

ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ: ОПЫТ СТАНОВЛЕНИЯ И ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Ли Чжэ Сун

Московский государственный институт международных отношений (университет)
МИД России. Россия, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76.

Необходимость внедрения механизма государственно-частного партнёрства (ГЧП) стала все более остро ощущаться в Республике Корея в начале 1990-х гг. прошлого века, когда страна начала испытывать серьёзную нехватку таких инфраструктурных объектов, как автомобильные и железные дороги, морские порты и аэропорты и правительство страны пришло к пониманию того, что оно не сможет самостоятельно обеспечить финансирование строительства всех инфраструктурных объектов.

Хотя институциональные основы ГЧП в Республике Корея начали фактически закладываться в первой половине 1990-х гг., элементы его использования наблюдались и ранее, благодаря отдельным законодательным актам, регулировавшим строительство дорог и портовых сооружений. Хронологические выделяются четыре стадии в развитии ГЧП, которые последовательно охватывают периоды с 1968 г. по 1994 г., с 1994 г. по 1999 г., с 1999 г. по 2004 г. и с 2005 г. по настоящее время.

Периодизация развития ГЧП во многом зависит от внесения изменений в основной закон о ГЧП. Принятый в 1994 г. в виде «Акта о содействии частным инвестициям в экономическую и социальную инфраструктуру», он был трансформирован в «Акт о частном участии в инфраструктуре» (кратко именуемый «Акт ГЧП») в декабре 1998 г. Институциональную основу ГЧП в Корее также составляют президентский указ «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», «Программа развития ГЧП» и «Методическое руководство по вопросам ГЧП».

«Акт ГЧП» выделяет 49 типов инфраструктурных объектов, которые в целом можно разделить на 15 категорий: автомагистрали, железные дороги, морские порты, аэропорты, связь, водные ресурсы, энергетика, окружающая среда, лесное хозяйство, логистика, социальная сфера, гражданское жилищное строительство, возведение жилья для военнослужащих, образование, культура (включая туризм).

С точки зрения принятой международной классификации видов партнёрства законодательство закрепляет использование таких механизмов, как «BTL», «BTO», «BOT» и «BOO».

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство в Корее, институциональные рамки ГЧП, инфраструктурные объекты для реализации ГЧП проектов, система содействия государственно-частному партнёрству.

Необходимость внедрения механизма государственно-частного партнёрства стала все более остро ощущаться в Республике Корея в начале 1990-х гг. прошлого века, что в целом было обусловлено двумя основными причинами.

С одной стороны, вслед за несколькими десятилетиями стремительного экономического роста, страна начала испытывать серьёзную нехватку таких инфраструктурных объектов, как автомобильные и железные дороги, морские порты и аэропорты. С другой стороны, правительство страны пришло к пониманию того, что оно не сможет самостоятельно обеспечить финансирование строительства всех инфраструктурных объектов, и решило стимулировать участие в инвестициях частного сектора.

Однако, несмотря на то, что институциональные основы государственно-частного партнёрства в Республике Корея начали фактически закладываться в первой половине 1990-х гг., элементы его использования наблюдались и ранее, что позволяет, в частности корейским исследователям, хронологически выделить четыре основных этапа в становлении данного механизма хозяйствования [1].

Первый этап (с декабря 1968 г. по август 1994 г.) характеризовался реализацией единичных проектов с применением государственно-частного партнёрства на основе отдельных законодательных актов, регулировавших строительство дорог и портовых сооружений.

Начало **второго этапа** (с августа 1994 г. по март 1999 г.) связано с такой важной отправной точкой в деле становления государственно-частного партнёрства при осуществлении конкретных проектов в Корее как принятие в августе 1994 г. «Акта о содействии частным инвестициям в экономическую и социальную инфраструктуру (The Act on Promotion of Private Capital Investment in Social Overhead Capital)», который был дополнен президентским указом «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре (Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure)».

На втором этапе правительство установило ясные критерии продолжительности действия соглашений на концессионной основе, взимания сборов за пользование услугами, оказания государственной поддержки, а также конкретизировало механизмы осуществления проектов. Однако, несмотря на все эти изменения, призванные стимулировать интерес частного капитала, добиться притока инвестиций не удалось, на что во многом повлиял финансовый кризис, поразивший в конце 1997 г. Юг Корейского полуострова. Как следствие, масштабы деятельности государственно-частного партнёрства оказались довольно ограниченными, а само его развитие не получило должной динамики в те годы. Между тем, для преодоления последствий кризиса страна нуждалась в более масштабных

частных инвестициях в социальную инфраструктуру.

Стремление придать новый импульс реализации проектов на основе государственно-частного партнёрства побудило правительство предпринять ряд мер с целью создания более благоприятных условий для такого сотрудничества. Одной из них стала существенная переработка действовавшего на тот момент «Акта о содействии частным инвестициям в экономическую и социальную инфраструктуру» и его принятие в декабре 1998 г. в виде «Акта о частном участии в инфраструктуре» (the Act on Private Participation in Infrastructure).

Третий этап (с начала 1999 г. по 2004 г.) ознаменовался рядом шагов с целью активизации проектов на основе партнёрства с помощью различных механизмов в рамках правительственной политики.

В качестве форм государственной поддержки рассматривались «гарантия минимальных доходов (the minimum revenue guarantee (MRG) program)», а также «компенсация базовой стоимости (compensation of base cost)», в рамках которой власти делят инвестиционные риски в пределах правительственных затрат, как если бы речь шла о реализации государственного проекта (применение программы «гарантии минимальных доходов было завершено в октябре 2009 г., а использоваться стала «компенсация базовой стоимости»). Кроме того, правительство попыталось решить ряд проблем организационного характера, которые мешали развитию государственно-частного партнёрства. В частности, была оптимизирована система поддержки партнёрства за счёт сокращения лишних звеньев, выработан более чёткий способ организации реализации проектов путём их классификации на *государственные* (solicited) и *частные* (unsolicited) (т.е. в зависимости от того, какая из двух сторон является инициатором проекта), введена практика анализа технической осуществимости и экономической целесообразности при отборе проектов, а также вступили в действие решения, допускающие выкуп контрольного пакета акций частным инвестором.

Был учреждён Центр развития государственно-частного партнёрства Республики Корея (Public and Private Infrastructure Investment Management Center, PIMAC), который возник после реорганизации ранее действовавшего Центра частных инфраструктурных инвестиций Кореи (Private Infrastructure Investment Center of Korea). Получила развитие деятельность Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов (Korea Infrastructure Credit Guarantee Fund), а также появился инфраструктурный фонд.

Вступление государственно-частного партнёрства в Республике Корея в нынешний, четвёртый, этап (с 2005 г. по настоящее время), увязывается с корректировкой некоторых положений «Акта о частном участии в инфра-

Периоды становления государственно-частного партнёрства в Республике Корея.

Этапы	Годы	Особенности
Этап 1	1968-1994	• реализация единичных проектов с применением ГЧП на основе отдельных законов (Акт о дорогах, Акт о портах и т.д.)
Этап 2	1994-1998	• начало привлечения частного капитала для строительства инфраструктуры на систематической основе после принятия «Акта о содействии частным инвестициям в экономическую и социальную инфраструктуру» • медленное внедрение механизма ГЧП ввиду недостаточной подготовленности условий, неумелых действий правительства по организации работы, избыточного количества правил и норм в силу боязни споров о преференциях • разработка пакета мер для стимулирования участия частного капитала путем серьезной переработки основного закона и принятия «Акта о частном участии в инфраструктуре»
Этап 3	1999-2004	• дальнейшее решение вопросов (в том числе организационного характера) оказания государственной поддержки в целях обеспечения подъема частных инвестиций • оживление участия частного сектора в инвестициях и проектах
Этап 4	с 2005	• пересмотр «Акта о частном участии в инфраструктуре» • включение 9 типов жилых объектов в сферу применения проектов, внедрение «BTL» как нового механизма взаимодействия • введение обязательной подготовки технико-экономического обоснования проектов стоимостью 200 млрд вон и выше • отмена программы «гарантии минимальных доходов» и переход к использованию «компенсации базовой стоимости»

Источник: [2]

структуре», в результате чего с января 2005 г. при реализации инфраструктурных проектов стало возможным использовать такой вид партнёрства, как «BTL (Build, Transfer, Lease, или строительство-передача-лизинг)». Помимо этого, государство расширило категории самих проектов, добавив к производственным социальными и жилые объекты.

Нетрудно заметить, что периодизация развития государственно-частного партнёрства в Корее во многом зависит от внесения тех или иных изменений в «Акт о частном участии в инфраструктуре», важнейшего документа, который, наряду с президентским указом «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», «Программой развития ГЧП (PPP Basic Plan)» и «Методическим руководством по вопросам ГЧП (PPP Implementation Guidelines)», главным образом и формирует институциональную основу для проектов в рамках партнёрства.

При этом, законодательство чётко определяет роли государства и частного партнёра как взаимодействующих сторон, формы оказания правительственной поддержки, типы закупок и организационные моменты закупочного процесса, а также виды инфраструктурных объектов, к которым оно применимо. Выводя проекты из-под жёсткого государственного регулирования с точки зрения управления государственной собственностью, законодательство наделяет ролью полномочного органа в этом плане специально назначенную компанию.

Именуемый в различных корейских правительственных и научных публикациях как «Акт ГЧП» (PPP Act), «Акт о частном участии в инфраструктуре» выделяет 49 типов инфраструктурных объектов (после дополнений, внесенных в сентябре 2011 г.), которые в целом можно раз-

делить на 15 категорий: автомагистрали, железные дороги, морские порты, аэропорты, связь, водные ресурсы, энергетика, окружающая среда, лесное хозяйство, логистика, социальная сфера, гражданское жилищное строительство, возведение жилья для военнослужащих, образование, культура (включая туризм).

Не отвергая в принципе возможность использования других вариантов, основной закон (Ст. 4) вместе с тем акцентирует внимание на использовании следующих четырех базовых схем реализации инфраструктурных проектов государственно-частного партнёрства [4]:

1. построенный объект находится в собственности государства, а концессионер управляет объектом в течение определённого срока;
2. построенный объект также находится в собственности государства, а частный партнёр управляет объектом в течение определённого срока, однако делает это на основе договора об аренде, поэтому государство получает доход от эксплуатации объекта;
3. построенный объект передаётся в собственность концессионера на определённый срок, по истечении которого право собственности возвращается государству;
4. построенный объект передаётся в собственность частного партнёра без ограничений по времени.

Таким образом, с точки зрения принятой международной классификации видов партнёрства законодательство, помимо уже ранее упомянутого «BTL», закрепляет использование и таких механизмов, как «BTO (Build-Transfer-Operate, или строительство-передача-управление)», «BOT (Build-Operate-Transfer, или строительство-управление-передача)» и «BOO (Build-Own-Operate, или строительство-владение-управление)».

Классификация инфраструктурных объектов для осуществления проектов на основе государственно-частного партнёрства.

Автомобильные дороги и вспомогательные сооружения	Информационная и коммуникационная сеть	Интеллектуальная транспортная система
Железные дороги	Центры дистрибуции товаров	Географическая информационная система
Городские железные дороги	Грузовые терминалы и склады логистических объектов	Сверхвысокоскоростные информационные и коммуникационные сети
Гавани и портовые сооружения	Пассажирские терминалы	Научные музеи
Аэропорты	Туристические курорты и курортные комплексы	Железнодорожные сооружения
Многоцелевые плотины	Автостоянки	Школы
Водопроводные системы	Городские парки	Жилье для военнослужащих и их семей
Канализационные системы	Сооружения для окончательной очистки сточных вод	Государственное арендное жилье
Речные сооружения	Водоочистные сооружения	Лечебные учреждения для детей в возрасте до 7 лет
Береговые сооружения для рыбного промысла	Предприятия по переработке отходов	Интернаты и медицинские учреждения для престарелых
Объекты для обработки отходов	Общественные спортивные сооружения	Учреждения системы общественного здравоохранения
Телекоммуникации	Центры обучения несовершеннолетней молодежи	Объекты, связанные с реализацией проектов по строительству новых портов
Электросетевое хозяйство	Библиотеки	Объекты культуры
Объекты газоснабжения	Музеи и художественные галереи	Природно-рекреационные лесные массивы
Комплексные энергетические объекты	Центры для проведения международных конференций	Дендрарии
Инфраструктура для городов «электронной глобализации»	Объекты социальной сферы для людей с ограниченными возможностями	Объекты новых видов энергетики и возобновляемых источников энергии
Объекты для велосипедной езды		

Источник: [3]

Отвечают за развитие государственно-частного партнёрства в Республике Корея государственные структуры, действуя в замкнутой и централизованной системе с минимальным участием других организаций [5].

Разработка программы развития партнёрства, имея в виду написание рекомендаций правительству и составление годовой стратегии развития, находится в компетенции Министерства стратегии и финансов (Ministry of Strategy and Finance). Анализируя квартальные отчёты о реализации конкретных проектов, оно же контролирует качество проектов, за которые отвечают государственные организации–заказчики [5].

Обеспечение реализации проектов закреплено за профильными государственными организациями. Ответственная организация также занимается написанием технико-экономического обоснования, оценкой показателя «цена–качество», управлением процессом государственных закупок, конкурсным отбором, согласованием технического плана и запуском проекта. Как правило, крупные сделки осуществляет Комитет по обзору проектов» (Project Review Committee), специальное подразделение Министерства стратегии и финансов, в него входят чиновники и

частные консультанты в качестве технических экспертов [5].

Важная роль отведена Центру развития государственно-частного партнёрства Республики Корея. Вместо пользования услугами частных консультантов государственные организации–заказчики за технической поддержкой обычно обращаются именно туда. Наряду с участием в создании программы развития ГЧП и разработкой методического руководства по вопросам партнёрства, в функции данного центра входят: анализ бизнес-планов, помощь в переговорах и посредничество в согласованиях. Центр занимается образовательными семинарами и проводит исследования в области инфраструктуры. Также он защищает интересы государства, оказывая поддержку специалистам из государственных структур в сделках с концессионерами [5, 6].

В качестве государственного аудитора в Корею действует Комиссия по аудиту и проверке (Board of Audit & Inspection). Данная организация следит за действиями государственных органов. Она осуществляет независимый контроль и надзор за исполнением проектов государственно-частного партнёрства, особенно на этапе государственных закупок [5].

В стране существует специальный фонд, под названием «Корейский фонд инфраструктурных кредитных гарантий», который был учреждён в результате законодательных поправок 2005 г. Он обеспечивает финансовые гарантии подрядчикам из частного сектора. Как правило, гарантии имеют форму срочного кредита, используемого для оплаты старшей задолженности, или имеют форму гарантий доходности займа. Вышеописанные гарантии призваны минимизировать риски концессионера, таким образом, содействуя развитию местных рынков государственно-частного партнёрства. Фонд частично похож на учреждение развития, хотя его полномочия ограничены вышеописанными функциями [5].

Деятельность Корейского фонда инфраструктурных кредитных гарантий, является лишь одной из форм оказания правительственной поддержки. Помимо «компенсации базовой стоимости», также практикуются предоставление концессионеру права на приобретение связанного с реализацией проекта земельного участка, строительные субсидии, налоговые льготы на основе национального и местного законодательства, а также расчетный платеж при досрочном прекращении обязательств (когда концессионер в силу ряда причин не может далее содержать объект и вынужден просить правительства о прекращении концессионного соглашения)[7,8].

Статистическая информация Министерства стратегии и финансов Республики Корея, свидетельствует о поступательном развитии государственно-частного партнёрства, что прежде всего выражается в росте числа и стоимости инфраструктурных проектов на основе ГЧП.

Если в декабре 2009 г. в Корею насчитывалось 414 таких проектов на общую сумму 61.7 млрд долл. США (имеются в виду проекты на различных стадиях, по которым заключены контракты), то в декабре 2011 г. их количество увеличилось до 600, а общая оценочная стоимость достигла 79.6 млрд долл. США. При этом наибольшее распространение получили проекты с использованием схем «ВТО» и «ВТЛ» [9].

Как видно из вышеприведенной таблицы, из общего числа проектов 417 (на сумму 46.1 млрд долл. США) завершились, 143 (22.1 млрд долл. США) находились в процессе строительства и 40 (11.3 млрд долл. США) находились на стадии подготовки.

Центральное правительство курировало 151 проект на сумму около 46.6 млрд долл. США, а местные администрации – 449 проектов общей стоимостью 33 млрд долл. США.

С использованием механизма «ВТО» осуществлялись 200 проектов, стоимость которых оценивалась в 57.9 млрд долл. США, а в режиме «ВТЛ» – 400 проектов на сумму 21.7 млрд долл. США.

Инвестиции в проекты на основе «ВТО» составили 72.9 % общей суммы капиталовложений. Они были связаны со строительством автодорог (57.6 %), железнодорожных магистралей (19.7%), портовых сооружений (10.5 %), объектов охраны окружающей среды (7.2 %).

Можно привести следующие примеры реализации таких проектов:

- скоростная платная 8-полосная автомагистраль между Сеулом и международным аэропортом «Инчхон» протяженностью более 40 км; стоимость проекта – 1.2 млрд долл. США (1995–2000 гг.);
- 6-полосный Инчхонский мост длиной в 12 километров; стоимость проекта – 1 млрд долл. США (2005–2009 гг.);
- первая очередь нового Пусанского порта; стоимость проекта – 1.4 млрд долл. США (2001–2009 гг.).

Со стороны государства за исполнение перечисленных работ отвечало Министерство земельных, транспортных и морских дел (Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs):

Что касается проектов на основе «ВТЛ» (27.1 % от общей стоимости проектов), то 31 % всех вложений был направлен на создание объектов в сфере образования, 28 % – строительство систем канализации, 18 % – возведение жилья для военнослужащих, 11 % – развитие железных дорог.

К числу наиболее известных проектов на основе «ВТЛ», относятся следующие:

Таблица 3.

Проекты ГЧП в Корее
(по состоянию на декабрь 2011 г.)

Сегментация проектов по государственному заказчику и механизму реализации		Всего		Завершенные	На стадии строительства	На стадии подготовки
		(Число), стоимость в долл США	Доля, %			
Всего		(600) 79.6 млрд	(100 %) 100 %	(417) 46.1 млрд	(143) 22.1 млрд	(40) 11.3 млрд
Государственный заказчик	Центральное правительство	(151) 46.6 млрд	(25%) 58.4 %	(79) 26.2 млрд	(52) 10.9 млрд	(20) 9.6 млрд
	Местное правительство	(449) 33 млрд	(75%) 41.6 %	(338) 19.8 млрд	(91) 11.2 млрд	(20) 1.8 млрд
Механизм реализации	ВТО	(200) 57.9 млрд	(33.4%) 72.9%	(144) 34.9 млрд	(34) 12.7 млрд	(22) 10.2 млрд
	ВТЛ	(400) 21.7 млрд	(66.6%) 27.1%	(273) 11.1 млрд	(109) 9.4 млрд	(18) 1.1 млрд

Источник: [10]

■ Мировая экономика и международные экономические отношения

• Национальный институт науки и технологий в Ульсане; проект с объёмом инвестиций около 219 млн долл. США реализован в 2007–2010 гг.; государственный заказчик – Министерство образования, науки и технологий (Ministry of Education, Science and Technology);

• жильё для 200 семей военнослужащих в Чхунчжу стоимостью 16,3 млн долл. США; проект реализован в 2005–2007 гг.; государственный заказчик – Министерство обороны (Ministry of Defence) [11].

Приведённые примеры, государственно-частного партнёрства в Республике Корея наглядно демонстрируют успешные результаты реализации проектов различного масштаба, в том числе и очень крупных.

Корейский опыт вызывает интерес в развивающихся странах. В частности, он изучается на постсоветском пространстве. В июле 2012

г. Центр развития государственно-частного партнёрства Республики Корея при поддержке Института развития Кореи провёл в Астане первый трёхдневный курс «Практические аспекты использования механизмов ГЧП в ходе реализации инфраструктурных проектов» [12].

Во время выступлений на международных форумах корейские представители проводят мысль о том, что, наряду с оказанием финансовой поддержки проектам в развивающихся странах, Республика Корея могла бы применить и свой опыт государственно-частного партнёрства [13].

Не остаются незамеченными корейские достижения и в России, о чём свидетельствует «круглый стол» на тему «Инфраструктура и государственно-частное партнёрство в России и странах АТЭС», состоявшийся в Москве декабре 2011 г. [14].

Список литературы

1. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Executive Summary. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2011. - С. 15-16. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/>, свободный (07.03.2015).
2. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Institutional Settings for Public-Private Partnerships. - С. 7.
3. Act On Private Participation in Infrastructure. Last amended by Act No. 11060, September 16, 2011. Article 2. - С. 3-6. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/, свободный (07.03.2015).
4. Act On Private Participation in Infrastructure. Article 4. - С. 9.
5. Семенин А.А. Центры развития государственно-частного партнерства: сравнительный анализ. М.: Некоммерческое Партнёрство «Центр развития государственно-частного партнерства», 2010. - С. 15.
6. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Institutional Settings for Public-Private Partnerships. - С. 9.
7. Gyeong-gu Gang. Evolution of the Korean PPP Market. Презентационный файл. Сеул: 2012. - С. 14. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://kzppp.kz/ru/library>, свободный (07.03.2015).
8. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Institutional Settings for Public-Private Partnerships. - С. 15–36.
9. Yoo Sung Kull. Korea's Case of Public-Private Partnerships for Infrastructure Development. Презентационный файл. Сеул: 2010. - С. 8. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.unescap.org/sites/default/files/rok.pdf>, свободный (07.03.2015).
10. Gyeong-gu Gang. Evolution of the Korean PPP Market. - С. 23.
11. Yoo Sung Kull. Korea's Case of Public-Private Partnerships for Infrastructure Development. - С. 10-11.
12. Материалы семинара «Практические аспекты использования механизмов ГЧП в ходе реализации инфраструктурных проектов». Астана: 2012. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.zakon.kz/4503931-respublika-koreja-gotova-delitsja-s.html>, свободный (07.03.2015).
13. Ли Ён Хо. Успешное внедрение государственно-частного партнерства: извлеченные уроки. Выступление на Первом конгрессе «Привлечение частных инвестиций для развития государственных услуг в Казахстане». Астана: 2012. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://kzppp.kz/public/upload/files/Stenogramma.doc>, свободный (07.03.2015).
14. Материалы заседания «круглого стола» на тему «Инфраструктура и государственно-частное партнёрство в России и странах АТЭС». Москва: 2011. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.aprec-center.ru/news/717/show/>, свободный (21.09.2012).

Об авторе

Ли Чжэ Сун – аспирант кафедры ЭПГЧП МГИМО(У) МИД России. E-mail: president@intraros.com

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN REPUBLIC OF KOREA: EXPERIENCE AND RESULTS

Lee Jae Sung

Moscow State Institute of International Relations (University), 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia

Abstract: *The Republic of Korea came to realize the acute necessity of launching the public-private partnership (PPP) at the turn of the 90s, the country happened to fall short of such infra facilities as roadways, railroads, sea ports and airports and the government found itself unable to fully finance their construction works.*

Although the PPP institutional framework started to get purposely and mostly formed in the first half of the 90s in Korea the PPP itself actually came into occasional practice even before, owing to some legislation, covering roadways and sea ports. There are four main stages to be noted in the development of PPP, consecutively ranging from 1968 to 1994, from 1994 to 1999, from 1999 to 2004 and since 2005 till now.

The PPP periods are much related to various amendments to the basic PPP law, initially adopted in August 1994 as the Act on Promotion of Private Capital Investment in Social Overhead Capital which was transformed into the Act on Private Participation in Infrastructure (briefly called the PPP Act) in December 1998. Along with this Act, Korea's PPP institutional basis currently laid by the Enforcement Decree of the Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure, the PPP Basic Plan and the PPP Implementation Guidelines.

It is the PPP Act that determines 49 types of PPP project-eligible infra facilities, categorized into 15 groups such as roads, railroads, ports, airports, communications, water resources, energy, environment, forestry, logistics, welfare, public housing, military housing, education, culture/tourism.

In the aspect of the globally-recognized types of PPP procurement methods, the PPP Act primarily determines the use of such mechanisms as BTL, BTO, BOT, BOO.

Key words: public-private partnership in Korea, PPP institutional framework, PPP project-eligible infra facilities, PPP enhancement system.

References

1. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Executive Summary. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2011. - P. 15-16. [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/>, free (last viewed 07.03.2015).
2. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Institutional Settings for Public-Private Partnerships. - P. 7.
3. Act On Private Participation in Infrastructure. Last amended by Act No. 11060, September 16, 2011. Article 2. - P. 3-6. [Electronic resource]. - Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/, free (last viewed 07.03.2015).
4. Act On Private Participation in Infrastructure. Article 4. - P. 9.
5. Semen A.A. Centry razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: sravnitelny analiz [Public-private partnership development centers: comparative analysis]. Moscow: Non-commercial Partnership Public-Private Partnership Development Center, 2010. - P. 15.
6. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Institutional Settings for Public-Private Partnerships. - P. 9.
7. Gyeong-gu Gang. Evolution of the Korean PPP Market. Presentation file. Seoul: 2012. - C. 14. [Electronic resource]. - Mode of access: <http://kzppp.kz/ru/library>, free (last viewed 07.03.2015).
8. Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Institutional Settings for Public-Private Partnerships. - P. 15-36.

■ **Мировая экономика и международные экономические отношения**

9. Yoo Sung Kull. Korea's Case of Public-Private Partnerships for Infrastructure Development. Presentation file. Seoul: 2010. - P. 8. [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.unescap.org/sites/default/files/rok.pdf>, free (last viewed 07.03.2015).
10. Gyeong-gu Gang. Evolution of the Korean PPP Market. - P. 23.
11. Yoo Sung Kull. Korea's Case of Public-Private Partnerships for Infrastructure Development. - P. 10-11.
12. Materialy seminarov «Practicheskie aspekty ispolzovaniya mekhanizmov GChP v khode realizatsyi infrastrukturykh proektov». [Materials of the «Practical aspects of PPP use in infra projects» seminar]. Astana: 2012. [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.zakon.kz/4503931-respublika-koreja-gotova-delitsja-s.html>, free (last viewed 07.03.2015).
13. Lee Yon Ho. Uspeshnoe vnedrenie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: izvlechennye uroki. Vystuplenie na pervom kongresse «Privlechenie chastnykh investitsiy dlya razvitiya gosudarstvennykh uslug v Kazakhstane» [Lee Yon Ho. Successful introduction of public-private partnership: lessons. Report at the first congress «Attracting private investment for developing state services in Kazakhstan»]. Astana: 2012. [Electronic resource]. - Mode of access: <http://kzppp.kz/public/upload/files/Stenogramma.doc>, free (last viewed 07.03.2015).
14. Materialy zasedaniya «kruglogo stola» na temu «Infrastruktura i gosudarstvenno-chastoe partnerstvo v Rossii i stranakh APEC» [Materials of round table meeting «Infrastructure and public-private partnership in Russia and APEC countries»]. Moscow: 2011. [Electronic resource]. - Mode of access: <http://www.apec-center.ru/news/717/show/>, free (last viewed 21.09.2012).

About the author

Lee Jae Sung – PhD student Department of Economic Policy and State and Private Partnership Moscow State Institute of International Relations (University)
E-mail: president@intraros.com