



MITTELSTAND
GLOBAL
MÄRKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Zielmarktanalyse Philippinen

Nachhaltige Mobilität & Logistik



Durchführer



IMPRESSUM

Herausgeber

AHP International GmbH & Co. KG
Stralauer Platz 33-34 (Torhaus)
10243 Berlin

Text und Redaktion

AHP International

Stand

März 2024

Gestaltung und Produktion

AHP International GmbH & Co. KG

Mit der Durchführung des Bundesförderprogramms
Mittelstand Global/Markterschließungsprogramm
beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für
kleine und mittlere Unternehmen ist ein
Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



MITTELSTAND
GLOBAL
EXPORTINITIATIVE
UMWELTECHNOLOGIEN

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnungsreise Philippinen zum Thema nachhaltige Mobilität und Logistik erstellt. Es handelt sich dabei um eine projektbezogene Fördermaßnahme. Sie ist Bestandteil der Exportinitiative Umwelttechnologien.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

1. Executive Summary	8
2. Philippinen: Land, Wirtschaft und Politik	9
2.1 Allgemeines Länderprofil	9
2.1.1 Geographie und Klima	9
2.1.2 Bevölkerung, Sprache und Religion	10
2.1.3 Geschichte und politische Entwicklungen	10
2.2 Wirtschaft	11
2.2.1 Wirtschaftsleistung	11
2.2.2 Industrie	13
2.2.3 Dienstleistungssektor	13
2.2.4 Außenhandel und Freihandelszonen	14
2.2.5 Wirtschaftsbeziehungen und bilaterale Beziehungen zu Deutschland	15
2.2.6 Ausländische Direktinvestitionen	15
2.2.7 Arbeitsmarkt und Einkommen	16
2.3 Politik	16
2.3.1 Politisches System	16
2.3.2 Verwaltungsgliederung	16
2.3.3 Außenpolitik und diplomatische Beziehungen	17
3. Nachhaltige Mobilität	18
3.1 Aktuelle Situation	18
3.2 Straßennetz auf den Philippinen	19
3.3 Bahnnetz auf den Philippinen	20
3.4 Öffentliche Verkehrsmittel	21
3.5 Flughäfen und Luftverkehr	22
3.6 Seehäfen und Schiffsverkehr	23
3.7 E-Mobilität.....	25
4. Infrastruktur, Transport und Logistik.....	27
4.1 Allgemein	27
4.2 Logistikzentren und Warentransport.....	28
4.3 Verkehrssicherheit	30
4.4 Energieversorgung und Stromnetz.....	31
5. Markt für Mobilität auf den Philippinen	33
5.1 Lokales Angebot an Mobilitätslösungen.....	33
5.2 Lokale Nachfrage nach Mobilitätslösungen.....	33
5.3 Chancen für deutsche Unternehmen auf den Philippinen	33
5.4 Herausforderungen auf den Philippinen	35
5.5 Markteintrittsstrategien in die Mobilitätsbranche	35
6. Geschäftspraxis.....	37
6.1 Rahmenbedingungen	37
6.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	37
6.3 Steuerliche Rahmenbedingungen.....	38

6.4	Businesskultur und Etikette	40
6.5	Allgemeine Reiseinformationen	40
7.	Marktakteure und Netzwerke.....	41
7.1	Deutsche Institutionen in den Philippinen	41
7.2	Philippinische Institutionen in Deutschland.....	42
7.3	Branchenverbände und sonstige Einrichtungen zum Thema Nachhaltige Mobilität	42
7.4	Messen	43

I Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Straßenverkehr auf den Philippinen</i>	18
<i>Abbildung 2: Schnellstraße zwischen den Städten Sucat und Alabang im Süden der Metropolregion Manilas</i>	19
<i>Abbildung 3: Fortschritt Metro Manila</i>	20
<i>Abbildung 4: Philippinischer Jeepney</i>	21
<i>Abbildung 5: Ninoy-Aquino International Airport</i>	22
<i>Abbildung 6: Batangas Container Terminal</i>	23
<i>Abbildung 7: Prototyp E-Jeepney</i>	25
<i>Abbildung 8: Wichtigste Logistikzentren auf den Philippinen</i>	27
<i>Abbildung 9: E-Commerce Aktivitäten auf den Philippinen</i>	28
<i>Abbildung 10: Stromerzeugnismix auf den Philippinen Stand 2020</i>	30

II Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Philippinen - Allgemeiner Überblick</i>	9
<i>Tabelle 2: BIP-Herkunft</i>	12
<i>Tabelle 3: Außenhandel der Philippinen</i>	14
<i>Tabelle 4: Außenhandel mit Deutschland</i>	15
<i>Tabelle 5: Ausländische Direktinvestitionen</i>	16
<i>Tabelle 6: Rechtsquellen für die Philippinen</i>	39

III Abkürzungsverzeichnis

ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AR	Augmented Reality
APA	Asien-Pazifik-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft
APS+	allgemeiner Zollpräferenzen
ADB	Asian Development Bank
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BSP	Bangko Sentral Pilipinas
BIR	Bureau of Internal Revenue
CHED	Commission on Higher Education
CISG	United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods
CC	Civil Code
CTE	Career and Technical Education
DTA	Data Privacy Commission
DOT	Department of Tourism
DepEd	Department of Education
DAAD	Deutscher Akademischer Austauschdienst
EMS	Electronics Manufacturing Services
FET	Further Education and Training
GIZ	Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit
GESS	Global Education Supplies & Solutions
GPCCI	German-Philippine Chamber of Commerce and Industry
GAA	General Appropriation Act
LP	Liberal Party
LDP	Laban Demokratikong Pilipino
Lakas-CMD	Lakas-Christian Muslim Democrats
MRP	Manufacturing Resurgence Program
NCR	National Capital Region
NPC	National Privacy Commission
OFW	Overseas Filipino Workers
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
PCCI	Philippine Chamber of Commerce and Industry
PBEEd	Philippine Business for Education
PACUCOA	Philippine Association of Colleges and Universities Commission on Accreditation
PEZA-Zones	Sonderwirtschaftszonen der Philippinen
PHP	Philippinischer Peso
SEIPI	Semiconductor and Electronics Industry in the Philippines
TIEZA	Tourism Infrastructure and Enterprise Zone Authority
TESDA	Technical education and skills development authority
TVET	Technical and Vocational Education and Training

TVL	Technischer Beruflicher Lebensunterhalt
UNA	United Nationalist Alliance
UN	United Nationen
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VAT	Valued Added Tax
VR	Virtual Reality
WTO	World Trade Organisation
WCO	World Customs Organization

1. Executive Summary

Die Philippinen sind eines der wachstumsstärksten Länder in der südostasiatischen Region. Unter den EU-Staaten ist Deutschland der wichtigste Handels- und Investitionspartner der Philippinen. Das Land wird von Goldman Sachs zu den „Next Eleven“ gezählt, also den Staaten, die bis 2050 zusammen zwei Drittel der wirtschaftlichen Größe der G-7 Staaten erreichen.

Generell haben die Philippinen mit Herausforderungen wie der hohen Kriminalitätsrate, Terrorgefahr sowie Naturkatastrophen zu kämpfen. Die Angriffe der Terrormiliz Abu Sayyaf bringen das Thema Sicherheit immer wieder zurück in die Mitte der Gesellschaft und ließen wiederholt die Notwendigkeit von Früherkennungssystemen, Identifikationstechnologien und die allgemeine Verstärkung von Sicherheit im öffentlichen Raum erkennen. Die Philippinen öffnen sich immer mehr für High-Tech-Technologien wie beispielsweise biometrischen Reisepässen und Ausweiskarten, die mit einem Chip versehen sind, um Sicherheitsgefahren entgegenzusteuern. Nichtsdestotrotz herrscht noch in vielen Bereichen Nachholbedarf.

Die philippinische Infrastruktur wurde in der Vergangenheit sehr vernachlässigt. Um nun mit dem starken Wirtschaftswachstum mithalten zu können und dieses nicht zu bremsen, investiert die Regierung massiv in diese. Geplant oder bereits ausgeführt werden der Ausbau von Straßen- und Schienenverkehrsnetzen, so dass alle Inseln miteinander verbunden sind sowie Modernisierungen und Erweiterungen an See- und Flughäfen, die für die Tourismusbranche von besonderer Bedeutung und unabdingbar sind.

Für deutsche Anbieter im Bereich Mobilität und Logistik auf den Philippinen bieten sich vielversprechende Marktchancen. Das Land hat in den letzten Jahren verstärkt in Bildung investiert und strebt an, die Qualifikation seiner Arbeitskräfte zu verbessern. Deutsche Unternehmen können von diesem Trend profitieren, indem sie hochwertige Lösungen für Logistik und Mobilität anbieten, die auch auf die Bedürfnisse des philippinischen Arbeitsmarktes zugeschnitten sind. Verschiedene bilaterale und multilaterale Entwicklungsinstitutionen tragen zur Entwicklung einer nachhaltigen städtischen Mobilität auf den Philippinen bei. Ausländische Beiträge oder Finanzierungen werden über die National Economic and Development Authority (NEDA) koordiniert und überwacht.

2. Philippinen: Land, Wirtschaft und Politik

2.1 Allgemeines Länderprofil

Die Philippinen sind eine aus 7.641 Inseln bestehende Inselgruppe mit einer Gesamtgröße von 300.000 Quadratkilometern zwischen dem Südchinesischen Meer und der Philippinensee.¹ Nördlich der Philippinen liegen Taiwan und China, im Westen Vietnam und südlich Malaysia und Indonesien.² Auf der größten Insel Luzon befindet sich mit der Hauptstadt Manila das politische und wirtschaftliche Zentrum des Landes.³ Tabelle 1 gibt einen Überblick über die wichtigsten Daten zu den Philippinen.

Tabelle 1: Philippinen - Allgemeiner Überblick

Fläche	300.000 km ²
Küstenlänge	36.289 km
Größte Inseln	Luzon (109.966 km ²), Mindanao (97.530 km ²), Negros (13.084 km ²), Samar (13.429 km ²) ⁴
Größte Städte (Einwohner)	Quezon City (3,0 Mio. Einwohner) Manila (Hauptstadt, 1,8 Mio. Einwohner), Caloocan (1,7 Mio. Einwohner) ⁵
Einwohner	115,6 Mio. (Schätzung für 2022)
Bevölkerung	115,6 Mio. (Schätzung für 2022)
Bevölkerungsdichte	385,2 Einwohner/km ² (Schätzung für 2022)
Fertilitätsrate	2,7 Kinder/ Frau (Schätzung für 2022)
Bevölkerungswachstum	1,5 % (Schätzung für 2022)
Urbanisierungsgrad	48 % (2021) ⁶
Altersstruktur	0-14 Jahre: 30,3 %, 15-24 Jahre: 18,4 %, 25-64 Jahre: 45,8 %, 65 Jahre und älter: 5,4 % (Schätzung für 2022)
Sprachen	Filipino (Tagalog) und Englisch (beide Amtssprachen) ⁷
Ethnische Gruppen	Tagalog 29 %, Cebuano 21 %, Ilocano 9,1 %, Hiligaynon 7,6 %, andere 33,3 % ⁸
Religionen	78,8 % Katholiken, 6,4 % Muslime, 2,8 % Protestanten, 2,6 % Iglesia ni Cristo ⁹
Bruttoinlandsprodukt (BIP)	394,7 Mrd. USD (2021), 401,7 Mrd. USD (Schätzung für 2022)
BIP pro Kopf	3.576 USD (2021), 3.597 USD (Schätzung für 2022)
BIP-Wachstum	5,7 % (2021), 6,5 % (Schätzung für 2022)
Inflationsrate	3,9 % (2021), 5,3 % (Schätzung für 2022)
Arbeitslosenquote	7,8 % (2021), 5,7 % (Schätzung für 2022)
Währung	Philippinischer Peso (PHP), 1PHP=100 Centavos, 1 PHP=0,0166 €, 1 € = 60,1105 PHP (Stand 03.07.2023) ¹⁰
Regierungswebsite	www.gov.ph
Website Wirtschaft- und Industrieabteilung Philippinen	http://www.dti.gov.ph/

2.1.1 Geographie und Klima

Die Philippinen weisen ein hügeliges Oberflächenrelief mit flachen Küstenregionen auf. Der höchste Berg des Landes ist der Mount Apo mit 2.954 Metern.¹¹ Die 7.641 Inseln lassen sich in drei Gruppen einteilen. Zur Inselregion Luzon,

¹ Vgl. Länderdaten: <https://www.laenderdaten.info/Asien/Philippinen/index.php#:~:text=Die%20Philippinen%20sind%20ein%20Archipel,undef%20A4hr%2084%20%25%20der%20Gr%C3%B6%C3%9Fe%20Deutschlands>, abgerufen am 03.07.2023

² Vgl. Google Maps: <https://www.google.de/maps/place/Philippinen>, abgerufen am 03.07.2023

³ Vgl. Länder Lexikon: <http://www.laenderlexikon.de/Philippinen>, abgerufen am 03.07.2023

⁴ Vgl. Der Welt Reisender: <https://der-weltreisender.com/10-groesste-inseln-der-philippinen/>, abgerufen am 03.07.2023

⁵ Vgl. Travelguide: <https://www.travelguide.de/staedte/philippinen/>, abgerufen am 04.07.2023

⁶ Vgl. Länderdaten <https://www.laenderdaten.info/Asien/Philippinen/bevoelkerungswachstum.php#:~:text=Das%20Durchschnittsalter%20in%20den%20Philippinen,j%C3%A4hrlich%20um%202%2C1%25>, abgerufen am 04.07.2023

⁷ Vgl. GTAI: https://www.gtai.de/resource/blob/14886/5fdea975bd918f48d82562da61f3abef/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Philippinen.pdf, abgerufen am 04.07.2023

⁸ Vgl. Travasia: <https://www.travasia.de/philippinen-voelker/>, abgerufen am 04.07.2023

⁹ Vgl. Philippine statistics authority: <https://psa.gov.ph/content/religious-affiliation-philippines-2020-census-population-and-housing>, abgerufen am 04.07.2023

¹⁰ Vgl. Finanzen: https://www.finanzen.net/waehrungsrechner/euro_philippinischer_peso, abgerufen am 04.07.2023

¹¹ Vgl. Philippinen Magazin: <https://www.philippinen-nachrichten.info/2021/07/25/tagesthema-mount-apo-ist-der-hoehchste-berg-der-philippinen/>, abgerufen am 04.07.2023

mit 104.688 km² die größte Insel im Norden,¹² werden auch die Inseln Mindora und Marinduque gezählt. Im Süden des Landes liegt die zweitgrößte Insel Mindanao mit 97.530 km². In der Mitte des Landes befindet sich die Inselgruppe Visayas, zu der neben Cebu (4.468 km²) auch Panay, Negros, Bohol, Leyte, Samar und weitere zahlreiche Inseln zählen. Insgesamt sind nur etwa 2.000 Inseln bewohnt, 2.500 Stück tragen keinen Namen.¹³

Durch die Lage auf dem 40.000 km langen Pazifischen Feuerring und starker tektonischer Aktivität der Philippinischen gegen die Eurasische Platte sind die Philippinen immer wieder von starken Erdbeben¹⁴ und Seebeben betroffen. Etwa 200 Vulkane bedecken die Inseln, wovon 22 als aktiv eingestuft werden.¹⁵ Aufgrund ihrer Massivität oder teilweise auch Unvorhersehbarkeit fordern Vulkanausbrüche in unregelmäßigen Abständen viele Todesopfer.¹⁶ Seit November 2015 gilt auch für den Vulkan Kanlaon auf der Insel Negros die höchste Warnstufe verbunden mit einem Sperrbezirk von 4 km. Seit September 2016 ist ein Betreten der Gefahrenzone von 6 km rund um den Vulkan Mount Mayon auf Luzon nicht zulässig.¹⁷ Informationen zu Erdbeben, Tsunamis und Vulkanausbrüchen können auf der Website des philippinischen Vulkan- und Erdbeben Instituts Phivolcs abgerufen werden.¹⁸

Auf den Philippinen ist das Klima maritim tropisch. Vor allem im Südosten ist es ganzjährig sehr humid. Zwischen November und April sorgt der Nordostmonsun für reichlich Niederschlag, zwischen Mai und Oktober der Südwestmonsun.¹⁹ Durch die heftigen Regenfälle kommt es mitunter zu Überschwemmungen und Erdbeben, die das öffentliche Leben zeitweilig beeinträchtigen oder lahmlegen können. Die Philippinen sind von etwa 20 Taifunen jährlich betroffen,²⁰ insbesondere im Zeitraum zwischen August und Dezember, wobei die Gefahr im Norden und der Mitte der Philippinen am stärksten ist. Wetternachrichten und -warnungen können über die Website „Pagasa“ der philippinischen atmosphärischen, geophysischen und astronomischen Verwaltung abgerufen werden.

2.1.2 Bevölkerung, Sprache und Religion

Die Bevölkerung der Philippinen betrug in 2022 115,6 Mio. Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von 385,2 Einwohner/km² entspricht. Im Jahr 1960 zu Beginn der Aufzeichnungen der Weltbank lebten auf den Philippinen nur rund 26 Mio. Einwohner. Während die Bevölkerung damals noch um mehr als 3 % jährlich wuchs, verlangsamte sich die Zunahme jedoch kontinuierlich. Im Jahr 2022 steigerte sich die Bevölkerung nur noch um 1,5 %.²¹

Die Bevölkerung unterteilt sich in verschiedene ethnische Gruppen. Die Tagalog, Cebuano und Ilocano machen 59,1 % der Bevölkerung aus, die andere Hälfte untergliedert sich in mehrere einheimische Minderheiten.²² Außerdem leben auf den Philippinen auch Chinesen, Malaien und Inder. Die ethnische äußert sich auch in der sprachlichen Vielfalt des Landes. Filipino, auch Tagalog genannt, ist Amtssprache, ebenso ist Englisch als weitere Amtssprache und Geschäftssprache weit verbreitet. Daneben sprechen einige Filipinos Spanisch. Zudem werden acht Hauptdialekte gesprochen, welche sich wiederum in etwa 70 Subsprachen und -dialekte aufteilen lassen.²³ 78,8 % der Filipinos sind römisch-katholisch. Die größten religiösen Minderheiten auf den Inseln bilden Protestanten, die Iglesia ni Kristo als protestantische fundamentalistische Gruppe und Muslime.²⁴

2.1.3 Geschichte und politische Entwicklungen

Die Philippinen wurden im Jahr 1570 für über drei Jahrhunderte zu einer spanischen Kolonie. Die spanische Krone isolierte die Inseln in dieser Zeit wirtschaftlich von seinen asiatischen Nachbarn und europäischen Handelspartnern, indem es den jährlichen Handel streng limitierte und nur wenige Galeone, spanische Segelschiffe, fahren ließ. Auch

¹² Vgl. Länder Lexikon: <http://www.laender-lexikon.de/Philippinen>, abgerufen am 04.07.2023

¹³ Vgl. Islands Properties: <http://www.islandsproperties.com/places/>, abgerufen am 04.07.2023

¹⁴ Vgl. Nationalgeographie: <http://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/ring-fire/>, abgerufen am 04.07.2023

¹⁵ Vgl. Admin: https://www.eda.admin.ch/dam/countries/countries-content/philippines/de/Volcanic_Eruptions_06_21_D.pdf abgerufen am 04.07.2023

¹⁶ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung: <http://www.faz.net>, <http://www.vulkane.net/vulkanismus/katastrophen/pinatubo.html>, abgerufen am 04.07.2023

¹⁷ Vgl. Auswertiges Amt: <http://www.auswaertiges-amt.de>, abgerufen am 04.07.2023

¹⁸ Vgl. Phivolcs: <https://www.phivolcs.dost.gov.ph/>, abgerufen am 05.07.2023

¹⁹ Vgl. Urlaubsguru: <https://www.urlaubsguru.de/reisekalender/beste-reisezeit-philippinen/#:~:text=Klima%20auf%20den%20Philippinen&text=Auf%20den%20Philippinen%20herrscht%20grunds%C3%A4tzlich,Republik%20gibt%20es%20regionale%20Klimaunterschiede>, abgerufen am 05.07.2023

²⁰ Vgl. Auswertiges Amt: <http://www.auswaertiges-amt.de>, abgerufen am 05.07.2023

²¹ Vgl. GTAI: https://www.gtai.de/resource/blob/14886/5fdea975bd918f48d82562da61f3abef/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Philippinen.pdf, abgerufen am 05.07.2023

²² Vgl. Travasia: <https://www.travasia.de/philippinen-voelker/>, abgerufen am 05.07.2023

²³ Vgl. Länder Lexikon: <http://www.laender-lexikon.de/Philippinen>, abgerufen am 05.07.2023

²⁴ Vgl. Philippine statistics authority: <https://psa.gov.ph/content/religious-affiliation-philippines-2020-census-population-and-housing>, abgerufen am 05.07.2023

dienten die Philippinen Spanien als Steuereinnahmequelle und wurden der militärischen und religiösen Führung Spaniens untergeordnet. Dadurch konvertierten viele Filipinos zum römisch-katholischen Glauben. Trotz der wirtschaftlichen Unterdrückung durch Spanien entwickelte sich eine kleine urbane Mittelklasse, die bei Reisen nach Spanien und Europa neue Weltanschauungen mit auf die Philippinen brachte und die ethnische hierarchische Überordnung der Spanier über die Filipinos in Frage stellte. Mitte des 18. Jahrhunderts kam es vermehrt auch unter dem philippinischen Bauernvolk zu Widerstand und Ablehnung gegen die spanische Unterdrückung.²⁵

Nach mehreren Aufständen rief der philippinische Aristokrat Emilio Aguinaldo am 12. Juni 1898 die Unabhängigkeit des Landes aus. Diese Unabhängigkeit währte jedoch nicht lange. Nach einem mehr als drei Jahre andauernden philippinisch-amerikanischen Krieg wurden die Philippinen von den Amerikanern als Kolonie übernommen. Die US-Regierung nutzte die Inseln aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen und ließ Straßen bauen, investierte in Programme der öffentlichen Gesundheit und engagierte sich im Aufbau einer schulischen Grundausbildung. Gleichzeitig litten Landwirte in ländlichen Regionen, aber unter Pachtregulierungen durch die amerikanische Vorherrschaft. Viele von ihnen wurden enteignet.²⁶

Da die Amerikaner das Interesse an ihrer Kolonie langsam verloren, wurde im Jahr 1934 mit dem Tydings-McDuffie Act die Unabhängigkeit ab 1944 beschlossen. Während des 2. Weltkrieges wurden die Philippinen jedoch von japanischen Besatzern erobert²⁷ und die USA kämpften bis 1945 zusammen mit Filipinos um die Rückeroberung. Am 4. Juli 1946 erlangte das Land seine endgültige Unabhängigkeit.

Durch die in Kolonialzeiten aufgebauten großen sozialen Ungleichheiten führten politische Wahlen und Gewinne verschiedener Parteien aus Eliteschichten in den Folgejahren weiterhin zu Aufruhr und Unzufriedenheit. Im Jahr 1966 erlangte Ferdinand Marcos die Macht, unterdrückte die philippinische Demokratie und eine positive wirtschaftliche Entwicklung des Landes jedoch weiterhin. 1986 zwang die „People Power“-Bewegung in Manila Marcos ins Exil, es wurde die Präsidentin Corazon Aquino gewählt.²⁸ Die Auslandsverschuldung nahm stark zu, in den 90er Jahren lag das Land wirtschaftlich weit hinter den benachbarten Tigerstaaten Thailand, Taiwan, Südkorea und Indonesien zurück.²⁹ Erst nach einer weiteren Wahl gewann das Land unter Fidel Ramos an politischer Stabilität und setzte wirtschaftliche Reformen um. Der 1998 gewählte Präsident Joseph Estrada wurde nach einer weiteren „People Power“-Bewegung wegen Korruptionsvorwürfen 2001 des Amtes enthoben, auch die folgende Präsidentin stand unter Korruptionsverdacht, half dem Land aber die wirtschaftlichen Folgen der Finanzkrise 2008 zu minimieren. Nach Benigno Aquino regierte Rodrigo Duterte, bis Juni 2022. Aktuell ist Ferdinand Marcos Junior an der Macht, der Sohn des ehemaligen Diktators Marcos.³⁰

2.2 Wirtschaft

2.2.1 Wirtschaftsleistung

Die Philippinen sind eines der Länder mit den reichsten Vorkommen an Bodenschätzen weltweit. Schätzungen gehen davon aus, dass das Land über noch ungenutzte Reserven von Kupfer, Gold, Nickel, Zink und Silber im Wert von etwa 1 Billion US-Dollar verfügt. Nach Indonesien verfügen die Philippinen über die größten Nickelvorkommen in Asien und die fünfgrößten weltweit. Nickel ist ein integraler Bestandteil von hitzebeständigen Metallverbindungen, von Batterien und Halbleitern. Die Regierung hofft, durch die heimische Förderung und Verarbeitung der seltenen Erden einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Ländern schaffen zu können. Im ersten Halbjahr 2023 stieg allein schon die Produktion von Nickel um 40 % an.³¹

Die Philippinen sind heute ein Land mit großem wirtschaftlichem Potenzial. Sie werden zu den von Goldman Sachs definierten „Next Eleven“ gezählt. Bis 2050 sollen diese elf Staaten zwei Drittel der wirtschaftlichen Größe der G7-Staaten erreichen.³² Auch gehören die Philippinen zusammen mit Indonesien, Malaysia und Thailand zu den „Tiger Club Economies“ („Tigerbabystaaten“). Damit wachsen diese Länder zwar langsamer als die ursprünglichen Tigerstaaten, aber dennoch sehr stark und sollen bis 2050 kräftig aufholen und zu den größten Volkswirtschaften weltweit gehören.³³

²⁵ Posadas, B. (1999): The Filipino Americans, Greenwood Press, London, S. 5-7

²⁶ Posadas, B. (1999): The Filipino Americans, Greenwood Press, London, S. 7-9

²⁷ Posadas, B. (1999): The Filipino Americans, Greenwood Press, London, S. 10

²⁸Vgl. <https://www.deutschlandfunk.de/ferdinand-marcos-autokratischer-despot-auf-den-philippinen-100.html>, abgerufen am 05.07.2023

²⁹ Posadas, B. (1999): The Filipino Americans, Greenwood Press, London, S. 10

³⁰Vgl. Tagesschau: <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/marcos-junior-philippinischer-praesident-vereidigt-101.html>, abgerufen am 05.07.2023

³¹ WKO (2023): Philippinen: Wirtschaftslage: <https://www.wko.at/aussenwirtschaft/die-philippinische-wirtschaft>, abgerufen am 01.03.2024

³² Vgl. Spiegel: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/next-11-die-naechsten-aufsteiger-a-483935.html>, abgerufen am 05.07.2023

³³ Vgl. Investopedia: <http://www.investopedia.com/video/play/tiger-cub-economies/>, abgerufen am 05.07.2023

Zudem sind die Philippinen Mitglied der Gemeinschaft der südostasiatischen Staaten (Association of Southeast Asian Nations, ASEAN). Dieser Wirtschaftsblock wurde im Jahr 1967 gegründet und repräsentiert den drittgrößten Markt weltweit.³⁴ Die ASEAN-Region hat 680 Millionen Einwohner und eine Wirtschaftskraft von fast 4 Billionen US-Dollar. Sie ist neben China und Indien eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen der Welt und dürfte mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von mehr als 4 % bereits in wenigen Jahren die deutsche Wirtschaftsleistung überflügeln.³⁵ Die offizielle Prognose der Regierung für das Wirtschaftswachstum 2024 rangiert zwischen 6,5 bis 8 %. Die meisten internationalen Organisationen und Finanzinstitute liegen mit ihren Vorhersagen am unteren Ende dieses Spektrums. Die Weltbank rechnet sogar nur mit einem Wachstum von 5,8 %. In den Folgejahren sollen sich die Zuwachsraten dann auf einem Niveau von mehr als 6 % einpendeln.³⁶

Der private Konsum ist für rund 70 % des BIP verantwortlich und gilt als wichtigster Wachstumsmotor der Philippinen. Die junge, wachsende Bevölkerung sorgt im Regelfall für eine hohe Nachfrage und die Einwohner des Archipels gelten als kaufreudig. Doch die Inflation erreichte in den ersten acht Monaten des Jahres 2023 rund 6,6 %, nachdem sie 2022 bereits 5,8 % betragen hatte. Die steigende Teuerungsrate drückt auf die Kaufkraft und -laune. Der private Verbrauch wird 2023 wohl nur um 4,6 % zulegen, nach einer Steigerung von mehr als 8 % im Vorjahr.³⁷

Wie Tabelle 2 zeigt, werden fast drei Fünftel des philippinischen Wirtschaftswachstums im Dienstleistungsbereich erzielt. Die Landwirtschaft spielt mit knapp 10 % eine weniger wichtige Rolle, während die Industrie mit 29,2 % des BIP erwirtschaftet.³⁸

Tabelle 2: BIP-Herkunft

Sektor	2021	2022
Dienstleistungen	57,0 %	61,2 %
Landwirtschaft	24,3 %	9,5 %
Industrie	18,7 %	29,2 %

Quelle: <https://www.wko.at/statistik/laenderprofile/lp-philippinen.pdf> (2021 & 2022)

Mit einem Pro-Kopf-Einkommen zwischen 1.136 USD und 4.465 USD werden die Philippinen von der World Bank als Staat mit mittlerem Einkommen im unteren Bereich eingeordnet.³⁹ Die Kaufkraftparität betrug 8.582 USD in 2022 und lag damit im Vergleich zu anderen südostasiatischen Staaten im hinteren Bereich.⁴⁰ Insgesamt ist die Konsumneigung auf den Philippinen sehr hoch und gilt damit als eine der tragenden Säulen der Wirtschaft. Dabei sind die Rücküberweisungen der im Ausland arbeitenden Filipinos (overseas filipino workers, OFW) von besonderer Bedeutung für die Konsumfähigkeit vieler Familien. Im Jahr 2021 betragen die Rücküberweisungen über 22 Mrd. USD, für 2024 wird ein weiterer Anstieg erwartet.⁴¹

Auf den Philippinen existieren über 400 Sonderwirtschaftszonen. Diese werden von der Aufsichtsbehörde Philippine Economic Zone Authority (PEZA⁴²), welche dem Wirtschaftsministerium untersteht, kontrolliert. Zu ihnen zählen Produktionswirtschaftszonen, Informationstechnologieparks, Tourismuswirtschaftszonen, Medizintourismusparks und Landwirtschafts- und Agroindustriestritzen.⁴³ Diese Zonen wurden geschaffen, um den philippinischen Markt wettbewerbsfähiger zu gestalten, indem durch besonders attraktive steuerliche und nichtfinanzielle Anreize attraktive Standorte für ausländische exportierende Investoren geschaffen werden sollen. Deutsche Unternehmen wie zum Beispiel BAG Electronics und Bayer Business Services Inc. sind bereits in den Sonderwirtschaftszonen auf den Philippinen angesiedelt.

Die auf der Insel Luzon gelegene Hauptstadt Manila ist mit 1,8 Millionen Einwohnern die zweit größte Stadt des Landes und die am dichtesten besiedelte Stadt der Welt. Sie ist Teil der Metropolregion Metro Manila (National Capital Region,

³⁴ Vgl. GTAI: <https://www.gtai.de/resource/blob/46618/ao2d005f640ba397a3522c7fc34636/pub201902188000-21119-im-fokus-wachstums-markt-asean-chancen-in-suedostasien-data.pdf>, abgerufen am 05.07.2023

³⁵ GTAI (2024): Deutsche Exporte 2023 um 3,2 Prozent gewachsen, <https://www.gtai.de/de/trade/asean/wirtschaftsumfeld/deutsche-exporte-2023-um-3-2-prozent-gewachsen-957554>, abgerufen am 01.03.2024

³⁶ GTAI (2024): Deutsche Exporte 2023 um 3,2 Prozent gewachsen, <https://www.gtai.de/de/trade/asean/wirtschaftsumfeld/deutsche-exporte-2023-um-3-2-prozent-gewachsen-957554>, abgerufen am 01.03.2024

³⁷ Ebenda.

³⁸ Vgl. Wirtschaftskammer Österreich: <https://www.wko.at/statistik/laenderprofile/lp-philippinen.pdf>, abgerufen am 06.07.2023

³⁹ Vgl. The World Bank: <https://datahelpdesk.worldbank.org>, abgerufen am 06.07.2023

⁴⁰ Vgl. The World Bank: [GDP per capita, PPP \(constant 2017 international \\$\) - Philippines | Data \(worldbank.org\)](https://datahelpdesk.worldbank.org), abgerufen am 06.07.2023

⁴¹ Vgl. Philippine Statistics Authority: <https://psa.gov.ph/statistics/survey/labor-and-employment/survey-overseas-filipinos>, abgerufen am 06.07.2023

⁴² Vgl. GTAI: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/recht/recht-kompakt-philippinen-629100>, abgerufen am 06.07.2023

⁴³ Vgl. Peza: <https://www.peza.gov.ph/>, abgerufen am 06.07.2023

NCR), welche das politische, wirtschaftliche, kulturelle, finanzielle und industrielle Zentrum des Landes bildet. In der Metropole Manila, in der sich auch der überwiegende Teil der Sonderwirtschaftszonen befindet, steht vor allem der Dienstleistungssektor im Vordergrund. Dort sind unzählige Informationstechnologie- und Outsourcing Zentren zu finden. Auch die Industrie ist mit Textilfabriken, Verlagen, Nahrungsmittelproduktionen, Chemieunternehmen und Tabakverarbeitung vertreten. Die Landwirtschaft und Fischerei spielen nur eine sehr kleine Rolle. Zudem ist Manila durch den See- und Flughafen ein wichtiger Logistikknotenpunkt. Auf den Visayas, dem mittleren Teil des Archipels, ist Cebu der wirtschaftliche Mittelpunkt, auf der Insel Mindanao im Süden ist es Davao. Die bedeutendsten Sektoren in Cebu sind die Landwirtschaft und Fischerei, die Industrie und der Tourismus, während in Davao die Landwirtschaft und Holzverarbeitungsindustrie vorherrschend ist.

Die Aussichten für das Wirtschaftswachstum der Philippinen sind generell positiv. Die Staatsfinanzen und der private Finanzsektor sind stabil und sollten wirtschaftlichen Turbulenzen standhalten können. Das Land hat bei der Bekämpfung der Korruption, welche in der Vergangenheit abschreckend für Investitionen wirkte, schon einige Vorschnitte erreicht. Für die deutliche Verbesserung des Investitionsklimas wird jedoch noch Zeit und Einsatz benötigt. Insgesamt sind die über 400 Sonderwirtschaftszonen der Philippinen (PEZA-ZONES) von Investoren jedoch bereits als gut bewertet.⁴⁴ Was nun unter der Führung von dem Diktatorensohn Marcos zu erwarten ist bleibt noch unklar.

2.2.2 Industrie

Die Industrie auf den Philippinen trägt nach dem Dienstleistungssektor den zweitgrößten Teil zum BIP bei und soll mit Hilfe des Manufacturing Resurgence Program (MRP) gestärkt werden. Ziel ist es, in drei Phasen bis 2025 bereits existierende Industrien weiter aufzubauen, aufstrebende Branchen zu stärken, die Wettbewerbsfähigkeit aufrecht zu erhalten, Investitionen zu tätigen, die Integration verschiedener Sektoren zu ermöglichen, die Beteiligung an regionalen und globalen Produktionsnetzwerken zu vertiefen und ein Zentrum für die Automobil-, Elektronik-, Maschinenbau-, Textil- und Nahrungsmittelindustrie zu werden. Mit dem MRP wird von der Regierung beabsichtigt, den inländischen Markt auszuweiten und die Exporte auf den Philippinen produzierter Ware zu erhöhen. Das Hauptziel dabei ist, die Wettbewerbsfähigkeit des inländischen verarbeitenden Gewerbes zu verbessern, damit diese in die Produktionsnetzwerke und globalen Wertschöpfungsketten der ASEAN integriert werden kann.

Auf den Philippinen gibt es verschiedene, große Vorkommen an Bodenschätzen, was den Inselstaat zu einem der mineralstoffreichsten Länder macht. Sie verfügen über die drittgrößten Gold-, viertgrößten Kupfer- und fünftgrößten Nickelvorkommen weltweit. Zwischen 2012 und Anfang 2022 gab es ein Verbot gegen ein neues Mineralienabkommen, welches jedoch Anfang 2022 durch Roy Cimatu, Minister für Umwelt und natürliche Ressourcen, aufgehoben wurde. Somit sind Tagebauverfahren insbesondere im Goldabbau wieder möglich. Die Regierung erhofft sich somit ein steigendes Wirtschaftswachstum, jedoch hat der Tagebau auch massive Auswirkungen auf die Umwelt.⁴⁵ Im Jahre 2020 entstand 21,8 % des BIP aus der Industrie und Bergbau.⁴⁶

Die Elektronikindustrie ist der wichtigste Industriezweig der Philippinen und führt die Export- und Importstatistik an. Die Branche ist aufgeteilt in Dienstleistungen für die Halbleiterfertigung (Semiconductors Manufacturing Services, SMS) mit einem Anteil von 73 % und die Erbringung von Fertigungsdienstleistungen für die Elektronikbranche allgemein (Electronics Manufacturing Services, EMS), die 27 % des Sektors in Anspruch nimmt. Die meisten Elektronikhersteller sind in Metro Manila, Calabarzon, im Norden und Zentrum von Luzon sowie Cebu angesiedelt. Der Branchenverband Semiconductor and Electronics Industry in the Philippines (SEIPI, www.seipi.org.ph) erwartet für 2022 ein dynamisches Exportwachstum, bis April 2023 erreichte der Elektronikexport schon 12,90 USD was 59,28 % des gesamten philippinischen Exportes ausmachen.⁴⁷

2.2.3 Dienstleistungssektor

Der Dienstleistungssektor spielt eine gewichtige Rolle in der philippinischen Wirtschaft. Der Dienstleistungssektor hat sich zur tragenden Säule der philippinischen Wirtschaft entwickelt. Im Jahre 2021 trug er ca. 61 % zum BIP bei.⁴⁸ Einer

⁴⁴ Vgl. Peza: <https://www.peza.gov.ph/>, abgerufen am 06.07.2023

⁴⁵ Vgl. Mining: [Goldminen im Tagebau sind auf den Philippinen erlaubt? - Dasen Bergbau \(dasenmining.com\)](https://www.dasenmining.com/), abgerufen am 06.07.2023

⁴⁶ Vgl. GTAI: https://www.gtai.de/resource/blob/14886/5fdea975bd918f48d82562da61f3abef/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Philippinen.pdf, abgerufen am 06.07.2023

⁴⁷ Vgl. Seipi: [Homepage | \(seipi.org.ph\)](http://www.seipi.org.ph/), abgerufen am 06.07.2023

⁴⁸ Vgl. Wirtschaftskammer Österreich: [lp-philippinen.pdf \(wko.at\)](https://www.wko.at/de/philippinen), abgerufen am 06.07.2023

der stärksten Branchen ist dabei die der Telekommunikation. Die Philippinen sind heute nach Indien die weltweit zweitgrößte Outsourcing-Destination, welche Call Center und Business Outsourcing Processes einschließt.⁴⁹

Auf Grund der Corona-Pandemie musste auch die Tourismus Branche hohe Verluste hinnehmen. Genaue Zahlen der Ausmaße sind noch nicht bekannt, jedoch steuerte die Tourismus Branche 2020 12 % zum BIP bei.⁵⁰

Das philippinische Tourismusministerium (Department of Tourism, DOT, www.tourism.gov.ph) sieht mit der Tourism Infrastructure and Enterprise Zone Authority (TIEZA, www.tieza.gov.ph) vor, mit dem National Tourism Development Plan von 2023 bis 2028 die Infrastruktur zu verbessern und somit die Anzahl der Touristen zu erhöhen. Kreuzfahrthäfen, das Schienennetzwerk, die Standortinfrastruktur, Tourismuszonen, Transportmittel, Hotels und Flugzeuge sollen überholt oder ergänzt werden und neu entstehen.⁵¹

Die Anzahl der Touristen ist in den letzten Jahren stetig gewachsen, was nicht zuletzt dem artenreichen Ökosystem und den Landschaften geschuldet ist. So besuchten im Jahr 2020 nur 1 Millionen Menschen das Land, was auf die Corona-Pandemie zurückzuführen ist.⁵² Mit Abflauen der Pandemie steigen auch wieder die Besucherzahlen an und erreichten 2022 rund 2,65 Millionen Menschen. Bereist werden die Philippinen vor allem von Koreanern, Amerikanern, Chinesen, Japanern, Australiern, Kanadiern und Briten. Besonders beliebte Reiseziele sind El Nido, Cebu und Boracay.⁵³

Auf dem Travel & Tourism Competitiveness Index 2021 belegten die Philippinen Rang 75 von 117 und landeten somit im unteren Bereich. Seit 2017 ist das Land um vier Plätze aufgestiegen. Die Philippinen schneiden in der Regel am schlechtesten bei der Sicherheit ab und wiesen dabei außerdem die niedrigste Punktzahl im gesamten südostasiatischen Raum auf.⁵⁴

2.2.4 Außenhandel und Freihandelszonen

Die Philippinen führten im Jahr 2022 Waren im Wert von 142,7 Mrd. USD ein. China war wichtigster Lieferant (20,4 %), gefolgt von Indonesien (9,3 %), Japan (9 %), Südkorea und den USA. Importiert wurden im Jahr 2022 vor allem Elektronikprodukte (31,82 Mrd. USD), Mineral. Brennstoffe (25,17 Mrd. USD), Maschinen, mech. Geräte (11,52 Mrd. USD), Zugmaschinen und Kraftwagen (8,53 Mrd. USD) sowie Eisen und Stahl (5,12 Mrd. USD).

Im Jahr 2022 erzielten die Philippinen Exporterlöse in Höhe von 81 Mrd. USD. Ins Ausland verkauft wurden hauptsächlich Elektronikprodukte (44,71 Mrd. USD), Maschinen, mech. Geräte (7,45 Mrd. USD), Fotograf. Apparate und Prüfinstrumente (2,5 Mrd. USD), Kupfer und Waren daraus (2,35 Mrd. USD) sowie Tierische und pflanzliche Fette und Öle (2,27 Mrd. USD). Zu den wichtigsten Abnehmern gehörten die USA (15,8 %), Japan (13,8 %), China (13,8 %), Hongkong (13,1 %) und Singapur (6,5 %).⁵⁵

Tabelle 3: Außenhandel der Philippinen

	2019	2020	2021
Import (Mrd. USD)	117,2 (+1,9 %)	95,1 (-18,9 %)	124,4 (+ 30,8 %)
Export (Mrd. USD)	70,9 (+5,1 %)	65,2 (-8,1 %)	74,6 (+14,4 %)
Außenhandelsdefizit (Mrd. USD)	-46,3	-29,9	-49,8
Außenhandelsquote	49,9 %	44,3 %	50,5 %
Exportquote	18,8 %	18 %	18,9 %
Leistungsbilanz ⁵⁶			-1,8 %

Quelle: https://www.gtai.de/resource/blob/14886/5fdea975bd918f48d82562da61f3abef/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Philippinen.pdf

⁴⁹ Vgl. IHK: <https://www.ihk.de/stuttgart/fuer-unternehmen/international/laender-und-maerkte/laenderinformationen-philippinen-684072#:~:text=Nach%20Indien%20sind%20die%20Philippinen,durch%20Armut%20und%20Subsistenzlandwirtschaft%20gepr%C3%A4gt,abgerufen%20am%2006.07.2023>

⁵⁰ Vgl. GTAI: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/specials/auswirkungen-auf-ausgewaehlte-branchen--237372,abgerufen%20am%2007.07.2023>

⁵¹ Vgl. Department of Tourism Philippines: https://beta.tourism.gov.ph/news_and_updates/dot-chief-unveils-national-tourism-development-plan-ntdp-2023-2028-at-stakeholders-summit/,abgerufen%20am%2007.07.2023

⁵² Vgl. Länderdaten: <https://www.laenderdaten.info/Asien/Philippinen/tourismus.php,abgerufen%20am%2007.07.2023>

⁵³ Vgl. Philippinen Tours: <https://www.philippinen-tours.de/tourismus/#:~:text=Statistik%20aus%20den%20D%20DACH,29837%20und%20aus%20%C3%96sterreich%2013,524.,abgerufen%20am%2007.07.2023>

⁵⁴ Vgl. World Economic Forum: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Travel_Tourism_Development_2021.pdf,abgerufen%20am%2007.07.2023

⁵⁵ Vgl. Wirtschaftskammer Österreich: <https://wko.at/statistik/laenderprofile/lp-philippinen.pdf,abgerufen%20am%2007.07.2023>

⁵⁶ Vgl. Knoema: <https://knoema.de/atlas/Philippinen/Leistungsbilanz-percent-des-BIP,abgerufen%20am%2007.07.2023>

2.2.5 Wirtschaftsbeziehungen und bilaterale Beziehungen zu Deutschland

Es bestehen wirtschaftliche Beziehungen in Form von bilateralem Handel, Investitionsleistungen von Seiten Deutschlands oder der 2008 gegründeten deutsch-philippinischen Handelskammer (GPCCI). Unter den EU-Staaten ist Deutschland der wichtigste Handels- und Investitionspartner der Philippinen.

Deutschland bezieht aus den Philippinen größtenteils Elektronik und Elektrotechnik. Beide Sparten machen zusammen 80 % der deutschen Importe aus dem Land aus. Dieser Sektor dürfte aufgrund des globalen Digitalisierungstrends künftig weiter interessant bleiben und damit den Stellenwert der Philippinen als Beschaffungsmarkt erhöhen - zumal sich die Elektronikbranche auf dem Archipel schnell von der Coronakrise erholt hat und als wettbewerbsfähig gilt.⁵⁷

Deutschland verzeichnete über den Zeitraum von 2019 bis 2021 einen Rückgang jeweils bei den Importen und Exporten auf die Philippinen. Das Wachstum konnte durch die Corona Krise besonders im Jahre 2020 nicht gehalten werden.

Tabelle 4: Außenhandel mit Deutschland

	2019	2020	2021
dt. Importe (Mrd. EUR)	3,9 (+8,8 %)	3,3 (-16,1 %)	3,9 (18,3 %)
dt. Exporte (Mrd. EUR)	2,5 (-3,2 %)	1,9 (-22,9 %)	1,8 (-3,8 %)
Saldo (Mrd. EUR)	-1,5	-1,4	-2,1

Quelle: https://www.gtai.de/resource/blob/14886/5fdea975bd918f48d82562da61f3abef/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Philippinen.pdf

Die wichtigsten Güter, die Deutschland 2021 aus den Philippinen importierte, waren Elektronik (62,4 % der Gesamteinfuhr), Elektrotechnik (17,3 %), Nahrungsmittel (3,4 %), natürliche Öle, Fette und Wachs (2,7 %) und Mess-/Regeltechnik (2,1 %). Deutschland hingegen exportierte vorwiegend Chem. Erzeugnisse (27,5 % der Gesamteinfuhr), Elektronik (19,5 %), Sonstiges (14,7 %), Maschinen (13,5 %), Sonstige Fahrzeuge (7,6 %) und Mess-, und Regeltechnik (5,9 %).

Das im Jahr 2012 unterzeichnete Partnerschafts- und Kooperationsabkommen (Partnership Cooperation Agreement, PCA) zwischen der EU und den Philippinen bildet die Basis für das momentan verhandelte Freihandelsabkommen. Das PCA beinhaltet unter anderem die Zusammenarbeit in den Bereichen wirtschaftlicher, entwicklungsbezogener und sektorspezifischer Fragen, unter anderem Beschäftigung und Soziales, Entwicklungszusammenarbeit, Katastrophenrisikomanagement, Energie, Umwelt, Landwirtschaft, Regionalentwicklung, Verkehr, Wissenschaft, Informations- und Kommunikationstechnologien, Tourismus, Gesundheit und Bildung.⁵⁸ Ferner werden die Philippinen seit Ende 2014 durch die von der EU im Rahmen des Schemas allgemeiner Zollpräferenzen (APS+) begünstigt. Über 6.000 philippinische Exportprodukte können so zollfrei in die EU eingeführt werden, beispielsweise Lebensmittel, Textilien und Metalle.⁵⁹ Der Zollsatz für den Export von EU-Produkten auf die Philippinen variiert und kann der Datenbank der Europäischen Kommission entnommen werden.⁶⁰

2.2.6 Ausländische Direktinvestitionen

Die Philippinen zeigen großen Interesse an ausländischen Direktinvestitionen und möchten das Land attraktiver für diese machen, weshalb auch Investitionsanreize und –gesetze geschaffen wurden. Im Jahr 2015 musste das Land einen Rückgang von 1,7 % bei ausländischen Direktinvestitionen verzeichnen, konnte in 2016 aber wieder ein kräftiges Wachstum von 40,7 % generieren (siehe Tabelle 6). Auch in den nächsten Jahren wird aufsteigende Direktinvestitionen gehofft.

Die Direktinvestitionen aus Deutschland stiegen in den letzten Jahren.

Im Jahre 2017 betrug die Zunahme 1.011 Mio. EUR, 2018 stieg sie auf 1.219 Mio. EUR und auch 2019 wurde ein Anstieg auf 1.343 Mio. EUR verzeichnet.⁶¹

⁵⁷ GTAI (2022): Attraktiver Markt mit Hindernissen, <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/attraktiver-markt-mit-hindernissen-785276>, abgerufen am 01.03.2024

⁵⁸ Vgl. Council of the European Union: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_philippines_pca_20120712.pdf, abgerufen am 10.07.2023

⁵⁹ Vgl. Amtsblatt: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:303:0001:0082:DE:PDF>, abgerufen am 10.07.2023

⁶⁰ Vgl. European Commission: http://madb.europa.eu/madb/datasetPreviewFormATpubli.htm?datacat_id=AT&from=publi, abgerufen am 10.07.2023

⁶¹ Vgl. GTAI: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/neues-investitions-gesetz-soll-fuer-mehr-planungssicherheit-sorgen-686574>, abgerufen am 10.07.2023

Tabelle 5: Ausländische Direktinvestitionen

	2018	2019	2020
Investitionen (Mio. USD)	82,99	94,59	103,19

Quelle: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/neues-investitions-gesetz-soll-fuer-mehr-planungssicherheit-sorgen-686574>

2.2.7 Arbeitsmarkt und Einkommen

Den größten Anteil der Gesamtbeschäftigten im Jahr 2019 beschäftigte mit 58 % der Dienstleistungssektor, während die Landwirtschaft trotz ihrer kleinen Rolle bei der BIP-Herkunft 22,9 % erreichte. In der Industrie arbeiteten 19,1 % aller Arbeitnehmer. Im Jahr 2022 betrug die Arbeitslosenquote auf den Philippinen 41,60 %. 5,4 % der Arbeitslosen waren in 2022 zwischen 15 und 64 Jahre alt, während 6,3 % aus der Altersspanne zwischen 15 und 24 Jahre kamen.⁶² Im Jahr 2021 wurde die Zahl der im Ausland arbeitenden Filipinos auf 1,83 Mio. geschätzt. Der größte Teil der Overseas Filipino Workers (OFW) kam dabei mit 15,9 % aus der Region Calabarzon. Der Anteil der Frauen war mit 53,6 % höher als die Quote der Männer, die außerhalb der Philippinen beschäftigt waren. 85 % dieser Menschen arbeiteten in Asien. Der größte Teil davon war in Saudi-Arabien (24,4 %) und den Vereinigten Arabischen Emiraten (14,4 %) angestellt. Europas Anteil lag bei 9,3 %, gefolgt von Nord- und Südamerika mit 8,9 %, Afrika (1,3 %) und Australien (2,2 %). Die meisten im Ausland arbeitenden Filipinos waren dabei als Hilfsarbeiter eingestellt, am zweithäufigsten arbeiten sie als Service- oder Verkaufspersonal. Maschinenbediener und –monteure stellen die drittgrößte Gruppe dar.⁶³

Das philippinische Arbeitsrecht ist im Labor Code aus dem Jahr 1974 festgehalten. Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt 40 Stunden verteilt auf fünf Tage. Der Mindestlohn variiert je nach Tätigkeitsbereich, Region und Unternehmensgröße und liegt zwischen 282 PHP (4,62 EUR) und 537 PHP (8,8 EUR) pro Tag. Die Sozialabgaben betragen 13 % des Bruttoeinkommens, wobei der Arbeitgeberanteil 8,5 % und der Arbeitnehmeranteil 4,5 % beträgt.⁶⁴

2.3 Politik

2.3.1 Politisches System

Die Philippinen sind eine demokratische Präsidialrepublik mit zwei Kammern, dem Repräsentantenhaus und dem Senat. Die neue Verfassung ist seit 1987 in Kraft. Die Präsidentschaftswahlen finden alle sechs Jahre statt und erfolgen direkt durch das Volk. Der Regierungschef hat nur eine einmalige Amtszeit. Die Wahl des Vizepräsidenten hat einen eigenen Durchgang.

Der im Juni 2022 gewählte Präsident Ferdinand Marcos Junior ist sowohl das Staats- und Regierungsoberhaupt als auch der Oberbefehlshaber über die Armee. In seinem Machtbereich liegt auch die Ernennung des Kabinetts sowie der Mitglieder des Obersten Gerichtshofes. Zudem hat er die Generalaufsicht über alle kommunalen Verwaltungseinheiten. Ferdinand Marcos war im ersten Jahr seiner Präsidentschaft vor allem mit der Pflege internationaler Beziehungen beschäftigt. Erklärtes Ziel der im eigenen Land teilweise kritisierten intensiven Reiseaktivitäten ist der (Wieder)-Aufbau wirtschaftlicher Beziehungen und die Sicherung ausländischer Investitionen für das eigene Land.⁶⁵

Die Politik auf den Philippinen ist mehr von Personen als von Parteien geprägt. Die wichtigsten Parteien sind die Partido Demokratiko Pilipino-Lakas ng Bayan (PDP-Laban), der auch Präsident Duterte angehört, die Liberal Party (LP), die United Nationalist Alliance (UNA), Laban ng Demokratikong Pilipino (LDP), die Lakas-Christian Muslim Democrats (Lakas-CMD), Nationalist People's Coalition (NPC) und die Nacionalista Party.

2.3.2 Verwaltungsgliederung

Die Philippinen sind in 81 Provinzen untergliedert. Der Local Government Code⁶⁶ von 1991 sieht die in dem Sinne

⁶² Vgl. Wirtschaftskammer Österreich: <https://wko.at/statistik/laenderprofile/lp-philippinen.pdf>, abgerufen am 10.07.2023

⁶³ Vgl. Philippines Statistics Authority: [Philippine Statistics Authority | Republic of the Philippines \(psa.gov.ph\)](https://psa.gov.ph), abgerufen am 11.07.2023

⁶⁴ Vgl. Wirtschaftskammer Österreich: <https://wko.at/statistik/laenderprofile/lp-philippinen.pdf>, abgerufen am 11.07.2023

⁶⁵ WKO (2023): Philippinen: Wirtschaftslage: <https://www.wko.at/aussenwirtschaft/die-philippinische-wirtschaft>, abgerufen am 01.03.2024

⁶⁶ Vgl. Local Government: <http://www.officialgazette.gov.ph/downloads/1991/10oct/19911010-RA-7160-CCA.pdf>, abgerufen am 11.07.2023

autonome Führung aller 81 Provinzen, der Städte und Stadtbezirke vor. Das bedeutet, dass sie eigenständig Referenden durchführen dürfen und jegliche administrative Organisation an die lokalen Gegebenheiten anpassen können. Es dürfen eigene Ämter errichtet und eine eigene Steuerpolitik betrieben werden. Die Autonome Region Muslimisches Mindanao im Süden der Philippinen hingegen besitzt hingegen als einzige Region eine eigene Regierung und ein eigenes Parlament.

2.3.3 Außenpolitik und diplomatische Beziehungen

Die Philippinen unterhalten eine enge Beziehung zu den USA, die auf die gemeinsame Geschichte in der Kolonialzeit und dem Zweiten Weltkrieg, sowie der ca. 2 Mio. Menschen mit philippinischen Wurzeln, die in den USA leben, zurückzuführen ist. Zudem besteht auch eine militärische Zusammenarbeit, besonders seit dem Streit mit China im Südchinesischen Meer. Den Streitkräften der USA ist es seit 2014 möglich, Militärstützpunkte auf den Philippinen zu nutzen.

Die Philippinen pflegen zudem sowohl Beziehungen zu islamisch geprägten Ländern im südasiatischen und südostasiatischen Raum, die bei der Befriedung mit den muslimischen Rebellen auf der Insel Mindanao eine wichtige Rolle spielen als auch zu arabischen Staaten, in denen ein großer Teil der im Ausland arbeitenden Filipinos beschäftigt ist. Auch mit der EU bestehen Verbindungen.

Die bilaterale Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den Philippinen ist ebenfalls vielfältig und reicht von Kooperationsprojekten im Klima-, Umwelt- und Biodiversitätsbereich über Hilfe bei der Katastrophenvorsorge und der Unterstützung des Friedensprozesses auf der philippinischen Südinself Mindanao bis hin zu Zusammenarbeit im Kultursektor. Auch die Arbeit im Menschenrechtsbereich und der Austausch mit der Zivilgesellschaft sowie der Einsatz für die regelbasierte Ordnung in der Region liegen im Fokus der deutschen Philippinenpolitik.⁶⁷

Auch in der entwicklungspolitischen Zusammenarbeit ist Deutschland ein äußerst wichtiger Partner für die Philippinen in Bezug auf die Friedensförderung und Konflikttransformation. Ferner sind die Philippinen für die deutsche Regierung ein Schwerpunktland für die Projekte der Internationalen Klimainitiative. Deutschland ist für den Inselstaat auch aufgrund der Zahlungen durch Organisationen, wie den Vereinten Nationen (UN) oder der Asian Development Bank (ADB), bedeutend. Des Weiteren findet eine kulturelle Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern statt, so z. B. im schulischen Bereich sowie in Form von Freundschaftsvereinen und Programmarbeiten in künstlerischen Bereichen.⁶⁸

Die Philippinen sind unter anderem Mitglied der Vereinten Nationen, der Asiatischen Entwicklungsbank (Asian Development Bank, ADB), der ASEAN, der Asiatisch-Pazifischen Wirtschaftsgemeinschaft (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC), des IWF, der Welthandelsorganisation (World Trade Organisation, WTO) sowie der Weltbank (World Bank) und der Weltzollorganisation (World Customs Organization, WCO).

⁶⁷ Auswärtiges Amt (2024): Deutschland und die Philippinen: bilaterale Beziehungen: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/philippinen-node/-/212480>, aufgerufen am 01.03.2024

⁶⁸ Vgl. Auswertiges Amt: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/philippinen-node>, abgerufen am 11.07.2023

3. Nachhaltige Mobilität

3.1 Aktuelle Situation

Die Philippinen gelten als eines der am stärksten gefährdeten Länder der Welt in Bezug auf die Folgen des Klimawandels. Daher sind nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen von großer Wichtigkeit, um dieser Gefährdung entgegenzuwirken. Gemäß dem Global Climate Risk Index der Denkfabrik Germanwatch für den Zeitraum 2000 bis 2019 lag der Archipel weltweit auf Platz vier der am meisten von klimabedingten Wetteränderungen betroffenen Länder. Die Philippinen werden ohnehin häufig von starken Naturphänomenen wie etwa Taifunen, Überschwemmungen sowie Erdbeben heimgesucht. Die Landmasse der Inseln sinkt Regierungangaben zufolge deutlich schneller als in anderen Weltregionen. Die ADB fürchtet, dass hiervon vor allem arme Haushalte überproportional betroffen sein werden.⁶⁹

Laut dem Klimarisikoindex von Germanwatch, aus dem Jahr 2021, stehen die Philippinen aktuell auf dem 4. Platz der Länder, die am meisten von den Folgen des Klimawandels betroffen sind. Um die Folgen des Klimawandels abzufedern, wurde im April 2021 der erste Klimabeitrag des Landes veröffentlicht. Darin verpflichtet sich die Regierung, die Treibhausgasemission bis zum Jahr 2030 um bis zu 75% gegenüber dem Business-as-usual-Szenario zu reduzieren.

Besonders im Fokus liegen die Sektoren Landwirtschaft, Industrie, Transport, Energie und Abfall.⁷⁰ Gerade im Bereich der Mobilität (u.a. Transport), gibt es noch erhebliche Defizite auf den Philippinen. Als Beispiel kann die Hauptstadt Manila betrachtet werden. Mit ihren 13 Millionen EinwohnerInnen, zählt Manila zu den Megacities in Südostasien. Gleichzeitig zählt sie zu den Städten, mit der stärksten Luftschadstoffbelastung der Welt. Im Vergleich mit Europa, ist die Belastung mit Ruß 50-Mal so hoch und das Risiko, an Lungenkrebs zu erkranken 1000-Mal höher.⁷¹ Die Gründe für die Probleme im Bereich Mobilität sind vielfältig. Zum einen besteht ein rasanter Anstieg der Zahl an motorisierten Fahrzeugen. Auf der anderen Seite fahren gerade die mittleren und kleineren Unternehmen mit veralteten dieselbasierten Lastkraftwagen, sogenannte Jeepneys, herum. Doch auch der steigende Schiffsverkehr im Hafen der Stadt trägt dazu bei, dass es einen massiven Anstieg vom schwarzen Kohlenstoff gibt. Aufgrund dessen hat das Transportministerium der Philippinen dem Land ein Modernisierungspaket auferlegt.

Durch den Ausbau lokaler Straßennetze, die Reduzierung von Transportkosten und das Setzen auf E-Mobilität, sollen städtische Zentren mit ländlichen Gebieten verbunden werden.⁷² Neben Investitionen in die Inlandsvernetzung gibt es auch Möglichkeiten, die Verbindung des Landes zum Rest der Welt zu stärken. Die Erhöhung der Kapazität von Flughäfen könnten den Tourismus beleben; die Modernisierung von Häfen und die Verbesserung der maritimen Sicherheit könnte den Warenverkehr erleichtern und dadurch den Handel fördern was das Land attraktiver für Investitionen machen würde.⁷³

Für eine nachhaltige Mobilität ist es zwingend erforderlich, in Maßnahmen zur Verhaltensänderung zu investieren, die mehr Pendler aller Art zu einer nachhaltigen Mobilität bewegen. Es gibt ein wachsendes Interesse an aktiver Mobilität auf den Philippinen, die eine starke Unterstützung für öffentliche und alternative Verkehrsmittel zeigt. Infrastruktur und Informationskaskaden allein werden nicht ausreichen, um mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen, geschweige denn zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.⁷⁴

⁶⁹ GTAI (2022): Philippinen forcieren den Klimaschutz: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/specials/philippinen-forcieren-den-klimaschutz-854476>, abgerufen am 01.03.2024

⁷⁰ "Philippinen." Www.international-climate-initiative.com, Nov. 2023, www.international-climate-initiative.com/philippinen/. Zugegriffen am 12. Dez. 2023.

⁷¹ James_T. "Manila: Die Luft Soll Sauber Werden Für Eine Nachhaltige Zukunft." *INTERNATIONALES VERKEHRSWESEN*, 26 Aug. 2019, www.internationales-verkehrswesen.de/manila-die-luft-soll-sauber-werden-fuer-eine-nachhaltige-zukunft/. Zugegriffen am 12. Dez. 2023.

⁷² National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dez. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

⁷³ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dez. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

⁷⁴ UNDP (2021): Making Sustainable Mobility Sustainable: <https://www.undp.org/philippines/blog/making-sustainable-mobility-sustainable>, abgerufen am 01.03.2024



Abbildung 1: Straßenverkehr auf den Philippinen

Quelle: <https://www.dw.com/de/gegen-den-smog-elektromobilit%C3%A4t-auf-den-philippinen/a-55949454>

3.2 Straßennetz auf den Philippinen

Die Philippinen haben ein Straßennetz von insgesamt 216.387 km, was etwa 1,87 Meter pro Einwohner entspricht. Die hohe Bevölkerungsdichte führt zu kürzeren Durchschnittsdistanzen. Das philippinische Schnellstraßennetz, auch als High Standard Highway Network bekannt, wird vom Department of Public Works and Highways (DPWH) verwaltet.⁷⁵ Es umfasst Schnellstraßen und regionale High-Standard-Autobahnen. Das philippinische Autobahnnetz erstreckt sich über 32.000 Kilometer durch alle Regionen. Diese Autobahnen sind jedoch meist ein- und zweispurig mit vielen Kehren und Kreuzungen, die den Verkehr verlangsamen.⁷⁶



Abbildung 2: Schnellstraße zwischen den Städten Sucat und Alabang im Süden der Metropolregion Manilas

Quelle: <https://allgemeinebauzeitung.de/abz/bauer-foundations-philippines-seit-25-jahren-taetig-kompetenz-im-spezial-tiefbau-bewiesen-35550>

⁷⁵ "Philippinisches Schnellstraßennetz." *De.wikibrief.org*, de.wikibrief.org/wiki/Philippine_expressway_network. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁷⁶ "Philippinisches Schnellstraßennetz." *De.wikibrief.org*, de.wikibrief.org/wiki/Philippine_expressway_network. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

Die meisten Schnellstraßen befinden sich auf der Hauptinsel des Landes, Luzon.⁷⁷ In Verbindung mit der Zunahme der Zahl der Fahrzeuge und der Nachfrage nach Autobahnen forderte die philippinische Regierung die japanische Regierung im Jahr 2009 auf, einen Masterplan für die Entwicklung eines hochwertigen Autobahnnetzes im Rahmen der philippinischen mittelfristigen öffentlichen Investition zu erstellen Plan.⁷⁸ In diesem Rahmen soll das Schnellstraßennetz bis 2030 auf 995 km erweitert werden, um die nationale Integrität zu fördern, den Verkehr zu entlasten und die Erreichbarkeit von Touristenattraktionen zu erhöhen.

3.3 Bahnnetz auf den Philippinen

Züge gewinnen in der belebten Metropole Manila als populäres öffentliches Verkehrsmittel an Bedeutung.⁷⁹ Das philippinische Schienennetz erstreckt sich über insgesamt 532 Kilometer, wobei das Land weltweit den 111. Platz in Bezug auf die Länge pro Einwohner einnimmt.⁸⁰ Die Philippinen verfügen über drei Haupteisenbahnnetze, darunter das Manila Light Rail Transit System (LRT-1 und LRT-2) sowie das Manila Metro Rail Transit System (MRT-3), das Metro Manila und Teile von Luzon abdeckt.⁸¹ Zu den obersten Prioritäten der Regierung gehört das Flaggschiff der Nord-Süd-Pendlerbahn in Manila, die größte Einzelinvestition in die Infrastruktur, die es je gab. NSCR ist als 163 Streckenkilometer langes S-Bahn-Netz vorgesehen, das die regionalen Wachstumszentren Clark und New Clark City im Norden mit dem Zentrum von Manila und Calamba City in der Provinz Laguna im Süden der Hauptstadt verbindet.⁸² Die vollständige Betriebsaufnahme wurde aufgrund der Nachwirkungen der Pandemie von 2028 auf 2029 verschoben. Die U-Bahn soll 33 Kilometer lang werden und 17 Stationen umfassen. Nach der Fertigstellung soll sie täglich von fast 520.000 Passagieren genutzt werden.⁸³

Das philippinische Verkehrsministerium setzt im Bereich der elektrischen Transportsysteme auf innovative Ansätze wie den Hybrid-Electric-Train (HET) und den Hybrid-Electric-Road-Train (HERT). Diese sollen aus lokal verfügbaren Materialien konstruiert und von philippinischen Ingenieuren entworfen werden.⁸⁴

⁷⁷ *Transport Auf Den Philippinen – HiSoUR Kunst Kultur Ausstellung*. www.hisour.com/de/transportation-in-the-philippines-37187/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁷⁸ "Philippinisches Schnellstraßennetz." *De.wikibrief.org*, de.wikibrief.org/wiki/Philippine_expressway_network. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁷⁹ *Transport Auf Den Philippinen – HiSoUR Kunst Kultur Ausstellung*. www.hisour.com/de/transportation-in-the-philippines-37187/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸⁰ "Verkehr Und Infrastruktur in Den Philippinen." *Laenderdaten.info*, www.laenderdaten.info/Asien/Philippinen/verkehr.php. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸¹ *Transport Auf Den Philippinen – HiSoUR Kunst Kultur Ausstellung*. www.hisour.com/de/transportation-in-the-philippines-37187/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸² Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸³ Hirschle, Alexander. "Philippinen Investieren Mehr in Modernisierung Der Infrastruktur | Branchen | Philippinen | Infrastruktur." *Www.gtai.de*, 5 Oct. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/philippinen-investieren-mehr-in-modernisierung-der-infrastruktur-1037112. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸⁴ Agaton, Casper Boongaling, et al. "Socio-Economic and Environmental Analyses of Sustainable Public Transport in the Philippines." *Sustainability*, vol. 12, no. 11, 9 June 2020, p. 4720, [www.mdpi.com/2071-1050/12/11/4720](https://doi.org/10.3390/su12114720), <https://doi.org/10.3390/su12114720>.

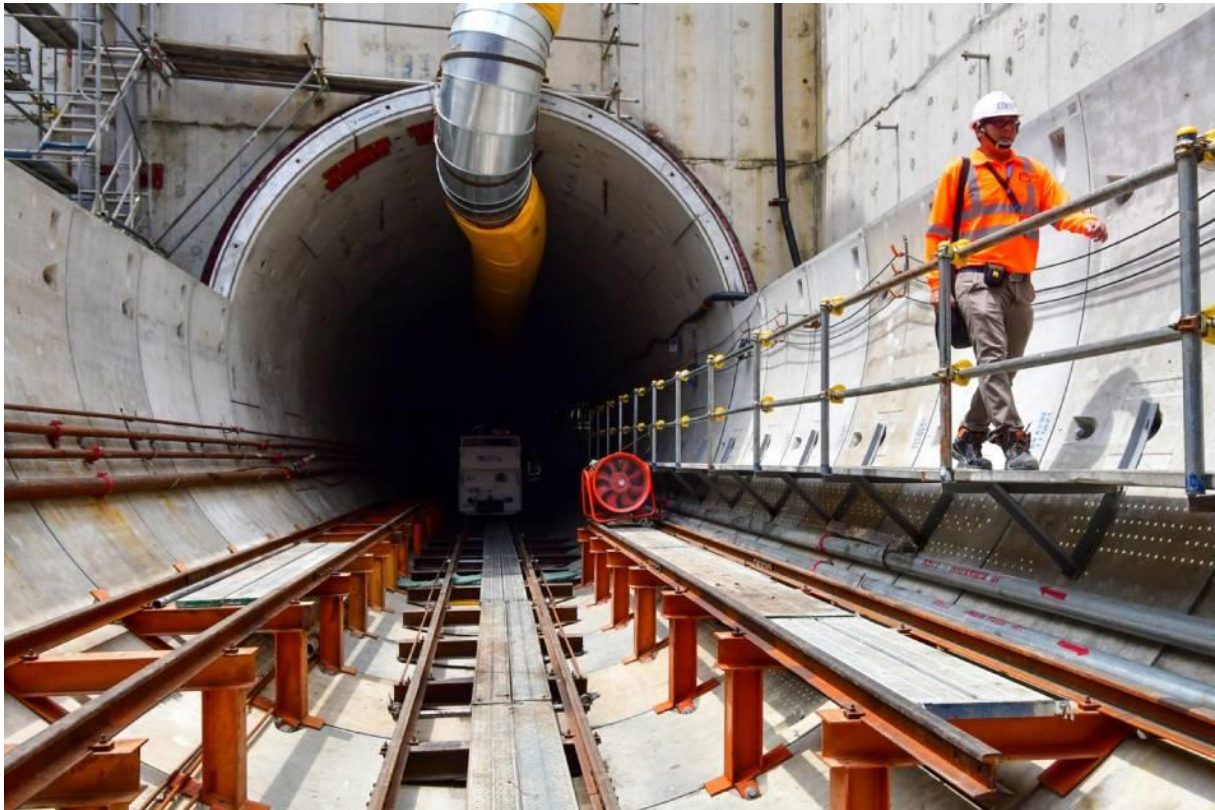


Abbildung 3: Fortschritt Metro Manila

Quelle: <https://news.abs-cbn.com/business/07/10/23/dotr-eyes-full-ops-of-metro-manila-subway-in-2029>

3.4 Öffentliche Verkehrsmittel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine Schlüsselrolle in der städtischen Mobilität auf den Philippinen. Aktuell entfallen 42% der Personenkilometer auf private Verkehrsmittel wie Autos und Motorräder, während Bussen und Bahnen etwa 20% der Personenkilometer ausmachen.⁸⁵ Trotz der wichtigen Rolle von Taxis und Bussen in städtischen Gebieten bleiben Jeepneys, Minibusse, die vom US-Militär nach dem zweiten Weltkrieg zurückgelassen wurden, die bevorzugte und symbolträchtigste Art des öffentlichen Verkehrs.⁸⁶ Zusätzlich zu Jeepneys sind motorisierte Dreiräder eine beliebte Transportmöglichkeit, insbesondere in ländlichen Gebieten.⁸⁷

Trotz dieser vielfältigen Transportmittel stehen die Philippinen vor Herausforderungen wie einer unzureichenden Industriestruktur und Mängeln in der wirtschaftlichen Effizienz, Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Luftqualität.⁸⁸ Im Jahr 2023 sind die meisten öffentlichen Verkehrsmittel daher nicht nur veraltet, sondern entsprechen auch nicht mehr den modernen Design- und Emissionsstandards.

⁸⁵ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." GOVPH, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

⁸⁶ James_T. "Manila: Die Luft Soll Sauber Werden Für Eine Nachhaltige Zukunft." INTERNATIONALES VERKEHRSWESEN, 26 Aug. 2019, www.internationales-verkehrswesen.de/manila-die-luft-soll-sauber-werden-fuer-eine-nachhaltige-zukunft/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸⁷ "Verkehr Und Infrastruktur in Den Philippinen." *Laenderdaten.info*, www.laenderdaten.info/Asien/Philippinen/verkehr.php. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

⁸⁸ Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit 2019. *Reforming the (Semi-)Informal Minibus System in the Philippines the "Public Utility Vehicle Modernization Program" Early Route Evaluation*. Nov. 2019.



Abbildung 4: Philippinischer Jeepney

Quelle: https://www.huffpost.com/entry/mastering-the-art-of-riding-the-philippine-jeepney_b_583c4248e4b0c2ab94436bae

Das 2017 landesweit eingeführte PUV-Modernisierungsprogramm verfolgt daher das Ziel, sicherzustellen, dass der öffentliche Verkehr für Reisende attraktiv bleibt und das Wachstum des privaten Autobesitzes und -gebrauchs eingedämmt wird.⁸⁹ Dabei steht die Verbesserung der Effizienz und Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrssystems im Fokus. Dies soll durch die schrittweise Ersetzung alter PUVs, die mindestens 15 Jahre alt sind, sowie durch weitere nachhaltigere Alternativen erreicht werden.⁹⁰ Trotz anfänglicher Herausforderungen und begrenzter finanzieller Anreize bleibt die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs ein wichtiges Anliegen, um die Mobilität in den Städten der Philippinen zu verbessern.

3.5 Flughäfen und Luftverkehr

Im Jahr 2012 war der Ninoy Aquino International Airport der 34. verkehrsreichste Flughafen der Welt mit einem Passagieraufkommen von rund 32,1 Millionen und ist damit einer der verkehrsreichsten in Asien.⁹¹ Die größte Fluggesellschaft des Landes in Bezug auf regelmäßigen Passagierverkehr und Flottengröße ist die Philippine Airlines, die im Jahr 2019 etwa 17 Millionen Passagiere beförderte.⁹²

Obwohl das Land insgesamt 90 Flughäfen betreibt, darunter 11 internationale, weisen nicht alle internationalen Flughäfen und Hauptflughäfen der Klasse 1 und Klasse 2 moderne Sicherheitsstandards auf.⁹³ Geplante Verbesserungen an wichtigen Zugangspunkten wurden aufgrund der COVID-19-Pandemie neu bewertet. Das Passagieraufkommen ging von 2020 bis 2021 um 33,47 Prozent zurück, während die Flugbewegungen um 54,7 Prozent abnahmen.⁹⁴

Ein bedeutendes Flughafenprojekt ist der Neue Manila International Airport in Bulacan, mit einem geschätzten Wert

⁸⁹ Agaton, Casper Boongaling, et al. "Socio-Economic and Environmental Analyses of Sustainable Public Transport in the Philippines." *Sustainability*, vol. 12, no. 11, 9 June 2020, p. 4720. www.mdpi.com/2071-1050/12/11/4720, <https://doi.org/10.3390/su12114720>.

⁹⁰ Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit 2019. *Reforming the (Semi-)Informal Minibus System in the Philippines the "Public Utility Vehicle Modernization Program" Early Route Evaluation*. Nov. 2019.

⁹¹ *Transport Auf Den Philippinen – HiSoUR Kunst Kultur Ausstellung*. www.hisour.com/de/transportation-in-the-philippines-37187/. Zugriffen am 12. Dez. 2023.

⁹² "Verkehr Und Infrastruktur in Den Philippinen." *Laenderdaten.info*, www.laenderdaten.info/Asien/Philippinen/verkehr.php. Zugriffen am 12. Dez. 2023.

⁹³ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dez. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

⁹⁴ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dez. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

von 14 Milliarden US-Dollar.⁹⁵ Es handelt sich um ein Greenfield-PPP-Projekt mit einer Designkapazität von bis zu 200 Millionen Passagieren pro Jahr und Plänen für vier parallel verlaufende Landebahnen.⁹⁶



Abbildung 5: Ninoy-Aquino International Airport

Quelle: <https://www.airport-technology.com/projects/ninoaquino/>

3.6 Seehäfen und Schiffsverkehr

In der Hafenlogistik der Philippinen gibt es bedeutende Veränderungen. Für die Verbesserung der Hafeninfrastruktur ist die Philippine Port Authority (PPA) verantwortlich, die sich zum Ziel gesetzt hat, bis 2030 die Bedingungen in den meisten Häfen auf hohem Niveau zu etablieren. Bei vielen Maßnahmen wird auf Ausschreibungen gesetzt, um Häfen zu modernisieren. Zudem will die Regierung die Privatisierung von staatsbetriebenen Häfen vorantreiben. Allgemein sollen die Hafendienstleistungen verbessert und die Handlingkosten verringert werden. Etwa 6% der Logistikkosten in den Philippinen entfallen allein auf Hafendienstleistungen. Ein Schwerpunkt der Verbesserungen ist, das System der Roll on-/Roll off-Häfen auszubauen, um dadurch Transportkosten zu senken.⁹⁷

Bis Dezember 2021 wurden etwa 336,56 Millionen metrische Tonnen (MMT) Fracht über das Hafensystem des Landes transportiert. Inzwischen wurden 99,98 Prozent des gesamten inländischen Handels im Jahr 2021 auf dem Seeweg befördert, und der Rest (0,02 Prozent) per Luftweg.⁹⁸ Trotz der entscheidenden Rolle des maritimen Sektors im Gütertransport werden die meisten Häfen des Landes aufgrund unzureichender Ausrüstung und Nebenanlagen ineffizient betrieben.⁹⁹ Diese Ineffizienz zeigt sich in den langen Warteschlangen von Frachtfahrzeugen in Hafengebieten. Frachtfahrzeuge müssen manchmal tagelang warten, bevor sie ein RORO-Schiff befahren können. Solche Verzögerungen führen zu einer schlechten Zuverlässigkeit bei der Lieferung von Frachtgütern und zum Verderb von verderblichen Waren, was die Lebensmittelversorgungskette zusätzlich belastet.

Regierungsgeführte Häfen, insbesondere diejenigen von lokalen Regierungseinheiten (LGUs), verfügen über unzureichende Frachtabfertigungseinrichtungen.¹⁰⁰ Die vorhandenen von LGUs betriebenen Häfen haben begrenzte finanzielle Ressourcen, um die erforderliche Ausrüstung und unterstützende Infrastruktur wie Kühlkettenanlagen zu beschaffen,

⁹⁵ Maurer, Jürgen. *Transport Und Logistik Philippinen*. Germany Trade and Invest Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH, May 2012.

⁹⁶ Maurer, Jürgen. *Transport Und Logistik Philippinen*. Germany Trade and Invest Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH, May 2012.

⁹⁷ Maurer, Jürgen. *Transport Und Logistik Philippinen*. Germany Trade and Invest Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH, May 2012.

⁹⁸ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

⁹⁹ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁰⁰ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

was zu höheren Logistikkosten führt. Automatisierte Logistikprozesse sind noch nicht integriert. Zur Modernisierung des Logistiknetzwerks des Landes wurde 2022 die Unified Logistics Pass (ULP) eingeführt, die einen Quick Response (QR)-Code für Frachtfahrzeuge bereitstellt.¹⁰¹ Dies gewährleistet einen reibungslosen Warentransport und beseitigt die verschiedenen Genehmigungen, Lizenzen und Durchfahrt-Aufkleber, die von Wirtschaftszonen, Häfen und LGUs benötigt werden. Darüber hinaus wird in allen Häfen unter der Zuständigkeit der Philippine Ports Authority (PPA) eine einzige Transport-Akkreditierungs-Genehmigung und ein Pass für Häfen (TAPPP) umgesetzt.

Obwohl diese Initiativen bereits eingeführt und umgesetzt wurden, ist ihre Anwendung in den Hafenanlagen im ganzen Land noch nicht gut integriert.¹⁰² Daher müssen Lastwagen, die in PPA- und nicht-PPA-Häfen operieren, wie in den Wirtschaftszonen, beide Systeme installiert haben. Dies führt zu zusätzlichen Gemeinkosten, die in einem integrierten System vermieden werden könnten.¹⁰³

Der Batangas Container Terminal (BCT) in Calabarzon, betrieben von Asian Terminals Inc. (ATI), ist der modernste Containerterminal außerhalb von Manila.¹⁰⁴ Mit automatischen Toren und fortschrittlicher Technologie hat der BCT seine Rolle als Handelsfacilitator für Calabarzon ausgebaut. Das Hafenvolumen ist exponentiell gewachsen, und der Terminal kann mehr als 300.000 TEUs jährlich abwickeln.¹⁰⁵ Die Einführung von vollautomatischen Toren hat die Effizienz des BCT gesteigert, die Gate-Kapazität erhöht und die Sicherheit verbessert.



Abbildung 6: Batangas Container Terminal

Quelle: <https://macnellsvietnam.com/tag/international-port-of-batangas/>

Mit einer Fläche von 15 Hektar bietet der BCT-Zugang zu Produktionszentren innerhalb eines Abstands von 60 Kilometern.¹⁰⁶ Durch die direkte Anbindung an die STAR-Mautstraße und den South Luzon Expressway, ohne Lkw-Verbot, gewährleistet der Terminal ein sicheres und ungehindertes Straßennetz für die Lieferkette. Der BCT ist ein One-Stop-Shop für Importe und Exporte, der alle erforderlichen Einrichtungen wie unabhängige Lkw-Fahrer, Brokerage, Online-Systeme und Zollverfahren bereitstellt.¹⁰⁷

Die Nähe zu den Herstellungszentren von South Luzon verschafft Hafennutzern Wettbewerbsvorteile. Internationale Reedereien steuern wöchentlich den Hafen an, um Versender mit regionalen Drehkreuzen wie Hongkong, Singapur,

¹⁰¹ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁰² National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁰³ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁰⁴ Asian Terminal Incorporated. "Batangas Container Terminal." *Www.asianterminals.com.ph*, www.asianterminals.com.ph/ati_batangascontainer.aspx. Zugegriffen am 12. Dez. 2023.

¹⁰⁵ Agaton, Casper Boongaling, et al. "Socio-Economic and Environmental Analyses of Sustainable Public Transport in the Philippines." *Sustainability*, vol. 12, no. 11, 9 June 2020, p. 4720, www.mdpi.com/2071-1050/12/11/4720, <https://doi.org/10.3390/su12114720>.

¹⁰⁶ Agaton, Casper Boongaling, et al. "Socio-Economic and Environmental Analyses of Sustainable Public Transport in the Philippines." *Sustainability*, vol. 12, no. 11, 9 June 2020, p. 4720, www.mdpi.com/2071-1050/12/11/4720, <https://doi.org/10.3390/su12114720>.

¹⁰⁷ Agaton, Casper Boongaling, et al. "Socio-Economic and Environmental Analyses of Sustainable Public Transport in the Philippines." *Sustainability*, vol. 12, no. 11, 9 June 2020, p. 4720, www.mdpi.com/2071-1050/12/11/4720, <https://doi.org/10.3390/su12114720>.

Taiwan, Japan, Indonesien und anderen globalen Märkten zu verbinden. Um dem lebhaften Containerwachstum gerecht zu werden, optimiert die ATI kontinuierlich die Prozesse für Schiffe, Lager und Tore am BCT durch fortlaufende System- und Technologieupgrades. Der BCT trägt somit maßgeblich zur Stärkung des Logistiksektors und zur Förderung des Handels auf den Philippinen bei¹⁰⁸

Ein weiteres innovatives System, das im Hafen von Cebu implementiert wurde, ist das ABAMS (Automated Boarding Assignment Management System).¹⁰⁹ Dieses webbasierte System weist automatisch und zufällig Boarding-Teams den ankommenden ausländischen Schiffen zu. Es bietet Echtzeit-Updates über Personal- und Schiffsstatus, Genehmigungen, elektronische Kopien von Zuweisungsaufträgen und Benachrichtigungen für Boarding-Teams.¹¹⁰

3.7 E-Mobilität

Verschiedene bilaterale und multilaterale Entwicklungsinstitutionen tragen zur Entwicklung einer nachhaltigen städtischen Mobilität auf den Philippinen bei. Ausländische Beiträge oder Finanzierungen werden über die National Economic and Development Authority (NEDA) koordiniert und überwacht. Bis 2017 gab es 70 laufende Kredite und 352 laufende Zuschüsse, mit einem Betrag von 10,96 Millionen Euro bzw. 2,23 Millionen Euro. Das Department of Transportation (DOTr) und das Department of Public Works and Highways (DPWH) sind die beiden Institutionen mit den größten Anteilen in diesem Portfolio, mit jeweils 3.123,4 Millionen Euro bzw. 1.952,7 Millionen Euro.¹¹¹ Die philippinische Regierung hat zudem internationale Kreditzusagen von bis zu 5 Milliarden Euro für das DOTr und das DPWH getätigt, zusätzlich zur Zusicherung von Investitionen in städtische Mobilität wie Eisenbahnen, Brücken und Grünflächen.

Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) kündigte ebenfalls an, zwischen 2024 und 2029 Klima-Finanzmittel in Höhe von 10 Milliarden US-Dollar für die Philippinen bereitzustellen. Diese Initiative, die von ADB-Präsident Masatsugu Asakawa auf der COP28 in Dubai verkündet wurde, zielt darauf ab, die Philippinen bei der Umsetzung ihrer Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen zu unterstützen.

Folgende Initiativen wurden in diesem Rahmen bereits gegründet:

Klimaaktionsprogramm, Subprogramm 1:

Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) hat ein Climate Change Action Program für die Philippinen eingeführt. Diese Initiative soll das Land bei der Umsetzung seiner nationalen Klimapolitiken und Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Abkommens unterstützen. Das Programm zielt auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 ab sowie auf die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit und Vorbereitung auf die Auswirkungen des Klimawandels. Zu den Schlüssel-sektoren gehören Landwirtschaft, natürliche Ressourcen, Umwelt, Energie und Verkehr.¹¹²

Davao Public Transport Modernization Project:

In einer wegweisenden Entscheidung hat die ADB einen Kredit in Höhe von 1 Milliarde US-Dollar für das Davao Public Transport Modernization Project genehmigt, das größte straßenbasierte Transportprojekt auf den Philippinen.¹¹³ Dieses Projekt hat zum Ziel, das öffentliche Verkehrssystem von Davao City durch den Einsatz einer Flotte von rund 1.100 elektrischen und Euro-5-Standard-Dieselmotoren zu transformieren. Das Projekt, das als Pilotprojekt für das Land dient, soll 60 % der jährlichen Treibhausgasemissionen des öffentlichen Verkehrs der Stadt reduzieren. Es umfasst außerdem den Bau von Bushaltestellen, Depots und Terminals und verbessert das gesamte öffentliche Verkehrserlebnis mit Funktionen wie einem intelligenten Transportsystem und Schulungen für Busfahrer.¹¹⁴

Herstellung von Wyntrons EV-Ladeausrüstung:

In Zusammenarbeit mit Wyntron Inc. hat die ADB eine finanzielle Vereinbarung über einen Kredit in Höhe von 20 Millionen US-Dollar geschlossen, um die Herstellung und den Export von Ladeausrüstungen für Elektrofahrzeuge (EV)

¹⁰⁸ Agaton, Casper Boongaling, et al. "Socio-Economic and Environmental Analyses of Sustainable Public Transport in the Philippines." *Sustainability*, vol. 12, no. 11, 9 June 2020, p. 4720, www.mdpi.com/2071-1050/12/11/4720, <https://doi.org/10.3390/su12114720>.

¹⁰⁹ Bureau of Customs. "Port of Cebu Launches Automated Boarding Assignment Management System - Bureau of Customs." *Republic of the Philippines Department of Finance*, 7 Oct. 2022, customs.gov.ph/port-of-cebu-launches-automated-boarding-assignment-management-system/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹¹⁰ Bureau of Customs. "Port of Cebu Launches Automated Boarding Assignment Management System - Bureau of Customs." *Republic of the Philippines Department of Finance*, 7 Oct. 2022, customs.gov.ph/port-of-cebu-launches-automated-boarding-assignment-management-system/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹¹¹ Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. *Philippine Urban Mobility Programme towards People-First Cities Empowered by Efficient, Dignified, and Sustainable Mobility*. 2019.

¹¹² Asian Development Bank. "Climate Change Action Program, Subprogram 1: Report and Recommendation of the President." *Www.adb.org*, 31 May 2022, www.adb.org/projects/documents/phi-55268-001-rrp. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹¹³ Asian Development Bank. "Davao Public Transport Modernization Project." *Asian Development Bank*, 20 Dec. 2022, www.adb.org/projects/45296-006/main.

¹¹⁴ Asian Development Bank. "ADB Approves Landmark \$1 Billion Loan to Support Low-Carbon Public Transport in the Philippines." *Asian Development Bank*, 29 June 2023, www.adb.org/news/adb-approves-landmark-1-billion-loan-support-low-carbon-public-transport-philippines.

auf den Philippinen zu fördern. Diese Investition wird Wyntron dabei unterstützen, ihre Produktionskapazitäten zu erweitern, insbesondere für Wechselstrom-EV-Ladestationen.¹¹⁵

Diese Initiativen unterstreichen das Engagement der ADB für die Förderung nachhaltiger Entwicklung auf den Philippinen, die Bewältigung des Klimawandels und die Förderung eines wirtschaftlichen Wachstums.¹¹⁶



Abbildung 7: Prototyp E-Jeepney

Quelle: <https://pcieerd.dost.gov.ph/news/latest-news/487-dost-to-mobilize-and-prioritize-e-mobility-innovations>

¹¹⁵ Asian Development Bank. "ADB Provides \$20 Million Loan to Wyntron to Manufacture EV Charging Equipment in the Philippines." *Www.adb.org*, 21 Feb. 2023, [www.adb.org/news/adb-provides-20-million-loan-wyntron-manufacture-ev-charging-equipment-philippines#:~:text=MANILA%2C%20PHILIPPINES%20\(21%20February%202023](https://www.adb.org/news/adb-provides-20-million-loan-wyntron-manufacture-ev-charging-equipment-philippines#:~:text=MANILA%2C%20PHILIPPINES%20(21%20February%202023). Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹¹⁶ Asian Development Bank. "ADB to Program \$10 Billion in Climate Finance for Philippines." *Www.adb.org*, 4 Dec. 2023, www.adb.org/news/adb-program-10-billion-climate-finance-philippines. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

4. Infrastruktur, Transport und Logistik

4.1 Allgemein

Die Philippinen mit mehr als 7.000 Inseln, von denen etwa 900 bewohnt sind, sind auf anspruchsvolle Logistik angewiesen. Dabei ist der Transport für die inländische Versorgung ebenso wichtig wie entsprechende Dienstleistungen für den Im- und Export von Gütern, die in den Philippinen verarbeitet oder montiert werden. Vor allem die Verarbeitung von Komponenten und Geräten der Halbleiter- und Elektronikbranche spielt eine große Rolle. Auch für die Fahrzeugmontage oder den Schiffbau müssen sämtliche Komponenten importiert werden. Im World Bank Logistics Performance Index, der 150 Länder, erreichten die Philippinen im Jahr 2010 Rang 44. Gegenüber der Untersuchung 2007 konnte sich das Inselarchipel um mehr als 20 Ränge verbessern. Im Vergleich zu den wichtigsten regionalen Konkurrenten landeten die Philippinen 2010 hinter Singapur, Malaysia und Thailand, platzierten sich jedoch vor Vietnam und Indonesien. Besonders in den Kategorien „international shipping“ (Möglichkeiten, wettbewerbsfähige Lieferungen zu buchen) und „timeliness“ (Belieferung in vereinbartem Zeitrahmen) gab es Pluspunkte. Relativ schwach hingegen wurde die Infrastruktur der Häfen, Straßen etc. und die Qualität der Informationstechnologie bewertet

Dies liegt darin begründet, dass Infrastruktureinrichtungen und -dienstleistungen hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit, Qualität, Sicherheit und Erschwinglichkeit unzureichend sind¹¹⁷, teilweise aufgrund der bergigen Gebiete des Landes und einzelner Inseln, teilweise als Folge der anhaltenden Unterinvestition der Regierung.¹¹⁸ Die philippinische Regierung will daher im Jahr 2024 rund 25 Milliarden US-Dollar (US\$) für die Verbesserung der Infrastruktur im Rahmen des "BBM (Build, Better, More)-Programms" ausgeben. Das zuständige Ministerium Department of Budget and Management hat Presseberichten zufolge im September 2023 einen Budgetvorschlag in dieser Größenordnung an das Repräsentantenhaus übermittelt.¹¹⁹ Damit entsprechen die geplanten Infrastrukturinvestitionen 5,3 Prozent des philippinischen Bruttoinlandsprodukts. Noch vor zehn Jahren waren es 2 Prozent und weniger. Besonders stark wurde das Budget für den öffentlichen Verkehr erhöht.¹²⁰

Die Regierung um Präsident Ferdinand Marcos will für den Archipel ein goldenes Zeitalter der Infrastruktur" einläuten. Zu diesem Zweck hatte die Behörde NEDA (National Economic Development Authority) 194 Leuchtturmprojekte (IFP; Infrastructure Flagship Project) identifiziert, die von öffentlichem Transport über Energie, Gesundheit, Informationstechnologie bis hin zu Wasser und Landwirtschaft reichen.¹²¹ Nach Angaben von NEDA befinden sich derzeit 71 Projekte im Wert von 72 Milliarden US\$ in der Umsetzungsphase. Von den restlichen 123 wurden 27 freigegeben. Acht sind in der Warteschleife für die Genehmigung der Regierung. In der Vorbereitungsphase befinden sich 52 Projekte und 36 sind in der sogenannten "Pre-Project Preparation Phase".¹²²

Interessant wird, inwiefern sich der faktische Ausstieg der Philippinen aus der Seidenstraßeninitiative Chinas auswirken wird. Drei Infrastrukturprojekte sind hiervon betroffen. Nach Einschätzung von Branchenexperten verändern sich die Finanzierungsbedingungen der Vorhaben mit dem Ausstieg zum positiven, denn eine Beteiligung ausländischer Firmen an chinesisch dominierten Projekten ist nur schwer möglich.¹²³

Luzon, die größte Inselgruppe auf den Philippinen, gilt als Herzstück des BBM-Infrastrukturprogramms. Die Regierung plant dort Maßnahmen in einem Gesamtwert von 107 Milliarden US\$ im Zuge ihrer Mandatszeit. Insgesamt 132 Projekte oder 68 Prozent aller Vorhaben werden dort, im Norden des Landes, umgesetzt, wie unter anderem das Laoag International Airport Development Project, Naga Airport Development Project, Laguna Lakeshore Road Network oder das Ilocos Norte-Ilocos Sur-Abra Irrigation Project.¹²⁴

¹¹⁷ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dez. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹¹⁸ *Transport Auf Den Philippinen – HiSoUR Kunst Kultur Ausstellung*. www.hisour.com/de/transportation-in-the-philippines-37187/. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹¹⁹ Hirschle, Alexander. "Philippinen Investieren Mehr in Modernisierung Der Infrastruktur | Branchen | Philippinen | Infrastruktur." *Www.gtai.de*, 5 Oct. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/philippinen-investieren-mehr-in-modernisierung-der-infrastruktur-1037112. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹²⁰ Hirschle, Alexander. "Philippinen Investieren Mehr in Modernisierung Der Infrastruktur | Branchen | Philippinen | Infrastruktur." *Www.gtai.de*, 5 Oct. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/philippinen-investieren-mehr-in-modernisierung-der-infrastruktur-1037112. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹²¹ Hirschle, Alexander. "Philippinen Investieren Mehr in Modernisierung Der Infrastruktur | Branchen | Philippinen | Infrastruktur." *Www.gtai.de*, 5 Oct. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/philippinen-investieren-mehr-in-modernisierung-der-infrastruktur-1037112. Accessed 12 Dec. 2023.

¹²² Hirschle, Alexander. "Philippinen Investieren Mehr in Modernisierung Der Infrastruktur | Branchen | Philippinen | Infrastruktur." *Www.gtai.de*, 5 Oct. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/philippinen-investieren-mehr-in-modernisierung-der-infrastruktur-1037112. Accessed 12 Dec. 2023.

¹²³ ---, "Wirtschaftswachstum Lässt Temporär Nach | Wirtschaftsausblick | Philippinen." *Www.gtai.de*, 8 Dec. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/wirtschaftswachstum-laesst-temporaer-nach-257490. Accessed 13 Dec. 2023.

¹²⁴ Hirschle, Alexander. "Philippinen Investieren Mehr in Modernisierung Der Infrastruktur | Branchen | Philippinen | Infrastruktur." *Www.gtai.de*, 5 Oct. 2023, www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/philippinen-investieren-mehr-in-modernisierung-der-infrastruktur-1037112. Accessed 12 Dec. 2023.

4.2 Logistikzentren und Warentransport

Der philippinische Fracht- und Logistikmarkt wird im Jahr 2023 auf geschätzte 18,03 Mrd. USD anwachsen und voraussichtlich bis 2028 auf 25,38 Mrd. USD steigen, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 7,08 % im Prognosezeitraum entspricht.¹²⁵

Im Land gibt es keine betriebsbereiten Fracht- und/oder Güterbahndienste. Der Transport von Gütern über Land ist auf Optionen für den Straßenverkehr beschränkt; Optionen für den Schienenverkehr existieren nicht. Daher erfolgt der Langstrecken-, Mittelstrecken- und Kurzstreckentransport über Land mit Lastwagen, was zu Verkehrsstaus und höheren Logistikkosten führt.¹²⁶

Die Lagerkapazitäten auf den Philippinen werden überwiegend von lokalen Anbietern auf niedrigem, aber akzeptablem Niveau bereitgestellt. Ausländische Logistikanbieter im innerphilippinischen Schiffs- und Überlandtransport sind auf lokale Firmen angewiesen.¹²⁷ Nur diese dürfen den Containerverkehr abwickeln. Da es lediglich drei bis vier lokale Anbieter in diesem Bereich gibt, sind die Transportraten hoch.

Auch im Straßenverkehr dominieren lokale Firmen - hier jedoch mit einer Vielzahl von Anbietern, die sich Konkurrenz machen und daher die Raten flexibel ausgehandelt werden können. Die Logistik innerhalb der Philippinen ist vergleichsweise teuer.¹²⁸ So kostet der Transport eines Containers von Manila nach Singapur weniger als der Transport von Manila auf die südlich von Luzon gelegene Insel Cebu. Im Gegensatz dazu bestehen im internationalen Transportverkehr keine Preisunterschiede.¹²⁹

Im Januar 2022 waren jedoch nach Angaben des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Autobahnen 15 von 119 Vorzeige-Infrastrukturprojekten der philippinischen Regierung abgeschlossen, zu denen auch die Verbesserung der verbleibenden Abschnitte entlang des Pasig-Flusses gehört. Inzwischen befinden sich 77 Projekte noch in der Bauphase, 27 in der Pipeline. Daher wird erwartet, dass die zunehmenden Logistik- und Infrastrukturprojekte im ganzen Land den Fracht- und Logistikbetrieb ankurbeln werden.¹³⁰

Darüber hinaus werden jedoch auch einige Kooperationen mit internationalen Akteuren in neuen oder aufstrebenden Branchen geschlossen z.B. eine geplante öffentlich-private Partnerschaft für ein Rechenzentrum, wenn den lokalen Akteuren das notwendige technologische Know-how fehlt.¹³¹

Wichtigste Logistikzentren in den Philippinen 2011	
Logistikzentrum/-park	Kommentar
Manila Nord	Hauptumschlagshafen für Massengutfracht. Hafen- und Straßenanbindung mit Lkw-Knotenpunkt
Manila International Container Terminal	Hauptumschlagshafen für Container. Hafen- und Straßenanbindung mit Lkw-Knotenpunkt
Manila Süd	Hauptumschlagshafen für Container. Hafen- und Straßenanbindung mit Lkw-Knotenpunkt
Batangas	Hauptumschlagshafen für Petrochemie und Fahrzeuge. Hafen- und Straßenanbindung mit Lkw-Knotenpunkt
Surigao (Mindanao)	Hauptumschlagshafen für Rohstoffe, wie Erzexporte. Hafen- und Straßenanbindung mit Lkw-Knotenpunkt

Quelle: Philippine Ports Authority, Port Calls magazine

Abbildung 8: Wichtigste Logistikzentren auf den Philippinen

Quelle: https://silo.tips/queue/transport-und-logistik-philippinen?&queue_id=-1&v=1702565763&u=MTk1LjQuMTM3LjExMTw==

¹²⁵ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹²⁶ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹²⁷ Maurer, Jürgen. *Transport Und Logistik Philippinen*. Germany Trade and Invest Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH, May 2012.

¹²⁸ Maurer, Jürgen. *Transport Und Logistik Philippinen*. Germany Trade and Invest Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH, May 2012.

¹²⁹ Maurer, Jürgen. *Transport Und Logistik Philippinen*. Germany Trade and Invest Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH, May 2012.

¹³⁰ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

¹³¹ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugegriffen am 12 Dez. 2023.

Der Wettbewerb auf dem philippinischen Fracht- und Logistikmarkt ist fragmentiert, mit der Präsenz vieler lokaler und internationaler Logistikdienstleister. Einige der bestehenden Hauptakteure auf dem Markt sind FedEx, UPS, DHL, Kühne + Nagel, PHL Post, Nippon Express, 2GO Express usw.¹³²

Für die Effizienz- und Wachstumssteigerung von lokalen Unternehmen, setzt das Unternehmen Toyota Mobility Solutions Philippines Inc. auf eine eigene Logistikplattform, welche die Logistikprozesse digitalisiert. Der Fokus dieses Systems liegt insbesondere auf der Automatisierung der täglichen Planung der Lieferrouten, Ladeoptimierung die Fahrzeugoptimierung sowie Tourenbuchung. Des Weiteren kann mit dem System der Lieferstatus in Echtzeit verfolgt werden. Das bietet den Geschäften sowie Restaurants die Möglichkeit, ihre internen Abläufe effizienter planen zu können.¹³³

Regierungsprogramme wie das Philippines Cold Chain Project (PCCP), das von den Vereinigten Staaten finanziert wird, tragen zudem dazu bei, die Kühlkettenlogistikinfrastruktur des Landes im Südosten des Landes zu verbessern. Das PCCP ist ein vierjähriges Projekt, das vom US-Landwirtschaftsministerium (USDA) finanziert wird. Es versucht, Erzeugergruppen zu organisieren, um die landwirtschaftliche Produktivität zu steigern und internationale Standards für Lebensmittelsicherheit zu erfüllen, indem verbesserte Technologien bereitgestellt, die Märkte im Zusammenhang mit der Kühlkette erweitert und zwischengeschaltete Organisationen gestärkt werden.¹³⁴

Die internationalen Akteure tätigen strategische Investitionen, um ein regionales Logistiknetzwerk aufzubauen, wie z. B. die Eröffnung neuer Distributionszentren, intelligenter Lager usw. Das Wachstum des E-Commerce ist ein wesentlicher Faktor, der die Entwicklung von Kurierdiensten vorantreibt. Steigender Konsum und Internetdurchdringung kurbeln die E-Commerce-Aktivitäten auf den Philippinen an.¹³⁵ Diese Tendenz wird voraussichtlich anhalten, da die Anzahl der Online-Händler im Land kontinuierlich steigt. Im März 2020 gab es 1.700 Online-Verkäufer, und im Januar 2021 stieg die Zahl auf 93.318, so das philippinische Ministerium für Handel und Industrie (DTI).¹³⁶



Abbildung 9: E-Commerce Aktivitäten auf den Philippinen

Quelle: <https://datareportal.com/reports/digital-2019-ecommerce-in-the-philippines>

Die gestiegene Nachfrage nach E-Commerce hat auch zu einem erhöhten Bedarf an Lagerflächen geführt. Dieses Wachstum verspricht positive Entwicklungen im Industrie- und Logistikimmobiliensektor im Jahr 2022. Colliers Philippines berichtet von einem anhaltenden Wachstum in den Bereichen Fertigung, Logistik und E-Commerce. Die Leerstandsquote in der Industrie im CALABA-Korridor ging von 5,7 % im Jahr 2020 auf 5,6 % im ersten Halbjahr 2021 zurück,

¹³² Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugriffen am 12 Dez. 2023.

¹³⁴ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugriffen am 12 Dez. 2023.

¹³⁵ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugriffen am 12 Dez. 2023.

¹³⁶ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugriffen am 12 Dez. 2023.

was auf die steigende Nachfrage nach Lagerflächen von Unternehmen für schnelllebige Konsumgüter (FMCG) zurückgeführt wird.¹³⁷

Unternehmen wie Lazada, Zalora und Shopee führen den digitalen Wandel an. Die Zusammenarbeit mit technologiegetriebenen Logistikunternehmen wie Ninja Van und Lalamove ermöglicht eine Echtzeit-Verfolgung von Bestellungen, erhöht die Transparenz des Auftragsstatus und beschleunigt die Zollabfertigung um bis zu 80 %, wodurch nur 3-5 Werktage benötigt werden.¹³⁸

4.3 Verkehrssicherheit

Die Präsenz von oberirdischen Strom- und Telekommunikationskabeln sowie Masten entlang wichtiger Verkehrswege stellt eine Gefahr für Straßennutzer dar. Unterdessen führt der Mangel an Koordination zwischen Straßen- und Wasserbaumaßnahmen zu langwierigen oder wiederholten Straßensperrungen und höheren Baukosten.¹³⁹ Verkehrsunfälle fordern einen hohen Tribut. Jedes Jahr sterben etwa 12.000 Filipinos auf der Straße, während die dadurch verursachten Verletzungen im Jahr 2018 etwa 2,6 Prozent des Bruttoinlandsprodukts des Landes ausmachten. Die Regierung hat keine jährliche Budgetzuweisung für die Verkehrssicherheit.¹⁴⁰

Schlaglöcher sind auf den Philippinen weit verbreitet. Sie sind auf den meisten Straßen zu finden, die seit langem nicht mehr gewartet wurden. Wie Schlaglöcher werden auch rissige Straßenbeläge durch Witterungseinflüsse und mangelnde Reparaturen verursacht. Diese Art von Straßenproblemen findet man auf alten Straßen und Autobahnen. Ein weiteres häufiges Verkehrssicherheitsproblem auf den Philippinen ist der Einsturz von Schultern. Dies kann auf Autobahnen und anderen Straßen passieren, die nicht gut instand gehalten werden.¹⁴¹

Der philippinische Aktionsplan für die Straßenverkehrssicherheit 2023-2028 dient als Entwurf für die Verkehrssicherheitsinitiativen des Landes und zielt darauf ab, die Zahl der Verkehrstoten bis 2028 um 35 % zu senken. Der philippinische Aktionsplan für Straßenverkehrssicherheit stützt sich auf fünf Säulen mit festgelegten Strategien zur Schaffung eines sichereren Straßenumfelds.¹⁴²

Die erste Säule:

- Straßenverkehrssicherheitsmanagement - unterstreicht die Notwendigkeit folgender Maßnahmen: Stärkung des Ministeriums für Verkehrssicherheit (DOTr) als federführende Behörde für Straßenverkehrssicherheit, Erstellung von Qualitätsdaten, Verbesserung der Forschung, Einbindung von Interessengruppen, Förderung des multimodalen öffentlichen Verkehrs und der Raumplanung sowie Eintreten für die Einhaltung geltender internationaler Abkommen und die Übernahme weltweit bewährter Praktiken zur Straßenverkehrssicherheit.

Die zweite Säule:

- sicherere Straßen - befasst sich mit der Sicherheit bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung von Infrastrukturen und konzentriert sich auf die Sicherheits- und Mobilitätsbedürfnisse gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Motorradfahrer, Radfahrer, Fußgänger, Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Die dritte Säule:

- sicherere Fahrzeuge - konzentriert sich auf die Verbesserung der Zulassungs- und Inspektionssysteme für Fahrzeuge und die Einhaltung harmonisierter Fahrzeugnormen und -vorschriften. Außerdem wird die Bedeutung der Einrichtung eines Auditteams hervorgehoben, das sich mit öffentlichen Nutzfahrzeugen, privaten Flotten und anderen Betreibern öffentlicher Nutzfahrzeuge befasst. Außerdem sollen Vorschriften für die sichere Nutzung von Elektrofahrzeugen eingeführt werden, wie sie im Electric Vehicle Industry Development Act (EVIDA) vorgesehen sind.

Die vierte Säule:

- sicherere Verkehrsteilnehmer - betont die Stärkung des öffentlichen Bewusstseins und der Unterstützung für die Verkehrssicherheit. Sie erkennt die Bedeutung von Medien und Kommunikation an und unterstreicht die Wichtigkeit einer strengeren Durchsetzung der Gesetze zur Straßenverkehrssicherheit.

¹³⁷ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugriffen am 12 Dez. 2023.

¹³⁸ Mordor Intelligence. "Logistikbranche Auf Den Philippinen - Wachstum & Überblick." *Www.mordorintelligence.com*, 2023, www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-freight-and-logistics-market. Zugriffen am 12 Dez. 2023.

¹³⁹ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁴⁰ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁴¹ Rua Seguridad (2023): Common Road Problems in the Philippines, <https://www.ruacorp.com/poor-road-conditions-in-the-philippines/#:~:text=Common%20Road%20Problems%20in%20the%20Philippines%201%20Potholes,6%20Keeping%20Roads%20Safe%20in%20the%20Philippines%20,> abgerufen am 01.03.2024

¹⁴² WHO (2023): Department of Transportation, World Health Organization launch Philippine Road Safety Action Plan 2023-2028, <https://www.who.int/philippines/news/detail/31-05-2023-department-of-transportation--world-health-organization-launch-philippine-road-safety-action-plan-2023-2028>, abgerufen am 01.03.2024

Die fünfte Säule:

- Reaktion nach einem Unfall - konzentriert sich auf die Verbesserung des Zugangs zur präklinischen Versorgung, Traumabehandlung und Rehabilitation für Opfer von Verkehrsunfällen. Mit dieser Säule wird sichergestellt, dass die Opfer von Verkehrsunfällen eine angemessene, sofortige und anschließende medizinische Versorgung erhalten.

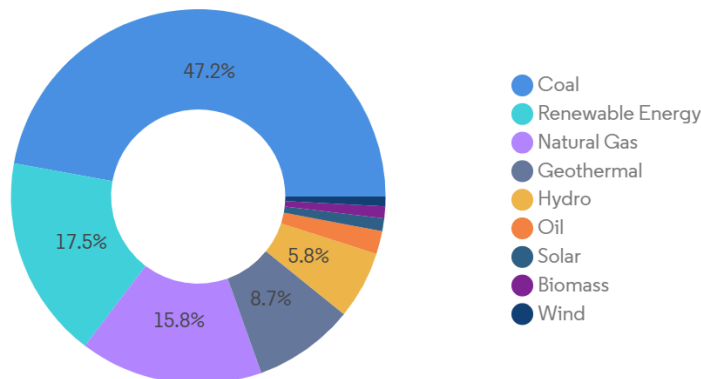
4.4 Energieversorgung und Stromnetz

Bezahlbarkeit, Zugänglichkeit und Zuverlässigkeit sind die drei Aspekte der Energiesicherheit. Die Philippinen haben historisch eine der höchsten Strompreise in der asiatischen Region. Folglich gelingt es dem Land nicht, ausländische Direktinvestitionen anzuziehen, insbesondere energieintensive Direktinvestitionen. Eine frühere Studie zeigt, dass hohe Strompreise zu den Faktoren gehören, warum die wirtschaftliche Transformation der Philippinen nicht den üblichen Entwicklungsmustern in wohlhabenden Ländern gefolgt ist.¹⁴³

Als Nettoimporteur von Energie sind die Philippinen besonders anfällig für die Volatilität der Kraftstoffpreise auf dem internationalen Markt. Jedes größere Ereignis, das die Wertschöpfungskette von Kraftstoffen beeinflusst, wie der Angriff auf zwei Ölanlagen von Saudi Aramco im Jahr 2019 und der Krieg zwischen Russland und der Ukraine, hatte Auswirkungen auf die inländischen Preise. Die anhaltende Eskalation der Preise für fossile Brennstoffe in den Jahren 2021 und 2022 erhöhte das Risiko, dass fossile Kraftwerke zu gestrandeten Vermögenswerten werden.¹⁴⁴

Der Stromverbrauch pro Kopf auf den Philippinen ist im Vergleich zu anderen Ländern in der Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) der niedrigste. Die niedrigeren Elektrifizierungsraten und die hohen Preise auf den Philippinen erklären teilweise den niedrigen Pro-Kopf-Verbrauch. Die Verluste bei Übertragung und Verteilung waren ebenfalls relativ hoch (9,4% der Gesamtstromerzeugung), was auf ein ineffizientes Netz und Verteilungssystem hinweist.¹⁴⁵

Power Generation Mix, in %, Philippines, 2020



Source: Department of Energy, Philippines



Abbildung 10: Stromerzeugungsmix auf den Philippinen Stand 2020

Quelle: <https://www.mordorintelligence.com/de/industry-reports/philippines-power-generation-epc-market>

Da Energie für die Lebensqualität der Menschen und das wirtschaftliche Wachstum des Landes von entscheidender Bedeutung ist, hat das Department of Energy (DOE) die Energie-Fahrpläne für den Zeitraum 2016-2030 eingeleitet, die konkrete Maßnahmen und Richtungen festlegen sollen, um den Sektor voranzubringen.¹⁴⁶

Diese Fahrpläne umfassen die gemeinsamen Anstrengungen der Energiebranche bei der Erforschung und Erschließung aller verfügbaren Energiequellen im Land. Die entscheidende Rolle sowohl erneuerbarer als auch konventioneller Ener-

¹⁴³ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁴⁴ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁴⁵ National Economic and Development Authority. "Philippine Development Plan 2023-2028 - Philippine Development Plan." *GOVPH*, 16 Dec. 2022, pdp.neda.gov.ph/philippine-development-plan-2023-2028/.

¹⁴⁶ Republic of the Philippines Department of Energy. "Philippine Energy Plan 2016 - 2030." *Doe.gov.ph*, www.doe.gov.ph/pep/philippine-energy-plan-2016-2030.

giequellen wird weiter gestärkt, da beide dazu beitragen werden, den Anstieg der Energienachfrage zu mildern. Es werden auch Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass legitime öffentliche Bedenken hinsichtlich Umwelt- und sozialer Auswirkungen bei der Entwicklung dieser Ressourcen berücksichtigt werden.¹⁴⁷

Die Förderung des Zugangs zur Energie ist der Beitrag des Sektors zur Armutsbekämpfung und zur Stärkung der Bevölkerung. Der Elektrifizierungsfahrplan wird daher sicherstellen, dass bis 2020 100 Prozent der Haushalte Zugang zu Stromdienstleistungen haben. Dies würde lokale Gemeinschaften stärken und die wirtschaftlichen Aktivitäten auf dem Land fördern.¹⁴⁸ Initiativen zur Nachfragemanagement und Maßnahmen zur Energieeffizienz gelten als vorrangige Schwerpunktbereiche, um den Energiebedarf des Landes zu dämpfen.¹⁴⁹ Jeder der Fahrpläne ist sich des dringenden Bedarfs bewusst, erhebliche Investitionen zu tätigen und aufrechtzuerhalten, um sicherzustellen, dass Energieprojekte rechtzeitig umgesetzt werden.¹⁵⁰

Gemäß der neuen Energiemischungspolitik für die Stromerzeugung werden die für jeden Betriebstyp in Betracht gezogenen Kraftwerkstechnologien wie folgt berücksichtigt:

- 70 Prozent Grundlastkapazität aus Kohle, Geothermie, Wasserkraft, Erdgas, Kernkraft und Biomasse (bei Verfügbarkeit von Rohstoffen)
- 20 Prozent Mittelbedarfskapazitäten aus Erdgas
- 10 Prozent Spitzenkapazitäten aus ölbasierenden Anlagen und variabler erneuerbarer Energie wie Solarenergie (tagsüber) und Wind

Sobald dies festgelegt ist, wird die optimale Energiemischungspolitik Energieentwicklern/Investoren eine klare Richtung für die Geschäftsplanung bieten.

¹⁴⁷ Republic of the Philippines Department of Energy. "Philippine Energy Plan 2016 - 2030." *Doe.gov.ph*, www.doe.gov.ph/pep/philippine-energy-plan-2016-2030.

¹⁴⁸ Republic of the Philippines Department of Energy. "Philippine Energy Plan 2016 - 2030." *Doe.gov.ph*, www.doe.gov.ph/pep/philippine-energy-plan-2016-2030.

¹⁴⁹ Republic of the Philippines Department of Energy. "Philippine Energy Plan 2016 - 2030." *Doe.gov.ph*, www.doe.gov.ph/pep/philippine-energy-plan-2016-2030.

¹⁵⁰ Republic of the Philippines Department of Energy. "Philippine Energy Plan 2016 - 2030." *Doe.gov.ph*, www.doe.gov.ph/pep/philippine-energy-plan-2016-2030.

5. Markt für Mobilität auf den Philippinen

5.1 Lokales Angebot an Mobilitätslösungen

Die Mobilitätslösungen auf den Philippinen sind äußerst vielfältig und werden kontinuierlich an die Herausforderungen und Bedürfnisse des Landes angepasst. Ein herausragendes Beispiel hierfür sind die Jeepneys, die sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten eine weit verbreitete und beliebte Form des öffentlichen Verkehrs darstellen, da sie eine kostengünstige Transportoption bieten.

Der Busverkehr spielt ebenfalls eine bedeutende Rolle im öffentlichen Verkehr, insbesondere in städtischen Gebieten, wo verschiedene Busunternehmen Routen über kurze und lange Strecken betreiben. Zusätzlich sind motorisierte Dreiräder, als "Tricycles" bekannt, in ländlichen Gebieten eine populäre Transportmöglichkeit. Sie zeichnen sich durch Flexibilität und Mobilität auf kurzen Strecken aus. Obwohl aktive Verkehrsmethoden wie Radfahren und Laufen noch nicht weit verbreitet sind, gibt es Bestrebungen, diese zu fördern. Einige Städte bieten bereits Fahrradverleihdienste an, und es werden Initiativen zur Schaffung sicherer Radwege vorangetrieben.

Lokale Autovermietungen bieten zudem Dienstleistungen für Personen an, die temporäre Fahrzeuge für Reisen oder geschäftliche Zwecke benötigen. Einige lokale Unternehmen setzen hier bereits innovative Technologien ein, um den Transport effizienter zu gestalten, darunter Plattformen für digitale Ticketbuchungen und Navigationssysteme.

Öffentliche Frachttransportmittel werden darüber hinaus für den Warentransport genutzt, insbesondere in Verbindung mit landwirtschaftlichen Gütern und dem lokalen Handel. Das Mobilitätsangebot auf den Philippinen bleibt dynamisch und entwickelt sich weiter, um den sich verändernden Bedürfnissen der Bevölkerung und den Anforderungen an einen effizienten, bezahlbaren und nachhaltigen Transport gerecht zu werden.

5.2 Lokale Nachfrage nach Mobilitätslösungen

Die Nachfrage nach Mobilitätslösungen auf den Philippinen wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Die rasche Bevölkerungszunahme und die zunehmende Urbanisierung haben einen gesteigerten Bedarf an effizienten und zuverlässigen Transportmitteln, vor allem in städtischen Gebieten, hervorgerufen. In großen Städten wie Metro Manila ist die Verkehrsüberlastung ein akutes Problem, was die Suche nach Lösungen zur Verbesserung der Mobilität und Verkehrsflüsse dringend macht.

Ein Mangel an effizienten öffentlichen Verkehrsmitteln in vielen städtischen Gebieten verstärkt die Nachfrage nach alternativen Mobilitätslösungen wie Ride-Sharing, Motorradtaxi und ähnlichen Dienstleistungen. Die junge Bevölkerung des Landes, geprägt durch ein niedriges Durchschnittsalter, zeigt eine hohe Affinität zu Technologie und ist offen für innovative Formen der Mobilität.

Die wachsende Mittelschicht verfügt über mehr finanzielle Mittel und sucht nach komfortablen Transportmöglichkeiten. In einigen Regionen, in denen extreme Wetterbedingungen wie Monsunregen auftreten, wird die Nachfrage nach wetterbeständigen Mobilitätslösungen verstärkt. Mit wachsendem Umweltbewusstsein steigt auch die Nachfrage nach nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilitätslösungen, einschließlich Elektrofahrzeuge und Fahrradverleihdienste. Die Tourismusindustrie trägt dazu bei, da Touristen immer öfter zu nachhaltigen Transportmitteln für ihre Reisen greifen.

Insgesamt spiegeln diese vielfältigen Faktoren die Komplexität der Nachfrage nach Mobilitätslösungen auf den Philippinen wider, geprägt von Bevölkerungsdynamiken, technologischem Fortschritt und der Notwendigkeit für effizienten und nachhaltigen Transport

5.3 Chancen für deutsche Unternehmen auf den Philippinen

Die Philippinen sind mit rund 110 Millionen Einwohnern potenziell ein großer Markt. Allerdings ist die Kaufkraft pro Kopf noch recht niedrig: Das Durchschnittseinkommen im verarbeitenden Gewerbe liegt bei circa 270 US-Dollar (US\$) im Monat. Nach einer Dekade mit hohen Wachstumsraten schlitterten die Philippinen im Zuge der Coronakrise in eine der schlimmsten Rezessionen ihrer Geschichte. Darunter litt die Anzahl an Im- und Exporten und die Investitionstätigkeit brach ein.¹⁵¹

Mittelfristig sollten die positiven Faktoren für ein Engagement wieder deutlicher zum Vorschein treten, wie eine stark

¹⁵¹ Hirschle, Alexander. "Attraktiver Markt Mit Hindernissen | Deutsche Wettbewerbsposition | Philippinen." *Www.gtai.de*, 24 Feb. 2022, www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/attraktiver-markt-mit-hindernissen-785276#:~:text=Im%20Jahr%202019%20waren%20laut. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

anwachsende Mittelschicht und eine insgesamt konsumbegeisterte Bevölkerung. Für den Investitionsstandort sprechen die serviceorientierte und englischsprachige Bevölkerung. Auch die Mitgliedschaft in der Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) und künftig voraussichtlich in der Freihandelszone der Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) bieten Vorteile.¹⁵²

Die Philippinen werden auch in den nächsten Jahren zu den solidesten und am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Region gehören. Dies resultiert aus einem Leistungsbilanzüberschuss, starken Auslandsinvestitionen und den Rücküberweisungen von Filipinos aus dem Ausland, die zehn Prozent des Bruttoinlandsprodukts ausmachen. Immenses Potenzial gerade für deutsche Lieferanten haben die Bauwirtschaft und die Lieferanten von Bauausrüstungen wegen der großen Infrastrukturmaßnahmen.¹⁵³

Im Jahr 2019 waren laut Securities and Exchange Commission der Philippinen 744 deutsche Unternehmen auf dem Archipel ansässig, hauptsächlich in der National Capital Region. Rund 50 der Firmen befinden sich in von der Philippine Economic Zone Authority (PEZA) verwalteten Zonen. Sie bieten über 20.000 Arbeitsplätze im Land.¹⁵⁴

Nach Überwindung der Coronakrise sollten die Philippinen spätestens 2023 wieder auf den alten Wachstumskurs mit Steigerungsraten des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von mehr als 6 Prozent einbiegen. Dies dürfte die Absatzchancen für deutsche Anbieter im Markt wieder deutlich erhöhen. „Made in Germany“ konnte in den vergangenen zwei Dekaden seinen Anteil im lokalen Markt halten, während Japan und die USA eine Halbierung ihrer Anteile hinnehmen mussten. China hingegen war der große Gewinner.¹⁵⁵

Ein noch hoher Bürokratieaufwand steht einem positiven Investitions- und Innovationsklima entgegen. Hier verspricht unter anderem die jüngste Revision des Foreign Investment Act im März 2022 Erleichterungen für ausländische Investitionen.¹⁵⁶

Der Mobilitätssektor auf den Philippinen bietet deutschen Unternehmen somit verschiedene Chancen. Hier sind einige Bereiche, die als vielversprechend gelten könnten:

Modernisierung des öffentlichen Verkehrs und der Infrastruktur:

Die Philippinen haben Initiativen zur Modernisierung ihres öffentlichen Verkehrssystems gestartet. Deutsche Unternehmen, die Expertise in der Herstellung von modernen Verkehrsmitteln, intelligenter Verkehrsleitsysteme oder umweltfreundlichen Transportlösungen haben, könnten an Ausschreibungen und Projekten teilnehmen. Aufgrund des laufenden Ausbaus der Infrastruktur bieten sich ebenfalls im Bausektor gute Geschäftschancen.¹⁵⁷

Elektromobilität:

Angesichts der weltweiten Bemühungen um nachhaltige Mobilität steigt auch auf den Philippinen das Interesse an Elektrofahrzeugen. Deutsche Unternehmen, die Elektrofahrzeuge, Ladeinfrastruktur oder Batterietechnologien anbieten, könnten auf diesem aufstrebenden Markt eine Rolle spielen.

Smart Cities und Verkehrsmanagement:

Die Entwicklung von Smart Cities gewinnt an Bedeutung, um Herausforderungen im Verkehrssektor zu bewältigen. Deutsche Unternehmen, die Lösungen für intelligentes Verkehrsmanagement, vernetzte Fahrzeuge oder digitale Infrastrukturen anbieten, könnten gefragt sein.

Logistik und Lieferkettenmanagement:

Mit dem Wachstum des E-Commerce steigt auch die Nachfrage nach effizienten Logistik- und Lieferkettenlösungen. Deutsche Unternehmen mit Expertise in diesem Bereich könnten Partner für lokale Unternehmen sein.

Erneuerbare Energien für den Verkehr:

Die Integration erneuerbarer Energien in den Verkehrssektor ist ein wachsender Trend. Deutsche Unternehmen, die

¹⁵² Hirsche, Alexander. „Attraktiver Markt Mit Hindernissen | Deutsche Wettbewerbsposition | Philippinen.“ *Www.gtai.de*, 24 Feb. 2022, www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/attraktiver-markt-mit-hindernissen-785276#:~:text=Im%20Jahr%202019%20waren%20laut. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹⁵³ Mittelfranken, IHK Nürnberg für. „Unterschätzter Markt - IHK Nürnberg Für Mittelfranken.“ *Www.ihk-Nuernberg.de*, [ihk-nuernberg.de/de/IHK-Magazin-WiM/WiM-Archiv/WiM-Daten/2016-06/Maerkte/unterschaezter-markt](http://www.ihk-nuernberg.de/de/IHK-Magazin-WiM/WiM-Archiv/WiM-Daten/2016-06/Maerkte/unterschaezter-markt). Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹⁵⁴ Hirsche, Alexander. „Attraktiver Markt Mit Hindernissen | Deutsche Wettbewerbsposition | Philippinen.“ *Www.gtai.de*, 24 Feb. 2022, www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/attraktiver-markt-mit-hindernissen-785276#:~:text=Im%20Jahr%202019%20waren%20laut. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹⁵⁵ Hirsche, Alexander. „Attraktiver Markt Mit Hindernissen | Deutsche Wettbewerbsposition | Philippinen.“ *Www.gtai.de*, 24 Feb. 2022, www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/attraktiver-markt-mit-hindernissen-785276#:~:text=Im%20Jahr%202019%20waren%20laut. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹⁵⁶ Hirsche, Alexander. „Chancen Für Deutsche Firmen in Vielen Bereichen | Special | Philippinen | Klimaschutz Im Dialog.“ *Www.gtai.de*, 31 May 2022, www.gtai.de/de/trade/philippinen/specials/chancen-fuer-deutsche-firmen-in-vielen-bereichen-816692. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

¹⁵⁷ Hirsche, Alexander. „Attraktiver Markt Mit Hindernissen | Deutsche Wettbewerbsposition | Philippinen.“ *Www.gtai.de*, 24 Feb. 2022, www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/attraktiver-markt-mit-hindernissen-785276#:~:text=Im%20Jahr%202019%20waren%20laut. Zugegriffen am 13 Dez. 2023.

Technologien für grünen Verkehr, Wasserstoffmobilität oder alternative Kraftstoffe anbieten, könnten interessante Möglichkeiten finden.

5.4 Herausforderungen auf den Philippinen

Die philippinische Wirtschaft verfügt in vielen Sektoren über großes Potenzial, das allerdings an diversen Stellen gehemmt wird, wie etwa durch die noch optimierungsbedürftige Infrastruktur. Die Regierung will daher im Rahmen des Programms Build, Build, Build deren massiven Ausbau vorantreiben. Weitere Herausforderungen stellen unter anderem das veraltete Finanzsystem, eine relativ ineffiziente Verwaltung und der Mangel an Fachkräften dar.¹⁵⁸

Die Infrastruktur des Landes, insbesondere im Verkehrs- und Energiesektor, steht vor Herausforderungen. Unzureichende Straßen, Häfen und Stromversorgung können Lieferketten unterbrechen und die Expansionsmöglichkeiten von Unternehmen einschränken. Die Regierung hat dieses Problem erkannt und investiert in Infrastrukturprojekte, um die Konnektivität und Logistik zu verbessern.¹⁵⁹

Die bürokratischen Prozesse auf den Philippinen können schwerfällig und zeitraubend sein, was zu Verzögerungen bei der Erlangung von Lizenzen, Genehmigungen und Zulassungen führt. Der Umgang mit der Bürokratie kann sowohl für einheimische als auch für ausländische Unternehmen frustrierend sein und ihre Effizienz und Produktivität beeinträchtigen. Um dieses Problem zu lösen, hat die Regierung Reformen durchgeführt, um die Verfahren zu straffen und den Unternehmen die Arbeit zu erleichtern.

Die Energiekosten auf den Philippinen sind relativ hoch und wirken sich auf die Geschäftskosten und die Wettbewerbsfähigkeit aus. Die Unternehmen müssen Wege finden, den Energieverbrauch zu optimieren, um kosteneffizient zu bleiben. Die Regierung hat erneuerbare Energiequellen erforscht und Initiativen zur Steigerung der Energieeffizienz gefördert, um diesem Problem zu begegnen.

Als problematisch wird die zunehmende Konkurrenz durch chinesische Erzeugnisse gesehen. Diese seien bis zu 50 Prozent günstiger als deutsche Produkte. Darüber hinaus werden die philippinischen Großkonzerne häufig von chinesischstämmigen Personen geführt. Kommunikation und Beziehungen zwischen potenziellen Auftraggebern und Kunden seien daher im Regelfall leichter. Als Argumente für deutsche Technologie werden Sicherheits- und Umweltstandards angeführt – obwohl diese in den Philippinen noch ausbaufähig sind. Ein größerer Mehrwert durch niedrigere Betriebskosten sowie ein längerer Lebenszyklus sprechen auch häufig für Produkte made in Germany.¹⁶⁰

5.5 Markteintrittsstrategien in die Mobilitätsbranche

Für deutsche Unternehmen, die den philippinischen Mobilitätssektor erschließen möchten, stehen verschiedene Markteintrittsstrategien zur Verfügung. Diese Strategien können je nach spezifischen Zielen, verfügbaren Ressourcen und der Branche angepasst werden. Hier sind einige Ansätze:

Export- und Vertriebspartnerschaften:

Deutsche Unternehmen können den Markt zunächst durch den Export ihrer Produkte oder Dienstleistungen testen. Eine Zusammenarbeit mit lokalen Vertriebspartnern oder Händlern kann den Zugang zum Markt erleichtern und die lokale Präsenz stärken.

Joint Ventures und Kooperationen:

Die Bildung von Joint Ventures mit lokalen Unternehmen bietet die Möglichkeit, von deren Marktkenntnissen und bestehender Infrastruktur zu profitieren. Kooperationen können den Markteintritt erleichtern und das unternehmerische Risiko teilen.

Direktinvestitionen:

Durch Direktinvestitionen, wie die Gründung einer Tochtergesellschaft, können deutsche Unternehmen eine langfristige

¹⁵⁸ GTAI (2021): Starker Fokus auf Dienstleistungen: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/wirtschaftsumfeld/starker-fokus-auf-dienstleistungen--610410>, abgerufen am 01.03.2024

¹⁵⁹ Filipino Business Hub (2023): 10 Common Business Issues in the Philippines, <https://filipinobusinesshub.com/10-common-business-issues-in-the-philippines/>, abgerufen am 01.03.2024

¹⁶⁰ GTAI (2023): Wettbewerbssituation und Geschäftspraxis, <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/branchen/wettbewerbssituation-und-geschäftspraxis-975026>, abgerufen am 01.03.2024

Präsenz aufbauen. Dies erfordert jedoch eine gründliche Marktanalyse und ein tiefes Verständnis der lokalen Geschäftsdynamik.

Technologietransfer und Lizenzierung:

Deutsche Unternehmen können ihre Technologie durch Lizenzvereinbarungen oder Technologietransfers an lokale Partner weitergeben. Dies fördert nicht nur die Zusammenarbeit, sondern kann auch die Einführung neuer Technologien auf dem Markt beschleunigen.

Ausbau von Partnerschaften mit Regierungsstellen:

Da der Mobilitätssektor oft durch Regulierungen beeinflusst wird, können Partnerschaften mit Regierungsstellen den Markteintritt erleichtern. Dies könnte den Zugang zu Fördermitteln, Lizenzen und Unterstützung bei der Infrastrukturentwicklung umfassen.

Einführung von umweltfreundlichen Lösungen:

Angesichts der globalen Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität könnten deutsche Unternehmen innovative und umweltfreundliche Lösungen auf den philippinischen Markt bringen. Eine klare Positionierung in diesem Bereich könnte Wettbewerbsvorteile bieten und den Bedürfnissen des wachsenden Umweltbewusstseins gerecht werden.

Teilnahme an Branchenveranstaltungen und Netzwerkaufbau:

Die Teilnahme an lokalen Branchenveranstaltungen, Konferenzen und Netzwerkveranstaltungen bietet eine effektive Plattform für den Aufbau von Beziehungen zu Schlüsselakteuren und potenziellen Partnern. Dies fördert nicht nur den Informationsaustausch, sondern erleichtert auch die Identifizierung von Geschäftsmöglichkeiten und potenziellen Kooperationspartnern.

6. Geschäftspraxis¹⁶¹

6.1 Rahmenbedingungen

Das philippinische Rechtssystem ist eine Mischung aus kontinentaleuropäischer Rechtstradition, US-amerikanischem Common Law und islamischem Recht. Nach der Kolonialzeit durch Spanien ersetzt die USA viele Gesetze durch eigenes Recht, was zu einer starken Beeinflussung des Straf- und Zivilprozessrechts, Gesellschaftsrechts, Steuerrechts und Arbeitsrechts durch das US-Recht führte. Zivilrechtliche Elemente wie im Vertrags- und Immobilienrecht wurden beibehalten. Die Rechtsgrundlage basiert auf geschriebenem Gesetzesrecht, und Gerichtsurteile haben keine Bindungswirkung, außer Entscheidungen des Supreme Courts.¹⁶²

6.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

UN-Kaufrecht:

Die Philippinen haben bisher das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den Internationalen Warenkauf (CISG) nicht ratifiziert.

Trotzdem haben sie gemäß Artikel 1306 des Civil Code (CC) die Möglichkeit, das anwendbare Recht frei zu wählen und auf diese Weise das UN-Kaufrecht einzubeziehen. Es gibt jedoch Einschränkungen, die durch die Vorgaben des philippinischen Rechts, Sitte und Moral sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gesetzt sind.

Gewährleistungsrecht:

Das Vertragsrecht der Philippinen basiert auf dem Civil Code, der sowohl zivilrechtliche als auch anglo-amerikanische Elemente enthält. Verträge sind grundsätzlich formlos wirksam, aber im Geschäftsverkehr wird die Schriftform empfohlen. Die "Doctrine of Consideration" aus dem anglo-amerikanischen Recht findet keine Anwendung. Belastende Verträge müssen einen Grund haben, um wirksam zu sein. Gemäß dem Statute of Frauds sind Kaufverträge über 500 philippinische Pesos ohne Schriftform in der Regel nicht durchsetzbar.

Der Verkäufer haftet für Rechts- und Sachmangelfreiheit der verkauften Sachen. Der Käufer kann im Falle eines Sachmangels die Ware behalten und den Preis mindern, Schadenersatz verlangen, die Annahme verweigern oder vom Vertrag zurücktreten. Die Gewährleistungsfrist beträgt sechs Monate ab Übergabe. Rechts- und Sachmängelhaftung können vertraglich ausgeschlossen werden (Art. 1548 Abs. 3 CC bzw. Art. 1566 Abs. 2 CC).

Devisenrecht:

Die Philippinen haben im Allgemeinen ein freies Devisensystem. Der Peso ist frei konvertierbar, es gibt keine Währungsbeschränkungen. Gewinne können problemlos konvertiert und transferiert werden, vorausgesetzt, das Unternehmen ist ordnungsgemäß bei der Bangko Sentral Pilipinas (BSP) registriert, um Devisen über das Bankensystem zu erwerben.

Investoren haben die Garantie, dass sie sowohl ihr eingesetztes Kapital zurückführen können (Repatriation of Capital), als auch Dividenden ins Ausland ausschütten dürfen. Ohne Erlaubnis der BSP ist die Ein- und Ausfuhr von bis zu 50.000 philippinischen Pesos oder dem Äquivalent von 10.000 US-Dollar in ausländischer Währung gestattet.

Produkthaftung und Verbraucherschutz:

Der Consumer Act von 1992 bildet die Rechtsgrundlage für die Produkthaftung gegenüber Verbrauchern auf den Philippinen. Sowohl Hersteller als auch Importeure haften verschuldensunabhängig für Fehler und Defekte der verkauften Ware sowie für dadurch entstandene Schäden. Eine Haftung entfällt, wenn nachgewiesen wird, dass die Ware zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens fehlerfrei war oder der Fehler vom Verbraucher oder einem Dritten verursacht wurde. Zusätzlich wurde 2014 das philippinische Lemon Law (Republic Act No. 10642) eingeführt, um den Schutz der Käufer neuer Kraftfahrzeuge zu stärken.

Vertriebsrecht:

¹⁶¹ Vgl. GTAI: [Recht kompakt Philippinen | Ausländisches Wirtschaftsrecht \(gtai.de\)](https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/recht/rechtssystem-der-philippinen-629078#:~:text=Im%20Jahr%201946%20erlangten%20die%20Philippinen%20ihre%20Unabh%C3%A4ngigkeit%20von%20den%20USA.&text=Aufgrund%20seiner%20historischen%20Entwicklung%20stellt,Law%20sowie%20islamischem%20Recht%20dar), abgerufen am 24.07.2023

¹⁶² Vgl. GTAI: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/recht/rechtssystem-der-philippinen-629078#:~:text=Im%20Jahr%201946%20erlangten%20die%20Philippinen%20ihre%20Unabh%C3%A4ngigkeit%20von%20den%20USA.&text=Aufgrund%20seiner%20historischen%20Entwicklung%20stellt,Law%20sowie%20islamischem%20Recht%20dar>, abgerufen am 24.07.2023.

Auf den Philippinen gibt es keine spezifische Regelung für das Handelsvertreterrecht. Stattdessen gelten die zivilrechtlichen Vorschriften über das Vertreterrecht im Civil Code, wobei den Parteien weitgehende Gestaltungsfreiheit für das Vertretungsverhältnis eingeräumt wird. Handelsvertreterverträge müssen nicht zwingend schriftlich verfasst werden, aber aus Gründen der Rechtssicherheit wird eine schriftliche Vereinbarung empfohlen. Die Einsetzung eines Abschlussvertreters kann zu steuerlichen Konsequenzen führen, weshalb Prinzipale oft kein Interesse daran haben. Der Auftraggeber kann dem Handelsvertreter in der Regel fristlos kündigen, es ist jedoch üblich, eine kurze Kündigungsfrist zu vereinbaren, um das Vertretungsverhältnis geordnet abzuwickeln.

Investitionsrecht:

Die Philippinen bieten ein liberales Investitionsumfeld durch das Foreign Investments Act von 1991. Es gibt keine spezifische Regelung für das Handelsvertreterrecht, daher gelten zivilrechtliche Vorschriften über das Vertreterrecht im Civil Code. Das Investitionsgesetz gewährt ausländischen Investoren im Allgemeinen Gleichbehandlung und erlaubt ausländische Beteiligungen von bis zu 100 %, jedoch gibt es Einschränkungen durch die Regular Foreign Investment Negative List. Um Investitionsfördermaßnahmen zu erhalten, müssen Unternehmen sich bei verschiedenen Behörden registrieren lassen. Der Investitionsschutzvertrag zwischen Deutschland und den Philippinen gilt seit 2000.

Gesellschaftsrecht:

Für ausländische Investoren bieten sich auf den Philippinen drei Gesellschaftsformen an: Sole Proprietorship, Partnership und Corporation. Um geschäftlich tätig zu sein, müssen ausländische Unternehmen sich bei der Securities and Exchange Commission (SEC) registrieren und einen Gewerbeschein erhalten. Alternativ können sie ein Branch Office, Representative Office oder Regional Headquarters eröffnen. Die Sole Proprietorship erfordert eine Registrierung beim Department of Trade and Industry und haftet der Alleineigentümer unbegrenzt mit seinem persönlichen Vermögen. Partnerships haben mindestens zwei Eigentümer und können als "general" oder "limited" geführt werden. Corporations können als Stock Corporation oder Nonstock Corporation betrieben werden und benötigen in der Regel kein Mindestkapital. Die Organe einer Corporation sind die Gesellschafterversammlung und der Vorstand, während Corporate Officers die täglichen Geschäfte führen.

E-Commerce und Datenschutz:

Der Datenschutz auf den Philippinen wird durch den Data Privacy Act of 2012 (DTA) und die Implementing Rules and Regulations (IRR) geregelt. Die Einhaltung des DTA und der IRR wird von der National Privacy Commission (NPC) überwacht, die eigens für diesen Zweck eingerichtet wurde. Diese Regelungen gelten sowohl für Verantwortliche (Controller) als auch für Auftragsverarbeiter (Processor) mit Sitz auf den Philippinen, sowie für die Verarbeitung personenbezogener Daten durch jede natürliche und juristische Person im staatlichen oder privaten Sektor. E-Commerce wird durch den Electronic Commerce Act (Republic Act No. 8792) von 2000 geregelt.

Freihandelsabkommen zwischen EU und Philippinen:

Die Philippinen streben ein Freihandelsabkommen mit der EU an, da sie sich dem Status eines Landes mit mittlerem Einkommen nähern und ihre Präferenzbehandlung in der EU-Handelspolitik verlieren könnten. Die Verhandlungen über ein solches Abkommen, die 2017 gestoppt wurden, könnten innerhalb dieses Jahres wieder aufgenommen werden. Derzeit profitieren die Philippinen vom Allgemeinen Präferenzsystem Plus (APS+), das ihnen präferenziellen Marktzugang in der EU gewährt. Allerdings ist dieser Zugang durch interne Streitigkeiten innerhalb der EU in Gefahr.

Aufgrund des starken Wirtschaftswachstums steht das Land kurz davor, die Schwelle des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zu überschreiten, die es nach Definition der Weltbank zu einem Land mit oberem mittlerem Einkommen machen würde. Dadurch könnten sie den präferenziellen APS+-Zugang bis 2028 verlieren. Um Zölle zu vermeiden, hofft der philippinische Handelsminister, spätestens zu diesem Zeitpunkt ein Freihandelsabkommen mit der EU abzuschließen.

Die Philippinen möchten auch ihre Beziehung zur EU stärken, um ihre Abhängigkeit von China zu verringern. Sie möchten Partner in Bereichen wie Klimaschutz und Handelsdiversifizierung sein. Das Land hat das Ziel, bis 2030 einen Anteil von 35 % erneuerbarer Energie zu erreichen und hofft, seine Nickelvorkommen für den Aufbau einer Batterielieferkette zu nutzen, um die Abhängigkeit von China zu reduzieren und besseren Zugang zu wichtigen Rohstoffen zu ermöglichen.¹⁶³

6.3 Steuerliche Rahmenbedingungen

¹⁶³ Vgl. Euractiv: [Philippinischer Handelsminister hofft auf EU-Freihandelsabkommen vor 2028 – EURACTIV.de](https://www.euractiv.com/de/news/philippinischer-handelsminister-hofft-auf-eu-freihandelsabkommen-vor-2028), abgerufen am 24.07.2023

Das philippinische Steuerrecht unterscheidet zwischen nationalen und kommunalen Steuern sowie direkten und indirekten Steuern. Nationale Steuern werden vom Bureau of Internal Revenue (BIR) erhoben, während kommunale Steuern von den Lokalregierungen erhoben werden. Direkte Steuern umfassen Körperschaft- und Einkommensteuer, indirekte Steuern beinhalten die Value Added Tax (Mehrwertsteuer) mit 12 %. Das Steuerjahr entspricht dem Kalenderjahr, und das Einkommen des vorhergehenden Jahres wird in der Regel versteuert.

Zwischen Deutschland und den Philippinen gilt seit dem 1. Januar 2016 ein neues Doppelbesteuerungsabkommen, das die bisherigen Regelungen modernisiert und sich am aktuellen OECD-Musterabkommen orientiert.

Körperschaftsteuer:

Der Körperschaftsteuersatz beträgt 30 % auf die Unternehmensgewinne. Die Gewinnermittlung erfolgt durch den Umsatz abzüglich der betriebsbezogenen Ausgaben. Nicht ausgeschüttete Gewinne unterliegen einer Steuer von 10 %. Ab dem vierten Steuerjahr wird eine Mindeststeuer (Minimum Tax) von 2 % auf das Bruttoeinkommen erhoben, wenn die Körperschaftssteuer weniger als 30 % des aus der Minimum Tax erzielten Betrags beträgt. Ausländisch investierte Unternehmen, die beim Board of Investment registriert sind, können unter Umständen Steueranreize gemäß dem Omnibus Investment Code 1987 erhalten. Die Ansiedlung in Sonderwirtschaftszonen wird ebenfalls steuerlich gefördert.

Dividenden, die an auf den Philippinen steuerpflichtige Gesellschaften ausgeschüttet werden, sind steuerfrei. Bei Ausschüttung ins Ausland unterliegen Dividenden einer Quellensteuer von grundsätzlich 30 %, wobei es besondere Regelungen für deutsche Unternehmen aufgrund des deutsch-philippinischen Doppelbesteuerungsabkommens gibt.

Mehrwertsteuer/Umsatzsteuer:

In den Philippinen wird auf die meisten Warenlieferungen und Dienstleistungen eine Mehrwertsteuer von 12 % erhoben. Exporte hingegen unterliegen einem Nullsteuersatz. Ähnlich wie die deutsche Umsatzsteuer ist die VAT als Allphasensteuer mit Vorsteuerabzugsmöglichkeit konzipiert. Seit der Steuerreform 2017 wurden Ausnahmen von der Umsatzsteuer (VAT) weitgehend abgeschafft.

Einkommenssteuer:

Auf den Philippinen ansässige natürliche Personen sind der philippinischen Einkommensteuer unterworfen. Gemäß den Vorgaben des deutsch-philippinischen Doppelbesteuerungsabkommens werden deutsche Personen auf den Philippinen ab einer Aufenthaltsdauer von 183 Tagen im Kalenderjahr steuerpflichtig.

Am 31. März 2017 wurde eine umfassende Einkommensteuerreform (House Bill 5636) verabschiedet, die in Republic Act No. 10963 umgesetzt wurde. Dadurch wurden die Steuersätze ab dem 1. Januar 2018 deutlich geändert. Einkommenssteuersätze gemäß Republic Act No. 10963 (Gültig 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2022)

Tabelle 6: Rechtsquellen für die Philippinen¹⁶⁴

Bezeichnung	Internetadresse
Board of Investment	https://boi.gov.ph/
Philippine Dispute Resolution Center (PDRC)	http://www.pdrci.org/
Gesetzesübersichten Chan Robles Virtual Law Library	http://www.chanrobles.com/otherlaws.htm
The Lawphil Project	https://lawphil.net/
Securities and Exchange Commission	https://www.sec.gov.ph/
Bureau of Immigration	http://www.immigration.gov.ph/
Deutsche Botschaft Manila	https://manila.diplo.de/ph-de
Deutsche Auslandshandelskammer	https://philippinen.ahk.de/

¹⁶⁴ Vgl. GTAI: <https://www.gtai.de/de/trade/philippinen/recht/recht-kompakt-philippinen-629100>, abgerufen am 25.07.2023

6.4 Businesskultur und Etikette

Die Businesskultur und Etikette auf den Philippinen sind von Höflichkeit, Respekt und persönlichen Beziehungen geprägt. Höfliche Begrüßung und Small Talk sind üblich, bevor man zum geschäftlichen Teil übergeht. Der Dresscode ist normalerweise formell und konservativ. Zudem sind die Geschäftsessen wichtig, um Beziehungen zu stärken. Geschenke als Geste der Höflichkeit sind üblich, jedoch keine teuren Geschenke.

Außerdem können Geschäftsverhandlungen zeitaufwendig sein und erfordern Geduld und Respekt. Durch die Achtung der kulturellen Normen kann man erfolgreichere Geschäftsbeziehungen aufbauen und den Respekt der Geschäftspartner gewinnen. Es ist ratsam, sich an lokale Gebräuche anzupassen und respektvoll zu handeln.

6.5 Allgemeine Reiseinformationen

Nachfolgend werden die wichtigsten Reiseinformationen für die Philippinen kurz zusammengefasst. Es wird empfohlen, sich kurz vor Reiseantritt die aktuellen Reiseinformationen beim Auswärtigen Amt anzuschauen.

Einreisebestimmungen:

Deutsche Staatsangehörige benötigen einen Reisepass mit mindestens sechs Monaten Gültigkeit zum Zeitpunkt der Einreise. Des Weiteren wird ein Visum benötigt, sofern ein Aufenthalt von über 30 Tagen geplant ist. Dieses kann man bei einer philippinischen Botschaft oder Konsulat beantragen. Für Aufenthalte unter 30 Tagen (touristische oder geschäftliche Zwecke) ist kein Visum erforderlich. Einreisende müssen sich jedoch bis min. 72 Stunden vor Einreise bei den philippinischen Behörden anzumelden. Die Registrierung ist online möglich: <https://etravel.gov.ph/>. Bei Einreise muss ein entsprechendes Rückflugticket vorgezeigt werden.

Einfuhrbestimmungen:

Es ist erlaubt maximal 10.000 PHP der Landeswährung zollfrei ein- und auszuführen, Gefälschte Ware, Waffen, Drogen und pornographisches Material aller Art ist verboten. Tabak, Alkohol und Parfüm sind quantitativ beschränkt.

Impfschutz und medizinische Versorgung:

Es sind keine Pflichtimpfungen vorgeschrieben. Es wird ein Impfschutz gegen Hepatitis A und B, Typhus, Tetanus, Diphtherie und Tollwut empfohlen. Die medizinische Versorgung ist nicht mit europäischen Standards zu vergleichen. Es wird empfohlen, eine Auslandsreisekranken- und Rückholversicherung abzuschließen, auch die Mitnahme einer individuellen Reiseapotheke ist angeraten. Eine COVID-19-Impfung wird von den philippinischen Behörden empfohlen.

Zahlungsmöglichkeiten:

Bargeld sollte nur in Banken oder Foreign-Exchange-Büros eingetauscht werden. Es ist möglich, philippinische Peso mit Kredit- und EC-Karten an Bankautomaten abzuheben, es könnten dabei Gebühren anfallen. Kreditkartenzahlungen sind nur in größeren Geschäften, Hotels und Restaurants möglich.

Infrastruktur und Verkehr:

Es gibt ein Inlandsflugnetz, Fähren, Überlandbusse, teilweise Schienenverkehr und Taxidienste, aber Fähren sind oft überladen und schlecht gewartet. Andere öffentliche Verkehrsmittel können ebenfalls überfüllt und mangelhaft gewartet sein. Die Straßen sind landesweit oft in schlechtem Zustand, besonders in Ballungszentren gibt es viel Verkehr und Fahrzeuge sind möglicherweise nicht gut gewartet. Touristisch gut erschlossene Gebiete befinden sich vor allem auf einigen Inseln der Visayas. Informationen zu zugelassenen Touristenunterkünften sind beim philippinischen Department of Tourism und der Philippine News Agency erhältlich.¹⁶⁵

¹⁶⁵ Vgl. Auswertiges Amt: [Philippinen: Reise- und Sicherheitshinweise - Auswärtiges Amt \(auswaertiges-amt.de\)](#), abgerufen am 26.07.2023

7. Marktakteure und Netzwerke

7.1 Deutsche Institutionen in den Philippinen

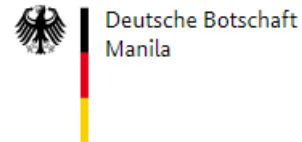
Deutsch-Philippinische Industrie- und Handelskammer

Adresse:	25/F Tower 2, RCBC Plaza, 6819 Ayala Ave (cor. Sen. Gil Puyat Ave.), 1200 Makati City, Metro Manila, Philippines
Telefon:	+63 (2) 8519 8110
Webseite	https://philippinen.ahk.de/en/
Email:	christopher.zimmer@gpcci.org



Botschaft der Bundesrepublik Deutschland

Adresse:	AXA Life Centre, Sen. Gil J. Puyat Avenue cor. Tindalo St., Makati City 1200 Metro Manila
Telefon:	+63-2 8702 3000
Webseite	https://manila.diplo.de/ph-de?openAccordionId=item-1691098-0-panel
Email:	https://manila.diplo.de/ph-de/01-Botschaft/kontakt-formular



German Club Manila

Adresse:	75 Swaziland Street 1711 Parañaque City
Telefon:	+63-2-8776-1000
Webseite	https://www.gesm.org/
Email:	secretariat@gesm.org



Goethe-Institut Philippinen

Adresse:	G/4-5/F Adamson Centre 121 Leviste St. Salcedo Village 1227 Makati City
Telefon:	+632 8840 5723
Webseite	https://www.goethe.de/ins/ph/de/index.html
Email:	info-manila@goethe.de



Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Adresse:	9/F PDCP Bank Center V.A. Rufino St. cor. L.P. Leviste St., Salcedo Village 1227 Makati City
Telefon:	+632 6515100
Webseite	https://www.giz.de/en/worldwide/376.html
Email:	giz-philippinen@giz.de



7.2 Philippinische Institutionen in Deutschland

Botschaft der Republik der Philippinen

Adresse:	Uhlandstraße 97 10715 Berlin
Telefon:	+49 308649500
Webseite	http://philippine-embassy.de/
Email:	info@philippine-embassy.de



Asien-Pazifik-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft (APA)

Adresse:	Breite Straße 29 10178 Berlin
Telefon:	+49 3020281473
Webseite	www.asien-pazifik-ausschuss.de
Email:	f.strack@bdi.eu



7.3 Branchenverbände und sonstige Einrichtungen zum Thema Nachhaltige Mobilität

Asian Development Bank (ADB)

Adresse:	6 ADB Avenue, Mandaluyong City 1550, Metro Manila
Telefon:	(+632) 86324444
Website:	https://www.adb.org/



Department of Transportation (DOTr)

Adresse: DICT Bldg., C.P. Garcia Avenue, Diliman, Quezon City, PH 1101

Telefon: (+632) 7264925

Website: <https://www.gov.ph/>

Email: email@contactcenterngbayan.gov.ph



Department of Public Works and Highways

Adresse: HXQC+4VX, Bonifacio Drive Port Area, 652 Zone 068, Manila, 1018 Metro Manila

Telefon: (+632) 5304 3000

Website: <https://www.dpwh.gov.ph/dpwh/>



Philippine Port Authority

Adresse: PPA Bonifacio Drive South Harbor, Port Area 1018, Metro Manila

Telefon: (+632) 8527 8356

Website: <https://www.ppa.com.ph/>

Email: omg@ppa.com.ph



7.4 Messen

Philippine World Building and Construction Exposition (WORLDBEX)

14.03. – 17.03.2024 | Asia's biggest Building and Construction Show

<https://worldbex.com/>



Philippine Ports & Shipping (PPS)

19.03. – 21.03.2024 | Ports, Shipping and Transport Logistics

<https://www.transporevents.com/product/philippine-ports-and-logistics-2024/>



Philippine Building and Construction Exposition Davao (PHILBEX Davao)

09.05. – 12.05.2024 | Empowering the regions construction and design sector

<https://philbexdavao.com/>

The logo for PHILBEX DAVAO features the word "PHILBEX" in a bold, blue, sans-serif font, with "DAVAO" in a smaller, bold, green, sans-serif font directly below it.

The Solar Show Philippines

20.05. – 21.05.2024 | Energy event focusing on the solar industry

<https://www.terrapinn.com/exhibition/solar-storage-live-philippines/>

The logo for THE SOLAR SHOW features the word "THE" in a small, orange, sans-serif font above the word "SOLAR" in a large, bold, black, sans-serif font. The letter "O" in "SOLAR" is replaced by a stylized sun icon with rays. Below "SOLAR" is the word "SHOW" in a bold, orange, sans-serif font.

