

СТИМУЛИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНЫХ ПАРТНЕРСТВ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ

ЛИ ЧЖЭ СУН (РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ)
ИНТРАРОС, Москва, Россия

Резюме

За более чем двадцатилетний период развития рынок проектов ГЧП в Республике Корея приобрел стабильность и стал прибыльным. В декабре 2011 г. в стране на стадии реализации находились около 600 таких проектов, а их общая стоимость оценивалась в 79,6 млрд долл. США, что означало 29 %-й рост по сравнению с аналогичным периодом 2009 г.

Подход руководства Республики Корея к стимулированию государственно-частного партнёрства сформулирован в таких ключевых документах, как «Акт о частном участии в инфраструктуре», президентский указ «О применении закона о государственно-частных партнёрствах в инфраструктуре» и «Основной план развития ГЧП», которые главным образом и формируют регулируемую основу для деятельности в рамках партнёрства. 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», «Акте о границах применения специального налогообложения», «Акте о местном налоге» и «Акте о границах применения местного специального налогообложения».

К мерам поддержки ГЧП в Республике Корея относят 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. Помощь государства в решении земельных вопросов заключается в том, что концессионер имеет право принудительно отчуждать землю для проекта и подключать компетентные власти, например орган местного самоуправления, к покупке земли проекта, урегулированию компенсационных аспектов, переселению жителей, и т.д.

Финансовое содействие выражается в выделении субсидий на строительство и предоставление частному партнёру налоговых льгот, а разделение рисков достигается посредством применения механизмов «компенсации базовой стоимости» и «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной», а также организации деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов. Предоставление концессионерам центральными или местными властями строительных субсидий предусмотрено законодательством на тот случай, если требуется обеспечить доступный уровень тарифов за пользование инфраструктурой. К налоговым льготам относятся отдельное налогообложение на доход по процентам от инфраструктурных облигаций, применение ставки НДС «0 %» и освобождение от НДС в случае определённых объектов и услуг, а также освобождение от налога на приобретение применительно к ГЧП.

Ключевые слова

государственно-частное партнёрство; Республика Корея; меры поддержки ГЧП; регулирующая основа ГЧП; реализация проектов в рамках ГЧП.

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 государств (ГЧП).

Республику Корею можно по праву отнести к числу стран, где не только накоплен существенный практический опыт в плане эффективного внедрения механизмов ГЧП, включая регулируемую базу их функционирования, но и которой в достаточно короткие сроки удалось добиться значительных положительных результатов в деле осуществления конкретных проектов (Табл. 1).

За более чем двадцатилетний период целенаправленного развития рынок проектов на основе ГЧП в Республике Корея приобрел стабильность и стал в значительной степени прибыльным, о чем свидетельствуют статистические данные. В декабре 2011 г. в стране на стадии реализации находились около 600 таких проектов, а их общая стоимость оценивалась в 79,6 млрд долл. США, что означало 29%-й рост по сравнению с аналогичным периодом 2009 года.

Во многом столь заметные результаты достигнуты благодаря условиям, созданным правительством страны, которое в своей деятельности стремится сочетать обеспечение эффективного руководства работой на данном направлении с оказанием действенной системной поддержки ГЧП путем применения различных стимулов для привлечения в проекты частных компаний.

Принципиальный подход руководства Республики Корея к стимулированию государственно-частного партнерства сформулирован в «Акте о частном участии в

Таблица 1
Меры поддержки государственно-частного партнерства в Республике Корея

1. Решение земельных вопросов в интересах проектов ГЧП
2. Оказание финансового содействия <ul style="list-style-type: none"> • строительные субсидии • налоговые льготы
3. Разделение рисков <ul style="list-style-type: none"> • компенсация базовой стоимости • досрочный расчётный платёж • Корейский фонд гарантий инфраструктурных кредитов

инфраструктуре», ключевом нормативном документе по вопросам ГЧП. Вместе с президентским указом «О применении закона о государственно-частных партнерствах в инфраструктуре» и «Основным планом развития ГЧП» этот закон образует регулируемую основу для создания подобных партнерств.

Наряду с этим, важные аспекты предоставления преференций и льгот компаниям-участникам ГЧП закреплены в ряде других документов («Акте о приобретении земли и компенсации за землю для общественных работ», «Акте о границах применения специального налогообложения», «Акте о местном налоге» и «Акте о границах применения местного специального налогообложения»).

1

Среди способов стимулирования государственно-частного партнерства в Республике Корея приоритетное внимание уделяется урегулированию концессионеров с помощью государства земельных вопросов для реализации проекта, оказание частному участнику партнерства финансового содействия и разделение правительством с инвестором рисков, возникающих при осуществлении проекта.

Финансовое содействие выражается в выделении субсидий на строительство и предоставление частному партнеру налоговых льгот, а разделение рисков достигается посредством применения механизмов «компенсации базовой стоимости» и «расчётного платежа при досрочном прекраще-

нии своих обязательств частной стороной», а также организации деятельности Корейского фонда гарантий инфраструктурных кредитов.

В интересах государственно-частного партнёрства «Акт о частном участии в инфраструктуре» наделяет концессионера полномочиями «принудительно отчуждать» (в англоязычном варианте закона используется не дающий повода для двусмысленных толкований термин «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 для общественных работ». Хотя данный закон в первую очередь нацеливает на желательность приобретения земли в результате переговоров и консультаций, он допускает возможность отчуждения участка для общественного использования в ситуациях, когда 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 выплат и после переговоров заключает соглашение со всеми, чьи интересы затронуты.

Необходимость отчуждения земли, безусловно, усложняет процедуру инициирования ГЧП. *Во-первых*, в данном случае для получения одобрения проекта концессионер должен обратиться в Министерство земельных, транспортных и морских дел, которое утверждает решение о том, что земля подлежит изъятию (после этого концессионер и готовит уже упомянутые спи-

сок участков для компенсации или отчуждения, компенсационный план и оценку выплат). *Во-вторых*, если в течение года с момента одобрения государственным ведомством диалог с хозяевами земли не приносит результата, компания, участвующая в реализации ГЧП, имеет право обратиться в суд по земельным вопросам с просьбой принять решение об отчуждении. Постановление судебного органа определяет размер компенсации, которую обязан выплатить концессионер. В целях содействия этому процессу «Акт о частном участии в инфраструктуре» допускает, что он может подключить компетентные власти, например орган местного самоуправления, к решению вопросов, связанных с покупкой земли, урегулированием компенсационных аспектов, переселением жителей.

В ходе реализации многих проектов на основе государственно-частного партнёрства расходы на приобретение земли полностью или частично компенсируются властями. Исключение составляют только проекты с очень высокой доходностью.

Предоставление концессионеру центральным правительством или местными властями строительных субсидий предусмотрено «Актом о частном участии в инфраструктуре» в том случае, 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. При этом платежи в рамках субсидии распределяются по годовым или квартальным периодам.

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

Если соотношение субсидии к стоимости строительства регулируется «Актом о частном участии 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%. Безусловно, по своему размеру строительные субсидии для общенациональных и местных проектов существенно отличаются: учитывая масштабы, у первых они гораздо больше. Соответственно, у общенациональных проектов выше значение такого показателя, как соотношение субсидии к стоимости проекта.

2

В целях содействия финансированию инфраструктуры власти страны уполномочены предоставлять налоговые льготы (Табл. 2). В качестве базового законодательного положения в данном вопросе следует рассматривать ст. 57 «Акта о частном участии в инфраструктуре». В соответствии с ним 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».

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 года, не подлежит включению в налоговую базу совокупного дохода.

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 частная корпорация. Такая же ставка определена и для инфраструктурных сооружений и строительных услуг, которые возводятся и оказываются проектной компанией на условиях государственно-частного партнерства в интересах государства или местного правительства, при условии, что упомянутая компания будет вести бизнес, в отношении которого взимается НДС.

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 года.

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

Таблица 2
Налоговые льготы для ГЧП в Республике Корея

«Акт о частном участии 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)

проектов, при которой по завершении строительства концессионер принимает инфраструктурные сооружения в собственность на определенный период, а затем возвращает государству.

Во-вторых, налог на приобретение не взимается с инфраструктуры, подпадающей под понятие «инфраструктурные объекты», закреплённое в «Акте о частном участии в инфраструктуре». В нем выделены 49 типов сооружений, которые можно разделить на 15 категорий: автомагистрали, железные дороги, морские порты, аэропорты, связь, водные ресурсы, энергетика, окружающая среда, лесное хозяйство, логистика, социальная сфера, гражданское жилищное строительство, возведение жилья для военнослужащих, образование, культура (включая туризм).

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 компаний, не содержит прямых упоминаний концессионеров и проектов на основе партнёрства, она оговаривает ситуации, в которых они получают льготы в виде снижения или освобождения от корпоративного налога на прибыль, подоходного налога, налога на приобретение, регистрационного налога и налога на имущество. На практике эти положения могут иметь отношение и к бизнес-единицам из других стран, выступающим в роли субъектов реализации инфраструктурных проектов во взаимодействии с властями Республики Корея.

Как способ разделения рисков с частным концессионером механизм «компенсации базовой стоимости» был введен государством в августе 2009 г. вместо «гарантии минимального дохода», которая применялась почти десятилетие. Механизм «гарантии минимального дохода», который предусматривал заключение партнёрами проекта и «соглашения о возврате», являлся дополнением к строительной субсидии.

С его помощью правительство финансировало операционный доход. По своей сути, «гарантия минимального дохода» позволяла частному инвестору и правительству разделить риски, связанные с потенциалом возврата капиталовложений. 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 сотрудничестве устанавливались верхний и нижний пределы доходов. Если операционные доходы не достигали до нижнего предела, то государство возмещало разрыв между ожидаемым и фактическим доходом. И, наоборот, если они превышали верхний предел, забирало разницу себе.

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 с 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, 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. Под последней понимается сумма оперативной выручки, которая гарантирует внутреннюю норму доходности, сравнимую с

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.

нормой доходности государственных облигаций на капитал частного сектора. Когда фактический доход превышает долю инвестиционного риска, правительственные субсидии возвращаются на основе и в пределах ранее перечисленной суммы.

«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.

Система «расчётного платежа при досрочном прекращении своих обязательств частной стороной» была введена в 2000 году. В зависимости от причины прекращения соглашения его размер варьировался от 85% до 100% стоимости проектного сооружения на этапе строительства и от 80% до 100% чистого денежного потока от проекта на стадии эксплуатации.

В 2004 г. метод исчисления расчётного платежа был пересмотрен, и во внимание были приняты текущая оценка объема доходов, ожидаемых в будущем, и сумма частных инвестиций, уже внесённых в проект. Одновременно компании-оператору проекта было дано право привлекать «старший долг» 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 невыплаченные 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 со-

глашения 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 обстоятельства политического или неполитического характера, когда стороны не могут выполнять взятые на себя обязательства по независящим 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 компании-партнера. Фактически «расчётный платеж при досрочном прекращении» позволяет концессионеру финансировать долги по привлекательным ставкам.

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.

По состоянию на 2011 г. имели место только два случая досрочного прекраще-

ния концессионных соглашений. От одного из проектов вынуждены были отказаться по причине противодействия общественности строительству 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 были урегулированы путём переговоров между частным партнёром и правительством.

Приобретший свои современные черты в результате законодательных поправок 2005 года и действующий на основе ст. 30 «Акта о частном участии в инфраструктуре», Корейский фонд инфраструктурных кредитных гарантий обеспечивает финансовые гарантии подрядчикам из частного сектора. Его деятельность получила заметное развитие в период 1999–2004 годов. 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 со-

действуя 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%. 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.

Корейский опыт свидетельствует о важности выработки комплексного подхода к поддержке ГЧП, действенность которой достигается не только за счёт сочетания различных форм стимулирования (таких, как помощь в решении земельных вопросов, финансовое содействие и разделение рисков), но и своевременного внесения необходимых коррективов на основе постоянного анализа предпринимаемых усилий.

Список литературы

- Act On Private Participation in Infrastructure. Last amended by Act No. 11060, September 16, 2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/, свободный [11.04.2015].
- Restriction of Special Taxation Act. Act No. 11614, Jan. 1, 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=27406&lang=ENG, свободный [11.04.2015].
- Local Tax Act. Act. No. 11873, Jun. 7, 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://elaw.klri.re.kr/kor_service/lawView.do?hseq=28592&lang=ENG, свободный [11.04.2015].
- Basic Plan for Public-Private Partnership Projects. Republic of Korea: Ministry of Strategy and Finance, 2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/, свободный [07.03.2015].
- Gyeong-gu Gang. Evolution of the Korean PPP Market. Презентационный файл. Сеул: 2012. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kzppp.kz/ru/library>, свободный [07.03.2015].
- Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon. Public-Private Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea. Volume 1: Institutional Arrangements and Performance. Executive Summary. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea/>, свободный [07.03.2015].
- Семенов А.А. Центры развития государственно-частного партнерства: сравнительный анализ. М.: Некоммерческое Партнёрство «Центр развития государственно-частного партнерства», 2010.
- Основы экономической политологии: учебник / под ред. Е.Б. Завьяловой; Моск. гос. ин-т междунар. отношений (ун-т) МИД России, каф. экономической политики и государственно-частного партнерства. – М.: МГИМО-Университет, 2015. – 414 с. – (Серия «Учебники МГИМО»).

PROMOTION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN THE REPUBLIC OF KOREA

LEE JAE SUNG, Republic of Korea
INTRAROS, Moscow, 117335, Russian Federation

Abstract

The R.O.K. leadership's stand on supporting public-private partnership (PPP) is defined in such key legal arrangements as The Act on Private Participation in Infrastructure, the President-issued Enforcement Decree of The Act on Public-Private Partnerships in Infrastructure and PPP Basic Plan which chiefly lay the regulatory basis for the PPP practice.

Some important aspects of granting preferences and incentives to private companies in PPP are determined by other laws, including The Act on the Acquisition of and Compensation for Land, etc. for Public Works, Restriction of Special Taxation Act, Local Tax Act and Restriction of Special Local Taxation Act.

The R.O.K. government enhancement of PPP takes the form of cooperation in settling project-linked land matters, financial support and risk-sharing mechanisms.

The land settlement support means that the concessionaire is granted land expropriation rights and may entrust the competent authority, such as the local government, with the execution of the land purchase, compensation for loss, and resettlement of residents, among others. The financial support is provided by means of construction subsidies and tax incentives to the private partner while the compensation of base cost, early termination payment and Infrastructure Credit Guarantee Fund are the risk-sharing mechanisms.

According to the legislation, the central or local governments may grant construction subsidies to the concessionaires if it is required to maintain the user fee at an affordable level. The tax benefits comprise separate taxation on interest derived from social infrastructure bonds, application of zero rating to VAT and VAT exemption in case of certain facilities and services as well as Acquisition Tax exemption with respect to PPP.

In the compensation of base cost structure, the government assumes a portion of investment risk that is limited to what the government's costs would have been in the case of a public-financed project. The mechanism of early termination payment enables the private side in the project to request the government to terminate the concession agreement for certain reasons. When such a situation occurs the government pays the early termination payment for the project, taking over the project facility involved.

The R.O.K. PPP market has gained in stability to become profitable over the past 20 years. In December 2011, Korea had 600 contract-based PPP projects, valued at USD 79.6 billion, a 29-percent increase in comparison with the same period of 2009.

Keywords:

public-private partnership in Korea, PPP support measures, PPP basic regulations, PPP project implementation.

References

- Act On Private Participation in Infrastructure. Last amended by Act No. 11060, September 16, 2011. [Electronic resource]. – Mode of access: http://pimac.kdi.re.kr/eng/mission/ppp_guide.jsp/, free [Accessed 11.04.2015].
- 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, free [Accessed 11.04.2015].
- 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, free [Accessed 11.04.2015].

- 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/, free (Accessed 07.03.2015).
- Gyeong-gu Gang. Evolution of the Korean PPP Market. (2012) Presentation file. Seoul. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://kzppp.kz/ru/library>, free (Accessed 07.03.2015).
- Kim Jay Hyung, Kim Jung Wook, Shin Sung Hwan, Lee Seung Yeon (2015) 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/>, free (Accessed 07.03.2015).
- Semenin A.A. (2010) *Centry razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: sravnitelny analiz* [Public-private partnership development centers: comparative analysis]. Moscow: Non-commercial Partnership Public-Private Partnership Development Center.
- Osnovy ekonomicheskoy politologii [Basics of Economic Politology] (2015). Course book edited by E.B. Zavyalova, Department of Economic Politics and Public-Private Partnership, Moscow State Institute of International Relations (University). Moscow: MGIMO-University, 2015. – 414 p. (the «MGIMO Course Books» series).