. По этой причине, когда перебои в водоснабжении начали затрагивать части Большой Манилы и города Рисаль, начиная с марта 2019 г. с наступлением Эль-Ниньо, мы ра-

ботали вдвойне усердно, чтобы решить данную проблему. В качестве временного решения я дал указание столичной системе водоснабжения и канализации координировать свои действия с компаниями по водоснабжению *Manila Water* и *Maynilad* и принять срочные меры по обеспечению достаточной подачи воды в пострадавшие районы. Мы также разрабатываем альтернативные источники воды, чтобы предотвратить повторение подобной ситуации и справиться с растущим спросом и отсутствием водоснабжения в стране. Ниже приведены некоторые из наших достижений, текущие и разрабатываемые проекты, которые должны быть завершены к 2022 г. и целью которых является обеспечение водоснабжения на 95,9% по всей стране»¹⁷.

Булаканский проект подачи водопроводной воды был внедрен для обеспечения дополнительных 388 миллионов литров питьевой воды в день в Булакане к 2022 г. Водоочистные сооружения и транспортная система на стадиях 1 и 2 были введены в действие с апреля 2019 г.

Проект строительства нового водопровода – плотины Калива облегчит зависимость от Ангатской плотины в плане водоснабжения, поскольку она обеспечит дополнительные 600 млн литров воды в день для Большой Манилы и близлежащих провинций. Он также сможет удовлетворить ожидаемое увеличение спроса на воду в этих районах, что поможет примерно 500 тыс. домашних хозяйств. Помня о том, что территории, на которых реализуется проект, находятся в землях одного из филиппинских племен – *dumagat*, правительство делает все возможное для обеспечения того, чтобы их культурное наследие, права и нормы уважались и тщательно учитывались при реализации данного проекта.

Проект по улучшению водоснабжения Ангата предполагает строительство нового туннеля № 4 и является важным компонентом общего улучшения обслуживания системы передачи воды *Ipo-La Mesa*, которая требует серии восстановительных работ для постоянного снабжения достаточным количеством сырой воды в Большую Манилу. Этот 6,4-километровый туннель, который может нести 1600 млн литров воды в день, также обеспечит надежность и стабильность подачи сырой воды в случае бедствия. По состоянию на май 2019 г., строительство туннеля было завершено на 92,48%. Ожидается, что проект будет завершен к февралю 2020 г., до его запланированного завершения в сентябре 2020 г.

Было окончено строительство нескольких проектов водоснабжения и связанных с ними сооружений для безводных районов совместно с представителями из местных органов власти (см. таблицу 5). Также было увеличено количество домохозяйств, имеющих прямой доступ¹⁸ к воде через водные районы и концессионеров, с июля 2016 г. по декабрь 2018 г. (см. таблицу 6)¹⁹.

Таблица 5. Другие национальные программы водоснабжения

Программа	Январь 2013 – Июнь 2016		Июль 2016 – Июнь 2019	
	Выполненные подпроекты	Домохозяйства-бенефициары	Выполненные подпроекты	Домохозяйства-бенефициары
<i>Sagana at Ligtas na Tubig Para sa Lahat.</i> Обеспечивает системы снабжения питьевой водой в безводные муниципалитеты, барангаи, центры здоровья и места переселения.	410	137 258	1 083	461 185
<i>Помощь муниципалитетам – Водоснабжение</i> (Бывшая программа бюджетирования снизу вверх) Предоставляет финансовые субсидии муниципалитетам для реализации приоритетных программ и проектов, в том числе проектов водоснабжения.	1 442	636 610	2 528	1 191 633

Источник: Министерство внутренних дел и местного самоуправления.

Таблица 6. Количество домохозяйств с прямым доступом к воде

Агентство ²⁰	Домохозяйства (млн)		Рост (%)
	2016	2018	
MWSS ²¹	2,313	2,464	6,53
LWUA	4,003 ²²	4,587	14,59
Всего	6,316	7,051	11,64

Источник: MWSS and LWUA

Безусловно, это не единственные проекты, направленные на модернизацию системы водоснабжения в стране. Осуществляется множество более мелких локальных, но не менее важных для населения проектов, призванных улучшить ситуацию с доступом к чистой питьевой воде на Филиппинах.

Что касается других отраслей инфраструктуры, которые также как и водоснабжение, относятся к социальной категории, то здесь можно выделить также 1) энергоресурсы и энергопотребление, 2) обеспечение достойным жильем, 3) медицинские услуги (в том числе наличие в стране медицинских учреждений общего и специального профиля), 4) обеспечение образовательными услугами (доступность школ, колледжей, университетов и учреждений дополнительного образования, в том числе в отдаленных районах). Все эти виды инфраструктуры представляют собой отдельный большой вопрос для исследования, требуют более детального изучения. Поэтому в данной статье я всего лишь кратко обозначу контуры дальнейшего исследования, и надеюсь сделать социальную инфраструктуру темой следующей статьи об инфраструктуре Филиппин.

Подводя общий итог, можно сказать, что на данном этапе программа президента *Build, Build, Build*, которая преподносилась и преподносится населению как «золотой век» инфраструктуры, по сути, находится в самом начале своей реализации. Слишком мало значимых проектов данной программы было реализовано, многие из них находятся на стадии рассмотрения или ожидают одобрения, а это значит, что такой статус может сохраняться еще достаточно долгое время. Во многом такое положение дел связано и с отсутствием достаточного финансирования. Хотя президент Дутерте в значительной степени рассчитывал на инвестиции и помощь со стороны своих ближайших соседей, в том числе Китая, обещавшего предоставить Филиппинам 25 млрд долларов в виде займов и кредитов, на данный момент времени эти обещания остаются всего лишь красивыми словами на бумаге в виде соглашений о взаимопонимании, и не несут под собой реальной финансовой основы.

Политическая подоплека сильно тормозит процесс воплощения в жизнь амбициозной и крайне дорогостоящей программы *Build, Build, Build*, к тому же Филиппины сталкиваются все еще с тем фактом, что учитывая множество бюрократических трудностей и ограничительные законы на ведение иностранного бизнеса на Филиппинах, зарубежные инвесторы до сих пор с опаской относятся к Филиппинам как к государству, в которое они потенциально

могли бы инвестировать. Кроме того, бюрократический аппарат, точнее сказать, бюрократическая волокита также препятствует быстрой реализации выбранных проектов. Только комплексно, проведя реформирование законов о ведении иностранного бизнеса, и создав в стране максимально устойчивую ситуацию на рынке, упростив процедуру принятия решения по ГЧП проектам, можно привлечь достаточное количество иностранного капитала. Смогут ли Филиппины преодолеть этот барьер? Возможно. Случится ли это до конца срока Дутерте? На мой взгляд, маловероятно, но время покажет.

Сейчас же можно говорить только о фактах. В ноябре 2019 г. ситуация с реализацией программы *Build, Build, Build* была следующей. Некоторое количество из обещанных 75 флагманских инфраструктурных проектов – среди них соединительный мост Лусон-Самар на 57,6 млрд песо (1,55 млрд долл. США), соединительный мост Себу-Бохоль на 56,6 млрд песо и соединительный мост Лейте-Суригао на 47,4 млрд, которые должны были ускорить передвижение между островами – были объявлены невозможными к выполнению и вычеркнуты из программы.

Экономические и инфраструктурные команды администрации Дутерте заявили, что они пересматривают программу *BBB* и подвергают список прорывных, инновационных проектов «проверке жизнеспособности», чтобы гарантировать, что многие из них будут завершены или, по крайней мере, будут начаты до окончания срока полномочий президента Дутерте в 2022 г.

Однако правительству придется серьезной ускорить процесс выполнения плана, так как согласно последнему отчету Национального агентства экономического развития о ходе реализации программы *BBB* по состоянию на июль 2019 г. из 75 проектов стоимостью 2,4 трлн песо только 21 проект на сумму 187,6 млрд песо будет завершен к 2022 г. Из 46 проектов, находящихся в стадии реализации, только два были завершены, и только девять находятся в стадии строительства, включая проект по расширению международного аэропорта Кларк и три спорных проекта, финансируемых Китаем: проект по ирригации через реку Чико, мост Бинондо-Интрамурос и мост Эстрелла Панталеон²³.

Здравомысленно смотря на ситуацию, следует признать, что не приходится ожидать от администрации президента Дутерте и ныне действующего правительства сильного прорыва в этой области за оставшиеся 2,5 года. Будет уже достаточно большим достижением,

если им удастся запустить и хотя бы частично выполнить треть запланированных проектов. Остальное же ляжет на плечи новой администрации президента, который станет преемником Дутерте, и, возможно, продолжит данный амбициозный план по масштабной модернизации и развитию филиппинской инфраструктуры.

¹ Philippine Infrastructure Sector. P.1. URL: <http://boi.gov.ph/wp-content/uploads/2018/02/Infrastructure-January-2018.pdf> (дата обращения: 01.01.2020)

² Infrastructure for supporting Inclusive Growth and Poverty Reduction in Asia / Asian Development Bank, 2012.

³ Там же.

⁴ Selected indicators for the state of transportation, energy and ICT infrastructure across different economies in Asia-Pacific / Infrastructure Failure and Shortfall. A guide for corporates to overcome Asia-Pacific's challenge. Marsh and McLennan Insights, 2019. P. 9. URL: http://www.mmc.com/content/dam/mmc-web/insights/publications/2019/apr/NYC-ARK00101-059_Infrastructure-Failure-and-Shortfall%20online_final.pdf (дата обращения: 01.01.2020).

⁵ Подробнее см.: Панарина Д.С. Инфраструктура на Филиппинах: ведущая отрасль экономики и источник проблем // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2018, №2(39), 157-172.

⁶ Build! Build! Build! Program. URL: http://cpbrd.congress.gov.ph/images/PDF%20Attachments/Facts%20in%20Figures/FF2019-07_BUILD_BUILD_BUILD.pdf (дата обращения 01.01.2020).

⁷ Ibid.

⁸ BRT – Bus Rapid Transit – скоростной автобус.

⁹ Status of the Infrastructure Flagship Projects as of July 31, 2019. / NEDA. URL: <http://www.neda.gov.ph/wp-content/uploads/2019/09/Status-Infrastructure-Flagship-Projects-as-of-July-2019.pdf> (дата обращения: 02.01.2020).

¹⁰ The President's Mid-Term Report to the People 2016-2019 / Office of the President, 2019. P. 102-103. URL: <https://pcoo.gov.ph/downloads/2019-PRP-RRD.pdf> (дата обращения: 01.01.2020).

¹¹ Technology for Education, Employment, Entrepreneurs, and Economic Development (Tech4ED).

¹² The President's Mid-Term Report to the People 2016-2019 / Office of the President, 2019. P. 102-103. URL: <https://pcoo.gov.ph/downloads/2019-PRP-RRD.pdf> (дата обращения: 01.01.2020).

¹³ Под незапрошенными предложениями (в международной практике также именуется "Unsolicited Proposals" или "Private Financial Initiative" – частная финансовая инициатива) понимают предложения о реализации проектов государственно-частного (муниципально-частного) партнерства (далее – ГЧП), не запрашиваемые публично-правовым образованием, а поступающие напрямую от представителей частного бизнеса, которые тратят собственные ресурсы на

разработку проекта, а затем обращаются к публично-правовому образованию с целью получения возможности его реализации. URL: <https://urfac.ru/?p=2637>

¹⁴ Championing Local PPPs. 2018 Annual Report / Public-Private Partnership Center. URL: <https://ppp.gov.ph/publications/annual-report-2018-championing-local-ppps/> (дата обращения: 02.01.2020).

¹⁵ *Manila Water* и *Maynilad* – две частные компании, обеспечивающие водоснабжение в Большой Маниле.

¹⁶ MWSS and LWUA, July 10, 2019.

¹⁷ Основано на оценочной численности населения в 113 472 370 человек в 2022 году. (Источник: NEDA, Проект Филиппинского генерального плана водоснабжения и санитарии, август 2018 года).

¹⁸ Домохозяйства с индивидуальным водопроводным краном.

¹⁹ The President's Mid-Term Report to the People 2016-2019 / Office of the President, 2019. P. 33-35. URL: <https://pcoo.gov.ph/downloads/2019-PRP-RRD.pdf> (дата обращения: 02.01.2020).

²⁰ Metropolitan Waterworks and Sewerage System (Городское водоснабжение и канализационные системы) и Local Water Utilities Administration (Местное управление водоканалов).

²¹ Включая иностранных потребителей.

²² По состоянию на июнь 2016 г.

²³ 'Build, Build, Build' economic programme falling short of its targets: Inquirer / The Straits Times. November 7, 2019. URL: <https://www.straitstimes.com/asia/build-build-build-economic-program-falling-short-of-its-targets-inquirer> (дата обращения: 04.01.2020).