

论 PPP 模式在菲律宾基础设施建设中的应用与启示

吕秋红 王晓东

(厦门大学南洋研究院 厦门 361005)

[关键词] PPP 模式; 菲律宾; 基础设施建设

[摘要] 菲律宾新政府采取一系列措施推行 PPP 模式在基础设施建设中的应用, 本文概述了 PPP 模式在菲律宾基础设施建设中的进展及发展趋势, 分析了菲律宾政府大力推行该模式的经济动因及 PPP 模式的潜在风险, 并提出相应建议及对我国的启示。

[中图分类号] D334.1

[文献标识码] A

[文章编号] 1008-6099(2011)04-0024-07

A Study on the Application and Revelation of PPP in Philippine Infrastructure Construction

Lv QiuHong & Wang Xiaodong

(Center for Southeast Asian Studies, Xiamen University, Xiamen 361005, China)

Keywords: PPP; the Philippines; Infrastructure Construction

Abstract: Philippine government of President Aquino III adopts a series of measures to improve the PPP (Public-Private Partnership) in the infrastructure construction recently. This article discusses the development and direction of the PPP in Philippine infrastructure construction, analyzes the economic motives and risks of Philippine government, makes some suggestions, and eventually puts forward some revelations for China.

引言

2010 年 7 月 27 日, 菲律宾总统阿基诺三世发表首个国情咨文, 表示将鼓励以公私合作 (Public-Private Partnership, 以下简称 PPP) 等方式加大对本国基础设施建设的投资力度。9 月 9 日, 阿基诺三世签署第 8 号总统令, 批准成立公私合作中心 (Public-Private Partnership Center), 该中心直接隶属菲律宾经济发展最高指导部门——国家经济发展署 (NEDA), 中心主任由总统亲自任命, 替代原贸工部下属的 BOT 中心 (Build-Operate-Transfer Center)。随后 11 月份, 政府在马尼拉召开公私合作大会, 阿基诺总统发表主旨演讲, 称菲律宾政府

将创造公平、公正的竞争平台, 并于会上发布了拟于 2011 年启动招标的十大基础设施建设项目。短时间内针对在基础设施建设领域运用 PPP 模式的一系列举措, 彰显出菲律宾新一届政府加快本国基础设施建设的决心, 同时也预示在未来 PPP 模式将是菲律宾开展基础设施建设的主要模式。该模式的成功与否不仅对新一届政府的影响力和公信力有重大影响, 更为重要的是, 这也对未来菲律宾经济发展起决定性作用。另外, 近年来, 中国企业承接了许多菲律宾基础建设项目, 其中也包括 PPP 项目, 并在该领域占有一席之地。新政府优先推行 PPP 模式, 无疑也为中国企业提供了一个巨大的机遇和挑战。同时, 我国当前也处在 PPP 模式的发展探索阶段, 因此, 分析 PPP 模式在菲律宾基础设

[收稿日期] 2011-01-04

[作者简介] 吕秋红, 厦门大学南洋研究院经济学 2009 级博士生; 王晓东, 厦门大学南洋研究院政治学 2009 级博士生。

施建设中的应用具有重要的现实意义和借鉴意义。

一 PPP 的概念及国内外关于 PPP 模式的研究概述

虽然私人部门参与公共产品和服务的提供已有较长历史,但 PPP 作为一个专门的术语最早是由英国政府于 1982 年提出。由于 PPP 本身具有非常广泛的内涵,目前各国和学术界尚未就 PPP 的概念达成一致的界定,如联合国培训研究院、欧盟委员会、加拿大 PPP 国家委员会和美国 PPP 国家委员会对 PPP 所建立的定义和分类标准都不尽相同^[1],里科特 (Ricote) 和艾莉莎 (Eleazar)^[2],霍德格 (Hodge) 和格里弗 (Greve)^[3] 等学者对 PPP 的概念进行了完善。基于已有文献,本文对 PPP 的概念界定如下:由政府部门发起,为提供公共产品或服务,公共部门与私人部门基于合同建立的一种长期合作伙伴关系,公私双方权责明确,风险共担,互惠互利。

PPP 模式具有多种表现形式与缔约方案,它的应用研究涉及到制度经济学、合同经济学、公共经济学及管理学等多个学科,是一项非常复杂的系统工程。当前国内外对它的研究基本上还是从单独的一个学科出发,尚未很好地融合各学科相关内容。

从国外的研究来看,早期对 PPP 模式的研究主要集中于对其概念的界定,如科尔佐夫 (Kolzow) 将 PPP 定义为公共部门委托私人部门追求由两方共同决定的公共利益的一个协议^[4];斯特芬 (Stephen) 从六个方面总结探讨了 PPP 的含义,认为 PPP 可作为管理改革、问题转变、道德重建、风险转移、公共服务改组、权力分配的一种方法^[5]。随着理论和实践的深入,近年来对 PPP 的研究开始转向关注 PPP 模式的效率和风险等问题。在对效率的研究方面,主要依托制度经济学的不完全契约理论和委托代理的框架展开,如哈特 (Hart) 基于 HSV 模型建立了不完全合同的 PPP 基本分析框架,认为如果合同能明确规定所提供的服务时,采用 PPP 模式更有效,反之,能明确规定建造细节时,采用传统的招标模式更有效^[6];伊欧莎 (Iossa) 和马提摩特 (Martimort) 证明不论绩效的可缔约程度如何,阶段正外部性都是影响 PPP 效率最重要的因素^[7]。在对 PPP 模式的风险研究方面,主要从需求风险在公共部门和私人部门的配置、融资途径对项目最终结果的影响,以及政治和制度等因素导致的道德风险等方面入手,如恩

格尔 (Engel)、盖勒托维奇 (Galetovic) 和费歇尔 (Fischer) 认为当需求风险很重要时,最优合同应该以最低收入保证和公司收入上限为特征,且风险的配置使得 PPP 更接近于公共提供^[8];摩斯佐诺 (Moszoro) 和盖斯欧诺夫斯基 (Gasiowski) 分析了 PPP 的最优资本结构和不同技术转移方案对 PPP 股权结构的影响,认为当公共部门具有最低的资本成本和发展费用时,PPP 的资本结构最优^[9];埃斯塔切 (Estache) 和舍尔布莱斯基 (Serebrisky) 认为坚实的政治承诺对于 PPP 改革路径的可持续性是很重要的,政府政策缺乏连贯性容易导致 PPP 的再谈判或提前终结^[10]。

从国内研究来看,目前国内对 PPP 模式的研究还处在定性介绍和在具体基础设施应用的可行性分析阶段,如王灏对 PPP 的定义和分类进行了一个较为全面的归类 and 介绍^[11];余晖、秦虹对我国建立 PPP 模式的动因、PPP 模式在中国的发展历程以及未来的前景和挑战作了全面的概述,并提出一系列的完善建议,是第一份全面介绍国内 PPP 应用现状、关注公用事业 PPP 模式的研究报告^[12];赖丹馨、费方域对国外 PPP 的效率研究进行梳理,发现 PPP 能够将市场机制有效地引入公共领域,并使得民营部门的管理及金融资源得到合理利用,但其中适当的合约及规制设计是 PPP 实现公共服务供给效率的关键,其重点在于收益和风险在公共和民营部门之间的适当配置^[13]。

二 PPP 模式在菲律宾基础设施建设中的应用概况

PPP 模式在菲律宾的运用始于马科斯独裁后的民主重建时期。1987 年,阿基诺政府在新宪法中确认了私人部门在国家经济发展中的重要地位,之后各届政府在大力推行国企私有化的同时,积极把目光投向公私合营,不断探索 PPP 模式在菲律宾基础建设中的应用,希望借重私人部门在资金、管理、技术上的优势,达到合理分配国家资源、促进国家发展的目的。1990 年,为应对电力危机,阿基诺政府制订第 6957 号国家法令,即《BOT 法》,鼓励私人部门与政府合作开发能源项目,并取得成功,此法令为菲律宾推行 PPP 模式奠定了法律框架。1994 年,拉莫斯政府在此基础上制订了第 7718 号法令,即《BOT 修正法》,进一步放宽对 PPP 项目的限制要求,并完善相关配套法规。

在政府的倡导下,PPP 模式逐步被菲律宾从中

央到地方的各级部门采用，在基础设施建设领域崭露头角。早期的 PPP 项目主要集中在能源领域，后来逐渐扩展到交通、环境、信息技术等多个领域。截至 2009 年 7 月 31 日，菲律宾共实施了 68 个 PPP 项目，其中 20 个项目已移交政府，43 个项目还处于私人部门运营期，5 个项目尚在建设，涉及项目资金共计 210.1 亿美元。其中影响力最大的项目是“MWSS（大马尼拉地区供排水系统）私有化”项目，项目资金高达 70 亿美元，特许经营期 25 年，该项目一定程度上解决了大马尼拉地区的供排水及相关配套设施的问题，还预计上缴 80 亿美元的利税^[14]。

2010 年 6 月，阿基诺三世总统就职后，为吸引外资加快基础设施建设，将优先推动 PPP 模式作为下一阶段的政府工作重点。在《菲律宾政府 PPP 项目计划 2011—2016》中，新政府规划在 2011 年招标甲美地至马尼拉高速公路等 12 个项目，其中交通项目 10 项，预算为 30.1 亿美金，水利项目 2 项，共 4.4 亿美金。这些项目大部分已在 2010 年 11 月 18 日于马尼拉召开的“公私合作大会”上对外宣布。此外 2012 年至 2016 年，新政府还拟定了 69 个 PPP 项目预案，绝大部分为铁路、公路、机场、港口等交通项目。

表 1 1990—2010 年菲律宾 PPP 项目及资金分布表

项目阶段	能源	交通	水利	信息	医疗	社区发展
已移交	17	0	0	2	0	1
运营中	21	5	5	3	1	8
建设中	0	3	0	2	0	0
2011 年计划项目	0	10	2	0	0	0
总数	38	18	7	7	1	9
资金（亿美元）	87.20	52.35	82.79	2.37	0.01	20.08

资料来源：Philippine PPP Center, *Philippine PPP Project Plan 2011 - 2016*, <http://www.botcenter.gov.ph>

从目前菲律宾 PPP 项目的进展来看，PPP 模式将成为新政府基础建设的主要模式。阿基诺三世政府在多个场合表达了优先发展 PPP 项目，解决基础建设问题的策略，并拟定了未来 6 年内 81 个新 PPP 项目，超过以往 20 年 PPP 项目的总和，还有可能在此基础上继续增加。为提升项目吸引力，新政府还出台了一系列配套政策，如贸工部将发行“菲律宾基础设施发展基金”债券 1 亿美元，为部分 PPP 项目融资^[15]；预算管理部将包括 PPP 项目在内的优先项目预算从 2011 年的 128 亿比索增加到 2012 年的 496 亿比索^[16]；菲央行货币委员会将从事 PPP 项目单一借款人的贷款限额提高到其银行资产的 25%^[17]；社会经济规划部将加快 PPP 项目的审批时间。在 2010 年 11 月召开的公私合作大会上，阿基诺三世总统还表示将把 PPP 模式引入旅游业和商业。

从菲律宾 PPP 项目涉及的领域来看，目前投资重点已经由能源类转向交通类。菲律宾 PPP 项目兴起的原因是 1980—1990 年代菲律宾电力危机，所以能源类项目成为优先项目，在 2009 年 7 月前进行的 68 个项目中，能源类项目为 38 个，占

56%，占总资金的 41.5%。能源类项目也是最早产生效益的项目，2000 年时就有 33 个能源项目投入运营，发电机组总容量达到 5533 兆瓦，基本满足了当时菲律宾国内电力发展需求。电力问题得到初步缓解后，交通类项目成为新的重点，阿基诺三世就职后，这一趋势更加明显。在新政府提出的 2011 年 12 个 PPP 项目中，交通类占了 10 项，而 2012 到 2016 年的 69 个项目预案则大部分为交通项目。由此可见菲律宾 PPP 项目重点已经转向交通类，而铁路、高速公路、航空港口又是其中的重点项目^[18]。

三 菲律宾实施 PPP 模式的经济动因

总体来讲，菲律宾基础设施建设选择市场化和吸引非公有资本政策的主要动因和其他国家类似，出发点是减轻政府财政压力、改善资源配置效率和提高企业生产效率，但由于菲律宾正处在经济发展加速阶段及工业化和城市化的双重压力之中，对基础设施的配套需求迫切，资本不足的矛盾更加突出，同时又有自身经济发展和政治历史的特殊性，迫切推进 PPP 模式在基础设施建设

中应用的经济动因更加明确。

(一) 投资总量不足, 供需矛盾突出, 基础设施建设滞后于经济发展和城市化进程的需求

十多年来, 菲律宾经济一直保持快速稳步的增长, 2000—2009年十年间GDP的平均增长率为4.6%, 2007年达到7.0%, 为近33年的最高。受美国金融危机的影响, 2008年和2009年增长率有所下降, 但仍保持正增长^[19]。随着全球经济的逐步复苏, 外部需求加大, 产出增加, 尤其是国内投资的加速, 2010年, 菲律宾经济增长强劲, 上半年GDP同比增长7.9%。根据亚洲开发银行的预测, 2010年菲律宾的GDP增速有望达到6.2%^[20]。经济的持续快速增长离不开基础设施的配套完善, 近年来, 菲律宾基础设施建设在存量的扩张上取得了一定成效, 但基础设施建设质量整体上还相对落后。根据洛桑国际管理发展学院

(IMD) 2010年国际竞争力指标的排名, 在选取的世界61个主要国家中, 菲律宾的基础设施建设排名56, 在东盟四国中排名最后(见表2)。这也成为制约菲律宾经济快速增长的瓶颈, 而投入不足则是菲律宾基础设施建设相对落后的主要原因。世界银行认为每年必须至少投入GDP的3%—5%到基础设施建设中, 但自1997年亚洲金融危机之后, 菲律宾的基础设施建设投资从1998年GDP的8.5%开始大幅下降, 到2005年仅为2.2%, 2010年预计全年基础设施建设的投入大约占GDP的3%。从2000年至今的11年时间, 菲律宾的基础设施建设平均投入不足GDP的3%, 远低于世界银行对菲律宾给出的5%的目标^[21]。因此, 加快增加基础设施建设投入成为菲律宾当前经济发展的关键。

表2 2006—2010年东亚五国基础设施建设排名

国家	2006	2007	2008	2009	2010
马来西亚	27	26	25	26	25
中国	33	28	31	32	31
泰国	42	48	39	42	46
印尼	53	54	53	55	55
菲律宾	49	51	48	56	56

资料来源 “International Institute of Management Development”, *World Competitiveness Report*, <http://www.worldcom-competitiveness.com/OnLine/App/Index.htm>

另一方面, 菲律宾人口每年稳步增长, 近十年的总人口增加了1.2倍, 平均年增长率为2.02%, 2010年菲律宾总人口数约为9401万, 同比增长1.94%。根据菲律宾国家统计局的预测, 2015年菲律宾总人口将达到1.03亿。人口的不断增长, 对交通、卫生、医疗、通信等各项基础设施的需要也逐步加大, 菲律宾现有的基础设施很难应对人口不断增长的需求。同时, 随着经济的发展, 菲律宾的城市化进程加速, 城镇人口的增长率远快于总人口的增长率(见图1)。2009年, 菲律宾城镇人口增长率为2.97%, 城镇人口占总人口的比重为65.5%, 城镇化率不断提高(见图2)^①。根据国际经验, 城镇化率在30%—70%之间都是基础设施加速增长时期。因此, 菲律宾当前

对基础设施的内在需求要求政府必须把基础设施建设放在发展的首位。

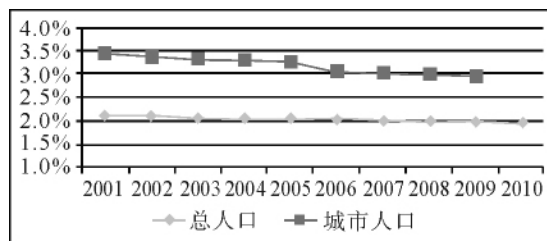


图1 菲律宾总人口和城镇人口增长率

注: 2010年菲律宾总人口为预测数据, 2010年菲律宾城市人口尚未统计。

资料来源: The World Bank, <http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>; National Statistical Coordination Board, http://www.nscb.gov.ph/secstat/d_popn.asp

① 城镇化率 = 城镇人口的总数 / 总人口数

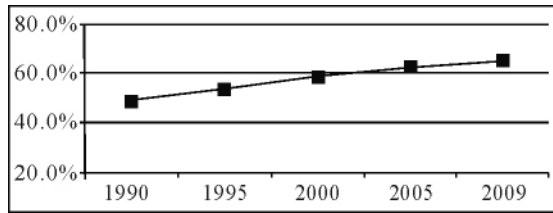


图2 菲律宾城市化率

资料来源: The World Bank, <http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>

(二) 政府财政困难, 融资渠道狭窄

巨额财政赤字一直是菲律宾各届政府面临的难题。1997年亚洲金融危机之后, 菲律宾政府财政开始入不敷出。2001年阿罗约总统上台后将平衡政府收支政策作为经济改革的一个重点, 并取得一定的成效, 财政赤字由2002年的2127亿比索一度降至2007年的124亿比索。但2008年下半年国际金融危机重创菲律宾经济后, 政府为刺激经济扩大支出, 加上2009年菲律宾屡遭热带风暴袭击, 灾后重建工程庞大, 财政赤字又大幅攀升。2009年财政赤字达7669亿比索, 占全年GDP的3.9%^[22]。对于需要投入大量资金的基础设施建设, 以目前的财政收入, 菲律宾政府难以应对, 这促使政府积极引导私人部门参与基础设施建设投资, 倡导PPP模式。

菲律宾是较早鼓励私人部门参与基础设施建设的国家之一, 20世纪90年代, 私人部门的投资逐年增加, 1997年达到顶峰, 为127亿美元^[23]。但1997年亚洲金融危机对菲律宾经济的巨大冲击导致私人部门投资大幅下降。另外, 菲律宾政府的效率低下及国内的政治环境不稳定降低了私人部门投资公共部门的热情。但随着BOT法律的修改和完善以及政府对私人部门投资的鼓励, 从2006年开始, 私人部门对基础设施建设的投资逐年提升。在菲律宾国家经济发展署2006—2010年综合集成的基础设施方案中, 私人部门五年累计投资占总投资的32.9%, 其余的67.1%主要由中央政府, 国有控股公司和地方政府投入^[24]。可以看到, 私人部门参与基础设施建设投资还有较大的空间, 也正是政府希望通过与私人部门的合作来拓展基础设施建设的融资渠道。

(三) 改善投资环境, 吸引外资

近年来菲律宾投资环境整体较差, 2009年外国直接投资流入仅19.5亿美元, 远远低于越南

(76亿美元) 和印尼(49亿美元) 等经济发展水平相似的东盟邻国(见图3)。据世界银行发布的经商环境报告, 菲律宾的投资环境在183个经济体中排名第148位。此外菲律宾社会一直受到治安问题的困扰, 绑架、爆炸、枪击等犯罪活动难以遏止, 南部恐怖组织和家族武装导致当地社会动荡不安。2010年8月23日发生的香港游客人质事件更是反映出菲律宾政府治安能力低下的问题。这些不利因素使私人部门特别是国外私人部门在投资PPP项目, 特别是南部地区的项目时存有较大顾虑。而PPP项目一直是菲律宾吸引外资的重要途径, 在2009年以前的68个项目中, 超过一半以上是由国外企业单独或是国内外企业联合承接。如北吕宋高速公路(North Luzon Expressway)项目中, 四家合作企业中有一家来自法国, 一家来自澳大利亚, 都是该行业的国际龙头企业。这些国外龙头企业的进入和成功经营, 一定程度上能够提高外资信心。菲律宾新一届政府高调向全球推广其PPP项目, 目的之一就是借PPP项目吸引更多的外国直接投资。

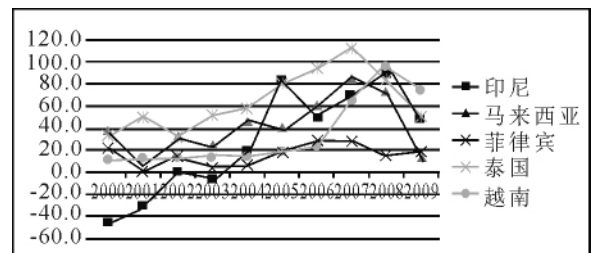


图3 东盟五国外国直接投资趋势

资料来源: The World Bank, <http://data.worldbank.org>

四 PPP模式的潜在风险及相应建议

(一) PPP模式的潜在风险

虽然菲律宾在PPP模式上经过多年的探索, 已取得了一定的成功, 但PPP模式本身的不完善性和菲律宾复杂的政治经济环境, 使得许多PPP项目出现问题, 企业和民众都对该模式存有一定程度的疑虑。主要风险来自于:

1. PPP法律法规不健全

菲律宾PPP相关法律主要是《BOT法》、《BOT修正法》、《执行法规》(IRR) 及众议院第2102、2829、3717、3763号法令。但这些法规在

PPP项目的义务责任、运营管理、资金回收、项目监管、风险分担等方面存在较大的模糊空间,法律约束力较小,主要依赖项目个案的细节谈判。这导致时间跨度较长 PPP项目容易受到行政和司法机构的过度干涉。如马尼拉机场航站楼工程中菲律宾政府的违约行为和南吕宋高速公路收费涨价申请遭法院审查的事件,都造成了很大负面的影响。法规的不健全也为贪腐留下了空间,社会上甚至有“每一个 PPP项目背后都有一个弊案”说法,这也是社会大众对 PPP模式质疑的主要原因。

2. 不完全合同的性质使得 PPP模式存在道德风险

PPP项目的长期性和复杂性使 PPP合同的设计相当困难。由于信息不对称和计算能力的限制,PPP合同绝大部分为不完全合同,其存在的道德风险将很大程度上抵消 PPP模式的竞争效益。比如,大部分 PPP项目在建设过程中都会进行再谈判,而这种谈判本质上是不存在竞争的。另外,道德风险还表现在项目的推迟和延期、项目建成后对公众的价格的调整以及不合理的额外费用,最明显的例子就是菲律宾早期 BOT的水电项目,当前的结果是菲律宾的水电费在东南亚是最贵的^[25]。

(二) 更好推进 PPP模式的建议

根据菲律宾前期 PPP项目存在的问题和国际上其他国家的经验,为了更好地推动 PPP项目的建设,菲律宾政府还需在以下几个方面加强提高。

1. 进一步完善 BOT法律

针对 PPP项目,BOT法律应该更加细化相应的规则流程,使其具有可实施和可操作性,特别是在项目的竞标阶段,法律应该保证投标的公平、公正和公开,将竞争性招标作为政府购买政策的核心目标,避免寻租。

2. 加强 PPP项目的管理

PPP项目的长期性和复杂性要求政府需要自始至终重视 PPP项目的管理,积极与合作方及时沟通,确保工程的质量和按时完工;掌握项目的各项信息,避免信息不对称产生的一系列问题。

3. 保证稳定的宏观经济环境

为了增加私人部门投资基础设施建设的信心,政府必须确保宏观经济环境的健康稳定,积极持

续地进行经济和金融改革。

五 菲律宾 PPP模式对我国的启示

随着经济的发展,我国基础设施和公共事业建设的步伐日益加快,面对巨额的资金需求,单纯依靠政府投入或作为纯公共产品来建设必然会制约其发展。近年来,我国也逐渐尝试向私人部门开放基础设施和公共事业建设,并取得一定成效,如成功采用 PPP模式建成运行的北京地铁四号线及2008年北京奥运场馆“鸟巢”。但是,也必须看到,由于我国政府和民营机构普遍缺乏经验,PPP模式在我国的应用遇到了诸多实际问题,存在较多失败案例,如长春汇津污水处理项目、鑫远闽江四桥项目等^[26]。对照菲律宾 PPP的发展模式及出现的问题,未来我国在推进 PPP的进程中还需在以下方面重点完善和关注。

法律法规方面,目前我国没有专门针对 PPP的法律,行政规章也只有三个,其余多为部委规章与地方性的管理条例和针对具体项目而订立的专营管理办法^[27]。PPP项目的复杂性和长期性不仅需要专门且具有权威性的配套法律法规,所订立的法律法规也必须具有可执行性和可操作性。

政府职能方面,在 PPP项目中,政府既是参与者又是监管者,如何在两个不同的角色中发挥不同的作用,并处理好两者的关系,是决定 PPP项目成败的一个关键因素。在我国,项目审批流程复杂,政府的决策程序不规范、官僚作风严重,易导致项目花费时间过长,成本增加。另外,政府在合同履行过程中可能存在的信用风险,将是导致项目搁置或终结的重要原因。另一方面,作为项目的监管者,政府在项目建设阶段对工程质量及安全标准的有效监控和项目完成后运营阶段对服务质量和价格标准的监管至关重要。因此,政府必须要很好地在这两种角色相互转换,发挥职能。

项目选择方面,PPP虽然能够很好地解决政府在基础设施建设中资金不足、提高公共产品运行效率等问题,但并不是所有项目都适合这种社会化融资方式。在选择项目时,要经过充分的考察论证,当前建议在比较发达、成熟的行业和行业中开展较为合适。

【注 释】

- [1] 王灏 《PPP的定义和分类研究》，《都市轨道交通》2004年第5期。
- [2] Ricote, Eleazar E., *Public-Private Partnerships as an Economic Strategy in the Third World: Infrastructure Privatization in the Philippine*, Unpublished paper prepared for PA 323 (Seminar on the Administration of Economic Development), National College of Public Administration and Governance, University of the Philippines, Diliman, Quezon City, October 2004.
- [3] Hodge, G., Greve, C., *Public-Private Partnerships: An International Performance Review*, *Public Administration Review*, Vol. 67, Issue 3.
- [4] Kolzow DR., "Public/private partnership: the economic development organization of the 90s", *Economic Development Review*, Vol. 12, No. 1, 1994.
- [5] Stephen H. Linder, "Coming to Terms With the Public - Private Partnership: A Grammar of Multiple Meanings", *American Behavioral Scientist*, Vol. 43, No. 1, September 1999.
- [6] Hart, O., "Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks and an Application to Public-Private Partnership", *Economic Journal*, Vol. 113, 2003.
- [7] Elisabetta Iossa, David Martimort, *The Simple Micro-Economics of Public-Private Partnerships*, http://evan.lunarmania.com/~idei002/doc/by/martimort/micro_economics.pdf, 2008.
- [8] Engel, Eduardo M. R. A., Galetovic, Alexander and Fischer, Ronald D., *The Basic Public Finance of Public-Private Partnerships*, NBER Working Paper Series, Vol. w13284, 2007.
- [9] Marian Moszoro, Pawe Gasiorowski, *Optimal Capital Structure of Public-Private Partnerships*, http://www2.vlaanderen.be/ppls/documenten/optimal_capital_structure_of_ppp.pdf, 2008.
- [10] Antonio Estache, Tomás Serebrisky, *Where Do We Stand on Transport Infrastructure Deregulation and Public-Private Partnership*, http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDS-ContentServer/WDSP/IB/2004/07/29/000090341_20040729150752/Rendered/PDF/wps3356.pdf, 2004.
- [11] 同 [1]。
- [12] 余晖、秦虹 《中国城市公用事业绿皮书 NO.1——公私合作制的中国试验》，《中国经济时报》2005年9月19、20、22日第005版。
- [13] 赖丹馨、费方域 《公私合作制 (PPP) 的效率: 一个综述》，《经济学家》2010年第7期。
- [14] Philippine PPP Center, *Philippine PPP Project Plan 2011 - 2016*, p. 15, <http://www.botcenter.gov.ph>
- [15] Aquino issues EO 8 creating Public-Private Partnership Center, <http://www.abs-cbnNEWS.com>, Posted at 09/12/2010 3: 24 PM.
- [16] <http://china.mofcom.gov.cn/aarticle/xuehuidongtai/201011/20101107259023.html>
- [17] <http://www.cn-asean.cn/zx/dmzx/flb/170084.shtml>
- [18] Eleazar E. Ricote, *The Philippine Build-Operate-Transfer (BOT) Center: Evolving A Public-Private-Partnership (PPP) Agenda For Philippine Infrastructure And Development Sectors*, Paper prepared for the UNESCAP's Regional Workshop in Developing Public-Private-Partnership (PPP) Projects for Infrastructure Development, Vadadora and New Delhi, India, 23 November to 1 December 2008, p. 2.
- [19] The World Bank, <http://www.worldcompe titiveness.com/OnLine/App/Index.htm>
- [20] ADB, *Asian Development Outlook 2010*, <http://www.adb.org/Economics/>
- [21] Bert Hofman, *Multilateral and Bilateral Roles in Infrastructure Development in the Philippines*, <http://www.worldbank.org.ph/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/PHILIPPINESEXTN/0,,contentMDK:22768805~pagePK:141137~piPK:141127~theSitePK:332982,00.html>, November 2010; 2006 2nd Quarter Economic Report: *Infrastructure Spending and Philippine Development*; <http://www.senate.gov.ph/publications/ER%202006-04%20-%20Q2%20ER%20-%20Infrastructure%20Spending%20and%20Philippine%20Development.pdf>
- [22] 数据来源: 菲律宾国家经济发展署 (NEDA)。
- [23] 数据来源: The World Bank; <http://data.worldbank.org/>
- [24] NEDA, *Comprehensive Integrated Infrastructure Program 2006 - 2010*, http://www.neda.gov.ph/progs_prj/ciip-2006-2010/CIIP%20Critical%20Proj%20for%2022%20May%202007%20Cabinet%20Presentation.pdf, August 2006.
- [25] Elsie C. Gutierrez, Manuel P. Aquino, "Revisiting Public-Private Partnership in Infrastructure Development: Improving BOT Governance", *Policy Advisory*, No. 4, 2008.
- [26] 亓霞、柯永建、王守清 《基于案例的中国 PPP 项目的主要风险因素分析》，《中国软科学》2009年第5期。
- [27] 叶秀贤、孙慧、范志清 《韩国 PPP 法律框架及其对我国的启示》，《国际经济合作》2011年第2期。

【责任编辑: 李皖南】