

# 베트남의 첫 PPP 법률 제정, 인프라 투자에 날개를 달 것인가?

박재현 KIND 베트남 지사장(한국건설기술연구원 연구위원)  
([jaehyeon@kict.re.kr](mailto:jaehyeon@kict.re.kr))

## ■ 들어가며,

지난 6월 18일, 베트남의 제14기 국회 9차 정기국회 마지막날 베트남의 첫 PPP (Public-Private Partnership, 민관협력사업) 법률이 재적의원 483명 중 456명 참석, 참석자의 98.2%의 압도적 찬성으로 통과되었다. '92년 외국인투자법(Law on Foreign Investment in Vietnam)에 BOT(Build-Operate-Transfer) 제도가 처음으로 도입된 이후 28년 만에, 응우웬 쉐언 푸크 (Nguyen Xuan Phuc) 베트남 총리의 승인 아래 기획투자부(MPI : Ministry of Planning and Investment)를 주무부처로 한 준비위원회의 입법화 추진 이후 2년 만이다. 베트남 PPP 법령제정 추진동향에 맞추어 '18년 하반기부터 베트남 기획투자부(MPI) 등 관계부처와 “한-베 PPP 법령 논의를 위한 협의체”를 구성하여 2년여 간 G2G 협력을 해온 국토교통부, 주베트남 한국대사관 및 우리 건설업계에게도 반가운 소식이다. 특히, 한국의 해외 PPP 전문기관으로서 베트남 국회와 MPI, World Bank 주관의 국제자문단 위원 활동을 하며 지속적으로 법률 제정과정을 근접지원해온 KIND 베트남 지사로서도 보람된 순간이었다.

그동안 시행령이나 타 법률의 일부 조항에 머물러 많은 제도적 허점과 한계를 드러내었던 베트남의 PPP 규정이 법률로서 격상되어 제도적 근거를 마련한 가운데, PPP 법률 제정의 과정과 의의, 이에 따른 베트남 건설인프라 시장에 대한 기대와 향후 발전 방향에 대해 논의하고자 한다.

## ■ 그간의 베트남 PPP 추진 현황

베트남의 인프라-건설 시장은 경제 성장과 함께 교통·통신, 전력·에너지, 도시·산업 단지 등 다양한 부문에서 수요가 늘어 최근 5년간('14년-'19년) 연평균 9.2% 성장세를 보여왔으며(Fitch solutions, 2020), 외국인직접투자(FDI) 금액의 유입 증가로 당분간 지속적으로 성장할 것으로 예상되어 왔다(BMI, 2018).

실제 Covid-19의 여파로 총체적 경제 침체기였음에도 '20년 상반기 베트남의 건설·인프라 분야 시장은 4.4%이상 증가세를 나타내었고, 동기간 GDP는 1.8% 깜짝 성장을 보였다. 최근 10년 중 최고치의 GDP 성장률(7.02%)을 기록한 '19년 역시 이에 가장 큰 비중을 차지한 분야는 공업·건설업(51.8%) 분야로 나타난 바 있다('18년 공업·건설업 비중 34.3%).

그러나, 그간 베트남의 인프라 투자 재원은 대부분 정부 예산과 공적원조, 대외기금 등에 의존해 왔고, 정부의 예산 부족, 낮은 집행률, 체계적이지 못한 행정시스템 및 이로 인한 프로젝트 지연 등의 행정·제도적 리스크는 베트남 인프라 시장 발전에 큰 저해요인으로 지적되어 왔다. 또한, 경제 성장 및 소득 수준 향상으로 최근 베트남의 ODA 수월 여건이 악화되고('17.7월 이후 World Bank의 양허성 차관중단), 공공부채 한도는 GDP 대비 65% 미만으로 엄격히 관리되는 등('19년말 현재 56.1%, 과거 10년간 24%이상 증가, 통계청 국가통계포털) 자원 마련이 어려워짐에 따라 베트남 정부는 인프라 분야 해외투자유치 및 민간기업 참여를 확대하기 위해 BOT, BTL 등의 PPP 방식의 프로젝트 발주를 증대시키고자 노력해 왔다.

2019년 1월 발표된 베트남 정부 보고서 'on PPP project implementation status(No.25/BC-CP)'에 의하면, PPP 제도가 실행된 '97년 이후 약 20여년간 베트남은 336개의 프로젝트가 진행되었고(총 700억불 규모, 규모로는 한국의 59.4% 수준), 사업 종류는 주로 BT사업(188개)과 BOT 사업(140개)이 주류를 이루었으며, 사업 분야는 교통(220개, 65.47%), 전력·에너지(18개, 5.35%), 상하수도·환경(18개, 5.35%), 그 외 기타(80개, 23.83%) 순으로 많았다. 이 중 전력·에너지 분야를 제외하고는 외국인 투자자가 베트남에서 PPP사업을 성공한 사례는 찾아보기 힘들며, 한국 기업도 교통분야(도로, 철도, 항만, 공항 등)에서 PPP사업 성과를 이룬 프로젝트는 아직까지 없는 상황이다. 2013년에 수출입은행과 교통부(MOT : Ministry of Transport)간에 MOU를 체결하여 추진하기로 합의한 똌반(Tan Van)-년짜(Nhon Trach) BOT 사업이 가장 대표적으로 한국의 수주가 기대되는 도로 PPP 사업이었으나 부지보상 형식, PPP 표준협약서 부재 등 여러 문제로 인해 장기간 추진되지 못하고 지연되고 있다.

## ■ 베트남의 인프라 수준

베트남의 인프라 수준은 인프라 경쟁력 지수를 통해서 파악할 수 있다. 세계경제포럼(WEF)에서 발간하는 '글로벌 경쟁력 보고서 2019(The Global Competitiveness Report)'에 따르면, 베트남의 인프라 부문 경쟁력 지수는 141개국 중 77위를 기록, 전년 대비 2단계 상승했다. 이는 5년 전 95위보다 18단계 상승한 것이다. 도로, 철도, 항만 등 모든 인프라 부문에서 이전보다 크게 상승하였으며, 동남아시아 중에서는 태국, 인도네시아와 어깨를 겨루며 인프라 경쟁력 지수가 높은 편인 것을 알 수 있다. 하지만 도로, 항만, 항공 등 주요 교통인프라 부분은 전체 순위보다 낮기 때문에 상대적으로 인프라 수요 대비 공급이 못 미치고 있음을 알 수 있다. 그간 베트남 정부의 여러 대규모 개발 계획에도 불구하고 앞서 언급한 부족한 정부재원과 행정 지연, 낙후된 제도 등이 인프라 발전의 발목을 잡아온 방증이라 볼 수 있다.

### <베트남 및 주변국의 인프라 경쟁력 지수>

국가명	인프라 전체 순위	도로	철도	항만	항공	전력
베트남	77	103	54	83	103	62
태국	71	55	75	73	48	31
인도네시아	72	60	19	61	56	54
필리핀	96	88	88	88	96	53
라오스	93	89	-	115	104	-
캄보디아	106	97	-	91	113	89

\* 출처: The Global Competitiveness Report 2019, 세계경제포럼(WEF)

따라서, 베트남 인프라 시장의 도약을 위해서는 해외투자유치 및 민간기업 참여 확대가 시급하며, 안정적인 PPP 제도의 마련이 필요하다. PPP 방식은 민자유치라는 자원조달 방법으로서 중요성을 가질 뿐만 아니라 설계, 시공, 운영, 관리 등의 인프라 생애주기 전 기간에 민간의 창의력을 도입할 수 있기 때문에 공공 프로젝트에서 제공되는 서비스의 질을 향상시킬수 있는 장점을 가진다. 또, 국가회계 측면에서 부외금융(off balance sheet) 효과를 얻을 수 있어 사회, 복지, 교육 등으로의 재정투자 여력을 확대할 수 있는 점과 다양한 금융기법 적용을 통한 국가 자본시장의 발전 등은 더불어 얻을 수 있는 순기능 중의 하나이다.

#### ■ 베트남의 PPP 규정 변천사

베트남의 PPP 제도는 20년 이상의 역사를 갖고 있으나, 제도적 완성도를 봤을 때 다른 여러 나라들과 비교해보면 아직 초기단계라고 볼 수 있다. 베트남의 PPP 제도에 대한 시대적인 변화와 PPP 규정에 따른 프로젝트 실행 실적을 고려하여 초기 단계, 개발 단계, 촉진 단계로 구분하여 요약하면 다음과 같다.

##### *(초기단계: 1990년대~2007년)*

베트남은 1990년대 급속한 경제성장과 인구 증가로 인해 공공 인프라 수요와 정부 재정의 한계에 이르러 민간 자금을 공공 인프라 투자 개발에 활용하는 제도를 도입하기 시작했다. 1992년 외국인투자법(Foreign Investment Law)를 개정하여 BOT 방식을 첫 도입하였고, 1997년에 투자법(Investment Law) 시행령으로서 최초로 PPP 관련 규정이(Decree 77/CP, ‘promulgating the regulation on investment in the form of build-operate-transfer (BOT) contract applicable to domestic investment’) 제정되어 BOT 방식을 규정화하였다.

*(개발단계: 2009년 ~ 2014년)*

2009년에 Decree 108/2009/ND-CP(On investment in the form of build-operate-transfer, build-transfer-operate or build-transfer contract)이 제정되면서 **실질적인 PPP 규정이 제도화**되었고, 베트남의 도로 인프라 수요 증가와 함께 Decree 108이 발표되면서 베트남 국내 투자자들이 BOT 사업에 대한 이해도를 높여 나갔다. Decree 108 규정이 발표되고 나서 중앙정부뿐만 아니라 지방정부에서 수많은 BOT 사업이 추진되었다. 하지만 이 때 실행된 사업들 중에서 에너지 분야 및 정유 프로젝트 등은 정부차원에서 PPA(Power Purchase Agreement)와 같은 수익 보장 메커니즘을 적용했지만 교통 분야 프로젝트에는 그러한 투자자 위험완화를 위한 제도적 보완 장치가 적용되지 않았다. 그래서 Greenfield PPP 사업은 외국인 투자자가 참여한 사례가 거의 없고, 대부분 국내 투자자들이 실행한 사업들이다. 2010년 제정된 Decision 71/2010/QD-TTg (promulgating the regulation on pilot investment in the public-private partnership form) 결정문에서 **최초로 PPP를 명문화**하여 규정을 발표했다. 하지만 이 규정은 기존 규정인 Decree 108과 제도적으로 상호 충돌이 있어 실제 프로젝트에 적용되지는 못했다.

*(촉진 단계: 2015년 이후)*

2015년 정부는 Decree 30/2015/ND-CP(guidelines for some articles on investor selection of the Law on bidding)를 제정하여 기존 입찰법에서 규정하지 않은 **PPP 프로젝트 사업자 선정**을 보다 투명하고 공정하게 하기 위한 규정을 제시하였다. 또, Decree 30은 예비 타당성 단계부터 사전자격심사(Pre-Qualification), 본 입찰(Request for Proposal), 평가(Evaluation), 우선협상 대상자 선정, 협상, 최종 승인 단계까지 각 단계를 세부적으로 규정함으로써 PPP 실행에 대한 통일된 가이드라인을 제시했다고 볼 수 있다.

이와 함께, Decree 15/2015/ND-CP (investment in the form of public-private partnership)를 제정하여 PPP의 방식과 적용에 대해서 보다 포괄적으로 내용을 제시하였다. PPP 사업방식을 다변화하였고 (BOO, BTL, BLT, OM 추가), PPP 사업영역을 보다 구체화하였으며(교통, 수자원, 발전소, 교육, 문화 등), 자원조달 방식에 있어서도 총리의 승인을 득할 경우 ODA 자금 활용이 가능한 민간 제안 방식도 허용하였다. 그리고, 주요 행정부처(MPI, MOF, MOJ, MOC, SBV 등)의 역할에 대해서도 규정하였다.

이후 가장 최근에 개정된 Decree 63/2018/ND-CP(on investment in the form of public-private partnership)은 11개 장, 77개 조항으로 구성되었다. PPP사업을 일반 PPP사업과 첨단기술 관련 사업, BT 사업으로 나누어 각기 다른 사업진행 절차를 규정하고 있는데 BT 사업의 경우 더욱 강화된 규정을 제시하였다. 행정절차 간소화를

위하여 투자등록증(IRC) 의무조건을 삭제하고, 하이브리드 계약형태와 사업분야를 늘려 사업의 진행 과정은 간소화, 효율화 하였지만 PPP 사업의 관리와 감독은 더 엄격하게 규정하였다. Decree 63은 외형적으로는 가장 확대되고체계적으로 구성되었으나, PPP 제도에 있어 가장 중요한 정부의 투자위험 보장에 대해서는 여전히 언급이 없어 아쉬움을 남겼다.

상기와 같은 PPP 규정의 개발과 함께 2013년 이후부터는 PPP 제도의 완성도를 높이기 위하여 많은 유관 법률 규정이 개정되어왔다. 2013년의 입찰법과 토지법, 2014년 공공투자법, 건설법, 투자법, 그리고 2017년 공공자산관리 및 사용법 등이 그 예이다.

## ■ PPP 법률 제정 경과

이렇듯 PPP 규정은 태생적으로 다양한 유관 법률 및 규정과 연계되어 온 것이 일반적이며, 한국을 비롯하여 다수의 나라에서도 PPP 규정과 법률은 특별법적 성격을 지니고 있어 다른 법과 상호 충돌이 있을 경우 우선하는 원칙을 가지고 있다. 최근까지 투자법이나 입찰법 하위 시행령에 머물러온 베트남의 PPP 규정이 실제 사업실행에서 한계를 지닐 수밖에 없었던 이유이다. 이에 인프라 투자를 활성화 하고자 MPI는 PPP 시행령과 관련 조항들을 종합하고 체계화하여 법률로서 승격하기 위하여 법 제도화에 대한 신청을 하였고, 2018년 4월 총리 승인을 받아(Resolution No.54/NQ-CP) 주무부처로서 법률 제정을 추진해왔다.

MPI는 내부적으로는 정부 각 부처(총리실, 중앙은행, 재무부, 교통부, 산업무역부, 건설부, 법무부 등)와 주요 대도시(하노이, 호치민, 팡닌, 하이퐁 등)으로부터 법률 제정에 관한 의견을 주고받으며 의견을 수렴하였다. 또, 국제 개발협력 파트너 또는 후원 기관인 World Bank, ADB(Asian Development Bank), AFD(Agence Française de Développement), IMF(International Monetary Fund), USAID(United States Agency for International Development), JICA(Japan International Cooperation Agency), JBIC(Japan Bank for International Cooperation), GI Hub(Global Infrastructure Hub) 등으로 부터 PPP 제도 자문, 컨설팅, 워크샵 등의 지원을 받았다.

특히, 2년 여간 MPI와 국토교통부, 주베트남 한국대사관이 주축이 된 ‘한-베 PPP 법령 논의를 위한 협의체’ 는 방한초청교육, 방베 세미나, 워크샵 등 법률 제정을 위해 지속적으로 지원 하였다. 우리 수출입은행도 ‘19년 경제발전경험공유사업(KSP)의 일환으로 ‘베트남 PPP 법 제정 및 프레임워크 개발계획 수립 지원’을 하였고, 도로 공사 등의 유관 공공기관, 법무법인(울촌, 김앤장 등)을 비롯 대학교수진, 국내 전문가, 기업인, 관련 기관들도 MPI와 수차례 토론, 의견 수렴 과정을 거쳤다. 특히, 정부를 대리하는 PPP 전문기관으로서 KIND 베트남 지사는 아국 투자자의 의견을 수렴하여

응우옌 쑤언 폭 총리 주재의 VBF(Vietnam Business Forum) 및 World Bank 주관의 법령 제정을 위한 국제 자문위원회 등에 한국을 대표한 의견 자문을 하였고, MPI 및 국회가 주관하는 PPP 법률제정안 의견수렴 세미나·워크숍에 초대받아 지속적으로 의견을 개진하였다. 또, 베트남 TV (VTC1 등)와 언론사의 특별인터뷰·기획방송·기고를 통해서도 법률의 필요성과 발전 방향을 제안하였다.

## ■ 법률 주요 내용과 쟁점사항

베트남의 첫 PPP법률(Law No. 64/2020/QH14)은 전체 11개의 장 및 101조로 이루어져 있으며, '19.5월 입법예고된 이후 수정된 초안이 '19년 11월 베트남 제14기 제8차 정기국회에서 논의, 의견 수렴 과정을 거쳐 '20년 상반기(6월) 제9차 정기국회에서 통과되었다. 본 법률은 '21.1.1일부터 시행될 예정이며(단, 신규 BT사업은 '20.8.15부터 중단), 법률 제정 시 정책방향, 법률의 주요 내용 및 이슈를 정리하면 다음과 같다.

### *(법률 제정의 정책방향)*

- (투자분야): 투자 재원이 분산되는 것을 방지하기 위해 기존 광범위했던 투자분야를 국가의 핵심 투자분야로 집중하도록 하였다.
- (투자규모): 법 초안 작성의 초기부터 사업의 최소규모를 검토하였으며 추후 정부는 분야별 상세 규정을 제정할 것이다.
- (계약방식): BT형식은 신규 사업 추진을 금지한다.
- (국가자본금): PPP사업을 위한 공공투자예산 및 BTL, BLT형 계약에 국가예산을 활용한다.
- (투자자 선정): 투자자 선정 절차와 요구서류를 간소화하며 국제관례를 준용한다. 투자자를 지정하는 경우를 보다 엄격하게 규정하였다
- (사업법인의 자금조달): 투자자가 보완자금 (Tier 2 Capital)을 조달하도록 회사채 발행을 허용하였다.
- (위험분담): 투자자가 실제 수입 감소분에 대한 일부 위험분담을 받을 수 있도록 하고, 정부가 실제 수입 증가분에 대한 이익을 회수할 수 있도록 하였다.

### *(주요 의견수렴 사항 및 법률 내용)*

- (제4조 투자분야): 투자재원을 집중하기 위하여, a)교통운송; b) 전력망, 발전소 (단, 수력발전소와 기타 전력법의 규정에 따라 국가가 독점권을 갖는 경우는 제외);

- c) 수리, 상수도공급, 폐수 방류 및 처리, 폐기물 처리; d) 의료, 교육, 훈련; e) 정보 기술 인프라 등 5가지의 주요 사업 분야에 집중한다.
- (제4조, 투자규모): 법률에서 PPP사업의 최소 투자한도는 2천억동(약 104억원)으로 규정하였으며 의료, 교육, 훈련분야와 ‘투자법’의 규정에 따라 열악한 경제-사회 조건을 갖는 지역의 경우 1천억동(약 52억원)이어야 한다.
  - (제4조, 사업분류 및 투자정책 결정권한): 사업의 분류는 투자정책 결정권한에 따라 규정하며 국회를 비롯한 총리, 장관 및 중앙기관 또는 기타 기관의 장, 성급인민 위원회 등이 포함된다.
  - (제6조, 사업심사위원회): 사업심사위원회는 a)국회가 투자결정하는 프로젝트를 심의하는 국가심사위원회; b) 총리가 투자결정하는 프로젝트를 심의하는 부처간 연합심사위원회; c) 장관, 중앙기관 및 기타기관의 장, 성급 인민위원회가 투자 결정하는 프로젝트를 심의하는 기초급 심사위원회가 있다.
  - (제28조, 투자자 선정): 사업 추진 과정의 일관성, 완성도, 연속성 등을 보장하기 위하여 투자자 선정 규정이 명문화 되었고, 공개입찰·경쟁협상을 원칙으로 하고 있다(제37조, 제38조). 국방·안보·국가비밀의 보호에 관한 요구가 있을 경우 또는 사업 조기 해지 시 사업운영의 연속성을 위하여 대주자와 긴급 협의가 필요한 경우 등에만 투자자를 지정할 수 있도록 그 조건을 엄격히 하였다(제39조).
  - (제33조, 보증) 입찰참여 담보금액은 총 투자한도의 0.5-1.5% 사이에서 정하는 한도 입찰안내서에 규정하고, 계약이 효력을 가지는 시점 이전에 계약이행 보증조치(투자 총액의 1.0-3.0%)를 이행하도록 한다(제48조).
  - (제35조, 입찰초청자의 책임) 주무관청의 책임에 대한 부분을 명확히 하고자 투자자 선정 시 충실성, 객관성, 공정성을 담보하며, 자료의 비밀을 유지하고 법률의 규정에 따라 필요시 손해를 배상한다.
  - (제50조, 계약수정) 불가항력 조건, 관련 기획·정책·법률의 변경이 있거나, 계약기간의 조정(제51조), 요금·가격·공공재화·계약의 기타 내용 등을 변경하거나, 계약의 종료(제52조) 시 계약을 수정할 수 있다. 단, 사업의 목적, 규모, 장소, 계약유형, 총 투자 한도의 10%이상 증액, 국가자본 증액일 경우는 투자주장 조정 절차(제18조)를 선행해야 한다.
  - (제51조, 계약기간) 토지임대·사용기한 내에서 계약기간의 연장 및 조정은 다음의 경우 가능하다: a)계약당사자 민사문제로 인해 완공지연, 운영중단, b)관할기관이 중지시키거나, c)관할기관의 요구로 비용증가 발생 시, d)관련 기획, 정책, 법률의 변경으로 인해 계약에서 규정한 재무방안 내 수입/매출 대비 75%이하로 낮아지거나, e)125%보다 높아질 때이다.
  - (제52조, 계약종료) 조기해지는 다음의 경우 가능하다: a)불가항력 조건; b)국방·안보·국가비밀 보호; c)프로젝트기업의 파산; d)계약의 위반, e)민법의 규정에 따른 근본적

사정 변경. 이때, b)와 d)의 관할기관 과실의 경우 PPP기업매수나 계약종료 배상 경비는 국가자본 배정이 가능하나, c)와 d)의 투자자 과실의 경우 투자자는 주식, 출자지분을 대체 투자자에게 양도해야 한다.

- (제55조, 계약적용법률) 프로젝트 계약은 베트남 법률의 적용을 받으며, 베트남 법률이 규정하지 않는 사항들은 베트남 법률의 기본 원칙에 위배되지 않는 조건에서 각 당사자 합의로 구체화할 수 있다.
- (제69조, 국가자본금) 법률에서는 PPP사업 추진 시 국가 자본금에 관한 사용 목적과 관리방식을 규정하였으며 시설물 건설, 인프라시설 및 부지정리 등을 위한 국가 지원금의 한도는 총 사업비의 50%를 초과하지 않는다. 프로젝트가 여러 구성부분을 갖고 있고, 그 중 PPP방식의 부분이 있는 경우 국가자본비율은 해당 구성부분의 총투자한도에 기초하여 확정된다. 보상, 현장철거, 지원, 재정착, 가시설 건설지원 국가자본은 ‘공공투자에 관한 법률’의 규정에 따라 공공투자자본으로부터 배정된다 (제72조).
- (제76조, 재정의 마련) 투자자는 국가자본을 포함하지 않는 프로젝트 총투자한도의 최소 15%이상의 소유주자본을 출연하여야 하며(제77조), 계약을 체결한 날로부터 12개월의 기한 이내에, 국회 또는 총리가 투자결정을 하는 프로젝트는 18개월의 기한 이내에 재정 마련을 완성해야 한다. 최대 투자자는 최소 30%의 소유주 출자 비율을 가져야 하고, 개별 투자자는 최소 15%의 소유주 출자 비율을 가져야 한다(제41조).
- (제78조, 채권발행) 프로젝트 기업은 ‘기업법’, ‘증권법’의 규정에 따라 사모사채를 발행하고 재매입할 수 있도록 허용하였다. 단, 사모전환사채 및 사모신주인수권부사채는 발행할 수 없다.
- (제81조, 태환) 정부는 외환관리정책, 외화균형능력에 기초하여, 국회 또는 총리가 투자 결정을 하는 프로젝트에 대하여 ‘외환관리에 관한 법률’의 규정에 따라 베트남 동에 의한 지출액을 공제후 프로젝트 수입/매출의 30%이하에 대하여 태환이 가능하다.
- (제82조, 위험분담): 동법에는 모든 PPP사업에 민간과 정부의 50%:50%의 고정비율로 위험분담을 적용하는 것으로 규정하였으며 이는 매년 수입과 매출에 대한 회계감사 결과에 근거한다. 수입 감소분에 대한 위험분담은 BOT, BTO, BOO방식의 프로젝트에 대해서 공공서비스의 가격, 요금 또는 계약 기간 등을 조정된 후에도 실제 수입이 재정방안에 명기된 수입의 75%이하로 낮아지는 경우에 해당되며 감사원은 수입 감소분에 대한 감사를 한다. 또, 실제 수입이 재정방안에 명기된 수입의 125%이상 달성한 경우 그 초과분에 대하여 투자자와 정부는 50%:50%의 고정비율로 수입을 배분한다.
- (제83-88조, PPP사업 감사): PPP사업에 관한 국가 감사의 범위, 내용을 구체화하였고, 사업 추진 과정에 국가재산, 공공재정 등 운영 관리가 포함된다.
- (제97조, 분쟁해결) 투자자와 관할기관 계약 분쟁시 베트남 법률과 법원에서 중재 하되, 계약시에 다른 합의가 있거나 베트남이 비준한 국제조약은 적용 가능하다. 외국



투자자가 포함된 계약자간 분쟁은 베트남·외국·국제 중재소에서 해결가능하다. 외국 중재소의 판결은 '외국중재소의 판결에 대한 베트남에서의 승인과 집행에 관한 법률'의 규정에 따른다.

## ■ PPP 법률 제정의 의의

PPP 규정의 법 제도화는 여러 의미를 가질 수 있다. 첫째, PPP사업의 특성을 고려하여 독립적인 법률을 제정함으로써 기업들에게 보다 더 안정적 법적 환경을 마련하여 기타 법률의 "차용"을 방지할 수 있다. 과거에는 PPP사업에 관한 규정은 시행령에 불과하며 국가예산법, 투자법, 공공투자법, 환경보호법, 기업법, 토지법, 건설법, 공공부채관리법 등 다양한 법률의 다중 지배를 받아 왔다. 또한, 시행령이란 법적 문서의 불안정성과 지속적인 개정이 요구되므로 장기적인 대규모 PPP사업 추진 시 정부와 기업에게 다소 불리하게 작용할 수 있는 취약점이 있었다.

둘째, 기존의 시행령 보다 격상하여 법률로 제정하는 것은 보다 안정적이고 높은 효력을 가진 제도로써 투자자에게 정부의 정책 변경으로 인한 위험을 완화시킬 수 있다. 일반적으로 PPP사업의 계약 기간은 20-30년 또는 그 이상 유지되어야 하므로 투자자는 물론 대출 기관도 계약서의 내용에 영향을 미치는 법률의 안정성을 요구한다. PPP법률을 제정함으로써 투자 환경을 완비하여 지속 가능한 인프라시설 개발에 기여할 수 있는 것이다.

셋째, PPP법률 제정은 정부의 지원, 혜택, 투자 보증 등 내용을 보완함으로써 사업의 경쟁력 강화, 투자 유치, 사업의 성공 보증 등의 효과를 가져올 수 있다. 이러한 조항들은 인프라 투자 유치에 결정적 요인으로서 많은 국제기관과 투자자들은 베트남 투자정책의 진전으로 호평을 하고 있다.

PPP법률은 기존의 규정의 우수한 점을 계승하는 동시에 민관협력이라는 PPP투자의 특수성을 보장해 주는 중요한 신규 내용(위험분담, 태환, 채권발행, 해지시 지급 등)을 추가함으로써 향후 PPP사업의 안정적 법적 환경을 마련하기 위한 긍정적 출발점으로 평가할 수 있다.

## ■ 기대 효과 및 향후 과제

베트남 PPP 사업에 한국 투자자의 역할이 현재까지는 극히 제한적이었지만, 동 PPP 법률제정을 통해 높은 기술력과 우수한 신용도, 자금조달력을 보유한 한국 투자자에게는 이러한 PPP 제도와 사업 환경이 바뀌게 된다면 진출 기회는 더 많아질 수 있을 것으로 기대된다.

그러나, 어떤 제도나 정책이든 긍정적 효과를 얻으려면 적절하고 합리적인 규정과 절차가 갖추어져야 하며, 이를 수행하는 조직이나 인력이 전문적이고 효율적이어야 한다. 한국의 기 일부 민자 도로사업에서도 보듯이 정부의 재정적 측면이나 프로젝트의 사회적 편익 또는 효율성 측면에서 베트남의 인프라 PPP 사업이 100% 성공하리라 예단하기는 어렵다. 국가성능지표(NPI, National Performance Indicators)를 통해 도로 PPP사업을 관리하고 있는 호주의 경우도 민자도로사업 컨설팅업체의 부정확한 교통량 예측, 정부의 관리 부족 등으로 혼란한 상황을 맞은 적이 있다.

주무관청이나 정부는 PPP 사업에 민간자본을 유치하면서, 그 사업이 성공적으로 운용될 수 있도록 여러 가지 형태의 지원과 협력을 제공하고 일정 정도의 위험을 분담해야 한다. 또한 정부조달과 달리 PPP 사업의 계약기간(사업기간)은 장기간이어서 그 사이에 발생할 수 있는 모든 상황에 대해서 구체적이고 세밀한 규정을 미리 예측하여 계약을 체결하기는 어려우므로, 장기간의 상호 신뢰와 협력에 의존해야 한다. 바로 PPP를 '민관협력'사업으로 부르는 이유이다. 민간이 소유권을 가지는 민영화 사업이나 외국인 직접투자 등과 달리 기본적으로 공공성을 기반으로 한 PPP 사업의 특수성을 고려하여, 베트남 정부는 민간 투자자를 상생협력의 파트너로 존중하여 최소한의 수익성 확보와 투자 안전장치 마련에 전향적 자세를 견지해야 할 필요가 있다. 한국은 '94년 8월 첫 PPP법안 제정이후 약 25년 이상의 경험과 시행착오를 거치면서 이러한 부분을 합리적으로 제도화하고 실행해 왔다. 베트남의 PPP법률 제정 과정과 이후 시행령 및 표준협약서의 개발, PPP 마스터 플랜 수립 등에 우리의 경험과 지혜를 적극 공유해야 되는 당위성 중의 하나이다.

베트남의 지속가능한 국가 균형발전과 국민 삶의 질 향상, 자국 및 외국 투자자 모두의 상호 호혜적 발전을 위하여 PPP 법률과 제도는 반드시 조기에 성공적으로 안착해야 한다. 이를 위해서는 법적 체계 마련 외에 베트남의 중앙정부 및 지방 주무관청이 PPP사업의 입찰과 시행 및 계약관리를 수행할 수 있는 충분한 역량을 가질 수 있는 방안을 마련해야 한다. 한국의 공공투자관리센터(PIMAC)나 KIND와 같은 투자개발 사업에 대한 지원 및 Think tank 역할을 수행하는 베트남의 PPP 전담기구의 설립과 고급인력 양성이 필요한 시기라고 할 수 있다. 이와 더불어 다양한 PPP 방법을 통해 보다 창의적인 프로젝트 구조화와 함께 치밀한 사업계획, 투명성 제고 및 상호 협력과 견제기능 활성화, 민간투자자 보호조치 강화, 우수한 금융조달 체계 확보가 필요하다. 그리고, 무엇보다 베트남의 지속가능한 경제발전과 국민 복지를 함께 담보할 수 있는 새로운 인프라 패러다임으로의 전환에 대하여 베트남과 우리 모두의 진지한 고민이 필요한 때이다.