

도로사업 관련 베트남 PPP법의 문제점과 개선방향¹⁾



모창환 | 한국교통연구원 선임연구위원

1. 베트남 도로PPP 법제 현황

베트남 정부는 급속한 경제성장에 따른 사회간접자본(인프라) 수요를 충족하기 위해 민간재원을 활용한 새로운 재원조달방안의 활성화를 모색하고 있다. 그동안 베트남 정부는 지침에 의해 분산적으로 PPP사업을 수행하였는데, 2020년 6월 Law on Investment in the Form of Public-Private Partnership(PPP법)을 제정하고 2021년 1월 법을 시행하였다.

1.1 베트남 PPP법 제정 목표와 이유(2020)

지난 10년간 베트남의 높은 경제성장률은 인프라 병

목 현상에 직면해 있다. 세계은행에 따르면 베트남 인프라 사업에 매년 250억 달러의 자본투자가 필요하다²⁾. 베트남 정부가 지난 몇 년간 재정적자를 기록하면서 자체적으로 재정건전화 유지를 위해 국내총생산(GDP) 대비 65% 부채한도 상한선을 설정하여 해외차관도입도 제한하고 있다. 베트남 재정은 경제성장에 따라 요구되는 인프라의 수요충족을 위한 재원을 자체적으로 조달하지 못할 것으로 예측된다.

베트남의 인프라사업은 민간부문의 자금 지원이 절실히 필요하며, 민관공동협력(PPP) 방식을 통한 재원조달방안이 해결책을 제시할 수 있을 것으로 베트남 정부는 기대하고 있다. 이에 베트남은 PPP사업에 대한

통합된 법적 체계를 만들었으며, 정부재정 부족으로 인해 인프라 투자를 못하는 상황을 극복하기 위해 민간의 수익극대화 동기를 공공이익 증대에 활용하려 하고 있다.

1.2 법 제정 전 PPP사업의 운영

PPP사업의 계약형태는 주로 BT(Build-Transfer), BOT(Build-Operate-Transfer)이었다. PPP법 제정 전 교통부문의 PPP사업 건수는 총 220건으로 투자비는 672조동(약 290억불)규모이고, 이 중 132건 사업이 건설 완료하여 운영 중이다³⁾. 총 220건 중 53.6%인 118건은 BOT 사업, 45%인 99건은 BT 사업, 2건의 BOO 사업, 1건의 BOT와 BT가 결합된 복합유형이다⁴⁾. 2020년 제정된 PPP법에서 건설비의 보상을 공공토지로 하는 BT는 민간사업자에게 과도한 특혜를 준다는 이유로 PPP사업유형으로 인정하지 않고 있다.

PPP법 제정 전 PPP 방식으로 진행된 총 336건 사업 중 도로교통사업은 211건으로 약 63%를 차지하고 있다⁵⁾. 교통 부문 PPP 사업으로는 도로 211건, 공항 3건, 항만 3건, 내륙수로 2건, 자동요금징수(ATC) 기술 관련 1건으로, 약 96%가 도로 사업이며 철도 사업은 아직까지 진행되지 않았다⁶⁾. 교통 부문 PPP 사업 중 30%는 베트남 교통부가 주무부처이며, 70%는 각 지방정부가 담당하고 있다⁷⁾.

1.3 베트남 PPP법 제정과정

베트남은 2020년 이전 시행령 등으로 민간투자사업을 운영하였다. 법률 제정 없이 지침에 의거 민간투자사

업을 분산적으로 진행해왔다. 2016년 베트남 정부(수상)에 의해 Decision No.2048/QĐ-TTg25과 2018년 6월 발효된 PPP 사업관리에 관한 시행령 63(Decree 63/2018/ND-CP)을 제정하여 민간투자사업을 시행하였다.

2019년 베트남 투자기획부(MPI)는 지침형태의 민간투자사업 법령을 민간투자 활성화라는 목표하에 법률로 상향 제정 추진하였다. 2020년 6월 이 법안이 국회를 통과하여 PPP법의 제정을 완료하였다. 이후 2021년 1월 시행을 한 이 법을 지원하기 위해 Decree No.28/2021/ND-CP(2021.3.26), Decree No.35/2021/ND-CP(2021.3.29), Circular No.09/2021/TT-BKHDT(2021.11.16), Circular No.09/2021/TT-BGTVT(2021.11.22) 등의 시행령과 규칙을 제정하였다.

2. 베트남 도로PPP 법제 문제점

2.1 도로수요예측 위험분담체제 결여

미래 도로교통 수요는 통행료 수준과 함께 사업자의 수입을 결정하는 가장 중요한 요소이다. 베트남 PPP법은 도로사업에서 가장 중요한 수요예측위험의 분담에 대한 조항이 없다. 수요예측 실패는 항상 발생하며, 이로 인한 민간투자사업자의 손실에 대해 정부와 지방정부의 위험 분담이 필요하다. 장기적 도로수요예측은 큰 오차가 발생하며, 그런 오차는 불가피하다. 특히, 20~30년 후 수요예측의 정확성 기대는 충족되지 쉽지 않다. 장기 교통수요 예측치를 맹신하면 안 되며,

1) 모창환(2022), "베트남 도로 PPP 법제 개선방향," "5th Vietnam-Korea Road Conference Meeting Documents," 11월 17일, 국토교통부, pp.121-132. 발표자료를 서술식으로 풀어 쓰고, 새로운 자료를 일부 추가함.

2) The World Bank(2019), "World Bank Ready to Help Vietnam Meet Growing Infrastructure Demands," 25 Feb. <www.worldbank.org/en/news/2022.10.11>

3) 수출입은행(2019), "2018/19 KSP 건설·인프라 정책자문: 베트남 PPP 법 제정 및 프레임워크 개발계획 수립 지원," p.24.

4) 수출입은행(2019), p.24.

5) 수출입은행(2019), p.26.

6) 수출입은행(2019), p.25.

7) 수출입은행(2019), p.25.

정책결정에 있어 하나의 참고자료로만 봐야 한다. 세계은행(WB), 국제통화기금(IMF) 등 세계 최고의 경제기관도 1년 후 국가별 경제성장률 예측도 항상 틀린다. 세계에서 가장 우수한 수십 명의 경제전문가가 참여한 경제성장률 예측치도 자주 틀리기 때문에 매년 분기별로 예측치를 수정하여 발표를 한다. 경제성장률은 교통수요예측의 핵심적 기초자료인데, 이 예측이 틀리면 교통수요 예측도 정확하지 않을 가능성이 높다. 또한 베트남과 같이 정치경제적으로 역동적으로 변화하는 사회에서 도로교통수요를 정확히 예측하기에는 돌발변수가 너무 많다.

2.2 교통수요예측을 위한 교통기초자료 미흡

장기 교통예측의 구조적 한계에도 불구하고 어느 정도 실재에 근접한 예측을 하려면, 신뢰성이 있는 통행기초자료가 잘 구축되어 있어야 한다. 베트남은 전국 출발-도착(OD) 통행자료가 체계적으로 구축되어 있지 않다. 신뢰성이 부족한 자료를 활용하여 미래 교통수요예측을 하면, 상당히 큰 예측오차를 가져올 수밖에

없다. 아무리 최점단의 소프트웨어와 현란한 모델을 사용해도 기초자료가 정확하지 않으면 신뢰성이 있는 결과물이 나올 수가 없다. 베트남은 교통망 계획 및 유지관리에 필요한 교통자료 및 정보의 체계적인 통합관리가 필요하며, 자료의 투명한 공개와 통행자료수집 관리체계의 구축이 시급하다. 정확한 교통수요예측은 도로PPP사업에서 가장 중요한 요소이다. 교통수요는 민간사업자의 수익성에 직접적으로 영향을 미치기 때문에, 정확한 도로교통수요예측은 절대적으로 중요하다. 미래 도로교통수요를 정확히 예측할 수 없다면, 도로사업의 재무적 타당성을 전혀 알 수 없다. 교통자료체계 구축은 지속적인 개선이 필요하여 오랜 시간이 걸리고, 신뢰성이 있는 국가교통조사자료를 구축하려면 교통데이터베이스(DB) 관리 등에 대한 높은 전문성이 요구된다. 주기적으로 전국적 통행실태 설문조사, 빅데이터 자료 조사분석 등을 위한 많은 예산도 필요하다.



2.3 통행료 인상 관련 손실보상체제 부재

어느 나라나 통행료 인상은 도로이용자의 반발로 쉽지 않다. 인·면허 규제와 PPP사업 감독권을 갖고 있는 정부와 지방정부를 상대로 민간사업자가 강하게 통행료 인상을 주장하고 관철시키기는 어려운 사업구조이다. 정치적 이유로 인해 정상적으로 통행료 인상이 안 되면, 민간사업자는 손실을 보고 파산하게 될 것이다. 베트남에서 통행료 인상을 위해서는 재무부 및 지방인민위원회 승인이 필요하다. PPP법에서 통행료의 조정이 가능한 것으로 되어 있으나, '가격 및 요금에 관한 법률'의 규정을 따라야 한다. 통행료 인상에 대한 시민 반발 시 정부 승인의 취득은 불가능할 것이다. PPP법에서는 정치적 이유로 통행료 인상이 안 되었을 시 그 손실에 대한 보상조항이 없다. 실시계약에서 정한 통행료 인상계획에 대한 보장이 없으면, 장기간 안정적인 통행료 수입을 확보하지 못하고 민간투자회사는 시장에서 생존하지 못할 것이다. 시민의 반발로 통행료 인상이 안 되거나 통행료 부과를 못할 때, 손실분 전체를 중앙정부나 지방정부가 민간사업자에게 자동으로 손실보상을 하는 PPP법 체계가 구축되어 있지 않다.

2.4 민간투자자의 높은 위험분담과 손실분담 규정의 불명확

현재 PPP법의 위험분담규정은 민간투자자에게 불리하게 되어 있다. PPP법에서 민간투자사업자가 실시협약의 수입액 기준 125% 이상 높은 수입을 올리면, 그 초과분은 정부와 투자자 사이에 50:50으로 공유되도록 규정되어 있다. 이에 반해, 사업의 수입이 실시협약보다 75% 미만으로 낮으면, 정부는 정책과 계획에 변화가 생겨 수입 확보에 영향을 줄 때만 계약수입의 75%를 기준으로 투자자와 손실을 50:50으로 분담한다. 초과수입의 배분은 아무 전제 조건 없이 정부와 민

간투자자가 공유하지만, 손실 발생 시 특정조건에 해당할 때만 정부와 손실을 분담하게 되어 있어 민간투자자가 정부에 비해 더욱 높은 위험을 분담한다. 무엇보다 손실분담은 조건 해석과 시행에 있어 불명확하다. 실시협약서에 규정된 재무계획 상의 매출 대비 실제의 매출액이 75% 미만인 경우, 정부와 투자자는 다음 4개 조건을 완전히 충족할 때에만, 그 차액을 각각 50% 분담한다: 1) BOT, BTO, BOO 계약 유형일 것, 2) 관련 계획, 정책 및 법률의 변경으로 인해 실제 수입이 실시협약의 약정 수입보다 적을 경우, 3) 관세, 제품, 서비스 수수료 또는 계약기간을 조정하기 위한 모든 조치를 이행했지만, 여전히 매출액이 75% 미만일 것, 4) 국가회계감사원의 매출감소 감사를 완료했을 것. 첫째 조건은 명확하지만, 둘째부터 넷째 조건은 불명확하다.

2.5 갈등 및 분쟁에 대한 베트남 국내 법원 담당

PPP 실시협약 및 기타 관련 문서는 베트남 법률이 준거법으로 적용된다. 외국의 투자자는 PPP 사업의 실행을 위해 외국 대출기관에서 자금을 조달해야 한다. 특히, 외국 대출금융기관은 법적 갈등 해결을 위해 베트남 법률보다 국제적 법률의 적용을 선호하며 더욱 공정하다고 생각하는 측면이 있다. PPP법에서는 민간투자사업 갈등 및 분쟁 해결과 관련하여 베트남 국내법원만 담당하도록 하고 있다. 이 법은 사업 갈등과 분쟁에 대해 베트남 국내법원에서만 소송하도록 하고 있기 때문에 외국투자자가 사업에 참여하기에는 너무 큰 위험을 짊어져야 한다. 도로 PPP 사업은 수십 년간 운영을 해야 하므로 많은 분쟁이 발생할 수 있으나, 사업 관련 인·면허권과 감독권을 보유하고 있는 정부나 지방정부를 상대로 베트남 법원에서 소송을 하는 것은 근본적으로 한계가 존재한다.

2.6 도로 PPP사업의 통합적 관리체계 미흡

도로 PPP사업에 대한 사후적 성과평가와 관리체계를 구축하기 위한 법규가 없다. 전체 PPP사업의 60% 이상이 도로사업이며, 특히 교통사업의 90% 이상이 도로사업이다. 도로 PPP사업은 전체 PPP사업에서 가장 중요하며, 이 사업의 성공여부가 베트남 PPP 정책의 성공을 좌우하게 될 것이다.

사전적 PPP사업계획과 실시협약 체결도 중요하지만, 사업이 완공된 후 ‘제대로 운영이 되고 있는지’, ‘적정한 통행료 수준에서 시민에게 편리한 도로서비스를 제공하여 목표를 달성하고 있는지에 대한 사후평가와 관리가 중요하다. 이 평가와 관리를 위해 전국 통합적으로 PPP도로 관리체계를 지원하는 베트남 법규가 없다. 중앙정부 사업이거나 지방정부 사업이거나 상관없이 전국 통합적으로 도로 PPP사업을 전문적으로 관리하는 체계가 부재하다. 교통수요예측, 통행료 인상, 협상 및 계약 체결, 분쟁해결, 성과관리 등에 대한 높은 수준의 전문성이 있는 관리조직이 필요하다.

2.7 민간투자자와 정부 및 지방정부간 권리와

책임 불분명

베트남 PPP법은 민간투자자의 법적 권리와 책임이 불확실하다. PPP 도로사업의 수행에 있어 민간투자자의 법적 권리가 불확실한 부분이 있기 때문에 법적 문제 발생 시 민간투자자의 책임소재의 범위가 불분명하다. 또한 민간투자자의 수익확대를 위한 시설의 이용권한과 휴게소 등 부대사업을 할 수 있는 권한이 매우 제한적이다, 이에 반해 정부와 지방정부의 민간투자 사업 운영에 개입할 수 있는 재량권의 범위가 제한없이 열려 있다.

베트남 PPP법은 정부 및 지방정부와 민간투자자간 관

계가 불균형적으로 설정되어 있다. PPP사업의 인·면허권과 감독권을 보유한 정부와 지방정부이기 때문에 민간투자자는 정부 및 지방정부 관계에서 위축될 수밖에 없다. 민간투자자와 정부 및 지방정부의 법적 권리와 책임의 세부적 내용이 분명하지 않다.



3. 도로PPP 활성화를 위한 베트남 법령 개정방향

2022년 11월 17일 개최된 한-베 도로협력회의에서 베트남 도로국 담당자의 설명에 따르면, 베트남 PPP법이 시행된 지 거의 2년이 지났지만 기대했던 PPP사업의 활성화는 실현되지 못하고 있다. 2022년 기준 완공되어 운영 중인 도로 PPP사업 54개 중 44개가 기대했던 수입을 기록하지 못하고 있으며, 그 원인은 수요예측치 대비 실제 도로교통량 부족, 정부방침에 따른 통행료 인하(Resolution No.35/2016/ND-CP dated on 16/05/2016), 실시협약의 예상 수입 대비 실제 수입증가율의 하락, 통행료 인상 불허, 경쟁 비통행료 도로 이용 증가 등이다⁸⁾. 이에 따라 베트남 도로국에서는 도로 PPP와 관련하여 추가적인 제도개선을 추진하고 있다고 한다.



3.1 도로교통 수요예측위험 분담체계구축

도로 수요예측위험을 민간투자자와 정부 및 지방정부가 분담하기 위해 단기적 최저수입보장제도(MRG: Minimum Revenue Guarantee)의 도입이 필요하다. 단기간에 정부가 정확한 교통수요예측을 위한 기초자료를 제공하지 못한다면, 미래 수요예측위험을 민간투자자와 정부 및 지방정부가 분담하기 위해 단기적 최저수입보장제도(MRG)의 도입이 요구된다. 최저수입보장으로 교통수요예측 실패로 인한 민간투자자의 파산위험감소와 민간투자자의 PPP사업 참여 확대에 기여할 것이다.

이와 함께 수요예측위험의 분담을 위해 최저수입보장제도의 문제점은 보완하도록 한다. 최저수입보장제도를 나쁜 의도로 이용할 수 있는 ‘과도한 수요예측’ 등은 교통정보센터나 교통수요검증 전문조직의 신설을 통해 재검증체제를 구축한다. 또한 최저수입금을 보장해주는 최저 실시협약 수요비율을 정해, 실제 통행수요가 협약 수요의 최저비율 이하가 될 경우에는 손실보상을 해주지 않는 방안 등도 검토해야 한다.

3.2 베트남 교통정보(DB)센터 구축과 운영

도로교통수요예측의 정확성 증대를 위해 법개정이 필요하다. 미래 도로수요예측의 정확도가 증가해야 민간투자사업의 활성화가 가능하다. 수요예측이 정확하면 통행료수입도 정확할 수 있어 사업위험 최소화 가능하다. 교통수요예측이 정확할 수 있다면, 최저수입보장(MRG)의 필요성이 적어진다. 우리나라에서는 통행기초자료의 신뢰성 향상으로 도로교통수요 예측의 정확성 증가를 통해 최저수입보장(MRG) 조항 삭제에 기여했다.

이에 따라 베트남 교통정보(DB: Data Base)센터 구축과 운영을 지원하는 법 개정이 시급하다. 예컨대 출발-도착(OD) 조사자료가 정확해야 정확한 수요예측이 가능하다. 교통정보(DB)의 문제점의 지속적 개선이 있어야 하고 정보 관리가 있어야 한다. 휴대폰 자료 등 빅데이터(Big Data) 기반 정확한 수요예측을 위한 기초자료의 제공이 요구된다. 정확한 교통기초자료 구축을 위해서는 대규모 예산투자와 전문성이 필요하다. PPP 교통계획 수립 시 공공 교통정보 사용에 대해서

8) Nguyen Xuan Hung(2022), "Management & Operation of Road PPP Projects," In the Documents of 5th Vietnam-Korea Road Conference Meeting, Nov. 17, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, pp.135-143(p.141).

도 법적 의무화가 필요하다. 도로 등 모든 교통PPP사업 관련 수요예측 시 공공 교통정보 사용이 의무화되어야 한다. 도로 PPP사업뿐만 아니라 경제적 타당성 조사 시에도 공적 교통정보의 사용을 의무화해서 교통수요예측의 정확성을 증진시켜야 한다.

※사례 : 한국교통연구원의 국가교통데이터베이스(DB) 센터의 한국국가교통조사(National Traffic Survey) 사업(1998)

3.3 통행료수입의 안정성 확보

통행료 산정의 독립성과 안정성 확보를 위한 법 개정이 필요하다. 통행료는 도로이용자의 민원 대상이기 때문에 정치적 영향력에 취약하다. 정치적으로 통행료 인상이 되지 않는다면, 그 손실분에 대한 보상체제가 마련되어야 한다. 도로사업자가 통행료 인상이 되지 않아 파산을 하는 것을 방관하면, PPP사업은 실패를 하게 되고 정부는 무한책임을 지게 된다.

통행료 수입으로 투자비용과 적정이윤을 확보 가능하도록 법규를 개정해야 한다. 특히, 도로건설계획의 변경으로 인한 손실이 있다면 이에 대한 법적 보상체제가 마련되어야 할 것이다. 정부 정책 및 계획의 변화로 인한 민간도로사업의 통행료 수입의 감소를 초래하는 경우에 정부가 투자자의 권리를 보호할 필요가 있다. 예컨대 정부의 방침(Resolution No.35/2016/ND-CP)에 따라 통행료 인하를 했다면, 그 손실에 대해 보상을 해야 한다. 현재 PPP법은 일부에 대해 간접적 보장을 하나, 그 보장범위는 불명확하다. 민간투자자의 귀책이 아닌 정부정책 변경의 이유로 투자자의 수입이 감소하게 된다면, 정부가 전액 보상해야 할 것이다.

3.4 손실분담규정을 명확히 할 수 있도록 법 개정 추진

PPP법에 규정된 75% 미만 손실에 대한 손실분담의 4개의 전제 조건 중 둘째, 셋째, 넷째의 조건이 추상적이다. 이들 조건이 실제 어떤 경우에 적용되는 것인

지에 대해 분명하게 밝히는 법령 개정이 필요하다.

첫째, 정부는 정책과 계획에 변화가 생겨 수입 확보에 영향을 줄 때만 투자자와 손실을 분담하기 때문에 그 해당하는 정책, 계획, 법률 등이 무엇이며 그 변화의 범위에 대한 구체화가 필요하다. 둘째, 관세, 제품 및 서비스 수수료, 계약기간 등의 조정 조치를 구체화해야 한다. 관세 할인, 제품 및 서비스 수수료 감면, 계약기간 조정 등의 조치를 세부적으로 제시해야 할 것이다. 셋째, 국가회계감사원의 매출감소 감사완료의 의미를 명확히 해야 한다. 감사원의 매출감소 감사를 받으면 어떻게 해야 하고, 어느 기간 동안 감사를 받아야 하는 것인지, 감사완료의 의미는 무엇인지 등에 대해 법령에서 분명하게 제시할 필요가 있다.

3.5 갈등에 대한 국제 중재 및 소송 허용

베트남 PPP사업의 실시협약 체결 등 제반 법률적 사항은 베트남 법률이 준거법이나, 외국의 민간투자자는 베트남 정부나 지방정부가 계약위반 등 분쟁의 상대방인 경우에 그 분쟁의 해결을 위해 국제 중재재판소나 국제 법원에서 국제법을 적용하여 해결할 수 있기를 원하고 있다.

도로 PPP사업은 장기간이 소요되므로, 사업진행 중에 발생한 분쟁 소송이 생긴다면 국제중재재판소에 의해 해결을 할 수 있도록 법령을 개정할 필요가 있다. PPP사업분쟁 조정 시에는 제3국 국제법원의 중재가 가능하도록 법규정으로 명시해야 한다.

하지만 베트남 국내 법원에서 실시협약 위반 등 PPP분쟁을 소송으로 다룰 시 외국인투자자의 이해가 충분히 관철되지 않을 수 있다. 외국인 투자자의 소송 상대가 베트남 정부나 지방정부이기 때문이다. 이에 따라 외국투자자는 제3국의 법원에서 소송을 하여 객관적 판결을 받는 것을 허용하도록 법령 개정이 되어야 한다.

3.6 도로PPP 관리지원센터의 운영

베트남 도로PPP 관리지원센터의 역할은 PPP도로의 교통수요 예측과 실적 관련 자문 및 지원, 적정 통행료 및 운영비 산출 관련 자문 및 지원, 실시 협약 체결과 관련한 자문 및 지원, 갈등과 법적 분쟁에 대한 자문 및 지원, 재무 및 회계적 사항에 대한 자문 및 지원, 사후적 성과평가와 관리, 유지관리 및 운영에 관한 기준 및 운영평가 관련 자문 및 지원 등이다. 베트남 교통부는 도로PPP 관리지원센터의 설치를 위한 근거법령을 제정하고, 이 센터가 업무를 수행하는 데에 필요한 비용을 지원할 수 있도록 해야 한다. 베트남 교통부는 센터가 역할을 할 수 있도록 행정적 지원 및 권한을 위임하도록 한다.

※사례 : 한국교통연구원의 민자도로관리지원센터(2019)

3.7 민간투자자와 베트남 정부 및 지방정부간 동등관계 정립

베트남 정부는 법령 개정을 통해 민간투자자와 정부 및 지방정부의 권한과 책임관계를 분명하게 설정해야 한다. PPP 도로사업의 수행에 있어 민간투자자의 법적 권리가 확실히 보호되어야 하고, 문제 발생 시 민간투자자와 정부 및 지방정부의 책임소재도 분명하게 설정해야 한다. 민간투자자의 시설소유권(예를 들어 30년)을 존중하여 수익부대사업을 다양하게 할 수 있게 규제 완화를 해야 하며, 이를 통해 민간의 창의성을 최대한 발휘할 수 있게 규제여건을 조성할 필요가 있다. 정부 및 지방정부가 민간투자 사업경영에 개입할 수 있는 재량권 범위를 법적으로 분명하게 제한해야 한다. 정부 및 지방정부와 민간투자자간 동등 관계를 구축하여 도로 PPP사업의 성공을 위해 동반자로서 협력하고 공익의 대변자로서 민간투자자를 견제하는 기능을 해야 한다.

정부 및 지방정부에서는 민간의 수익극대화 동기를 활

용하여 공익을 위한 인프라건설과 운영에 활용할 수 있도록 민간투자자의 권한과 책임을 명확히 해야 할 것이다. 민간투자자와 정부 및 지방정부가 평등한 관계가 될 수 있도록 법적 권리와 책임의 세부적 내용을 재정립하는 PPP법 개정이 요구된다.

4. 결론

향후 베트남정부는 도로 PPP사업을 활성화하기 위해 PPP법 등 관련 법령을 다음과 같이 개정해야 할 것이다. 그 방향은 외국 투자자의 유인을 위해 도로 PPP사업에 있어 교통수요예측 위험분담, 베트남 교통정보(DB)센터 구축과 운영, 통행료 수입의 안정적 확보, 정부의 손실분담규정의 명확화, 법적 분쟁에 있어 국제중재 및 소송 허용, 도로PPP 관리지원센터의 운영, 민간투자자와 정부 및 지방정부간 권리와 책임관계의 명확화 등이다. 이러한 개선방향을 실현하기 위해서는 베트남 PPP법 등 관련 법령의 개정이 선제적으로 이뤄져야 할 것이다.

현재 베트남 도로국은 PPP사업을 활성화하기 위해 법령 개정을 추진하고 있다. 우리나라 건설회사는 베트남 PPP법과 도로 관련 법령의 개정사항을 예의 주시하면서, 사업위험이 감소되어 수익을 안정적으로 확보 가능할 때 베트남 도로인프라시장에 진입해야 할 것이다. 특히, 도로교통 수요예측과 통행료 위험분담 체계가 구축된 이후 시장진입을 하는 것이 바람직할 것이다. 