ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ (УНИВЕРСИТЕТ)
МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

Ли Чжэ Сун

Особенности государственно-частного партнерства в Республике Корея

Специальность 08.00.14 - мировая экономика

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:

кандидат экономических наук, доцент
Завьялова Е. Б.

Москва, 2021

Оглавление

Введение 3

Глава 1. Общие аспекты отношений государства и бизнеса в форме государственно-частного партнерства 14

1.1. Историческая объективность возникновения государственно-частного партнерства 14

1.2. Основные формы государственно-частного партнерства 30

1.3. Национальная специфика внедрения государственно-частного партнерства на примере ряда регионов и стран 38

Глава 2. Возникновение и эволюция системы государственно-частного партнерства в Республике Корея и его роль в национальной экономике 45

2.1. Основные этапы становления южнокорейской экономики и специфика хозяйственных задач 45

2.2. Алгоритм взаимоотношений государства и крупного бизнеса и предпосылки для возникновения отношений государственно-частного партнерства 50

2.3. Организационные аспекты внедрения государственно-частного партнерства 53

2.4. Сферы применения и практические формы государственно-частного партнерства 80

2.5. Результаты использования государственно-частного партнерства и перспективы его развития 84

Глава 3. Международные аспекты корейского опыта внедрения государственно-частного партнерства и возможность его восприятия в России 117

3.1. Применимость корейской модели в условиях развивающихся стран и усилия корейского руководства по распространению своих наработок в области ГЧП за рубежом 117

3.2. Возможность восприятия корейского опыта в РФ в контексте решения ключевых задач отраслевого и регионального развития 125

Заключение 137

Список использованной литературы 145

Введение

Определение оптимальных путей социально-экономического развития в условиях усиления процессов глобализации мирового хозяйства диктует необходимость учета общемировых экономических и политических тенденций, возможность критического заимствования зарубежных механизмов, технологий и инструментов для достижения целей государственной политики.

Одним из таких механизмов, сформированных в развитых странах мира и получивших в последние десятилетия широкое распространение в государствах с развивающейся экономикой, является взаимодействие между органами государственной власти и бизнесом в форме «государственно-частного партнёрства (Public-Private Partnership)».

Рассматриваемое в нынешних глобальных хозяйственных условиях как один важных способов развития эффективной рыночной экономики, «государственно-частное партнерство представляет собой институциональный и организационный альянс государственной власти и частного бизнеса с целью реализации общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности - от развития стратегически важных отраслей экономики до предоставления общественных услуг в масштабах всей страны или отдельных территорий»[1].

Изменение функций государства и его задач, связанных с разгосударствлением отдельных сфер экономики внутри страны, с одной стороны, а также распространение и расширение влияния частного сектора на мировую экономику в условиях глобализации, с другой стороны, становятся характерными тенденциями в современном мире. В данном контексте конструктивное взаимодействие бизнеса и государственных институтов является неотъемлемым условием нормального функционирования рыночной экономики.

---

[1] Дерябина, М. Государственно-частное партнерство: теория и практика / М. Дерябина // Вопросы экономики. 2008. № 8. С. 61-77.

Рассматриваемая форма, в отличие от традиционных отношений, создает свои базовые модели финансирования, отношений собственности и методов управления. Разнообразные виды и модели государственно-частного партнерства дают возможность использовать преимущества обеих форм собственности без глубоких социальных перемен и потрясений.

Республику Корею (РК) можно по праву отнести к числу стран, где не только накоплен существенный практический опыт в плане эффективного внедрения механизмов ГЧП, включая регулирующую базу их функционирования, но и за достаточно короткий 20-летний срок удалось добиться значительных положительных результатов в деле осуществления конкретных проектов.

Повышенный интерес к активному использованию ГЧП проявляют и в Российской Федерации. На уровне управления государством сформировалось понимание того, что обеспечение высоких и устойчивых темпов развития страны, достижение её стратегических целей на современном этапе невозможно без заинтересованного партнерства с представителями частного бизнеса. Стратегии и программы, ориентирующиеся только на использование бюджетных средств, не позволяют органам власти осуществлять масштабные, стратегические проекты, лежащие в основе высокой конкурентоспособности страны.

Сейчас, когда российская экономика движется в сторону классического государственно-монополистического капитализма в сочетании с обширными социальными обязательствами, развитие ГЧП может и должно стать эффективным рычагом экономического и социального развития, диверсификации экономики, укрепления и подъема в первую очередь несырьевых отраслей, роста численности, экономической и социальной значимости среднего класса, увеличения занятости, расширения налоговой базы, а с политической точки зрения укрепления стабильности российского общества.

Применительно к решению хозяйственных задач в различных отраслях значительное внимание уделено ГЧП в Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г., который является одним из основных документов системы стратегического планирования и определяет направления и ожидаемые результаты развития страны в долгосрочной перспективе. Идея использования механизмов партнерства лежит в основе реализации государственных стратегий и федеральных программ («Энергетическая стратегия России на период до 2030 года», «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», «Развитие транспортной системы» и т.д.)[2].

Между тем, несмотря на то, что, как можно считать, первый опыт реализации проектов ГЧП Россия получила еще в середине 90х гг., внедрение партнёрства в широкое применение в отдельных регионах все еще находится на стадии становления и развития соответствующих инструментов, а его практика и методология продолжают формироваться. Хотя закон о соглашениях о разделе продукции и закон о концессионных соглашениях были приняты соответственно ещё в 1995 и 2005 гг., федеральное законодательство о государственно-частном и муниципально-частном партнёрстве (закон № 224-ФЗ) вступило в силу только с 1 января 2016 г. Региональные законы о ГЧП разрабатывались и принимались отдельными субъектами РФ и ранее. В настоящее время насчитывается порядка 68 таких документов[3].

---

[2] Антонова, К.А. Государственно-частное партнерство как фактор социально-экономического развития России / Автореферат диссертации. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. Москва, 2012. / К.А. Антонова // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.docme.ru/doc/216514/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-faktor-social._no-e-...

[3]Информационный ресурс Министерства экономического развития РФ. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/

Актуальность исследования, в связи с этим, как представляется, состоит в полезности глубокого и всестороннего рассмотрения и изучения опыта Республики Корея в свете задач социально-экономического строительства, стоящих перед Россией. Следует иметь в виду, что РК и РФ связывают растущие экономические контакты, а применительно к направленности развития межгосударственных отношений руководители двух стран с 2008 г. стали использовать термин «стратегическое партнёрство». Выраженное по результатам переговоров на высшем уровне в 2013 г. «стремление развивать взаимовыгодные, ориентированные в будущее отношения в духе стратегического партнерства и сотрудничества путем более полного раскрытия потенциала двусторонних связей»[4] в принципе открывает широкое поле для взаимодействия в различных областях, в том числе в плане практического применения наработок в сфере ГЧП.

Степень разработанности научной проблемы. Несмотря на наличие в российской экономической науке вообще, и корееведении, в частности, большого числа серьезных и глубоких исследований на тему экономики РК, особенности корейского применения механизмов государственно-частного партнерства пока еще не выступали объектом комплексного и детального анализа.

Наиболее значимые зарубежные работы, посвященные анализу корейского опыта развития ГЧП, принадлежат перу таких южнокорейских исследователей, как Цой Сок Чжун, Ким Чжэ Хен, Ким Чжун Ук, Син Сун Хван, Ким Чун Бен.

Теоретические основы исследования сущности ГЧП, проблемы осуществления экономических проектов на основе данной модели, взаимодействие бизнеса и власти, формы и механизмы применения

---

[4]Совместное заявление Российской Федерации и Республики Корея по итогам переговоров в Сеуле Президента Республики Корея Пак Кын Хе Президента Российской Федерации В.В. Путина. 13 ноября 2013 г. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.kremlin.ru/supplement/1564

государственно-частного партнерства исследовали зарубежные ученые Э. Бордмен, К. Грив, Дж. Делмон, Э. Йескомб, Г. Ходж, а также российские ученые Э.В. Адамов, Е.М. Алешин, М.С. Айрапетян, О.В. Богаевская, Е.Ю.Бондаренко, М.В. Валитов, В.Г. Варнавский, О.В. Иванов, Е.Б. Завьялова, В.А. Королев, П.Л. Селезнев, И.Н. Ткаченко.

Общие вопросы социально-экономического развития РК и актуальные аспекты корейско-российских двусторонних связей нашли рассмотрение в работах В.Д. Андрианова, К.В. Асмолова, И.В. Дьячкова, А.А.Дынкина, П.М. Мозиаса, В.Л Ларина, Г.Я.Левченко, В.Ф. Ли , Г.Ф. Кунадзе, В.В. Михеева, Л.Л. Полевого Б.В.Синицына, С.С. Суслиной, Г.Д.Толорая, А.В. Торкунова, М.Е. Тригубенко, В.Е.Хруцкого, В.И.Шипаева,. Становление корейского бизнеса с акцентом на отношения государства и «чэболь» (крупнейшие монополии) глубоко проработаны А.Н. Федоровским, а также в трудах южнокорейских и других зарубежных исследователей Ким Ки Вона, Д. Мурилло, Т.Л. Кэмпбелла, Макото Абе, Сун Юн Даля, Чан С. Джей, и др.

Период исследования. Представленное исследование охватывает период с 1968 г. по настоящее время. Наибольшее внимание уделено анализу современного этапа развития практики применения ГЧП в Республике Корея - с середины 2000-х гг. и по настоящее время.

Актуальность проблематики государственно-частного партнерства для РФ и недостаточная изученность в российской научной литературе положительного опыта, накопленного Республикой Корея в этом плане, обусловили выбор темы и определили цель и задачи диссертационного исследования.

Область исследования.

Диссертация соответствует требованиям Паспорта специальностей ВАК РФ 08.00.14. «Мировая экономика»: тема представленной работы соответствует пункту 10 данной специальности «Взаимодействие государства и бизнеса на

национальном и международном уровнях. Экономическая роль неправительственных организаций в национальной и мировой экономике».

Объектом диссертационного исследования является система взаимоотношений государства и крупного бизнеса в формате государственно-частного партнерства в Республике Корея.

Предметом исследования выступают наиболее востребованные практические формы применения и способы стимулирования ГЧП в Республике Корея.

Цель и задачи исследования.

Цель исследования состоит в том, чтобы выявить лучшие практики и формы реализации проектов ГЧП в Республике Корея, а также определить возможности и целесообразные форматы их имплементации в Российской Федерации на основе анализа эволюции южнокорейской и российской систем отношений государства и бизнеса в форме ГЧП с учетом особенностей национальных экономических моделей.

Для достижения данной цели запланировано решение *следующих задач*:

- оценить результаты и эффективность взаимодействия государства и бизнеса в рамках государственно-частного партнерства в РК;

- рассмотреть сферы реализации государственно-частного партнерства в РК, проанализировать существующую институциональную среду в увязке с решением задач экономического строительства этой страны и общемировыми тенденциями развития ГЧП;

- выявить наиболее распространенные модели, инструменты и способы стимулирования ГЧП в РК;

- определить возможности восприятия в России корейских методов развития государственно-частного партнерства и соответствующих институциональных преобразований, а также выявить перспективные направления сотрудничества двух стран с учетом их социально-экономических задач и нынешнего состояния двусторонних корейско-российских отношений.

Методологическую и теоретическую основу диссертационной работы составляют труды признанных зарубежных, корейских и российских экспертов и ученых в области государственно-частного партнерства, а также аналитические отчеты ведущих международных организаций.

В исследовании были применены общенаучные методы индукции, дедукции, обобщения, группирования и классификации, а также методы сравнительного, логического и статистического анализа.

Информационно-аналитической основой диссертационного исследования являются законодательные и нормативно-правовые акты органов власти Республики Корея и Российской Федерации, статистические и информационно-аналитические материалы Министерства стратегии и финансов РК, Центра управления инвестициями в государственно-частную инфраструктуру РК и Корейской службы статистической информации, статистические материалы Федеральной службы государственной статистики РФ, аналитические и статистические документы международных и корейских организаций, в частности, Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Азиатского банка развития, Института развития Кореи, Корейского института науки и передовых технологий и ряда других научных учреждений РК.

Помимо специализированных научных публикаций, в целях исследования используются информационные ресурсы созданного в России Национального центра государственно-частного партнерства (ГЧП), а также материалы научно-практических конференций, периодической печати и глобальной информационной сети.

Научная новизна диссертационного исследования.

Научная новизна данной работы объясняется основными результатами, полученными в ходе исследования:

1) В результате всестороннего изучения практики применения ГЧП в Республике Корея на протяжении длительного исторического периода, в том числе с использованием оригинальных источников (законодательных актов,

правительственных документов, статистических материалов) выявлены ключевые факторы, которые способствовали поступательному развитию ГЧП в РК, к которым относятся четко разработанная регулирующая база, стройная и достаточно компактная организационная структура принятия решений, способы стимулирования ГЧП, четко определенные процедуры отбора проектов.

2) Выявлены наиболее эффективные способы стимулирования ГЧП в РК, к которым относятся урегулирование концессионером с помощью государства земельных вопросов для реализации проекта, оказание частному участнику партнёрства финансового содействия и разделение правительством с частным инвестором рисков, возникающих при осуществлении проекта. Финансовое содействие выражается в выделении субсидий на строительство и предоставлении частному партнёру налоговых льгот, а разделение рисков достигается посредством «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной», организации деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов, а также применения механизмов «гарантии минимальных доходов» и «компенсации базовой стоимости».

3) Доказано, что южнокорейский опыт развития ГЧП активно распространяется в мире, чему способствуют не только действительный интерес к нему в развивающихся странах, но и последовательные усилия руководства РК в данном направлении, в том числе с использованием финансируемой им программы «Совместного владения знаниями». С учетом задач, стоящих перед Российской Федерацией в плане дальнейшего развития механизма ГЧП, высказаны рекомендации по ознакомлению с опытом ГЧП Южной Кореи посредством программы «Совместного владения знаниями».

4) В части, касающейся повышения результативности российских программ в сфере ГЧП, предложено обратить внимание на: а) корейскую практику подготовки подзаконного акта ГЧП (президентского указа «О применении Акта о государственно-частных партнёрствах в

инфраструктуре»), Основного плана ГЧП, а также инвестиционного плана развития общественной инфраструктуры; б) использование в РК механизмов финансового содействия ГЧП (субсидии на строительство, налоговые льготы частному партнёру), разделения рисков («гарантии минимального дохода», «компенсация базовой стоимости», «расчётный платеж при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной» и деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов), а также внедрения «BTO-rs» и «BTO-a».; в) использование такого вида партнёрства, как BTL, а также распространение практики ГЧП на гражданское и военное жилищное строительство; г) введение российским законом о концессионных соглашениях оценки эффективности и сравнительного преимущества реализации проектов.

В отношении перспективных направлений сотрудничества между РФ и РК в плане ГЧП целесообразно учитывать интерес корейского бизнеса к таким российским объектам общественной инфраструктуры, как аэропорты, шоссейные дороги, учреждения здравоохранения и природоохранные сооружения.

Теоретическая значимость исследования состоит в развитии и систематизации научных знаний в области корееведения в целом. Также ряд теоретических положений работы может способствовать дальнейшему развитию такого относительно молодого научного направления в российской науке, как исследование зарубежного практического опыта государственно-частного партнерства.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты могут быть использованы органами государственной власти Российской Федерации, а также учреждениями, занимающимися реализацией ГЧП-проектов в России (в частности, национальным центром ГЧП). Имеющийся опыт и лучшие практики применения механизмов ГЧП в Республике Корея могут быть заимствованы в контексте совершенствования

законодательной и институциональной базы ГЧП в РФ. Кроме того, ряд положений, представленных в диссертации, может служить основой для выстраивания дальнейшего конструктивного сотрудничества двух стран в данной области.

Апробация и публикации.

Результаты исследования были представлены в форме докладов на трех международных и российских научно-практических конференциях.

Публикации результатов исследования.

Автором опубликовано четыре статьи в изданиях ВАК (общий объем – 1,5 печатных листа), а также две публикации в изданиях, индексируемых в международной базе данных Scopus (общий объем – 1,3 печатных листа).

Структура диссертации определяется целью и задачами исследования. Представленная диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы. Основной текст диссертации изложен на 166 страницах и включает 18 таблиц и 1 формулу, 1 рисунок. Список использованных источников и литературы содержит 142 пункта.

Положения, выносимые на защиту.

Наиболее существенные научные результаты исследования, отражающие его научную новизну, состоят в следующем:

1) Предложена периодизация становления ГЧП Южной Кореи: 1968-1994 гг., 1994-1998 гг., 1999-2004 гг., 2005 г. - начало 2015 г., апрель 2015 г. - н.в. Дана характеристика каждого этапа для внедрения накопленного опыта в практику развития ГЧП в РФ.

2) Выявлены ключевые факторы поступательного развития и успешного применения практики ГЧП в Южной Корее: активная государственная политика, в результате которой были созданы четко разработанные правовые механизмы ГЧП в РК и регулирующая база («Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», президентский указ «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в

инфраструктуре», Основной план ГЧП и методические рекомендации по реализации проектов ГЧП, четырёхлетний план мер финансово-бюджетной политики, который содержит специальный раздел, посвященный ГЧП), стройная и достаточно компактная организационная структура принятия решений, способы стимулирования ГЧП, четко определенные процедуры отбора проектов.

3) Установлены наиболее широко используемые способы стимулирования ГЧП в РК, а именно: урегулирование концессионером с помощью государства земельных вопросов для реализации проекта, оказание частному участнику партнёрства финансового содействия и разделение правительством с частным инвестором рисков, возникающих при осуществлении проекта.

4) Южнокорейская модель ГЧП применима для проектов по 53 видам общественных инфраструктурных объектов, а при реализации таких проектов наиболее эффективны два типа партнерства - BTO и BTL. В целях стимулирования темпов роста проектов ГЧП государство начало внедрять «BTO-rs» и «BTO-a».

5) Высказаны рекомендации по ознакомлению России с опытом ГЧП Южной Кореи посредством программы «Совместного владения знаниями» в части, касающейся правового регулирования, способов стимулирования ГЧП (механизмов финансового содействия, разделения рисков, а также внедрения «BTO-rs» и «BTO-a»). В качестве перспективных направлений сотрудничества между РФ и РК в плане ГЧП целесообразно учитывать интерес корейского бизнеса к таким российским объектам общественной инфраструктуры, как аэропорты, шоссейные дороги, учреждения здравоохранения и природоохранные сооружения.

Глава 1. Общие аспекты отношений государства и бизнеса в форме государственно-частного партнерства

1.1. Историческая объективность возникновения государственно-частного партнерства

С точки зрения исторической объективности небезынтересен вопрос об истоках возникновения термина «государственно-частное партнерство». В этой связи существуют различные точки зрения. Согласно взглядам ряда зарубежных и российских исследователей, данный термин имеет американские корни, появившись в прошлом столетии в США. Сначала он был связан с совместным финансированием со стороны государства и частного капитала образовательных программ, позднее в 50-х гг. с финансовыми вложениями в объекты общественного пользования[5], а в 60-х гг. стал использоваться гораздо чаще, обозначая совместные государственно-частные предприятия, занятые модернизаций и перестройкой городов[6].

В то же время более распространенной является точка зрения, что собственно термин «государственно-частное партнерство» возник в начале 90-х гг. XX в. и связан, главным образом, с «британской моделью» ГЧП. В 1992 г. правительство Д. Мейджора объявило о «частной финансовой инициативе» (Private Finance Initiative – PFI), которая представляла собой

---

[5]Матявина, М.В. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и возможности его использования в России. / М.В. Матявина // Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Москва. 2008. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://discollection.ru/article/06042008_matjavina_marianna_vladimirovna_77803

[6]Public-Private Partnerships. An International Analysis - From a Legal and Economic Perspective. / Editor Christina D. Tvarnø. - EU Asia Inter University Network for Teaching and Research in Public Procurement Regulation. - 2010. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.cbs.dk/files/cbs.dk/public-private_partnerships_an_international_analysis_-_from_a_legal_and_economic_perspective_0.pdf

модернизированную концепцию управления госсобственностью. В этой связи Великобритания стала лидером в применении нового курса[7].

В 90-е гг. прошлого века интерес и повышенную активность проявили руководящие органы Европейского союза. Начиная с 1992 г., активно издавались директивы, в которых прописывались правила и процедуры проведения данной политики. Также начали формироваться институты по управлению и регулированию ГЧП в форме агентств (Великобритания, Нидерланды, Ирландия), акционерных компаний и государственных корпораций (Италия), а также ассоциаций (Франция)[8].

Необходимость возникновения ГЧП обусловлена традиционной ответственностью государства за определенные сферы деятельности, с одной стороны, и отсутствие у него возможностей полностью финансировать их развитие, с другой стороны. При этом перед государством стоит задача не только найти дополнительные источники финансовых средств, но и обеспечить эффективное использование бюджетных ассигнований.

Что касается российского опыта, до принятия закона № 224-ФЗ экспертам приходилось сталкиваться не только с чисто экономической, но и более широкой трактовкой государственно-частного партнерства. Она подразумевала под ГЧП любые формы конструктивного взаимодействия власти

---

[7]Шаповалова, Н.В. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт / Н.В. Шаповалова, Н.В. Королева // Проблемы управления рыночной экономикой: межрегиональный сборник научных трудов. Томск: Изд-во ТПУ, 2014. Ч. 1. С. 1. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2013/C53/031.pdf

[8]Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство в Европе / В.Г. Варнавский // Современная Европа. - 2005. - № 2. - С. 2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-evrope

и бизнеса как в экономике, так и в политике, культуре, науке и других областях общественной жизни[9].

Однако государственно-частное партнерство следует рассматривать в более узком, сугубо экономическом смысле, поскольку характеризуют его следующие базовые признаки:

- сторонами ГЧП являются государство и частный бизнес;

- ГЧП имеет четко выраженную публичную, общественную направленность;

- взаимодействие сторон закрепляется на официальной, юридической основе;

- взаимодействие сторон имеет равноправный и долгосрочный характер;

- в процессе реализации проектов на основе ГЧП консолидируются, объединяются ресурсы и вклады сторон;

- финансовые риски и затраты, а также достигнутые результаты распределяются между сторонами в заранее определенных пропорциях[10].

Важным аспектом ГЧП в экономическом плане является инвестиционный характер взаимодействия государства и частного капитала в плане реализации конкретных проектов. При этом ключевое значение приобретает определение наиболее приоритетных областей с точки зрения применения ГЧП: инвестирование сразу во все сферы экономики невозможно, и существуют отрасли, куда необходимо инвестировать в первую очередь.

---

[9] Шохин, С.О. Правовое обеспечение государственно-частного партнерства с участием малого и среднего бизнеса / С.О. Шохин // Юридический мир, 2013, № 12. С. 40-44. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://mgimo.ru/upload/iblock/c54/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-problemy-pravovogo-obespecheniya.pdf

[10] Айрапетян, М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства / М.С. Айрапетян // Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.g-kh.ru/directory/articles/736090/-2013

Анализ мировых тенденций становления ГЧП свидетельствует о том, что к ведущим сферам применения партнерства относятся объекты общего пользования (транспортная, коммунальная, социальная инфраструктура, объекты культуры, памятники истории и архитектуры и т.п.) и так называемые «государственные и муниципальные услуги» (public services) - ремонт, реконструкция и содержание объектов общего пользования, уборка территорий, жилищно-коммунальное хозяйство, образование, здравоохранение[11].

Опыт развитых стран показывает, то партнерство находит широкое применение в следующих областях:

- *транспорт* – в данной сфере с применением ГЧП реализуется строительство и эксплуатация трубопроводов, железнодорожных дорог и автомагистралей, а также строительство и обслуживание систем мониторинга и управления движением, а также много других проектов в транспортной сфере, включая городской транспорт.

- *жилищно-коммунальное хозяйство* – обслуживание населения, обновление и эксплуатация коммунальных сетей, таких как водоснабжение, канализация, вывоз мусора и его утилизация, уборка улиц.

- *экология* – создание, обслуживание и развитие городских и загородных парков с правом эксплуатации природных ресурсов и получения дохода от организации экологического туризма.

- *недвижимость* – с применением ГЧП осуществляется строительство и эксплуатация общественных зданий и муниципального жилья, в обмен на это частным компаниям предоставляется возможность застройки и участия в коммерческих проектах.

---

[11]Айрапетян, М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства / М.С. Айрапетян // Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.g-kh.ru/directory/articles/736090/-2013

- *общественный порядок и безопасность* – в данной сфере обеспечивается порядок на транспорте и в общественных местах, которые обслуживаются частными компаниями, осуществляется организация и эксплуатация парковок.

- *телекоммуникации* – создание телекоммуникационной инфраструктуры и предоставление услуг потребителям.

- *финансовый сектор* – в данной сфере осуществляется привлечение частных страховых и управляющих компаний в такие сферы как обязательное социальное страхование и государственное пенсионной обеспечение.

- *образование и медицина* – с использованием механизмов ГЧП ведется строительство или обновление больниц, школ и других учебных заведений; в данном случае частные компании получают право на застройку и развитие прилегающей территории[12].

Государство, как правило, не может полностью отказаться от своего присутствия в этих сферах и вынуждено сохранять контроль либо над определенным имуществом (оставаться собственником), либо над определенным видом деятельности. В любом случае это означает финансирование за счет средств соответствующих бюджетов. ГЧП по своей экономической природе является результатом развития традиционных механизмов взаимодействия хозяйственных взаимоотношений между государственной властью и частным сектором в целях разработки, планирования, финансирования, строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры. Поэтому партнерство государства и частного сектора следует

[12] Шаповалова, Н.В. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт / Н.В. Шаповалова, Н.В. Королева // Проблемы управления рыночной экономикой: межрегиональный сборник научных трудов. Томск: Изд-во ТПУ, 2014. Ч. 1. С. 2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2013/C53/031.pdf

характеризовать как долгосрочное взаимодействие с целью привлечения дополнительных источников финансирования[13].

Основной целью государственно-частного партнерства (ГЧП) является развитие инфраструктуры в интересах общества путем объединения ресурсов и опыта каждой из сторон, реализация общественно значимых проектов с наименьшими затратами и рисками при условии предоставления экономическим субъектам высококачественных услуг.

При этом, помимо привлечения дополнительных источников финансирования и эффективного использования средств, интерес к реализации проектов с использованием механизма ГЧП обусловлен и связанными с этим преимуществами. Их можно охарактеризовать следующим образом: ускоренное обеспечение инфраструктурой, сокращение сроков реализации проектов, уменьшение издержек за весь период службы, более совершенная система распределения рисков, стимулирование результатов работы, улучшенное качество услуг, получение дополнительных доходов в частном секторе, передача ответственности и совершенствование государственного управления, общее увеличение инвестиций, более высокая эффективность в использовании ресурсов путем совместного управления объектами, извлечение коммерческой выгоды из активов публичного сектора за счет совместного использования объектов[14].

Рассмотрим их подробнее.

---

[13]Айрапетян, М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства / М.С. Айрапетян // Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.g-kh.ru/directory/articles/736090/-2013

[14]Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. European Commission. Directorate-General. Regional Policy. March 2003. Pp. 15-16. / [Electronic resource]. Mode of access: ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf

Ускоренное обеспечение инфраструктурой

Партнерство часто позволяет государственному и частному секторам трансформировать начальные капитальные вложения в нескончаемый поток платы за услуги, что делает возможным получать средства для новых инвестиций и продолжать реализацию проекта даже тогда, когда возможности привлечения государственного финансирования ограничены (верхним пределом ассигнований или бюджетными циклами)[15].

Сокращение сроков реализации проектов

Сокращение достигается, благодаря наделению частного сектора правами на разработку проекта и строительство, которые, наряду с оплатой за услугу, являются существенными льготами для частного бизнеса, стимулируя его завершать строительство в более короткие сроки.

Уменьшение издержек за весь период службы

Проекты на основе партнерства, которые подразумевают предоставление услуг по использованию и содержанию объектов, дают частному сектору возможность извлекать дополнительную прибыль за счёт получения серьезных льгот в плане минимизации издержек за весь период службы проекта, то есть именно то, чего трудно добиться в рамках традиционного государственного бюджетирования.

Более совершенная система распределения рисков

Ключевой принцип любого государственно-частного партнерства состоит в распределении рисков так, чтобы с наименьшими затратами ими управляла сторона, наиболее компетентная в этом плане; цель при этом

---

[15] Ткаченко, И.Н. Инвестиционное развитие отраслевого комплекса промышленности на основе государственно-частного партнерства / И.Н. Ткаченко, М.В. Евсеева // Известия Уральского государственного экономического университета. - 2016. - № 5 (67). - С. 111-122.

заключается, скорее, в оптимизации, а не «максимизации» передачи рисков с тем, чтобы добиться наилучшего результата.

Стимулирование результатов работы

Распределение рисков, связанных с проектом, стимулирует частного подрядчика, побуждая его улучшать управление и эффективность любого проекта, поскольку, исходя из условий большинства проектов ГЧП, работа частного подрядчика оплачивается полностью только при условии обеспечения им услуг требуемого стандарта на постоянной основе.

Улучшенное качество услуг

Международный опыт свидетельствует о том, что услуги, предоставляемые в рамках ГЧП, зачастую оказываются лучше тех, которые приобретаются в ходе обычной закупочной деятельности; данное обстоятельство может быть связано с более высоким уровнем интеграции услуг и обеспечивающих их активов, более высокого эффекта масштаба, внедрения инновационных решений в процесс оказания услуг, льгот от показателей работы и неустоек, которые обычно включаются в любой контракт на основе ГЧП.

Получение дополнительных доходов в частном секторе

Частные компании могут иметь возможность получать доходы от «третьих сторон», снижая требуемые издержки субсидий любого публичного сектора; дополнительные доходы могут быть «генерированы» путем использования свободных мощностей или задействования избыточных активов.

Передача ответственности и совершенствование государственного управления

Передавая права на предоставление государственных услуг, правительственные чиновники выступают в роли регулирующего органа, сосредотачиваясь на планировании услуг и контроле за результатами работы вместо того, чтобы оказывать государственные услуги в ежедневном режиме.

Помимо этого, открывая сферу государственных услуг для конкуренции, ГЧП задает их ценовые ориентиры в сравнении со стандартами рынка и таким образом позволяет обеспечить наиболее рациональное расходование средств.

Можно говорить и о наличии «драйверов», которые стимулируют интерес к государственно-частному партнерству в разных странах[16].

Здесь целесообразно говорить о значении инвестиций в инфраструктуру. Экономический рост во многом зависит от развития и модернизации инфраструктуры, особенно объектов коммунального хозяйства (связанных с энергоснабжением, подачей воды и обеспечением связи) и транспортных систем. Более того, во многих странах заметна острая заинтересованность в строительстве новых объектов социальной инфраструктуры (больницы и центры медицинского оборудования, тюрьмы, образовательные учреждения, жилые дома). Многие правительства рассматривают решение указанных задач с точки зрения настоятельной необходимости подключения частного сектора[17].

Важным моментом является и обеспечение более высокой эффективности в использовании ресурсов. Опыт приватизации показывает, что многими видами деятельности, которые традиционно берет на себя государственный сектор, может с большей рентабельностью заниматься частный сектор с присущими ему дисциплиной в управлении и компетенциями.

Еще одним «драйвером» можно считать извлечение коммерческой выгоды из активов публичного сектора. Значительные государственные средства инвестированы в развитие таких активов, как оборонные технологии[18]

---

[16]Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. European Commission. Directorate-General. Regional Policy. March 2003. P.16. /[Electronic resource]. Mode of access: ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf

[17] Public-Private Partnerships in Russia. Institutional Frameworks and Best Practices / Ed.: Oleg V. Ivanov, Agnessa O. Inshakova / Springer, 2020. — P. 25.

[18] Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2012 г. № 603 «О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и

и передовые информационные системы, которые часто находят узкое применение в государственном секторе. Подключение опыта частного сектора к использованию этих активов в более широком плане открывает перед государством возможности с точки зрения получения дополнительных доходов.

Таким образом, благодаря ГЧП, государство имеет возможность решать системные проблемы развития экономики, привлекать дополнительные инвестиции и снижать бюджетные затраты, ускорять сроки реализации проектов и повышать их эффективность, делить риски по проектам, увеличивать поступления от налогов и других выплат в бюджет, повышать конкуренцию, инвестиционную и инновационную активность.

К основным преимуществам для частного партнера относятся получение дополнительных доходов и льгот, доступ к традиционно государственным сферам экономики, использование прямой государственной поддержки, долговременное размещение инвестиций под устраивающие бизнес государственные гарантии.

Однако, несмотря на существующие определенные преимущества ГЧП и возможность их использования, оно не является чудодейственным средством, которое поможет быстро развить инфраструктуру и сферу услуг. Партнерство следует рассматривать как один из возможных вариантов, который должен применяться только там, где положение и характеристики проекта позволяют это и где преимущества и выгоды ГЧП видны и могут быть действительно использованы.

органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса» предусматривал проведение в 2012 г. мероприятий, направленных на упрощение процедуры создания новых производств продукции военного назначения, в том числе посредством реализации механизма ГЧП. В целях привлечения частных инвестиций для развития ОПК и обеспечения взаимодействия государства и бизнеса в этой сфере образован Совет Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации по развитию ГЧП в интересах создания и производства нового поколения вооружения, военной и специальной техники.

Рассмотрев основные подходы к ГЧП как к особому механизму взаимодействия власти и бизнеса, остановимся на существующих определениях понятия государственно-частного партнерства, которые даются за рубежом и в России, отражая специфику восприятия данного явления с учетом местных условий.

В своей обширной монографии, рассматривающей практические вопросы организации ГЧП, старший специалист Всемирного банка по вопросам участия частного сектора в инфраструктуре в сфере совершения сделок, финансов и политики Джеффри Делмон называет государственно-частное партнерство «соглашением между публичной и частной сторонами о предоставлении инфраструктурных услуг населению или об оказании помощи государству и муниципалитетам в предоставлении этих услуг, указывая на ГЧП как один из инструментов в арсенале государства, благодаря которому предполагается увеличить объём инвестиций в инфраструктуру и повысить их эффективность[19].

В ЕС наибольшее распространение получило определение, согласно которому под государственно-частным партнерством понимают «любые официальные отношения или договоренности на фиксированный или неограниченный период времени между государственными и частными участниками, в котором обе стороны взаимодействуют в процессе принятия решения и соинвестируют ограниченные ресурсы, такие как деньги, персонал,

[19] Делмон, Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. The World Bank. Kazakhstan Private-Private Partnership Center. PPIAF. 2010. С.1,5. / Дж. Делмон // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/Jeff%20Delmon_PPP_russian.pdfМоро

оборудование, и информацию для достижения конкретных целей в определенной области».[20]

Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) ГЧП определяется как «соглашение между правительством и одним или несколькими частными партнерами (в число которых могут входить эксплуатанты и источники финансирования), согласно которому частные партнеры поставляют услугу таким образом, что цели правительства по предоставлению указанной услуги совпадают с целями прибыли частных партнеров и где эффективность этого совпадения зависит от достаточности передачи рисков частным партнерам»[21].

В «Руководящих принципах национальных ГЧП» правительства Австралии партнёрство трактуется как «долгосрочный контракт между государственным и частным секторами, когда правительство платит частному сектору за создание инфраструктуры и связанные с ней услуги от имени или в поддержку более широких обязанностей правительства по оказанию услуг»[22].

Канадский совет по государственно-частным партнерствам классифицирует ГЧП как «совместное деловое начинание государственного и частного секторов, которое основано на их опыте и квалификации и

---

[20]Морозова, Н.А. Роль государственно-частного партнерства в формировании и реализации промышленной политики / Н.А. Морозова // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. № 3 (24), 2013. С. 151. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://vestnik.volbi.ru/upload/numbers/324/article-324-678.pdf

[21]Dedicated Public-Private Partnership Units: A Survey of Institutional and Governance Structures. OECD. 2010. P. 18. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.oecd.org/gov/budgeting/dedicatedpublic-privatepartnershipunitsasurveyo finstitutionalandgovernancestructures.htm

[22] National Public Private Partnership Guidelines. Overview. Australian Government. Infrastructure Australia. December 2008. P. 7. / [Electronic resource]. Mode of access: https://infrastructure.gov.au/infrastructure/ngpd/files/Overview-Dec-2008-FA.pdf

соответствует четко сформулированным государственным нуждам, благодаря соответствующему распределению ресурсов, рисков и вознаграждений»[23].

По мнению профессора Копенгагенской школы бизнеса Кристины Д. Тварно, «в общем правовом контексте ГЧП можно охарактеризовать как долгосрочную контрактную договоренность между государственным органом и консорциумом частных сторон, основанную на сотрудничестве с целью обеспечить механизм для оказания государственной услуги с привлечением значительных активов или применительно к услугам в течение длительного периода времени». При этом актив или услуга, передаются частному сектору, который частично или полностью осуществляет финансирование, а также занимается работами, вопросами эксплуатации и технического обслуживания в рамках проекта[24].

В отличие от других стран, также активно развивающих ГЧП, основополагающие документы Республики Корея по вопросам партнерства не раскрывают суть данного понятия, сосредотачиваясь на разъяснении связанных с ним терминов. В частности, до 2005 г. в основном законе ГЧП, который тогда назывался «Актом о частном участии в инфраструктуре»[25], использовалась формулировка «частное участие в инфраструктурном проекте». В качестве такого проекта рассматривался «любой проект, предложенный и инициированный частным сектором, или любой проект инфраструктурных

---

[23] The Canadian Council for Public-Private Partnerships. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.pppcouncil.ca/resources/about-ppp/definitions.html

[24]Public-Private Partnerships. An International Analysis- From a Legal and Economic Perspective. Editor Christina D. Tvarnø. EU Asia Inter University Network for Teaching and Research in Public Procurement Regulation. 2010. Pp. 23-24. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.cbs.dk/files/cbs.dk/public-private_partnerships_an_international_analysis_-_from_a_legal_and_economic_perspective_0.pdf

[25]Здесь и далее названия законодательных и подзаконных актов Республики Корея приводятся в переводе на русский язык англоязычных версий, предлагаемых корейским ресурсом «Statutes of the Republic of Korea» (http://elaw.klri.re.kr/eng_service/main.do).

объектов, выполняемый концессионером (имея в виду юридическое лицо любой организационно-правовой формы, не имеющее отношение к государственному сектору) на основе запроса на предложение»[26].

В нынешнем варианте основного закона - «Акте о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» - трактовка понятия «проект ГЧП», сохранив прежние черты, получила большую конкретику с учётом опыта, приобретённого страной за истекшие годы. Теперь она звучит как «любой проект, предложенный и инициированный частным сектором, или любой проект инфраструктурных объектов, выполняемый концессионером (то есть корпорацией не из государственного сектора) в соответствии с генеральным планом проекта, разработанным соответствующим государственным ведомством с учётом положений основного плана ГЧП в инфраструктуре, при условии, что часть строительства проекта финансируется сверх бюджетных ассигнований, которые предусмотрены на соответствующий год для правительственных проектов Законом о национальных финансах»[27].

В то же время, оценивая главное содержание ГЧП, исследователи Корейского института транспорта делают акцент на «широком спектре возможных взаимоотношений между государственными и частными хозяйствующими субъектами в области инфраструктуры и применительно к другим услугам», отмечая, что «сильное ГЧП оптимально распределяет задачи, обязательства и риски государственных и частных партнеров»[28].

---

[26]Act on Private Participation in Infrastructure. Last amended by Act No. 7676, August 4, 2005. Article 2. P.7. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/law/law2_22.pdf

[27]Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Last amended by Act No. 12248, January 14, 2014. Article 2. P.5. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG

[28]Jin, Y. P. Public Private Partnership in Korea's Transport Sector. Korea Transport Institute. Presentation File. 2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http: //www.internationaltransportforum.org/Proceedings/KOTI2013/PPP_Korea_ITF_JYP.pdf

Известный российский исследователь ГЧП В. Г. Варнавский считает, что в современном понимании ГЧП - это «институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно-значимых проектов в широком спектре сфер деятельности: от развития стратегически важных отраслей промышленности и НИОКР до обеспечения общественных услуг»[29].

Ряд дефиниций встречается и в российских официальных документах. При этом определение, приведенное в Постановлении Правительства Москвы «О Городской целевой комплексной программе создания инновационной системы в городе Москва на 2008-2010 гг.», в целом тождественно формулировке В. Г. Варнавского, дополняя ее тем, что, «как правило, каждый такой альянс является временным, поскольку создается на определенный срок в целях осуществления конкретного проекта и прекращает свое существование после его реализации»[30].

Официальной российской трактовкой ГЧП следует считать определение, данное в, принятом в июле 2015 г. и вступившем в силу с 1 января 2016 г., Федеральном законе «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В нём ГЧП рассматривается как «юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество

---

[29]Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления / В.Г. Варнавский // Отечественные записки, 2004. № 6. С. 172-180. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.strana-oz.ru/2004/6/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-problemy-stanovleniya

[30]О городской целевой комплексной программе создания инновационной системы в городе Москве на 2008-2010 гг. Постановление Правительства Москвы от 02.09.2008 N 781-ПП. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.alppp.ru/law/obrazovanie--nauka--kultura/nauka/12/postanovlenie-pravitelstva-moskvy-ot-02-09-2008--781-pp.html

публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве». Они служат целям «привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества»[31].

По соглашению, которое заключается публичным и частным партнерами в форме гражданско-правового договора сроком не менее чем три года в установленном порядке, «частный партнер обязуется создать полностью или частично за счет собственных либо привлеченных средств являющиеся объектом соглашения, технологически связанные между собой недвижимое имущество и (или) недвижимое имущество и движимое имущество, осуществлять эксплуатацию и (или) техническое обслуживание такого имущества, а публичный партнер обязуется предоставить частному партнеру права владения и пользования им для осуществления указанной в соглашении деятельности и обеспечить возникновение права собственности частного партнера на объект соглашения». При этом стороны обязаны «исполнить иные обязательства», вытекающих из «элементов соглашения, которые определяют форму партнерства элементов[32].

Таким образом, понятие «государственно-частное партнерство» сегодня широко используется и в мире, и в России, но не имеет четкого общепринятого определения. При этом следует констатировать, что в целом существует единство в понимании, в каких сферах применяется ГЧП, какие используются

---

[31]Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Ст. 3. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ivo.garant.ru/#/document/71129190/paragraph/1:1

[32] Там же. – Ст. 3, Ст. 12.

модели для реализации проектов в рамках данного партнерства и какой необходимо сформировать инструментарий.

Опираясь на приведённые выше определения ГЧП, представляется возможным охарактеризовать его как направленное на использование финансовых и других возможностей частного сектора для решения государственных и муниципальных задач и предполагающее объединение ресурсов и распределение рисков, взаимодействие публичного и частного партнёров на основе юридически оформленного между ними на определенный срок гражданско-правового договора при реализации национальных и международных, масштабных и локальных проектов с целью совместного создания общественно-значимых материальных ценностей или оказания общественно-значимых услуг в широком спектре сфер экономической деятельности с применением механизма урегулирования взаимных обязательств партнёров, связанных как с вопросами строительства и эксплуатации создаваемых объектов, так и владения ими[33].

1.2. Основные формы государственно-частного партнерства

Анализ всемирной практики использования ГЧП свидетельствует о том, что формы партнерства, которое занимает особое место во всем разнообразии сотрудничества государства и частного сектора, возникают в зависимости от характера конкретных задач, решаемых в рамках ГЧП.

Соответственно целям ГЧП различаются организационные модели, модели финансирования и кооперации. При этом во многих случаях партнерства используют формы, базирующиеся на преимуществах разных моделей и их сочетании, а сами формы варьируются в зависимости от степени вовлеченности частного партнера.

---

[33] Ткаченко, И.Н. Формирование системы мониторинга развития государственно-частного партнерства (на примере промышленного комплекса) / И.Н. Ткаченко, М.В. Евсеева // Известия Уральского государственного экономического университета. - 2015. - № 2 (58). - С. 101-110.

В мировой практике, исходя из возрастания роли частного партнера, чаще всего встречаются следующие формы ГЧП: контракт, или административный договор (на выполнение общественных работ, поставку товаров, оказание общественных услуг; на управление и эксплуатацию и т.д.); договор аренды (лизинг); концессия, реализация проектов по типу «строительство-эксплуатация/управление-передача» или «проектирование-строительство-эксплуатация»; создание совместных предприятий/частичная передача государственных активов[34].

Рассмотрим каждую из этих форм.

Контракты

Контракты как административный договор заключаются государством (органом местного самоуправления) и частной фирмой на осуществление определенных общественно необходимых и полезных видов деятельности.

Наиболее распространенными в практике ГЧП считаются контракты на выполнение работ, оказание общественных услуг, управление, поставку продукции для государственных нужд. В таких контрактных отношениях права собственности не передаются частному партнеру, расходы и риски полностью несет государство.

Интерес частного партнера состоит в том, что по договору он получает право на оговариваемую долю в доходе, прибыли или собираемых платежах. Как правило, контракты с государственным или коммунальным органом - весьма привлекательный бизнес для частного предпринимателя, поскольку

[34] PPP in Infrastructure Resource Center for Contracts, Laws and Regulation. The World Bank. / [Electronic resource]. Mode of access: http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements

помимо престижа гарантируют ему устойчивый рынок и доход, а также возможные льготы и преференции[35].

Термин «контракт на управление» применяется к контрактам по договорам об оказании технической помощи путем полномасштабной эксплуатации и соглашениям по техническому обслуживанию. К основным общим чертам относится то, что подрядчик нанимается с целью управления рядом направлений деятельности в течение относительно короткого периода времени (от 2 до 5 лет).

Перед контрактами на управление, как правило, стоят специфические задачи, и внимание сфокусировано на затратах, а не на результатах. Между тем, соглашения по эксплуатации и обслуживанию могут иметь больше требований с точки зрения результатов или производительности.

Простейшие контракты на управление подразумевают привлечение частного оператора, которому выплачивается фиксированная плата за выполнение специфических задач. Обычно его доход не зависит от сбора тарифной платы, а риски не связаны с состоянием активов. Однако на практике встречаются и контракты на управление, которые связаны с конечным результатом деятельности. Они предполагают более значительные риски для оператора, в том числе ответственность за состояние активов и замену компонентов и оборудования. Такие условия для оператора характерны для подготовительной стадии перехода к концессионным отношениям. Контрактная форма, в частности, получила распространение в работе с отходами и водными ресурсами, а также в энергетике, где инвестиции в первую очередь направлены

[35]Айрапетян, М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства / М.С. Айрапетян // Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.g-kh.ru/directory/articles/736090/-2013

на снижение текущих издержек. При этом экономия, полученная от снижения текущих издержек, нередко превышает собственно инвестиционные затраты[36].

Аренда (лизинг)

Что касается аренды в ее традиционной форме (договора аренды) и в форме лизинга, то особенность арендных отношений между властными структурами и частным бизнесом заключается в том, что на определенных договором условиях происходит передача частному партнеру государственного или муниципального имущества во временное пользование и за определенную плату. При этом частный оператор несет ответственность за эксплуатацию и техническое обслуживание имущества, но не за финансирование инвестиций.

Традиционные договоры аренды предполагают возвратность предмета арендных отношений, причем правомочие по распоряжению имуществом сохраняется за собственником и не передается частному партнеру. В специально оговариваемых случаях арендные отношения могут завершиться выкупом арендуемого имущества. При заключении договора лизинга лизингополучатель всегда имеет право выкупить государственное или муниципальное имущество. В среднем договоры аренды и лизинга заключаются на период от 8 до 15 лет[37].

Модель лизинга является наиболее подходящей, в частности, для сооружения общественных зданий, использования авиационной и другой дорогостоящей техники. В мире накоплен весьма представительный опыт

---

[36] PPP in Infrastructure Resource Center for Contracts, Laws and Regulation. The World Bank. / [Electronic resource]. Mode of access: http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements

[37] Завьялова, Е.Б. Лизинг как форма государственно-частного партнерства / Е.Б. Завьялова, И.В. Линев // Вестник МГИМО-Университета. 2013. № 4. С. 251-256.

лизинговых форм партнерства органов местного самоуправления с частным бизнесом[38].

Концессия

Концессия (концессионное соглашение) является специфической формой отношений между государством и частным партнером, получающей все большее распространение. Концессии представляют собой в наибольшей степени развитую, комплексную и перспективную форму ГЧП.

Особенность концессии состоит в том, что государство (муниципальное образование) в рамках партнерских отношений, оставаясь полноправным собственником имущества, составляющего предмет концессионного соглашения, уполномочивает частного партнера выполнять в течение определенного срока оговариваемые в соглашении функции и наделяет его с этой целью соответствующими правомочиями, необходимыми для обеспечения нормального функционирования объекта концессии, в том числе возлагает на него ответственность за инвестиции.

За пользование государственной или муниципальной собственностью концессионер вносит плату на условиях, оговоренных в концессионном соглашении. Право же собственности на выработанную по концессии продукцию передается концессионеру, который получает свои доходы непосредственно от потребителя.

Концессионные соглашения применяются в отраслях с длительным сроком реализации проектов (25-30 лет), а также с тех случаях, когда передача

---

[38] Коновалова, М.Е. Государственно-частное партнерство и его роль в структурных преобразованиях России / М.Е. Коновалова // Проблемы современной экономики. Изд.: Научно-производственная компания «РОСТ». № 2 (34). Санкт-Петербург, 2010. № 2 (34). С. 82-85. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-i-ego-rol-v-strukturnyh-preobrazovaniyah-ekonomiki-rossii

прав собственности от государства частному партнеру исключается по политическим или правовым причинам[39].

Замечено, что концессионная форма успешно применяется различными странами в транспортной (автодороги, железные дороги, аэропорты, порты, трубопроводный транспорт) и социальной инфраструктуре (здравоохранение, образование, развлечение, туризм), ЖКХ (водоснабжение, электроснабжение, очистка воды, газоснабжение и др.), в других сферах (тюрьмы, оборона, объекты военной сферы). При этом лидирующей является транспортная инфраструктура, за ней с небольшим отрывом следует социальная инфраструктура[40].

При реализации проектов ГЧП на основе концессионных отношений используются различные механизмы сотрудничества государства и частного бизнеса. Они дифференцируются в зависимости от объема передаваемых частному партнеру правомочий собственности, инвестиционных обязательств сторон, принципов разделения рисков между партнерами, ответственности за проведение различных видов работ. Наиболее распространены следующие виды партнерств[41]:

- BOT (Build, Operate, Transfer - строительство - эксплуатация/управление - передача). Инфраструктурный объект создается за

---

[39]PPP in Infrastructure Resource Center for Contracts, Laws and Regulation. The World Bank. / [Electronic resource]. Mode of access: http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements

[40]Коновалова, М.Е. Государственно-частное партнерство и его роль в структурных преобразованиях России / М.Е. Коновалова // Проблемы современной экономики. Изд.: Научно-производственная компания «РОСТ». № 2 (34). Санкт-Петербург, 2010. № 2 (34). С. 82-85. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-i-ego-rol-v-strukturnyh-preobrazovaniyah-ekonomiki-rossii

[41]PPP in Infrastructure Resource Center for Contracts, Laws and Regulation. The World Bank. / [Electronic resource]. Mode of access: http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements

счет концессионера, который после завершения строительства получает право эксплуатации сооруженного объекта в течение срока, достаточного для окупаемости вложенных средств. По его истечении объект передается государству. Концессионер получает правомочие использования, но не владения объектом, собственником которого является государство;

- ROT (Rehabilitate, Operate, Transfer – реконструкция - управление - передача). Это вид, имеющий много общего с BOT за исключением того, что вместо строительства нового объекта ведется реконструкция уже имеющегося объекта.

- BOOT (Build, Own, Operate, Transfer - строительство - владение - эксплуатация/управление - передача). В этом случае частный партнер получает правомочие не только пользования, но и владения объектом в течение срока действия соглашения, после чего он передается публичной власти;

- BTO (Build, Transfer, Operate - строительство - передача - эксплуатация/управление). Этот механизм предполагает передачу объекта государству сразу по завершении строительства. Затем он поступает в пользование частного партнера, но без перехода к нему права владения;

- BOO (Build, Own, Operate - строительство - владение - эксплуатация/управление). В этом случае созданный объект по истечении срока действия соглашения не передается публичной власти, а остается в распоряжении инвестора;

- BOMT (Build, Operate, Maintain, Transfer - строительство - эксплуатация/управление - обслуживание - передача). Здесь акцент делается на ответственности частного партнера за содержание и текущий ремонт сооруженных им инфраструктурных объектов;

- DBO (Design, Build, Operation - проектирование – строительство – эксплуатация). Частный партнер отвечает за проектирование, строительство и эксплуатацию объекта. Документация для DBO обычно проще, чем при BOT

или концессии, поскольку она не связана с вопросами финансирования. Обычно она состоит из договора на общестроительные работы и эксплуатационного контракта или главы в договоре, посвященной вопросам эксплуатации. Оператор проекта не несет финансовых рисков. Ему выплачивается сумма за проектирование и строительство, а затем плата за период эксплуатации;

- DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer - проектирование - строительство - владение - эксплуатация/управление - передача). Особенность соглашений этого типа состоит в ответственности частного партнера не только за строительство инфраструктурного объекта, но и за его проектирование;

- DBFO (Design, Build, Finance, Operate - проектирование - строительство - финансирование - эксплуатация/управление). В случае использования данного механизма специально оговаривается ответственность частного партнера за финансирование строительства инфраструктурных объектов.

Совместное предприятие

Совместное предприятие выступает в качестве формы для государственно-частных инфраструктурных проектов, которой отдают предпочтение во многих странах.

Если объект уже существует, то его акции могут передаваться в частный сектор. Между тем, в случае строительства нового объекта, компания, которая займется проектом, создается с совместным участием государственного и частного партнеров.

Доля государственного владения акциями зависит от того, стремится ли правительство списать проект с баланса или желает сохранить контроль над управлением. Тем не менее, у правительства имеются способы сохранить контроль и даже право вето в отношении некоторых вопросов управления, даже если большинство акций передано частному партнеру.

Как правило, функции эксплуатации и технического обслуживания делегированы частному оператору на основе договора управления. Полномочия,

связанные с акциями, и права акционеров, как правило, изложены в учредительных документах компании и акционерном соглашении.

Совместное предприятие может быть образовано следующим путем:

- партнерство (договоренность о распределении прибыли между партнерами), созданное для определенной цели не как отдельное юридическое лицо с полной юридической ответственностью за проект каждого из партнеров;

- подкрепленная соглашением договоренность о консорциуме, в соответствии с которой стороны заключают контракт о совместной работе над конкретным проектом. При этом, однако, отсутствует концепция разделения использования прибыли, поскольку речь идет о партнерстве. Каждая сторона получает вознаграждение за конкретные услуги, предоставляемые консорциумом, и отдельное юридическое лицо не создается[42].

Форма кооперации используется там, где конкретные услуги недостаточно четко выделены и определены, а потому их сложно сделать отдельными объектами налогообложения и амортизационных отчислений. В таком случае партнерство реализуется через совместную проектную компанию государства и частного инвестора[43].

1.3. Национальная специфика внедрения государственно-частного партнерства на примере ряда регионов и стран

Зарубежные государства имеют достаточно длительный опыт реализации проектов с применением механизма ГЧП, который постоянно

---

[42]PPP in Infrastructure Resource Center for Contracts, Laws and Regulation. The World Bank. / [Electronic resource]. Mode of access: http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements

[43]Коновалова, М.Е. Государственно-частное партнерство и его роль в структурных преобразованиях России / М.Е. Коновалова // Проблемы современной экономики. Изд.: Научно-производственная компания «РОСТ». № 2 (34). Санкт-Петербург, 2010. № 2 (34). С. 82-85. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-i-ego-rol-v-strukturnyh-preobrazovaniyah-ekonomiki-rossii

совершенствуется. При этом, как представляется, степень освоения данного механизма, а также отрасли использования находятся в зависимости от уровня социально-экономического развития стран.

Такие государства, как Великобритания, Франция, Германия и Испания уже добились многого и ушли вперед в данной области. Тенденцией последних лет можно считать выдвижение на ведущие позиции Турции. Однако имеются такие страны, которые находятся только в начале пути.

Страны-лидеры по количеству соглашений ГЧП, заключенных в Европе за период с 1990 по 2020 гг., распределились следующим образом: на Великобританию приходится 57% от общего числа (1799) соглашений, Францию – 10%, Испанию – около 9%, Германию - около 7%, Нидерланды – около 2% а доля прочих европейских государств составляет менее 14%[44]. Как по количеству сделок, так и стоимости своих контрактов Великобритания, пионер в использовании механизма ГЧП, остаётся безусловным фаворитом, несмотря на несколько критическое отношение к ГЧП в стране: на ее долю приходится 160 млрд. евро, что соответствует около 43% совокупной стоимости всех ГЧП-проектов, реализуемых европейскими странами за период с 1990 по 2020 гг. Второе и третье места по данному финансовому показателю занимают Франция (38 млрд. евро) и Испания (35,2 млрд. евро) соответственно[45].

Анализ отраслевой «разбивки» соглашений ГЧП по финансовым показателям свидетельствует о доминирующем положении традиционной для ГЧП транспортной сферы (более 60% стоимостного объёма всех сделок за 2019 г.), при этом в количественном отношении также первенствовала транспортная

---

[44] EPEC Data Portal. / European Investment Bank, 2020. [Electronic resource]. Mode of access: https://data.eib.org/epec/

[45] Ibid.

сфера (36%), далее следовало здравоохранение (26%) и жилищно-коммунальные услуги (13%)[46].

Приведенная выше статистика отражает тенденции, которые свойственны для реализации проектов на основе ГЧП в течение последнего десятилетия в целом. Она подтверждает получившее распространение мнение о том, что в странах с разным уровнем экономического развития отличаются не только подходы к использованию механизма ГЧП, но и области, ситуация в которых диктует необходимость привлечения частного капитала. Такие отрасли, как здравоохранение и образование выходят на первое место там, где сложилась рыночная экономика, достигнуты высокие уровни производительности труда и потребления ВВП на душу населения, а населению предоставлен высокий уровень социальной защиты[47].

Особо следует отметить положительное влияние ГЧП в промышленно развитых государствах на инновационное развитие. В Великобритании, США, Ирландии, Израиле, Франции, Италии, Германии, Японии реализуются программы, направленные на развитие контактов между наукой и промышленностью и способствующие государственным изысканиям в области промышленных инноваций. В развивающихся странах и странах с переходной экономикой по степени приоритетности привлечения инвестиций путем использования механизма ГЧП на первый план выходит развитие инфраструктуры, в том числе транспортной[48].

---

[46] EPEC Data Portal. / European Investment Bank, 2020. [Electronic resource]. Mode of access: https://data.eib.org/epec/

[47] Рожкова, С. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики / С.Рожкова // Инвестиции в России. Москва, 2008. - № 1 (312). - С. 50-55. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://docplayer.ru/42267454-Analiz-mirovogo-opyta-ispolzovaniya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-razlichnyh-otraslyah-ekonomiki.html

[48] Фирсова, А.А. Зарубежный опыт применения государственно-частных партнерств для развития инвестирования инновационной деятельности / А.А. Фирсова // Известия Саратовского государственного университета. Сер. Экономика. Управление. Право, 2011. Изд.: Саратовский государственный технический

Что касается России, то представляется оправданным мнение, что она следует путем, в целом характерным для стран с переходной экономикой, делая преимущественный акцент на активном развитии ГЧП в энергетике, в сфере ЖКХ, в строительстве, в то время как реализация проектов в образовательной и культурной сферах, здравоохранении, пока не приобрела значительных масштабов. То же, впрочем, можно сказать и о транспортной инфраструктуре. Из 4103 проектов ГЧП, которые, по состоянию на ноябрь 2020 г., находились на разных стадиях разработки и реализации в России, 3120 относились к коммунально-энергетической инфраструктуре, 629 - социальному сектору в целом и 171 - к транспортной инфраструктуре[49]. Вместе с тем заметна серьёзная общая положительная динамика в дальнейшем становлении ГЧП в России в последние годы. Благодаря совершенствованию законодательства и заинтересованности государства в применении данного механизма для развития и модернизации инфраструктуры общее количество проектов ГЧП увеличилось 2013-2016 гг. более чем 25 раз[50]. Однако, начиная с 2017 года наблюдается заметное сокращение ГЧП-проектов, которое на фоне пандемии коронавируса достигло своего пика: в 2020 году общее число проектов ГЧП, реализуемых в России, составило 89, что в три раза меньше количества проектов в 2019 году (275) и в более, чем пять раз меньше, чем в 2018 году (490)[51].

университет. Т. 11. Вып. 2. С. 75-76. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.sgu.ru/sites/default/files/journals/izvestiya/pdf/2013/12/13/16.PDF

[49] ГЧП в России. Рынок реализуемых проектов ГЧП в России. / Платформа «РОСИНФРА», 2020. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://rosinfra.ru/digest/market

[50] Государственно-частное партнерство в России 2016-2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов. Специальное исследование к IV инфраструктурному конгрессу «Российская неделя ГЧП-2017». Ассоциация «Центр развития ГЧП». Москва, 2016. С.4-5, с. 8. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/proektyi-czentra/rejting-regionov-po-gchp.html

[51] ГЧП в России. Рынок реализуемых проектов ГЧП в России. / Платформа «РОСИНФРА», 2020. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://rosinfra.ru/digest/market

Специфику национального применения ГЧП отражает и степень разработанности относящегося к партнерству законодательства в различных странах. Так, в большинстве европейских государств отмечается отсутствие специальных законов, которые регулируют взаимоотношения участников ГЧП, а правовое регулирование осуществляется на подзаконном уровне. При этом ГЧП-проекты не инициируются в тех сферах, где не созданы для этого условия (правовые, организационные, технические, социальные, экономические и др.).

Одной из причин такого положения называется тот факт, что в некоторых странах основными источниками системы права являются не нормы законов, а сложившиеся традиции, которые регулируют правовые отношения (судебные прецеденты). Этого оказывается достаточно, поскольку власти стремятся не злоупотреблять действиями, чреватыми аннулированием проектов, неэффективностью затрат в результате поспешной передачи активов частному сектору, затягиванием переговоров с частным сектором и принятия необходимых решений, ошибками при подготовке проектов и т.д.

Например, в Великобритании на данный момент отсутствуют специальные профильные законодательные акты, непосредственно регулирующие ГЧП. До Брексита отношения, связанные с партнерством, в значительной степени регламентировались директивами ЕС о публичных контрактах и о публичных услугах, местным законодательством, принятым в соответствии с этими директивами. Сейчас наиболее актуальными в данном отношении выступают общие нормы британского законодательства о недвижимости, договорах, проведении конкурсных торгов, налогообложении, конкуренции и т.д.

С точки зрения анализа правовых режимов ГЧП в различных странах заслуживает внимания разработанная В.Е. Сазоновым классификация, которая приведена ниже в изложении Г.А. Маховиковой и Н.Ф. Ефимовой[52]:

1. модель, характеризуемая отсутствием профильных комплексных нормативных правовых актов в области ГЧП; проекты в этой области регулируются общим законодательством, в том числе актами о государственных закупках (Австрия, Казахстан, Мальта, Нидерланды, Швейцария);

2. модель минимального сбалансированного правового регулирования отдельных аспектов ГЧП (в том числе – концессий) посредством совокупности отраслевых нормативных правовых актов при отсутствии специального комплексного профильного нормативного правового акта в области ГЧП (модель специального законодательства, дифференцированно регулирующего отношения государственно-частного партнерства в некоторых отдельных сферах экономики) (Азербайджан, Беларусь, Великобритания, Германия, Дания, Испания, Италия, Китай, Новая Зеландия, Чехия, Чили, ЮАР);

3. модель, характеризуемая наличием специального комплексного профильного нормативного правового акта (актов) в области ГЧП (модель унифицированного специального законодательства, регулирующего отношения ГЧП во всех сферах экономики), при этом степень полноты и детализации правового регулирования в таком акте различается в разных государствах (Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Гватемала, Гондурас, Греция, Египет, Замбия, Ирландия, Канада, Кения, Колумбия, Кыргызстан, Латвия, Маврикий, Мексика, Пакистан, Перу, Польша, Португалия, Россия, Румыния,

---

[52] Маховикова, Г.А. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российские реалии / Г.А. Маховикова, Н.Ф. Ефимова // Монография. Изд-во СПбГЭУ. Санкт-Петербург, 2013. С. 77. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://elibrary.unecon.ru/materials_files/447867339.pdf

Сербия, Словения, США, Танзания, Украина, Уругвай, Франция, Хорватия, Южная Корея, Япония). Эта модель имеет разновидности:

3.1. модель, предусматривающая наличие только на центральном (федеральном, если это федерация) уровне специального профильного нормативного правового акта в области ГЧП и обеспечивающих актов (Гватемала, Греция, Египет, Замбия, Ирландия, Кения, Колумбия, Кыргызстан, Латвия, Маврикий, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словения, Танзания, Украина, Уругвай, Франция, Хорватия, Южная Корея, Япония);

3.2. модель, предусматривающая наличие одновременно на центральном (федеральном) и на региональном уровнях специальных профильных нормативных правовых актов в области ГЧП и обеспечивающих актов (Аргентина, Бразилия, Канада, Мексика, Пакистан, США); с принятием и вводом в действие закона государственно-частном партнёрстве и муниципально-частном партнёрстве в группу таких стран вошла и Россия);

3.3. модель, предусматривающая наличие только на региональном уровне специальных профильных нормативных правовых актов в области ГЧП (Австралия, Бельгия);

4. модель, характеризуемая избыточной множественностью законодательных актов в области ГЧП. Примером является Бразилия, где многочисленные акты на уровне регионов дублируют федеральное законодательство, не привнося по большей части чего-то существенно нового, при этом действуют свои нормативные правовые акты о ГЧП еще и на муниципальном уровне.

Таким образом, как показывает международная практика, хотя наличие специального профильного законодательного акта по вопросам ГЧП на государственном уровне является важным моментом в плане регулирования деятельности партнерства, оно не всегда является фактором, безусловно определяющим обеспечение его эффективности.

Глава 2. Возникновение и эволюция системы государственно-частного партнерства в Республике Корея и его роль в национальной экономике

2.1. Основные этапы становления южнокорейской экономики и специфика хозяйственных задач

С точки зрения изучения исторических условий появления государственно-частного партнёрства на юге Корейского полуострова представляется важным рассмотреть основные этапы развития экономики Республики Корея, являющую собой пример использования варианта её смешанной модели, которая предполагает значительное влияние государства. При этом периодизация этапов во многом связана не только с экономическими критериями, но и выбором верховной властью хозяйственных задач для каждого конкретного этапа, а также изменениями в её подходе к определению степени своего участия в управлении экономикой.

В целом, можно выделить четыре периода в экономическом развитии Республики Корея:

- восстановление экономики (с 1945 г. по 1961 г.);

- импортозамещение, экспортно-ориентированный рост и развитие тяжелой промышленности (с 1962 г. по 1978 г.);

- стабилизация, либерализация, глобализация и экономическая зрелость с (1979 г. по 1996 г.);

- преодоление последствий финансового кризиса и курс на инновационную экономику (с 1997 г. по настоящее время).

Период с 1945 г. по 1961 г.

Первый этап, который датируется периодом с 1945 г., когда страну освободили от японского колониального господства, по 1961 г., исторически включил в себя создание Первой республики на юге Корейского полуострова в 1948 г., аграрную административную, образовательную и ряд других реформ,

разрушительную Корейскую войну 1950-1953 гг. и послевоенное восстановление.

В экономическом плане данный период характеризовался переходом от модели хозяйствования, полностью основанной на американской гуманитарной помощи в 1945-1948 гг. (поставках зерна, предметов одежды и др.) к началу «импортозамещающей» индустриализации, в ходе которой в 1954-1961 гг., хотя и при непосредственной и решающей поддержке США, удалось наладить производство важных для удовлетворения элементарного внутреннего спроса товаров и обеспечить в 1954-57 гг. стабильный рост ВВП в среднем на уровне 5.7%[53]. Это стало заметным достижением для традиционно аграрного Юга, оказавшегося отрезанным от исторически промышленного Севера после освобождения и разделения полуострова на два государства и оставшегося после Корейской войны с фактически нищим населением и почти полностью разрушенной хозяйственной инфраструктурой.

Отдельные начальные меры по «импортозамещению» сопровождалось частными и государственными инвестициями в строительство дорог, сетей связи, начальных и средних школ. Вложения в образование принесли свои плоды в начале 60-х гг., обеспечив стране молодую и грамотную рабочую силу, которая составила костяк людских ресурсов для различных отраслей экономики, занятых выпуском трудоемкой продукции.

Период с 1962 г. по 1978 г.

Меры в области образования, проведение аграрной реформы и курс на «импортозамещение» позволили заложить основу для дальнейшего роста во время второго этапа развития с 1962 г. по конец 70-х гг., который связан с реформами президента Пак Чжон Хи. Националист по своим убеждениям и сторонник идеи, основанного на экономической самодостаточности,

[53]Korean Statistical Information Service. 10.1.1 Main Annual Indicators (reference year 2010, 2000~). / [Electronic resource]. Mode of access: http://kosis.kr/

процветания нации, средством достижения которого является «административная демократия», реализуемая с помощью государственного вмешательства во все стороны жизни, Пак Чжон Хи укрепил централизованное управление экономикой, сочетавшее в себе черты как акцентированного интервенционизма, так и свободной торговли. На практике это выразилось во введении с 1962 г. пятилетнего планирования, которое просуществовало до 1996 г.

Помимо строгой системы государственного регулирования, основными принципами экономической стратегии стали форсированная индустриализация и ориентация на экспорт продукции, а главной целью хозяйственного развития стало превращение страны из отсталой и аграрной в современное и индустриальное государство, обладающее комплексной экономикой.

Сохранив за собой важнейшую инфраструктуру (автомобильные и железные дороги, порты, объекты электроэнергетики и водоснабжения), проведя национализацию банков и продолжая стимулировать аграрный сектор, администрация Пак Чжон Хи поэтапно переносила акцент с развития отраслей трудоёмких, но не требовавших квалифицированной рабочей силы и больших капиталовложений - легкая промышленность (парики, обувь и одежда), промышленность стройматериалов (цемент, фанера), производство электроэнергии, минеральных удобрений - на модернизацию отраслей, способных обеспечить «импортозамещение» металлургической, машиностроительной и химической продукции.

С 1972 г. Южная Корея сосредоточила усилия на развитии экспортоориентированных отраслей с тем, чтобы в 1976-1981 гг. приступить к налаживанию выпуска товаров, способных конкурировать на внешних рынках. Начало реализации в 1973 г. плана развития тяжёлой и химической индустрии, подкрепленное льготами, мерами защиты от импорта и правительственными инвестициями в государственные предприятия, означало выбор в качестве целевых направлений высокотехнологичных отраслей обрабатывающей

промышленности, продукция которых составляет основу южнокорейского экспорта и по сей день: судостроение, металлургия, нефтепереработка, нефтехимия, машиностроение, электронная промышленность, а также текстильное производство.

Период с 1979 г. по 1996 г.

Помимо мер по борьбе с издержками интенсивного развития предыдущих лет в виде высокой инфляции, значительного дефицита платежного баланса и большого внешнего долга, основным содержанием периода с 1979 г. по 1996 г. стали стабилизация достигнутых ранее результатов, либерализация финансовых рынков, экономической деятельности и доступа во внешнеторговую сферу, поддержка отдельных отраслей для повышения конкурентоспособности их продукции за рубежом, выравнивание диспропорций в хозяйственном развитии и повышение роли страны в мировой экономической системе. Существенные успехи были достигнуты в повышении благосостояния и повышении уровня жизни населения (темпы роста зарплат, ВВП на душу населения, школьное образование и продолжительность жизни). Страна сумела, наконец, достичь одной из ключевых целей: избавиться от дефицитного баланса внешней торговли.

Объявленный в 1994 г. курс на «глобализацию» подразумевал «создание первоклассной нации» и перенос акцентов с внешних заимствований на привлечение прямых иностранных инвестиций. Несмотря на «стабилизационный» характер мероприятий, темпы экономического роста оставались достаточно высокими, вполне сопоставимыми с периодом реформ.

Период с 1997 г. по настоящее время

Финансовый кризис 1997 г. и преодоление его последствий стали отправной точкой нынешнего этапа развития. Однако его отличительным моментами стали не только отказ от привычных социально-экономических планов и их заменой на пятилетнее финансовое планирование в масштабах

страны, но и, главное, переход к осуществлению, провозглашённой в «генеральном плане» 1999 г. и «плане действий» 2000 г., стратегии трансформации страны на базе «экономики знаний (knowledge-based economy)», в которой инновации выступают в качестве главного «источника» повышения производительности и обеспечения устойчивого экономического роста.

Четырьмя «китами» «экономики знаний» являются благоприятная макроэкономическая структура, современная информационная инфраструктура, развитие человеческих ресурсов и эффективная инновационная система. Достижение поставленной цели увязывается с дерегулированием всех секторов экономики и совершенствованием её институциональных основ, что должно содействовать повышению прозрачности экономики и развитию конкуренции[54].

В отличие от прошлых лет, роль государства состоит не в прямом регулировании экономики, а в содействии развитию рыночных механизмов и создании условий для внедрения компаниями новых технологий. «Национальный план финансово-бюджетных мер (National Fiscal Management Plan)» ставит цели на пятилетний период, перечисляя программы, которые предполагается реализовывать за счёт правительства, и давая оценку ожидаемым результатам. Также следует отметить, что процесс его рассмотрения и принятия прозрачен, что важно для достижения согласия в обществе относительно выбора национальных приоритетов и определения масштабов выделения государственных средств на различные цели.

Стремление обеспечить продвижение страны на пути к «экономике знаний» определило главное содержание «Инициативы 577» в рамках «Основного плана развития науки и технологий» администрации президента Ли Мён Бака (2008-2012 гг.), который выбрал био- и нанотехнологии в качестве

---

[54] Торкунов А.В., Толорая Г.Д., Дьячков И.В. Современная Корея: метаморфозы турбулентных лет (2008-2020 гг.) / А.В. Торкунов, Г.Д. Толорая, И.В. Дьячков // АО «Издательство «Просвещение», Москва, 2021 г. – 448 с.

целевых направлений для промышленных отраслей и научно-исследовательских центров, и мер в сфере экономики Пак Кын Хе, дочери Пак Чжон Хи, руководившей страной в 2013-2016 гг. Наращивание инвестиций в науку, технологии и информационно-коммуникационный сектор сочеталось в концепции «творческой экономики» Пак Кын Хе с устранением преград для стартапов в бизнесе, созданием новых товаров и услуг на базе слияния знаний и технологий, поддержкой и развитием предпринимательства, в частности малых и средних компаний, с тем чтобы они укрепляли свои позиции в качестве глобальных игроков на международном рынке.

«Четвертая индустриальная революция», включая широкое внедрение возобновляемой энергетики, составляют ядро экономического блока «100 крупнейших задач национальной политики»[55]. Такое название получил курс нынешнего президента РК Мун Чжэ Ина, пришедшего к власти в мае 2017 г.

2.2. Алгоритм взаимоотношений государства и крупного бизнеса и предпосылки для возникновения отношений государственно-частного партнерства

Применительно к Республике Корея понятие крупного бизнеса связано с ведущими корпорациями страны - так называемыми «чэболями *(chaebols)*», финансово-промышленными группами специфической формы, к числу которых относятся такие известные в настоящее время бизнес-конгломераты, как «Самсунг (Samsung)», «Хендэ (Hyundai)», «ЭлДжи (LG)», «ЭсКей Груп (SK Group)», «Лотте (Lotte)» и некоторые другие.

Появление компаний, которые впоследствии выросли в «чэболи», прослеживается во второй половине 40-х - начале 50-х гг., когда после освобождения страны некоторые корейские предприниматели сумели завладеть

[55]100대 국정과제 (100 крупнейших задач национальной политики). 08.2017. P.3. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pmo.go.kr/_common/jsp/download.jsp?path=/_res/pmo/etc/&file=kukjungfile.pdf

местными активами японских колонизаторов и провести организационное оформление бизнеса.

Модель взаимоотношений властей с крупным бизнесом начала складываться на заре 60-х гг. Именно активное сотрудничество государства с частными компаниями стало главной предпосылкой формирования «чэболей», поскольку их ускоренное развитие связано с промышленными и экономическими реформами президента Пак Чжон Хи, хозяйственная модель которого сочетала в себе достаточно жёсткий государственный капитализм с использованием возможностей частных предприятий. При этом, несмотря на наличие значительного количества государственных корпораций в таких отраслях, как металлургия, ЖКХ, связь, производство удобрений и химической продукции, ставка была сделана на крупные частные компании, которые рассматривались как «двигатель быстрого роста» в плане обеспечения в кратчайшие сроки нужных результатов в индустриализации тяжёлой и химической промышленности, а также реализации экспортной стратегии.

Со стороны государства руководство их деятельностью осуществлялось путём постановки целей в производстве и экспорте, наряду с применением контроля за кредитами, а также традиционных методов денежно-кредитной и налогово-бюджетной политики и неофициального давления и принуждения.

Вместе с тем правительство всемерно стимулировало и защищало бизнес этих компаний. В целях достижения быстрого промышленного роста они получили фактически монопольный доступ к ресурсам и приобрели исключительное право заниматься определёнными видами хозяйственной деятельности. Формами поддержки со стороны государства стали финансовая помощь, низкие процентные ставки, налоговые льготы, валютные ассигнования, лицензии на импортные и экспортные операции, поощрение их инвестиций за рубежом. Они были обеспечены государственными заказами, в частности, проектами в военной сфере и гражданском строительстве. Кроме того, в значительную зависимость от избранных частных компаний были поставлены

малые и средние фирмы, которые поставляли им качественные детали и компоненты по максимально возможной низкой цене.

Хотя такое стимулирование со стороны государства порождало и целый ряд негативных явлений, которые, в частности, выражались в подкупе политиков, отсутствии прозрачности в деятельности крупных бизнес-конгломератов в силу специфичности их семейного корпоративного управления и недостаточности внешнего контроля, неразвитости рыночной конкуренции, именно «чэболи» двигали вперед экспортно-ориентированную корейскую экономику в период индустриализации 1961-1987 гг., что выразилось в стремительных темпах роста экономики и экспорта. В период с 1961 г. по 1989 г. ВВП рос в среднем почти на 9.6% в год, обрабатывающая промышленность - на 15.2%, строительный сектор - на 12.8%, а экспорт товаров - на 24.9%[56]. С 1980 г. по 1990 г. Южная Корея переместилась с 28-й на 16-ю позицию в рейтинге мировых государств по объёму ВВП в текущих ценах[57].

В трех крупнейших «чэболях» входящие в них промышленные фирмы представляли в середине 80-х гг. от 33 до 57 отраслей[58], а доходы четырёх крупнейших конгломератов в 1987 г. достигли 80.7 млрд. долл. что составляло две трети валового национального продукта[59].

Таким образом, экономические результаты страны, достигнутые благодаря опоре государства на крупные промышленно-финансовые группы,

---

[56]Korean Statistical Information Service. 10.1.1 Main Annual Indicators (reference year 2010, 2000~). / [Electronic resource]. Mode of access: http://kosis.kr/

[57] World GDP Ranking 2015. Data and Charts. / [Electronic resource]. Mode of access: http://knoema.ru/nwnfkne/world-gdp-ranking-2015-data-and-charts

[58]Цветков, В.А. Финансово-промышленные группы в современном мире / В.А. Цветков // Промышленная политика в Российской Федерации. № 6. 2000. С. 36-47. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvet-00.htm

[59]История экономики и экономические планы Республики Корея. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gecont.ru/articles/econ/koreahe.htm

явились благоприятными предпосылками для перехода к целенаправленному внедрению механизма государственно-частного партнёрства в Республике Корея.

2.3. Организационные аспекты внедрения государственно-частного партнерства

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 серьезную 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 90-х гг., элементы его использования наблюдались и ранее, что позволяет, в частности корейским исследователям, хронологически выделить четыре основных этапа в становлении данного механизма хозяйствования (Таблица 1)[60].

Первый этап (с декабря 1968 г. по август 1994 г.) характеризовался реализацией единичных проектов с применением государственно-частного

[60]Kim, J.H., Kim, J.W., Shin, S.H., Lee, S.Y. 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. Pp. 15-16. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/

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 общественную инфраструктуру (The Act on Promotion of Private Capital Investment in Social Overhead Capital)», который с целью реализации закона был дополнен президентским указом «О применении акта о содействии частным инвестициям в экономическую и общественную инфраструктуру (Enforcement Decree of The Act on Promotion of Private Capital Investment in Social Overhead Capital)».

В указанный период 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 общественную инфраструктуру.

Стремление придать новый импульс реализации проектов на основе государственно-частного партнёрства побудило правительство предпринять целый ряд дополнительных шагов с целью создания более благоприятных условий для такого сотрудничества. Одной из мер стала существенная переработка действовавшего на тот момент «Акта о содействии частным

инвестициям в экономическую и общественную 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 алгоритм организации осуществления проектов путём их классификации на *государственные* (solicited) и *частные* (unsolicited) (т.е. в зависимости о 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 ГЧП. Эта функция была поручена «Центру управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру (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 четвёртый этап (с 2005 г. по начало 2015 г.), увязывается с корректировкой некоторых положений «Акта о частном участии в инфраструктуре», 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)», а сам документ получил название «Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре (Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure)[61] . Помимо этого, государство расширило категории самих проектов, добавив к производственным социальные и жилые объекты.

Принятие правительством в апреле 2015 г. целого комплекса мер по активизации ГЧП, включая внедрение в практику «BTO-rs» и «BTO-a» как усовершенствованных видов партнерства, предоставление частному партнеру права инициировать проекты BTL, расширение типов объектов для проектов BTL (зданий государственных агентств, детских учреждений, автопарков общественных такси и т. д.), решение откорректировать систему «гарантии минимальных доходов» можно считать началом нынешнего, пятого, этапа развития ГЧП в РК.

[61]На корейском языке документ озаглавлен «사회기반시설에대한민간투자법», что в переводе на русский означает «Акт о частных инвестициях в общественную инфраструктуру».

Таблица 1. Периоды становления государственно-частного партнёрства в Республике Корея

Этапы	Годы	Особенности
Этап 1	1968-1994 гг.	- реализация единичных проектов с применением ГЧП на основе отдельных законов (Акт о дорогах, Акт о портах и т.д.).
Этап 2	1994-1998 гг.	- начало привлечения частного капитала для строительства инфраструктуры на систематической основе после принятия «Акта о содействии частным инвестициям в экономическую и общественную 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 гг.	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	2005 г. - начало 2015 г.	- трансформация «Акта о частном участии в инфраструктуре» в «Акт о государственно-частных партнёрствах 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; - переход от программы «гарантии минимальных доходов» к использованию «компенсации базовой стоимости».
Этап 5	апрель	- утверждение правительством пакета мер по активизации ГЧП; - внедрение в практику «BTO-rs» и «BTO-a» как усовершенствованных видов партнерства; - внесение изменений в «Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» с целью предоставления

	2015 г.-н. в.	частному партнеру права инициировать проекты BTL, а также расширения типов объектов для проектов данного вида; - корректировка системы «гарантии минимальных доходов».

Источник: составлено автором на основе исследования корейских авторов Kim J. H., Kim J. W., Shin S. H., Lee S. Y.[62] *и анализа данных Министерства стратегии и финансов Республики Корея*[63]

Не трудно заметить, что периодизация развития ГЧП в Корее во многом зависит от внесения тех или иных изменений в его ключевой законодательный документ, который в настоящее время носит название «Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре». Вместе с президентским указом «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», «Основным планом ГЧП (PPP Basic Plan)» и «Методическими рекомендациями по реализации ГЧП (PPP Implementation Guidelines)» этот закон главным образом и формирует регулирующую основу для деятельности в рамках партнёрства.

«Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» чётко определяет виды инфраструктурных объектов, параметры «Основного плана ГЧП», роли государства и частного партнёра как взаимодействующих сторон, полномочия государственных структур в принятии решений, типы закупок и организационные моменты закупочного процесса, методы реализации проектов, требования к корпорации для реализации проекта, формы оказания правительственной поддержки, механизм рассмотрения споров и т.д. Указ во многом конкретизирует положения закона.

---

[62] Kim, J.H., Kim, J.W., Shin, S.H., Lee, S.Y. 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. 7. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/

[63] 2016~2020 년국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. P. 127. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

«Основной план» и «Методические рекомендации» задают направления политики в области ГЧП, а также детализирует процедуры реализации проектов, правила их финансирования и рефинансирования, механизм распределения рисков, меры правительственной поддержки. Они корректируются каждый год с тем, чтобы обеспечить максимально возможный учёт изменений в законодательстве и нормативных актах, рыночной ситуации, влияющей на работу в рамках ГЧП, а также задач, возникающих перед правительством (Таблица 2).

Таблица 2. Нормативная база ГЧП в Республике Корея

<table>
<tr><th>Регулирующие документы</th><th colspan="2">Характеристика, предмет регулирования, применение</th></tr>
<tr><td>Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре (Акт ГЧП)</td><td rowspan="2">-общее регулирование проектов ГЧП;
-определение инфраструктуры для проектов, методов их реализации, роли государственного и частного партнёров, мер по оказанию поддержки;
-введение терминов и понятий, используемых в нормативных документах по вопросам ГЧП.</td><td>-приоритет над другими законодательными актами применительно к ГЧП;
-вывод проектов ГЧП из-под жёсткого правительственного регулирования по вопросам управления государственной собственностью.</td></tr>
<tr><td>Указ «О применении закона акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»</td><td>- развитие положений Акта ГЧП;
- детализация масштабов и конкретных путей их реализации.</td></tr>
<tr><td>Основной план ГЧП</td><td rowspan="2">-детальное рассмотрение перспективных планов, процедур закупок, мер государственной поддержки;
-ежегодное обновление с учётом институциональных изменений, экономической конъюнктуры и т.д.</td><td>- определение направлений политики по вопросам ГЧП, процедур осуществления проектов, вариантов финансирования и рефинансирования, механизма разделения рисков, системы выплаты правительственных субсидий и требований к отчётности.</td></tr>
<tr><td>Методические рекомендации по реализации ГЧП</td><td>-повышение транспарентности и объективности в работе над проектами ГЧП;
-подготовка запросов предложений по проектам;</td></tr>
</table>

		-оценка проектов по критерию «цена-качество», нормам выработки.

Источник: составлено автором с использованием данных совместного исследования Министерства стратегии и финансов Республики Корея исследовательских институтов[64]

Отвечают за развитие ГЧП в Республике Корея госструктуры, действующие в рамках замкнутой и централизованной системы с минимальным участием других организаций (Таблица 3).

Центральную роль играет Министерство стратегии и финансов (Ministry of Strategy and Finance), которому поручено обеспечение выполнения положений «Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», президентского указа и «Основного плана». Причём, разработкой «Основного плана» как раз и занимается само министерство. В его компетенцию входят также подготовка проекта бюджетных ассигнований на ГЧП, непосредственное участие в решении вопросов финансирования, подготовки и реализации инвестиционных проектов в рамках партнёрства. Анализируя квартальные отчеты о реализации конкретных проектов и контролируя качество проектов, за которые отвечают государственные организации-заказчики, министерство следит за расходованием государственных средств и имеет полномочия при необходимости отложить или частично заблокировать выделение ассигнований на стадии реализации.

Министр стратегии и финансов в качестве председателя возглавляет Комитет по рассмотрению вопросов ГЧП (PPP Review Committee), который образуют представители 11 центральных государственных ведомств, преимущественно являющихся заказчиками проектов ГЧП, и не более 8

[64] 2014/15 Knowledge Sharing Program with Tanzania: Consultation for System Improvement and Capacity Building for PPP Projects in Tanzania. Ministry of Strategy and Finance, Korea Development Institute, Center for Korean Prosperity, Hankuk University of Foreign Studies. P. 36. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/policy.jsp?idx=10820

частных экспертов с большим опытом в вопросах партнёрства. Согласно президентскому указу с изменениями от 22 мая 2014 г., в состав комитета входят заместители руководителей следующих министерств: стратегии и финансов; науки, информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и планирования будущего; образования; национальной обороны; культуры, спорта и туризма; сельского хозяйства, продовольствия и аграрных дел; торговли, промышленности и энергетики; здравоохранения и благосостояния; окружающей среды; земли, инфраструктуры и транспорта; океанов и рыбного хозяйства. Частные эксперты привлекаются к работе министром стратегии и финансов на платной основе сроком на два года с возможностью продления контрактов ещё на один период [65]. Комитет уполномочен участвовать в принятии решений по вопросам привлечения частных инвестиций, разработки «Основного плана ГЧП», а также по масштабным проектам в рамках партнёрства, инициированным государством[66]. Такие работы делятся на две категории. К первой относятся проекты общей стоимостью свыше 200 млрд. корейских вон, а ко второй - с вложениями от 100 млрд. вон, механизм реализации которых предусматривает передачу объекта концессионеру во временную аренду для управления и эксплуатации[67]. Комитет наделён правами утверждать или отменять такие проекты, проводить их всестороннюю оценку, выбирать концессионеров, рассматривать генеральные планы инфраструктурных сооружений и т.д.

Другим важным элементом системы государственных органов является, созданный при Институте развития Кореи (Korea Development Institute), Центр

---

[65]Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Article 3. P.3. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=45822&lang=ENG

[66]Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Last amended by Act No. 12248, January 14, 2014. Article 5. Pp.8-9. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG

[67]Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Article 6. P.3. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=45822&lang=ENG

управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру, откуда выходят в свет «Методические рекомендации по реализации ГЧП»[68]. Вместо пользования услугами частных консультантов государственные организации-заказчики за технической поддержкой обычно обращаются именно туда. В числе задач, которые поставлены перед Центром в соответствии с президентским указом «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», - оказание поддержки Министерству стратегии и финансов в работе над «Основным планом ГЧП» и содействие другим министерствам и профильным государственным организациям в ходе закупочного процесса. Имеется в виду разработка запросов на проекты, подготовка генеральных планов инфраструктурных объектов, выбор концессионеров (рассмотрение и оценка проектных предложений и заключение соглашений), помощь в получении различных проектных согласований и разрешений, экспертиза потенциальных проектов в плане реализуемости и финансовой целесообразности. Центр содействует поиску перспективных начинаний и с помощью консультационных услуг привлечению иностранных инвестиций в проекты ГЧП. Кроме того, он занимается разработкой и выполнением учебных программ для организации подготовки по вопросам реализации проектов и ведёт исследовательскую деятельность, изучая положение в тех секторах экономики, где применяется ГЧП[69].

Обеспечение реализации проектов закреплено за профильными государственными ведомствами и местными властями. Они же занимаются написанием технико-экономического обоснования с оценкой показателя «цена-

---

[68]2014/15 Knowledge Sharing Program with Tanzania: Consultation for System Improvement and Capacity Building for PPP Projects in Tanzania. Ministry of Strategy and Finance, Korea Development Institute, Center for Korean Prosperity, Hankuk University of Foreign Studies. P.37. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/policy.jsp?idx=10820

[69]Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Article 20. P.13. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=45822&lang=ENG

качество» (в частности, если стоимость проекта не превышает 50 млрд. вон и не потребуется более 30 млрд. вон правительственных субсидий[70]), управлением процессом государственных закупок, конкурсным отбором, согласованием технического плана и запуском проекта.

В Корее действует государственный аудитор, который называется «Комиссия по аудиту и проверке (Board of Audit & Inspection)». Данная организация следит за действиями государственных органов. В частности, комиссия осуществляет независимый контроль и надзор за выполнением проектов государственно-частного партнёрства, особенно на этапе государственных закупок[71].

С точки зрения организационных моментов реализации конкретных проектов ГЧП следует упомянуть и такой институт, как «корпорация для выполнения проекта ГЧП (public-private partnership project corporation)». Это юридическое лицо, которое приобретает статус концессионера после получения контракта. Учредителями выступают представители частного сектора - девелоперы, инвесторы и компании-операторы, намеревающиеся участвовать в проекте. Такая компания может выступать и зачинателем проекта. На практике часто бывает так, что частная сторона представляет свое проектное предложение в компетентный орган до полного юридического оформления. В этом случае проектное предложение должно содержать и план образования юридического лица. Если инициатор выбран в качестве потенциального концессионера, он сначала должен учредить корпорацию для реализации проекта и только после этого направлять на согласование в компетентный

---

[70] National Finance Act/ Article 38. / / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=40922&lang=ENG

[71]Семенин, А.А. Центры развития государственно-частного партнерства: сравнительный анализ / А.А. Семенин // Аналитический обзор. М.: Некоммерческое Партнёрство «Центр развития государственно-частного партнерства», 2010. С. 15. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/assets/files/docs/PPP_units_Semenin.pdf

орган «Детализированный проектно-конструкторский и технологический план (Detailed Engineering and Design Plan for Implementation)» проекта. Такая компания может заниматься главным образом теми видами бизнеса, которые разрешены компетентным органом в момент её назначения концессионером. Незначительные исключения допустимы, однако подлежат согласованию с тем же компетентным органом. Финансирование «специальной целевой компании» складывается из собственных и заёмных средств. Для поддержания финансовой стабильности строительного проекта на стадии реализации доля собственного капитала должна составлять не менее 25%. Если инвестиции в акционерный капитал финансового учреждения, превышают 50%, необходимый минимальный уровень собственного капитала может быть снижен до 20%. Во время операционного периода требуется 10-процентная минимальная доля акционерного капитала[72].

Таблица 3. Организация процесса принятия решений

Структура	Функции	Нормативно-правовые документы
Министерство стратегии и финансов РК	-обеспечение реализации Акта ГЧП, президентского указа и «Основного плана ГЧП»; -разработка и опубликование «Основного плана»; -создание и управление работой Комитета по рассмотрению вопросов ГЧП; -подготовка проекта бюджета на ГЧП; -координация работы профильных министерств.	- Акт ГЧП; - Указ «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»; - «Основной план ГЧП».

[72]Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 32. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

Профильные министерства, местные власти	-подготовка предложений по «Основному плану ГЧП»; -согласование бюджетных ассигнований с Министерством стратегии и финансов на двусторонней основе.	- Акт ГЧП; - Указ «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»; - «Основной план ГЧП».
Комитет по рассмотрению вопросов ГЧП	-утверждение основных направлений политики в области ГЧП; -утверждение «Основного плана» и внесение в него соответствующих поправок; -утверждение и отмена крупномасштабных проектов (стоимостью более 200 млрд. вон); -утверждение и корректировка запросов на предложения по упомянутым большим проектам; -определение концессионеров таких проектов.	- Акт ГЧП; - Указ «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»; - «Основной план ГЧП».
Центр управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру	-содействие Министерству стратегии и финансов в работе над «Основным планом»; -разработка Методических рекомендаций по реализации ГЧП; - содействие закупочному процессу: анализ осуществимости и экономической целесообразности проектов (в том числе предварительное ТЭО проекта при его стоимости более 50 млрд. вон и правительственных субсидиях более 30 млрд. вон и т.д.), разработка запросов на предложения, определение концессионера, оценка предложений частных компаний, переговоры с потенциальными	Методические рекомендации по реализации ГЧП

	концессионерами и т.д.	

Источник: составлено автором с использованием данных совместного исследования Министерства стратегии и финансов Республики Корея исследовательских институтов[73]

Отдельного внимания заслуживает система всесторонней оценки целесообразности осуществления проекта на стадии его отбора и утверждения. В этих целях используется механизм, получивший «предварительное изучение реализуемости проекта», которое, по сути, представляет собой предварительное технико-экономическое обоснование предстоящих работ.

Указ «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» требует от государственного заказчика всесторонней оценки проектного предложения, Речь идет о составе участников проекта, взаимоотношениях между инвестором и концессионером, осуществимости проекта (общие инвестиционные затраты, период и место реализации, содержание строительных работ), плане финансирования (достаточность капитала и возможность по получения кредитов), экономическом эффекте (плата за пользование, масштаб использования объекта, период бесплатной эксплуатации, продолжительность владения объектом и получения прибыли, льготная ставка и наличие дополнительного проекта), необходимость и возможность приобретения земельного участка, технологические аспекты (минимальный уровень требований или использование передовых технологических решений), эксплуатация объекта (ремонтные работы и т. д.) а также социальный эффект (удобства для пользователей)[74].

Как отмечено выше, статья 38 «Национального финансового акта (National Finance Act)», обязывает заказчика ГЧП проекта (государственного

---

[73] 2014/15 Knowledge Sharing Program with Tanzania: Consultation for System Improvement and Capacity Building for PPP Projects in Tanzania. Ministry of Strategy and Finance, Korea Development Institute, Center for Korean Prosperity, Hankuk University of Foreign Studies. P.38. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/policy.jsp?idx=10820

[74]Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Article 13. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_mobile/viewer.do?hseq=32751&type=new&key=

партнера в ГЧП) обратиться в Министерство стратегии и финансов для организации предварительного ТЭО, если стоимость предстоящих работ составит более 50 млрд. вон, а правительственных субсидий - более 30 млрд. вон или если проект влечет среднесрочные бюджетные расходы свыше 50 млрд. вон на проекты, связанные с объектами социальной сферы, здравоохранения, культуры, туризма, охраны окружающей среды, аграрного сектора, лесного хозяйства, рыболовства, и деятельностью малого и среднего бизнеса[75]. В данном случае предварительную оценку проводит Центр управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру, решая осуществим ли проект и годится ли он для ГЧП. При этом он руководствуется соответствующими инструкциями, разработанными Министерством стратегии и финансов.

Суть работы по подготовке предварительной оценки сводится к подсчету общего коэффициента проекта на основе «метода анализа иерархий» (Analytic Hierachy Process) с акцентом на экономическую, организационную и региональную составляющие. Экономический анализ - это оценка соотношения доходов и расходов, связанных с особенностями объекта. При рассмотрении организационных аспектов принимаются во внимание согласованность действий в рамках проекта, нацеленность на его реализацию, факторы риска и т. д. Учет региональной составляющей базируется на анализе сбалансированности развития, степени отсталости, моментов, препятствующих росту, а также возможности достижения мультипликационного эффекта в экономике региона. Таким образом выводится общий коэффициент реализуемости проекта. Считается приемлемым, если коэффициент AHP≥0.5. Впервые апробирована данная методика была в 2000 г.,

[75]2016년도 KDI 공공투자관리센터연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития о работе в 2016 г). 04.2017. P.18 / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/study/study_list.jsp#원본

а введена на регулярной основе годом позже. Применяется она и в отношении зарубежных проектов ГЧП[76].

Принципиальный подход руководства Республики Корея к решению вопросов стимулирования ГЧП сформулирован в «Акте о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре». Наряду с этим, отдельные важные аспекты предоставления преференций и льгот частным компаниям - участникам ГЧП закреплены в ряде других законов: «Акте о приобретении земли и компенсации за землю и т.д. для общественных работ (Act on the Acquisition of and Compensation for Land, etc. for Public Works)», «Акте о границах применения специального налогообложения (Restriction of Special Taxation Act)», «Акте о местном налоге (Local Tax Act)» и «Акте о границах применения местного специального налогообложения (Restriction of Special Local Taxation Act)».

В целом, меры поддержки, которые рассматриваются в Республике Корея в качестве способов стимулирования государственно-частного партнёрства, можно охарактеризовать как урегулирование концессионером с помощью государства земельных вопросов для реализации проекта, оказание частному участнику партнёрства финансового содействия и разделение правительством с частным инвестором рисков, возникающих при осуществлении проекта (Таблица 4).

Таблица 4. Меры поддержки государственно-частного партнёрства в Республике Корея

Решение земельных вопросов в рамках проектов ГЧП	
Оказание финансового содействия	• строительные субсидии; • налоговые льготы.
Разделение рисков	• компенсация базовой стоимости; • досрочный расчётный платёж; • Корейский фонд гарантий

[76]Ibid. - P. 12, 18, 46, 114.

	инфраструктурных кредитов.

Источник: составлено автором

Финансовое содействие выражается в выделении субсидий на строительство и предоставлении частному партнёру налоговых льгот, а разделение рисков достигается посредством применения механизма «компенсации базовой стоимости (compensation of base cost)» и «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной (early termination payment)», а также организации деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов (Infrastructure Credit Guarantee Fund).

Решение земельных вопросов в интересах проектов ГЧП

В интересах государственно-частного партнёрства «Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» наделяет концессионера полномочиями «принудительно отчуждать» (характерно, что в англоязычном варианте закона используется такой, не дающий повода для двусмысленных толкований, термин, как «expropriation», то есть экспроприация) и использовать землю, собственность, а также права для выполнения частного инвестиционного проекта.

Весь процесс приобретения или отчуждения земли для таких общественных работ, как создание объектов инфраструктуры и строительство зданий, регулируется «Актом о приобретении земли и компенсации за землю и т.д. для общественных работ».

Хотя данный закон в первую очередь нацеливает на необходимость и желательность приобретения земли в результате переговоров и консультаций, он допускает возможность отчуждения участка для общественного использования в ситуациях, когда продуктивный диалог не даёт положительного результата.

После утверждения плана работ концессионер готовит список необходимых для проекта земель, подлежащих компенсации или изъятию. При этом оценивается состояние участков, а также определяются стороны, интересы

которых затрагивает процесс решения земельных вопросов. Объявив компенсационный план и проинформировав об этом владельцев земли и другие заинтересованные стороны, включая местные органы власти, концессионер оценивает размер компенсационных выплат и после переговоров заключает соответствующее соглашение о компенсациях со всеми, чьи интересы затронуты.

Возникновение необходимости отчуждения земли, безусловно, усложняет процедуру. Во-первых, в данном случае для получения одобрения проекта концессионер должен обратиться в Министерство земельных, транспортных и морских дел (Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs), которое утверждает решение о том, что земля подлежит изъятию (после этого концессионер готовит уже упомянутые список участков для компенсации или отчуждения, компенсационный план и оценку выплат). Во-вторых, если в течение года с момента одобрения из министерства диалог с хозяевами земли не приносит результата, концессионер имеет право обратиться в суд по земельным вопросам с просьбой принять решение об отчуждении (Decision of Expropriation). Постановление суда определяет размер компенсации, которую обязан выплатить концессионер. В целях содействия этому процессу «Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» допускает, что концессионер может подключить компетентные власти, например, орган местного самоуправления, к решению вопросов, связанных с покупкой земли, урегулированием компенсационных аспектов, переселением жителей, и т.д.

Помимо этого, следует отметить, что в ходе реализации многих проектов на основе государственно-частного партнёрства расходы на приобретение земли полностью или частично компенсируются компетентными властями. Исключение составляют только проекты с очень высокой доходностью.

Строительные субсидии

Предоставление концессионеру центральным правительством или местными властями субсидий на строительство предусмотрено «Актом о

государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» на тот случай, если требуется обеспечить доступный уровень тарифов за пользование инфраструктурой. Временные рамки перечисления субсидии определяются в процессе подготовки концессионного соглашения и зависят от уровня выполнения проекта, а также от плана, графика и масштаба инвестиций частного партнёра в акции проекта. При этом платежи в рамках субсидии распределяется по годовым или квартальным периодам.

Размер субсидии устанавливается в каждом конкретном случае и закрепляется в концессионном соглашении. Информируя о проекте, государственная сторона объявляет примерную часть стоимости строительства, которую она готова субсидировать. Точное соотношение субсидии и стоимости строительства определяется путем переговоров с концессионером и фиксируется в концессионном соглашении.

Если соотношение субсидии к стоимости строительства регулируется «Актом о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» или президентским указом «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», то информация об этом включается в уведомление о проекте, с которым выступает правительство.

Государство установило размер субсидий при строительстве автомобильных дорог в диапазоне от 20 % до 30 % от общей стоимости проекта, железнодорожных магистралей - до 50 %, портов - до 20 %, контейнерных терминалов - до 30 %, терминалов для обработки неупакованных грузов (пшеница, металлы, нефтепродукты) - до 40 %[77]. Безусловно, по своему размеру строительные субсидии для общенациональных и местных проектов существенно отличаются: учитывая масштабы, у первых они гораздо больше.

[77] Kim, J.H., Kim, J.W., Shin, S.H., Lee, S.Y. 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. 20. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/

Соответственно, у общенациональных проектов выше значение такого показателя, как соотношение субсидии к стоимости проекта.

Налоговые льготы

В целях содействия финансированию инфраструктуры власти страны уполномочены предоставлять налоговые льготы. В качестве базового законодательного положения в данном вопросе следует рассматривать Ст. 57 «Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», в которой говорится о том, что центральное правительство и местные администрации имеют право снижать налоги или освобождать от них на условиях, определенных «Актом о границах применения специального налогообложения» и «Актом о границах применения местного специального налогообложения»[78] (Таблица 5).

Таблица 5. Налоговые льготы для ГЧП в Республике Корея

«Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»	• освобождение от налогов и их уменьшение (Ст. 57)
«Акт о границах применения специального налогообложения»	• отдельное налогообложение на доход по процентам от инфраструктурных облигаций (Ст. 29); • применение ставки НДС «0 %» и освобождение от НДС в случае определённых объектов и услуг (Ст. 105 и 106).
«Акт о местном налоге»	• освобождение от налога на приобретение применительно к ГЧП (Ст. 9).

Источник: составлено автором

[78]Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Last amended by Act No. 12248, January 14, 2014. Article 57. P.35. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG, (20.12.2017).

В соответствии со Ст. 29 «Акта о границах применения специального налогообложения», процентный доход от облигаций, связанных с общественной инфраструктурой со сроком погашения семь и более лет с момента выпуска и выпущенных не позднее 31 декабря 2014 г., не подлежит включению в налоговую базу совокупного дохода[79].

Ст. 105 того же закона устанавливает ставку НДС в размере «0 %» на услуги по строительству городских железных дорог для оператора проекта на основе ГЧП, когда в данном качестве выступает концессионер — частная корпорация. Такая же ставка определена и для инфраструктурных сооружений и строительных услуг, которые соответственно возводятся и оказываются проектной компанией на условиях ГЧП в интересах государства или местного правительства, при условии, что упомянутая компания будет вести бизнес, в отношении которого взимается НДС[80].

В Ст. 106 «Акта о границах применения специального налогообложения» содержится положение, освобождающее от НДС право на управление (включая эксплуатацию) школьными объектами, сооруженными с помощью ГЧП, если соответствующее соглашение было подписано не позднее 31 декабря 2014[81].

Что касается льготы, закрепленной в «Акте о местном налоге», Ст. 9 запрещает взимать на налог на приобретение в двух случаях, связанных с ГЧП. Во-первых, когда речь идет о приобретении любой недвижимости на условиях возвращения или передачи в дар центральным или местным властям. Имеется в виду одна из базовых схем реализации инфраструктурных ГЧП проектов, при которой по завершении строительства концессионер принимает инфраструктурные сооружения в собственность на определенный период, а затем возвращает государству.

---

[79] Restriction of Special Taxation Act. Act No. 11614, Jan. 1, 2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=27406&lang=ENG

[80] Ibid.

[81] Restriction of Special Taxation Act. Act No. 11614, Jan. 1, 2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=27406&lang=ENG

Во-вторых, налог на приобретение не взимается с инфраструктуры, подпадающей под понятие «инфраструктурные объекты», закреплённому в «Акте о частном участии в инфраструктуре»[82].

При анализе налоговых преференций для частных участников ГЧП следует учитывать и льготы, предоставляемые иностранным инвесторам. Хотя гл. V «Акта о границах применения специального налогообложения», рассматривающая «особые случаи» взимания налогов с зарубежных инвесторов, не содержит прямых упоминаний концессионеров и проектов на основе партнёрства, она оговаривает целый ряд ситуаций, в которых иностранные компании получают льготы в виде снижения или освобождения от корпоративного налога на прибыль, подоходного налога, налога на приобретение, регистрационного налога и налога на имущество[83]. Как представляется, на практике некоторые из таких ситуаций могут вполне иметь отношение и к бизнес-единицам из других стран, выступающим в роли субъектов реализации инфраструктурных проектов во взаимодействии с властями Республики Корея.

Компенсация базовой стоимости

Как способ разделения рисков с частным концессионером механизм «компенсации базовой стоимости» был введен государством в августе 2009 г. вместо «гарантии минимального дохода (Minimum Revenue Guarantee)», которая применялась почти десятилетие.

Механизм «гарантии минимального дохода», который предусматривал заключение партнёрами проекта и «соглашения о возврате (redemption agreement)», являлся своего рода дополнением к строительной субсидии. С его помощью правительство финансировало операционный доход.

---

[82] Local Tax Act. Act. No. 11873, Jun. 7, 2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=28592&lang=ENG

[83] Restriction of Special Taxation Act. Act No. 11614, Jan. 1, 2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=27406&lang=ENG

По своей сути, «гарантия минимального дохода» позволяла частному инвестору и правительству делить риск прогнозируемых доходов. Чем выше уровень «гарантии минимального дохода» (или чем уже диапазон между гарантиями и возвратом), тем больше рисков принимало на себя правительство от частных участников.

В соглашении о возврате устанавливались верхний и нижний пределы доходов. Если операционные доходы не дотягивали до нижнего предела, то государство возмещало разницу между нижним пределом и фактическим доходом. И, наоборот, если доходы превышали верхний предел, возвращало себе разницу между верхним пределом и фактическим доходом.

К замене «гарантии минимального дохода» «компенсацией базовой стоимости» руководство страны подтолкнул кредитный кризис, который разразился на мировом финансовом рынке в 2008 г. и оказал неблагоприятное влияние на ГЧП проекты в Республике Корея. Так, правительство не смогло добиться завершения финансовых платежей по ряду трубопроводных проектов. Наблюдалось и сокращение числа новых проектов на основе ГЧП.

С тем, чтобы смягчить неблагоприятные последствия кризиса и переломить наметившуюся негативную тенденцию, власти решили прибегнуть к иной системе, в рамках которой они берут на себя часть инвестиционного риска в пределах издержек, которые бы несло правительство в случае реализации проекта за государственный счет. При этом частной компании компенсируется базовая стоимость проекта (base cost), исчисляемая как сумма частных инвестиций (за вычетом процентов по займу на строительство) и ставки процента по государственным облигациям.

Объем поддержки равен разнице между фактической операционной выручкой и долей инвестиционного риска государства. Доля инвестиционного риска - это сумма оперативной выручки, которая гарантирует внутреннюю норму доходности, сравнимую с нормой доходности государственных облигаций на капитал частного сектора. Когда фактическая операционная

выручка превышает долю инвестиционного риска, правительственные субсидии возвращаются на основе и в пределах ранее перечисленной суммы (Формула 1).

Формула 1 Компенсация базовой стоимости

Компенсация базовой стоимости

$$\text{Доля инвестиционного иска} = \text{Сумма частных инвестиций} \times \frac{\text{Процентная ставка гос. облигаций}}{1-(1+\text{процентная ставка гос. облигаций})^{n}}$$

Примечания:
1. сумма частных инвестиций = общий объем - процент займа на строительство;
2. средняя процентная ставка гос. облигаций за 5 лет в течение периода строительства;
3. n - операционный период.

Источник: Kim J. H., Kim J. W., Shin S. H., Lee S. Y.[84]

«Компенсация базовой стоимости», как считает правительство, более прогрессивна. В отличие от прежней практики, которая гарантировала минимальный доход, она более действенна в плане мотивирования частного партнёра на извлечение прибыли.

Досрочный расчётный платёж

Система «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной» была введена в 2000 г. В зависимости от причины прекращения соглашения размер расчётного платежа варьировался от 85% до 100% стоимости проектного сооружения на стадии строительства и от

[84] Kim, J.H., Kim, J.W., Shin, S.H., Lee, S.Y. 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. 22. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/

80 % до 100 % чистого денежного потока от проекта в будущем на стадии эксплуатации (future project net cash flow)[85].

В 2004 г. метод исчисления расчётного платежа был пересмотрен и во внимание были приняты текущая оценка объема доходов, ожидаемых в будущем (present value of future expected revenue), и сумма частных инвестиций, уже внесённых в проект. Одновременно компании-оператору проекта было дано право привлекать «старший долг (senior debt)» без его гарантии. Иными словами, упраздняя условие гарантии «старшего долга», правительство установило достаточно высокий уровень «расчётного платежа при досрочном прекращении контракта», так что могли быть покрыты все не выплаченные заимствования.

В 2009 г. в «Основной план развития ГЧП» было внесено изменение, предусматривавшее особый случай оценки расчётного платежа. Было принято специальное временное положение о возмещении инвестиций, когда выполнение проектного соглашения завершалось в результате обстоятельств непреодолимой силы на стадии эксплуатации объекта.

Возможность «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной» является критически важным фактором смягчения рисков для концессионера. Эта система предусмотрена на случай обстоятельств непреодолимой силы политического или неполитического характера, когда стороны не могут выполнять взятые на себя обязательства по не зависящим от них причинам, банкротства концессионера или дефолта правительства. В последнем случае имеются в виду несоблюдение финансовых и других условий, изменения в политике или иные действия, наносящие ущерб интересам концессионера. Фактически «расчётный платеж при досрочном прекращении» позволяет концессионеру финансировать долги по привлекательным ставкам.

---

85 Ibid. - P. 29. [Electronic resource].

Когда в силу различных причин частный партнёр оказывается неспособным продолжать работу по инфраструктурному объекту (строительство, управление или использование), он может обратиться к властям с просьбой прекратить концессионное соглашение и произвести платёж, который стороны предусматривают заранее на случай досрочного прекращения обязательств. При возникновении подобной ситуации правительство (будь то центральные или местные власти) выкупает проект, приобретая все права на объект. Методика определения суммы платежа и обстоятельства прекращения концессионного соглашения оговариваются в самом соглашении.

На сегодняшний день имели место только два случая досрочного прекращения концессионных соглашений. От одного из проектов вынуждены были отказаться в результате противодействия общественности планам строительства платной автомобильной дороги. Поскольку ответственной стороной за досрочное прекращение оказалось правительство, оно частями в течение трёх лет произвело расчётный платёж. Второй проект был вспомогательным, и его реализация была прекращена после отмены основного проекта. Вопросы расчётного платежа там были урегулированы путём переговоров между частным партнёром и правительством.

Корейский фонд гарантий инфраструктурных кредитов

Приобретший свои современные черты в результате законодательных поправок 2005 г. и действующий на основе Ст. 30 «Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», Корейский фонд гарантий инфраструктурных кредитов обеспечивает финансовые гарантии подрядчикам из частного сектора. Его деятельность получила заметное развитие в период 1999-2004 гг.

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 местного рынка государственно-частного партнерства.

Фонд формируется за счёт бюджетов центрального и местного правительств, инвестиций компаний, доходов от оплаты гарантий и управления фондом, займов финансовых организаций и других фондов. Утверждённый в марте 2011 г., «Основной план развития ГЧП» устанавливает максимальный лимит по гарантиям для одного концессионера в размере 300 млрд. корейских вон, а предел годовой ставки гарантийного взноса на уровне 1.5%[86]. Например, как видно из приложения к «Основному плану развития ГЧП», процентные ставки комиссии по кредитам на строительство, варьируются от 0.2% до 1.3% и зависят от гарантийного риска и кредитного рейтинга корпорации-заёмщика (Таблица 6).

Таблица 6. Виды гарантий, предоставляемых Корейским фондом инфраструктурных кредитных гарантий

Виды гарантий		Область применения гарантии	Процентная ставка
Гарантии в связи с инфраструктурными кредитами	Гарантии по кредитам для объектов	Гарантии по кредиту концессионеру для целей строительства	1.3%
	Гарантии по кредитам для операционных фондов	Гарантии по кредитам в случае нехватки средств в операционном фонде в период эксплуатации объекта	
	Гарантии по кредитам для мостов	Гарантии по кредитам, временно необходимым для покрытия расходов, возникших до завершения, т. е. до получения платежей от компетентного органа	
	Гарантии по кредитам для	Гарантии по кредитам для рефинансирования	

[86]Basic Plan for Public-Private Partnership Projects. Article 43, Article 44. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 2011. P. 34. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/

	рефинансирования	просроченных кредитов с высокой процентной ставкой с помощью новых низкопроцентных займов или облигаций общественных инфраструктурных проектов	
Гарантии в связи с инфраструктурными бондами		Гарантии по облигациям общественных инфраструктурных проектов, выпущенных концессионером с целью привлечения средств для реализации проекта	
Гарантии в связи с частными предварительными займами		Гарантия по денежным обязательствам концессионера, который сделал предварительные инвестиции, взяв кредит у финансового учреждения	0.2 % (фиксированная ставка)

Источник: «Основной план ГЧП» Министерства стратегии и финансов Республики Корея[87]

2.4. Сферы применения и практические формы государственно-частного партнерства

После последних дополнений, внесенных в мае 2016 г., «Акт о государственно-частных партнерствах в инфраструктуре»[88] выделяет 53 типа

[87] Basic Plan for Public-Private Partnership Projects. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 2011. P. 98. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/

[88] В отличие от англоязычной версии закона, где используется термин «infrastructure facilities» (т.е., объекты инфраструктуры), в тексте закона на корейском языке фигурирует термин «사회기반시설», в переводе на русский язык означающее «объекты общественной инфраструктуры». Им оперируют и в других официальных документах на корейском языке по данной проблематике, в частности президентском указе о применении закона ГЧП, Основном плане ГЧП, Планах мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 и 2016-2020 гг. При этом трактовка указанных терминов на обоих языках является по своему содержанию одинаковой: "объекты инфраструктуры" служат фундаментом для различной производственной деятельности, повышают эффективность эксплуатации связанных с ними сооружений, содействуют удобству пользователей и более полному раскрытию преимуществ жизни населения страны.

инфраструктурных объектов[89], которые в целом можно разделить на 15 категорий (изменения в январе 2014 г. классифицировали 49 типов объектов): 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) (Таблица 7).

Таблица 7. Классификация инфраструктурных объектов для осуществления проектов на основе государственно-частного партнёрства

Категория	Объекты
Автомагистрали	• автомобильные дороги и вспомогательные сооружения.
Железные дороги	• магистральные железные дороги; • железнодорожные линии в населённых пунктах • (метро, «лёгкое метро» и т.д.); • железнодорожные сооружения.
Морские порты	• гавани и портовые сооружения; • береговые сооружения для рыбного промысла.
Аэропорты	• аэропорты и объекты их инфраструктуры.
Связь	• телекоммуникационные сооружения; • информационные и коммуникационные сети; • географическая информационная система; • сверхвысокоскоростные информационные и коммуникационные сети.
Водные ресурсы	• многоцелевые плотины; • водопроводные системы; • системы канализации; • речные сооружения.
Энергетика	объекты-источники электроэнергии;

[89] Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Last amended by Act No. 14242, May 29, 2016. Article 2. [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG

	• объекты газоснабжения; • комплексные энергетические объекты; • инфраструктура городов «электронной глобализации»; • объекты новых видов энергетики и возобновляемых источников энергии.
Окружающая среда	• терминалы обработки отходов; • предприятия по переработке отходов; • объекты утилизации отходов; • сооружения для обработки отходов животноводства.
Лесное хозяйство	• городские парки; • природно-рекреационные лесные массивы; • дендрарии.
Логистика	• логистические терминалы и комплексы; • автобусные станции; • автостоянки; • центры интермодальных (смешанных) перевозок; • интеллектуальные транспортные системы; • автопарки общественных такси.
Социальная сфера	• ясли; • интернаты и медицинские учреждения для престарелых и т. д.; • учреждения здравоохранения и медицинских услуг; • учреждения социальной сферы для людей с ограниченными возможностями; • учреждения охраны здоровья детей; • крематории.
Гражданское строительство	• государственное арендное жилье; • инфраструктура промышленных кластеров; • офисные здания учреждений, связанных с центральными правительственными органами.
Объекты для	• объекты для обучения, подготовки и квартирования

военнослужащих	воинских частей.
Образование	• центры обучения несовершеннолетней молодежи; • детские сады и школы.
Культура и туризм	• места отдыха туристов и курортные комплексы; • специализированные спортивные сооружения; • библиотеки; • музеи и художественные галереи; • центры для проведения международных конференций; • объекты культуры; • велосипедные дорожки.

Источник: составлено автором на основе анализа «Акта о государственно-частных партнерствах в инфраструктуре»[90]

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[91]:

- сооружения передаются в собственность центрального или местного правительства после завершения строительства, а концессионер наделяется правом управлять и эксплуатировать объект в течение определенного периода времени;
- концессионер также получает право управлять и эксплуатировать объект в течение определенного периода времени, отличие состоит в том, что это происходит на основе арендных отношений с государственной стороной, которая таким образом использует сооружения и получает от них доход (вторая схема во многом аналогична первой);

[90] Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Last amended by Act No. 14242, May 29, 2016. Article 2. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG

[91] Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Article 4. P. 9. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG

- по завершении строительства концессионер принимает инфраструктурные сооружения в собственность на определенный период, по истечении которого право собственности передается центральному или местному правительству;
- концессионер вступает во владение объектом на основе права собственности по окончании строительства.

Со ссылкой на Ст.4 закона «Основной план ГЧП» выделяет следующие восемь видов партнёрства, которые можно применять при реализации проектов в рамках ГЧП с учётом принятой международной классификации[92]:

- BTO (Build-Transfer-Operate, строительство-передача-управление);
- BTL (Build-Transfer-Lease, строительство-передача-лизинг);
- BOT (Build-Operate-Transfer, строительство-эксплуатация-передача);
- BOO (Build-Own-Operate, строительство-владение-эксплуатация);
- BLT (Build-Lease-Transfer, строительство-лизинг-передача);
- ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer, реконструкция-управление-передача);
- ROO (Rehabilitate-Own-Operate, реконструкция-владение эксплуатация);
- RTL (Rehabilitate-Transfer-Lease, реконструкция-передача-лизинг).

2.5. Результаты использования государственно-частного партнерства и перспективы его развития

Проекты и инвестиции ГЧП

---

[92] Basic Plan for Public-Private Partnership Projects. Ministry of Strategy and Finance. March 29, 2011. Part II. Chapter 1. Article 3. Pp. 11-12. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/

Анализ официальной корейской статистики за 1999-2019 гг. свидетельствует в целом о значительном распространении, которое получило государственно-частное партнёрство в РК, что, прежде всего, выражается в суммарных показателях числа и стоимости инфраструктурных проектов на основе ГЧП (Таблица 8).

Таблица 8. Суммарные показатели реализации проектов ГЧП в Республике Корея в 1999-2019 гг.

	Количество	Доля, %	Инвестиции, трлн. вон	Доля, %	Средний объем инвестиций в проект, млрд. вон
Всего проектов ГЧП	753	100	121.7	100	161.7
из суммарных показателей:					
Центральное правительство	219	29.1	74.5	61.3	340.4
Органы местной администрации при поддержке центрального правительства	194	25.8	29.96	24.6	154.4
Органы местной администрации	340	45.1	17.2	14.1	50.6
из суммарных показателей:					
BTO	244	32.4	83.5	68.6	342.4
BOT	4	0.5	0.7	0.5	164.5
BOO	7	0.9	1.4	1.2	203.9
BTL	494	65.6	31.8	26.2	64.5
из суммарных показателей:					
Инициированы государственным партнером	606	80.5	67.3	55.3	111.0
Инициированы частным партнером	147	19.5	54.5	44.7	370.4
из суммарных показателей:					
Управление проектами завершено	23	3.1	1.2	1.0	51.1
Проекты на стадии управления и использования	677	89.9	91.3	75.0	134.9
Проекты на стадии строительства	36	4.8	25.5	20.9	707.0
Проекты на стадии подготовки к строительству	17	2.3	3.8	3.1	222.3

Источник: составлено автором на основе данных, приведённых в Отчете Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 [93]

По состоянию на конец декабря 2019 г., суммарно за весь двадцатилетний период в Корее насчитывается всего 753 проекта ГЧП (проекты на различных стадиях, по которым заключены контракты) на общую сумму немногим больше 121 трлн. вон, или примерно 104.5 млрд. долл. США (общий объем инвестиций, включающий субсидии на строительство, а также заемный и собственный капитал) при среднем объеме инвестиций в проект на уровне 161.7 млрд. вон (чуть более 140 млн. долл. США)[94].

Если, например, в декабре 2010 г. в Корее имелось всего порядка 566 проектов ГЧП с инвестициями в размере 83.4 трлн. вон, то к декабрю 2019 г. их количество увеличилось на 33% до 753, а общая оценочная стоимость возросла на 45.9 % до 121.7 трлн. вон[95].

Из общего числа проектов на конец 2019 г. 23 (3.1%) с инвестициями в 1.2 трлн. вон (1.0%) считаются завершенными, 677 проектов (89.9%) с инвестициями на уровне 91.3 трлн. вон (75.0%) находится на стадии реализации, объекты 36 проектов (4.8%) с вложениями в 25.5 трлн. вон (20.9%) возводятся, а по еще 17 проектам (2.3%) с инвестициями в 3.8 трлн. вон (3.1%) ведется подготовка к строительным работам[96].

---

[93] 2019년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 84, 92, 95, 97. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

[94] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 91. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар.

[95] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 91. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

[96] Ibid. - P.97.

Больше всего проектов (534, или 70% от общего количества) находятся в ведении муниципальных администраций, в то время как, по объему суммарных инвестиций, большинство составляют проекты, курируемые центральными органами власти (74.5 трлн. вон, или 61.2%)[97].

Демонстрируя в годовом исчислении естественное увеличение на протяжении всего периода, суммарные показатели числа проектов и привлеченных инвестиций вместе с тем характеризуются все более умеренными темпами роста в последние годы. В 2014 г. они составили 4.0% (суммарное число проектов) и 2.7% (суммарное число инвестиций), в 2015 г. – соответственно 2.5% и 5.3%, а в 2016 г. - 0.9% и 1.0%; в 2019 – 1.7% и 1.2%[98].

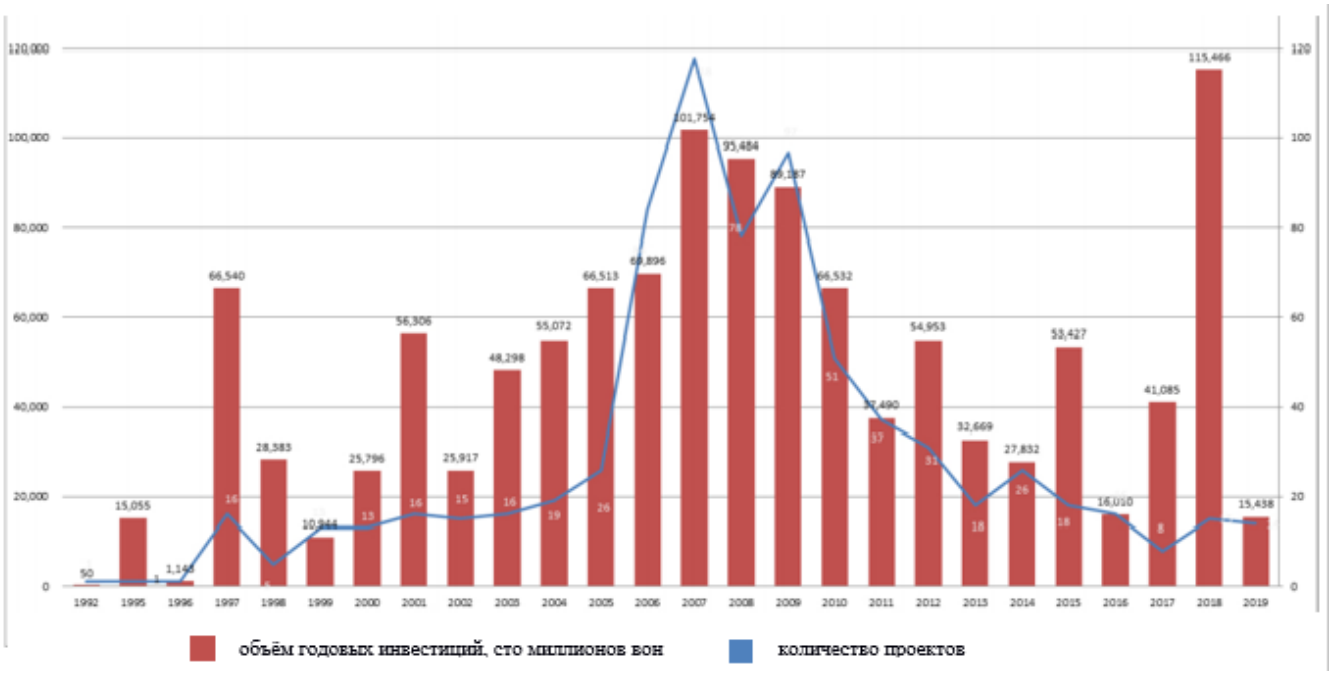
При этом на основе анализа годовых тенденций, которые показаны на Рисунке 2, следует отметить, что наиболее динамично и поступательно партнерство развивалось с середины 1990-х гг. по 2007 г.

Рисунок 2. Число ГЧП проектов и объем инвестиций в них по годам в 1995-2019 гг.

[97]Ibid. - P.92.

[98]Расчеты автора на основе данных, приведенных в 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчете Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 91. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

Рисунок 1. Число ГЧП проектов и объем инвестиций в них по годам в 1995-2019 гг.



Источник: составлено автором на основе данных, приведённых в Отчете Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г.[99]

Создание законодательных основ ГЧП в 1994 г. дало импульс росту инвестиций и общего числа проектов в рамках партнерства. Перед началом 2000 г. в Корее уже велись работы по всего 34 проектам с общим объемам инвестиций в 7939 млрд. вон, хотя 1996, 1998 и 1999 гг. характеризовались снижением годовых показателей[100].

Переход к использованию механизма «гарантии минимальных доходов» и предоставление частным компаниям права выступать инициатором проектов ГЧП в 1999 г. позволило существенно увеличить годовые масштабы работы, особенно инвестиции (с 13 проектов с общим размером вложений в сумме 790

---

[99] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 87. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

[100]2016년도 KDI 공공투자관리센터연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития о работе в 2016 г). 04.2017. P. 85. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/study/study_list.jsp#원본

млрд. вон в 1999 г. до 14 проектов и 5.2 трлн. вон в 2000 г.), а также обеспечить в целом положительную динамику развития ГЧП до 2005 г., когда был введен такой вид партнерства, как BTL. Предпринятые меры дали возможность выйти на наивысший годовой показатель в истории ГЧП в РК: 121 проект и 10.6 трлн. вон инвестиций в 2007 г[101].

Для периода с 2008 г. по 2016 г. преобладающей стала тенденция постепенного снижения годовых показателей проектов и инвестиций, несмотря на отдельные «всплески» (рост числа проектов 2009 и 2014, 2018 (в 2017 – 8 проектов, в 2018 - 18) гг., а также инвестиций в 2012 и особенно 2015 гг., когда были подписаны 5 крупных контрактов по строительству железных и автомобильных дорог). В 2017 также произошло увеличение инвестиций в связи с тем, что был заключен контракт о строительстве скоростной автомагистрали Пхёентхэк-Пуё-Иксан. В этой связи приходится констатировать, что, введенная в практику во второй половине 2009 г., система «гарантии минимального дохода» не добавила существенной устойчивой положительной динамики развитию партнерства в РК, несмотря на отмеченные тенденции к активизации в 2012, 2014 и 2015 гг. Характерно, что годовые индикаторы 2017 г. (8 проектов и 4.1 трлн. вон инвестиций) едва превышают уровень 1998 г. по количеству проектов (5) и не дотягивают до уровня 1997 г. по масштабу инвестиционных вложений (6.6 трлн. вон)[102]. В 2019 году число новых проектов – 13, общий объем инвестиций – 1,5 трлн, тогда как в 2018 г последний показатель равняется 11.5 трлн.

---

[101] 2016 년도 KDI 공공투자관리센터연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития о работе в 2016 г). 04.2017. P. 85. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/study/study_list.jsp#원본

[102] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 87. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

Показатель среднего объема инвестиций в один проект находится в радиусе от 5 млрд. вон (1 проект в 1992 г.) до 1.5 трлн. вон (1 проект 1995 года). При этом в 1997-2005 гг. он в среднем выше, чем в 2008-2019 гг. В 2019 г. каждый из 13 проектов привлек в среднем 110.3 млрд. вон в качестве вложений.

Виды ГЧП партнерств и инициаторы проектов

Среди 753 проектов, по которым по состоянию на декабрь 2019 г. заключены контракты, 494 проектов (65.6% от суммарного числа) общей стоимостью в 31.8 трлн. вон (почти 27.5 млрд. долл. США) связаны с BTL. Однако если принять во внимание объем вложенных средств, лидерами являются проекты в рамках BTO. В 244 проекта, относящиеся к партнерству данного вида, инвестировано 83.5 трлн. вон (около 72.2 млрд. долл. США), или 68.6% всей суммы средств, затраченных в 1995-2019 гг. BOT и BOO выбраны для 11 проектов с объёмом вложений на уровне 2.1 трлн. вон (порядка 1.8 млрд. долл. США). На них приходится 0.5% всех проектов и 1.2% инвестиций[103].

Государственным партнером инициировано 606 проектов на сумму 67.3 трлн. вон (т.е. 80.5% всех проектов с долей всех инвестиций в 55.3%). Их большую часть (свыше 65.6% по числу проектов) составили работы BTL. До 2016 г работы BTL были законодательно разрешены только в рамках проектов, инициированных государством. С 2019 г частным партнёрам тоже разрешено инициировать подобные проекты, но, судя по имеющейся статистике, и в 2019 г. все из корейских 494 BTL проектов были инициированы государством. Остальные 112 проектов, у истоков которых стояла публичная сторона, - это BTO, BOT и BOO стоимостью 35.4 трлн. вон. Соответственно, частный партнер

---

[103]Ibid. - P. 87.

Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар.

предложил 149 проектов (все BTO, BOT и BOO), инвестиции в которые составили 54.4 трлн. вон[104].

Органы власти различных уровней как партнеры проектов ГЧП

Среди государственных партнеров учреждения, относящиеся к центральному правительству, имеют наибольшую долю по суммарным вложенным инвестициям (61.2%) в то время, как на муниципальное руководство приходится 38.7% общего числа проектов[105].

Из 219 проектов стоимостью 74.5 трлн. вон, которые находятся в ведении центральных органов власти, к BTO относятся 65 проектов с инвестициями в размере 53.7 трлн. вон (доли соответственно 29.7% и 72.0%), к BTL - 146 проектов и 15.2 трлн. вон инвестиций (доли 66.7% и 20.4%), к BOT - 1 проект и 314.4 млрд. вон инвестиций (0.5% и 0.4%), к BOO - 4 проекта и 1.1 трлн. вон (1.8% и 1.5%)[106].

Показатели деятельности органов местной администрации при поддержке центрального правительства: 194 проекта на общую сумму 29.96 трлн. вон, включая 51 проект BTO с инвестициями объемом 21.4 трлн. вон (доли 26.3% и 71,5%) и 142 проекта BTL с вложениями 8.5 трлн. вон (73.2% и 28.4%)[107].

Среди 340 проектов с суммарными инвестициями 17.2 трлн. вон, которые курируют муниципалитеты, преобладают проекты BTL: 206 таких проектов привлекли 8.1 трлн. вон (60.6% и 47.1%). Остальные показатели - это 128 проектов BTO с инвестициями 8.5 трлн. вон (37.6% и 49.1%), 3 BOT проекта и

---

[104] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 82. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

[105]Ibid. - P. 92.

[106]Ibid. - P. 93.

[107]Ibid. – P. 93.

344 млрд. вон инвестиций (0.9% и 2.0%), а также 3 BOO проекта стоимостью 311 млрд. вон (0.9% и 1.8%)[108].

Классификация проектов ГЧП по объектам инфраструктуры

Больше всего проектов относится к сфере образования (32.3%) и охране природы (27.1%), однако по объему инвестиций на первый план выходят проекты, связанные с автомобильными (39.5%) и железными дорогами (23.4%)[109].

Инвестиции в 243 проекта, связанных с возведением таких образовательных учреждений, как школы, колледжи и университеты, составляют 10.5 трлн. (8.6% суммарного показателя за все годы), а 204 проекта по созданию природоохранных сооружений потребовали 15.2 трлн. вон (12.5%). В 64 проектов развития дорожной сети (8.5% общего числа) вложено 48.1 трлн. вон, между тем как объем средств, которые пошли на реализацию 18 проектов в железнодорожном секторе, превысил 28.5 трлн. вон[110].

Помимо этого, ГЧП применялось для возведения объектов военного ведомства, (11.7% суммарного количества проектов и 5.4% всех привлеченных инвестиций), культуры и туризма (соответственно 5.4% и 1.6%), портового хозяйства (2.3% и 5.9%), социальной сферы (2.3% и 0.5%), аэродромного назначения (1.9% и 0.7%), логистической инфраструктуры (0.8% и 1.3%), телекоммуникационного сектора (0.8% и 0.2%), гражданского жилищного строительства (0.1% и 0.0% – в абсолютных величинах 23.3 млрд)[111]. Также для

---

[108]Ibid. – P. 93.

[109]Ibid. – P. 85.

[110] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 85. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар.

[111] Ibid. – P. 94.

возведения объектов в сфере образования (32.3%, 8.6%), окружающей среды (27.1%, 12.5%), автодорог (8.5%, 39,5%), железных дорог (2.4%, 23,4%).

Анализ объектов с точки зрения использования различных видов партнерства показывает, что дороги (64 проекта), портовые сооружения (17 проектов) и инфраструктура аэропортов (14 проектов) строились исключительно на основе BTO. Применением только BTL отмечена работа над объектами в оборонной сфере (88 проектов), социальными объектами (17 проектов) и гражданским жильем (1 проект). Из 204 природоохранных проектов в 97 случаях применялось BTO, а в 104 – BTL. То же самое наблюдается и в железнодорожном секторе (12 проектов BTO и 5 проектов BTL), телекоммуникациях (1 проект BTO и 5 BTL) и строительстве учреждений образования (2 проекта BTO и 241 проект BTL). При реализации 41 объекта в сфере культуры и туризма использовались четыре вида партнерства со значительной долей BTL (3 проекта BTO, 3 проекта BOT, 2 проекта BOO и 33 проекта BTL). Логистические сооружения возводились путем применения BOT (1 проект) и BOO (5 проектов)[112].

23 проекта, которые считаются завершенными, распределились между объектами охраны окружающей среды (8 проектов и 465.1 млрд. вон), объектами в сфере образования (5 проектов и 115.7 млрд вон), дорожным хозяйством (1 проект и 163 млрд. вон), объектами в виде автостоянок/парковок (3 проекта, 14.3 млрд вон), объектами логистики (1 проект, 194.9 млрд вон), объектами телекоммуникаций (2 проекта, 6.23 млрд вон). Значительная часть из 677 проектов с инвестициями 91.3 трлн. вон в процессе реализации приходится на образовательную сферу (233 проекта с 10.2 трлн. вон инвестиций), охрану

---

[112] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 94. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар.

природы (183 проекта и 13.6 трлн. вон), оборонный сектор (80 проектов и 5.9 трлн. вон), дороги (48 проектов 34.3 трлн. вон), культуру и туризм (40 проектов и 1.7 трлн. вон), портовую инфраструктуру (16 проектов и 6.6 трлн. вон), железные дороги (12 проектов и 16.0 трлн. вон). Остальные – это социальные учреждения (16 проектов и 596 млрд. вон), аэропорты (11 проектов и 666 млрд. вон), логистика (4 проекта и 1.2 трлн. вон) и телекоммуникации (4 проекта и 205 млрд. вон). Среди 36 проектов на стадии строительства с инвестициями 25.5 трлн. вон преобладают также объекты дорожной инфраструктуры (11 проектов и 12.3 трлн. вон), природоохранные сооружения (9 проектов и 826 млрд. вон вложений), наряду с которыми строительные работы в рамках ГЧП связаны с оборонным сектором (5 проектов и 509 млрд. инвестиций), железными дорогами (5 проектов и 11 трлн. вон), образованием (3 проекта и 120 млрд. вон), портами (1 проект и 645 млрд. вон), социальной сферой (1 проект и 48.7 млрд. вон) и т. д. По состоянию на декабрь 2019 г., подготовка к строительству ведется по 17 проектам на общую стоимость 3.8 трлн. вон, в том числе 4 проектам дорожных магистралей (1.3 трлн. вон), 1 проекту железнодорожных линий (1.5 трлн. вон), 4 проектам природоохранный сферы (426.3 млрд. вон), 3 проектам по строительству объектов в оборонной сфере (149.6 млрд. вон) и 2 проектам образовательных учреждений (44 млрд. вон)[113].

Доля проектов ГЧП в государственных инвестициях в общественную инфраструктуру

В 1995 г., когда началось введение ГЧП, вложения в такие проекты (с применением механизма BTO) составили всего 0.5% государственных инвестиций в общественные инфраструктурные проекты. Между тем, в период с 1995 г. по 2010 г. проекты ГЧП (национальные проекты BTO и железнодорожные проекты BTL) привлекли 26.5 трлн. вон, т. е. в среднем

---

[113] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 97. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

ежегодно более 10 % государственных инвестиций в инфраструктурные проекты[114].

ГЧП проекты и правительственные субсидии

В мае 2020 г., общий объем строительных субсидий за все годы (1994-2019) оценивался на уровне 23.6 трлн. вон, т.е. он составил около 17.8% от 132.4 трлн. вон суммарных инвестиций в проекты ГЧП[115] (Таблица 9). Говоря о правительственных субсидиях на строительство, корейские источники отмечают, что, например, в 1997 г., когда объем частных инвестиций по концессионным соглашениям, связанным с 11 проектами, составил 5.3 трлн. вон, субсидии достигали 1.3 трлн. вон (24.5%). В 2005 г. заключены концессионные соглашения по 16 проектам при частных инвестициях в размере 7.4 трлн. вон и строительных субсидиях на уровне 3.1 трлн. вон. (41%). В 2008 г., когда 17 проектов стали объектами концессионных соглашений, частные инвестиции и субсидии составили соответственно 7.5 трлн. вон и 1.5 трлн. вон (20%)[116].

---

[114]Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 57. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

[115]2019 년도 민간투자사업 운영현황 및 추진실적 등에 관한 보고서 (Доклад о текущем состоянии ГЧП и результатах их продвижения за 2019 г) Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 01.06.2020. P. 3. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.moef.go.kr/com/bbs/detailComtPolbbsView.do?menuNo=5020200&searchNttId1=MOSF_000000000039945&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000039

[116]Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 60. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

Таблица 9. Инвестиции в общественные инфраструктурные проекты и проекты ГЧП в Республике Корея в 2014-2019 гг.

Показатель/годы	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014-2019
Инвестиции в общественные инфраструктурные проекты, трлн. вон	23.8	24.8	23.7	22.1	19.0	19.8	133.3
Инвестиции в проекты ГЧП, трлн. вон	2.8	5.3	1.6	4.1	11.5	1.5	26.8
Доля инвестиций ГЧП в инвестициях в общественные инфраструктурные проекты, %	11.7	21.4	6.7	18.6	60.5	7.5	20.1

Источник: составлено автором на основе данных документов «План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.» и «План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг.»[117]

Примеры реализации проектов ГЧП на основе BTO и BTL

BTO

Наиболее яркими примерами реализации проектов BTO в Корее можно назвать скоростные автомагистрали «Сеул-аэропорт Инчхон» (длина: 40.2 км), «Тэгу-Пусан» (длина: 82 км), «Чонан-Нонсан», северную секцию скоростной кольцевой автодороги вокруг Сеула (длина: 36.3 км), первую и вторую очереди строительства нового порта в Мокпхо, 6-полосный Инчхонский мост (длина: 12 км), линию № 9 сеульского метро (длина: 25.5 км), электростанция на биогазе на полигоне твёрдых бытовых отходов в столичном регионе и железную дорогу для электричек (длина: 58 км), связывающих Сеул с аэропортами «Инчхон» (международные линии) и «Кимпхо» (внутренние перевозки).

Скоростная автомагистраль «Сеул-аэропорт Инчхон»

Став первой платной автодорогой, построенной на условиях «BTO» в соответствии с «Актом о содействии частным инвестициям в экономическую и общественную инфраструктуру», проект сначала финансировался только

[117] 2020~2024 년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг). 04.2017. p. 127. / [Electronic resource]. Mode of access: https://policy.nl.go.kr/search/searchDetail.do?rec_key=SH2_PLC20200255983

правительством, которое в дальнейшем решило прибегнуть к государственно-частному партнёрству. Строительство началось в 1995 г. после заключения концессионного соглашения между правительством и консорциумом 11 строительных компаний. С момента завершения строительных работ в 2000 г. проект прошёл финансовую реструктуризацию, и в настоящее время его акционерами являются финансовые организации[118] (Таблица 10).

Таблица 10. Информация о проекте «Скоростная автомагистраль «Сеул-аэропорт Инчхон»

Показатель	Значение
Общая стоимость проекта	1334 млрд. вон
Структура капитала	Собственный капитал (25%), заёмный капитал (59%), строительные субсидии (16%)
Длина	40.2 км, 8 полос
Ответственный государственный исполнитель	Министерство земельных, транспортных и морских дел
Период строительства	С ноября 1995 г. по ноябрь 2000 г.
Период эксплуатации	30 лет
Гарантия минимальной стоимости	80 %, 20 лет
Нынешнее состояние проекта	На стадии эксплуатации

Источник: составлено автором с использованием данных, приведённых в исследовании Kim J. H. и Lee S. Y.[119]

Северная секция скоростной кольцевой автодороги вокруг Сеула

Решение о создании кольцевой автомагистрали общей протяжённостью 127 км было принято в связи со стремительным ростом дорожной загруженности в самом Сеуле и с учётом дополнительных трудностей в транспортной обстановке, вызванных возникновением новых городов-

[118] Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 71. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

[119] Ibid. - P. 71.

спутников рядом с южнокорейской столицей. Строительство южной секции кольца, которое финансировалось из государственного бюджета, длилось с 1988 г. по 1999 г. Работы на северной частью автомагистрали в рамках проекта ВТО начались в 1995 г. Первая очередь вошла в эксплуатацию в 2006 г., а вторая - в 2008 г. В настоящее время «кольцо» связывает основные города-спутники вокруг Сеула. Концессионное соглашение по северному сектору предусматривало предоставление гарантии минимальной стоимости, однако поскольку после окончания работ фактический спрос на пользование автодорогой превысил прогнозный уровень на 130%, доходы правительства, начиная с 2006 г., также оказались намного выше на 110%) того, что ожидалось. Доходы используются для снижения проездного тарифа[120] (Таблица 11).

Таблица 11. Информация о проекте «Северная секция скоростной кольцевой автодороги вокруг Сеула»

Показатель	Значение
Общая стоимость проекта	1471 млрд. вон
Структура капитала	Собственный капитал (23%), заёмный капитал (51%), строительные субсидии (25%)
Длина	36.3 км, 8 полос
Ответственный государственный исполнитель	Министерство земельных, транспортных и морских дел
Период строительства	С июня 2001 г. по июнь 2008 г.
Период эксплуатации	30 лет
Гарантия минимальной стоимости	90%, 110%, 20 лет
Нынешнее состояние проекта	На стадии эксплуатации

Источник: составлено автором с использованием данных, приведённых в исследовании Kim J. H. и Lee S. Y.[121]

[120]Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 71. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

[121] Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and

Электростанция на биогазе на полигоне твёрдых бытовых отходов в столичном регионе

Ранее газ просто сжигался, теперь же используется как источник энергии. Таким образом, благодаря проекту ВТО, появилась возможность не только улучшить экологическую обстановку в близлежащих местностях и добиться экономического эффекта, но и способствовать выполнению Республикой Корея своих обязательств по сокращению вредных выбросов в соответствии международными соглашениями по вопросам изменения климата (Таблица 12).

Таблица 12. Информация о проекте «Электростанция на биогазе на полигоне твёрдых бытовых отходов в столичном регионе»

Показатель	Значение
Общая стоимость проекта	77.2 млрд. вон
Структура капитала	Собственный капитал (25%), заёмный капитал (75%)
Масштаб работ	Электростанция мощностью 50 мегаватт и дополнительное оборудование
Ответственный государственный исполнитель	Министерство окружающей среды
Период строительства	С марта 2004 г. по июнь 2006 г.
Период эксплуатации	11 лет
Гарантия минимальной стоимости	90%, 11 лет
Нынешнее состояние проекта	На стадии эксплуатации

Источник: составлено автором с использованием данных, приведённых в исследовании Kim J. H. и Lee S. Y.[122]

BTL

Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 72. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

[122] Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 73. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

К числу наиболее известных проектов на основе BTL относятся жилищный комплекс для 200 семей военнослужащих в Чхунчжу, Национальный институт науки и технологий в Ульсане и здание средней школы «Анхва» в Хвасоне.

Жилищный комплекс: жилье для семей военнослужащих в Чхунчжу

Инвестиции в военные бараки в Чхунчжу неоднократно откладывались из-за нехватки бюджетных средств, однако работы по кардинальному улучшению застройки территории стали набирать темпы только, после начала реализации проекта BTL, который стал первым подобным опытом для Республики Корея. С целью оживления региональной экономики местным компаниям разрешили взять на себя почти 40% строительных работ. В результате около 200 семей въехали в 12 многоквартирных домов, а проведённые опросы показали, что более 95% были удовлетворены жилищными условиями[123] (Таблица 13).

Таблица 13. Информация о проекте «Жилищный комплекс: жилье для семей военнослужащих в Чхунчжу»

Показатель	Значение
Общая стоимость проекта	18.6 млрд. вон
Масштаб работ	200 квартир с удобствами
Ответственный государственный исполнитель	Министерство обороны
Период строительства	С сентября 2005 г. по март 2007 г.
Период эксплуатации	20 лет
Нынешнее состояние проекта	На стадии эксплуатации

Источник: составлено автором с использованием данных, приведённых в исследовании Kim J. H. и Lee S. Y.[124]

[123] Ibid. - P. 73.

[124] Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 73. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

Национальный институт науки и технологий в Ульсане

В то время как в большинстве случаев строительства колледжей проекты BTL используются для работы над отдельными сооружениями существующих учебных заведений, Национальный институт науки и технологий в Ульсане стал первым объектом, весь комплекс которого создан с использованием данного типа ГЧП. Его проектировали как с учётом критериев архитектурной эстетики и экологической чистоты, так и необходимости внедрения решений «умного здания» и цифровых технологий. Сооружения первой очереди вошли в строй действующих в феврале 2009 г. Компания-оператор этого проекта BTL отвечает не только за содержание, управление, ремонт, уборку и безопасную эксплуатацию всего комплекса самого института, но и за общежитие, спортзал, магазины, автостоянки и т.д. (Таблица 14).

Таблица 14. Информация о проекте «Национальный институт науки и технологий в Ульсане»

Показатель	Значение
Общая стоимость проекта	250 млрд. вон
Масштаб работ	Общая площадь всей территории - около 1028200 кв. м, в том числе 153691 кв. м учебного и административного зданий, общежитий, жилых и других вспомогательных построек
Ответственный государственный исполнитель	Министерство образования, науки и технологии
Период строительства	С 2007 г. по 2010 г.
Период эксплуатации	20 лет
Нынешнее состояние проекта	*На стадии эксплуатации*

Источник: составлено автором с использованием данных, приведённых в исследовании Kim J. H. и Lee S. Y.[125]

Средняя школа «Анхва» в Хвасоне (Таблица 15).

[125] Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. P. 73. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

Таблица 15. Информация о проекте «Средняя школа «Анхва» в Хвасоне»

Показатель	Значение
Общая стоимость проекта	0.8 млн. долл.
Масштаб работ	Пятиэтажное здание общей площадью около 13264 кв. м
Ответственный государственный исполнитель	Управление образования провинции Кёнги
Период строительства	С 2006 г. по 2007 г.
Период эксплуатации	20 лет
Нынешнее состояние проекта	На стадии эксплуатации

Источник: составлено автором с использованием данных исследования Yoo S. K.[126]

Перспективы ГЧП в Республике Корея

Перспективы ГЧП в РК необходимо рассматривать в контексте общего подхода южнокорейской администрации к развитию экономики, а также задач в данной сфере, которые вытекают из нынешней ситуации.

Провозглашенная после прихода к власти в 2013 г. предыдущего президента Пак Кын Хе, концепция «креативной экономики» в целом остается актуальной и при главе нынешней администрации Мун Чжэ Ине с усилением акцента на «четвертую индустриальную революцию». Такой подход подразумевает значительную и целенаправленную активизацию, начатых предыдущими правительствами, усилий по решению такой глобальной задачи, как обеспечение перехода страны к экономике, движителями которой являются не экспортно-ориентированная обрабатывающая промышленность и экспорт готовой продукции, а инновации на основе развития науки и технологий, более широкого внедрения ультрасовременных информационных и телекоммуникационных решений.

[126] Yoo, S. K. Korea’s Case of Public-Private Partnerships for Infrastructure Development / S.K. Yoo // Seoul, 2010. P. 8. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.unescap.org/sites/default/files/rok.pdf

Ограничение влияния на экономику крупных промышленно-финансовых групп и содействие конкуренции должны сопровождаться соответствующим поощрением «креативности», формированием благоприятной «экосистемы» для взращивания стартапов, расширением роли венчурного бизнеса, малых и средних предприятий в экономике, включая их возможности по выходу за рубеж, созданием новых отраслей и рынков новых товаров. Эти идеи были положены в основу принятого еще в 2014 г. «Трёхлетнего плана экономических инноваций», который предусматривал структурные реформы в бюджетной сфере, образовании, занятости и государственном секторе[127].

Вместе с тем, в условиях сохранения неблагоприятных внешних условий для экономики Южной Кореи, вызванных замедлением темпов развития у основных торговых партнёров страны и отсутствия позитивной динамики на их рынках, правительство вынуждено, наряду со структурными реформами, уделять большое внимание работе над текущими задачами оживления экономики. В этой связи особое значение придаётся шагам по стимулированию внутреннего спроса за счёт увеличения частного потребления и инвестиций[128].

Положение осложняется тем, что правительству приходится использовать финансовые ресурсы для стимулирования экономики в условиях жёсткой реформы, направленной на повышение бюджетной устойчивости и сокращения долга государственных организаций[129].

---

[127] 3-Year Plan for Economic Innovation. R.O.K. Ministry of Strategy and Finance. Информационный материал. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/popup/14_PolicyFocusBanner_20140401/popup.html

[128] 2016 Policies Focus on Maintaining Recovery Momentum and Strengthening Growth Potential. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 18.12.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

[129] Согласно «Акту об управлении государственными организациями (Act on the Management of Public Institutions)», к данной категории относятся организации, имеющие следующие основные признаки: наличие государственных инвестиций; получение правительственных субсидий, которые превышают половину из собственного дохода; государственная доля в размере не менее 50 % выпущенных акций, и т.д.

По оценке Министерства стратегии и финансов Республики Корея, в 2014 г. долг 40 таких организаций равнялся 511 трлн. вон (около 487 млрд. долл. США[130]) при отношении суммарной задолженности к суммарным активам на уровне 220%), а в 2019 г. эти показатели составили соответственно 439.1 трлн. вон и 226%[131].

Вопросы содействия притоку частных инвестиций в экономику, их привлечения в общественные инфраструктурные проекты, продвижения ГЧП, в том числе путём модификации существующих типов партнёрства с учётом требований сегодняшнего дня, наращивания инвестиций в общественную инфраструктуру нашли отражение в ряде важных решений нынешней администрации, позволяя судить о направлениях развития ГЧП в Республике Корея.

Отправной точкой послужил обнародованный в мае 2015 г. «План мер финансово-бюджетной политики в 2015-2019 гг.», который рассматривал обеспечение устойчивости и обоснованности бюджета в качестве одной из насущных задач. Её решение правительство видело в том, чтобы повысить эффективность расходов путём пересмотра всех бюджетных проектов, активного задействования частного капитала за счёт развития ГЧП, а также намеревалось допустить частный сектор к использованию государственной собственности[132].

---

[130]Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар.

[131]2015-2019 Public Institution Financial Management Plan. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 20.09.2014. / [Electronic resource]. Mode of access: https://english.moef.go.kr/ec/selectTbEconomicDtl.do%3bjsessionid=TSw698Wt8V9YQKYgIaSBKhP8.node10?boardCd=E0004&seq=3924&boardCdKey=N

[132]2015-2019 Fiscal Management Policies. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 13.05.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/popup/20_PolicyFocusBanner/popup.html

Власти и далее намерены содействовать росту участия частного сектора в общественных инфраструктурных проектах и других сферах, где у него накоплен большой практический опыт, при одновременной переориентации частных вложений на укрепление ключевых функций, которые выполняет государство.

Отводя важную роль ГЧП в проведении бюджетной реформы, правительство еще в апреле 2015 г. сформулировало ряд принципиальных направлений развития партнёрства в ближайшие годы. Основная цель, которую наметило для себя государство, состоит в предоставлении надёжных возможностей для инвестиций свободного капитала на рынке и стимулировании роста экономики благодаря его эффективному использованию, а суть мер заключается в ускоренном росте ГЧП и создании условий для повышения интереса частного партнера к участию в перспективных проектах. Это планируется достичь путём совершенствования механизма распределения рисков между партнёрами по ГЧП, увеличения доходов частных инвесторов, упрощения требований к подготовке связанных с проектами документов, сокращением сроков их рассмотрения и заключения контрактов. Намечено семь следующих основных направлений, по которым планируется вести работу[133].

Введение в практику усовершенствованных типов ГЧП

До настоящего времени в Республике Корея в основном применялись «Строительство-Передача-Эксплуатация», или «BTO», когда частный инвестор берёт на себя основные риски, и «Строительство-Передача-Аренда», или «BTL», при котором это делает правительство. В качестве «новых» типов партнёрства государство планирует внедрять «BTO-rs» и «BTO-a». Добавление «rs» к «BTO» означает «risk sharing (разделение риска)», что подразумевает равное участие (50:50) государственной и частной сторон в инвестициях в инфраструктурный проект и расходах по эксплуатации. «BTO-a», или «BTO-

[133]PPP Boosting Measures Announced at Ministerial Meeting. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 08.04.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

adjusted (скорректированный вариант)» будет применяться к проектам, где правительство будет снижать деловые риски и уменьшать плату за пользование объектами, принимая на себя более значительную долю инвестиций и операционных расходов (например, около 70% стоимости строительства). Поставлена цель привлечь около 7 трлн. вон в проекты с применением «новых» типов ГЧП. Отмечена важность строительства подземных автомагистралей и городских линий рельсового сообщения (обычное и «лёгкое» метро), а также развития водоочистных систем как инвестиционных направлений. Кроме этого, подчеркнута необходимость включения в сферу применения проектов ГЧП объектов водоснабжения, старых дорог и инфраструктуры для решения проблемы обновления городов.

Внесение изменений в регламентации и правила

Строительные компании избавлены от необходимости иметь статус основного акционера в специальных корпорациях, создаваемых для проектов ГЧП, что должно стимулировать такие компании вкладывать деньги в проекты. Упрощение требований к подаче документов и их снижение к минимальному участию в капитале (с 20% до 15%) призвано способствовать росту инвестиций. С помощью «ускоренного продвижения» вопросов сотрудничества государственной и частной сторонами по конкретным дорожным объектам рассчитывают сократить период согласований, предшествующий заключению контрактов в дорожном строительстве с 40 до 25 месяцев. А запланированный пересмотр всех существующих и отнимающих много времени процедур после начала дорожно-строительных работ призван сократить их сроки почти на один год.

Приоритет частному сектору и пересмотр основного закона ГЧП

Ежегодное финансирование бюджетных проектов частным сектором предусматривается на уровне 1.8 трлн. вон. Корректировка основного закона ГЧП имела целью открыть частным компаниям путь к участию в строительстве

правительственных комплексов, где расположены административные здания, объекты жилищно-коммунального назначения и коммерческой недвижимости.

Продвижение дополнительных проектов и предоставление налоговых льгот

Как правило, частный партнёр менее заинтересован участвовать в дополнительных проектах, поскольку они сопряжены с более серьёзными рисками, чем основные проекты, и сложнее в плане получения отдачи от инвестиций. Поэтому намечено делать такие дополнительные проекты (речь, в частности, идёт о торговых центрах и парковках вдоль дорог) привлекательнее за счёт применения специальных норм доходности и выплаты компенсации в случае прекращения проекта ввиду обстоятельств непреодолимой силы. Одновременно предполагалось применять налоговые послабления для специальных проектных корпораций: освобождение от корпоративного налога на резервные фонды компаний, предназначенные для долговых выплат, и продление применения ставки нулевого НДС после декабря 2015 г.

Корректировка системы «гарантии минимальных доходов»

Связанные с ней решения будут вырабатываться в ходе переговоров между оператором объекта ГЧП и соответствующим правительственным органом, курирующим сооружение.

Форсированное завершение проектов на стадии реализации

Поставлена задача сократить на 3-18 месяцев первоначальные сроки строительства проектов на общую сумму 13 трлн. вон. Имелись в виду 12 проектов, стоимость каждого из которых оценивалась на момент обнародования направлений развития ГЧП: 6 автодорожных проектов, 2 железнодорожных проекта, 3 проекта городского рельсового сообщения и 1 проект создания туристического комплекса.

Организационное обеспечение мер по ускоренному развитию ГЧП

Было предусмотрено образовать специальную комиссию на уровне заместителя министра стратегии и финансов с тем, чтобы отслеживать ход

выполнения вышеперечисленных мер. Комиссии предполагалось поручить контроль над созданием и развитием партнёрств «новых типов», сокращением сроков реализации ведущихся проектов, принятием мер по устранению «узких мест» и совершенствованием «системы гарантии минимальных доходов»[134].

О масштабах фронта работ для ГЧП можно судить по планам инвестиций в инфраструктуру. По состоянию на январь 2015 г., объем вложений в эту сферу в 2014-2018 гг. планировался в размере 110.3 трлн. вон (около 104.7 млрд. долл. США[135]) при их среднегодовом снижении на уровне 5.2%[136], а в 2020 г. он был установлен на уровне 135.8 трлн. вон[137] (около 89.1 млрд. долл. США)[138] в 2020-2024 гг. при среднегодовом увеличении на 6% (Таблица 16). Более 81% инвестиций, намеченных в 2020 г., пошли на транспортно-логистическую инфраструктуру, а остальное - на региональное строительство (водоснабжение, а также развитие городов, небольших населённых пунктов и промышленных зон)[139]. Также в марте 2020 г были внесены правки в закон «О ГЧП в области инфраструктуры»: раньше ГЧП было возможно только при строительстве 53 видов инфраструктурных объектов, теперь же это ограничение снято.

---

[134]PPP Boosting Measures Announced at Ministerial Meeting. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 08.04.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

[135]Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар

[136]2016~2020 년국가재정운용계획(План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. P. 130. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

[137] 2020~2024 년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг). 04.2017. p. 127. / [Electronic resource]. Mode of access: https://policy.nl.go.kr/search/searchDetail.do?rec_key=SH2_PLC20200255983

[138]Сумма в долларах США рассчитана автором на основе среднего курса корейской воны к доллару США в 2019 г. (Корейская служба статистики) в размере 1156.1 вон за 1 доллар.

[139]2020~2024 년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг). 04.2017. p. 127. / [Electronic resource]. Mode of access: https://policy.nl.go.kr/search/searchDetail.do?rec_key=SH2_PLC20200255983

Таблица 16. Инвестиционный план Республики Корея по развитию общественной инфраструктуры в 2020-2024 гг. (трлн. вон)

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024	Всего за период	Доля за период, %	Годовое изменение в среднем за период, %
Всего инвестиций в общественную инфраструктуру	23.2	26.8	27.8	28.7	29.3	135.8	100	6.0
в том числе:								
1. Транспортно-логистическая инфраструктура	19.2	20.9	22.6	23.4	23.9	110	81.0	5.6
в том числе:								
Дороги	7.3	7.6	8.3	8.6	8.8	40.6	29.8	4.9
Железнодорожные пути (в т.ч. в городах)	6.9	7.8	8.6	8.9	9.1	41.3	30.4	6.8
Морской транспорт и порты	1.9	2.1	2.2	2.3	2.3	10.8	8.0	5.2
Воздушный транспорт и аэропорты	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	1.9	1.3	10.1
Логистика и т.д.	2.8	3.0	3.2	3.2	3.3	15.5	11.4	4.3
2. Региональное развитие	4.0	5.1	5.2	5.3	5.4	25	18.4	7.5
в том числе:								
Использование водных ресурсов	1.3	1.6	1.7	1.7	1.8	8.1	6.0	9.1
Города и населенные пункты	2.5	3.1	3.1	3.1	3.2	15	11.0	6.6
Промышленные зоны	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	1.9	1.3	8.4

Источник: «План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг.» Министерства стратегии и финансов Республики Корея [140]

В «Плане мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг.» и «Плане мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.», помимо возведения объектов зимней Олимпиады-2018 в Пхенчнане, внимание акцентировалось на реализации проектов «Сечжон» и «Сэмангым», строительстве ряда железнодорожных трасс, в том числе 94-километровой линии между городами Чхунчхон и Сокчхо, и т.д.

Задуманный в 2000-х гг. для переноса столицы, город Сечжон появился в 2012 г. в 120 км к югу от Сеула. Не став столицей, он, тем не менее, приобрёл статус «специального автономного города» и превратился в важный административный центр. К началу 2014 г. в огромный, напоминающий по форме дракона, современный комплекс поэтапно перебрались около 60% министерств, служб и других официальных учреждений правительства страны, включая аппарат премьер-министра [141] . Осуществление проекта отражает стремление руководства страны стимулировать экономическое развитие на региональном уровне и способствовать более равномерному распределению национального богатства в условиях доминирующей роли Сеула, который, по некоторым оценкам, обеспечивает производства почти половины южнокорейского ВВП. «Планом мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг.» было предусмотрено дальнейшее обустройство Сечжона и прилегающих территорий (включая инфраструктурную составляющую).

---

[140] 2020~2024 년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг). 04.2017. p. 131. / [Electronic resource]. Mode of access: https://policy.nl.go.kr/search/searchDetail.do?rec_key=SH2_PLC20200255983

[141] In-depth report: Relocation of government ministries to Sejong City, 27.12.2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.arirang.co.kr/News/News_View.asp?nseq=155314

Ожидается, что переезд правительственных учреждений в Сечжон привлечёт туда инвестиции, а население к 2030 г. увеличится до 500 тыс. человек[142].

«Сэмангым» - другой амбициозный проект, предусматривающий создание международного экономического «хаба» Северо-Восточной Азии. Возведённая вдоль восточного побережья страны в 2010 г. дамба длиной в 33.9 км позволила отвоевать у Жёлтого моря 283 кв. км новых земель, куда, благодаря удобному географическому положению и инвестиционным льготам, планируется привлечь широкие инвестиции. Здесь разместятся промышленно-внедренческая зона (с современными высокотехнологичными экологически чистыми производствами, объединенными научно-исследовательскими центрами и комплексом по выпуску продуктов питания), зона международного экономического сотрудничества (с использованием механизма соглашений о свободной торговле) и туристско-рекреационная зона «мирового уровня». В рамках проекта будет создан современный порт (с 18 причалами к 2030 г.). Получит развитие инфраструктура воздушных, железнодорожных и автомобильных перевозок внутри самого «хаба», в соседних провинциях и даже в национальном масштабе. Речь, в частности, идёт о двух магистральных автострадах «Север-Юг» и «Восток-Запад»[143].

Всего же в 2016-2020 гг. протяженность скоростных автомобильных трасс увеличилась на 15.4%, систем промышленного водоснабжения - на 7.9%, железнодорожных линий - 17.6%. В этот же период мощности корейских морских портов по обработке грузов возросли на 13.2%[144] (Таблица 17).

---

[142] Mundy, S. South Korea’s $21bn alternative to Seoul lacks transport and soul / S. Mudy // Financial Times. 19.11.2013. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ft.com/cms/s/0/ba9646f6-4dc6-11e3-8fa5-00144feabdc0.html#axzz45Ej98cn9

[143] Информационные материалы Korea Agency for Saemangeum Development and Investment. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.saemangeum.go.kr/sda/cmm/main/mainPage.do

[144] 2016~2020년국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. P. 130, p. 134. / [Electronic resource]. Mode of access:

Таблица 17. Показатели развития инфраструктуры в 2016-2020 гг.

Показатель	2016 г.	2020 г.
Протяженность скоростных автострад, км	4446	5131
Протяженность систем промышленного водоснабжения	1114	1202
Протяженность железных дорог, км	4254	5001
Объем портовых погрузочно-разгрузочных работ, млн. тонн	1510	1710

Источник: «План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.» Министерства стратегии и финансов Республики Корея[145]

На строительстве скоростных автодорог следует остановиться особо. Во второй половине прошлого десятилетия Южная Корея решила проложить семь таких магистралей с севера на юг и девять с востока на запад к 2020 г. с тем, чтобы довести их общую протяжённость по стране до 6400 км. Две крупнейших (500 км и 407 км) из них соответственно являются составляющими маршрутов международной азиатской сети АН1 (Япония-Республика Корея-КНДР-Китай) и АН6 (Япония-Республика Корея-КНДР-Россия)[146]. ГЧП отводится ключевая роль при реализации таких проектов.

Вопросы развития партнёрства в охране окружающей среды, образовании, национальной обороне, здравоохранении, культуре и организации досуга находят подробное отражение в ежегодно обновляемом Основном плане ГЧП. В нём перечисляются конкретные объекты, по которым планируется вести работу. Решение экологических вопросов рассматривается в этом документе в

---

http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

[145] Там же.

[146] Toolkit for Public-Private Partnerships in Roads & Highways. Country Case Study: Korea. Public-Private Infrastructure Advisory Facility, 2009. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/korea.pdf

увязке с мерами по водоподготовке и водоочистке, а также переработки ресурсов: расширение канализационных систем, повторное использование сточных вод, получение энергии из отходов, создание эко-центров. План предусматривает строительство студенческих общежитий и исследовательских центров в специализированных институтах (образование), казарм для рядового состава вооружённых сил и домов для офицеров, армейских административных зданий (национальная оборона), больниц и оздоровительных центров (здравоохранение), культурно-развлекательных комплексов, а также библиотек и спортивных сооружений при школах (культура и организация досуга). Согласно Основному плану ГЧП от мая 2014 г., обеспеченность студентов общежитиями возросла с 18.4% в 2012 г. до 25% в 2017 г.[147]

Из числа заявленных в последние годы национальных проектов, по которым в настоящее время ведутся работы с использованием механизма ГЧП, можно выделить строительство скоростной автодороги между Сеулом и Сечжоном. Хотя технико-экономическое обоснование проекта было подготовлено ещё в 2009 г., правительство откладывало его реализацию по финансовым соображениям и нашло возможность объявить о возобновлении работы над этой 129-километровой трассой в ноябре 2015 г. При реализации проекта, стоимость которого оценивается приблизительно в 6.7 трлн. вон (около 6.6 млрд. долл. США), задействован один из двух «новых» типов партнерства, предложенных в апреле 2015 г. в рамках мер по развитию ГЧП, а именно «BTO-a»[148]. Прокладка участка от Гури, города-«спутника» Сеула, до Ансона протяжённостью почти 80 км начата в конце 2016 г., и делает это, контролируемая государством, Корейская корпорация скоростных дорог

[147] 민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 12.05.2014. Pp. 8-9. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?menuNo=7070000&searchNttId1=OLD_4090647&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060

[148] Government to Work On Seoul-Sejong Highway Construction. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 19.11.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

(Korea Expressway Corporation), а в дальнейшем к проекту планируется подключить и частного партнёра. Работы первой очереди предполагают завершить к 2022 г., а полностью дорога войдёт в строй в 2025 г. Новая автомагистраль позволит сократить время в пути из Сеула в Сечжон со 108 минут до 74 минут в рабочие дни и почти на 60% уменьшить хронические пробки на двух других скоростных дорогах[149]. Одна из них - «Кёнбу», автотрасса № 1, входящая в инфраструктуру международной азиатской сети АН1 и протянувшаяся через всю страну, соединяя Сеул с Пусаном, вторым по величине городом в Южной Корее и крупным портом. Говоря об экономическом эффекте от строительства автодороги между Сеулом и Сечжоном, Министерство стратегии и финансов ожидает общую экономию транспортных издержек в размере 840 млн. вон (время в пути, возможный ущерб от дорожно-транспортных происшествий и т.д.), появление 66 тыс. новых рабочих мест и создание дополнительного рыночного спроса в объёме 11 трлн. вон, в том числе на прогрессивные информационно-телекоммуникационные решения, поскольку планируется создать «умную» магистраль[150].

При оценке развития ГЧП в стране до 2021 г., следует отметить проводимую правительством линию на постепенное сокращение государственных вложений в общественную инфраструктуру на фоне одновременных попыток повысить активность частных инвесторов за счет большей привлекательности участия в инфраструктурных проектах[151].

---

[149]Gov't to Build Seoul-Sejong Highway Through Private Investment. KBS World Radio, 19.11.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=114908

[150]Government to Work On Seoul-Sejong Highway Construction. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 19.11.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

[151] 2016~2020 년국가재정운용계획(План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. P. 127. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

В «Плане мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг.» было заложено снижение среднегодовых темпов инвестиций на 5.2% за период[152], а в «Плане мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.» - на 6%. Это объясняется не только вынужденными мерами по укреплению устойчивости бюджета и значительным перераспределением расходов в 2018 г. в пользу статей, связанных с улучшением благосостояния жизни населения (увеличение ассигнований на благосостояние со 129.5 трлн. вон в 2017 г. до 140 трлн. вон в 2018 г. при уменьшении расходов на инфраструктуру на более 15%[153]), но и масштабом уже сделанного в инфраструктуре. По соотношению протяженности к площади собственной территории РК занимает первое место в скоростных дорогах, 3 место в национальных трассах и 6 место в железнодорожных магистралях среди государств G20[154].

Преодолеть наблюдающиеся в последние годы стагнацию в области ГЧП и пассивность частного бизнеса в плане инвестиций в общественную инфраструктуру правительство рассчитывает с помощью использования при осуществлении новых проектов (прежде всего автомобильных и железных дорог) механизмов BTO-rs и BTO-a, которые должны не только стимулировать частного партнера к совместной работе, но и побуждать его чаще выступать инициатором таких проектов. Другим направлением усилий по активизации ГЧП является вовлечение компаний муниципального масштаба, представителей

---

[152]2014-2018년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 14.01.2015. P. 113. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/pl/policydta/pblictn/detailPblictnbbsView.do?menuNo=5020300&searchNttId1=OLD_E_4093238&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000005&searchPolicyCategory=POL01

[153]Welfare Spending Cuts into SOC Investment. / The Investor. - 21.08.2017. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.theinvestor.co.kr/view.php?ud=20170821000804

[154]2016~2020 년국가재정운용계획(План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. P. 127. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

малого и среднего бизнеса в инициативный поиск и реализацию проектов BTL, имеющих отношение к строительству административных зданий, водоснабжению, благоустройству и т.д. Хотя масштаб таких проектов невелик, они очень важны для муниципальных властей и населения, поскольку вносят вклад в повышение качества жизни, а участие в ГЧП не самых крупных компаний позволяет создать более конкурентную деловую среду на местах[155]. Учитывая провозглашенную после прихода к власти в мае 2017 г. нынешним президентом РК Мун Чжэ Ином задачу повышения благосостояния населения, можно ожидать усиление внимания в ближайшие годы к проектам BTL, во многом призванным создавать жизненные удобства.

В руководстве южнокорейского Центра по управлению государственными и частными инфраструктурными инвестициями (PIMAC) считают достаточно благоприятными перспективы осуществления проектов, связанных со здравоохранением, обороной и окружающей средой. Там ожидают рост числа проектов с менее высокой доходностью, а также расширение деловых возможностей в плане ГЧП на зарубежном рынке[156].

---

155 2016~2020 년국가재정운용계획(План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. P. 207. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

156 Kang-Soo Kim. How national PPP units can influence regional performance: Korea’s experience. 09.08.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://blogs.worldbank.org/ppps/how-national-ppp-units-can-influence-regional-performance-korea-s-experience

Глава 3. Международные аспекты корейского опыта внедрения государственно-частного партнерства и возможность его восприятия в России

3.1. Применимость корейской модели в условиях развивающихся стран и усилия корейского руководства по распространению своих наработок в области ГЧП за рубежом

Южнокорейский опыт развития ГЧП встречает положительный международный отклик, что следует рассматривать как результат последовательных усилий руководства Республики Корея по продвижению своих наработок, так и действительного интереса к ним в мире, особенно в развивающихся странах.

Направления международного сотрудничества Южной Кореи в области партнёрства формулируются в ежегодном Основном плане ГЧП. Анализ содержания данного документа с 2014 г. по настоящее время позволяет охарактеризовать их следующим образом:

- подписание протоколов о намерениях (меморандумов о взаимопонимании) по вопросам ГЧП с последующим принятием мер по оказанию странам-партнёрам соответствующей поддержки;
- проведение совместных инвестиционных семинаров с государствами, остро заинтересованными в привлечении капитальных вложений в инфраструктуру;
- проведение мероприятий по изучению организации ГЧП в странах, перспективных для выдвижения корейского бизнеса, а также успешных примеров усилий компаний РК в данном плане;
- участие в международных встречах по вопросам ГЧП по линии ОЭСР, АТЭС, Азиатского банка развития, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций;

- участие в подготовке совместных международных решений по вопросам ГЧП в форматах «Большой двадцатки» (разработка базовых документов ГЧП- G20 PPP Framework) и ОЭСР;
- приглашение в Южную Корею государственных служащих развивающихся стран, курирующих вопросы ГЧП, с целью обучения в рамках Азиатской сети ГЧП (Asian PPP Network)[157].

На первом из перечисленных выше направлений следует остановиться подробнее. По состоянию на 2020 г., Республика Корея подписала протоколы о намерениях с шестью странами: Японией (май 2006 г.), Индонезией (июль 2007 г.), Монголией (июль 2010 г.), Алжиром (май 2012 г.), Вьетнамом (август 2012 г.) и Бразилией (июнь 2013 г.). В числе потенциальных подписантов новых меморандумов Южной Кореей рассматриваются Гана, Камбоджа, Китай, Танзания и Узбекистан.

Одной из форм работы со странами-партнёрами является организация встреч и других мероприятий с целью оказания консультационной поддержки по вопросам разработки базового законодательства ГЧП, обмена опытом и обсуждения перспектив инвестиционного сотрудничества, то есть по тем направлениям, которые, как правило, закрепляются в двустороннем

---

[157] 민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 12.05.2014. P. 6. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?menuNo=7070000&searchNttId1=OLD_4090647&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060

민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 20.04.2015. P. 5. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060&searchNttId1=MOSF_000000000002919&menuNo=70300006

민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 27.04.2016. P. 3. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?menuNo=7030000&searchNttId1=MOSF_000000000003466&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060

민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 17.07.2017. P. 4. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060&searchNttId1=MOSF_000000000009900&menuNo=7030000

соглашении. Так, протокол о намерениях с Вьетнамом предусматривает передачу корейского опыта в реализации проектов ГЧП путём подготовки вьетнамских специалистов, проведения конференций и обмена визитами[158]. С южнокорейской стороны заключает такие соглашения Министерство стратегии и финансов, а роль активного и непосредственного исполнителя зачастую отводится Центру по управлению государственными и частными инфраструктурными инвестициями.

Основным механизмом развития международного сотрудничества в области ГЧП в течение последних 7-8 лет становится начатая в 2004 г. правительством РК и финансируемая им Программа «Совместного владения знаниями (Knowledge-Sharing Programme, KSP)». Она является своего рода «площадкой» для передачи заинтересованным развивающимся странам на двусторонней и международной основе корейских «ноу-хау» в решении различных вопросов экономической политики и развития экономики. При этом передача опыта не является самоцелью, а направлена на укрепление международного авторитета Республики Корея и её отношений с другими странами на межгосударственном уровне, а также создание благоприятных условий для расширения позиций национального бизнеса за рубежом. KSP состоит из трёх направлений: консалтинг по вопросам политики (реализация двусторонних программ по исследованию вопросов политики, консалтингу и организации стажировок); консалтинг совместный с международными организациями; издание исследований на основе обобщения и анализа корейского опыта развития. Руководит программой Министерство стратегии и финансов, а занимаются каждым из трёх проектов соответственно Корейский институт развития (Korea Development Institute, KDI), Экспортно-импортный банк (Korea Eximbank) и Школа KDI. Процедура оказания содействия предусматривает направление соответствующим учреждением

[158]Minister Bahk signs PPP MOU with Vietnam. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 24.08.2012. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

заинтересованной страны заявки, которая рассматривается и включается в годовой план работы по линии KSP с учётом выделяемых правительством бюджетных средств. Затем определяется, какая организация будет оказывать содействие с корейской стороны[159].

Помимо стран, с которыми были уже подписаны или планируется подписать протоколы о намерениях, в программе KSP с 2008 г. приняли участие Азербайджан, Бангладеш, Казахстан, Колумбия, Лаос, Пакистан, Таиланд. В качестве примеров результатов этой работы можно привести подготовку закона о ГЧП во Вьетнаме, справочника ГЧП в Монголии, изучение вопросов привлечения частных инвестиций в инфраструктуру в Лаосе с подготовкой публикации по результатам исследования т. д.

Главная цель международного сотрудничества Республики Корея по вопросам ГЧП (особенно двусторонних контактов на основе соглашений и по линии KSP в целом, а также инвестиционных семинаров) состоит в том, чтобы помочь своим компаниям выйти на рынки проектов на основе партнёрства в других странах. Она чётко прослеживается в Основном плане ГЧП[160] и других документах Министерства стратегии и финансов РК[161].

Мысль о том, что Республика Корея способна применить свой опыт государственно-частного партнёрства на международной арене, в том числе наряду с оказанием финансовой поддержки проектам в развивающихся странах

---

[159]Knowledge-Sharing Programme. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/main/main.jsp

[160]민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 12.05.2014. P. 6. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?menuNo=7070000&searchNttId1=OLD_4090647&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060

[161] Minister Bahk signs PPP MOU with Vietnam. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 24.08.2012. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

проводят ответственные корейские представители и во время выступлений перед зарубежной аудиторией[162].

При этом речь может идти не только об участии в качестве концессионеров проектов, но и в качестве поставщиков оборудования, материалов, инжиниринговых услуг и т. д. в рамках тендеров и других видов закупочной деятельности, используемых при реализации проектов.

В соответствии с планом мер финансово-бюджетной политики на 2014-2018 гг. была выполнена задача увеличения поддержки корейским строительным компаниям в деле освоения новых рынков Юго-Восточной Азии, Центральной и Южной Америки, поиска за рубежом инвестиционных проектов с высокой добавленной стоимостью, а также подготовки квалифицированной рабочей силы для ведения строительства в условиях заграницы. План был нацелен на повышение доходности от участия в проектах путём обеспечения корейских фирм передовыми технологиями «критического проектирования» и новейшей строительной техникой. Отдавая безусловный приоритет крупным компаниям в укреплении позиций страны на внешнем рынке строительных проектов, в Корее не забывали о малом и среднем бизнесе. В качестве мер поддержки таких фирм, которым, как подчёркивалось в плане, «не хватает сил для самостоятельного выхода» за рубеж, рассматривалось предоставление аналитической рыночной информации, создание базы данных о строительных проектах в других странах и, главное, совместные действия с крупными компаниями, которые должны были «подтягивать» за собой представителей малого и среднего бизнеса.

В 2003-2013 гг. доля зарубежных сделок в общей стоимости контрактов корейских строительных компаний увеличилась с 4% до 44%. Это позволило РК выйти на шестое место в мировом рейтинге стран по объемам строительных

---

[162]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

работ на внешнем рынке. Согласно расчётам авторов Плана мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг., в результате выполнения его мероприятий страна поднялась на одну ступень в международном рейтинге, а сумма зарубежных строительных контрактов фирм РК возрасти с 70 млрд. долл. в 2014 г. до 80 млрд. долл. в 2015 г. и 100 млрд. долл. в 2018 г.[163]

Двигаясь довольно долго по нарастающей, объемы зарубежных заказов корейских компаний по строительным контрактам увеличились с 47.6 млн. долл. в 2008 г. до 66 млн. долл. в 2014 г., а в 2010 г. превысили 71.6 млн. долл. Однако в течение последующих трех лет они начали падать: 46.1 млн. долл. в 2015 г., 28.2 млн. долл. в 2016 г. и 26.1 млн. долл. в 2017 г.[164]

Создание условий для успешного вхождения корейского бизнеса в инфраструктурные проекты на внешнем рынке является одним их ключевых направлений экономической политики РК. В этой связи в числе ее основных мероприятий было намечено увеличить на 2.2 трлн. вон ассигнования на то, чтобы помочь компаниям РК «выиграть» инфраструктурные проекты за рубежом, а также предоставить 1.7 трлн. вон из национального Фонда сотрудничества в экономическом развитии (Economic Development Cooperation Fund) на поддержку их участия в таких проектах в развивающихся странах[165].

Помимо организованного в 1987 г. в качестве основного механизма оказания помощи развивающимся странам в расширении инфраструктуры, Фонда сотрудничества в экономическом развитии, продвижение интересов корейских подрядчиков за границей достигается за счет использования

---

[163] 2014-2018 년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 14.01.2015. P. 117. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/pl/policydta/pblictn/detailPblictnbbsView.do?menuNo=5020300&searchNttId1=OLD_E_4093238&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000005&searchPolicyCategory=POL01

[164] International Construction Information Service. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.icak.or.kr/

[165] 2017 Economic Policies. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 18.12.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: https://english.mosf.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=4224#_ftn3

Глобального инфраструктурного фонда (Global Infrastructure Fund) и Корейского фонда зарубежной инфраструктуры (Korea Overseas Infrastructure Fund), которые оказывают содействие путем предоставления финансовой поддержки на стадии заказа проекта, то есть до начала его реализации[166].

Сместить акцент с получения просто подрядов и субподрядов в зарубежных инфраструктурных проектах на их осуществление в режиме ГЧП правительство надеется с помощью фонда, над созданием которого в 2017 г. начало целенаправленно работать Министерство земельных отношений, инфраструктуры и транспорта РК (Ministry of Land, Infrastructure and Transportation) совместно с Корейским банком развития (Korea Development Bank) и Экспортно-импортным банком Кореи (Export-Import Bank of Korea). Заключенное ими в конце октября 2017 г. соглашение о сотрудничестве предусматривает, что этот Глобальный инфраструктурный венчурный фонд (Global Infra Venture Fund) будет располагать капиталом в размере 85 млрд. вон (около 75.2 млн. долл.) и выделять на проект до 10 млрд. вон для подготовки технико-экономического обоснования, разработки финансовой модели, анализа законодательных аспектов и т.д. Таким образом, данный фонд должен помогать финансированию зарубежных инфраструктурных проектов с участием корейского бизнеса на ранней стадии реализации[167].

Кроме этого, Министерство земельных отношений, инфраструктуры и транспорта РК заявило о намерении внедрить новую информационную систему, которая позволит усовершенствовать сбор, анализ и использование сведений о зарубежных инфраструктурных проектах с прицелом на применение ГЧП. В этих целях планируется командировать экспертов в обе части Американского

---

[166]Jung, Min-hee. Focusing On Quality. Korean Gov't to Focus More on Quality of Overseas Construction Projects. / Business Korea. 25.07.2017. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.businesskorea.co.kr/english/news/national/18763-focusing-quality-korean-gov%E2%80%99t-focus-more-quality-overseas-construction-projects

[167] Korea to create W85b global infrastructure venture fund. / Yonhap News Agency. 27.10.2017. [Electronic resource]. Mode of access: http://english.yonhapnews.co.kr/business/2017/10/27/0501000000AEN20171027001900320.html

континента, Азию, Ближний Восток и Африку, а также использовать местных специалистов, в частности, в Индии, Узбекистане, Мексике, Чили, Египте, Танзании[168].

Важная роль отводится и Международной ассоциации подрядчиков Кореи (International Contractors Association of Korea). Созданная в 1976 г. на основе закона РК «О развитии зарубежного строительства», она является единственной национальной организацией, представляющей интересы корейских компаний по всем вопросам, возникающим в связи со строительством и девелоперской деятельностью за рубежом. Ассоциация объединяет более 590 компаний, занимающихся изучением внешнего рынка, девелоперскими проектами и торговыми операциями за рубежом. Цель организации - налаживание более тесного взаимодействия с представителями строительной отрасли в других странах[169].

Благодаря активизации усилий на внешнем направлении, правительство предполагает довести суммарный объем заказов корейских компаний за рубежом в 2017-2021 гг. до 200 млрд. долл.[170]

Республика Корея активно участвует в международном диалоге для передачи своего опыта и поиска новых идей для проектов ГЧП. Так, например, при поддержке Корейского министерства финансов и планирования в ноябре 2019 г. в Сеуле состоялась международная конференция Asian PPP Network, где

---

[168]Jung, Min-hee. Focusing On Quality. Korean Gov't to Focus More on Quality of Overseas Construction Projects. / Business Korea. 25.07.2017. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.businesskorea.co.kr/english/news/national/18763-focusing-quality-korean-gov%E2%80%99t-focus-more-quality-overseas-construction-projects

[169]Перспективы сотрудничества «International Contractors Association of Korea» и «РОС ПК». Региональное объединение строителей Приморского края. Пресс-релиз от 17.10.2011. Интернет-сайт. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ros-pk.ru/news/540/

[170] Там же.

приняли участие представители Всемирного Банка и организаций, базирующихся в различных странах Азии[171].

Ярким примером участия корейских фирм в реализации ГЧП проектов за пределами своей страны можно считать ведущееся строительство крупного подвесного моста «Канаккале (Canakkale)» длиной 3.7 км над проливом Дарданеллы в Турции. Общая стоимость проекта оценивается в 3 млрд. долл. Консорциум в составе двух корейских компаний «Эс Кей Инжиниринг энд Констракшн (SK Engineering & Construction)» и «Дэлим Индастриэл (Daelim Industrial)» и двух турецких фирм (Limak и Yapi Merkezi) был выбран в качестве генерального подрядчика в феврале 2017 г., опередив японских конкурентов (Itochu и IHI). По условиям контракта, мост должен быть введен в эксплуатацию в 2023 гг., после чего консорциум будет управлять этим объектом на протяжении 16 лет и двух месяцев с целью возврата инвестиций. На выбор турецкого правительства в пользу консорциума повлияли репутация и компетенции корейских фирм. Эс Кей Инжиниринг энд Констракшн реализует ряд других инфраструктурных проектов в Турции, а в декабре 2016 г. открыла подводный 5.4-километровый тоннель, который соединил Европу и Азию через Босфор в Стамбуле. Дэлим Индастриэл построила значительное количество подвесных мостов в Корее за годы деятельности[172].

3.2. Возможность восприятия корейского опыта в РФ в контексте решения ключевых задач отраслевого и регионального развития

Рассмотрим особенности функционирования ГЧП в Республике Корея и России. Попытка отобразить их сделана в Таблице 18.

---

[171] 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. P. 272. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

[172]SK and Daelim Consortium Captures Canakkale Suspension Bridge Project in Turkey. / Newsworld. 26.02.2017. [Electronic resource].Mode of access: http://www.newsworld.co.kr/detail.htm?no=3139

Таблица 18. Сравнительная таблица механизмов ГЧП в Республике Корея и в Российской Федерации

Сравнительный критерий	РК	РФ
Возникновение практики применения ГЧП при реализации единичных проектов на основе отдельных законов	Конец 60-х гг. (Акт о дорогах, Акт о портах и т. д.)	90-е гг. (ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» от 1995 г., ФЗ «О концессионных соглашениях» от 2005 г.)
Наличие специального общегосударственного закона о ГЧП	Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре	ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
Вступление в силу специального законодательства о ГЧП в общенациональном масштабе	1994	2016
Наличие подзаконного акта, обеспечивающего реализацию положений основного закона ГЧП	Указ Президента РК «О применении закона акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»	10 постановлений Правительства РФ и 4 приказа Министерства экономического развития РФ[173]
Наличие перспективного целевого планирования в развитии ГЧП	Основной план ГЧП; обновляется ежегодно с указанием объёмов привлечения инвестиций в проекты ГЧП на годовой период.	-

[173] Рекомендации по реализации проектов государственно-частного партнерства. Лучшие практики. М: Министерство экономического развития РФ, 2017. С. 76-77. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/support/20160829

Уполномоченный государственный орган в сфере партнёрства	Министерство стратегии и финансов РК	Министерство экономического развития РФ (Департамент инвестиционной политики и развития частно-государственного партнерства)
Наличие центра содействия развитию ГЧП, год становления и место в структуре государственных органов	Центр управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру; образован в 1999 г. для предварительного изучения реализуемости крупных государственных проектов, вопросами ГЧП занимается с 2005 г.; создан при Корейском институте развития, учреждении с государственным участием, которое курирует Министерство стратегии и финансов РК.	Ассоциация участников государственно-частного партнёрства «Центр развития ГЧП» (Образована в 2008 г. как некоммерческая организация при поддержке Торгово-промышленной Палаты РФ. Совет ассоциации возглавляет Председатель Комитета ТПП РФ по ГЧП).
Применяемые формы ГЧП	концессионные соглашения (BTO, BOT, BOO) и закупка услуг (BTL)	-концессионные соглашения; -соглашения о разделе продукции; -инвестиционные договоры с определением прав на создаваемые объекты; -арендные договоры с инвестиционными обязательствами; -договоры о совместной деятельности; -различные смешанные договоры; -сервисные контракты (контракты на обслуживание, эксплуатацию, управление)[174].
	-автомагистрали;	-автодороги; -транспорт общего пользования (кроме

[174] Маховикова, Г.А. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российские реалии / Г.А. Маховикова, Н.Ф. Ефимова // Монография. Изд-во СПбГЭУ. Санкт-Петербург, 2013. С. 77. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://elibrary.unecon.ru/materials_files/447867339.pdf

Классификация объектов для реализации проектов на основе соглашений о ГЧП	-железные дороги; -морские порты; -аэропорты; -объекты связи, водных ресурсов, энергетики, окружающей среды, лесного хозяйства, логистики, социальной сферы, гражданского и военного жилищного строительства, образования, культуры, спорта и туризма.	метрополитена); -объекты ж/д транспорта; -трубопроводы; -морские, речные суда; -воздушные суда и аэропорты; -гидротехнические сооружения; -объекты энергетики, связи, социальной сферы, образования, культуры, спорта, туризма, обработки отходов, благоустройства территорий, мелиорации, производства сельхозпродукции.
Утверждение проектов ГЧП	Двухуровневая система утверждения проектов в зависимости от объёма инвестиций.	Утверждение проекта публичным партнёром (федеральным правительством, региональной или муниципальной властью) вне зависимости от величины проекта.
Общее количество проектов	699[175] (BTO, BOT, BOO, BTL)	2446[176] (ГЧП, МЧП)
Уровни реализации ГЧП проектов (преобладание по числу проектов)	Национальный - 26.9%, провинциальный - 26.0%, муниципальный - 47.1%.	Федеральный - 0.7%, региональный - 9.7%, муниципальный - 89.6%[177].
Структура финансирования	Государственное финансирование, частное финансирование	Государственное финансирование, корпоративное финансирование и проектное финансирование

[175] По состоянию на декабрь 2016 г.

[176]Государственно-частное партнерство в России 2016-2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов. Специальное исследование к IV инфраструктурному конгрессу «Российская неделя ГЧП-2017». Ассоциация «Центр развития ГЧП». Москва, 2016. С.2 / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/proektyi-czentra/rejting-regionov-po-gchp.html

[177]Там же.

Участие иностранных компаний	Основной закон о ГЧП включает в понятие «частный сектор» иностранные корпорации.	Согласно закону о ГЧП, «частным партнёром» должно быть «российское юридическое лицо».
Поддержка участия национального бизнеса в зарубежных проектах ГЧП	Наличие организационно-финансового механизма продвижения корейского опыта ГЧП на международной арене и содействия участию компаний страны в проектах ГЧП за рубежом.	–

Источник: составлено автором

С учётом сравнительного анализа в Таблице 18 следует отметить, что корейские наработки могут оказаться, безусловно, полезными для России, поскольку на Юге Корейского полуострова накоплен многолетний опыт внедрения ГЧП, в том числе в течение более 20 лет на основе специального законодательства, которое модернизируется и совершенствуется, учитывая особенности меняющейся экономической ситуации, результативность предпринимаемых усилий и хозяйственных задач, стоящих перед страной.

Концессионные соглашения являются существенной формой применения ГЧП в Корее и значительно преобладают при осуществлении проектов в рамках партнёрства в РФ[178].

Несмотря на имеющиеся некоторые отличия в классификации объектов, закреплённых законодательно для реализации проектов на основе соглашений о ГЧП в обеих странах (так, в России к ним относят воздушные, морские, речные суда, объекты производства сельхозпродукции, а в Корее - метрополитен, объекты гражданского и военного жилищного строительства), отраслевые направления являются во многом схожими.

[178] Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению. Специальное издание к Международному инвестиционному форуму «Сочи-2015». Центр развития государственно-частного партнёрства и Министерство экономического развития РФ. С.12. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/support/20160419

Обращает на себя внимание и такой момент, как значительная роль государства в управлении экономикой в РК и РФ.

В России называют четыре ключевых направления развития сферы ГЧП, в рамках которых определены точки роста, акцент на которые позволит достичь необходимых результатов по завершению фундамента российского рынка проектов:

- развитие законодательства в сфере ГЧП и правоприменительной практики реализации проектов ГЧП;
- системное планирование развития инфраструктуры и стимулирование рынка для применения механизмов ГЧП;
- обеспечение доступности финансирования для реализации проектов ГЧП;
- повышение качества и эффективности реализации проектов ГЧП[179].

В этой связи, говоря об опыте применения ГЧП в РК, можно выделить ряд следующих моментов, которые заслуживают внимания с точки зрения перспектив дальнейшего становления ГЧП в условиях России.

В Республике Корея создана стройная и достаточно компактная законодательная система, регулирующая вопросы ГЧП. При этом в качестве базового подзаконного документа исключительно полезным представляется президентский указ «О применении акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», который развивает положения закона ГЧП, способствуя эффективности его правоприменительной практики. Содержание указа структурировано таким образом, что его статьи последовательно конкретизируют соответствующие пункты закона.

---

[179] Развитие государственно-частного партнерства в России в 2015-2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП. Центр развития государственно-частного партнёрства. Министерства экономического развития Российской Федерации. Москва. 2016. С.4. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/assets/docs/raytingREG2016_B5_Block_04-04-2016.pdf

Обеспечение должной целенаправленности в развитии партнёрства во многом достигается благодаря ежегодному Основному плану ГЧП, в котором, наряду с кратким подведением итогов, подробно излагаются задачи на ближайший период с указанием целевых показателей по объёму инвестиций в целом, а также по отдельным видам инфраструктуры с перечислением наиболее значимых объектов. Также значительная часть документа отводится мерам по поддержке ГЧП.

Принимая во внимание тот факт, что системное планирование развития инфраструктуры является одной из «точек роста» ГЧП в России интересной выглядит и корейская практика разработки и опубликования инвестиционного плана развития общественной инфраструктуры в рамках четырёхлетнего плана мер финансово-бюджетной политики. Вопросам ГЧП посвящен специальный раздел четырёхлетнего плана.

Одним из ключевых факторов, влияющих на успешную подготовку и реализацию проектов ГЧП, являются механизмы поддержки государством их реализации. В числе инструментов бюджетной поддержки в РФ следует выделить государственные (муниципальные) гарантии, бюджетное финансирование, целевые программы, софинансирование, проектов за счет средств Инвестиционного фонда, участие в реализации проектов Внешэкономбанка. Решается задача расширения инструментов финансирования проектов ГЧП за счет специализированных проектных облигаций негосударственных пенсионных фондов и встраивание в процесс финансирования проектов ГЧП страховых компаний. В связи с этим, с точки изучения наработанного в Корее опыта ГЧП, представляется актуальным использование механизмов финансового содействия (субсидии на строительство, налоговые льготы частному партнёру) и разделения рисков («гарантии минимального дохода», «компенсация базовой стоимости», «расчётный платеж при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной» и деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных

кредитов).

До вступления в силу в России федерального закона о ГЧП можно было реализовывать лишь в виде BTO, DBTO и т.д., при которых объект инфраструктуры должен быть передан после создания публичному партнеру. После вступления в силу закона стало возможным структурировать те проекты ГЧП, включая концессии, в которых право собственности должно принадлежать частному партнеру, причем как с обязательством последующей передачи объекта публичному партнеру (BOOT и подобные), так и без такого (BOO и подобные).

В условиях РК на местном уровне получил широкое развитие и такой вид концессионного партнёрства как BTL, который, судя по имеющимся статистическим данным, доказал свою эффективность. При этом важным направлением усилий по активизации ГЧП становится вовлечение малых и средних компаний в осуществление проектов BTL – практика, применение которой представляется актуальной и для Российской Федерации.

Весомых результатов в виде завершённых объектов позволило добиться в включение в Корее в перечень инфраструктурных объектов для ГЧП арендного жилья для гражданского населения и военнослужащих.

Оценка эффективности и сравнительного преимущества реализации проектов не предусмотрена в российском законе о концессионных соглашениях (115-ФЗ). Между тем, ее обязательное применение в Корее приносит положительные результаты в плане развития конкуренции.

Благоприятный фон для восприятия корейского опыта создаёт характер межгосударственных отношений. В частности, в совместном заявлении по итогам переговоров президентов В.В. Путина и Пак Кын Хе в ноябре 2013 г. выражена обоюдная заинтересованность в обмене опытом реализации экономической политики в целях развития российских регионов Сибири и Дальнего Востока. Особенно было подчёркнуто стремление к «дальнейшему сотрудничеству, направленному на развитие объектов транспортной

инфраструктуры, в том числе с использованием механизма государственно-частного партнерства»[180].

С приходом к власти 12-го Президента Республики Корея Мун Чжэ Ина в мае 2017 года Южная Корея пошла на значительные шаги по расширению экономического сотрудничества с Россией. 22 июня 2018 года в Москве в рамках российско-корейского бизнес-форума правительства Российской Федерации и Республики Корея подписали меморандум о взаимопонимании и создании платформы для инновационного сотрудничества. Вместе с тем, эксперты отмечают, что приток крупных южнокорейских частных инвестиций в реализуемые на Дальнем Востоке ТОРы и другие российские проекты следует ожидать при выполнении таких условий, как быстрые сроки (не более 5-7 лет) и наличие четкого плана реализации проектов, а также возможность беспрепятственного возврата инвестиций в РК или реинвестирования в другие проекты в случае необходимости, т.е. наличие «эффекта мультипликации»[181].

В качестве таких объектов можно рассматривать, в частности, аэропорты и шоссейные дороги. На это указывает опыт двустороннего сотрудничества в последние годы, а также серьезные компетенции, которыми располагает корейская сторона.

Так, еще в июле 2011 г. корейская государственная корпорация «Международный аэропорт Инчхон» (Incheon International Airport Corporation), которая управляет крупнейшим аэропортом РК, приобрела 10% акций ОАО «Хабаровский аэропорт». Пятилетнее акционерное соглашение предусматривало участие Инчхона как акционера в реализации мероприятий генерального плана развития хабаровского аэропорта и в привлечении

---

[180] Совместное заявление Российской Федерации и Республики Корея по итогам переговоров в Сеуле Президента Республики Корея Пак Кын Хе Президента Российской Федерации В.В. Путина. 13 ноября 2013 г. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.kremlin.ru/supplement/1564

[181] Корея дает сигнал. Сотрудничество с Южной Кореей / Эксперт Урал №27 (769) 02 июля 2018. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.acexpert.ru/archive/nomer-27-769/koreya-daet--signal.html

инвестиций в проект. План был разработан Инчхоном и другой крупной корейской фирмой - «Дэу Инжиниринг (Daewoo Engineering)»[182]. В 2017 году по истечении срока соглашения председатель совета директоров и владелец ОАО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк выкупил приобретенную Инчхоном долю акций обратно.

В июне 2016 г. Федеральное дорожное агентство и Корейская корпорация скоростных дорог подписали Меморандум о взаимодействии с целью создания основы для сотрудничества в области развития ГЧП в дорожной сфере и в этой связи договорились обмене соответствующим опытом по проектной деятельности и формированию нормативно-правовой базы для проектов. Korea Expressway Corporation специализируется на строительстве и обслуживании (в том числе техническом) скоростных автомагистралей, туннелей и мостов, включая услуги по управлению проектами (планирование, финансирование, проектирование, строительство, эксплуатация и т.д.)[183]. Между тем, в течение 2016 г., по соглашению с администрацией Владивостока, южнокорейская компания «Юшин Инжиниринг» (Yooshin Engineering Corporation) разработала предварительное технико-экономическое обоснование проекта строительства Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (ВКАД)[184]. К настоящему времени концепция строительства первой очереди ВКАД находится на стадии общественных обсуждений.

Можно констатировать желание корейского бизнеса подключаться к

---

[182]«Хабаровский аэропорт» и корейский «Международный аэропорт Инчхон» устанавливают стратегическое партнерство. / Информационный портал «Mergers.ru» («Слияния и поглощения в России»). 06.07.2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://mergers.ru/news/Habarovskij-ajeroport-i-korejskij-Mezhdunarodnyj-ajeroport-Inchhon-ustanavlivayut-strategicheskoe-partnerstvo-21635

[183]Дорожники России и Южной Кореи будут совместно работать над новыми ГЧП-проектами. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.centrdor.ru/index.php/news/151-predupregdenie-po-mostu.html

[184]В кольцевую дорогу Владивостока пытались добавить корейские стандарты. / Восток Медиа. 10.10.2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://vostokmedia.com/news/society/10-10-2016/v-koltsevuyu-dorogu-vladivostoka-pytalis-dobavit-koreyskie-standarty

российским проектам в здравоохранении[185] и природоохранной сфере. Так, еще в мае 2017 г. пресс-служба Минвостокразвития сообщила о планах южнокорейских инвесторов принять участие в строительстве Камчатской краевой больницы - первом проекте в области здравоохранения дальневосточных регионов с корейскими инвестициями[186]. В августе 2017 г. в Хабаровске открыли мусороперегрузочную станцию «Южная», сооруженную с помощью корейских инвесторов из РК. Специалисты из РК провели все пуско-наладочные работы на объекте, а также благоустроили территорию и привели в порядок подъездные пути[187].

Заслуживает внимания и тот факт, что контакты с целью налаживания сотрудничества между Международной ассоциацией подрядчиков Кореи и Региональным объединением строителей Приморского края» (АСРО «РОС ПК») отмечались еще в 2011 г.[188]

Несмотря на взаимный интерес к сотрудничеству и имеющиеся реальные возможности, корейские бизнесмены указывают на то, что, в целом, темпы реализации совместных с РФ проектов являются довольно низкими. При этом значительная часть данных проектов, по их оценке, за много лет не продвинулась дальше деклараций о намерениях. Объясняя причины этого в

---

[185] Завьялова Е.Б., Дабагян Е.К. Международная практика применения механизмов ГЧП в сфере здравоохранения / Е.Б. Завьялова, Е.К. Дабагян // Экономика и управление: проблемы, решения. 2019. Т. 12. № 2. С. 83-90.

[186] Корейские инвесторы намерены участвовать в строительстве клиники на Камчатке. / Информационно-аналитическое агентство «Восток России». 24.05.2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.eastrussia.ru/news/koreyskie-investory-namereny-uchastvovat-v-stroitelstve-kliniki-na-kamchatke/

[187] Хабаровскую мусороперегрузочную станцию «Южная» планируют открыть на этой неделе. / «Губерния онлайн», 07.08.2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gubernia.com/news/zhkkh/khabarovskuyu-musoroperegruzochnuyu-stantsiyu-yuzhnaya-planiruyut-otkryt-na-etoy-nedele/

[188] Перспективы сотрудничества «International Contractors Association of Korea» и «РОС ПК». Региональное объединение строителей Приморского края. Пресс-релиз от 17.10.2011. Интернет-сайт. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ros-pk.ru/news/540/

ходе дискуссий на Восточном экономическом форуме во Владивостоке в сентябре 2017 г., представители корейских деловых кругов, в частности, ссылались на российские бюрократические трудности, вызванные большом количеством согласований на местах[189].

[189] На Дальнем Востоке бюрократия страшнее санкций. / Газета «Золотой рог», Владивосток. 20.09.2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.zrpress.ru/business/primorje_20.09.2017_85526_na-dalnem-vostoke-bjurokratija-strashnee-sanktsij.html?&p=3

Заключение

Проведённое исследование позволило обеспечить решение поставленных задач и достигнуть поставленной цели, а именно выявить лучшие практики и формы реализации проектов ГЧП в Республике Корея, определить возможности их применения в Российской Федерации с учетом особенностей национальных экономических моделей.

Решение поставленных целей позволило сделать следующие выводы.

1) *Оценить результаты и эффективность взаимодействия государства и бизнеса в рамках государственно-частного партнерства в РК.*

Развитие ГЧП в РК, которое началось с конца 60-х гг. XX века в форме реализации единичных проектов на основе отдельных законов (Акт о дорогах, Акт о портах и т. д.), приобрело целенаправленный характер с первой половины 1990-х гг. во многом под влиянием шагов, предпринятых руководством других развитых стран мира с целью содействия распространению практики ГЧП.

Благоприятными предпосылками для перехода к внедрению механизма ГЧП в Республике Корея стали уровень социально-экономического развития, достигнутый благодаря опоре государства на крупные промышленно-финансовые группы, а также постановка руководством РК задач по созданию современной общественной инфраструктуры в рамках дальнейшей трансформации страны, особенно на базе концепции «экономики знаний», провозглашённой в «генеральном плане» 1999 г. и «плане действий» 2000 г.

Государственно-частное партнерство, в становлении которого в РК можно выделить пять этапов (1968-1994 гг., 1994-1998 гг., 1999-2004 гг., 2005 г. - начало 2015 г., апрель 2015 г. - н.в.), получило значительное распространение в стране, о чем свидетельствуют суммарные показатели числа и стоимости инфраструктурных проектов на основе ГЧП. За период с 1995 по 2019 гг. зарегистрировано всего 753 проекта ГЧП на общую сумму около 121.7 трлн. вон, или примерно 104.5 млрд. долл. США.

2) *Рассмотреть сферы реализации государственно-частного партнерства в РК, проанализировать существующую институциональную среду в увязке с решением задач экономического строительства этой страны и общемировыми тенденциями развития ГЧП.*

ГЧП в Корее применяется для создания 53 типов общественных инфраструктурных объектов, которые подразделяются на 15 категорий: автомагистрали, железные дороги, морские порты, аэропорты, связь, водные ресурсы, энергетика, окружающая среда, лесное хозяйство, логистика, социальная сфера, гражданское (в том числе жилищное) строительство, возведение объектов для военнослужащих (для обучения, подготовки и квартирования воинских частей), образование, культура (включая туризм).

3) *Выявить наиболее распространенные модели, инструменты и способы стимулирования ГЧП в РК;*

Одной из особенностей ГЧП в Республике Корея является активное осуществление проектов двух типов - BTO (69.3% всех инвестиций) и BTL (66.7% всех проектов). Как правило, проекты концессионного типа более популярны в развивающихся странах, где такая инфраструктура, как дороги, железные дороги и порты, недостаточно развиты. С другой стороны, проекты ГЧП, которые связаны с закупкой услуг и которые требуют стабильных государственных выплат, более распространены в развитых странах. РК стала использовать проекты BTL после принятия в 2005 г. изменений в «Акт о частном участии в инфраструктуре» для строительства учебных заведений, жилья для военнослужащих, природоохранных сооружений и т. д.

К сильным сторонам ГЧП в Корее следует отнести четко разработанную регулирующую базу, а также стройную и вместе с тем достаточно компактную организационную систему принятия решений.

Иерархия правовых механизмов состоит из «Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» (основного закона ГЧП),

президентского указа «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре», Основного плана ГЧП и методических рекомендаций по реализации проектов ГЧП. Кроме того, вопросам ГЧП посвящен специальный раздел четырёхлетнего плана мер финансово-бюджетной политики, который обновляется ежегодно.

Как главные компоненты нормативно-правовой базы «Акт о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» и президентский указ «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» определяют типы инфраструктуры и проектов для ГЧП, процесс отбора проектов и закупок, роль государственного и частного партнёров, механизмы поддержки ГЧП и т.д. Закон о ГЧП действует с 1994 г. С момента вступления в силу этот документ неоднократно подвергался значительным изменениям, которые вносились с учётом особенностей экономической ситуации и целей правительства. Одновременно корректировался и президентский указ, что позволяло постоянно совершенствовать институциональные основы и практику применения ГЧП в направлении содействия закупочному процессу, поощрения участия частного сектора, повышения прозрачности и эффективности в плане соотношения «цена-качество».

Основной план, который принимается сроком на один год, конкретизирует направления политики в области ГЧП, содержит подробную информацию о процедурах реализации проектов ГЧП, перечисляет нормативные акты для финансирования и рефинансирования проектов, а также раскрывает механизм распределения рисков и различных мер государственной поддержки и т. д. Ежегодное обновление плана позволяет учитывать изменение рыночных условий и задач правительства.

Ядром организационной структуры, отвечающей за развитие ГЧП в РК, является Министерство стратегии и финансов. Действуя как своеобразный «диспетчер» национальной программы ГЧП, оно формулирует Основной план

ГЧП, разрабатывает руководящие установки по реализации партнерства, образует Комитет по рассмотрению проектов ГЧП, состоящий из представителей министерств-кураторов проектов и частных экспертов. Возглавляемый министром стратегии и финансов, комитет проводит заседания по мере необходимости для принятия важных решений по вопросам политики ГЧП и крупных проектов.

Профильным министерствам поручено разрабатывать планы ГЧП по направлениям деятельности и реализовывать проекты в рамках своей компетенции. Региональные органы власти занимаются проектами ГЧП в масштабах своих территорий. В целях обеспечения прозрачности и согласованности в действиях, крупномасштабным проектам присваивается статус «национальных». Они управляются Министерством стратегии и финансов РК и Комитетом по рассмотрению проектов ГЧП.

Четко определенные процедуры отбора проектов и роли, возложенные в связи с этим на правительственные органы в Республике Корея, отличаются от практики некоторых развивающихся стран, где различные заказчики (министерства или местные органы власти) имеют различные правила ГЧП и механизмы реализации, что мешает частному сектору активно участвовать в проектах ГЧП. Как бюджетному органу Министерству стратегии и финансов РК в целом удалось добиться соблюдения бюджетной дисциплины курирующими министерствами, хотя иногда и возникают трудности управления общим процессом из-за того, что проекты реализуют и возглавляют различные министерства. Поэтому Министерство стратегии и финансов контролирует государственные ассигнования на стадии реализации. Курирующие ведомства должны соблюдать рамки, установленные в бюджетном плане. Министерство стратегии и финансов имеет полномочия отложить или заблокировать часть расходов на проекты ГЧП, если сочтёт это необходимым,

Другим ключевым компонентом институциональной системы ГЧП является, созданный при Институте развития Кореи, Центр по управлению государственными и частными инфраструктурными инвестициями. Он играет важную и самостоятельную роль в процессе отбора проектов и разработки политики. Центр помогает Министерству стратегии и финансов РК работать над Основным планом ГЧП, готовит методические рекомендации, оказывает содействие компетентным органам и министерствам в оценке потенциальных проектов, организации закупок и выборе концессионера, изучении проектных предложений, переговорах с потенциальным концессионером, привлечении иностранных инвесторов и т.д. Благодаря технической поддержке центра, обеспечиваются согласованность и качество различных проектов ГЧП.

С целью всесторонней оценки целесообразности осуществления проекта на стадии его отбора и утверждения в Корее используется механизм предварительного технико-экономического обоснования. Если стоимость предстоящих работ составляет более 50 млрд. вон, а правительственных субсидий - более 30 млрд. вон, или если проект влечет среднесрочные бюджетные расходы свыше 50 млрд. вон на проекты, связанные с объектами социальной сферы, здравоохранения, культуры, туризма, охраны окружающей среды, аграрного сектора и т.д., предварительную оценку проводит Центр управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру.

К способам стимулирования ГЧП, применяемых в РК, относятся урегулирование концессионером с помощью государства земельных вопросов для реализации проекта, оказание частному участнику партнёрства финансового содействия и разделение правительством с частным инвестором рисков, возникающих при осуществлении проекта. Финансовое содействие выражается в выделении субсидий на строительство и предоставлении частному партнёру налоговых льгот, а разделение рисков достигается посредством «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной», организации деятельности Корейского фонда

гарантий инфраструктурных кредитов, а также применения механизма «компенсации базовой стоимости».

После азиатского финансового кризиса в конце 1990-х гг. правительством была введена «гарантия минимальных доходов» в качестве механизма разделения рисков между государственным и частным партнёрами. По мере роста рынка ГЧП и с учётом публичной критики в адрес правительства по поводу чрезмерного налогового бремени правительство постепенно стало переходить к «компенсации базовой стоимости» для разделения рисков. Глобальный финансовый кризис 2008 г. негативно сказался на экономике Южной Кореи, в том числе на рынке ГЧП, а использование программы «гарантии минимальных доходов» было завершено в 2009 г.

Преимущественное снижение темпов роста рынка проектов ГЧП после 2010 г. вынудило правительство заявить о необходимости корректировки системы «гарантии минимальных доходов» в рамках принятых в апреле 2015 г. принципиальных направлений развития партнёрства, которые можно рассматривать как программу действий в области ГЧП. В частности, государство внедряет «BTO-rs» и «BTO-a» как «новые» типы партнёрства.

Южнокорейский опыт развития ГЧП активно распространяется в мире. Это является результатом не только действительного интереса к нему в развивающихся странах, но и последовательных усилий руководства Республики Корея. Передача опыта не является самоцелью для РК, а направлена на укрепление её международного имиджа, двусторонних связей с другими государствами и создание благоприятных условий для расширения позиций национального бизнеса за рубежом. Решению указанных целей служит финансируемая правительством РК программа «Совместного владения знаниями», а также деятельность ряда фондов, в том числе Фонда сотрудничества в экономическом развитии, Глобального инфраструктурного фонда, Корейского фонда зарубежной инфраструктуры и т.д.

4) *Определить возможности восприятия в России корейских методов развития государственно-частного партнерства и соответствующих институциональных преобразований, а также выявить перспективные направления сотрудничества двух стран с учетом их социально-экономических задач и нынешнего состояния двусторонних корейско-российских отношений.*

В свете задач, стоящих перед Россией в плане дальнейшего развития ГЧП на основе принятого национального законодательства, а также с учётом многолетних наработок ГЧП в РК, корейский опыт может быть полезен для РФ. Этому способствует ряд факторов, в частности, использование в Корее концессионных соглашений как вида партнёрства, который получил широкое распространение в России, во многом схожие отраслевые направления применения ГЧП, а также выраженное руководством обеих стран стремление сотрудничать в деле развития объектов транспортной инфраструктуры, в том числе с использованием механизма ГЧП.

Заслуживает внимания корейская практика подготовки подзаконного акта ГЧП (президентского указа «О применении Акта о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре»), Основного плана ГЧП, а также инвестиционного плана развития общественной инфраструктуры.

Может представить интерес практика использования в РК механизмов финансового содействия ГЧП (субсидии на строительство, налоговые льготы частному партнёру) и разделения рисков («гарантии минимального дохода», «компенсация базовой стоимости», «расчётный платеж при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной» и деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов), а также внедрения «BTO-rs» и «BTO-a».

Перспективным представляется широкое использование такого вида партнёрства, как BTL, которое доказало свою полезность в Корее, а также распространение практики ГЧП на гражданское и военное жилищное

строительство.

В целях ознакомления с корейским опытом ГЧП представляется возможным использовать созданный в РК основной механизм развития международного сотрудничества в данной области - Программу «Совместного владения знаниями», которая финансируется правительством страны.

Введение российским законом о концессионных соглашениях оценки эффективности и сравнительного преимущества реализации проектов позволило бы улучшить конкурентную среду и финансовую эффективность проектов.

Проявленный в последние годы интерес корейского бизнеса к таким российским объектам общественной инфраструктуры, как аэропорты, шоссейные дороги, учреждения здравоохранения и природоохранные сооружения дают основания рассматривать их перспективные направления сотрудничества в плане ГЧП.

Список использованной литературы

Нормативно-законодательные акты

На русском языке

1. О городской целевой комплексной программе создания инновационной системы в городе Москве на 2008-2010 гг. Постановление Правительства Москвы от 02.09.2008 N 781-ПП. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.alppp.ru/law/obrazovanie--nauka--kultura/nauka/12/postanovlenie-pravitelstva-moskvy-ot-02-09-2008--781-pp.html

2. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 N 328 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (с изменениями на 10 февраля 2018 года). / [Электронный ресурс]. База данных «Консультант Плюс».

3. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 23.04.2010 N 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» (с изменениями, внесенными приказом Минпромторга России от 27.12.2013 N 2155). / [Электронный ресурс]. База данных «Консультант Плюс».

4. «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» (разработан Минэкономразвития России). / [Электронный ресурс]. База данных «Консультант Плюс».

5. Распоряжение Правительства РФ от 13.11.2009 N 1715-р «Об Энергетической стратегии России на период до 2030 года». / [Электронный ресурс]. База данных «Консультант Плюс».

6. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 N 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока

и Байкальского региона на период до 2025 года». / [Электронный ресурс]. База данных «Консультант Плюс».

7. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2012 г. № 603 «О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса». / [Электронный ресурс]. База данных «Консультант Плюс».

8. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ivo.garant.ru/#/document/71129190/paragraph/1:1

9. Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://base.garant.ru/12141176/

10. Федеральный закон от 30 декабря 1995 г. N 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции». / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ivo.garant.ru/#/document/10105771/paragraph/21200:1

На английском языке

11. Act on Private Participation in Infrastructure. Last amended by Act No. 7676, August 4, 2005. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/law/law2_22.pdf

12. Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. Last amended by Act No. 12248, January 14, 2014. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=41990&lang=ENG

13. Act on the Acquisition of and Compensation for Land, etc. for Public Works. Act No. 14711. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?lang=ENG&hseq=42799

14. Basic Plan for Public-Private Partnership Projects. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 2011. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/

15. Dedicated Public-Private Partnership Units: A Survey of Institutional and Governance Structures. OECD. 2010. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.oecd.org/gov/budgeting/dedicatedpublic-privatepartnershipunitsasurveyofinstitutionalandgovernancestructures.htm

16. 2017 Economic Policies. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 18.12.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: https://english.mosf.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=4224#_ftn3

17. Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=45822&lang=ENG

18. 2015-2019 Fiscal Management Policies. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 13.05.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/popup/20_PolicyFocusBanner/popup.html

19. Government to Work On Seoul-Sejong Highway Construction. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 19.11.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

20. Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. European Commission. Directorate-General. Regional Policy. March 2003. / [Electronic resource]. Mode of access: ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf

21. Local Tax Act. Act No. 14476. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=43636&lang=ENG

22. National Finance Act. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=40922&lang=ENG

23. Restriction of Special Local Taxation Act. Act No. 14481. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=42580&lang=ENG

24. Restriction of Special Taxation Act. Act No. 14760. / [Electronic resource]. Mode of access: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=43262&lang=ENG

На корейском языке

25. 2014-2018년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2014-2018 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 14.01.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/pl/policydta/pblictn/detailPblictnbbsView.do?menuNo=5020300&searchNttId1=OLD_E_4093238&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000005&searchPolicyCategory=POL01

26. 2016~2020년국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2016-2020 гг.). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 02.09.2016. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?menuNo=4010100&searchNttId1=MOSF_000000000005220&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028

27. 2016년도 KDI 공공투자관리센터연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития о работе в 2016 г). 04.2017. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/study/study_list.jsp#원본

28. 2019 년도 KDI 공공투자 관리센터 연차보고서 (Отчет Центра управления государственно-частными инвестициями в инфраструктуру при Корейском институте развития за 2019 г). 07.2020. 315 p. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.kdi.re.kr/research/subjects_view.jsp?pub_no=16759

29. 2019 년도 민간투자사업 운영현황 및 추진실적 등에 관한 보고서 (Доклад о текущем состоянии ГЧП и результатах их продвижения за 2019 г.) Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 01.06.2020. 217 p. / [Electronic resource]. Mode of access: https://www.moef.go.kr/com/bbs/detailComtPolbbsView.do?menuNo=5020200&searchNttId1=MOSF_000000000039945&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000039

30. 2020~2024 년 국가재정운용계획 (План мер финансово-бюджетной политики в 2020-2024 гг). 04.2017. 247 p. / [Electronic resource]. Mode of access: https://policy.nl.go.kr/search/searchDetail.do?rec_key=SH2_PLC20200255983

31. 100 대 국정과제 (100 крупнейших задач национальной политики). 08.2017. / [Electronic resource]. Mode of access: http://pmo.go.kr/_common/jsp/download.jsp?path=/_res/pmo/etc/&file=kukjungfile.pdf

32. 민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 12.05.2014. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?menuNo=7070000&searchNttId1=OLD_4090647&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060

33. 민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 20.04.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060&searchNttId1=MOSF_000000000002919&menuNo=70300006

34. 민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 27.04.2016. / [Electronic resource]. Mode of access:

http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?menuNo=7030000&searchNttId1=MOSF_000000000003466&searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060

35. 민간투자사업기본계획 (Основной план ГЧП). Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 17.07.2017. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.mosf.go.kr/lw/pblanc/detailTbPblancView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000060&searchNttId1=MOSF_000000000009900&menuNo=7030000

Российские и зарубежные авторы

36. Адамов, Э.В. Актуальные проблемы применения механизмов частно-общественного партнерства в муниципальном управлении [Электронный ресурс] / Э.В. Адамов // Вестник Томского государственного университета. – Ноябрь 2008. - № 316. – С. 124-126. Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/v/aktualnye-problemy-primeneniya-mehanizmov-chastno-obschestvennogo-partnerstva-v-munitsipalnom-upravlenii

37. Айрапетян, М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства / М.С. Айрапетян // Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.g-kh.ru/directory/articles/736090/-2013

38. Алешин, Е.М. Перспективы использования концессий в практике хозяйствования России / Е.М. Алешин // Экономика строительства. - 2001. - № 9. - с. 55-62.

39. Андрианов, В.Д. Финансово-промышленные группы Южной Кореи и перспективы их инвестиционного сотрудничества с Россией / Андрианов В.Д. // Проблемы Корейского полуострова и интересы России. — М.: ИДВ РАН, 1998. - С. 121–134.

40. Антонова, К.А. Государственно-частное партнерство как фактор социально-экономического развития России / Автореферат диссертации. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. Москва, 2012. / К.А. Антонова // [Электронный ресурс]. Режим доступа:

http://www.docme.ru/doc/216514/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-faktor-social._no-e-...

41. Богаевская, О.В. Использование государством экономических и социальных ресурсов бизнеса: государственно-частное партнерство. / О.В. Богаевская // Российское предпринимательство. – 2007. – Том 8. – № 9. – С. 65-68.

42. Бондаренко, Е.Ю. Мировой опыт применения региональных стратегий частно-государственного партнерства и российские перспективы / Е.Ю. Бондаренко // Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. - М., 2008. - С.18.

43. Валитов, Ш.М. Взаимодействие власти и бизнеса: сущность, новые формы и тенденции, социальная ответственность / Ш.М. Валитов, В.А. Мальгин // Федеральное агентство по образованию, Казанский гос. финансово-экон. ин-т. - М.: Экономика, 2009. - 207 с.

44. Варнавский, В.Г. Взаимосвязь интересов субъектов государственно-частного парнерства / В.Г. Варнавский // Российская социально-экономическая система: реалии и векторы развития. - М.: ИНФРА-М. - 2018. - С. 287-301.

45. Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев // М.: ГУ-ВШЭ. – 2010. – 287 с.

46. Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство в Европе / В.Г. Варнавский // Современная Европа. - 2005. - № 2. - С. 62-72. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-evrope

47. Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления / В.Г. Варнавский // Отечественные записки, 2004. № 6. С. 172-180. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.strana-oz.ru/2004/6/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-problemy-stanovleniya

48. Делмон, Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. The World Bank. Kazakhstan Private-Private Partnership Center. PPIAF. 2010. / Дж. Делмон // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/Jeff%20Delmon_PPP_russian.pdf

49. Дерябина, М. Государственно-частное партнерство: теория и практика / М. Дерябина // Вопросы экономики. 2008. № 8. С. 61-77.

50. Завьялова, Е.Б. Лизинг как форма государственно-частного партнерства / Е.Б. Завьялова, И.В. Линев // Вестник МГИМО-Университета. 2013. № 4. С. 251-256.

51. Завьялова Е.Б., Международная практика применения механизмов ГЧП в сфере здравоохранения / Е.Б. Завьялова, Е.К. Дабагян // Экономика и управление: проблемы, решения. 2019. Т. 12. № 2. С. 83-90.

52. Завьялова, Е.Б. Обзор монографий, пособий и рекомендаций в области развития и применения механизма государственно-частного партнерства / Е.Б.Завьялова, Э.А.Шаманина // Государственно-частное партнерство. — 2016. — Том 3. — № 3. — С. 12-15.

53. Завьялова, Е.Б. Проблемы и перспективы применения механизмов государственно-частного партнерства в отраслях социальной сферы / Е.Б.Завьялова, М.В.Ткаченко // Вестник РУДН. Серия: «Экономика». — 2018. — №1. — С. 61-75.

54. Иванов, О.В. Теория и мировая практика государственно-частного партнерства / О.В.Иванов // М.: МГИМО-Университет. — 2016. — 298 с.

55. Иванов, О.В., Государственно-частное партнёрство в странах Азиатско-Тихоокеанского региона / О.В. Иванов, А.О. Иванова // М.: МГИМО-Университет, 2019. – 269 с.

56. Иванов, О.В. Государственно-частное партнерство как инструмент развития инфраструктуры и модернизации экономики (опыт стран Азиатско-Тихоокеанского региона): монография / О.В. Иванов // под ред. Е.Б. Завьяловой — М.: МГИМО-Университет. - 2019. — 299 с.

57. Йескомб, Э.Р. Государственно-частное партнёрство: Основные принципы финансирования / Э.Р. Йескомб // Пер с англ. – М.: Альпина Паблишер. - 2015. - 457 с.

58. Кабашкин, В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации / В.А. Кабашкин // ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации». – 2010. – 170 с.

59. Козлова, С., Основы государственно-частного партнерства (теория, методология, практика) / С. Козлова, О. Грибанова // под ред. В. Г. Варнавского, А. Г. Зельднера, В. Н. Мочальникова, С. Н. Сильвестрова. Вопросы экономики. – 2015. - № 7. – С. 152-154.

60. Коновалова, М.Е. Государственно-частное партнерство и его роль в структурных преобразованиях России / М.Е. Коновалова // Проблемы современной экономики. Изд.: Научно-производственная компания «РОСТ». № 2 (34). Санкт-Петербург, 2010. № 2 (34). С. 82-85. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-i-ego-rol-v-strukturnyh-preobrazovaniyah-ekonomiki-rossii

61. Ли, В., Федоровский, А. Н. Феномен чэболь. Государство и крупный бизнес в Республике Корея / В. Ли, А.Н. Федоровский // Проблемы Дальнего Востока. - М.: РАН, 2009. - № 9. – С. 176-178.

62. Ли, Ён Хо. Успешное внедрение государственно-частного партнерства: извлеченные уроки. Выступление на Первом конгрессе «Привлечение частных инвестиций для развития государственных услуг в

Казахстане» / Ё. Х. Ли // Астана, 2012. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://kzppp.kz/public/upload/files/Stenogramma.doc

63. Матявина, М.В. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и возможности его использования в России. / М.В. Матявина // Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Москва. 2008. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://discollection.ru/article/06042008_matjavina_marianna_vladimirovna_77803

64. Маховикова, Г.А. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российские реалии / Г.А. Маховикова, Н.Ф. Ефимова // Монография. Изд-во СПбГЭУ. Санкт-Петербург, 2013. 251 с. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://elibrary.unecon.ru/materials_files/447867339.pdf

65. Морозова, Н.А. Роль государственно-частного партнерства в формировании и реализации промышленной политики / Н.А. Морозова // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. № 3 (24), 2013. С. 150-155. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://vestnik.volbi.ru/upload/numbers/324/article-324-678.pdf

66. Рожкова, С. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики / С.Рожкова // Инвестиции в России. Москва, 2008. - № 1 (312). - С. 50-55. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://docplayer.ru/42267454-Analiz-mirovogo-opyta-ispolzovaniya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-razlichnyh-otraslyah-ekonomiki.html

67. Селезнев, П.Л. Государственно-частное партнерство в России 2016–2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов / П.Л.Селезнев // М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2017. — 32 с.

68. Селезнев, П.Л. Правовая природа государственно-частного партнерства / П.Л.Селезнев // Корпоративное управление и социальная

ответственность бизнеса: материалы конференции. - М.: МГИМО, 2013. - С. 57-62.

69. Селезнев, П.Л. Практика применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры в РФ. / П.Л.Селезнев // М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2014. - 56 с.

70. Семенин, А.А. Центры развития государственно-частного партнерства: сравнительный анализ / А.А. Семенин // Аналитический обзор. М.: Некоммерческое Партнёрство «Центр развития государственно-частного партнерства», 2010. 27 с. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/assets/files/docs/PPP_units_Semenin.pdf

71. Суслина, С.С. Российско-южнокорейское экономическое сотрудничество и «новая северная политика» президента Мун Чжэ Ина / С. Суслина, Л. Захарова // Азия и Африка сегодня. - 2018. - № 6 (731). - С. 26-33.

72. Суслина, С.С. Россия - Южная Корея: достижения и резервы экономического сотрудничества / С.С. Суслина // Азия и Африка сегодня. -2015. - № 12 (701). - С. 2-8.

73. Ткаченко, И.Н. Инвестиционное развитие отраслевого комплекса промышленности на основе государственно-частного партнерства / И.Н. Ткаченко, М.В. Евсеева // Известия Уральского государственного экономического университета. - 2016. - № 5 (67). - С. 111-122.

74. Ткаченко, И.Н. Формирование системы мониторинга развития государственно-частного партнерства (на примере промышленного комплекса) / И.Н. Ткаченко, М.В. Евсеева // Известия Уральского государственного экономического университета. - 2015. - № 2 (58). - С. 101-110.

75. Толорая, Г.Д. Корейский полуостров: место в азиатской стратегии России в условиях кризиса / Г.Д. Толорая, Л.Н. Яковлева // Корейский полуостров в эпоху перемен. – М.: Институт экономики РАН, 2016. – С. 16-27.

76. Толорая, Г.Д. Южнокорейская модернизация: опыт для России / Г.Д. Толорая // Восточная и Юго-восточная Азия. - 2010.

77. Торкунов А.В., Толорая Г.Д., Дьячков И.В. Современная Корея: метаморфозы турбулентных лет (2008-2020 гг.) / А.В. Торкунов, Г.Д. Толорая, И.В. Дьячков // АО «Издательство «Просвещение», Москва, 2021 г. – 448 с.

78. Фирсова, А.А. Зарубежный опыт применения государственно-частных партнерств для развития инвестирования инновационной деятельности / А.А. Фирсова // Известия Саратовского государственного университета. Сер. Экономика. Управление. Право, 2011. Изд.: Саратовский государственный технический университет. Т. 11. Вып. 2. С. 75-76. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.sgu.ru/sites/default/files/journals/izvestiya/pdf/2013/12/13/16.PDF

79. Цветков, В.А. Финансово-промышленные группы в современном мире / В.А. Цветков // Промышленная политика в Российской Федерации. № 6. 2000. С. 36-47. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvet-00.htm

80. Шаповалова, Н.В. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт / Н.В. Шаповалова, Н.В. Королева // Проблемы управления рыночной экономикой: межрегиональный сборник научных трудов. Томск: Изд-во ТПУ, 2014. Ч. 1. С. 119-122. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2013/C53/031.pdf

81. Шохин, С.О. Правовое обеспечение государственно-частного партнерства с участием малого и среднего бизнеса / С.О. Шохин // Юридический мир, 2013, № 12. С. 40-44. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://mgimo.ru/upload/iblock/c54/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-problemy-pravovogo-obespecheniya.pdf

82. Abe, Makoto. Chaebol Restructuring and Changes in Ownership Structure / M. Abe // In Taeko Hoshino ed., Enterprises in Developing Countries and Globalization (in Japanese).

83. Boardman, A.E. Comparative Analyses of Infrastructure Public-Private Partnerships / A.E. Boardman, C. Greve, G.A. Hodge // Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice. – 2015. – Vol.17 - Issue 5. – Pp. 441-447.

84. Campbell, T. L. Corporate Governance in South Korea: The Chaebol Experience / T.L. Campbell // Journal of Corporate Finance. - October 2002. - № 8 (4). – Pp. 373-391. [Electronic resource]. Mode of access: https://www.researchgate.net/publication/222766110_Corporate_Governance_in_South_Korea_The_Chaebol_Experience

85. Chang, Sea-Jin. Financial Crisis and Transformation of Korean Business Groups / S.-J. Chang // Cambridge University Press. – 2003.

86. Delmon, J. Public-Private Partnership Projects in Infrastructure: An Essential Guide for Policy Makers / J. Delmon // Cambridge University Press. – 2nd edition. - 2017. - 216 p.

87. Gerrard, M. B. Public-Private Partnerships: What Are Public-Private Partnerships, and How Do They Differ from Privatizations? / M.B. Gerrard // Finance & Development. - № 38(3). – 2001. [Electronic resource]. Mode of access: https://www.imf. org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm

88. Greve, C. Rethinking public–private partnerships: Strategies for turbulent times / C. Greve, G. Hodge // Book – Taylor and Francis. – 2013. – 228 p.

89. Greve, C. The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience / C. Greve, G.A. Hodge // (ed.) Edward Elgar Publishing Ltd. - 2005.

90. Grimsey, D. Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance / D. Grimsey, M.K. Lewis // Cheltenham, UK; Northampton. - MA: Edward Elgar. - 2004.

91. Hodge, G.A. International Handbook on Public–Private Partnerships / G.A. Hodge, C. Greve, A.E. Boardmen // Edward Elgar Publishing Limited. - 2015. - 656 p.

92. Jin, Y. P. Public Private Partnership in Korea's Transport Sector. Korea Transport Institute. Presentation File. 2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http: //www.internationaltransportforum.org/Proceedings/KOTI2013/PPP_Korea_ITF_JYP.pdf

93. Jung, Min-hee. Focusing On Quality. Korean Gov't to Focus More on Quality of Overseas Construction Projects. / Business Korea. 25.07.2017. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.businesskorea.co.kr/english/news/national/18763-focusing-quality-korean-gov%E2%80%99t-focus-more-quality-overseas-construction-projects

94. Kim, K.-S. How national PPP units can influence regional performance: Korea's experience. 08.09.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://blogs.worldbank.org/ppps/how-national-ppp-units-can-influence-regional-performance-korea-s-experience

95. Kim, J.H., Kim, J.W., Shin, S.H., Lee, S.Y. 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. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/

96. Kim, J.H., Lee, S.Y. 2012 Modularization of Korea's Development Experience: Public–Private Partnerships: Lessons from Korea on Institutional

Arrangements and Performance / J.H. Kim, S.Y. Lee // Ministry of Strategy and Finance. Korea Development Institute. 2013. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/modul.jsp?syear=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=9&idx=92

97. Kim, Ki-Won. The Abolition of the Chaebol System and the Construction of Professional Management System / in Kim, Dae-Hwan and Kyun Kim, Reform Proposals for Korean Chaebol (in Korean). - Nanam Press. - 1999.

98. Mundy, S. South Korea's $21bn alternative to Seoul lacks transport and soul / S. Mudy // Financial Times. 19.11.2013. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ft.com/cms/s/0/ba9646f6-4dc6-11e3-8fa5-00144feabdc0.html#axzz45Ej98cn9

99. Murillo Bonvehí, David; Sung, Yun-dal. Understanding Korean capitalism: Chaebols and their corporate governance / B.D. Murillo, Y.-d. Sung // ESADEgeo position paper. - Barcelona (Spain), September 2013. - № 33. - 13 p.

100. Pemer, F. Adopt or Adapt? Unpacking the Role of Institutional Work Processes in the Implementation of New Regulations / F. Pemer, T. Skjølsvik // Journal of Public Administration Research and Theory. - January 2018. – Vol. 28 - Issue 1. – Pp. 138–154.

101. Public-Private Partnerships in Russia. Institutional Frameworks and Best Practices / Ed.: Oleg V. Ivanov, Agnessa O. Inshakova / Springer, 2020. — 312 p. — ISBN 978-3-030-56352-3

102. Whitfield, D. Infrastructure investment – the emergent PPP equity market / D. Whitfield, S. Smyth // Annals of Public and Cooperative Economics. – 2019. – Vol. 90 – Issue 2. – Pp. 291-309.

103. Yescombe E.R., Farquharson E. Public-Private Partnerships for Infrastructure / E.R. Yescombe, E. Farquharson // Principles of Policy and Finance. - Butterworth-Heinemann. - 2nd Edition. - 2018. - 548 p.

104. Yoo, S. K. Korea's Case of Public-Private Partnerships for Infrastructure Development / S.K. Yoo // Seoul, 2010. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.unescap.org/sites/default/files/rok.pdf

Документы и материалы правительственных и международных организаций, совместные заявления

105. Рекомендации по реализации проектов государственно-частного партнерства. Лучшие практики. М: Министерство экономического развития РФ, 2017. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/support/20160829

106. Совместное заявление Российской Федерации и Республики Корея по итогам переговоров в Сеуле Президента Республики Корея Пак Кын Хе Президента Российской Федерации В.В. Путина. 13.11.2013 г. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.kremlin.ru/supplement/1564

107. 2014/15 Knowledge Sharing Program with Tanzania: Consultation for System Improvement and Capacity Building for PPP Projects in Tanzania. Ministry of Strategy and Finance, Korea Development Institute, Center for Korean Prosperity, Hankuk University of Foreign Studies. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/publication/policy.jsp?idx=10820

108. Minister Bahk signs PPP MOU with Vietnam. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 24.08.2012. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

109. National Public Private Partnership Guidelines. Overview. Australian Government. Infrastructure Australia. December 2008. / [Electronic resource]. Mode of access: https://infrastructure.gov.au/infrastructure/ngpd/files/Overview-Dec-2008-FA.pdf

110. 2016 Policies Focus on Maintaining Recovery Momentum and Strengthening Growth Potential. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 18.12.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

111. PPP Boosting Measures Announced at Ministerial Meeting. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 08.04.2015. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/

112. PPP in Infrastructure Resource Center for Contracts, Laws and Regulation. The World Bank. / [Electronic resource]. Mode of access: http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements

113. 2014-2019 Public Institution Financial Management Plan. Press Release. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 20.09.2014. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/pre/view.do?bcd=N0001&seq=3692

114. 3-Year Plan for Economic Innovation. R.O.K. Ministry of Strategy and Finance. / [Electronic resource]. Mode of access: http://english.mosf.go.kr/popup/14_PolicyFocusBanner_20140401/popup.html

Аналитические обзоры и отчеты

115. Государственно-частное партнерство в России 2016-2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов. Специальное исследование к IV инфраструктурному конгрессу «Российская неделя ГЧП-2017». Ассоциация «Центр развития ГЧП». Москва, 2016. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/proektyi-czentra/rejting-regionov-po-gchp.html

116. ГЧП в России. Рынок реализуемых проектов ГЧП в России. / Платформа «РОСИНФРА», 2020. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://rosinfra.ru/digest/market

117. Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению. Специальное издание к Международному инвестиционному форуму «Сочи-2015». Центр развития государственно-частного партнёрства и Министерство экономического развития РФ. / [Электронный ресурс]. Режим доступа:
http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/support/20160419

118. Развитие государственно-частного партнерства в России в 2015-2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП. Центр развития государственно-частного партнёрства. Министерства экономического развития Российской Федерации. Москва. 2016. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/assets/docs/raytingREG2016_B5_Block_04-04-2016.pdf

119. EPEC Data Portal. / European Investment Bank, 2020. [Electronic resource]. Mode of access: https://data.eib.org/epec/

120. In-depth report: Relocation of government ministries to Sejong City, 27.12.2013. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.arirang.co.kr/News/News_View.asp?nseq=155314

121. Public-Private Partnerships. An International Analysis - From a Legal and Economic Perspective. / Editor Christina D. Tvarnø. - EU Asia Inter University Network for Teaching and Research in Public Procurement Regulation. - 2010. // [Electronic resource]. Mode of access: http://www.cbs.dk/files/cbs.dk/public-private_partnerships_an_international_analysis_-_from_a_legal_and_economic_perspective_0.pdf

Интернет-ресурсы

122. В кольцевую дорогу Владивостока пытались добавить корейские стандарты. / Восток Медиа. 10.10.2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://vostokmedia.com/news/society/10-10-2016/v-koltsevuyu-dorogu-vladivostoka-pytalis-dobavit-koreyskie-standarty

123. Дорожники России и Южной Кореи будут совместно работать над новыми ГЧП-проектами. / Росавтодор [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.centrdor.ru/index.php/news/151-predupregdenie-po-mostu.html

124. Информационный ресурс Министерства экономического развития РФ. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/

125. История экономики и экономические планы Республики Корея. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gecont.ru/articles/econ/koreahe.htm

126. Корейские инвесторы намерены участвовать в строительстве клиники на Камчатке. / Информационно-аналитическое агентство «Восток России». 24.05.2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.eastrussia.ru/news/koreyskie-investory-namereny-uchastvovat-v-stroitelstve-kliniki-na-kamchatke/

127. Корея дает сигнал. Сотрудничество с Южной Кореей / Эксперт Урал №27 (769) 02 июля 2018. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.acexpert.ru/archive/nomer-27-769/koreya-daet--signal.html

128. На Дальнем Востоке бюрократия страшнее санкций. / Газета «Золотой рог», Владивосток. 20.09.2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.zrpress.ru/business/primorje_20.09.2017_85526_na-dalnem-vostoke-bjurokratija-strashnee-sanktsij.html?&p=3

129. Перспективы сотрудничества «International Contractors Association of Korea» и «РОС ПК». Региональное объединение строителей Приморского края. Пресс-релиз от 17.10.2011. Интернет-сайт. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ros-pk.ru/news/540/

130. «Хабаровский аэропорт» и корейский «Международный аэропорт Инчхон» устанавливают стратегическое партнерство. / Информационный портал «Mergers.ru» («Слияния и поглощения в России»). 06.07.2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://mergers.ru/news/Habarovskij-ajeroport-i-korejskij-Mezhdunarodnyj-ajeroport-Inchhon-ustanavlivayut-strategicheskoe-partnerstvo-21635

131. Хабаровскую мусороперегрузочную станцию «Южная» планируют открыть на этой неделе. / «Губерния онлайн», 07.08.2017. [Электронный

ресурс]. Режим доступа: http://www.gubernia.com/news/zhkkh/khabarovskuyu-musoroperegruzochnuyu-stantsiyu-yuzhnaya-planiruyut-otkryt-na-etoy-nedele/

132. Gov't to Build Seoul-Sejong Highway Through Private Investment. / KBS World Radio. 19.11.2015. // [Electronic resource]. Mode of access: http://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=114908

133. International Construction Information Service. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.icak.or.kr/

134. Knowledge-Sharing Programme. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.ksp.go.kr/main/main.jsp

135. Korea Agency for Saemangeum Development and Investment. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.saemangeum.go.kr/sda/cmm/main/mainPage.do

136. Korea to create W85b global infrastructure venture fund. / Yonhap News Agency. 27.10.2017. [Electronic resource]. Mode of access: http://english.yonhapnews.co.kr/business/2017/10/27/0501000000AEN20171027001900320.html

137. Korean Statistical Information Service. 10.1.1 Main Annual Indicators (reference year 2010, 2000~). / [Electronic resource]. Mode of access: http://kosis.kr/

138. SK and Daelim Consortium Captures Canakkale Suspension Bridge Project in Turkey. / Newsworld. 26.02.2017. [Electronic resource]. Mode of access: http://www.newsworld.co.kr/detail.htm?no=3139

139. The Canadian Council for Public-Private Partnerships. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.pppcouncil.ca/resources/about-ppp/definitions.html

140. Toolkit for Public-Private Partnerships in Roads & Highways. Country Case Study: Korea. Public-Private Infrastructure Advisory Facility, 2009. / [Electronic resource]. Mode of access:

https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/korea.pdf

141. Welfare Spending Cuts into SOC Investment. / The Investor. - 21.08.2017. / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.theinvestor.co.kr/view.php?ud=20170821000804

142. World GDP Ranking 2015. Data and Charts. / [Electronic resource]. Mode of access: http://knoema.ru/nwnfkne/world-gdp-ranking-2015-data-and-charts