

일반과제 보고서

베트남 민간투자사업, 교통법, 도시 및 지역교통의 현황과 과제

2019. 12

한베교통인프라협력센터

목 차

1. 베트남 민간투자사업의 현황과 과제/ 3

1.1 민간투자사업 추진체제의 현황/3

1.2 민간투자사업법안 내용/ 7

1.3 민간투자사업의 논점과 과제/ 63

2. 베트남 교통법의 현황과 과제/ 83

2.1 교통법 현황/ 83

2.2 교통법 과제/ 105

3. 베트남 도시 및 지역간 교통의 현황과 과제/ 111

3.1 도시교통의 현황과 과제/ 111

3.2 지역간 교통의 현황과 과제/ 118

1. 베트남 민간투자사업의 현황과 과제

1.1 민간투자사업 추진체제의 현황

○ 베트남 정부의 과도한 부채

- 베트남 민간투자사업(PPP)은 총 336건으로 총 사업비는 1,609조동(약 700억 달러)에 달함. 사업의 계약형태는 BT(Build-Transfer) 방식 188건, BOT(Build-Operate-Transfer) 방식 140건, 기타(BOO, BLT, BOT+BT) 8건임.
- 베트남은 다른 나라와 다르게 정부로부터 건설비의 보상으로 다른 토지를 받는 건설 후 정부 및 지자체에 시설소유권을 이전하는 BT 방식이 전체의 56%를 차지하고 있음. 이 방식은 시설운명을 하지 않고 건설비 대신에 그 비용에 상당하는 토지를 받는 것이기 때문에 다른 민간투자사업과 큰 차이가 있음. 한국의 민간투자사업에 있어 건설-이전-운영(BTO)방식이 많이 쓰이고 있으나, 베트남에서는 건설 및 운영 후 소유권을 이전하는 BOT 방식이 42%로 전체 PPP 사업에서 BT에 있어 두 번째로 많은 부분을 차지하고 있음
- 베트남에서 시행된 모든 PPP사업 336건 중 교통사업은 220건으로 65.5%를 차지하고 있으며 투자액은 672조 동(약 290억 달러)임. 이것을 보면 대부분의 민간투자사업은 교통사업이라고 할 수 있으며, 향후 그런 추세는 지속될 것임. 교통 부문 PPP 사업으로 도로 211건, 공항 3건, 항만 3건, 내륙수로 2건, 요금소 1건으로, 96%가 도로 사업이며 철도사업은 실적이 없음. 이 중 완공되어 운영 중인 사업은 132개이며, 나머지 88개 사업의 경우 현재 공사 중이거나 설계 단계에 있음.
- 교통부문 PPP 사업 중 30%는 베트남 교통부가 주무 부처이며, 70%는 각 지방자치단체가 담당하고 있는데 이 중 박닌(Bac Ninh)이 18개, 하노이(Ha Noi)가 14개, 호치민(Ho Chi Minh)이 18개의 PPP 사

업을 추진하였음.

○ 베트남 정부의 과도한 부채

- 베트남 정부의 예산 건전성 유지를 위해 국민총생산 대비 부채비율의 상한선을 정하고 있으며, 현재 그 부채비율 상한선에 거의 도달하여 해외차관 도입도 어려운 상황에 처해 있음
- 예를 들어, 한국 수출입 은행이 베트남 정부와 선정한 사업도 예산이 확보되어 있지만 베트남 정부가 부채비율 상한선 때문에 사업승인을 해주지 않고 있는 상태임

○ 인프라 투자재원조달 문제의 해결

- 베트남 기획투자부(MPI)는 PPP 투자를 활성화하는 새로운 법안의 제정을 추진하고 있으며, 2020년 중반 국회에서 최종 승인이 예정되어 있음. PPP 법안은 베트남 인프라 프로젝트로 인한 재정부족을 해결하고 민간자본을 활용할 수 있을 것으로 기대되고 있음
- 급격한 경제성장과 함께 고속도로, 철도, 공항, 항만, 대중교통, 물류 시설 등 사회간접자본 수요가 높아지고 있으나, 이러한 인프라 구축을 위한 재원이 부족한 베트남 정부는 민간투자사업의 활성화를 통해 민간의 투자를 유도하고 민간부문의 효율성과 전문성을 활용하고자 하고 있음
- 지난 10년간 베트남의 경제 성장률은 인프라 병목 현상에 직면해 있음. 세계은행의 추정에 따르면 베트남 인프라 프로젝트에는 매년 최대 250억 달러의 자본이 필요함. 베트남 정부가 지난 몇 년간 예산적자를 기록하면서, 자체적으로 부과된 65%의 부채 한도 상한선과 함께 정부재정은 그러한 인프라 프로젝트에 필요한 자금 수요를 충족시키지 못할 것으로 예측됨

- 베트남은 2020년까지 인프라에 약 4800억 달러가 필요한 것으로 추정되나 베트남 정부는 이 중 1/3 정도만 예산으로 제공할 수 있는 것으로 알려짐

- 베트남의 인프라 프로젝트는 민간 부문의 자금 지원이 절실히 필요하며 기능적이고 매력적인 공공-민간 파트너십(PPP)이 해결방안으로 제시됨

- 베트남의 현재 PPP 체제

- 현재 베트남은 PPP 관행에 따라 주로 교통인프라 프로젝트인 336개의 프로젝트를 수행

- 베트남 정부는 최근 몇 년 동안 PPP 프로젝트에 대한 투자를 유치하기 위한 명확한 법적틀을 만들려고 노력했으나, 베트남의 현재 PPP 체제는 PPP 프로젝트의 장기적 성격을 뒷받침할 투명성, 유연성 및 규제에 명확성이 부족함. 2011년 베트남의 PPP 시범 프로그램을 시행한 이후 PPP 프로젝트가 체결되지 않았기 때문에 베트남의 강력한 인프라 개발 수요를 충족시키는 데 필요한 투자를 유치하기 위해 입법 환경의 개선 필요

- 제3의 대안으로 민간자본유치방안 모색

- 베트남 정부는 교통인프라 투자수요는 높으나 자체 예산의 한계로 인해 제3의 대안으로 민자유치를 통해 인프라 투자 확대전략을 선택

- 지금까지 해외차관을 통해 주요 인프라 투자를 추진해 왔으나. 해외차관 확보가 높은 부채비율로 인해 한계를 맞은 상태에서 민간투자사업을 통해 자금조달을 하려하고 있음

- 지침에 의거 민간투자사업 진행
 - 베트남에는 현재 민간투자사업을 일부 진행하고 있으나, 그 사업을 지원하는 것은 지침형태로 되어 있음
 - 2016년 베트남 정부(수상)에 의해 Decision No.2048/QD-TTg25과 2018년 6월 발효된 PPP 사업관리에 관한 시행령 63(Decree 63/2018/ND-CP)을 제정하여 민간투자사업을 추진하고 있음
- 2019년 현재 베트남 투자기획부(MPI)는 지침형태의 민간투자사업 법령을 민간투자 활성화를 목표로 법률로 상향 제정 추진
 - 2020년 국회 통과를 목표로 하여 베트남 정부는 민간투자사업법 제정을 추진하고 있음

1.2 민간투자사업법안 내용

○ 최저수입보장제도(MRG)의 포함 필요

- 민간투자사업 시행령에 부재하여 한국의 투자자들이 지속적으로 요청 하였던 정부보증의 방법 중 하나로 최저수입보장제도(MRG: minimum revenue guarantee)의 형태로 명시되기를 기대했으나, 그런 최저보장제가 포함되지 않음
- 신뢰성 제고를 위하여 금융기관 등 제3자 보증이 가능토록 한 점은 특히 환영함
- 보증 판단의 주체는 역시 베트남 정부이고, 제3자 금융 지원에 대한 명확한 기준 및 내용이 없어 그 실효성은 의문임

○ 투자 사업성 평가 시 보증기간과 보장비율 중요

- 최대 10년 한도 보장 및 보장 비율(첫 5년 75%, 이후 5년 65%) 상향 필요
- 한국의 법 개정('03) 시 15년 한도였으나, 베트남은 법안 신규제정이므로 최소 15-20년 설정 필요
- 한국 법안 제정 당시의 경제상황 및 현 베 경제상황을 고려, 등가의 정부보증 내용을 제안하고 IRR도 추가로 고려하여 제시가능 할 것임

○ 민간자본 의무비율 수준

- 기 시행령에 비해 민간 자본 의무비율 수준*이 높아진 것은 투자 효율성에 부정적 영향 예상되며, 외환 보증의 경우 태환이 가능하고, 환율 20%이상 변동 시 민관 위험의 분담 명시되어 고무적임

* 舊 최소자본 비율: 1조5,000억동 이상 10%, 1조5,000억동 미만 20% → 新(안) 20조동 이상 최소 15%, 20조동 이하 최소 20%

- 그러나, 이 또한 총리의 승인을 득하도록 하고 있어 실효성에 의문

○ 국유화 방지 규정 명시

- 투자자 법인세 혜택의 경우 투자법을 따르도록 하고 있으나, 당 법에서 모든 민간투자사업(PPP) 투자자에게 법인세 혜택을 받도록 명시하는 것 필요

- 그러나, 당 법(안)에서 사후평가 및 감사 부분 내용이 상세하고 포괄적인 것이 특성임. 이는 PPP투자의 투명성과 부정부패 요인 제거가 목적으로 부정적 여론을 보완하기 위함임

○ 분쟁 조정의 관할 법원

- 분쟁 조정의 경우 준거법의 특성상 분쟁 소송 시 베트남 법률을 따르는 것 합당하며, 분쟁 조정 시에는 외국 투자자*의 자국 법원 중재가 가능토록 명시 필요

○ 수요예측 통행량 분석의 유연성 확보 필요

- 수익 예측 및 가격, 요금 결정 시 베트남 정부측 자료뿐만 아니라 투자자가 통행량을 분석, 제시할 수 있는 유연성 확보가 필요함

- 수익 예측 및 가격 설정 부분에 대하여 베트남 정부가 엄격한 평가, 검증 등을 거치게 되면 추후 투자자의 운영 및 이익의 실현에 장애로 작용
- 일본국제협력기구(JICA: Japan International Cooperation Agency)*에서 베트남의 교통량 조사를 한 사례가 있으나, 상세하지 않고 부정확한 내용이 많은 것으로 평가됨
 - * JICA(2016): Data collection survey on traffic conditions of southern roads and bridges
- 인프라의 가격, 요금은 재무부 및 지방 인민위원회 승인
 - 법안에서 가격과 요금의 조정이 가능한 것으로 선언되어 있으나(Article 59), 가격 및 요금에 관한 법률(Laws No.11 & No.97)의 규정을 따라야 함
 - 인프라의 가격, 요금은 재무부 및 지방 인민위원회 승인을 취득해야 하므로, 현실적으로 이에 대한 조정이 어려울 것으로 예상됨. 가격 인상에 대한 시민 반발 시 정부의 승인을 득하기는 불가능할 것임
- 북남고속도로 경과조치 필요
 - 북남고속도로의 경우 올 하반기 사업공고 예정인 바, 계약 시 당 법안을 적용받을 수 있는 경과조치 규정이 필요함
 - 법안에서(Article 23 c항) 법률 및 사업계획의 변동 시 사업 조정이 가능토록 명시하고 있으므로, 이에 대한 규정을 사업공고문에 추가가능할 것임

- 또한, 그간 투자기획부(MPI: Ministry of Planning and Investment)는 건설-운영-이전체제(BOT; Build-Operate-Transfer) 사업의 성공 사례와 경험이 축적되어 있으므로, 이를 바탕으로 모범기준을 제시할 것으로 예상됨
- 환율과 물가상승 위험 보장
 - 정부보증, 환율 보장 등에 대한 내용과 함께 물가상승의 위험보장에 대한 조항도 추가될 필요
- 베트남 민간투자사업(PPP: Public Private Partnership) 법안 추진
 - 베트남 기획투자부(MPI: Ministry of Planning & Investment)는 베트남 PPP 투자에 관한 새로운 법 제정안을 발표했으며, 2020년 5월 최종 국회 승인이 예정되어 있음
 - PPP 법안은 베트남 인프라 프로젝트에 대한 민간 부문 자금을 활용하여 공공인프라에 대한 정부의 재원부족 문제를 해결할 것으로 예상된다.
- 베트남 PPP법안 제정 목표
 - 지난 10년간 베트남의 경제 성장률은 인프라 병목 현상에 직면해 있습니다. 세계은행이 제공한 추정치에 따르면 베트남 인프라 프로젝트에는 매년 최대 250억 달러의 자본이 필요함. 정부가 지난 몇 년간 예산적자를 기록하면서 자체적으로 부과된 65% 부채 대 한도(GDP) 상한선과 함께 주 자본은 그러한 프로젝트의 필요한 자금 요구를 충

족시키지 못할 것으로 예측됨

- 따라서 베트남의 인프라 프로젝트는 민간부문의 자금 지원이 절실히 필요하며, 기능적이고 매력적인 공공-민간 파트너십(PPP) 자원조달방안이 해결책을 제시 할 수 있을 것으로 기대됨

○ 베트남 PPP 법안의 제정이유

- 2019년 말 현재 베트남정부가 제정 추진 중인 PPP법안은 PPP사업에 대한 구체적이고 통합된 체계를 가지고, 정부재정 부족으로 인해 사회 전반의 인프라 투자를 못하고 있는 구조적 장애를 극복하기 위해 민간재원을 활용하는 새로운 자원조달방안을 모색함
- 국회에 제출될 이 PPP 법안은 현재 시행규칙에 근거하여 시행되고 있는 베트남의 법적 체제에서 제기된 여러 가지 문제를 해결하기 위한 방안을 포함하고 있고, 여러 주요 부문에서 PPP 사업의 활성화 방안을 구체화하고 있음

○ 베트남의 현재 PPP 체제의 문제점

- 베트남 정부는 최근 몇 년 동안 PPP 프로젝트에 대한 투자를 유치하기 위한 명확한 법적 틀을 만들려고 노력했으나, 베트남의 현재 PPP 체제는 일부 비평가들이 지적했듯이 PPP 프로젝트의 장기적 성격을 뒷받침 할 투명성, 유연성 및 규제 명확성이 여전히 부족함
- 2011년 베트남 PPP 시범 프로그램을 설립한 이후 PPP 프로젝트가 체결되지 않았기 때문에 베트남의 인프라 개발에 대한 강력한 수요를 충족시키는 데 필요한 투자를 유치하기 위해 입법 환경을 개선해야 함

- 2019년 베트남 기획투자부는 PPP 관련 법령 및 규정의 혼란을 해결하기 위해 하나의 통합적인 법률 제정안을 제시하였음. 법적 병목 현상을 완화하고 효율성을 향상시키는 PPP 투자에 관한 법률 초안을 발표

□ 베트남 정부가 마련한 PPP법안의 핵심 사항

○ PPP 사업분야의 범위

- 교통(도로, 철도, 내륙 수로, 해상, 항공 및 항구 인프라 시설 등), 발전소 및 전력망, 상수도 시설(배수시설, 폐수처리시설, 쓰레기 처리 등), 도시 인프라(공원 등), 정부청사, 건강·교육·훈련·문화·스포츠·관광 관련 시설, 통신 및 정보 기술을 위한 시설 등
- 사업이 위의 명시된 부문에 속하지 않는 경우, 권한이 있는 기관은 다음 조건이 모두 충족되는 경우 PPP 형식으로 사업을 수행할 수 있도록 총리에게 허가를 요청해야 함
 - a) 사업은 공공투자에 관한 법률로 규정된 부문에 속함
 - b) PPP 모델 하에서 제공 될 때 주자본에서 균형을 잡는 능력
 - c) 공공투자보다 더 실현 가능함
- 정부는 각 시대의 사회 경제적 발전을 위한 수요와 자원에 기초하여 투자 분야와 분야별 PPP 사업의 최소 총 투자자본에 관한 세부 규정을 제공해야 함. 운영-관리 계약에 적용하는 사업을 제외하고 2천억동보다 적지 않아야 함.
- PPP 사업은 다음과 같이 분류됨
 - a) 국회가 투자 정책을 결정할 권한이 있는 사업
 - b) 총리가 투자정책을 결정할 권한이 있는 사업
 - c) 부처, 중앙기관 및 기타 기관이 투자정책을 결정할 권한이 있는 사

업

d) 주정부 인민위원회가 투자 정책을 결정할 권한이 있는 사업.

- 위의 사업범위는 투자자들에게 더욱 나은 PPP 사업기회를 제공하고 베트남의 국가발전을 위해 PPP방식을 활용하기 위해 유연하게 적용될 수 있음

○ 투자자, 프로젝트 기업, 대출 기관

- PPP 투자자(이하 투자자로 칭함)는 PPP 투자에 참여하는 법률 및 규정에 따라 설립된 법적 지위를 가진 조직을 의미함. 투자자는 독립적인 법인 또는 PPP 투자에 참여하기 위해 수많은 법인의 파트너 관계일 수 있음
- PPP 프로젝트 기업이란 하나의 PPP 프로젝트 계약에 서명하고 이행할 목적으로 PPP 투자자가 설립한 기업을 의미함
- 대출 기관은 PPP 프로젝트 계약을 이행하기 위해 개인, 투자자에게 대출을 제공하는 PPP 프로젝트 기업을 의미함

○ PPP사업의 최소 투자규모

- PPP 법안에 따르면 PPP사업의 최소 투자자본은 운영 및 관리 계약의 경우를 제외하고, 약 2천억 베트남 동(약 8억 8 천만 달러)임
- 최소 투자 자본규모를 규정하는 것은 더 큰 PPP 사업이 우선시 되도록 하는 정부 목표와 일치함. 그러나 이는 재정능력이 제한된 투자자가 PPP 사업참여에서 제외될 수 있음을 의미함
- 베트남 투자기획부(MPI: Ministry of Planning & Investment)에 따르면, PPP 사업계약에 필요한 총 사업자본의 최소 요건은 일반적으

로 많은 정부의 약정이 필요한 장기계약 인 PPP 계약과 같은 형태의 투자 대상 프로젝트를 선택하는 데 필요함

○ PPP사업의 분류

- PPP 사업은 투자법 및 공공투자법에 의한 사업과 유사 기능에 따라 분류됨. 구체적으로 국회(NA)의 승인을 받는 사업, 총리(PM)가 정책을 승인하는 사업 및 권한이 있는 당국의 승인을 받는 사업이 있음

○ PPP 투자의 금지 된 행위

- PPP 프로젝트의 투자 정책 결정이 국가의 전략 및 계획과 일치하지 않는 것. PPP 프로젝트에서 국가자본의 출처는 프로젝트를 사용해야 할 경우에 정의되지 않음. 이 법의 규정에 따른 권한, 프로세스 및 절차의 범위를 넘어서는 것은 당연히 금지됨
- 투자 정책의 결정을 얻지 않고 타당성 조사의 승인은 금지됨. 투자 정책 결정과 일치하지 않음. 이 법의 규정에 따른 권한, 프로세스 및 절차의 범위를 넘어서는 것임.
- 관할 기관, 계약 서명 기관은 컨설턴트 및 투자자와 공모하여 투자 정책의 승인, PPP 프로젝트의 타당성 조사 승인, 주 자본 또는 자산의 낭비 및 손실, 국가 자원, 시민의 이익에 대한 손해 및 사회 공동체의 신뢰 훼손
- 다음과 같은 행위를 포함하여 투자자 선정의 공정성과 투명성을 보장하지 않음
 - a) 조달 기관, 적격 기관, 계약 서명 기관인 프로젝트의 투자자로서 조달에 참여하거나 조달 기관, 관할 기관 및 계약 서명 기관
 - b) 준비에 참여하는 동시에 사전 자격 요청, 제안 요청을 평가함. 동일

한 프로젝트에 대한 입찰 문서 평가 및 투자자 선정 결과에 참여함

- c) 조달 기관, 관할 기관, 계약 서명 기관에 소속되어 있지만 투자자 선발 과정에 직접 참여하거나 전문가 그룹, 투자자 선발 결과 평가팀에 참여하는 사람이거나 관할 기관의 책임자, 계약서 서명 대행사, 부모/부모, 아내/남편, 자손/자녀 자녀, 며느리, 며느리, 형제 자매 이름 또는 입찰자인 프로젝트의 조달 기관 조달에 참여하는 투자자의 대표
- d) 관할 기관, 계약 서명 기관 또는 조달 기관이 해당 기관 / 조직에서 근무 종료일로부터 12 개월 이내에 근무한 기관 / 조직인 프로젝트의 입찰명

- 다음 서류 및 투자자 선발 절차와 관련된 정보의 접수에 대한 공개

- a) 사전 자격 요청의 내용, 규정된 발급 시간 이전에 제안 요청 내용의 유출. 프로젝트가 사전 자격 요청을 준비하기 위해 시장 조사를 실시해야 하는 경우는 예외
- b) 사전 자격 신청, 입찰, 제안, 조달 기관의 보고서, 전문가 팀의 보고서, 평가보고서, 컨설팅 회사의 보고서, 투자자 선정 과정에 관련된 전문 기관의 보고서, 사전 자격의 결과, 결과 규정에 따라 공개되기 전에 투자자 선발
- c) 법률에 의해 규정이 된 것처럼 기밀로 표시된 선발 과정의 기타 문서

- 다음 관행을 포함한 담합

- a) 입찰에서 이탈하기로 합의한 한 명 이상의 당사자가 입찰에서 철회하거나 제출된 입찰을 철회하기로 동의한 경우
- b) 한 당사자가 입찰에서 이기기 위해 한 당사자 또는 여러 당사자가 다른 당사자에 대한 입찰을 준비하도록 동의함

- 준수하지 않고 PPP 계약에 따른 권리 및 의무 할당 규정이 있는 경우

- PPP 프로젝트 계약에 명시된 경우를 제외하고 제품 또는 서비스 공급의 중단
- PPP 형식의 투자 활동에서 뇌물을 보내고 받고 중개
- PPP 프로젝트에서 국가자본을 관리하고 사용하는 것에 있어 적절한 위치와 권한을 남용하고, 이익을 창출하며, 부패시킴. PPP 프로젝트 이행 과정에서의 불법 개입.
- 다음과 같은 PPP 투자에 있어 사기 행위
 - a) 투자 정책 결정, 타당성 조사 승인 결정, 투자자 선발 및 재정적 이익을 얻기 위한 프로젝트 구현과 이와 관련된 허위 및 잘못된 정보, 문서 및 기록을 생성
 - b) 투자 정책, 승인된 타당성 조사, 투자자 선정 결과, 검사, 감독, 시험 및 감사 결과, 공공 투자 자본의 종결, PPP 프로젝트 계약 결과의 청산을 위조하기 위해 의도적으로 부정확하고 객관적인 정보를 보고하거나 제공함
 - c) 불법 수익을 얻기 위해 프로젝트의 수입에 대한 부정확하고 객관적인 정보 위조 데이터를 제공하는 행위
- PPP 투자 규정 위반의 탐지를 방해
- o PPP 사업 이행 절차
 - PPP 사업 수행 절차는 다음과 같음
 - a) 공식화, 사전 타당성 조사 평가, 투자 정책 결정, 프로젝트 공개
 - b) 타당성 조사의 공식화, 평가 및 승인

- c) 투자자 선정
- d) PPP 프로젝트 기업 설립 및 계약 체결
- e) 프로젝트의 구현

- 첨단 기술에 관한 법률 및 규정에 따라 개발 투자 우선순위가 높은 첨단 기술 목록에 따라 첨단 기술을 적용한 PPP 프로젝트는 다음과 같아야 함

- a) 사전 타당성 조사의 정립, 평가 프로젝트의 출판
- b) 투자자 선정
- c) 타당성 조사의 공식화(선택된 투자자에 의한)
- d) 타당성 조사의 평가 및 승인 조직
- e) 다른 단계의 이행

- BT 계약 유형 프로젝트의 경우, 타당성 조사 보고서가 승인된 후, 투자자 선정을 구성하기 위한 기초로 설계 및 비용 추정치를 준비, 평가 및 승인 필요함

- PPP 프로젝트가 건축 디자인의 경연 및 선발을 수행하는 경우, 경연 및 선발의 조직은 건축법에 따라 수행되어야 하며, 투자 정책 결정에서 유능한 수준에 의해 고려 및 결정되어야 함.

o PPP 사업의 투자 정책에 관한 결정을 내릴 권한

- **국회**는 다음 기준 중 하나에 해당하는 PPP 사업의 투자 정책에 관한 결정을 내림

- a) 100만 VND 이상의 공공 투자 자본을 사용
- b) 다음을 포함하여 환경에 크게 영향을 미치거나 잠재적으로 환경에 심각한 영향을 미치는 사업 : 원자력 발전소, 국립 공원 토지, 자연 보전 지역, 조경 보호 구역, 과학 연구 또는 50 헥타르 이상의 과학림 또는 실험림, 50 헥타르 이상의 수원 보호림의 사용 목적을 변경해야 하는 중고 토지, 바람, 모래, 파도 틈 바다 침식, 500 헥타르 이

- 상의 환경 보호에 대한 보호 숲, 1.000 헥타르 이상의 생산림
- c) 500헥타르 이상의 스케일을 가진 두 개 이상의 작물에 대한 습식 쌀 토지의 사용 목적을 변경해야 하는 토지 사용
 - d) 산악 지역에서 최소 20.000 주민, 다른 지역에서 최소 50.000 주민 이동 및 재정착
 - e) 국회가 결정하는 특별 메커니즘 및 정책의 적용을 요구하는 프로젝트
- **총리**는 다음 기준 중 하나에 해당하는 PPP 프로젝트의 투자정책에 대해 결정하나 국회가 결정하는 사업은 제외함
 - a) 산악 지역에서 최소 10,000명의 주민 또는 다른 지역에서 최소 20,000 명의 주민을 이동하고 정착시키는 프로젝트
 - b) 부처 또는 중앙 기관이 관리하는 중앙 주 예산 자본을 사용하는 프로젝트, 공공 투자에 관한 법률에 규정 된 그룹 A 프로젝트, ODA 대출을 사용하는 프로젝트 및 외국 기부자의 양보적 대출과 동등한 총 투자
 - c) 새로운 공항, 비행장, 국제 관문 공항 터미널 건설 프로젝트
 - d) 건설 프로젝트 : 새로운 공항, 비행장; 공항 및 비행장의 활주로; 여객 터미널 국제 공항; 연간 1 백만 톤 이상의 공항 및 비행장화물 터미널
 - dd) 총 투자액이 10 억 VND 이상인 프로젝트, e) 공공 투자 및 지불을 위해 토지 기금을 사용하는 법에 따라 그룹 A와 동등한 총 투자로 BT 계약을 적용하는 경우
 - **장관, 중앙 기관 및 기타 기관의 장**은 국회와 총리가 주관하는 프로젝트를 제외하고는 관리 범위 내에서 PPP 프로젝트의 투자 정책을 결정함
 - **지방 인민위원회**는 지방 관리하에있는 PPP 프로젝트의 투자 정책을 결정함

- PPP 프로젝트의 투자 정책 결정을 조정하는 경우, PPP 프로젝트 투자 정책의 조정 결정 권한은 이 법률을 준수해야 함

○ PPP 프로젝트의 투자 정책에 대한 승인 절차

- 국회에 의해 투자 정책이 승인된 프로젝트와 관련하여 다음과 같은 절차를 거쳐야 함

- a) 프로젝트 준비 부서는 타당성 조사 준비를 관할 기관의 기초로 구성해야 하고, 정부에 제출하고 기획투자부와 협의
- b) 기획투자부 장관은 국무총리에게 제안
- c) 평가위원회는 프로젝트의 타당성 조사에 대한 평가를 시행함. 프로젝트가 공공 투자 자본을 사용하는 경우 재원조달방안 평가함. 공공 투자 자본의 출처와 균형 능력은 공공 투자에 관한 법률과 규정에 따라야 함.
- d) 정부는 프로젝트의 투자 정책에 대한 승인을 요청하는 서류를 국회에 제출하여 검토함
- dd) 국회 기관은 정부가 제출 한 프로젝트 서류를 검토해야 함
- e) 국회는 프로젝트의 투자 정책의 승인에 관한 결의안을 고려하여 공표해야 함

- 총리에 의해 투자 정책이 승인 된 프로젝트와 관련하여 다음과 같은 절차를 거쳐야 함

- a) 프로젝트 준비 부서는 유능한 기관이 기획 및 투자 부에 제출 한 근거로서 사전 타당성 조사 준비를 구성해야 함
- b) 기획 투자 부는 총리가 부문 간 감정 평가위원회를 설립 할 것을 제안함
- c) 부문 간 평가위원회는 프로젝트의 실행 가능성 연구에 대한 평가를 조직해야 함
- d) 기획투자부는 PPP 프로젝트가 중앙예산의 자금을 사용하고 그 결과를 부처간 감사위원회에 보낼 경우 공공투자에 관한 법률 및 규정에 따라 중앙 예산 자본에 대한 자금의 균형을 잡기 위한 재원 및 역량

의 평가를 수행함(부문별 평가위원회)

- e) 지방 수준의 공공 투자 관리 전문 기관은 PPP 프로젝트가 현지 예산의 자분을 사용하는 경우 공공 투자에 관한 법률 및 규정에 따라 자금 조달 소스 및 지방 예산의 자분을 위한 균형능력 평가를 수행해야 함. 그 결과는 부처간검사위원회(InterSectoral Appraisal Council)에 결과를 보냄
- f) 부처간 평가위원회는 평가보고서를 마무리하고 관할 기관에 제출
- g) 관할 기관은 모든 문서를 작성하여 총리에 제출하여 검토 및 결정
- h) 총리는 PPP 프로젝트의 투자 정책을 결정

- 장관, 중앙 기관 및 기타 기관의 장이 승인 한 투자 정책 프로젝트는 다음의 절차를 거쳐야 함

- a) 프로젝트 준비 부서는 프로젝트의 타당성 조사 준비를 장관, 중앙 기관 및 기타 기관에 제출하기 위한 기초로 구성해야 함
- b) 내부 평가위원회 또는 평가를 위해 할당 된 단위는 프로젝트의 타당성 조사 평가를 조직해야 함
- c) 부처, 중앙 기관 및 기타 기관의 공공 투자 관리 전문 기관은 PPP 프로젝트가 공공 투자 기금을 사용하는 경우 공공 투자에 관한 법률에 따라 자금 조달원 및 공공 투자 자금의 균형을 평가하는 능력을 감독해야 하고, 내부 평가위원회에 결과를 송부
- d) 내부 평가위원회 또는 평가를 위해 할당 된 부서는 평가보고서를 작성하여 프로젝트 준비 부서에 제출.
- e) 프로젝트 준비 부서는 모든 문서를 마무리하고 장관, 중앙 기관 및 기타 기관에 제출할 수 있도록 제출
- f) 장관, 중앙 기관 및 기타 기관은 PPP 프로젝트의 투자 정책 결정

- 주정부 인민위원회가 승인한 투자 정책 프로젝트는 다음과 같은 절차를 거쳐야 함

- a) 프로젝트 준비 부서는 타당성 조사 준비를 조직해야 하고 지방 인민

위원회에 그 결과를 제출

- b) 주정부 인민위원회 또는 할당 된 평가 기관이 설립한 내부 평가위원회는 프로젝트의 타당성 조사 평가를 조직 해야 함
- c) 지방 차원의 공공 투자 관리 전문 기관은 PPP 프로젝트가 현지 예산의 자본을 사용하는 경우, 공공투자에 관한 법률 및 규정에 따라 자금 조달원 및 지방 예산의 자본을 위한 균형능력 평가를 주재해야 하며, 내부 평가위원회 또는 평가를 위해 할당된 부서에 결과를 송부
- d) 내부 평가위원회 또는 평가를 위해 할당 된 부서는 평가보고서를 마무리하고 프로젝트 준비 부서에 제출해야 함
- e) 프로젝트 준비 부서는 주정부 인민위원회의 근거가 고려 및 결정에 대해 주정부 인민위원회에 제출됨에 따라 사전 타당성 조사를 완료
- f) 주 인민위원회는 프로젝트의 투자 정책 결정

- PPP 프로젝트 기업에 지불하기 위해 반복적인 재원 또는 주정부 기관 또는 공공 비사업 단위의 합법적 수입원을 사용하는 프로젝트의 경우, 권한이 있는 기관은 주 예산에 관한 법률에 의해 정해진 예산의 균형능력을 결정하고 권한이 있는 당국에 제출의무가 있으며, 투자 정책에 대한 결정을 해야 함

○ 사전 타당성 조사의 평가

- 사전 타당성 조사의 평가를 위한 서류는 다음을 포함
 - a) 타당성 조사의 평가를 요청하는 문서
 - b) 타당성 조사에 대한 평가를 요청하는 초안 제출
 - c) 타당성 조사
 - d) 프로젝트와 관련된 기타 법적 문서(있는 경우)
- 사전 타당성 조사에 대한 평가보고서의 내용은 다음을 포함
 - a) 타당성 조사의 공식화에 대한 법적근거에 대한 적합성

- b) 투자의 필요성
- c) **민간투자법 제5조에** 명시된 투자 규모 및 부문에 대한 적합성
- d) 투자 효과 투자자의 자본을 회수할 수 있는 능력
- e) 선택된 PPP 계약 유형의 적절성
- e) 기타 필요한 내용

- PPP 프로젝트가 주 자본의 사용을 요청하는 경우, 자금 조달원의 평가 및 자금 균형 조정은 평가 내용 중 하나임

○ 투자정책 결정의 내용

- 투자 정책 결정은 다음의 주요 내용을 포함

- a) 사업의 명칭
- b) 관할 기관의 명칭
- c) 목표, 규모, 위치 및 프로젝트 수행 기간
- d) PPP 계약의 유형
- e) 예비 총투자 자본, 예비 재무 계획, 프로젝트 내 재원의 구조(있는 경우), 사용자로부터 직접 요금 징수 메커니즘을 적용하는 프로젝트에 대한 관세, 공공 제품 및 서비스 요금의 임시 계획
- e) 프로젝트의 수입 감소를 보장하고 공유하기 위한 메커니즘(있는 경우)
- g) 책임, 비용 및 사전 실행 가능성 연구 준비 기간

- 첨단 기술을 적용하는 프로젝트의 경우 본 조 제1항에 따른 규정 외에 투자 정책 결정의 내용에는 투자자 선정 절차, 투자자 선정시기가 포함되어야 함

○ PPP 프로젝트의 투자 정책 조정

- PPP 프로젝트의 투자정책은 투자 목표, 규모 및 PPP 프로젝트의 계약 유형, 위치를 변경할 때 조정됨. 다음과 같은 경우 PPP 프로젝트에서 주 자본의 양을 증가시키거나, 총 투자 자본을 10% 이상 증가시키는 경우
 - a) 프로젝트는 불가항력 사건의 영향을 받는 경우
 - b) 계획, 관련 규정의 변경
 - c) 타당성 조사 조정
 - d) 관련 규정에 따른 기타 사례

- 투자 정책의 승인을 위한 권한이 있는 당국은 투자정책을 조정하는 권한을 가진 당국이 되며 조정에 관한 결정에 책임을 보유

- 투자 정책의 조정을 위하여 권한이 있는 당국에 제출하는 절차는 민간투자법 제14조에 규정된 조정 내용에 따름

- 투자 정책 조정을 위한 서류는 다음을 포함
 - a) 투자 정책 조정 승인을 위한 제출
 - b) 프로젝트의 타당성 조사 보고서의 수정
 - c) 프로젝트의 타당성 조사 보고서에 대한 조정 평가 보고서
 - d) 프로젝트의 기타 관련 법적 문서(있는 경우)

○ PPP 사업의 타당성 조사 시행

- 타당성 조사의 시행 근거
 - a) 계획에 관한 법률 규정에 따른 국가의 사회 경제적 발전 전략 및 계획
 - b) 여기에서의 조항 및 투자 부문과 관련된 관련 법규

- c) 프로젝트는 이미 투자 정책 또는 승인된 타당성 조사를 받고 있는 프로젝트와 겹치지 않아야 함
- d) 기타 관련 법률 문서(있는 경우)

- 타당성 조사에는 다음과 같은 주요 내용이 포함

- a) 공공 투자와 비교하여 PPP 형식에 따른 투자의 필요성 및 투자의 이점
- b) 예상 목표, 규모, 위치, 프로젝트 기간; 토지 및 기타 자원의 사용 요구
- c) 건축 구성 요소를 포함하는 프로젝트 건설에 관한 법률 및 규정 또는 건축 구성 요소가 없는 프로젝트에 대한 전문 법의 법률 및 규정에 따른 예비 설계 옵션; 기술 및 기술 옵션에 대한 예비 설명
- d) 프로젝트의 사회 경제적 효율성에 대한 예비 평가; 공공 투자 프로젝트로서 환경 보호에 관한 법률 및 규정에서 요구하는 프로젝트의 환경 영향에 대한 예비 평가
- e) 예비 총 투자 자본; 프로젝트의 재무 모델에 대한 예비 평가; PPP 프로젝트에서 국가자본이 사용 된 임시 부분 (있는 경우); BT, BTL, BLT 계약 유형이 적용된 프로젝트에서 투자자에 대한 임시 지불 메커니즘
- e) 예상되는 PPP 프로젝트 계약 유형 투자 인센티브 및 보증 형태; 수익 공유 메커니즘(있는 경우)

o 타당성 조사 내용

- 투자 방침의 결정에 근거하여 사업 준비 부서는 다음 내용을 포함한 타당성 조사를 준비해야 함

- a) 프로젝트의 영향에 대한 관련 기관, 조직 및 개인의 의견 수집 및 사회적 비판의 결과
- b) 계획에 관한 법률에 따른 전략, 국가의 사회 경제적 개발 계획 및 관련 계획에 대한 프로젝트의 적합성
- c) 투자 목표, 부문, 규모, 위치, 토지 및 기타 자원 사용 요구

- d) 기술 및 기술 옵션, 인프라 작업 및 시스템의 품질 표준 또는 제공할 공공재 및 서비스 측면에서의 요구사항에 대한 설명; 건설법(건설 구성요소가 있는 프로젝트의 경우) 및 전문법 (건설구성 요소가 없는 프로젝트의 경우)에 관한 기본 설계
- d) 프로젝트의 사회 경제적 효과; 환경 보호에 관한 법률 및 규정에 따른 프로젝트의 환경 영향에 대한 평가 보고서.
- e) 총 투자액, 프로젝트의 재정계획, 프로젝트의 추정 국가 자본 및 해당 관리 및 사용 양식 (있는 경우), 공공 자산, 착취 권, 사업 시설 및 서비스를 통해 투자자에게 BT 프로젝트 계약에 대한 지불, 프로젝트를 수행하기 위해 자본을 조달하는 능력, 관리, 사업 또는 서비스 제공 계획
- f) PPP 프로젝트 계약의 유형, 위험 분석 및 프로젝트 위험 완화 조치
- g) 투자 인센티브 및 보증의 형태, 감소 된 수입을 공유하는 메커니즘
- h) 계약 기간, 공사 건설 시간(건축 구성요소가 있는 프로젝트의 경우)
- l) 기타 필요한 내용은 전문 법과 규정에 명시되어 있음

○ 타당성 조사의 조정

- 프로젝트의 타당성 조사는 다음의 경우에 조정

- a) 프로젝트는 불가항력 사건의 영향을 받음
- b) 프로젝트에 더 높은 사회 경제적 및 재정적 효율성을 제공하는 요소의 출현
- c) 프로젝트의 목표, 위치 및 규모에 직접적인 영향을 미치는 계획 및 관련 법률의 변경
- d) 타당성 조사의 결과로 투자자 선정 실패
- e) 관련 법률에 규정된 기타 사례.

- PPP 프로젝트의 타당성 조사 보고서 조정에 대한 평가 및 승인 절차

는 조정된 내용에 관해 민간투자법 제20조, 21조, 22조, 23조 및 24조를 준수함

- 타당성 조사 조정 서류는 다음을 포함

- a) 조정된 타당성 조사에 대한 승인을 요청하는 제출
- b) 프로젝트 타당성 조사 내용 조정
- c) 프로젝트 타당성 조사 내용 조정에 대한 평가 보고서
- d) 프로젝트의 기타 관련 법적 문서 (있는 경우)

□ 투자자 제안 과제

○ 투자자가 제안한 PPP의 조건

- 투자자가 제안한 PPP 프로젝트는 다음 조건을 완전히 충족해야 함

- a) 제안된 프로젝트는 PPP 투자부문에 속하지만 규정된 권한이 있는 기관이 발표한 프로젝트 목록에는 포함되지 않아야 함
- b) 제안된 프로젝트는 관련 기관이나 다른 투자자가 사전타당성 연구를 공식화하는 프로젝트와 중복되지 않아야 함
- c) 민간투자법 제1조 제5항에 규정된 바와 같이 사전타당성 조사 준비의 기초에 따라 제안

- 투자자가 제안한 프로젝트는 민간투자법 제38, 제39조에 따라 공개 입찰 또는 경쟁 협상을 통해 조달

- 프로젝트 제안서가 승인되지 않으면 투자자는 모든 비용과 위험을 감수해야 함

□ 투자자 선정

○ 투자자 선정의 전체 과정

- 전반적인 절차

- a) 투자자 선정 준비
- b) 투자자 선정 조직
- c) 입찰 평가
- d) 투자자 선정 결과의 제출, 평가, 승인 및 출판
- e) 계약 정보의 협상, 마무리 및 실행 및 공개

- 국가 조달 체계에 관해 민간투자법에 규정된 투자자 선발의 전체 과정은 일정에 따라 이행되어야 함

○ 투자자의 자격

- 투자자는 다음 조건을 완전히 충족하는 경우 자격이 됨

- a) 재정적으로 자율적 지위를 보유하여 투자자 선정에 대한 공정한 경쟁 보장
- b) 기업해체 과정에 있지 않아야 함. 법에 의해 규제되는 파산의 경우에 속하지 않아야 함
- c) PPP 투자활동에서 제외되지 않음
- d) 정부 자본으로 100% 자금을 조달한 설립자본을 보유한 국유회사가 민간부문 투자자와 연계하여 입찰에 참여해야 함
- e) 외국법에 따라 설립된 투자자는 조건부 시장 접근성 부문 및 투자법 및 투자규제 대상분야의 입찰에 참여할 때 시장 접근성 조건을 충족해야 함

○ 이해의 충돌

- 입찰에 참여하는 투자자는 다음 당사자들로부터 법적, 재정적으로 자율적이어야 함
 - a) 타당성 조사 준비를 담당하는 컨설턴트; 타당성 조사, 설계 및 비용 추정(있는 경우). 단, 투자자가 제안한 프로젝트는 제외
 - b) 타당성 조사의 평가를 담당하는 컨설턴트; 타당성 조사, 설계 및 비용 추정(있는 경우)
 - c) 사전 자격 평가의 요청과 제안 요청을 하는 공식 컨설턴트; 평가, 사전 자격 평가 결과, 투자자 선정 결과
 - d) 관할 기관, 계약 서명 기관, 조달 기관

○ 국내외 투자자의 선정

- 외국인 투자자의 선정은 민간투자법 제38조, 제39조, 제40조 및 제41조에 규정된 방법에 따라 시행되어야 함
- 국내 투자자 선정은 베트남 법에 따라 설립된 투자자만이 참여할 수 있는 민간투자법 제38조, 제39조, 제49조 및 제41조에 규정된 방법으로 시행되어야 함
- 국제 투자자 선정은 다음의 경우를 제외하고 모든 PPP 프로젝트에 적용됨
 - a) 투자법 및 규정에 따라 외국 투자자가 시장 또는 분야에 속하는 프로젝트를 시장에 접근 할 수 없는 경우
 - b) 프로젝트는 국가 방어 및 보안, 국가 기밀 보장이 요구됨

○ 입찰 보증

- 입찰 보증은 입찰 마감 전 입찰보증금 납부, 조건부 양도증서 제출, 베트남의 신용기관, 외국은행 또는 법정 보험 기관의 보증서의 예치

를 수행하는 투자자의 행위를 말하며, 입찰에 대한 투자자의 책임을 확실히 하는 조치임

- 공개 입찰 및 경쟁 협상의 경우 입찰 보증의 적용
- 입찰 보증의 가치는 각 프로젝트의 규모와 성격에 근거하여 총 투자 금액의 0.5 ~ 1.5%의 양으로 문서를 입찰하고 제안서를 요청하여 규정함
- 입찰 요청의 유효 시간은 제안 요청서에 명시되어야 하며 입찰서류의 유효 시간에 30일을 더한 것과 같음
- 입찰 마감 시간 이후 입찰 서류의 유효 시간을 연장하는 경우, 조달 기관은 투자자에게 제출된 입찰 서류의 내용이 변하지 않는 조건으로 입찰 시간을 연장하도록 요청해야 함. 투자자가 연장을 거부하는 경우 입찰 서류는 유효하지 않으며 실격 처리됨. 조달 기관은 연장 거부의 서면을 받은 후 20일 이내에 투자자에게 입찰 유가증권을 반환하거나 입찰보증 관련 사항을 해제해야 함
- 입찰에 참여하는 합작 투자의 경우, 합작 투자의 각 회원은 별도의 입찰 보증을 수행하거나 한 회원이 모든 회원을 대신하여 입찰 담보를 제공할 책임이 있음에 동의할 수 있음. 총 입찰 보증금액은 입찰 문서에서 요청한 값보다 낮지 않아야 함.
- 합작 투자 회사의 구성원이 민간투자법 제35조 제8항의 조항을 위반하는 경우, 모든 구성원의 입찰 보증이 환불되지 않음
 - a) 입찰 종료 후 입찰을 철회하는 경우
 - b) 투자자는 조달 관련 사항을 위반했을 경우, 민간투자법 제36조 제1항 dd의 조항에 따라 입찰을 취소함
 - c) 투자자는 민간투자법 제49조에 규정된 계약 이행 보증을 이행하지 않는 경우

d) 투자자는 조달기관으로부터 우선협상 통지를 받은 날로부터 30일 이내에 계약 협상을 이행하지 않거나 협상을 거부한 경우 또는 불가항력 상황을 제외하고 계약협상을 완료를 했지만 계약에 서명하는 것을 거부한 경우

○ 입찰참가자격 사전심사 방법 및 기준

- 입찰참가자격의 평가는 사전 자격을 평가하기 위해 사전 자격 요청에서 규정된 100 또는 1,000의 규모로 점수를 매기는 방법에 근거해야 함. 채점방법은 이 조 제2항에 언급된 사전 자격 신청의 평가기준을 적용함

- 사전 자격 신청의 평가기준은 다음의 기본 내용을 포함

a) 역량 및 경험 평가 기준은 다음을 포함. 재정 및 상업 역량, 자본 배분 능력, 유사한 프로젝트에 대한 표준 경험. 합작 투자, 역량, 투자자의 경험은 합작 투자 회사의 총 역량과 경험에 의해 결정됨. 합작 투자가는 최소 지분 기여율이 30%이어야 하고, 합작 투자의 각 구성원은 합작 투자에서 최소 지분 기여율이 15%임

b) 예비 프로젝트 이행계획의 평가기준 및 프로젝트 이행에 대한 약속.

c) 진행 중이거나 수행 중인 계약에 대한 분쟁 및 소송 이력 평가 기준

- 사전 자격을 적용하는 BT 프로젝트의 경우, 사전 자격 요청은 투자, 건설, 주택, 부동산 사업 및 기타 프로젝트를 시행하기 위한 관련 법률의 조항에 따라 투자자의 역량과 경험에 대한 예비 표준을 규제해야 함

○ 입찰 평가 방법 및 기준

- 입찰 평가 방법은 다음을 포함함

a) 능력 및 경험에 대한 요구 사항: 능력 및 경험의 평가는 100 또는 1

의 척도에 따라 점수를 매기는 방법에 근거해야 함. 기능 및 경험 평가를 위해 입찰 문서에서 규제함. 채점방법은 본조 2항에 규정된 입찰 서류 평가 기준에 근거함

- b) 기술 요구 사항: 기술 평가는 투자자의 평가 기술 제안 요청서에 명시된 100 또는 1,000 점 점수 매기기 방법 또는 합격/ 불합격 평가 방법을 기반으로 함. 채점방법 또는 합격/ 불합격 평가 방법은 이 조 3 항에 명시된 사전 자격서류의 평가기준에 근거함
- c) 금융-상업 요건의 경우: 금융-상업 평가는 투자자의 금융-상업 평가를 위해 입찰 서류에 명시된 비교 및 순위 방법을 기반으로 함. 비교 및 순위 지정 방법은 이 조 제4항에 언급된 재무 및 상업 평가 기준을 기반으로 함.

- 역량 및 경험 평가 기준은 민간투자법 제42조 제2항에 명시된 기준을 포함

- 기술 평가 기준은 다음을 포함: 품질, 용량 및 효율 표준; 표준 운영, 관리, 비즈니스, 유지 보수 및 유지 보수; 환경 및 안전 표준; 기타 기술 표준(필요한 경우) 입찰 서류를 준비할 때, 기술 평가 기준은 본 조항에 규정된 기준에 따라 각 특정 프로젝트에 적합하고 선정된 투자자가 프로젝트 이행요건을 충족시키는지 확인해야 함

- PPP 계약의 규모, 성격 및 특정 유형에 기초하여 금융 상업 평가 기준은 다음 기준 중 하나를 포함

a) 공공 상품 및 서비스 가격 기준: 입찰 평가 입찰의 비교 및 순위 결정을 위해 제품 및 서비스의 가격 및 가격 기준을 기반으로 함. 기타 관련 내용은 입찰문서에 명확하게 정의되어 있음

b) 작업 및 인프라 건설을 지원하기 위한 자본 기준: 입찰 평가는 입찰을 비교하고 순위를 매기는 평가를 위한 국가의 자본 기여 수준 기준에 기초해야 함. 기타 관련 내용은 입찰 문서에 명확하게 정의되어 있음

음

- c) 사회적 이익의 기준, 주 이익: 입찰 평가는 현금으로 주 예산에 대한 지불 기준 또는 입찰을 비교하고 순위를 매기는 계약 수행 기간을 기반으로 함. 기타 관련 내용은 입찰 문서에 명확하게 정의되어 있음.
- d) 조합 기준 : 입찰 서류의 평가는 본 조항의 a, b 및 c에 명시된 기준의 조합에 근거해야 함. 여기에는 공공시설 및 서비스의 가격 기준과 기반 시설 건설을 지원하기 위한 자본기준의 조합 그리고 일; 제품 가격 표준, 공공 서비스 및 사회적 혜택 및 주 혜택의 표준을 결합함

○ 투자자 선발 결과 승인 원칙

- 투자자는 다음 조건을 충족할 때 선정
 - a) 유효한 입찰
 - b) 역량과 경험의 요구 사항 충족
 - c) 기술 요구 사항 충족
 - d) 금융-무역 요구 사항 충족
 - e) 입찰평가 결과 1위

□ PPP프로젝트 기업의 설립과 계약 서명

○ PPP 프로젝트 기업의 설립 및 운영

- 투자자 선정 결과의 승인에 따라, 투자자는 유한회사 또는 주식회사의 모델에 따라 PPP 프로젝트 계약에 서명하고 이행하기 위한 단일 목적으로 PPP 프로젝트 기업을 설립해야 함
- 민간투자법에 따라 설립된 PPP 프로젝트 기업은 민간투자법 제79조에 규정된 회사채만 발행 가능

- PPP 프로젝트 기업의 설립, 관리, 운영, 해산 기업, 관련 규정 및 PPP 프로젝트 계약에 관한 법률 및 규정 조항의 준수

○ PPP 프로젝트 계약의 분류

- 최종 사용자 또는 프로젝트의 제품 및 서비스를 구매하기로 한 조직으로부터 직접 수수료를 징수하는 메커니즘을 적용한 프로젝트 계약 그룹은 다음을 포함 의무

a) 건설-운영-이전 계약(이하, BOT 계약이라 함)은 투자자, 프로젝트 기업을 일정 기간 동안 그러한 시설을 건설, 사업, 운영, 인프라 시스템으로 프랜차이즈하는 PPP 프로젝트 계약을 의미함. 그러한 기간이 만료되면 투자자와 PPP 프로젝트 기업은 시설 및 인프라 시스템을 국가로 이전해야 함.

b) 건설-양도-운영 계약(이하 BTO 계약이라고 함)은 투자자가 시설 건설 후 그 소유권을 정부에 이전 후 일정 계약기간 운영하는 PPP 프로젝트 계약을 의미함

c) 건설-소유-운영 계약(이하 BOO 계약이라고 함)은 정해진 기간 내에 투자자 또는 프로젝트 기업이 프랜차이즈를 하여 공개 제출, 인프라 시스템을 건설, 소유, 사업 또는 운영하기 위한 PPP 프로젝트 계약을 의미함. 그러한 기간이 만료되면 PPP 투자자 또는 프로젝트 기업은 해당 활동을 종료함

d) 사업-관리 계약(이하 O & M 계약이라고 함)은 투자자 또는 프로젝트 기업이 사업을 수행하기 위해 프랜차이즈를 해야 하는 PPP 프로젝트 계약을 의미하며, 시설의 일부 또는 전체를 가용한 인프라 시스템을 정해진 기간 동안 관리함. 그러한 기간이 만료되면 PPP 투자자 또는 프로젝트 기업은 해당 활동을 종료함.

- 제공되는 공공 상품 및 서비스의 품질에 기초하여 지불 메커니즘을

적용하는 프로젝트 계약 그룹은 다음과 같음

- a) 건설-이전-임대 계약(이하 BTL 계약이라고 함)은 투자자가 건설 후 정부에게 소유권 이전 후 정부로부터 임대료를 수입을 얻는 PPP 프로젝트 계약을 의미함. 시설 완공 후, 투자자는 프로젝트 기업이 해당 시설을 관할 기관에 소유권을 양도해야 하며, 그러한 인프라 시설의 운영 및 이용에 기초하여 공공 제품, 서비스를 제공할 권리를 보유함. 계약 서명 기관은 서비스를 임대하고 투자자, PPP 프로젝트 기업에 댓가를 지불해야 함
 - b) 건설-임대-이전 계약(이하 BLT 계약이라 함)은 투자자, PPP 프로젝트 기업이 인프라시설 건설을 하고, 자신이 완공된 시설의 소유권을 보유한 상태에서 시설활용을 통한 임대료 등을 받아 수입을 얻고, 이후 계약 기간이 끝나면 그 소유권이 정부에 귀속되는 사업모델을 의미함. 시설 완공 후 투자자, PPP 프로젝트 기업은 그러한 시설의 운영을 바탕으로 공공서비스를 일정 기간 동안 제공할 권리를 보유함. 계약 서명 기관은 서비스를 임대하고 투자자, 프로젝트 기업에 지불해야 함. 그러한 기간이 만료되면 투자자, PPP 프로젝트 기업은 시설을 국가로 이전해야 함
 - c) 건설-양도 계약(이하 BT 계약)은 인프라 시설을 건설하기 위한 PPP 프로젝트 계약을 의미함. 프로젝트가 완료된 후 투자자는 프로젝트를 계약 서명 기관으로 이전하고 장기 유지 보수를 담당하고, 조직 및 해당 시설 운영 단위를 지원함. 투자자는 다음 중 한 가지 방법으로 계약 서명 기관이 지불함: 공공 자산의 관리 및 사용에 관한 법률에 따라 공공 자산에 의한 지불, 시설 및 서비스를 상업적으로 이용할 권리, 공공 자산 경매로부터의 수익
- 혼합 계약은 앞에서 설명된 여러 유형의 계약을 결합한 프로젝트 계약임

- 다른 유형의 계약은 권한이 있는 사람이 제안한 앞에서 설명된 계약 유형 외에 프로젝트 계약을 의미함. 투자정책을 결정하기 전에 PPP에 대한 국가 관리 기관의 평가 의견을 바탕으로 총리에게 대의 및 승인을 요청함. 국회 및 총리에 의해 투자정책이 승인된 프로젝트의 경우, 다른 유형의 계약의 적용은 투자정책에 대한 승인을 요청하는 서류의 고려 및 승인을 위해 국무총리, 국회에 보고되어야 함.

○ 계약의 기본 내용

- 계약의 목적, 성격 및 유형에 따라 계약 당사자는 일반 조건 및 계약의 특정 조건에 대해 다음 기본 내용을 포함하여 계약을 체결
 - a) 목표·규모·위치 및 이행 프로젝트 진행, 프로젝트 시설과 인프라 시스템의 건설 기간, 계약 기간
 - b) 범위 및 기술 및 기술 요구사항, 프로젝트 시설 및 인프라 시스템의 품질에 대한 요구사항, 제공될 제품 및 서비스
 - c) 총 투자 자본 구조, 재무 모델(재정 계획 포함), 제품 및 서비스의 가격, 수수료(가격, 수수료를 설정하고 조정하는 방법 및 공식 포함), PPP 프로젝트의 주 자본 및 해당 형태의 사용 및 관리
 - d) 토지 및 자원 사용 조건, 보조 작업의 건설 조직 계획, 보상·지원 및 재정착 요구 사항, 안전 및 환경 보호 보험
 - e) 관련 법에 따라 허가절차를 완료할 책임, 설계, 건축 조직, 건설 단계에서의 검사·감독·품질 관리, 인프라 시설 및 시스템에 대한 투자 자본의 수용과 마무리 및 인프라 시설 및 시스템의 완료 인증, 프로젝트의 생산 및 비즈니스 활동을 위한 주요 입력 자료의 제공
 - f) 공공재 및 서비스가 지속적이고 안정적으로 제공될 수 있도록 인프라 시설 및 시스템의 운영 및 사업에 대한 책임, 인프라 시설 및 시스템의 조건·절차·과정 전송, 장기 유지 보수 책임과 BT 계약을 적용한 프로젝트 운영 지원

- g) 성능 보안 당사자의 프로젝트 및 의무와 관련된 재산권 보장, 계약 서명 기관의 의무와 관련하여 제3자의 보증서비스 사용에 대한 계약
- h) 민법에 규정된 계약이행 상황이 실질적으로 변경되는 경우의 해결책, 양 당사자가 계약을 위반한 경우의 구제 및 보상 조치
- i) 기밀 유지와 관련된 당사자의 기타 권리 및 의무 보고 메커니즘
- j) 계약을 미리 수정·보완 및 종료하기 위한 원칙과 조건, 당사자의 권리 및 의무 할당, 대출 기관의 입주 조건 및 절차, 계약 청산 시 당사자의 절차·권리 및 의무
- k) 투자 인센티브, 보증 및 보험
- l) 적용 가능한 법률 및 분쟁 해결
- m) 기타 필요한 내용

- 정부는 민간투자법 제46조에 규정된 계약그룹에 대한 표준계약의 발행을 규제함

○ PPP 프로젝트 계약의 이행 보증

- 계약 이행보증은 선정된 투자자가 예금 조치 중 하나를 이행하거나 법률에 따라 합법적으로 운영되는 신용기관, 외국 은행지점 또는 보험기관으로부터 보증서를 제출해야 함을 의미함. 투자자의 계약 성과를 보장하기 위한 조치가 필요함
- 선정된 투자자는 계약 유효일 전에 계약 이행을 보장하기 위한 조치를 취해야 함
- 프로젝트의 규모와 성격에 따라, 계약 성과의 가치는 입찰 서류에 총 프로젝트 투자의 1%에서 3% 사이로 결정됨
- 유효한 계약 이행 보증 시간은 계약 유효일부터 당사자가 계약 의무

를 이행 한 날 또는 BT 프로젝트 계약과 관련하여 보증 또는 유지 보수 의무를 이행하기 위해 양도 한 날짜까지임. 계약 기간을 연장해야 하는 경우, 투자자는 계약 이행보증의 해당 유효기간 연장을 요청해야 함

- 투자자는 다음과 같은 경우 계약 이행 보증을 환불받지 못함
 - a) 계약이 발효될 때 계약 수행을 거부
 - b) 계약의 계약을 위반하여 이 법 제54조에 규정된 대로 계약이 조기에 종료되도록 함
 - c) 계약 서명 기관에 계약 기간을 연장하도록 요청하지만 계약이행 보증의 유효성 연장을 거부해야 함

○ PPP 계약 기간

- 계약 기간은 타당성 조사 승인 결정 및 투자자 선정 결과에 따라 당사자들이 합의
- 당사자는 조정기간을 포함하여 총 계약기간이 토지법에 따라 토지 배분 또는 토지 임대 기간을 초과하지 않으며, 투자 정책 결정의 다른 내용을 변경하지 않도록 계약 기간을 조정 가능함
- 계약 기간 조정의 경우
 - a) 당사자의 합리적인 통제를 벗어난 민법에 따른 기본 변화 상황으로 인한 인프라시설, 시스템의 건설 단계 완료 또는 운영 기간의 중단
 - b) PPP 프로젝트 기업의 잘못으로 정학이 발생한 경우를 제외하고 유능한 기관 또는 기타 주 당국이 프로젝트를 중단합니다.
 - c) 관할 기관, 계약 서명 시 추정되지 않는 계약 서명 기관의 요청으로 비용 증가 및 프로젝트 기간이 연장되지 않으면 PPP 프로젝트 기업은

해당 비용을 복구할 수 없음

d) 계획 및 관련 법률 및 정책에 변화가 있을 경우, 계약서에 명시된 재무 계획의 회전율에 비해 수익이 75% 미만 감소함

e) 계약에 명시된 재무 계획의 매출에 비해 수익이 125% 이상 증가한 경우

○ 대출 기관의 PPP프로젝트 기업에 대한 권리

- 대출 기관은 투자자, PPP 프로젝트 기업의 재산 전체 또는 일부를 인수할 권리를 보유함. 투자자 또는 PPP 프로젝트 기업이 프로젝트 계약 또는 대출 계약에 명시된 의무를 이행하지 못한 경우 계약에 따라 재산권 행사가 가능함

- 대출 기관은 민간투자법 제40조 b항 1항에 규정된 바와 같이 공공 상품 및 서비스 제공의 연속성을 보장하기 위해 계약에 서명하고 프로젝트를 지속적으로 이행할 다른 투자자를 지명할 권한이 있음

- 대출기관은 접수된 재산을 민간투자법 제40조 b항 1항 b에 따라 관할 기관이 지정한 투자자에게 양도하는 절차를 수행 필요

- 민간투자법에 규정된 내용의 합의는 대주와 계약 당사자 간에 서면으로 이루어져야 하며, 이 계약은 PPP 계약의 필수적인 사항임

- 신용기관, 외국은행의 사업과 관련한 담보의 접수 및 취급에 대해서는 은행법 및 담보에 관한 법률의 규정에 따름

○ PPP 프로젝트 계약의 종료

- PPP 프로젝트 계약의 종료는 계약의 규정에 따라 이행되어야 하며

계약 청산의 기초임

- PPP 프로젝트 계약의 조기 종료는 다음의 경우에만 적용됨
 - a) 프로젝트는 계약의 개정 및 보완이 프로젝트의 지속적인 이행을 보장할 수 없는 불가항력 사건의 영향을 받음
 - b) 계약은 국가의 이익, 국방 및 안보의 목표로 인해 종료되어야 함
 - c) 파산법에 따라 PPP 프로젝트 기업이 파산 한 경우
 - d) 당사자 중 하나가 계약에 따라 의무 이행을 심각하게 위반하는 경우
 - e) 당사자는 투자 정책을 승인하는 관할 기관의 승인에 따라 계약 종료에 동의할 수 있음

- 정부 불이행으로 인해 계약이 조기 해지되는 경우, PPP 프로젝트 기업의 취득비용은 법률 조항에 따라 주 자본에서 배분됨. 공공 제품 또는 서비스의 제공을 유지하기 위해 프로젝트를 계속해야 한다고 결정되면, 생산 및 기업에서의 사업 활동 수행에 있어 국가자본의 관리 및 사용에 관한 법률 및 규정이 적용됨

- PPP 프로젝트 계약의 지분, 권리 및 의무의 할당
 - 합작 투자 투자자가 설립한 PPP 프로젝트 기업에서 주주는 서로 주식을 양도할 수 있는 권리를 갖지만, 이에 따라 각 회원의 최소 지분 비율을 보장함

 - 투자자는 건설 구성 요소가 있는 프로젝트의 건설이 완료된 후 또는 건설 구성 요소가 없는 프로젝트의 운영 단계가 시작된 후 지분의 일부를 다른 투자자에게 할당할 수 있는 권리가 있음

 - 투자자는 건설단계가 있는 프로젝트의 건설을 완료한 후, 또는 건설 구성 요소가 없는 프로젝트의 운영단계가 시작된 후, 서명된 계약에 따라 권리와 의무를 다른 투자자에게 양도할 권리가 있음

- 민간투자법에서 규정된 양도는 다음을 보장함
 - a) 서명된 PPP 계약의 이행을 변경하지 않음
 - b) 관련 법규의 준수
 - c) 계약 서명 기관의 승인을 받음
 - d) 대출 기관과 합작 투자 회사의 합의

- 양수인은 다음 요건의 충족 의무
 - a) 법률에 따라 양도를 받을 권리에 대한 제한
 - b) PPP 계약 및 기타 관련 계약을 수행할 수 있는 충분한 재정 및 관리 능력이 있어야 함
 - c) PPP 계약 및 기타 관련 계약의 조항에 따라 양도인의 권리와 의무를 계속 행사하기로 약속함

- 민간투자법에 규정된 계약상의 권리 및 의무의 양도가 사업자 등록 내용의 변경으로 이어지는 경우, PPP 프로젝트 기업은 기업에 관한 법률 및 규정의 관련 규정을 따라야 함

- 민간투자법에 따른 계약상의 권리 및 의무의 양도가 소득을 창출하는 경우 양수인은 PPP 계약의 과세 및 조건에 관한 법률 및 규정에 규정된 재정적 의무를 이행함

- PPP 계약의 준거법
 - PPP 계약, 그 부속서 및 베트남 정부 기관과 투자자 사이에 서명된 기타 관련 문서, PPP 프로젝트 기업은 베트남 법률의 적용을 받음. 베트남 법률로 아직 규제되지 않은 문제의 경우, 당사자는 베트남 법률의 기본 원칙에 위배가 되지 않는 것으로 PPP 계약에서 동의하고

지정할 수 있음

□ 프로젝트 시행

○ 프로젝트 수행을 위한 계약자 선정

- PPP 프로젝트 기업은 다음과 같이 공정성, 투명성 및 경제적 효율성을 보장하는 프로젝트 사업자에 일관성이 있게 적용될 계약자 선정에 관한 규정을 제정해야 함. 국가 이익, 지역 사회 이익 및 담당 기관 및 계약 서명 기관의 이익에 영향을 미치거나 부정적인 영향을 미치지 않아야 함
- 선정된 계약자는 자격, 경험에 대한 요구 사항을 완전히 충족하고 조달된 패키지 및 프로젝트를 구현하기 위한 적절한 해결책을 갖추어야 함. PPP 프로젝트 기업은 프로젝트의 품질과 진행을 책임져야 함.
- 국내 계약자가 수행할 수 있는 작업에 대해 국내 계약자를 선택해야 함. 외국 계약자가 반드시 해야 하는 이어지는 작업을 국내계약자가 수행할 수 없는 경우, 외국 계약자는 국내 계약자와 연결하거나 국내 하청 계약자를 활용해야 함
- 외국 계약자에 의해 공급되는 노동, 상품, 용품, 장비, 기계 및 차량은 언급된 요소가 국내 계약자에 의해 공급 될 수 없는 경우에만 사용되어야 한다고 규정하여 국내산 이용을 의무화하고 있음

○ 인프라 시설 및 시스템의 건설을 위한 투자 자본의 확정

- 인프라 시설 및 시스템의 건설이 완료되면 계약 서명 기관은 다음과 같이 PPP 프로젝트에서 공공 투자 자본의 마무리를 수행함

- a) PPP 프로젝트에 대한 공공 투자 자본의 일부가 민간투자법에 규정된 대로 관리되고 사용되는 경우, 계약 서명 기관 및 PPP 프로젝트 기업은 공공 투자 프로젝트에 관한 법률 및 규정에 따라 PPP 프로젝트의 공공 투자 자본을 확정함
 - b) PPP 프로젝트에 대한 공공투자의 일부가 민간투자에 규정된 대로 관리 및 사용되는 경우, 계약 서명 기관은 PPP 프로젝트 기업에 지급되고 최종적으로 감사된 금액을 집계해야 함. PPP 프로젝트에 대한 공공 투자 자본의 양. PPP 프로젝트의 공공 투자 자본은 투자자 선정 결과에 따라 계약에서 결정된 주 자본의 한도를 초과하지 않아야 함
- 인프라 시설 및 시스템의 건설이 완료되면 계약 서명 기관과 PPP 프로젝트 기업은 인프라 시설 및 시스템 건설을 위한 투자 자본을 마무리하는 절차를 수행해야 함. 인프라 시설 및 시스템 건설을 위한 투자 자본 금액 또는 건설 구성 요소가 없는 프로젝트의 최종 금액은 투자자 선정 결과 서명된 계약에 따라 결정됨.
 - 계약 서명 기관과 PPP 프로젝트 기업은 인프라 시설 및 시스템의 건설을 위한 투자 자본을 감사할 독립적인 자격을 갖춘 감사기관을 선택하는 데 동의해야 함
- 인프라 시설 및 시스템의 상업 운영 조건
 - BOT, BTO, BOO, BTL, BLT 계약을 적용한 PPP 프로젝트와 관련하여, 프로젝트 기업은 계약 서명에 의해 인증 완료 시 인프라 시설 및 시스템을 상업적으로 운영할 수 있음
 - 사업운영 및 관리(O & M) 계약을 적용한 PPP 프로젝트와 관련하여 PPP 프로젝트 기업은 PPP 계약이 발효될 때 인프라 시설 및 시스템

을 상업적으로 운영해야 함

- PPP 프로젝트 기업은 민간투자법 제71조 a조 제5항에 명시된 구성요소 프로젝트 항목과 관련하여 PPP 프로젝트에서 동시 상업적 운영을 위해 이 항목을 수령해야 함. 공공재 및 서비스의 제공 PPP 프로젝트 기업은 인프라 시설 및 시스템을 상업적으로 운영하는 동안 다음과 같은 책임을 짐
 - a) 공공재, 서비스를 제공하고 계약에 합의 된 요건, 조건에 따라 기타 의무를 이행함
 - b) 계약서에 명시된 조건에 따라 인프라 시설 및 시스템을 사용하도록 함
 - c) PPP 프로젝트 기업이 제공하는 모든 재화 및 공공 서비스 사용자를 공정하게 대우해야 함. 사용자에게 서비스 제공을 거부하기 위해 인프라 시설 및 시스템의 비즈니스를 수행할 권리를 사용하지 말아야 함

 - PPP 프로젝트 기업이 제공하는 공개 제품 및 서비스의 품질에 대한 사용자의 의견을 받고 신속하게 처리해야 함

 - 주기적으로 수리 및 유지 보수를 수행하여 계약에 따른 설계 또는 프로세스에 따라 인프라 시설 및 시스템의 안전한 작동을 보장
- 공공재 및 서비스의 제공
- PPP 프로젝트 기업은 인프라 시설 및 시스템의 상업적 운영에 있어 다음과 같은 책임을 부담함
 - a) 공공재, 서비스를 제공하고 계약에 합의 된 요건, 조건에 따라 기타 의무를 이행
 - b) 계약서에 명시된 조건에 따라 인프라 시설 및 시스템을 사용
 - c) PPP 프로젝트 기업이 제공하는 모든 재화 및 공공 서비스 사용자를

공정하게 대우함. 사용자에게 서비스 제공을 거부하기 위해 인프라 시설 및 시스템의 비즈니스를 수행 할 권리를 사용 불가

- d) PPP 프로젝트 기업이 제공하는 공개 제품 및 서비스의 품질에 대한 사용자의 의견을 받고 즉시 처리함
- e) 주기적으로 수리 및 유지 보수를 수행하여 계약에 따른 설계 또는 과정에 따라 인프라 시설 및 시스템의 안전한 작동을 보장

○ 재화 및 용역의 관세 및 수수료 및 기타 수입

- 관세, 수수료, 기타 수입 및 조건, 절차, 조정 절차는 투자자, PPP 프로젝트 기업의 이익을 보장하는 원칙에 따라 계약서에 명시되어야 함. 최종 사용자와 주정부는 투자자가 투자 자본을 회수하고 이익을 얻을 수 있도록 함
- 관세 보조금, 공공재 및 용역료의 적용은 법률 및 규정에 따름
- 관세의 조정, 재화 및 용역에 대한 수수료 및 국가가 규제하는 기타 수입에 대한 계약은 관세, 수수료에 관한 법률을 준수하고 계약에 따라 조건을 준수해야 함
- 관세, 재화 또는 용역에 대한 수수료 및 기타 수입(있는 경우)을 조정하는 경우, PPP 프로젝트 기업은 관세, 수수료 및 PPP 규정에 따라 공공재 및 용역을 이용하여 조직과 개인에게 통지해야 함

○ 상업적 운영 단계에서의 계약 이행 감독

- PPP 프로젝트 기업은 계약 조항에 따라 상품 및 서비스의 품질에 대한 책임을 짐

- 계약 서명 기관은 다음과 같은 감독을 수행 할 책임이 있음. a) 계약의 조항에 따른 PPP 프로젝트 기업의 권리와 의무 이행. b) 계약의 요구 사항에 따라 PPP 프로젝트 기업이 제공하는 상품 및 서비스의 품질
 - PPP 프로젝트 기업이 계약서에 규정된 재화와 용역의 품질 요구 사항을 충족하지 않는 것을 고려할 경우, 계약 서명 기관은 PPP 프로젝트 기업에게 계약서에 명시된 계약자에 의해 수정하도록 요구하는 서면 기록을 작성해야 함. PPP 프로젝트 기업이 적절하게 시정하거나 계약기간안에 수행하지 못하는 경우 계약에 규정된 해당 벌금 조치가 적용됨
 - 계약 서명 기관이 PPP 프로젝트 기업이 계약의무를 준수하지 못한다고 판단하는 경우, 해당 기관은 관할 기관에 보고하여 위반 처리를 결정해야 함
 - 계약 서명 기관은 본조 제2항에 명시된 의무 이행을 지원하기 위해 컨설턴트를 모집 할 수 있음. 컨설턴트 모집 비용 및 위반 수준의 검증과 관련된 기타 비용은 본법 제3조 제61조에 규정 된 메커니즘에 따라 지불되어야 함.
- 프로젝트 이행을 위한 재정적 준비
- 투자자, PPP 프로젝트 기업은 계약에 따른 조항에 따라 프로젝트를 이행하기 위해 자본의 기여와 대출 및 기타 합법적 자본의 동원에 대한 책임 보유
 - 계약서 서명일로부터 12개월 이내에 투자자, PPP 프로젝트 기업은 재정 계약을 완료해야 함. 국회의장, 국무총리가 승인한 투자정책의 프로젝트 기간은 18개월을 초과하지 않음. PPP 계약은 투자자 및/ 또는 PPP 프로젝트 기업이 재정 계약을 완료한 경우에만 유효함

- 이 조 제2항에 규정된 기간 내에 투자자와 PPP 프로젝트 기업이 재정을 준비할 수 없는 경우의 처리 형태는 입찰 서류와 PPP 프로젝트 계약서에 명시되어야 함.

- 인프라 시설 및 시스템의 이전

- 인프라 시설 및 시스템의 이전 및 운영 단계로 이전하기 전에 인프라 시설 및 시스템의 품질, 가치의 검증은 PPP 프로젝트 계약의 규정에 따라 시행되어야 함. 이전된 인프라 시설 및 시스템의 잔여 가치는 주 예산에 관한 법률 조항에 따라 주 예산으로 집계됨
- 양도된 자산을 처리하는 절차는 공공 자산의 관리 및 사용에 관한 법률 및 규정의 조항을 준수해야 함

- 계약 청산

- PPP 계약은 다음의 경우 청산됨
 - a) 당사자는 계약상의 의무 이행
 - b) 계약 종료
- PPP 계약의 청산 마감일은 계약 당사자가 합의해야 하지만 계약 당사자가 계약의 계약 의무를 이행 한 날 또는 계약의 조기 해지에 합의한 날짜로부터 180 일을 초과해서는 안됨
- 계약 청산의 내용
 - a) 계약 청산의 경우, 계약 서명 기관 및 PPP 프로젝트 기업은 다음의 권리 및 의무의 완료 및 종료를 인증 필요
 - b) 계약이 청산되는 경우, 계약 서명 기관과 PPP 프로젝트 기업은 완

료되지 않은 부분에 대해 완료 의무와 당사자 책임을 인증 필요

- c) 계약을 청산할 때 발생하는 비용의 경우 계약 서명 기관 및 PPP 프로젝트 기업의 책임과 의무

□ PPP 프로젝트 이행을 위한 자본의 출처

○ PPP 프로젝트에서 국가 자본의 사용

- PPP 프로젝트에서 국가자본을 사용하는 목적

- a) 인프라 시설 건설 및 PPP 프로젝트 시스템 지원
- b) PPP 프로젝트에서 공공재 및 서비스 제공을 위해 PPP 프로젝트 기업에 지불
- c) 보상 비용, 토지 취득, 지원 및 재정착 비용; 임시 시설 건설에 대한 지원
- d) 수입 감소의 지불
- e) 규정 된 의무를 이행하기 위해 관할 기관, 계약 서명 기관, 프로젝트 준비 부서, 조달 기관의 지출
- f) PPP 프로젝트 평가위원회, PPP 프로젝트 평가위원회의 지출.

- 정부는 PPP 프로젝트에서 국가 자본의 사용 및 관리에 관한 지침을 제공해야한다.

○ 지분의 분담

- 투자자는 이 법 제71조 및 제73조에 규정 된 주 자본을 제외한 총 프로젝트 투자의 15% 이상 지분의 분담의무

- BT 프로젝트와 관련하여 본 조 제1항에 규정된 비율에 추가하여 투

자자는 투자, 건설, 주택, 부동산 사업 및 기타 관련 법률 및 다른 프로젝트를 시행하기 위한 규정

- 프로젝트 계약의 합의 된 진행에 따라 투자자의 지분이 기여됨. PPP 프로젝트 기업이 설립된 경우, 프로젝트 등록 시 투자자는 기업에 관한 법률 조항에 따라 프로젝트 기업의 현장 자본에 기여할 지분 비율을 결정함. PPP 프로젝트 기업의 현장 자본이 자본보다 적은 경우 투자자가 동원하기로 약속한 프로젝트 계약에는 프로젝트 이행 진행 상황에 따라 PPP 프로젝트 기업의 현장 자본을 조달하기 위한 로드맵이 포함되어야 함

○ PPP 프로젝트 기업체의 발행

- PPP 프로젝트 기업은 기업 및 증권에 관한 법률 규정에 따라 전문 보안 투자자에게 별도의 채권을 발행하여 PPP 프로젝트 이행을 위한 자본을 동원 할 수 있음
- 이 조 제1항의 규정에 따른 채권의 발행은 다음 조건을 완전히 충족해야 함
 - a) 별도의 채권 발행을 통해 동원된 자본의 금액이 PPP 프로젝트 계약에서 결정된 대출 금액의 가치를 초과하지 않아야 함
 - b) 프로젝트 시행일정에 따라 증권에 관한 법률에 따라 발행조직을 사용하여 공모를 개설하고 채권을 매입하고 PPP 프로젝트 기업의 자본을 지급함
- 건설구성 요소가 있는 프로젝트의 건설이 완료된 후 또는 건설 구성 요소가 없는 프로젝트의 운영단계로 이동한 후 PPP 프로젝트 기업은 전환 가능 채권 및 영장 연결 채권을 제외하고 공모할 수 있어야 함
- 이 조 제1항 및 제3항에 따라 동원된 자본은 계약에 따라 프로젝트를

수행하기보다는 어떠한 목적으로도 사용될 수 없음

□ 투자 인센티브 및 보장

○ 투자 보장

- 토지 접근의 보증, 토지 이용권의 행사 및 공공 자산의 사용권
 - a) PPP 프로젝트 기업은 주정부에 의해 토지를 할당 또는 임대하거나 다른 공공 자산을 사용하여 PPP 계약을 이행 할 수 있음
 - b) 이 조 제1항에 규정된 토지 및 기타 공공 자산의 사용은 토지와 공공 자산의 사용 및 관리에 관한 법률 및 규정을 준수함
 - c) 프로젝트의 토지 이용 목적은 계약의 전체 이행기간 동안 변경되지 않은 상태로 유지됩니다. 대출 기관이 본 계약 제54조에 규정된 바와 같이 자신의 입양 권리를 행사하는 경우에도 마찬가지임
- 공공 서비스 제공의 보장
 - a) PPP 프로젝트 기업은 법률에 따라 프로젝트를 이행하기 위해 공공 시설 및 기타 보조 작업을 사용할 수 있음
 - b) 공공 서비스가 부족하거나 공공 시설이 특정 사용자에게 제한된 경우, 프로젝트 기업은 그러한 서비스를 제공 받거나 그러한 공공 시설을 사용하여 프로젝트를 수행 할 권리를 우선적으로 부여 받아야 함
 - c) 관할 기관은 공공 서비스 및 시설 이용에서 우선순위를 얻기 위해 PPP 프로젝트 기업이 필요한 절차를 수행하도록 지원할 책임이 있음
- 자산의 담보 및 인프라 시설 및 시스템을 상업적으로 운영 할 수있는 권리
 - a) 투자자와 PPP 프로젝트 기업은 모기지 자산, 토지 사용권 및 대출 기관과 함께 인프라 시설 및 시스템을 상업적으로 운영 할 권리가 토지와 민법에 관한 법률. 계약에서 달리 명시하지 않는 한 모기지 기간이 계약기간을 초과해서는 안됨

- b) 모기지 자산에 대한 계약 또는 인프라 시설 및 시스템을 상업적으로 운영 할 수있는 권리는 대출 기관과 계약 서명 당사자가 서면으로 작성하고 서명해야 함
 - c) 자산의 담보 또는 인프라 시설 및 시스템을 상업적으로 운영 할 수 있는 권리는 프로젝트 계약에서 이미 합의된 목표, 규모, 기술 사양, 프로젝트 이행 일정 또는 기타 조건에 부정적인 영향을 미치지 않아야 함
- 투자자, PPP 프로젝트 기업은 투자에 관한 법률 및 규정에 규정된 다른 투자 보증을 받을 자격이 있음
- 중요한 PPP 프로젝트를 위한 외화의 균형 보장
 - 정부는 국무총리가 투자정책을 승인하는 프로젝트에 대하여 외화 균형에 대한 보증 메커니즘의 적용을 외환 관리 정책에 기초하여 균형 능력을 결정함
 - 외화 수지에 대한 보증의 적용 조건 또는 외환 관리에 관한 법률에 따라 해외 투자의 자본, 이익 및 기타 청산을 양도하지만 시장은 프로젝트 기업의 법적 외화 요구를 충족시키지 않음
 - 외화 균형에 대한 보증 한도 : 베트남 동(VTN dong)에서 지출을 공제한 후 베트남 동에서 프로젝트 수입이 30 %를 넘지 않아야 함
- 수익 공유 메커니즘
 - 투자자, PPP 프로젝트 기업은 계약에서 실제 수익과 약정 수익 사이의 50% 증가를 정부와 공유해야 함. 이 당사자들은 계약에서 약정된 수입금액이 재정계획 수입의 125%를 초과하지 않는 것에 동의해

야 함. 민간투자법 제53조 제3항 dd에 규정된 바와 같이 PPP 계약기간을 조정한 후에는 증가된 수입 분배가 적용됨

- 국가는 투자자와 공유하며, PPP 프로젝트 기업은 프로젝트의 계약에서 실제 수익과 약정 수익 감소의 50%가 다음 조건을 완전히 충족해야 함

a) 프로젝트는 관할 기관이 공식화함. BOT, BTO, BOO 계약 유형을 적용하고, 본 법 제71조에 규정된 인프라 시설 및 시스템의 건설을 지원하기 위해 주 자본을 사용하지 않음

b) 계획, 정책 및 관련 법률의 변경으로 인해 실제 수익이 계약의 약정 수익보다 적음. 양 당사자는 약정된 금액에 동의하지만 재정계획의 총액은 75%를 넘지 않아야 함

c) 민간투자법 제52조 및 제53에 규정된 대로 관세, 제품, 서비스 수수료 또는 PPP 계약기간을 조정하기 위한 모든 조치를 이행했지만 본 조항의 b 항에 명시된 수익을 보장하지는 못함

d) 주정부 인민위원회가 투자정책을 승인한 프로젝트의 경우, 수입 감소 부담금은 지방 주 예산에서 배분됨

- 이 조 제1항 및 제2항에 규정된 수입증가 부담의 메커니즘은 투자 정책 결정에서 결정됨

- 매년 당사자들은 PPP 프로젝트의 실제 수익을 확인함. 매3년마다 당사는 PPP 프로젝트 계약에서 실제 데이터와 약정 수익의 차이를 연간 데이터를 기반으로 결정해야 하며, 이는 권한이 있는 당국이 수익증가 및 감소의 공유 메커니즘을 고려하고 적용할 수 있는 기초 역할을 함

□ PPP 투자 활동의 검사, 전문화된 검사, 주 감사 및 감독

○ PPP 투자 활동의 검토

- 심사 활동은 다음을 포함: 부처 및 지방의 PPP 투자에 관한 서면 지침서 발행; 투자 준비 검사; PPP 투자와 관련된 투자자 선정, 계약 서명 및 계약 이행 및 기타 활동의 조직 조사.
- PPP 투자의 검토는 정기적으로 또는 검사 권한을 가진 당국의 재량에 따라 수행됨.

○ PPP 투자 활동의 부문별 검사

- PPP 투자 활동의 검사란 기획 및 투자에 대한 전문적인 검사를 의미함
- PPP 투자 활동의 검사는 이 법에 명시된 PPP 투자 활동에 관여하는 관할 기관, 계약 서명 기관, PPP 투자자, PPP 프로젝트 기업, 조직 또는 개인에게 수행됨

○ PPP 투자에 대한 국가 감사

- 계약서에 서명하기 전에 주 감사는 프로젝트 준비 과정의 주 감사에 관한 법률, 공공 재정, 공공 재산을 사용한 PPP 프로젝트에 대한 투자자 선정 결과에 따라 감사를 수행함
- 계약서에 서명한 후, 주 감사는 다음을 포함하여 PPP 프로젝트에서 공공 금융 및 공공 자산의 사용에 대한 주 감사에 관한 법률에 따라 감사를 수행해야 함
 - a) 이 법 제73조에 규정된 보상, 부지 정리, 지원, 재정착, 임시 건설 지원(있는 경우)을위한 주 자본 사용에 대한 재무 감사 및 감사 투자

자에게 이 법 제46조 제3항에 규정된 BT 프로젝트를 수행하기 위해 투자자에게 지불하는 공공재산을 사용하여 이 법 제71조 제5항에 규정된 구성 요소 프로젝트

b) 공공 재정 및 공공 자산을 이용한 PPP 프로젝트에 대한 서비스 품질 평가 지표에 기초하여, 경제, 효과 및 효율성을 평가하기 위한 감사 활동

○ PPP 투자에 관한 국가 감사기구의 감독

- 중앙 정부의 PPP 투자에 관한 국가감사기구는 국회와 총리 및 기타 프로젝트에 의해 투자 정책이 승인된 PPP 프로젝트의 이행 과정을 감독해야 함
- PPP 투자에 관한 지방 자치 단체는 기관 차원의 인민위원회에 의해 투자 정책이 승인된 PPP 프로젝트의 이행 과정을 감독

○ PPP 투자에 관한 국가 감사기관의 감독 내용

- 입찰 서류 또는 제안 요청.
- 투자자 선정 결과.
- 계약의 기본 내용.
- 규정된 건설, 인프라 시설 품질 인증 결과
- 제품 및 서비스 품질 평가 결과.
- 총리의 요청에 따른 기타 내용

○ PPP 투자에 대한 국가 감사 기관의 감독 책임

- 독립적으로 행동하고 법률 규정을 준수하며 무결성, 객관성, 적시성 및 정보의 기밀 유지

- 개입하지 말고, 문제를 일으키지 말고, PPP 프로젝트 이행 과정을 방해하지 않아야 함. 관할 기관, 계약 서명 기관, 투자자 및 PPP 프로젝트 기업의 책임 수행에 영향을 미치지 않아야 함
 - 모니터링 내용과 관련된 정보 및 문서를 관할 기관에 요청
 - 법규 위반의 징후를 발견한 경우, 관할 당국에 치료 방향 및 취급 조치를 제안
- PPP 투자에 대한 국가 감사 기관의 감독 책임
- PPP 프로젝트는 구현 프로젝트 사이트에서 커뮤니티의 감독을 받음. 모든 수준의 베트남 조국 전선위원회는 준비 단계에서 PPP 프로젝트의 사회적 비판 이행을 책임짐. 계약 이행 단계에서 PPP 프로젝트에 대한 커뮤니티 감독 업무
 - 담당 기관은 프로젝트, 거주지 주민, 환경 영향을 미칠 위험이 큰 프로젝트, 지역 사회의 사회 경제적 생활에 직접적으로 영향을 미치는 프로젝트, 투자 정책·투자·지침·건설 측면에서 프로젝트를 고려, 대응 및 의견을 수렴함. 법률, 규정에 따라 토지, 폐기물 처리 및 환경 보호, 보상, 현장 통관 및 농업 및 주거 정착 계획.
 - 공공 감독의 내용
 - a) 투자, 건설, 토지, 폐기물 처리 및 환경 보호에 관한 법률 규정 준수
 - b) 토지를 취득한 사람들의 권리와 법의 이익을 보장하는 보상, 부지 정리 및 농업 및 주거 정착 계획

- c) 프로젝트의 이행과 진행
- d) 투자의 공개 및 투명성
- f) 공익에 해를 끼칠 수 있는 행위의 발견. 프로젝트 투자 및 운영 기간 동안 프로젝트가 대중의 생활 환경에 미치는 부정적인 영향, 프로젝트의 자본과 자산의 손실과 낭비를 초래하는 활동

□ PPP 투자와 관련된 기관, 조직, 개인의 의무, 권한 및 책임

○ 권한이 있는 기관의 책임

- PPP 프로젝트의 타당성 조사, 타당성 조사를 공식화하고 평가하고 승인을 위해 해당 기관에 제출
- 관할 기관이 계약 서명 기관인 프로젝트의 경우, 계약 서명 기관의 책임
- 투자자 선정 과정에서 청원을 처리함. 민간투자법에 규정된 PPP 투자에 대한 조항의 제재 위반
- 조달 프로세스 취소, 조달 프로세스 일시 중단, 투자자 선정 결과 거부 또는 조달 업체의 결정 위반 PPP 투자, 투자자 선정 또는 기타 관련 법규에 대한 규정 존재
- 투자 정책에 대한 권한을 가진 기관이 프로젝트의 PPP 계약을 종료, 중단하기로 결정
- 조달 기관, 계약 서명 기관에 검사, 감독 및 모니터링, 청원 처리, PPP 투자의 제재 위반에 대한 자료 및 문서를 제공하도록 요청

- 계약에 규정된 책임 범위 내에서 그러한 손실이 결함으로 인해 발생한 경우 법 조항에 따라 관련 당사자에 대한 손해를 보상. 역량 이외의 사례에 대한 고려 및 결정을 위해 관할 당국에 보고
- 감독 기관, 검사 및 검사 기관 및 PPP 투자에 대한 주 정부 관리 기관의 요청에 따라 규정 이행에 대해 책임을 짐
- PPP 프로젝트 정보를 공개함. 자신의 권한하에 PPP 프로젝트의 이행에 관해 PPP 주정부 관리 기관에 정기적으로 보고함
- 민간투자법에 규정된 다른 책임을 수행
- 계약 체결 기관의 책임
 - 서명된 PPP 계약에 따라 권리와 의무를 행사
 - PPP 프로젝트 기업에 제공되는 서비스 가격에 대한 계약을 보장
 - 관련 기관에 결함이 발생한 경우, 관련 당사자에게 법률로 규정된 손해를 보상
 - PPP 프로젝트 기업이 서명된 PPP 계약에 따른 의무를 이행하지 못하는 경우 계약 이행 감독을 조직하고 페널티를 부과
 - PPP 프로젝트 정보를 공개. 계약서 서명을 위해 계약서가 할당된 PPP 프로젝트의 이행에 대해 관할 기관에 정기적으로 보고
- 조달 기관의 의무

- 투자자 선정 준비 투자자 선정 구성 이 법의 규정에 따라 사전 자격, 입찰의 적용에 대한 평가를 조직
- 전문가 팀을 설립 결정
- 평가 절차에서 사전 자격, 입찰 및 제안의 적용에 대한 설명을 투자자에게 요청
- 사전 자격 신청서 제출, 사전 자격 결과, 입찰 서류 및 투자자 선정 결과
- 투자자와의 협상 및 최종 계약
- 법규에 따라 결함에 의한 손해가 발생한 경우 관련 당사자에 대한 손해 배상.
- 투자자 선정 과정에서 문서의 기밀 유지.
- 보관법 및 정부 규정에 따라 투자자 선정 과정에 관련 정보 저장
- 투자자 선정 과정에서 권고 사항의 해결
- 투자자 선정 과정에 대한 법률 및 관할 기관에 책임을 짐
- 투자자 선정 과정에서 정직, 객관성 및 공정성 보장
- 조달 검토 및 국가 조달 네트워크 시스템에 대한 정보 제공. 입찰 활

등을 담당하는 관할 기관, 검사, 시험 기관 및 국가 관리 기관의 요청에 따라 관련 정보 및 문서를 제공하고 본 조항의 이행을 설명

○ 투자자와 PPP 프로젝트 기업의 책임

- 서명된 PPP 계약에 따라 권리와 의무 행사
- 조달 과정에서 탄원, 불만 및 비난을 제기함. 사전 검증 문서, 입찰 문서 및 제안 요청을 명확히 하기 위해 조달 기관에 요청
- PPP 투자 법령 및 프로젝트 이행 프로세스의 기타 관련 법규를 준수
- 정직, 조달 참여의 정확성, 계약 이행, 청원, 불만 및 비난 보장
- 투자자 및 프로젝트 기업의 결함으로 인해 발생한 손해에 대해 법에 의해 규정된 것에 따라 손해 보상
- 담당 기관의 요청에 따라 의무 이행과 관련된 정보, 문서 및 설명의 제공: 검사 및 검사 기관, 조달 활동을 위한 국가 관리 기관

□ 청원, 분쟁 및 위반의 해결

○ 투자자 선정에 대한 청원의 해결

- 투자자가 자신의 정당한 권리와 혜택이 영향을 받는 것을 볼 때, 투자자는 다음과 같은 권리가 있음. 여기에서 제103조에 정의된 해결 절차에 따른 투자자 선정 결과, 청원을 해결하는 과정을 포함하여 또는 청원 해결의 결과를 얻은 후를 포함하여 언제든지 법원에서 소송을 시작 가능

- 법원에서 소송을 제기한 투자자는 조달기관 및 권한이 있는 기관에 탄원서를 보내서는 안됨. 청원을 해결하는 과정이 진행되는 동안 투자자가 법원에서 소송을 시작하는 경우, 청원의 해결은 즉시 종료됨

○ 투자자 선정에 있어 청원 해결 절차

- 투자자는 투자자 선정 결과 발표일로부터 10일 동안 청원서를 조달 기관에 보냄
- 조달기관은 투자자의 청원서를 받은 날로부터 15일 이내에 서면 청원 해결을 투자자에게 보내야 함
- 조달 기관이 서면 답변을 하지 않거나 투자자가 청원 결의 결과에 동의하지 않는 경우, 투자자는 서면 청원서를 유능한 사람과 자문위원회에 동시에 보내서 5년 이내에 청원을 해결할 권리가 있음. 응답 마감일 또는 조달 기관의 서면 응답 접수일로부터 근무일 소요됨
- 서면 청원서를 접수하면, 청원 해결 자문위원회는 투자자, 조달 기관 및 관련 당국에 고려할 정보를 제공하고, 관련 옵션에 대해 해당 기관에 서면보고서를 제출하도록 요청할 권리가 있음. 투자자의 청원 접수일로부터 30일의 기간 소요됨
- 필요한 경우, 청원 내용에 따라 청원 해결 자문위원회 관할 기관에 선택 과정의 일시 중단을 고려하도록 요청할 수 있음. 자문위원회로부터 서면 요청을 접수 한 날로부터 10일 이내에 요청이 승인되면, 관할 기관은 선택 절차의 일시 중단에 대한 서면 통지를 발행해야 함. 그러한 통지는 선발 과정의 일시적 정지 통지 일로부터 5일(근무일 기준) 이내에 조달기관 및 투자자에게 발송됨. 임시 정학 기간은 조달 기관이 관할 기관이 청원 해결 서한을 발부할 때까지 선발 절차의 일시 중단 통지를 받은 날부터 계산됨

- 관할 기관은 접수일로부터 10일 이내에 청원 해결 자문위원회의 서면 응답에 대한 청원 해결 서신을 발행
- 투자자가 이 조에 명시된 해결 절차를 준수하지 않고 관할 기관에 직접 청원서를 보낼 경우, 그러한 청원서는 검토 및 처리되지 않아야 함

○ 분쟁 해결

- 권한이 있는 기관, 계약 서명 기관 및 투자자 또는 PPP 프로젝트 기업 간의 분쟁과 프로젝트 기업과 프로젝트 수행에 참여하는 다른 경제 기관 간의 분쟁은 협상, 중재, 중재 또는 법정 소송
- 당사자 간의 분쟁은 우선 협상과 중재에 의해 해결됨. 협상 및 중재로 분쟁을 해결할 수 없는 경우 당사자는 분쟁을 해결하기 위해 법원 또는 중재 기관에 또는 본 조 3, 4 및 5조에 따라 분쟁을 회부 할 수 있음
- 관할 기관, 계약 서명 기관 및 국내 투자자 또는 국내 투자자가 설립한 PPP 프로젝트 기업 간의 분쟁; 국내 투자자 간의 분쟁; 베트남 경제 기관과 국내 투자자에 의해 설립된 국내 투자자 및/또는 PPP 프로젝트 기업 간의 분쟁은 베트남 중재 또는 베트남 법원에 의해 해결 됨
- 외국 투자자에 의해 설립된 주무 기관, 계약 서명 기관 및 외국인 투자자 또는 PPP 프로젝트 기업 간의 분쟁은 계약 또는 국제 조약에서 달리 합의된 경우를 제외하고 베트남의 중재 또는 베트남 법원에 의해 해결됨. 베트남 사회주의 공화국은 회원이 달리 규정하고 있음
- 적어도 하나의 외국인 투자자가 관여하는 투자자들 사이의 분쟁; 외국

인 개인 또는 단체와 투자자 또는 PPP 프로젝트 기업 간의 분쟁은 다음 기관 중 하나에 의해 해결됨

- a) 베트남 법원,
- b) 베트남의 중재
- c) 외국 중재
- d) 국제 중재
- e) 분쟁 당사자들이 합의한 중재

- 서명된 PPP 계약 및 관련 계약에 정의된 중재로 해결된 분쟁은 상업적 분쟁임. 외국 중재인의 결정은 외국 중재인의 결정에 대한 인정 및 집행에 관한 법률에 따라 인정되고 집행되어야 함.

○ 법원에서의 조달 분쟁의 해결

- 법원에서의 조달 분쟁의 해결은 민사소송법에 따라 처리됨
- 법원에 소송이 제기되면 당사자는 법원에 입찰 마감 정지, 후보자 승인, 투자자 선정 결과 승인, 계약서 서명, 계약 이행 및 기타 잠정 조치를 포함한 잠정 조치를 이행하도록 요청할 수 있음

○ PPP 투자에 대한 위반의 처리

- 경고 및 위약금은 계획 및 투자 위반에 대한 행정제재에 관한 법률을 준수하여 투자에 관한 법률을 위반하는 조직 또는 개인에게 적용
- 개인은 본 조 제 11 조의 규정을 위반하는 투자 활동에 참여할 수 없음
- 여기에서 규정 위반 및 기타 관련 법률이 발견될 경우 조달 프로세스 취소, 조달 프로세스 일시 중단, 투자자 선정 결과 거부 또는 조달 기관, 유능한 기관, 계약 서명 기관의 결정을 무효화

- 계약 해지, 계약 위반 또는 규정 위반 및 기타 관련 법규가 발견될 경우 계약 이행 중단
- 형사법에 따라 범죄를 구성하는 PPP 투자 법규 위반에 대해 개인에 대한 형사기소를 실시함
- PPP 투자에 관한 법률을 위반하는 간부 및 공무원 또한 간부 및 공무원에 관한 법률을 준수하여 처리해야 함

○ 이행 규정

- 이 법의 시행일 이전에 권한이 있는 당국에 의해 투자정책이 승인된 프로젝트 또는 타당성 조사 보고서가 승인된 프로젝트는 본 규정에 규정된 투자정책에 대한 결정을 얻는 절차에 적용되지 않음
- PPP 투자 부문 및 규모에 속하지 않는 프로젝트, 권한이 있는 당국에 의해 승인된 투자 정책 또는 이 법의 발효일 이전에 승인된 타당성 조사 보고서 실행을 중단 사전 자격 요청, 제안 요청
- 민간투자법 제5조에 규정된 PPP 투자의 분야와 규모에 속하지 않은 프로젝트는 사전 자격 요청, 제안 요청을 하여 본 법의 규정에 따라 지속적으로 이행
- 이 법의 발효일 이전에 서명된 프로젝트 계약담당자는 이 법의 규정에 따라 지속적으로 이행해야 함
- 본 법 시행일 이전에 투자 인센티브, 보증 및 기타 프로젝트 이행과 관련된 내용에 대해 총리, 부처 및 지방 수준의 인민위원회의 서면 약속 또는 합의가 이루어진 프로젝트 그러한 약속 또는 계약에 따라 이행되어야 함

1.3 민간투자사업의 논점과 과제

○ 혼란방지와 법령체계 개선

- PPP 관련 법률, 법령 및 규정의 현재 혼란스러운 법적 체계를 하나의 포괄적인 법률로 통합하여 법적 병목 현상을 완화하고 현재의 법적 틀의 개선을 목표로 함
- 법률안은 계약 국가 기관이 민간부문 투자자가 공유하는 민간 부문에 대한 대가로 프로젝트에 대한 약정 및 실제 수입 사이의 부족분의 최대 50%를 공유할 수 있게 하여 주정부가 민간 부문 당사자와 수익 위험을 공유할 수 있도록 허용. 정부 기관은 또한 프로젝트에 의해 도출된 실제 수입이 당사자들 사이에 합의된 것보다 낮은 경우 PPP 프로젝트의 관세 또는 서비스 수수료를 인상(또는 운영 기간 연장) 할 수 있음
- 현재 PPP 프로젝트의 최소 투자 자본이 2천억 VND (약 US \$ 880 million)라고 규정. 최소 투자 자본금의 이러한 포함은 더 큰 PPP 프로젝트가 우선시 되도록 하는 정부의 목표와 일치하나, 이는 재정 능력이 제한된 투자자가 PPP 프로젝트 참여에서 제외될 수 있음
- 전체 투자 자본의 15% 이상의 PPP 프로젝트에서 투자자에게 최소 지분 요건을 부과함. Build-Transfer 계약에 제공된 최소 자산은 다른 관련 법률 (예 : 투자, 건설 또는 토지 관련 법률)에 따라 다른 요구 사항을 준수
- PPP 프로젝트 회사는 PPP 프로젝트의 범위를 벗어나는 비즈니스 활동을 수행 할 수 없음. 이 엄격한 제한은 그러한 프로젝트 회사의 유

일한 초점이 프로젝트를 구현하고 실행하는 것임

- 프로젝트 회사가 회사 채권을 발행할 수 있도록 제안하여 투자자에게 프로젝트 자본을 조달할 수 있는 대체 수단을 제공
 - 정부는 국회 또는 총리가 승인한 프로젝트에 대해 외환 균형 및 프로젝트 수익에 대한 보증을 할 수 있으며, 프로젝트 수익의 최대 30%는 개인 투자자에게 지불. 위에서 논의한 수익 위험 공유 메커니즘과 유사하게, 이러한 보장은 투자자에게 투자에 대한 추가 보안을 제공함으로써 PPP 프로젝트를 더욱 매력적으로 만듦. 외환 균형에 대한 보장은 잠재적인 외환 공급 변동에도 불구하고 베트남 동화 수령에 대해 어느 정도의 확실성을 제공함으로써 투자자를 더욱 안심시킬 수 있음
 - 법률 초안은 정부와의 주요 프로젝트 계약에 따라 베트남 법률을 준거법으로 제공. 계약은 국가 당국의 법적 의무와 관련이 있으며 공공 정책 문제를 포함 할 수 있으나, 계약 조건의 확실성 및 명확성을 위해 잘 확립된 법률 시스템의 법률이 선호될 수 있으므로 이 요구 사항은 잠재적 투자자와 대출 기관을 설득 가능
- 명확하고 안정적인 규제 환경 제공
- 베트남의 빠르게 성장하는 경제와 인프라사업에 대한 수요는 명백한 기회를 제시함. 그러나 명확하고 안정적인 규제 환경은 투자자들이 장기적이고 자본 집약적인 인프라 프로젝트에 전념하기 위한 중요한 전제 조건
 - PPP 프로젝트를 시행할 때 투자자 선정, 자본 조달, 수수료 수준, 회수 기간 및 수익에서 투명성을 보장해야 함

○ 소유권과 위험분담

- 지금까지 베트남 도로민간투자사업은 유료 통행료가 주수입으로 건설-운송-이전(BOT) 관행에 따라 건설되었음. 전문가들에 따르면 공공-민간 파트너십에 관한 법률은 소유권과 위험 공유를 시장에서 작동할 수 있도록 구체화해야 한다는 의견임
- 민간 투자자의 참여를 장려하고 PPP 프로젝트의 투명성을 보장하기 위해 PPP(Private-Private Partnership) 법률에 따라 소유권과 위험 공유 메커니즘을 분명히 해야 민간투자사업의 성공을 담보할 수 있음. 시설소유권과 사업위험의 공유가 가장 중요한 이슈인 것으로 실제 현장에서 제기되고 있음
- 법에 따라 PPP 프로젝트에 대한 투자자의 소유권을 명확히 해야 하며, 이는 민간투자를 유치하고 책임을 누가 질 것인지를 분명히 한다는 측면에서 타당함
- 정부 정책 및 계획에 변화로 인한 민간도로사업의 통행료 수입의 감소를 초래하는 경우에 정부가 투자자의 권리를 보호해 줄 것을 기대하고 있음. 민간투자자의 귀책이 아닌 정부정책 변경의 이유로 투자자의 수입이 감소하게 된다면, 이러한 위험은 정부가 부담해야 한다고 정부에 요구하고 있음
- 많은 국가에서 PPP 프로젝트가 재무 효율성, 품질 및 기술 측면에서 예상 목표에 도달하지 못하고 실패한 측면이 있음. PPP는 민간투자의 증가를 유도하고 있으나, 민간투자자가 부실하게 투자를 하여 파산하면 최종적으로 정부가 위험이 부담해야 함
- 위험 공유가 투자자 유치를 위한 핵심 요소이며, 민간투자자에게 너무

과도한 위험을 부과하면, 민간투자자는 사업참여를 하지 않으려 할 것임. 이에 반해 정부가 너무 과도한 위험부담을 하게 되면, 민간투자자의 사업참여는 쉽게 확보할 수 있지만, 사업이 실패로 귀결될 경우에 정부의 과도한 비용부담의 원인이 될 수 있음

- 법안에서 PPP 프로젝트가 계획보다 높은 수익을 올리면 초과분은 정부와 투자자 사이에 50:50으로 공유됨. 그러나 프로젝트의 수입이 계획보다 낮으면 정부는 정책과 계획에 변화가 생겨 수입 확보에 영향을 줄 때만 투자자와 손실을 공유함. 이에 따라, 민간투자사업 법안의 위험 공유체제에 대해 민간투자자가 정부에 비해 여전히 불리하다는 주장이 제기되고 있음

○ 수익위험의 민간과 정부간 배분

- 법률안은 계약 국가 기관이 민간 부문 투자자가 공유하는 민간 부문에 대한 대가로 프로젝트의 약정 및 실제 수입 사이의 부족분의 최대 50%를 공유하여 정부가 민간 부문 당사자와 수익위험을 공유
- 정부 기관은 또한 프로젝트에 의해 도출된 실제 수입이 당사자들간에 합의 된 것보다 낮은 경우 PPP 프로젝트의 관세 또는 서비스 수수료를 인상 가능(또는 운영 기간 연장)
- 이러한 정부와 민간투자자의 수익 위험 배분 모델은 민간부문 투자자의 사업위험을 줄여 PPP 사업참여를 증가시키는데 기여할 것이나, 손실 발생 시 민간투자가 과도한 위험을 부담하는 체제임

○ 분쟁처리방안

- 시설소유권과 위험 공유에 대한 논의도 많지만, 계약 기관의 의무 및

분쟁과 위반을 처리하는 방법에 대한 규정은 여전히 모호하다는 점에서 민간투자사업의 성공을 확신하기 어렵다는 지적이 제기되고 있음.

- 계약 기관의 의무 및 분쟁과 위반을 처리하는 방법에 대한 규정은 여전히 모호하고 더 많은 고려가 필요하다는 주장이 있음

○ 금융지원방안

- 민간 투자자를 PPP 프로젝트에 참여하도록 하기 위해서는 정부가 은행 신용 및 대출 금리와 같은 영역에서 지원하는 정책이 필요하다는 점이 제기되고 있음
- 베트남은 일반 예금이자율이 7-9%에 이르기 때문에 대출이자율은 훨씬 높은 수준임. 따라서 민간투자사업을 수행하기 위해서는 높은 이자율 부담을 줄여 줄 수 있는 금융조치가 필요함

○ PPP 투자자의 최소자본 규모와 관련 규정 준수 의무

- 투자자의 최소 자본요건은 총 투자 자본의 15% 이상이어야 함
- BT(Build-Transfer) 계약의 경우, 지분은 사업시행을 위한 투자, 건설, 주택, 부동산 사업 및 기타 관련 법률에 관한 기타 요구 사항을 준수해야 함

○ 프로젝트 기업의 정의

- “프로젝트 기업”이라는 용어는 프로젝트 회사가 PPP 사업 이외의 대체 비즈니스 활동을 수행하지 못하도록 PPP 법 초안에 따라 좁게 정의되었음. 이 정의에 따르면, 프로젝트 기업의 목적은 PPP 사업의

실행과 관련이 있음.

- 이는 2019년 3월 29일자 MPI가 발행한 문서번호 1979 /BKHDT-QLDT에 따라 프로젝트 회사의 비즈니스 활동에 대한 엄격한 제한을 확인하고 비즈니스 활동의 대안을 실행하는 것을 배제함

○ 베트남 법률 적용

- PPP 사업의 경우, PPP 법안의 규정에 따라 PPP 계약 및 기타 관련 문서는 베트남 법률이 적용됨.
- 투자자의 관점에서 볼 때, 이 조항은 실질적으로 PPP 사업의 실행을 위해 투자자가 대출기관에서 자금을 조달해야 하고, 외국 대출기관은 베트남 법률이 적법한 법률 시스템 개발과 관련된 변화를 목격한다는 사실을 감안할 때, 베트남 법률을 PPP 계약의 준거법으로 의무적으로 적용함
- 자금 지불을 제안 할 때 앞서 언급 한 대출기관과 계약을 체결하는 것은 실제 현장에서 어려운 일임

○ 준거법

- 법률안은 정부와의 주요 사업계약에 따라 베트남 법률을 준거법으로 제공해야 함. PPP 사업계약이 사업이 수행되는 관할권의 법률에 의해 지배됨. 그러한 계약은 주 정부의 법적 의무와 관련이 있으며 공공 정책의 문제와 관련될 수 있음
- 계약 조건의 확실성 및 명확성을 위해 잘 확립된 법률 시스템의 법률이 선호될 수 있으므로, 이 요구 사항은 잠재적 투자자와 대출기관을 설득 가능

○ 투자자의 재무적 생존 가능성

- PPP 사업이 투자자의 막대한 양의 자본을 구축하고 운영해야 한다는 사실에도 불구하고, 그러한 사업으로부터 투자회수능력과 이익파생성은 투자자의 입장에서 상당한 관심을 끌고 있음
- 사회 경제적 발전을 촉진하고 국가인프라를 강화하기 위해 여러 PPP 사업이 구축되는 것이 선행됨. 따라서 투자자는 투자하기 전에 사업의 재무적 생존가능성을 추정하여 고려해야 함

○ 최소사업 수입 보장

- PPP 법 초안에 따라 정부는 최소 프로젝트 수입 보장을 고려하고 있음. 국회(NA: National Assembly) 또는 총리(PM: Prime Minister)에 의해 정책이 승인 될 사업에 서명이 적용되며, 서명한 정부당국이 PPP 법안에 규정된 조치를 취한 후에도 실제 수입은 계약서에 명시된 최소 수입 미만임
- 그러나 PPP 법안에서는 이러한 수입과 실제 수입 초과분을 어떻게 검토하고 계산할 것인지에 대해 명확하지 않음

○ 단일 목적 프로젝트 회사

- PPP 사업회사는 PPP 사업의 범위를 벗어나는 영업활동을 수행 할 수 없음. 이 엄격한 제한은 그러한 프로젝트 회사의 유일한 초점이 PPP사업을 구현하고 실행하는 것임

○ 채권발행을 통한 재원조달

- 법률안은 PPP 사업회사가 회사 채권을 발행할 수 있도록 제안하여 투자자에게 사업자본을 조달할 수 있는 대체 수단을 제공

○ 정부의 사업수익 보장

- 정부는 법률안에 따라 국회 또는 총리가 승인한 사업에 대해 외환 균형 및 사업수익에 대한 보증을 할 수 있음
- 수익위험의 민간과 정부의 배분체제와 마찬가지로 이러한 사업수익에 대한 정부의 보장은 민간투자자에게 사업투자에 대한 추가 위험보장을 제공하여 PPP 사업을 더욱 매력적으로 만들 수 있음
- 외환 균형에 대한 보장은 잠재적인 외환공급 변동에도 불구하고 VND수령에 대해 어느 정도의 확실성을 제공함으로써 투자자를 더욱 안심시킬 수 있음

○ 재정 지원 조건

- 연결구간에 대한 정부재정 지원 시 PPP 프로젝트의 전부인지 일부인지가 불분명함
- 인천 국제 공항 고속도로 PPP 사례 : PPP 프로젝트 성공을 위해 중앙 정부가 자금을 지원하는 연결 도로사업에만 재정지원

PPP법 제37조 (재정 지원) 제1항 국가 또는 지방 자치 단체는 다음의 경우 제 53 조의 규정에 따라 위원회의 심의 후 예산 범위 내에서 보조금 또는 장기 융자를 부여 할 수있다.

1. 법인의 해산이 불가피한 경우
2. 이용자 수수료를 적절한 수준으로 유지하는 것이 불가피한 조치인 경우
3. 토지 사용에 대한 보상으로 상당한 지출이 발생하여 프로젝트의 수익성 저하로 인해 민간 자본의 유도가 어려운 경우
4. 실제 영업 이익 (관련 시설에 대한 수요에 사용자 요금을 곱하여 얻은

금액을 말한다)이 양도 계약에 따라 시설의 운영이 어려운 경우

5. 수익성은 낮지만 함께 수행할 때 다른 프로젝트의 건설 기간 또는 건설 비용을 상당히 줄일 수 있는 프로젝트를 수행하기 전에 장기 대출이나 보조금 없이 민간 투자 프로젝트를 적극적으로 수행하기 어려운 경우

6. 과도한 환율 변동으로 외화 자본이 외자 자본을 통해 조성한 건설 자금의 외화 차입금에서 환율 변동으로 인한 손실이 발생한 경우

제2항 제 1 항제 5 호의 규정에 의한 보조금을 지급함에 있어서 주 또는 지방 정부는 가격 예정 방법 및 조정 방법을 준용하여 관련 사업의 수행에 필요한 금액을 산정하여야한다. 국가가 당사자 인 계약에 관한 법률 시행령 2 장 및 6 장에 따른 계약 금액 또는 지방 금융법 시행령 VII 장에 규정된 계약 금액 계산 된 금액

○ 건설 보조금의 의미

- 정부는 상업적 타당성 계산(전체 건설 비용의 30%, 50%, 70%)을 기반으로 PPP 프로젝트의 보조금 비율을 지정함
- 상수 값으로 PPP 프로젝트 총비용에 포함
- 한국 사례: 신안산 철도(보조금 50%), 인천 대교(SPV 58 %, 보조금 48 %)

* 한국의 VGF(Viability Gap Fund)의 일반적인 절차는 다음과 같음

- MOEF(재무부) 산하 PIMAC(Public and Private Infrastructure Investment Management Center)가 실시한 Value for Money 검증에서 VGF의 양을 먼저 추정 할 수 있음
- 입찰 단계에서 SPV의 제안에 따라 VGF는 나중에 조정할 수 있음
- PIMAC에서 조정 된 VGF의 유효성을 확인하고 평가할 수 있음
- MOEF 장관이 의장을 맡은 PPP 운영위원회의 승인을 받음
- VGF가 지급되기 전에 SPV의 지분을 먼저 사용해야 함
- 그런 다음 PPP 계약에 동의한 일정에 따라 관할 당국이 VGF를 지급

하고 예산은 MOEF에서 나옴

* 평가 후 보조금, 리스크 공유 구조, 신용 보증, 해지 보상, 요금 및 세금 면제, 토지 취득 등을 제공 할 수 있음

○ 보조금 지급 대상

- 한국사례: 고속도로의 경우 MOLIT, 도시 고속도로의 경우 MOLIT 등 책임있는 관할 기관에서 제공함. 중앙 정부의 고속도로 및 국도와 같은 운송 프로젝트와 관련하여 MOLIT는 SPV에 건설 보조금을 제공함. 도시 도로와 관련하여 지방 정부는 SPV에 건설 보조금을 제공함

- 한국 사례: MOLIT(인천 국제 공항 고속도로), 서울시(Wooi-Sinseol LRT)

* 보조금 지급

- 토지 취득 비용의 경우, 권한이 있는 당국은 예산 프로젝트와 같은 모든 활동을 관리할 책임이 있음

- 건축 보조금의 경우, 보조금은 모든 투자자가 SPV 에 기여한 후 (일반적으로 분기 별) 실제 실행 진행에 따라 SPV 에 정기적으로 지급됨

(1) 계약자 : 실행 진행 상황보고

(2) 독립 검사관 : 실제 진행 상황 및 보고서 검토

(3) SPV : 검토 및 승인

(4) 관할 기관 : 정기적으로 현장 방문 검토 및 승인

※ 대형 고속도로 프로젝트의 경우 MOLIT는 한국 고속도로 공사에 공사 관리를 위임 할 수 있음. 그러나 보조금 지급의 권리는 여전히 MOLIT (관할 기관)에 속함

* 정부 보조금은 대출 지출과 비례하여 지급됨

* 보조금 금액을 평가하고 계산하는 것은 프로젝트의 재무적 생존 가능성, 저렴한 사용자 지불률, 필요한 시장 수익률, 은행성, 공공 이익 및 입찰 프로세스 전의 화폐가치 분석 중 예산 약속을 반영함. 실제 보조금 금액은 모든 요소를 고려하여 협상 기간에 결정됨.

○ 민간투자사업의 사후 점검 관련 한국의 법령 사례

- 한국의 '사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령' 제35조에 민간투자 사업에 대한 감독 명령이 규정되어 있음

사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령(민간투자법 시행령)

제35조(감독·명령) 법 제45조제1항에서 "대통령령으로 정하는 경우"란 법 제46조 각 호 및 법 제47조제1항 각 호 외의 경우로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 주무관청이 부실시공 방지 또는 시설의 정상적인 운영을 위하여 필요하다고 인정하는 경우
2. 법 제4조제1호부터 제3호까지의 규정에 해당하는 시설의 사업시행자가 이용자의 편익을 현저히 저해할 정도로 시설의 유지·관리를 소홀히 한다고 판단되는 경우

- 민자 도로의 감독 및 관리에 관해 한국의 '유료도로법' 제 23-2 ~ 제 23-8 에 규정되어 있음

유료도로법

제4장의2 민자도로의 감독·관리 등

제23조의2(정부 등의 책무) ① 국토교통부장관은 민자도로의 유료도로관리권자(이하 "민자도로사업자"라 한다)가 민자도로를 안전하고 효율적으로 유지·관리할 수 있는 환경을 조성하기 위하여 노력하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 환경 조성을 위하여 민자도로의 유지·관리 및 운영에 관한 기준을 정하여 고시하여야 한다.

③ 유료도로관리청은 제2항에 따른 민자도로의 유지·관리 및 운영에 관한 기준에 따라 매년 소관 민자도로에 대하여 운영평가를 실시하여야 한다.

④ 유료도로관리청은 제3항에 따른 운영평가 결과에 따라 민자도로에 관한 공사의 시행, 민자도로의 유지·관리체계 개선 등 필요한 조치를 명할 수 있다.

⑤ 제3항에 따른 운영평가의 절차, 방법 및 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제23조의3(민자도로사업자의 의무) ① 민자도로사업자는 민자도로의 안전하고 효율적인 관리와 이용자의 편의를 도모하기 위하여 노력하여야 한다.

② 민자도로사업자는 제23조의2제2항에 따른 민자도로의 유지·관리 및 운영에 관한 기준을 준수하여야 한다.

③ 민자도로사업자는 제23조의2제4항에 따른 명령을 이행하고 그 결과를 유료도로관리청에 보고하여야 한다.

제23조의4(국회에 대한 보고 등) ① 국토교통부장관은 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제53조에 따라 국가가 재정을 지원한 민자도로의 건설 및 유지·관리 현황에 관한 보고서를 작성하여 매년 5월 31일까지 국회 소관 상임위원회에 제출하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 보고서를 작성하기 위하여 민자도로사업자에게 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다.

제23조의5(사정변경 등에 따른 실시협약의 변경 요구 등) ① 유료도로관리청은 중대한 사정변경 또는 민자도로사업자의 위법한 행위 등 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 발생한 경우 민자도로사업자에게 그 사유를 소명하거나 해소 대책을 수립할 것을 요구할 수 있다.

1. 연속하여 3년 동안 연간 실제 교통량이 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조제6호에 따른 실시협약(이하 "실시협약"이라 한다)에서 정한 교통량의 100분의 70에 미달하는 경우
 2. 연속하여 3년 동안 연간 실제 통행료 수입이 실시협약에서 정한 통행료 수입의 100분의 70에 미달하는 경우
 3. 민자도로사업자가 실시협약에서 정한 자기자본의 비율을 대통령령으로 정하는 기준 미만으로 변경한 경우. 다만, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조제4호에 따른 주무관청의 승인을 받아 변경한 경우는 제외한다.
 4. 민자도로사업자가 주주로부터 대통령령으로 정하는 기준을 초과한 이자율로 자금을 차입한 경우
 5. 도로의 종류 또는 등급이 변경되는 경우
 6. 교통여건이 현저히 변화되어 실시협약의 변경이 필요하다고 인정되는 사유로서 대통령령으로 정하는 경우
- ② 제1항에 따른 요구를 받은 민자도로사업자는 유료도로관리청이 요구한 날부터 30일 이내에 그 사유를 소명하거나 해소 대책을 수립하여야 한다.
- ③ 유료도로관리청은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 제23조의7에 따른 민자도로 관리지원센터의 자문을 거쳐 실시협약의 변경 등을 요구할 수 있다.
1. 민자도로사업자가 제2항에 따른 소명을 하지 아니하거나 그 소명이 충분하지 아니한 경우
 2. 민자도로사업자가 제2항에 따른 해소 대책을 수립하지 아니한 경우
 3. 제2항에 따른 해소 대책으로는 제1항에 따른 사유를 해소할 수 없거나 해소하기 곤란하다고 판단되는 경우
- ④ 유료도로관리청은 민자도로사업자가 제3항에 따른 요구 조치에 따르지 아니하는 경우 실시협약에 따른 보조금 및 재정지원금의 전부 또는 일부를 지급하지 아니할 수 있다.

제23조의6(민자도로사업자에 대한 지원) 유료도로관리청은 정책의 변경 또는 법령의 개정 등으로 인하여 민자도로사업자가 부담하여야 하는 비용이 추가로 발생하는 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

제23조의7(민자도로 관리지원센터의 지정 등) ① 국토교통부장관은 민자도로에 대한 감독 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 대통령령으로 정하는 기

간 내에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관을 민자도로 관리지원센터(이하 "관리지원센터"라 한다)로 지정할 수 있다.

1. 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」에 따른 정부출연연구기관
2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관

② 관리지원센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 실시협약과 관련한 자문 및 지원
2. 민자도로의 교통수요 예측, 적정 통행료 및 운영비 산출과 관련한 자문 및 지원
3. 제23조의2제2항에 따른 민자도로의 유지·관리 및 운영에 관한 기준 및 제23조의2제3항에 따른 운영평가와 관련한 자문 및 지원
4. 제21조제5항에 따라 위탁받은 통행료와 부가통행료의 수납 및 같은 조 제6항에 따른 통행료와 부가통행료의 징수
5. 제6항에 따라 국토교통부장관 또는 유료도로관리청이 위탁하는 업무
6. 그 밖에 민자도로 감독 지원을 위하여 국토교통부령으로 정하는 업무

③ 국토교통부장관이 제1항에 따라 관리지원센터를 지정할 때에는 민자도로에 대한 해당 기관의 전문성을 고려하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 관리지원센터가 업무를 수행하는 데에 필요한 비용을 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 관리지원센터가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 지정을 취소할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 지정을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정을 받은 경우
2. 지정받은 사항을 위반하여 업무를 수행한 경우

⑥ 국토교통부장관 또는 유료도로관리청은 민자도로와 관련하여 이 법과 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 업무로서 국토교통부령으로 정하는 업무를 관리지원센터에 위탁할 수 있다.

제23조의8(민간 사용기간이 종료된 민자도로의 관리방법 등) ① 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제25조제1항에 따라 사업시행자가 무상으로 사용·수익할 수 있는 기간이 종료된 민자도로는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 방법으로 관리한다.

1. 「도로법」 제10조에 따른 도로(고속국도는 제외한다)로서 관리

- 2. 「한국도로공사법」에 따른 한국도로공사 또는 「지방공기업법」에 따라 설립된 법인에 위탁하여 관리
- 3. 해당 도로를 증설 또는 개량한 후 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제 4조제1호 또는 제2호에 해당하는 방식으로 관리
 - ② 유료도로관리청 또는 비도로관리청은 제16조 및 제17조제1항에도 불구하고 제1항제2호 또는 제3호에 따라 관리되는 도로의 경우 해당 도로의 효율적인 유지·관리를 위하여 필요한 범위에서 통행료를 정할 수 있다.
 - ③ 제2항에 따른 통행료의 산정 기준·방법 및 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

- 한국의 '건설기술진흥법'에도 민자사업에 대한 사후평가 규정이 있음

건설기술진흥법

제 52 조(건설공사의 사후평가) ① 발주청은 대통령령으로 정하는 건설공사가 완료되었을 때에는 공사 내용 및 효과를 조사·분석하여 사후평가를 하고 사후평가서를 작성하여야 한다.

② 사후평가서의 적절성에 대한 발주청의 자문에 응하게 하기 위하여 발주청에 사후평가위원회를 둔다.

③ 발주청은 사후평가위원회에 자문하여 의견을 받은 결과 그 내용이 타당하면 사후평가서에 반영하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

④ 발주청은 사후평가서를 공개하여야 하며, 공개의 방법과 절차 등은 국토교통부령으로 정한다.

⑤ 국토교통부장관은 발주청의 사후평가서가 유사한 건설공사의 효율적 수행을 위한 자료로 활용될 수 있도록 방안을 마련하여야 한다.

⑥ 제 1 항에 따른 건설공사 사후평가의 내용·방법, 사후평가위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제 52 조의 2(사후평가 관리 등) ① 국토교통부장관은 사후평가에 관한 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 사후평가 수행결과의 적정성 확인·점검
2. 사후평가 관련 정보의 축적·분석, 분석정보의 보급
3. 사후평가의 기준·절차·평가기법 등에 관한 조사·연구
4. 사후평가 관련 교육·훈련·기술교류·국제협력
5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

② 국토교통부장관은 전문관리기관을 지정하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 제 1 항의 업무 전부 또는 일부를 위탁할 수 있다.

③ 국토교통부장관은 전문관리기관의 운영에 필요한 비용을 예산의 범위에서 출연할 수 있다.

④ 전문관리기관의 지정·운영과 제 3 항에 따른 출연금의 지급범위·사용 및 관리에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

○ 한국 사회기반시설의 재원조달 사례

사회기반시설에 대한 민간투자법(민간투자법)

제58조(사회기반시설채권의 발행) ① 사업시행자, 「자산유동화에 관한 법률」에 따른 유동화 전문회사 또는 대통령령으로 정하는 금융회사 등은 대통령령으로 정하는 바에 따라 민간투자사업의 추진에 필요한 재원의 조달 또는 민간투자사업으로 인한 채무의 상환을 위하여 채권(이하 "사회기반시설채권"이라 한다)을 발행할 수 있다.

② 제1항에 따른 사회기반시설채권에 의하여 조달된 재원은 민간투자사업을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다.

- 한국 최초 인프라 채권 (보증 채권 없음)

- 1999 년 5 월 인천 국제 복합 발전소 PPP 프로젝트 : 1 건 약 1 억 달러
- 한국의 인프라 본드의 또 다른 사례
 - 2000-2006 년 대구-부산 고속도로 PPP 신규 프로젝트 : 7 건 약 7 억 5 천만 달러
- 한국에서 PPP 의 주요 자금원은 은행의 장기 대출이며, 인프라 채권방법의 사용은 PPP 프로젝트 자금 조달에 매우 제한적이었음. 주요 이유는 다음과 같음:
 - 국내 채권 시장 미흡
 - PPP 프로젝트의 높은 위험과 낮은 수익률에 대한 부정적인 인식
 - 이해 관계자 간 위험 분배 및 PPP 정보에 대한 채권 시장에 대한 이해 부족
- 프로젝트 파이낸싱은 민간투자자금 조달을 위한 인프라 채권 발행 이상의 용도로 사용됨. 한국 민간투자법에 따르면, 인프라 자본 투자 회사는 인프라 투자 및 수익 배분을 위해 자본 시장에서 돈을 모으는 인프라 기금을 만들 수 있음
- 개인은 인프라 프로젝트에 간접적으로 투자할 수 있음. 한국에는 '한국 인프라 자산 관리', 맥쿼리-신한 인프라 자산 관리 ', 'KB 자산 관리'와 같은 인프라 투자 회사가 있음. 그들은 인천 국제 공항 철도, 천안 논산 고속도로, 인천 공항 고속도로 등 PPP 사업에 인프라 기금을 조성하고 투자했음.
- 특정 이익을 뒷받침하는 채권
 - 서울 지하철 9호선 민간투자사업의 사업 재구조화를 하면서 국내에서는 처음으로 소위 시민펀드로 불리는 공모형 특별 자산펀드(특정수익 담보부채권)인 '신한 BNPP 서울시 지하철9호선 특별자산투자신탁(대

출채권)'을 운용하였음

- 특정수익담보부채권은 특정 공공사업에 대한 자금 조달을 목적으로 발행하는 지방채의 일종으로 해당 사업의 미래 수익을 상환 재원으로 하는 채권
- 본 펀드의 운용은 신한 BNP 파riba자산운용에서 담당하며, 만기에 따라 1 호부터 4 호까지 구분되며, 각각 250 억원씩 총 1,000 억원이 공모되었으며 1 인당 최대 2,000 만원까지 참여할 수 있도록 함.

○ 한국의 민간투자사업의 개별과정의 비용 관리 도구

- 소규모 지역 PPP 프로젝트가 진행 중이지만 운영 수준에서의 VFM 테스트 및 성능 관리의 적절성에 대한 비판이 있음
- 지방 의회는 PPP 프로젝트에 전문성이 부족하고 정보가 충분하지 않기 때문에 PPP 프로젝트를 적절히 모니터링하지 못함.
- 빈약한 사업관리 시스템으로 인한 비용관리의 방법으로 한국에서 총액을 제한하는 규제가 있음

○ 민간투자사업에 적용하는 한국의 인플레이션 표준

- 한국은 일정한 가치를 적용하기 때문에 정부는 인플레이션 위험을 감수함. 따라서 한국에는 인플레이션 표준이 없음

○ PPP 프로젝트의 특수사업목적법인(SPV)

- 베트남에서는 BT 프로젝트 또는 소규모 PPP 프로젝트 (예 : 1,200 억 VND 미만의 그룹 C 프로젝트)에서 SPV 를 설정하는 것이 선택 사항임

- 한국에서는 모든 종류의 PPP 프로젝트에 SPV 를 설정해야 한다고 명확히 규제하지는 않음. PPP 법은 새로운 SPV 작성을 명시적으로 요구하지 않음. 그러나 PPP 법은 SPV 가 PPP 계약의 서명 기관이라는 가정하에 작성되었음. 따라서 다른 모든 기술지침은 SPV 가 생성되었다는 가정을 바탕으로 제정되었음
 - 한편, SPV 의 생성은 PPP 의 자금조달 메커니즘인 프로젝트 파이낸싱에 있어 핵심적인 사항임. 대출 기관은 다른 스폰서 기업의 현금 흐름과 분리된 투명한 거래가 필요함. 이러한 이유로 SPV 의 구성은 표준 PPP 구조를 만드는 세계적인 관행임.
- PPP 계약의 서명자
- 민간투자법안에서 투자자 또는 "투자자와 SPV"는 관할 당국과 PPP 계약에 서명해야 함. 따라서 한국에서 PPP 계약을 체결할 때 민간 부문의 서명자에 대한 정보의 공유 여부와 투자자가 SPV 와 함께 계약서에 서명 여부, 아니면 SPV 만 계약서에 서명 가능한가에 대한 검토 필요
 - 한국에서 SPV 는 1) 계약서 서명 시점 또는 2) 계약서 서명 후 및 정부의 세부 이행 계획 승인 전에 생성될 수 있음. 한국에서는 실제로 PPP 계약에 서명한 후 SPV 가 만들어지고 SPV 의 미래 주주들도 계약에 서명함
- 재무 마감
- 계약 마감은 재무 마감 후 또는 마감 전에 이뤄지는지가 논란일 수 있음. 한국에서 재무 결산은 일반적으로 계약서 서명을 따름. 과거에 관할 당국이 서명하기 전에 금융 폐쇄를 요청한 사례가 있었지만, 대부분의 금융기관은 서명하기 전에 대출 규정 확인을 거부했음

- 서명 시점에, “조건부 대출 확인 서신”은 대출 신디케이트의 대출 기관에 의해 제출됨. PPP 대출은 금융 종결 전에 대출 금융 기관에 의해 향후 검토 대상이 되므로 대출 기관이 PPP 계약에 서명한 후 프로젝트에서 철회할 위험이 있음
- 계약서에 서명한 후 PPP 프로젝트가 재무 결산에 도달하지 못한 경우가 몇 가지 있음. 권한있는 당국은 다음 두 가지 조치를 취할 수 있음: 1) 세부 시행 계획의 승인 지연, 2) PPP 계약의 취소.

○ 대출 기관

- PPP 프로젝트의 대출기관이 신용기관이나 투자자에게 대출을 제공하는 개인으로 제한되는 것은 논란이 될 수 있음
- 한국에서 PPP 규정은 SPV가 개인에게 돈을 빌려주는 것을 금지하지 않으나 개인 대출의 경우는 거의 없음
- SPV가 시장에서 발행하면 개인이 채권을 구입할 수 있음

2. 베트남 교통법의 현황과 과제

2.1 교통법 현황

2.1.1. 베트남의 법체계

- 중국, 프랑스, 소련 법제의 영향
 - 베트남 법제는 중국식 법제의 영향을 받았고, 19세기 중반부터 20세기 중반까지는 프랑스의 식민지로서 당연히 프랑스 법제의 영향을 받아 왔으며, 1960년대 전쟁과 1975년 통일을 거쳐 1985년까지는 당시 소련과 밀접한 관계를 맺으면서 소련 공산주의 체제의 법제 영향을 크게 받았음
 - 1986년 이후 도이모이 개혁이 시행되면서 경제에 있어 시장경제체제의 도입을 위한 법체계를 구축해 나갔음. 또한 유엔개발계획(UNDP), 세계은행(World Bank) 등 주요 국가 및 민간단체로부터 법제 정비에 있어 도움을 받고 있음
- 헌법-법률-시행령 체계
 - 베트남의 법체계는 헌법(Constitution)이 최상위의 법 규범으로, 그 아래에 국회가 제정하는 법률(Law)과 이를 시행하기 위하여 정부가 제정하는 시행령(Decree)이 있으며, 이를 구체화하는 각 부처의 시행규칙(Circular)이 있음
 - 국회가 제정하는 법률 외에도 이를 시행하기 위하여 정부가 제정하는 시행령(Decree)이 있으며, 이를 구체화하기 각 부처의 회람(Circular)이 있음

○ 결의-결정-유권해석

- 그 외에 국회 상무위원회의 결의(Resolution), 총리, 장관, 각 인민위원회의 결정(Decision), 개별 행정기관의 유권 해석(Official Letter) 등 관련 규범이 존재함

2.1.2 베트남 교통 법률 현황

가. 도로 부문

○ 도로 관련 법령

- 도로교통법¹⁾, 어린이 동승 오토바이의 헬멧 관리법²⁾, 외국인이 베트남에 들어온 차량의 관리 시행령³⁾, 도로교통 사고 조사 및 해결절차 지침⁴⁾, 교통법규 위반에 대한 벌금부과에 관한 보충 지침⁵⁾, 교통질서 및 안전 강화 국가 계획의 승인지침⁶⁾, 도로구분선 및 도로교통 안전 표지판에의 플라스틱 말뚝의 사용제한지침⁷⁾ 등이 있음

○ 도로교통법의 내용

- 도로교통법(Law on Road Traffic)⁸⁾은 국가, 광역, 지역 도로계획, 교통규칙 및 신호, 보행자, 교통약자, 어린이의 보호, 도로분류, 도로 인프라, 도로 유지보수, 도로교통 지원서비스, 도로의 유지보수기금

1) Law on road traffic

2) Management of the quality of crash helmets for children joining in traffic on motor cycles and motorbikes

3) Decree on management of motor vehicles brought into Vietnam by foreign tourists

4) Promulgating the process of investigating and settling road traffic accidents

5) Inter-ministerial circular No.77-TTLB/TC-NV of October 30, 1995 providing supplementary guidance on the collection and use of the fines against administrative violations in the domain of traffic order and safety on land roads and in urban area

6) Approving the national scheme on enhanced assurance of traffic order and safety up to 2010

7) Promulgating the Provisional Regulation on the use of plastic stakes for road lane division and installation of road traffic safety signs

8) Ministry of Justice(2008). "Law on Road Traffic". November 13.

<http://www.moj.gov.vn/vbpq/en/lists/vn%20bn%20php%20lut/view_detail.aspx?itemid=10506> (2016.06.23.)

설정, 안전성 확보 등 자동차 관련 규제, 운전자 및 운전면허, 운전자 교육 및 훈련 등에 대해서도 규율하고 있는 광범위한 법률임

- 도로교통법은 도로교통 규칙, 도로 인프라시설, 도로 이용자 및 교통차량, 도로운송 및 도로교통에 관한 국가 관리에 관하여 규정하고 있고, 베트남사회주의공화국 영토 내에서 도로교통과 관련된 조직 및 개인에 대해 적용됨(베트남 도로교통법 제1조 및 제2조)
- 베트남 도로교통법은 총 제8장, 89개 조문으로 구성되어 있고, 도로교통, 도로, 자동차, 여객 및 화물자동차 운송 분야가 혼재되어 있는 것이 특징임

<표> 베트남 도로교통법의 구성 체계

장	조문 구성
제1장 총칙	제1조 내지 제8조
제2장 도로교통규칙	제9조 내지 제38조
제3장 도로인프라시설	제39조 내지 제52조
제4장 도로교통에 참여하는 차량	제53조 내지 제57조
제5장 도로교통에 참여하는 차량 운전자	제58조 내지 제63조
제6장 도로운송	제64조 내지 제83조
제7장 도로교통의 국가 관리	제84조 내지 제87조
제8장 시행규정	제88조 내지 제89조

- 제1장 총칙에서는 도로교통법의 규정 범위, 적용 대상, 용어 설명뿐만 아니라 도로교통 원칙, 개발 정책, 교통계획, 도로교통법의 보급 및 교육, 금지 행위 등 도로교통법 전체에 관한 기본적이고 총괄적 사항을 정하고 있음
- 도로교통 질서와 안전을 보장하는 것은 기관, 조직 및 개인의 책임으로 명시하고, 도로 이용자는 의식적이고 엄격하게 교통 규칙을 준수하고 자신과 타인을 위한 안전을 보장하여야 하며, 차량 소유주와 운전자는 그들의 차량이 도로교통에서 안전하게 작동하도록 책임을 부과하고 있음(제4조 제4항 및 제5항)

- 도로교통법을 위반하는 모든 행위는 제 때 발견되고 방지되어야 하며 엄격하고 합법적인 방식으로 처리되어야 함(제4조 제6항)
- 학교 및 기타 교육시설의 교육 프로그램에 도로교통법을 포함을 시키도록 하는 등 도로교통법의 보급 및 교육을 위한 방식 및 조직에 대해 정하고 있음(제7조)
- 도로, 표지판, 중앙분리대 등 도로교통 시설의 파괴, 도로에 불법적으로 장애물을 배치하는 행위, 기술적 안전 및 환경보호 기준을 충족하지 못한 차량 및 특수 기계를 도로에서 작동시키는 행위, 혼잡한 거리에서 난폭하게 또는 지그재그로 차량을 운전하는 것, 음주운전, 무면허운전, 속도위반, 도로교통에서 도로 이용자와 차량을 위험에 빠뜨리는 행위 등 교통안전을 위협하는 금지행위를 규정하고 있음(제8조)

<표> 총칙의 구성 체계

장	조
제1장 총칙	제1조(규정 범위)
	제2조(적용 대상)
	제3조(용어 설명)
	제4조(도로교통 원칙)
	제5조(도로교통 개발정책)
	제6조(도로교통 및 운송 계획)
	제7조(도로교통법의 전파, 보급 및 교육)
	제8조(금지 행위)

- 제2장 도로교통 규칙에서는 도로 신호 준수, 속도 및 차량 간 거리, 차선 이용 등 차량과 보행자의 통행방법에 대한 사항을 정하고 있음
- 운전자와 차량 앞좌석에 앉은 동승자는 안전벨트를 반드시 착용하여야 함(제9조 제2항)
- 차량 간에는 안전한 거리를 유지하여야 하고(제12조 제1항), 차선 변경 시 이에 대한 신호를 미리 나타내어 안전을 보장하여야 하며(제

13조), 안전을 확보할 수 있을 때에만 추월이 가능(제14조 제5항)

- 오토바이의 운전자와 승객은 안전모를 착용하여야 하고, 교통질서와 안전에 심각한 영향을 미치는 행위를 금지하고 있음(제30조)

<표> 도로교통규칙의 구성 체계

장	조
제2장 도로교통 규칙	제9조(일반 규칙)
	제10조(도로 신호 시스템)
	제11조(도로 신호 준수)
	제12조(속도 및 차량 간 거리)
	제13조(차선 이용)
	제14조(추월)
	제15조(방향 변경)
	제16조(후진)
	제17조(다가오는 교통의 통과)
	제18조(도로 위 정차 및 주차)
	제19조(거리 위 정차 및 주차)
	제20조(차량에 화물 적재)
	제21조(화물차량에 사람 운송)
	제22조(차량 통행우선권)
	제23조(페리보트 및 부교의 횡단)
	제24조(교차로에서 통행방법)
	제25조(도로와 철로 또는 철로가 있는 다리 사이의 철도건널목 이등)
	제26조(고속도로에서의 교통)
	제27조(도로 터널에서의 교통)
	제28조(하중 용량 및 도로 규모 제한)
	제29조(차량 또는 트레일러를 끄는 차량)
	제30조(오토바이와 모페드의 운전자 및 승객)
	제31조(자전거 운전자 및 승객, 다른 미발달된 차량의 운전자)
	제32조(보행자)
	제33조(교통약자)
	제34조(도로에서 동물을 지도하는 사람)
	제35조(도로에서의 다른 행동)
	제36조(거리의 이용 및 거리에서의 다른 행동)
	제37조(교통 조직 및 교통 지도)
	제38조(교통사고 발생 시 개인, 기관 및 단체의 책임)

- 제3장 도로 인프라 시설에서는 도로 분류, 도로 기술 수준, 도로공사의 기술적 요구사항 및 교통안전의 보장, 투자, 도로의 관리 및 유지 보수 등 도로의 건설 및 유지관리에 필요한 사항을 정하고 있음

- 도로공사는 보행자 및 장애인을 포함하여 도로 이용자 및 차량의 교통안전에 관한 기술 기준 및 조건을 보장하여야 하고, 설계 및 건설 시점부터 이용 과정 전반에 걸쳐 교통안전 측면에서 평가되어야 함(제44조)
- 공사 중인 공사장은 공사현장에 간판 및 임시 울타리를 설치하고 안전한 통행을 위한 조치를 취해야 하며, 만약 이러한 조치를 취하지 않았을 경우 법적 책임을 짐(제47조)

<표> 도로인프라시설의 구성 체계

장	조
제3장 도로인프라시설	제39조(도로 분류)
	제40조(도로의 명명 및 번호 붙이기)
	제41조(도로 기술 수준)
	제42조(도로 인프라 시설을 위해 제공되는 토지 자금)
	제43조(도로를 위해 제공되는 토지 구역)
	제44조(도로공사의 기술적 요구사항 및 교통안전의 보장)
	제45조(도로표지판 공사)
	제46조(도로인프라시설의 건설 및 개발 투자)
	제47조(현재 사용 중인 도로의 건설 공사)
	제48조(도로 관리 및 유지보수)
	제49조(도로 관리 및 유지보수를 위한 자원)
	제50조(도로 및 철도 사이의 철도 건널목 건설)
제51조(자동차 터미널, 주차장, 휴게소, 차량 검사소 및 통행료 요금소)	
제52조(도로인프라시설의 보호)	

- 제4장 도로교통에 참여하는 차량에서는 차량 기준, 차량등록증과 번호판의 교부 및 철회, 차량의 품질, 기술 안전 및 환경보호 기준의 보장 등 자동차 관리에 필요한 사항을 정하고 있음
- 도로교통에 참여하는 자동차, 2륜 오토바이 등은 기술적 안전 기준을 충족하여야 하고(제53조), 이러한 기준을 충족하는 차량에 대해서만 등록서류와 번호판을 수여(제54조 제1항)

<표> 도로교통에 참여하는 차량의 구성 체계

장	조
제4장 도로교통에 참여하는 차량	제53조(도로교통에 참여하는 동력차량 기준) 제54조(동력 차량의 등록증과 번호판의 교부 및 철회) 제55조(도로교통에 참여하는 동력 차량의 품질, 기술 안전 및 환경보호 기준의 보장) 제56조(교통에 참여하는 미발달된 차량 기준) 제57조(교통에 참여하기 위한 특별 사용 차량 기준)

- 제5장 도로교통에 참여하는 차량 운전자에서는 운전자 기준, 운전면허, 운전면허시험 등 운전자가 갖추어야 할 최소 조건과 운전면허와 관련된 사항을 정하고 있음
- 일정 나이에 도달하고 건강 상태가 양호하며 허가된 차량의 종류에 적합한 운전면허를 보유한 자만이 해당 차량을 운전할 수 있음(제58조)

<표> 도로교통에 참여하는 차량 운전자의 구성 체계

장	조
제5장 도로교통에 참여하는 차량 운전자	제58조(교통에 참여하는 차량 운전자 기준) 제59조(운전면허증) 제60조(운전자의 나이 및 건강) 제61조(운전면허증을 교부하기 위한 운전자 훈련, 시험) 제62조(교통에 참여하는 특별사용 차량 운전자 기준) 제63조(교통에 미발달된 차량 운전자 기준)

- 제6장 도로운송에서는 도로운송행위와 도로운송지원서비스로 구분하여, 제1절 도로운송행위에서는 도로운송행위, 자동차 상업운송으로서의 여객 운송과 화물 운송 등에 필요한 사항을 정하고, 제2절 도로운송지원서비스에서는 자동차 터미널, 주차장, 휴게소 등 필요한 사항을 정하고 있음
- 운수종사자는 교통안전교육을 받아야 하고(제67조 제1항), 승객은 교통질서와 안전을 보장하기 위하여 운전자와 승무원의 지시를 따라야 함(제71조)

- 여객 택시 또는 화물 택시의 운전사는 교통안전규정을 준수하면서 승객을 승하차하거나 화물을 적재 및 하역할 수 있음(제79조)
- 여객 및 화물 운송을 위한 차량, 오토바이 등의 사용은 교통질서 및 안전에 관한 규정을 준수하여야 하고, 이러한 규정은 교통부장관이 정하며, 교통부 장관의 규정에 따라 지방인민위원회는 지역에서의 이행에 필요한 사항을 상세히 정함(제80조)

<표> 도로운송의 구성 체계

장	조
제6장 도로운송	제1절(도로운송행위) 제64조(도로운송행위) 제65조(자동차운전자의 노동시간) 제66조(자동차 상업 운송) 제67조(자동차 상업 운송 기준) 제68조(자동차 여객 운송) 제69조(여객운송업자의 권리 및 의무) 제70조(객차에서 근무하는 운전자 및 종업원의 책임) 제71조(승객의 권리 및 의무) 제72조(자동차 화물 운송) 제73조(화물운송업자의 권리 및 의무) 제74조(화물운송 용선자의 권리 및 의무) 제75조(화물수탁자의 권리 및 의무) 제76조(초장기 및 초중량 화물 운송) 제77조(살아있는 동물 운송) 제78조(위험화물의 이전) 제79조(도시 지역에서의 도로 운송) 제80조(미발달된 차량, 모페드, 오토바이, 삼륜 자동차 등의 승객 및 화물 운송) 제81조(멀티모달 운송) 제2절(도로운송지원서비스) 제82조(도로운송지원서비스) 제83조(자동차 터미널, 주차장 및 휴게소의 조직)

- 제7장 도로교통의 국가 관리에서는 도로교통의 관리사항 및 소관 부처별 관리책임과 도로교통의 전문적인 조사를 수행하는 도로조사단, 도로 사용자와 차량을 통제하는 교통경찰에 대해 정하고 있음
- 국가는 도로교통 안전에 관한 프로그램 시행을 마련하고 총괄하며,

공공안전부(The Ministry of Public Security)는 교통질서와 안전을 확보하기 위한 조치를 취함(제84조 및 제85조)

<표> 도로교통의 국가 관리의 구성 체계

장	조
제7장 도로교통의 국가 관리	제84조(도로교통의 국가 관리 사항) 제85조(도로교통에 대한 국가 관리 책임) 제86조(도로조사단) 제87조(도로교통경찰의 순찰 및 통제)

- 제8장 시행규정에서는 시행일과 법 집행에 필요한 사항 등을 안내하도록 정하고 있음

<표> 시행규정의 구성 체계

장	조
제8장 시행 규정	제88조(시행) 제89조(세부 시행 및 안내)

나. 철도 부문

○ 철도 관련 법령

- 철도법⁹⁾, 철도교통 사고 조사 및 해결절차 지침¹⁰⁾, 철도교통 안전 전문지식 제공 지침¹¹⁾ 등이 있음

○ 철도법의 내용

- 철도법은 철도계획, 투자, 건설, 인프라보호, 철도교통수단, 개인과

9) Railway law

10) Promulgating the process of investigating and settling railway traffic accidents

11) Promulgating the regulation on providing railway traffic safety professional knowledge to the train security force

조직의 권리 및 의무, 규칙, 신호, 교통안전, 철도사업, 도시철도, 철도인프라 사업 등에 대해서 규율하고 있음. 정부는 철도개발계획을 수립해야 하며 총리의 승인을 받아야 함

<표> 베트남 철도법의 구성 체계

장	절
제1장 일반규정	
제2장 철도인프라	제1절 철도인프라 계획, 투자와 건설 제2절, 철도인프라 보호
제3장 철도교통수단	-
제4장 철도운영서비스에 있어 철도인력	-
제5장 도시철도	-
제6장 철도교통신호와 규칙, 철도통신, 교통질서와 안전의 확보	제1절 철도 교통신호와 규칙 제2절 철도통신과 철도질서와 안전의 확보
제7장 철도사업	-
제7장 시행규정	-

다. 항공 부문

○ 항공 관련 법령

- 베트남 항공법¹²⁾, 항공사업 및 항공운영 시행령¹³⁾ 등이 있음.

○ 항공법

- 항공법은 항공분야 전체를 규율하는 종합적인 법률로서, 비행기, 비행장, 공항계획, 항공청, 공항사업, 항공인력, 항공안전, 항공보안, 항공화물, 여행 및 화물, 보상 및 소비자 보호 등에 대해 규정하고 있음
- 항공법은 항공기, 공항, 승무원, 항공활동, 항공운반, 항공안전, 민사책임, 일반 항공활동 및 기타 민간 활동과 관련된 활동 등을 포함한 민간항공활동에 관하여 규정하며, 군사항공기, 세관, 경찰 전용 항공

12) Vietnam civil aviation law

13) Decree on business air transport and general aviation operations

기, 민간목적에 사용되거나 기타 베트남 민간항공법이 규정하는 기타 상황을 제외한 국가 공무 목적을 위해 사용되는 기타 항공기를 포함한 공무항공기의 활동에 관한 사항은 규정하지 않음

- 민간항공활동에서 발생하는 사회관계들에 대해서는 항공법이 조정할 수 없으며, 상응하는 베트남의 법률규정들을 적용해야 함. 민간항공법의 규정과 다른 법률규정 사이에 민간항공활동과 관련된 내용에 대하여 다른 사항이 있는 경우에는, 민간항공법의 법률규정이 적용됨

라. 해운 부문

○ 해운 관련 법령

- 베트남 항해법, 국내수로교통법, 해양 환경 및 섬·계획에 관한 법률, 베트남 해안 경비대에 관한 법률 등이 있음

○ 항해법의 내용

- 적용범위는 해상 선박, 선원, 항구, 항로, 운송, 해상안전 및 보안, 환경 오염 방지 및 기타 활동임. 공공 서비스 및 과학 기술 연구 목적의 선박 이용, 경제·문화·사회·스포츠를 위한 해상 선박 사용,
- 군함, 공공 서비스 선박, 낚시, 선박, 내륙 수로 운송 수단, 호버 크래프트, 군사 항구, 어업 항구와 내륙 수역 및 정박지 등에 적용됨
- 베트남의 해상, 주권 및 주권에 대한 법적 지위를 포함하며, 베트남이 해양 경제를 관리, 보호 및 개발할 수 있는 중요한 법적 토대임
- 선박, 항구, 해상운반, 항해안전, 환경오염과 기타 경제, 문화, 사회, 체육, 화물, 과학연구 목적을 위한 선박사용과 관련된 각 활동들에 관한 규정을 포함한 항해활동에 관하여 규정하고 있으며, 군사선박,

화물선박, 어선, 국내 수상수단, 비행기, 군항, 어항, 국내 수상부두는 이 법에 구체적인 규정이 있는 경우에만 적용됨

- 베트남 항해법의 규정과 다른 법률의 규정에 항해활동과 관련된 동일한 내용에 다른 사실이 있는 경우, 항해법의 규정이 적용됨

○ 국내수로교통법

- 이 법은 국내수로교통 활동 및 국내수로교통 운반, 교통참가자, 인프라와 더불어 국내수로 교통안전을 보장하는 각종 조건에 관해 규정하고 있음

마. 대중교통

○ 대중교통 관련 법령

- 대중교통 관련 주요 법령은 도로교통법, 도로교통사업과 사업조건에 관한 시행령, 2020년까지의 버스서비스 혁신 계획의 승인에 대한 결정, 대중교통개발의 촉진과 우선순위 부여에 관한 조례, 스마트카드 시스템의 경영과 기술의 적용에 관한 조례, 대중교통 지원 관련 법령, 철도관련 법령 등이 있음

○ 대중교통 관련 도로교통법 내용

- 도로교통법¹⁴⁾으로 버스 등 대중교통에 대해 규율하고 있는 특징이 있음. 도로교통법 제6장 제64조부터 여객 및 화물자동차 사업에 대해 규정하고 있음. 이들 주요 내용을 보면, 운송사업의 허가 조건, 사업자의 권리, 이용자의 권리, 화물운송사업자, 화물고객 및 관련 사업자, 터미널, 환적과 창고, 매표와 주차 등임

- 도로교통법에서 여객사업에 대한 내용을 좀 더 자세히 보면, 제64조

14) Law on road traffic

도로교통행위에서 상업적 도로교통은 법에 의한 조건부 사업 (conditional business)이며 여객교통과 화물교통으로 구분하고 있음. 도로교통행위는 도로교통계획과 교통노선망에 따라서 이뤄져야 한다고 규정하고 있음.

- 제65조에서는 상업적 운전자의 근무시간 제한을 하여 1일 최대 10시간 이상, 연속 4시간 이상을 운전하지 못하도록 규제하고 있음. 제66조에서는 자동차에 의한 운송사업에 대해 규정하고 있음. 운송사업의 종류는 확정된 시간표와 노선을 가지고 시.종점 정류장을 운행하는 노선여객사업, 여객이 중간 정류장에서 승하차할 수 있는 노선여객버스 운송사업, 택시여객 운송사업, 노선이 없이 계약에 의한 여객운송사업, 관광운송사업 등임.
- 제67조 제1항에서 차량운송사업의 일반적 등록조건에 대해 규정하고 있음. 그 조건은 운송사업을 위한 등록, 사업형태에 맞는 차량의 대수와 품질을 확보하고 정부규제에 따른 차량의 운행감시장치의 부착, 사업계획과 노동협약에 따른 운전자와 승무원의 수를 확보하고 승무원은 운송사업의 기술과 교통안전에 대한 교육 이수 의무, 운송사업을 경영하는 회사의 경영인은 운송사업허가 취득, 회사의 규모에 맞는 주차장 소유 등임. 제2항에서는 노선여객운송사업, 버스여객운송사업, 택시여객운송사업자는 제1항의 조건에 추가하여 교통안전 담당조직의 구비와 여객운송서비스기준의 등록 및 공표의 조건을 충족해야 함.
- 제68조에서는 차량운전자가 지켜야할 사항을 규정하고 있음
- 제69조는 여객자동차운송 중개인의 권리로 요금수수와 승객승차거부를 규정하고 의무로 운송계약의 성실한 이행, 여객보험구입, 직원의 행위로 인한 피해 보상 의무 등을 규정하고 있음
- 제70조는 여객운송차량에서 운전자와 승차자의 책임, 제71조는 승객

의 권리와 의무에 대해서 세부적으로 규정하고 있음

- 제79조에서는 도시지역의 도로교통에 대해 규정하고 있음. 버스는 사전에 게시된 시간표와 지정된 정류장이 있는 노선운행을 해야 함. 광역지자체 인민위원회(Provincial-level People's Committee)는 신체장애자에 부합하는 대중교통차량의 비율과 도시의 도로교통에 대한 특별규제를 제정해야 함
 - 제80조에서는 삼륜차, 오토바이, 모페드(moped) 등 미발달된 차량에 의한 여객과 화물 운송에 대해 규정하고 있음. 이들 미발달된 차량도 교통질서와 안전을 위한 규제를 지켜야 함. 교통부가 이들 규제의 시행방안을 마련해야 하고, 교통부의 규제에 근거하여 광역지자체 인민위원회는 지자체에서 시행할 방안을 구체화해야 함.
 - 제82조에서는 도로운송지원서비스에 대해 규정하고 있음. 도로운송 지원서비스는 차량터미널, 주차장과 도로변 서비스 지점, 운송기구, 차표판매조직 서비스 등을 말함. 제83조에서는 여객자동차터미널, 화물트럭터미널, 주차장, 도로변 서비스 지점의 운영은 질서, 안전, 환경적 위생, 화재와 폭발 방지를 지키도록 해야 함. 차량터미널 회사는 매표소를 둘 수 있고 운송중개인과의 계약에 따라 승객에게 매표를 할 수 있음.
- 도로교통사업과 사업조건에 관한 시행령
- 시행령(Decree) No. 91/2009/ND-CP¹⁵⁾은 도로교통사업을 하는 조직이나 개인에 적용되며 도로교통사업은 여객사업과 화물사업으로 구분됨. 따라서 이 시행령은 버스뿐만 아니라 택시, 전세버스, 시외버스, 화물차 등을 대상으로 하고 있음. 이것은 우리나라의 예전 여객자동차운수사업과 화물자동차운수사업을 모두 포괄하여 규율하던 자동차운수사업법과 유사함

15) Decree on road transport business and business conditions (The Government)

- 대형 버스는 16인승 이상의 차량을 운행해야 하고 시내와 더불어 지역간도 운행할 수 있음(Muromachi, et. al., 2015). 이 버스는 승하차를 위한 고정된 정류장이 있어야 하고 시간표도 있어야 함. 도시내에서 최대 운행간격은 30분 이상이 되면 안되고, 정류장간격도 시내에서는 700m이내여야 하고, 시외에서는 3km이내여야 한다고 규정하고 있음(Muromachi, et. al., 2015). 이 시행령은 도로운송사업, 사업조건, 사업면허 부여 등을 규율하고 있음. 여기서 도로운송사업은 차량을 이용한 여객 및 화물운송사업을 모두 포함함
- 시행령(Decree No. 91/2009/ND-CP) 제18조에서 버스운송사업에 대해 7년간의 한정면허를 사업자에게 부여하는 점이 핵심적인 사항임. 이런 한정 사업면허방식은 버스노선권을 영구히 버스사업자에게 부여하지 않는다는 것이고, 버스노선은 개인의 사유재산권으로 인정받지 못한다는 것을 의미함. 이러한 조항은 장단점이 있는데, 노선소유권이 정부에게 있다는 것이 장점이고, 버스사업자는 불안정한 사업여건에 놓이게 된다는 점이 단점임
- 시행령 제4조에서 또한 노선관리당국은 한 노선의 승객계수가 50% 이상이 되면 새로운 사업자를 그 노선에 투입할 수 있는 권한이 있음. 이런 경우에 버스사업자는 적자를 보면서 신규노선을 개발해서 수익노선으로 발전시킬 경제적 유인이 적어짐. 앞에서 지적한 바와 같이, 버스사업자는 매 7년마다 버스사업자 면허를 재발급 받아야 하기 때문에 사업이 불안정한 상태에 있게 됨. 그러나 정부가 노선소유와 조정권을 갖고 있기 때문에 노선조정을 사회적 필요에 따라 할 수 있게 됨
- 시행령 제21조에서 사업자 면허 취소의 경우를 열거하고 있는데, 첫 번째 취소경우가 사업자가 심각하게 서비스수준이나 안전을 침해하는 경우임. 이렇게 면허를 취소할 수 있는 조건이 불명확하게 되어 있어서 담당 공무원에게 광범위한 재량권을 부여하고 있으며, 사업자에게

는 사업의 불확실성을 높이고 있는 실정임

○ 2020년까지의 버스서비스 혁신 계획의 승인에 대한 결정¹⁶⁾

- 베트남 교통부는 2016년에 2020년을 목표연도로 하는 버스서비스 혁신 계획을 승인하여 고시하였음. 이 결정의 목적은 안전성, 편리성, 시간효율성에 대한 승객의 수요를 충족하기 위해 버스서비스 수준을 향상시키는 것임. 또한 버스서비스와 다른 교통수단간의 연계성을 확보하고, 여객교통 노선망을 구축하고, 버스노선을 확충하고, 중복노선을 폐지하고, 특정 버스노선의 기능을 명확히 하는 것이 목적임.
- 이 계획이 설정한 버스교통의 목표는 모든 지자체에서 버스노선을 운영하는 것이고 승객의 필요를 충족하기 위해 버스의 수송용량을 증가시키는 것임. 이를 구체화하면, 하노이와 호치민에서 10~15%, 하이퐁, 다낭, 칸토에서 5~10%, 다른 지방에서는 1~5% 등임.
- 이 계획에서는 하노이와 호치민시에서 최소 70%의 시민이 접근 가능한 버스교통망을 구축하고, 하이퐁, 다낭, 칸토에서는 최소 40%의 시민이 접근 가능한 버스교통망을 구축하고 조정하는 것을 목표로 하고 있음. 이 때 버스노선은 주거지역으로부터 500m이상 떨어져 있지 않도록 조정함. 이렇게 낮은 버스노선 접근성 목표 수치를 보면 베트남의 버스교통은 아직 충분히 발달되지 않은 것을 알 수 있음.
- 이 결정의 주요내용은 버스서비스 접근성의 향상, 버스서비스에 대한 정보공개, 버스서비스 보조, 버스서비스의 편리성 향상, 교통안전과 보안, 인력 훈련과 개발, 경영활동에 대한 성과관리 등이 있음.

○ 대중교통개발의 촉진과 우선순위 부여에 관한 조례

- 하노이시의회는 하노이 대중교통의 개발과 육성을 위해 2013년 조례

16) Decision on approval for plan for renovation of public passenger transport bus services by 2020 (Minister of Transport)

(03/2013/NQ-HĐND)¹⁷⁾를 제정하였음. 이 조례에서 가장 먼저 대중교통의 개발에 있어 우선순위를 부여하고 있음. 하노이시의 대중교통의 범위는 도시철도(지하철, 고가철도, 모노레일 등), 간선급행버스체계(BRT), 버스이며, 이 조례의 적용대상은 하노이시에서 대중교통시스템 투자, 경영, 활용, 이용을 하는 기관과 개인임.

- 둘째, 버스정류장과 주차장의 건설과 개발에 있어 투자 촉진에 대해 규정하고 있음. 적용대상은 입체주차장, 지하주차장 등 하노이시에서 계획하고 있는 공공필요를 위한 주차장, 버스정류장과 대중교통 및 화물 거점센터 등과 관련 건설과 활용을 위한 투자활동이 개입된 조직과 개인에 대한 사항임.
- 스마트카드시스템의 경영과 기술의 적용에 관한 조례
 - 하노이시의회는 하노이 대중교통에 있어 스마트카드시스템의 경영과 기술의 적용에 관한 조례(3978/QD-UBND)¹⁸⁾를 2015년에 제정하였음. 이 조례는 하노이시의 대중교통망에 있어 응용기술과 스마트카드시스템 관리규제¹⁹⁾와 연관되어 있음.
 - 이 규제는 하노이시의 버스, BRT, 도시철도와 다른 대중교통수단을 위한 응용기술과 스마트카드시스템을 규율하며, 상호 운용되는 스마트카드시스템 투자, 개발, 관리, 운영 관련 어떤 조직이나 기관을 위해 시행됨. 다른 대중교통수단도 이 규제를 따를 것을 권유하고 있음
 - 이 조례(3978/QD-UBND)는 국회가 제정한 교통시스템 통제와 운영에 있어 첨단기술의 적용, 역과 정류장, 주차장 건설, 차량 등

17) Resolution on giving priority for the development of mass transit, encourage investment in construction and exploitation of bus station, car park: Application of high technology in the management and operation of transport systems (Implementing the provisions of Clause 3, Article 18 of the Capital Law)

18) Decision issuing regulation for applied technology and smart card system management in public transport network in Ha Noi City area (Hanoi City People's Committee)

19) Regulation on applied technology and smart card system management in public transport network in Ha Noi city area (Attached is Decision No 3978/ QD-UBND dated 13 /8 /2015 by HPC)

에 대한 투자를 촉진하여 대중교통시스템의 개발을 결의한 No 03/2013/NQ-HDND²⁰⁾와 하노이 시의회가 2013년 제정한 하노이시 지역에서 도시교통망에 스마트카드기술의 적용을 위한 기술적 정책을 승인하는 결정 No 5579/QD-UBND²¹⁾에 따라 제정되었음

- 하노이시의회가 제정한 이 조례는 버스, BRT, 도시철도와 다른 대중교통수단과 관련 스마트카드 시스템경영과 응용기술을 규율하기 위해 제정되었음. 이것은 하노이시에서 대중교통관련 상호보완적인 스마트카드 시스템 투자, 개발, 경영, 운영을 하는 모든 조직과 기관에 적용됨. 이 조례는 스마트카드시스템의 대중교통운영자와 기관간 호환운영이 가능하도록 하는 점에 초점을 맞추고 있음.

○ 대중교통 지원 관련 법령

- 재무부장관에 의한 하노이와 호치민의 버스교통 투자사업과 개발에 있어 버스조립업자와 제조사의 부품 수입관세면제 회람(No. 185/2012/TT-BTC)²²⁾은 베트남 내에서 생산되지 않는 버스의 조립과 제작을 위한 부품 수입에 있어 관세의 면제를 규정하고 있음. 이렇게 버스교통의 활성화를 도모하기 위해 버스부품의 수입관세를 면제하면서 지원하고 있음.
- 공공여객버스부문의 교통차량과 인프라 투자사업의 시행을 위한 신용기관의 채무자금의 획득에 있어 기관과 개인의 지원을 위한 이자율 지침 안내 회람²³⁾은, 지자체의 예산으로 대중교통사업자와 개인에게

20) Resolution No 03/2013/NQ-HDND by People's Council regarding to massive public transport system development, encouraging investment, station and car parking construction and other vehicles, advanced IT applications in transport system control and operation

21) Decision No 5579/QD-UBND on approving technological policy framework for smart card technology in urban public transport network in Ha Noi city area

22) Circular guiding exemption from import duties for spare parts and components for the manufacture and assembly of buses of the development, investment project of public passenger transportation by buses in Hanoi and Ho Chi Minh Cities (Minister of Finance)

23) Circular of guidance on providing interest rate support for organizations or individuals obtaining borrowed funds from credit institutions for implementation of transport vehicle and infrastructure investment projects in the public passenger bus service sector under the prime Minister's decision No. 13/2015/QD-TTG dated May 5, 2015 on regulatory

이자율 지원사항을 규정하고 있으며, 지원규모는 지자체위원회에서 결정하도록 되어 있음.

- 또한 대중교통버스서비스의 개발을 위한 인센티브 체제와 정책에 대한 시행령(No. 13/2015/QD-TTg)²⁴⁾은 버스인프라 시스템 개발 계획과 투자, 버스차량 투자, 버스교통운영 지원, 버스승객 요금 보조금에 대한 인센티브 체제와 정책에 대한 사항을 규정하고 있음. 여기서 대중교통버스서비스는 버스운영시간표에 따른 정류장이 있는 고정노선에 대한 버스여객교통을 의미함. 버스서비스를 위한 인프라시스템은 버스서비스 운영을 위한 버스우선통행로, 버스터미널, 버스정류장, 버스표지판, 대중교통환승센터, 버스주차장, 운영센터, 정비소, 주유소 등의 시설을 말한다. 또한 버스차량은 전기버스, 천연가스버스, 일반버스 등을 말함
- 대중교통서비스를 공급하는 회사의 정비소와 주차장을 건설하기 위한 토지의 임대료 면제에 대한 2009년 4월 20일자 총리령(THE PRIME MINISTER'S DECISION NO. 62/2009/QĐ-TTg)에 대한 수정 시행령(No. 55/2012/QĐ-TTg)²⁵⁾도 버스운송사업을 지원하기 위해 2012년 제정되었음
- 운송업 보호법²⁶⁾은 제1장 2절과 제2장 2절을 통해 운송업에 도로·철도 및 수운(river routes) 대중교통을 포함한다는 것을 명시하고 있음. 운송업의 보호를 위한 관리 및 점검 사항에 대하여 기술하고 있음.
- 이들 대중교통 지원관련 법령을 보면, 대중교통에 대해 부분적으로

incentive policies and regulations for development of the public passenger bus service sector

24) Decision on incentive mechanisms and policies for development of public transport bus services (The Prime Minister)

25) Decision on amending and supplementing dated April 20th 2009 on the exemption from the rent for land for building maintenance stations and parking lots of the enterprises that provide public transportation services

26) Ordinance on protection of transport works

규정하고 있으며 버스교통에 대한 전반적인 사항에 대한 지원을 규정하는 법령이 없는 것으로 보임. 버스교통을 지원하는 법령이 세부적으로 분산되어 있기 때문에 통합적인 버스교통 지원을 위한 법률이 필요한 것으로 판단됨.

- 철도법에서는 국가 전반 및 도시 내의 철도사업에 대하여 정의하고 있음. 특히 제5장에서는 도시철도에 대한 사항을 따로 정리하여 지하철, 고가 철도 열차(overhead trains), 무인 모노레일 (automatic-guided monorail), 철륵 트램(iron-wheel tramway) 등에 대하여 다루고 있음을 밝히고 있음. 이 법은 또한 철도사업의 개발, 운영, 인프라 설치 및 관리, 수신호 및 소통체계, 안전성 등 철도사업의 전반에 대하여 기준을 제공하고 있음.
- 또한 도시철도에 의한 여객과 수화물 수송에 대한 규제 시행규칙(No. 77/2015/TT-BGTVT)²⁷⁾이 교통부에 의해 2015년 제정되었음. 이 시행규칙은 도시철도회사의 의무와 권리, 도시철도 교통보험, 도시철도 승객의 권리와 책임, 승차 중 및 역에서의 위반관련 규제, 수화물 규정, 승차권 규제 등의 내용을 포함하고 있음.
- 호치민시 지방의회는 도시철도 경영기구(MAUR: Management Authority for Urban Railways)의 조직과 운영 규제 관련 조례 (No: 51/2013/QĐ-UBND)²⁸⁾를 2013년 제정하였음. 도시철도 경영기구는 호치민시 위원회 산하에 두고 도시철도 투자, 건설, 활용, 운영의 기능을 수행함. 도시철도 경영기구는 공공 및 비사업 조직으로 부분적으로 운영비를 충당하게 됨. 이 조례는 2007년 제정된 도시철도경영기구 설립에 대한 조례(No.: 119 /2007/QĐ-UBND)²⁹⁾를 수정 보완한 것임

27) Circular of regulations on transporting passengers and luggage by urban railways (Ministry of Transport)

28) Decision of promulgating regulation on organization and operation of the management authority for urban railways (People's Committee of Ho Chi Minh City)

29) Decision on establishment of management authority for urban railways under the City People's Committee (People's Committee of Ho Chi Minh City)

바. 교통안전 부문

○ 교통안전 관련 법령

- 도로교통법³⁰⁾, 어린이 동승 오토바이의 헬멧 관리법³¹⁾, 외국인이 베트남에 들어온 차량의 관리 시행령³²⁾, 도로교통 사고 조사 및 해결절차지침³³⁾, 교통법규 위반에 대한 벌금부과에 관한 보충 지침³⁴⁾, 교통질서 및 안전 강화 국가 계획의 승인지침³⁵⁾, 도로구분선 및 도로교통 안전 표지판에의 플라스틱 말뚝의 사용제한지침³⁶⁾ 등이 있음(모창환·전은수, 2016, pp.41-42)

마. 기타 부문

○ 기타 부문 법령

- 운송업보호법³⁷⁾, 교통감찰조직 및 감찰관에의 지침³⁸⁾, 지역교통감찰관의 업무, 조직, 급여에 관한 지침³⁹⁾, 교통사고 및 혼잡 해소를 위한 방안⁴⁰⁾, 공공 운송 사업체의 등급부여에 관한 지침⁴¹⁾, 운송서비스의 건설투자 관리에 있어 위반사항의 사후검사처리 및 조사·검사의

30) Ministry of Justice(2008). "Law on Road Traffic". November 13.
<http://www.moj.gov.vn/vbpq/en/lists/vn%20bn%20php%20lut/view_detail.aspx?itemid=10506>
(2017.12.5.)

31) Management of the quality of crash helmets for children joining in traffic on motor cycles and motorbikes

32) Decree on management of motor vehicles brought into Vietnam by foreign tourists

33) Promulgating the process of investigating and settling road traffic accidents

34) Inter-ministerial circular No.77-TTLB/TC-NV of October 30, 1995 providing supplementary guidance on the collection and use of the fines against administrative violations in the domain of traffic order and safety on land roads and in urban area

35) Approving the national scheme on enhanced assurance of traffic order and safety up to 2010

36) Promulgating the Provisional Regulation on the use of plastic stakes for road lane division and installation of road traffic safety signs

37) Ordinance on protection of transport works

38) The Ministry of transportation and communications-the government commission for organization and personnel

39) Guiding the tasks, powers, organizational structures and payrolls of local transport inspectorates

40) On a number of urgent solutions to reducing traffic accidents and congestions

41) Guiding the grading of non-business and public service units within the transport sector

강화 지침⁴²⁾ 등이 있음

42) Enhancing the inspection, examination and post-inspection handling of violations in construction investment management within the transport service

2.2 교통법 과제

2.2.1. 베트남 교통법제의 문제점

- 종합적인 교통투자재원조달방안 관련 법률 미흡 및 부재
 - 베트남 교통관련 법률을 보면, 가장 먼저 종합적인 교통투자재원조달 방안을 지원하는 법률이 존재하지 않음
 - 베트남에게 있어 경제개발 및 삶의 질 향상을 위해 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통인프라에 투자하기 위한 자원확보가 가장 중요한데, 그러한 투자재원의 확보를 가능하게 하는 법률이 정비되어 있지 않음.
 - 교통투자의 개발이익 환수방안의 활용을 위한 법률이 부재한 것도 교통투자재원조달방안 관련 문제점임. 아세안 국가들은 대중교통 투자를 하면 개발이익이 발생하며, 그 발생한 이익을 가지고 교통투자금을 환수할 수 있는 방안을 전혀 활용하지 않고 있음.
- 교통투자의 효율적 조정관련 법률 부재
 - 통합적인 교통투자의 효율적 조정 관련 법이 존재하지 않아 비효율성이 발생하고 있음. 수단별로 분리된 교통투자로 인해 중복투자 등 낭비되는 교통투자계획을 종합적으로 평가하여 우선순위를 정하고 투자조정을 할 수 있도록, 법적 권한을 부여하는 교통투자 조정관련 법이 베트남에는 존재하지 않음.
 - 한 지역에서 다른 지역으로 가는 경로에 있어 교통혼잡이 발생하는 경우, 그 교통혼잡을 해결할 수 있는 방안은 도로건설, 철도건설, 공항건설, 항만건설 등으로 나뉘짐. 이러한 대안 중에서 어느 방안이 가장 효율적으로 교통혼잡문제를 해소할 수 있을 것인가를 파악하기 위해서는 모든 교통수단을 통합적으로 평가한 후, 가장 적은 비용으

로 문제를 해결할 수 있는 최적대안을 선정해야 함

○ 통합교통법의 부재

- 교통수단 전체를 관할하는 수단통합적인 교통법이 제정되어 있지 않음. 즉, 교통법 전체를 총괄하는 통합법이 존재하지 않음. 베트남의 교통법체계를 검토해 본 결과, 교통수단별로 교통법이 제정되어 운용되고 있음.
- 가장 큰 문제점으로 제기할 수 있는 것은 베트남의 교통법률을 보면 어떤 교통문제가 발생했을 때, 그 문제에 대한 자극반응식의 세부적인 교통 법률을 제정하여 대응하고 있음. 교통문제가 발생할 때마다 단기적인 시각에서 교통법령을 제정하니 교통법 전체적으로 보면 일관성과 연계성이 확보되지 못하고 있음
- 교통이란 통근, 통학, 레저, 병원방문, 친지방문, 화물운송 등의 목적을 달성하기 위해 한 장소에서 다른 장소로 이동하는 행위임. 그런 이동행위가 도로, 철도, 항공로, 해로에서 일어나거나 자동차, 기차, 비행기, 배와 같은 교통수단에 의해서 발생함. 도로를 통해 여객이나 화물을 운송하거나 철도로 여객과 화물을 운송하거나, 그 행위는 동일한 교통임. 베트남에는 동일한 교통현상을 규율하는 통합 교통법이 존재하지 않아 교통법률간에 중복과 상충으로 인한 무질서가 상존하고 있음.

○ 교통수요관리 및 지속가능교통을 지원하는 법률 부재

- 베트남 도시의 교통혼잡, 대기오염, 교통사고와 더불어 교통분야 화석에너지 과소비는 중용한 문제임. 베트남은 더욱 많은 도로를 건설하고 고가도로를 놓는 것과 같이 주로 자동차 우선의 도로공급 중심의 접근 방식을 통해 교통문제를 해결하려 하고 있음
- 도로에 고가도로와 보행자 육교가 있는 것처럼 자동차 중심으로 도로

에 기반하는 교통 정책을 시행하였음. 보행자는 자동차로부터 적절하게 보호받지 못하고, 보행자 권리는 횡단 시 그리고 보도 위에서 확보되지 않고 있음

- 교통시설공급이 절대적으로 부족한 베트남에서 도로건설, 도시철도 건설 등 시설공급에만 집중하기 쉬우나, 어느 정도 교통인프라가 정비된 상태에서는 기존 시설의 효율적 활용과 자가용승용차 등 개인 교통수요의 억제를 위한 교통정책에도 관심을 가져야 함.
- 베트남은 개인교통수요를 억제하고 관리하는 지속가능 교통정책을 지원하는 법률이 정비되어 있지 않은 것이 문제임. 국가재정 및 도시지역 토지공급의 한계 때문에 기하급수적으로 늘어나는 자동차의 교통수요를 충족하는 도로시설 공급을 할 수는 없음

2.2.2 베트남 대중교통법제 문제점

○ 버스교통 활성화를 지원하는 법률의 부재

- 베트남은 한국의 대중교통체계를 벤치마킹하려 하나, 그 근본에는 교통법제가 작용하고 있다는 점을 인식하지 못하고 있음. 교통 법제를 정비하지 않고는 버스운영체제의 혁신, 버스준공영제의 도입, BRT 및 도시철도 활성화 등을 통한 대중교통 서비스향상은 어려움.
- 베트남 대중교통관련 법률의 문제점은 버스활성화를 위한 법체계가 정비되어 있지 않은 것임. 버스가 제대로 운영되기 위해서는 버스노선권에 대한 분명한 규정이 필요하고, 버스정류장과 여객터미널에 대한 사항들이 정비되어 있어야 함. 또한 시장에서 대중교통서비스가 원활하게 공급될 수 있도록 운수업자, 운영체제, 진입규제, 요금규제 관련 규정이 제대로 정비되어 있지 않은 것도 문제임. 또한 버스터미널 건설 및 운영을 지원하는 법률이 부재하며, 여객자동차운수사업을 규율하는 통합적인 법률 부재가 문제임.

- 베트남 대도시에서 버스서비스는 정시 운행, 빈도, 신뢰도 및 청결함, 연계된 또는 포괄적인 버스 계획의 결여, 게시되지 않는 시간표, 지체되는 버스, 낮은 서비스, 낡은 버스 차량, 좋지 못한 버스 정류장 시설 및 운행 규정 시행의 명확한 결여와 같은 문제가 있음. 버스서비스는 베트남 대도시에서 시민들의 수요를 충족하기에 매우 수준이 떨어짐. 수익 및 비용에 영향을 미치는 대부분의 위험은 운영자의 통제 밖이고, 운영자들은 새로운 버스차량, 버스시설 또는 서비스에 투자를 위한 어떠한 유인 없이 비용 및 품질을 낮추어서 살아남고 있음.
- 베트남 대도시에서 도로 중심의 교통시스템의 일반적인 특징은 도로 혼잡으로부터 버스운영자들을 보호하지 못하는 불충분한 버스정책임. 대중교통 서비스의 낮은 수준은 특히 버스에 대한 시정 조치를 필요로 하고, 이러한 문제들은 낡고 불충분한 유지보수, 도로 중심의 교통 정책, 대중교통에 대한 투자 부족으로 인한 버스서비스의 낮은 품질 때문임
- 간선급행버스체계(BRT)를 지원하는 법률 부재
 - 베트남은 재원의 한계로 인해, 적은 비용으로 높은 수송효과를 발휘하는 도로위의 지하철인 BRT가 확충되어야 함. 그러나 BRT활성화법과 BRT 건설 및 운영지침의 부존재가 베트남 BRT 확충의 장애로 작용함. BRT가 활성화되기 위해서는 BRT의 건설 및 운영을 지원하는 법률이 제정되어야 함.
 - BRT 도입관련 한국에서는 중앙버스전용차로에 첨두시 시간당 6,000인/대를 용량을 설정하여 계획하고 있으며, 중앙버스전용차로에 공간을 확보하여 고급 BRT정류장을 건설하는 세부적 건설기준이 있음. 이러한 BRT 공급기준이 베트남에서도 마련되어 있어야 할 것임.
 - BRT 도입을 하려할 경우, 이런 기준에 맞는 노선을 개발해야 성공할

수 있는데, 베트남에는 그러한 계획기준이 마련되어 있지 않는 것으로 보임. 또한 BRT정류장 구축관련 전용차로, 정류장 선지불시스템, 정류장 동일한 높이 승차대, 스크린도어 설치 등에 대한 건설기준이 세부적으로 마련되어 있지 않음.

- 또한 BRT의 요소의 일부인 BRT도착 정보시스템, 요금지불을 위한 스마트카드 시스템의 적용이 필요하며, GPS를 통한 모든 대중교통차량의 운행을 실시간으로 감독할 수 있어야 함. BRT는 하나의 시설공급이기 보다는 시설과 운영이 복합된 시스템이기 때문에 계약관리, 성과측정 관련 전문지식 등 지자체나 행정부의 고도의 행정능력이 요구됨. 아세안 국가가 BRT정책으로 확대하려고 하면, 국가 BRT확충 계획을 수립할 필요가 있는데, 그러한 계획수립을 법적으로 의무화하는 노력이 필요함.
- 대중교통지원을 위한 법률 부재
 - 베트남의 대중교통법률에 있어 전체 대중교통 활성화를 지원하는 법률이 부재함. 버스와 BRT, 도시철도, 버스터미널, 버스정류장, BRT 정류장, 도시철도역, 버스전용도로, 대중교통전용지구, 대중교통요금, 대중교통 재정지원, 대중교통서비스평가 등 대중교통 전체에 대해 정책적으로 지원하는 법률이 존재하지 않음
 - 한국에는 대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률이 있으며, 정부가 대중교통우선지구, 지자체 대중교통서비스평가 등과 같이 대중교통우선정책을 펴는데 있어 법적 뒷받침을 하고 있음. 베트남이 대중교통을 활성화하고자 한다면, 대중교통의 일부분을 미시적으로 법률제정을 하지 말고 종합적으로 대중교통정책을 전체적으로 지원하는 법률을 제정하여 적극적으로 시행을 해야 할 것임

○ 보행환경 개선을 위한 법률 제정 필요

- 만약 베트남 정부가 자동차 중심의 교통 정책을 선택한다면, 친환경적이고 인간중심적인 보행환경을 제공하기 위한 정부재정을 남겨두지 못할 것임. 베트남 정부는 사람들이 대중교통 이용을 하도록 유도하려면, 대중교통투자와 함께 보행 환경을 개선하는 것이 필요함.
- 만약 사람들이 보도를 통해 안전하고 쾌적하게 걸을 수 없다면, 그들은 대중교통을 이용하지 않을 것임. 예를 들어, 하노이는 보도 위에 다수의 불법적인 오토바이 주차 및 장애물이 있어서, 보행자는 때로 차도로 걸어야만 함. 이러한 보행환경에서, 시민들은 대중교통을 수월하게 이용할 수 없기 때문에 보행환경을 개선하도록 지원하는 법률의 제정이 요구됨
- 베트남에서 보도 결여, 좁은 보도, 보행로 장애물, 질 낮은 포장 마감 등으로 인해 좋지 못한 보행환경을 제공하고 있으며, 이에 따라 대중교통의 활성화도 달성하기 어려운 보행여건임

3. 베트남 도시 및 지역간 교통 현황과 과제

3.1 도시교통의 현황과 과제

3.1.1 도시교통 현황

○ 일반현황

- 베트남은 인도차이나의 동부에 있는 동남아시아의 국가로 인구 약 9,734만 명(2019년)임
- 베트남의 총 면적은 구성된 약 331,212km²이며 인구밀도는 253명 /km²임
- 베트남 북쪽에서 남쪽까지 약 1,830km로 하노이에서 호치민까지의 거리는 약 1,650km임
- 동해 국경 베트남은 동쪽으로, 태평양은 동남쪽으로, 캄보디아는 서쪽으로는 라오스, 북쪽으로는 중국과 국경을 맞대고 있음
- 2018년 기준 38%(베트남 건설부)의 도시화율을 기록하고 있으며, 이것은 62%의 베트남 인구는 비도시에 거주하고 있다는 것을 의미함

○ 베트남 도시

- 하노이, 호치민, 다낭, 하이퐁, 껀터가 베트남의 5대 도시이며, 특급 도시는 하노이와 호치민시이고 중앙정부 소속 1급도시는 하이퐁, 다낭, 껀터임
- 이외에 성소속의 1급 도시 9개가 있고 2, 3, 4, 5급의 도시 751개가

있음.

- 도시는 매년 국가 전체 국가총생산(GDP) 약 75%를 담당하고 있으며, 도시는 국가 단위, 지역 단위, 성단위 및 지구단위로 구분하여 관리하고 있음
- 베트남은 5대 대도시를 중심으로 교통투자가 이뤄져 왔음. 특히, 하노이와 호치민시에서 도시철도 건설이 진행되고 있으며, 고가도로, 외곽순환도로 등에 대한 투자가 되고 있음

○ 도로 현황

- 도시교통망이 대부분 국도를 따라 형성된 단일방향 방사구조로 되어 있음. 특히 베트남 전국을 남북으로 관통하는 제1번 국도상 도시에 편중되어 있음
- 불균일한 도로망, 낮은 도로밀도, 도로망의 비체계성, 도시내 도로와 광역도로의 연계성 미흡 등 여러 문제가 존재함. 예를 들어, 하노이 및 호치민시의 경우, 전체 도로길이에서 3차선 이상의 도심부 도로가 차지하는 비중은 약 10-11%에 불과하여 열악한 도로여건임

○ 도시별 자동차 현황

- 하노이에는 2018년 기준 자가용 자동차 517,948대, 버스 35,840대, 트럭 182,967대, 기타 차량 17,302대가 있어 총 차량 대수는 704,057대임. 오토바이는 자동차의 8배인 5,675,695대가 있음.
- 호치민에는 2018년 기준 자가용 자동차 361,121대, 버스 35,157대, 트럭 177,962대, 특수차량 6,032대, 기타 차량 30,441대로 총 차량 대수는 610,713대로 하노이 보다 약 10만대가 적음. 오토바이는 8,054,739대로 자동차에 비해 약 13배 많음. 하노이에 비해 오토바

이가 약 240만대가 많음.

- 하이퐁시에는 2018년 기준 자동차 대수가 157,879대이고, 오토바이는 1,191,492대가 있음. 다낭시에는 2018년 기준 자동차대수가 79,474대가 있고, 오토바이는 892,960대가 있음. 껀터시에는 2018년 기준 자동차는 21,905대가 있고, 오토바이는 565,277대가 있음.

○ 버스교통 현황

- 하노이에는 119 버스노선(2018)이 있으며, 이 중 100개 보조노선은 보조금을 받은 노선이고 11개 노선만 비보조 노선이며, 8개 노선은 광역노선임. 2017년 수송실적은 약 365만인이었고, 2018년은 396만인으로 약8% 증가하였음 운행대수는 1,857대이며, 1일 1.4백만 수송 실적을 기록함. 9개의 버스운영회사가 있고, 하노이운수공사(TRANSECO)가 100개 보조노선 중 42개를 직접 운영을 하고, 다른 보조노선은 하노이도시교통관리운영센터(TRAMOC)이 민간버스회사와 계약을 통해 버스서비스를 제공하고 있음.

- 호치민에는 139 버스노선(2018)이 있으며, 70%의 버스노선은 보조노선이고 30%는 비보조노선임. 1,900대의 대형버스와 600대의 중형버스가 운행되고 있음.

- 하이퐁에는 11개의 버스노선이 있고, 다낭에는 19개의 버스노선이 있고 그중 보조노선은 12개이며, 껀터에는 11개의 버스노선이 있고 6개 회사가 운영하고 있음

○ 간선급행버스체계(BRT) 현황

- 하노이에는 세계은행이 2017년 구축한 간선급행버스체계(BRT) 1개 노선(Kim Ma-Yen Nghia)이 운영 중이며, 연장 14.5km, 23개의 역, 24대의 차량이 운행됨. 하노이시는 BRT 2노선-11노선까지 향후

10개 노선을 추가 구축을 계획 중에 있음.

- 호치민에는 현재 운영되고 있는 간선급행버스체계는 없으나, 노선 1 (마이치토-보반끼엣)는 세계은행의 지원에 따라 건설중에 있음. 호치민시는 총6개의 BRT 노선을 구축하려고 계획하고 있음
- 도시철도 현황
 - 하노이시는 8개의 도시철도노선 건설계획을 갖고 있으며, 현재 두 노선(노선 2A(까린-하동), 노선 3(논-하노이역))이 중국과 프랑스에 의해 건설되고 있음. 2A 노선은 중국공기업이 건설 중에 있으며, 마지막으로 안전검증 조치를 취하고 있음. 3노선은 프랑스의 차관으로 건설 중에 있으며, 완공을 위해서는 몇 년 더 필요함. 이외에 3개의 모노레일 노선의 건설계획을 가지고 있음.
 - 호치민시도 8개의 도시철도노선을 계획하고 있으며, 이 중 2개의 노선(노선 1(벤탄-수오이티엔), 노선 2(꾸찌-투티엠))은 착공을 했음. 또한 1개의 트램노선과 2개의 모노레일 노선의 건설계획이 있음

3.1.2 도시교통 과제

- 시내버스의 경쟁력 확보
 - 베트남 하노이 시내버스가 오토바이와 차량호출서비스(Grap, Be, Go Viet 등)과의 경쟁에 밀려 역할을 확대하지 못하고 있음. 따라서 오토바이와 차량호출서비스에 비해 버스의 경쟁력을 확보하기 위한 방안이 베트남 도시교통에 있어 핵심적인 과제임
 - 시내버스를 많이 증차하고 노선도 확충했음에도 불구하고 5년전 버스 수송분담율 약 10%에서 2018년 약 12%에 불과하여 하노이시가

목표로 하고 있는 버스수송분담율 20%를 달성하는 것은 불가능함

- 이렇게 오토바이와 차량호출서비스의 폭발적 증가로 인해 버스 활성화 목표를 달성하지 못하는 것은 하노이 뿐만 아니라 호치민 등 다른 도시도 똑같은 현상이 발생하고 있음.
- 도시철도의 건설 지연 방지
 - 하노이는 8개 메트로의 건설을 계획하고 있고, 이 중 2개의 노선은 건설 중에 있음. 그러나 이들 노선의 완공과 운영이 계속 지체되고 있어 도시교통의 혼잡이 가중되고 있음
 - 특히 하노이 3A노선은 중국업체가 담당하고 있는데, 시운전까지 하고 있는 상황이나 안전승인 문제로 인해 계속 운영이 지체되고 있음. 이러한 메트로 건설 지연문제를 어떻게 해결할 것인가가 중요 과제임.
 - 베트남 당국이 하노이 지하철 깃린-하동(Cat Linh-Ha Dong) 구간의 개통 데드라인을 제시하며 중국측을 압박하고 있음. 중국철도공사(China Railway Sixth Group)는 하노이 지하철 깃린-하동 구간의 안전성 시험운행을 맡고 있는데, 이것이 계속 지연되면서 개통 시기가 불투명하기 때문임
 - 하노이시는 지하철 운행에 필요한 직원들을 교육하고 있기 때문에 개통이 지연되면 될수록 숙련된 직원들이 더 이상 버티지 못하고 있음. 역사적인 하노이의 첫 번째 지하철 노선은 직원을 유지하기 위해 10월 이전에 상업적 운항을 시작해야 함
 - 하노이 지하철에서 일하기 위해 훈련을 받은 1,000명 중 28%가 반복적인 개통지연으로 일을 그만두고 있음.

- 하노이 지하철 깃린-하동 구간은 하노이 지하철 8개 노선 중 1개 노선이며 동다에서 하동 옌냐까지 13km 구간을 운행함. 지난 2011년 10월 착공해 당초 2013년 완공 예정이었지만 공사 자금 문제 등으로 공사가 지연되는 등의 우여곡절을 겪은 후 2020년 개통을 앞두고 있음
- 도시 도로구조 개편
 - 도시의 도로구조가 단일방향 방사구조로 되어 있기 때문에 많은 제약이 있어 도심 외곽순환도로 및 방사형 도로를 추가 건설을 하여 도로망을 개편할 필요가 높음
 - 기존 도시도로망이 협소하고 제대로 유지보수가 되지 않고 있기 때문에, 이러한 도시 도로망의 확대와 유지보수의 강화가 필요함
- 교통혼잡 해소
 - 베트남 도시는 오토바이와 자동차 대수의 급격한 증가를 도로투자 확대를 통해 교통수요를 흡수하지 못하여 교통혼잡이 극심해 지고 있음. 이러한 도시교통혼잡을 완화하는 것이 베트남 도시의 중대한 과제가 되고 있음.
 - 교통혼잡은 시민들에게 추가적인 시간비용의 부담과 물류비용의 증가 등과 같은 부정적 경제효과로 인해 도시경쟁력을 약화시킬 것임. 상품과 서비스의 배송 지연으로 인해 도시효율성이 저하됨.
- 대기오염 감소
 - 하노이, 호치민 등 대도시는 세계에서 대기오염이 매우 심각한 도시로 평가되고 있음. 특히, 하노이는 대기오염 측정발표에서 세계에서

가장 심각한 대기오염 도시로 발표되고 있음. 베트남 도시들의 대기 오염을 줄이기 위해 차량 배출량을 감소시키기 위한 교통대책의 시행이 중요한 과제임.

- 차량에 사용하는 디젤 및 휘발유 등으로 인한 배출가스의 감축, 디젤 및 휘발유 품질 개선과 배출가스의 저감을 위한 차량 장치, 중고차 수입의 제한, 차량 점검 등과 같은 차량배출가스 절감을 위한 제도적 개선방안 등을 검토할 필요가 있음.

3.2 지역간 교통의 현황과 과제

3.2.1 지역간 교통의 현황

가. 북남고속도로 사업

○ 베트남 도로의 위계구조

- 도로연장은 최근에 증가하고 있으며, 고속도로의 증가속도가 빨라지고 있음. 일반적으로 베트남 도로시스템은 다음과 같은 위계구조에 따라 구분됨
- 국도(NH and in Vietnamese QL - National Highway)는 도로총국(DRVN)이 관리하지만, 일부는 성에서 관리하는 것도 있음
- 고속도로(CT - cao tốc)는 도로총국, 성, 민간투자사업 투자자가 관리함
- 성도로(Provincial roads, tỉnh lộ or đường tỉnh, TL or ĐT)는 성이 관리함
- 지방도로(District roads, hương lộ or đường huyện, HL or ĐH)는 지방정부에 의해 관리됨
- 마을도로(Commune roads, đường xã, ĐX)는 마을에 의해 관리됨
- 도시도로(Urban roads, đường đô thị, ĐĐT)는 시정부에 의해 관리됨
- 지역간 도로는 주로 고속도로와 국도를 의미하며, 성도로와 지방도로도 도시간 연계도로의 경우 포함될 수 있음

○ 베트남 국도 현황

- 국도는 베트남 전역을 건설되어 있으며, 주요 지역과 공항, 항만, 국경출입문 등 교통결절점을 연결하는 간선교통기능을 담당하고 있음. 베트남 도로총

국에 따르면, 154개 노선, 24,598 km 연장의 국도가 있음

- 2008-2018 기간 동안 연간 도로연장 증가율은 3.7%이었고, 2008년 17,928km에서 2018년 24,598km로 10년 동안 6,670km 증가하였음

○ 베트남에서 운영 중인 고속도로 현황

- 최근까지 16개 노선, 1,114km의 고속도로가 운영 중임
- 중앙정부 산하 도로총국(DRVN)이 운영하는 고속도로연장은 127.8km임
 - Ho Chi Minh city - Trung Luong: 39,8 km;
 - Ha Noi - Thai Nguyen: 70 km;
 - Lao Cai - Kim Thanh: 18 km
- 지방정부가 운영하는 고속도로는 94km임
 - Mai Dich - Thanh Tri (Ring road 3): 30,5km,
 - Thang Long boulevard (Lang - Hoa Lac) 29,3km,
 - Noi Bai airport - Nhat Tan (Vo Nguyen Giap boulevard) 15km,
 - Lien Khuong airport - Da Lat: 19,2km.
- 민간투자사업자가 관리하는 고속도로는 344km임
 - Ha Noi - Hai Phong: 105.5 km;
 - Ha Noi - Bac Giang: 45.5 km;
 - Phap Van - Cau Gie: 29 km;
 - Hai Phong - Ha Long - Van Don: 60km.
 - Thai Nguyen - Bac Kan: 40km
 - Bac Giang - Lang Son: 64km (be operated in Jan. 2020)
- 베트남고속도로회사(VEC, Vietnam Expressway Corporation)는

548.2km로서 가장 긴 고속도로 연장을 보유하고 있음

- Cau Gie - Ninh Binh: 50 km;
- Noi Bai - Lao Cai: 244,5 km;
- Ho Chi Minh city - Long Thanh - Dau Giay: 55 km,
- Da Nang - Quang Ngai: 139km.
- La Son - Tuy Loan: 77,6km

○ 북남고속도로 사업추진 배경

- 베트남 정부는 산업화 근대화의 초기 단계의 사회.경제개발을 위해서는 인프라 개발이 매우중요한 역할을 한다는 인식
- 베트남 동부지역의 남북간 경제개발촉에 핵심교통망으로서 북남고속도로 건설사업을 적극적으로 추진하기로 함

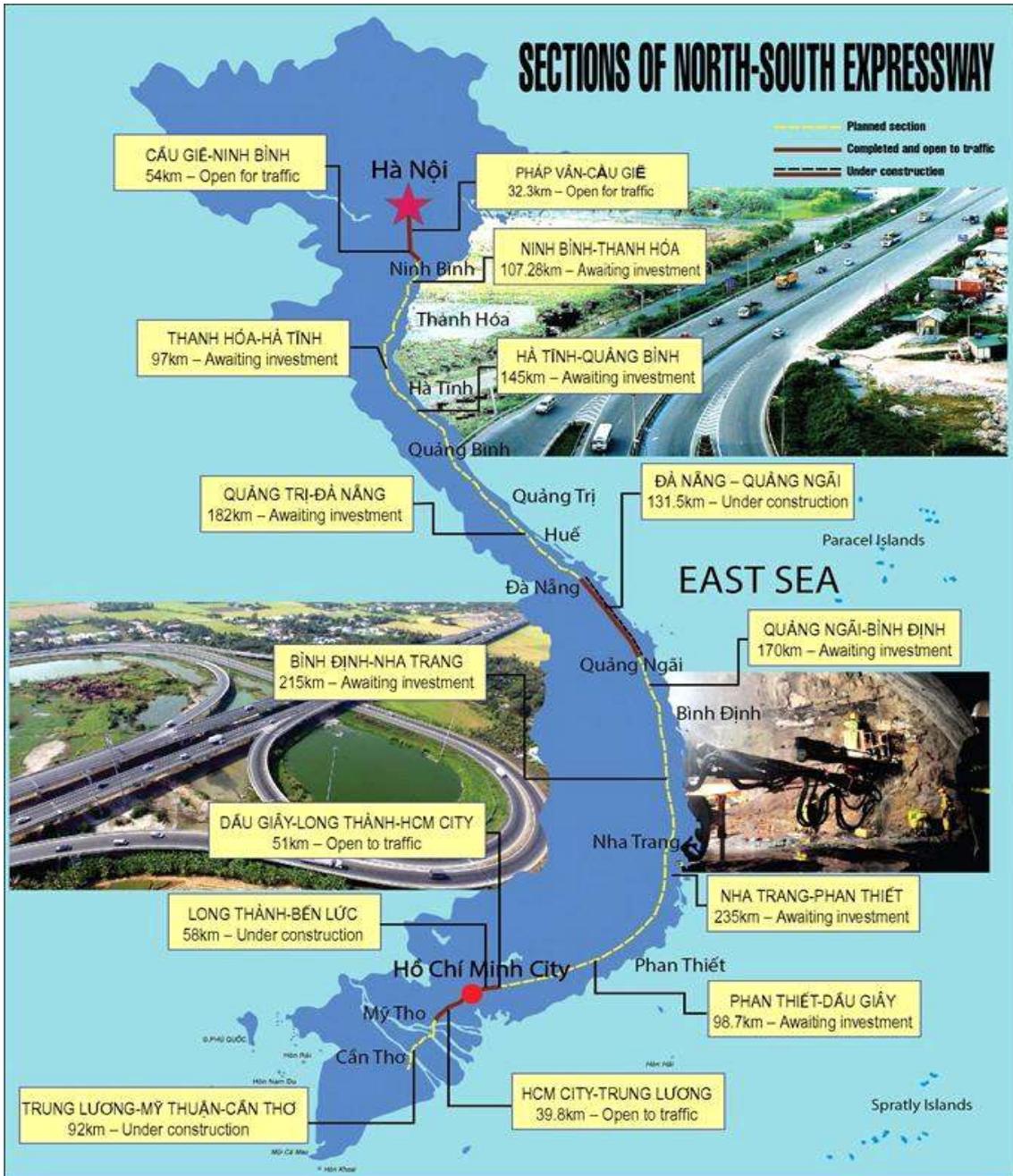
○ 베트남 북남고속도로 건설 사업

- 전체 1,372km를 20개 구간으로 구분하여 추진하며, 민간투자사업(PPP사업, 주로 BOT 형태로 구상)와 재정사업으로 추진하는 것으로 제안하고 있음
- 북남도로건설 사업은 2025년까지를 제1단계(11개 구간), 2030년까지의 제2단계(9구간)로 구분함
- 1단계(2020-2025)는 4차선도로(노폭 3.5m)에 응급대응 비상차선이 없이 건설되며 2025년 완공을 목표로 하고 있음. 2단계(2025-2030)는 2025년 이후 건설될 예정으로 6차선 도로(노폭 3.75m)와 비상차선을 건설하는 것으로 계획되어 있음. 2단계 북남고속도로 노선 구간은 9개로 2025년 이후 건설을 추진하여 2030년 완공을 목표로 하고 있음

- 제1단계인 2025년까지 총 건설비용 10,695백만 달러(약 12조 3,000 천억 원)으로 추정하고 있으며, 이중 민간자본 약 49%를 투자하는 PPP사업으로 추진할 계획임 (제2단계까지는 약 15.8조 원)
- 북남고속도로 민간투자사업(PPP) 방식 도입
 - 2019년 9월 24일 베트남 교통부는 베트남 북남고속도로 1단계 11개 구간 중 8개구간의 민간투자사업(PPP: Public Private Partnership)에 대해 외국건설회사 대신에 베트남 국내기업에게 이들 민자도로사업을 전적으로 맡기기로 결정함
 - 베트남 기업이 주도하는 컨소시엄에 외국기업의 참여도 완전 배제하고 있지는 않으나, 민간투자사업의 수요, 통행료, 외환 등 다양한 투자위험이 있어 쉽게 외국기업이 컨소시엄에 참여하지 못하는 여건임
- 3개 구간은 재정사업이고 8개 구간은 민간투자사업
 - 1단계 3개 구간은 베트남 정부 재정사업으로 추진하며, 2019년 9월 초에 건설 기공식을 가졌음
 - 1단계 구간은 주로 하노이와 호치민 주변의 사업구간임. 나머지 9개 구간은 2단계 사업으로 중부지역에 주로 위치해 있으며, 2025년 이후 추진하여 2030년 전체 구간의 완공을 목표로 함
- 8개 구간의 민간투자사업에서 외국기업 배제
 - 베트남 교통부는 2019년 5월 부터 사전입찰을 진행해서 60여개의 회사(약50%가 중국회사)가 서류를 제출하였으나, 자격요건을 통과한 회사가 적어 입찰자간에 경쟁여건이 조성되지 않았다고 주장했음
 - 4개 구간은 적격 신청 투자자가 없었고, 나머지 4개 구간사업은 적격

투자자가 1개-3개에 불과했음

- 베트남 교통부는 입찰자간에 실질적 경쟁부족과 더불어 국가안보와 국내기업의 인프라사업 시공능력 향상도 국내외 공개경쟁입찰에서 국내입찰로 전환한 이유라고 밝혔음



<그림 1> 북남고속도로 사업구간

○ 민간투자사업에서 외국기업의 배제 이유

- 국가안보 차원에서 중국기업이 베트남의 핵심기간사업을 수행하는 것에 대한 반대의견도 작용
- 중국기업이 건설 중인 하노이 도시철도사업(Cat Linh-Ha Dong)이 장기간 지체되고 사업비의 대폭 증가로 인한 부정적 이미지가 있음
- 일본과 유럽기업이 미래 통행료 수입으로 건설비와 운영비를 충당해야 하기 때문에 발생하는 수요예측과 환율변동 등에 대한 사업위험으로 인해 참여하지 않은 것도 영향을 미친 것으로 추정됨
- 베트남 국내 5대 건설기업이 수익성과 사업위험으로 인해 사전입찰에 참여하지 않은 것도 이러한 베트남 정부의 결정에 영향을 준 것으로 판단됨
- 베트남 건설기업은 민간투자사업의 형식인 BOT (Build-Operate-Transfer) 보다는 BT(Build-Transfer)를 선호함. BT는 장래 통행료 수입으로 비용을 충당하는 것이 아니라, 비용과 수익에 상응하는 정부소유의 토지의 장기간 사용권을 대신 할당받는 베트남만의 독특한 민간투자사업 방식임

○ 민간투자사업에서 재정사업으로 전환

- 베트남 정부는 북남고속도로 제1단계 11개 구간 중 8개 구간을 민간투자사업의 방식으로 건설하려 했으나, 국내 건설회사가 민간투자사업자 자격기준을 충족하지 못해 사업자 선정에 성공하지 못하였음
- 금융기관의 사업 보증, 대규모 도로사업 추진 능력 등의 기준을 충족할 수 없었기 때문에 베트남 교통부는 8개구간 모두를 정부가 예산

으로 재원조달을 하는 재정사업으로 전환 결정하여 베트남 국회에 재정사업으로의 전환을 요청함

- 그러나 국회에서는 이들 구간에 대해 모두 정부재정사업으로 전환하는 것을 승인하지 않고, 3개의 구간(Vinh Hao-Phan Thiet(106km), Mai Son-NH45(63km), Phan Thiet-Dau Giay(99km))에 대해서만 정부재정으로 투자하는 것을 승인하였음. 나머지 5개 구간에 대해서는 민간투자사업으로 재추진할 것을 행정부에 요구했고, 만약 투자자를 찾지 못한다면 국회가 재심의 하기로 하였음.

<표 1> 북남고속도로 1단계 건설구간(신규 3개 재정사업 추가)

연번	구간명	연장(km)	차선/폭(m)	투자방식
1	Cao Bo-Mai Son	15	4/17	재정
2	Mai Son-NH45	63	4/17	재정
3	NH45-Nghi Son	43	4/17	민자
4	Nghi Son-Dien Chau	50	4/17	민자
5	Dien Chau-Bai Vot	49	4/17	민자
6	Cam Lo-La Son	98	2/12	재정
7	Nha Trang-Cam Lam	50	4/17	민자
8	Cam Lam-Vinh Hao	79	4/17	민자
9	Vinh Hao-Phan Thiet	101	4/17	재정
10	Phan Thiet-Dau Giay	99	4/25	재정
11	My Thuan 2 Bridge	7	6/25	재정
계		654	-	-

나. 베트남 북남 고속철도사업

○ 베트남 철도 현황

- 베트남의 철도 노선연장은 총 2,523km로, 이 중 2,214km는 협궤(1,000mm), 163km는 표준궤(1,435mm)이며 협궤와 표준궤가 동시에 설치된 이중궤(Dual Gauge)는 237km로서 모두 단선이며 비전철임.
- 대부분의 철도노선은 1900년대 프랑스에 의해 건설된 것으로 철로, 시설, 구조는 현대화되지 못함.
- 하노이(Ha Noi)~동당(Dong Dang)간 이중궤는 중국의 난닝시(Nanning)를 거쳐 북경으로 연결되는 유라시아 노선의 역할을 담당하고 있음
- 협궤인 하노이(Ha Noi)~호치민(Ho Chi Minh) 북남철도노선은 총 1,730km, 182개 역이 있고, 역간 평균거리는 9.5km임

○ 북남고속철도 건설계획

- 베트남 정부는 2018년 10월 국토종단 ‘북-남 고속철도 건설계획(1,545Km, 4,580만 달러 투자)’를 수립하였음
- 베트남 교통부는 1차로 2030년까지 북-남 철도노선에서 시속 160~200km의 운행속도 확보를 목표로 하고 있고, 2차로 2050년까지 시속 350km 운행을 위한 고속철도건설을 계획하고 있음.

○ 라오까이-하노이-하이퐁 철도사업계획

- 중국 주도로 여객 및 화물 운송을 위해 설계된 Lao Cai - Hanoi - Hai Phong 노선은 38개의 역으로 392km 연장이며, 프랑스 식민지 시대에 지어진 기존의 협궤 노선을 대체할 것임
- 노선은 여객 열차의 경우 최대 160km/h, 화물의 경우 90km/h으로 운영할 계획을 세워놓고 있음. 이 노선은 연간 최대 1천만 톤의 화물을 운송 할 것으로 추정됨
- 이 노선은 라오까이(Lao Cai)에서 시작하여 옌 바이(Yo Bai), 푸토(Phu Tho), 빈 푸크(Vin Phuc), 하노이(Hanoi), 흥옌(Hung Yen) 및 하이두옹(Hai Duong)으로 향하고, 하이퐁(Hai Phong)의 락후옌항만(Lach Huyen Port)까지 운행될 예정임.
- 이 노선은 베트남 북남고속철도노선이 완공되면 중국북경까지 연장되는 노선으로 이용될 예정임

○ 베트남 교통부(MOT)의 북남고속철도 건설계획

- 베트남 정부는 2010년 베트남 교통부의 고속철도건설계획 추진을 보류한 후, 2018년부터 북남 고속철도사업의 재추진을 하고 있음
- 2018년에 실시된 한 연구에 따르면 하노이와 호치민시를 27개 역사를 연결하는 1,560km의 사업은 580억 달러 이상이 소요될 것으로 제안되었음. 트랙과 역사 이외에 5곳의 차량기지, 42개의 철도정비지원센터도 건설할 예정임. 이에 비해 2010년 북남고속철도 사업비는 약 560억 달러이었음

- 베트남 교통부는 2020년에서 2050년까지 30년 동안 580억 달러의 투자로 시간당 320km(최고속도 350km)의 고속철도를 운행할 수 있는 건설계획을 제안했음
- 2030년 까지 하노이-빙 280km 구간과 호치민-나짱 360km 구간을 우선 완공하고, 나머지 나짱에서 빙까지의 약 900km 구간을 2050년 까지 완공할 계획임
- 베트남 교통부는 2019년 2월 Nguyen Xuan Phuc 베트남 총리에게 이 고속철도사업의 사전타당성 조사를 보고했으며, 외국 컨설팅 팀의 지원으로 작성된 보고서에 따르면 북남고속철도는 경제성장을 지원하는 경제적 효과를 산출할 것으로 분석되었음
- 이 건설안에는 2개의 독립적인 철도트랙을 구축하며, 그 중 하나는 주로 화물열차가 운행하는 트랙으로 기존 협궤에서 표준궤로 확장 개선되고, 여객전용인 고속열차 트랙은 최대 350의 속도로 운행할 수 있도록 새로 건설됨
- 기차가 320km/h로 운행하는 경우, 하노이에서 호치민까지 고속열차가 운행되면 항공보다 1시간이 더 걸리는 약 5시간 30분이 소요될 것임. 공항 접근 및 보안 점검을 포함하여 같은 구간을 항공을 이용할 경우, 약 4시간 30분이 소요될 것임. 고속열차의 요금은 평균 항공권의 약 75%를 가정하고 있음.
- 베트남 투자기획부(MPI)의 북남고속철도 건설계획
 - 투자기획부는 독일과 네덜란드 철도전문가의 분석을 인용해 북남고속

철도는 화물과 여객 열차 모두 200km/h의 속도로 운행되는 준고속 철도 대안을 제시하였음

- 시간당 200km의 베트남 북남 고속철도 건설로 승객들이 약 8시간 걸려 하노이와 호치민시를 왕래할 수 있고, 이 사업은 약 260억 달러가 소요될 것으로 추정됨
 - 베트남 교통부가 주장하고 있는 시간당 320km의 운행속도와 580억 달러가 소요되는 고속철도 시스템에 비해 투자기획부는 시간당 200km의 일반 고속철도시스템이 더욱 비용 효과적이라고 주장함
- 베트남 투자기획부(MPI)와 교통부(MOT) 북남고속철도 건설 논쟁
- 투자기획부는 교통부의 고속철도 투자 비용이 약 580억 달러로 베트남 정부예산 규모(2020년 지출기준 744억 달러)에 비해 너무 크기 때문에, 북남고속철도 사업투자를 위해 전국의 교통인프라 공사를 30여 년간 중단시켜야 할 위험이 있다고 주장하고 있음
 - 또한, 투자기획부는 철도건설 및 운영에 대한 베트남의 실질적인 전문 지식과 경험수준은 교통부가 제안한 고속철도사업의 수동적 구현, 외국 기술 의존, 베트남 국익 보호 미흡 등의 문제점이 있다고 지적함
 - 현재 투자기획부와 교통부간에 고속철도시스템에 대한 논쟁이 일어나고 있으며, 베트남 총리는 두 부처가 제안한 사업안을 비교 분석하여 최종적으로 하나의 시스템을 결정할 예정임
 - 베트남 총리가 남북 고속철도 계획을 승인하면, 국회는 이 고속철도계획의 승인여부에 대해 투표하여 최종 결정할 것임

다. 롱탄 신공항사업

○ 베트남 공항 현황

- 2019년 현재 베트남은 국제공항 10개소, 국내공항 12개소의 총 22개 공항을 운영하고 있음.
- 10개의 베트남 국제공항 중 호치민시의 항공수요를 충족하고 가장 승객이 많은 떤선녓(Tan Son Nhat) 국제공항, 베트남 수도인 하노이시의 항공수요를 담당하는 노이바이(Noi Bai) 국제공항, 중부지역의 관광수요를 담당하는 다낭(Da Nang) 국제공항, 다낭 밑에 위치한 카인 호아주(Khanh Hoa) 나짱(Nha Trang)의 항공수요를 주로 담당하는 캄라인(Cam Ranh) 국제공항은 베트남의 4대 국제공항으로 분류됨

○ 떤선녓(Tan Son Nhat) 공항의 혼잡

- 호치민시 광역도시권의 2천 2백만 시민이 떤선녓(Tan Son Nhat) 공항을 이용하고 있으나, 도심지에 위치하고 있어 시민 주거지역과 인접, 항공안전, 항공소음 등의 문제가 있어 공항 확장에 있어 근본적 한계 발생
- 떤선녓 공항의 수용능력이 연간 2천 5백만명이나 2016년 처리 여객수가 이미 3천 2백 5십만명으로 공항수용능력을 초과한 상태임

○ 롱탄(Long Thanh) 신공항 계획

- 롱탄 신공항 종합계획 수립(2009-2010), 일본공항자문회사(Japan Airport Consultant Incorporation)에 의해 수행된 신공항 사전타

당성조사(2012), 여객터미널 건축현상 공모 및 심사(2016)

- 호찌민시 떤선녓 국제공항(Tan Son Nhat)의 혼잡으로 인해 새로운 공항을 베트남 호찌민 중심에서 약40km 동쪽으로 떨어진 동나이성에 건설 예정
- 베트남 국회는 2019년 11월 롱탄국제공항 1단계 사업에 대한 정부제안을 통과시켰음. 1단계 사업이 완료되면 활주로 1개와 여객터미널 1개, 화물터미널 및 보조시설 등을 갖춰 연간 2,500만명의 승객과 12만톤의 화물을 처리 가능함
- 3단계로 진행되는 롱탄국제공항의 총사업비는 336조 6,300억동(160억 달러)가 소요될 것으로 추산됨
- 3단계 사업까지 완료되면, 연간 총 1억 명의 승객과 총 50만 톤의 화물을 처리해 만성적인 과부하에 시달리고 있는 호찌민시 떤선녓 국제공항(Tan Son Nhat)의 부담을 완화시키는 효과를 기대하고 있음

○ 1단계 건설계획

- 총 78억 달러가 소요되는 1단계 건설 3개 세부단계로 구분 시행
- 1A 단계(공사비 56억불): 건설비용 절감을 위해 최초 1단계 연간 여객 2,500만에서 1,700만명 처리규모로 축소 조정 완공예정이며, 터미널 1개동과 활주로 1본 규모
- 1B 단계: 활주로 1본 추가건설 및 연가 여객 처리규모 25백만명으로 확장
- 1C 단계: 잔여 필수시설 건설 및 추가 확장을 위한 부지조성 공사 시

행

- 공항 운영의 시작은 2025년 예정
- 2단계 및 3단계 건설계획
 - 2단계(2025-2035): 여객터미널 연간 5천만명 처리규모 확장 및 제3활주로 건설
 - 3단계(2035-2050): 최종적으로 연간 여객 처리규모 8천만명에서 1억명 규모로 확장, 화물처리규모 5백만톤 규모로 건설, 제4 활주로 건설
- 건설 및 관리주체
 - 민간투자사업, 해외자본유치 등 롱탄신공항 건설방식에 대한 베트남에서 다양한 논의가 있었으나, 베트남 교통부는 **베트남 공항공사(ACV)**가 재정으로 건설하는 안을 제시하여 채택됨
 - * 베트남 공항공사(ACV): 2016년 6월 30일 설립, 주요주주는 베트남 정부(정부 95.4%, 기타 4.6%), 호치민 공항 내 본사 위치, 1976년 베트남 전쟁후 민간 항공국 공항 직영으로 설립, 2007년 북부, 중부, 남부 공항공사체제로 운영, 2016년 4월 3개 공항공사를 ACV(베트남공항공사)로 통합 발족, 자본금은 21조 7,717억 베트남 동, 직원은 8,633인, 당기순이익 약 65억원(2016년도 추정치), 운영 공항은 총 22개(국제 9개, 국내 13개)
 - 베트남 공항공사(ACV)는 롱탄신공항(Long Thanh)이 2021년 5월 착공에 들어가 2025년 말 완공을 목표로 추진 중
 - 라이쑤언탄(Lai Xuan Thanh) 베트남공항공사 사장은 기획투자부(MPI)가 롱탄신공항 건설 타당성 보고서 검토를 마친 후, 총리의 승

인을 받으면 건설이 시행 가능함

- * 베트남공항공사(ACV): 베트남 교통부 산의 공기업으로 전국 21개 공항을 단독 관리하고 있음

○ 동남아시아 메가 허브공항의 기능을 하기 위한 연계교통의 결여

- 롱탄신공항 계획에서 미흡한 점은 철도를 통한 연계 운송계획이 결여되어 있음. 초기 검토되었던 연계 교통계획 중 하나는 롱탄(Long Thanh)에서 호치민시(Thi Thiem) 까지 새로운 철도노선의 신설임. 이 철도노선은 호치민에서 나짱 까지 연결되는 북남고속철도노선과 연결될 것임

- 호치민 Thu Thiem과 새로운 공항을 연결하는 경전철 노선신설에 대한 검토도 있었으나, 그것이 최종 선택된 것으로 보이지 않음. 동남아시아에서 국제경쟁력이 높은 메가 허브공항으로서 기능하려면 호치민과 같은 대도시와의 철도 연결이 반드시 필요함.

○ 떤선녓(Tan Son Nhat) 공항과 롱탄 신공항간의 역할 분담

- 기존 떤선녓 공항은 계속 운영되므로 호치민시는 2 개의 공항을 2025년에 갖게 됨. 어떻게 이들 공항의 역할을 구분할 것인지는 공항의 국제경쟁력을 높이기 위해 매우 중요함.

- 태국 방콕과 같이 기존 공항을 저가 항공사 전용으로 전환하거나, 한국 서울의 김포공항과 같이 단거리 국제노선 전용으로 전환하고 인천 신공항은 장거리 항공서비스 위주로 제공할 수 있음

○ 하노이 노이바이 공항시설 확충

- 하노이는 새로운 공항을 호치민처럼 건설하지 않고 기존의 노이바이 공항을 확충하는 전략을 계획하고 있음. 노이바이 공항이 하노이 북

부에 위치하고 있어, 하노이 남부에 새로운 공항을 건설하는 것도 하나의 새로운 방안이 될 수 있음

- 베트남 정부는 2030년까지 노이바이 공항을 2,500만 명의 승객을 수용할 수 있는 3번째 활주로 및 여객터미널을 건설하여 2030년까지 공항의 총 수용인원을 5천만 명으로 증가시킬 계획임.
- 2030년 이후 4번째 활주로는 건설될 예정이며, 공항의 총 수용 인원은 9천만 명을 목표로 계획하고 있음

○ 공항건설자금의 조달방안

- 정부는 베트남 국영공항공사(ACV)가 이 신공항 계획의 투자자가 될 것을 결정했음. 공항공사는 이 사업의 첫 단계를 완공하기 위해 거의 50억 달러를 재원조달해야 함. 공항공사가 자체재원으로 이렇게 막대한 자금을 조달하기에는 한계가 있기 때문에, 외부로부터 자금조달을 해야 할 것임
- 베트남 정부는 이 사업에 대한 보증을 하지 않을 것이기 때문에 A공항공사가 일정에 따라 사업수행을 확실히 하기 위해 외부 투자자로부터 자금을 조달해야 함
- 급성장하는 베트남 항공시장의 성장 잠재력으로 인해 신공항 계획에 여러 외국 투자자가 관심을 보이고 있음. 미국의 보잉사, 스웨덴의 Ulf Rudebark 등의 대기업, 롯데와 같은 한국 대기업, 타이 세이 회사와 같은 일본 대기업, 중국 대기업 등이 이 사업에 투자하려고 하고 있음

3.2.2 지역간 교통의 과제

○ 북남고속도로 재원조달방안

- 베트남 정부는 북남고속도로 제1단계 11개 구간 중 8개 구간을 민간 투자사업의 방식으로 건설하려 했으나, 외국 기업을 배제한 상태에서 국내 건설사만을 대상으로 민간투자사업자 선정에 있어 실패함
- 민간투자사업으로 추진할 수 있는 자격을 갖춘 적합한 국내건설사가 없었기 때문에 베트남 교통부는 8개구간 모두를 재정사업으로 전환 결정했으나, 베트남 국회에서 3개만 민자사업으로 전환하고 5개는 다시 민간투자사업으로 재추진을 하는 것으로 결정함
- 1단계 3개 재정사업 구간은 이미 건설을 시작하였으며, 여기에 3개 구간사업을 재정사업으로 추진하고, 나머지 5개 구간은 민간투자사업으로 재추진하려 하고 있음. 그러나 베트남 정부의 재정 부족으로 이들 5개 구간사업을 민간투자사업으로 재추진할 수 있을 것인가는 문제임

○ 베트남 북남고속철도 시스템 선정

- 베트남 투자기획부(MPI)와 교통부(MOT)간에 미래 베트남 철도시스템의 발전 방향을 결정할 부처간 논쟁이 일어나고 있음. 앞으로 30년 후에 운행속도 320km/h의 고속철도가 운행하는 것을 볼 것인지, 중간에 일반철도를 건설하여 운영을 해 본 후, 2050년 보다 더욱 늦게 예를 들어 2060년이나 고속철도의 운영을 할 것인지 베트남 정부는 결단을 해야 할 것임.
- 2030년까지 하노이-빙, 호치민-나짱과 같이 철도수요가 많은 구간을 먼저 건설하고, 이후 나머지 구간을 단계적으로 건설해야 할 것임. 이

때 일반철도를 뛰어 넘고 바로 고속철도로 이동할 것인지, 중간에 일반철도를 건설한 후, 추후에 고속철도로 이전할 것인지에 대해 심도있는 분석이 필요함.

- 30년 후에 고속철도기술이 더욱 발전해 있을 것인데, 지금 중간단계로 일반철도 건설을 추진한다면, 베트남은 철도에 있어 다른 나라에 비해 너무 뒤처지게 됨. 재원조달방안만 마련된다면, 일반철도 운영단계를 뛰어 넘고 바로 고속철도 신설 복선 트랙을 건설하여 운영하는 것이 바람직함. 단, 화물열차는 기존 협궤 열차트랙을 개선하여 표준궤도로 전환 후 중점 사용하도록 하는 것이 효율적일 것임.
- 교통부가 제안한 운행속도 320km/h의 이상적인 고속철도시스템을 선정할 것인가, 아니면 현실과 타협하여 200km/h의 낮은 수준의 준고속철도 시스템을 선정할 것인가에 대한 심도있는 분석이 필요함
- 동남아시아 메가 허브공항의 기능을 하기 위한 연계교통 구축
 - 롱탄신공항 계획에서 미흡한 점은 철도를 통한 연계 운송계획이 결여되어 있음. 동남아시아에서 국제경쟁력이 높은 메가 허브공항으로서 기능하려면 호치민과 같은 대도시와의 철도 연결이 반드시 필요함.
 - 띠엔선녓(Tan Son Nhat) 공항과 롱탄 신공항간의 역할 분담이 필요함. 태국 방콕과 같이 기존 공항을 저가 항공사 전용으로 전환하거나, 한국 서울의 김포공항과 같이 단거리 국제노선 전용으로 전환하고 인천 신공항은 장거리 항공서비스 위주로 제공하는 전략을 비교 분석하여 공항간 역할 분담을 해야 할 것임
 - 하노이는 새로운 공항을 호치민처럼 건설하지 않고 기존의 노이바이 공항을 확충하는 전략을 계획하고 있음. 노이바이 공항이 하노이 북

부에 위치하고 있어, 하노이 남부에 새로운 공항을 건설하는 것도 하나의 새로운 방안이 될 수 있음

○ 지역간 교통시설 건설을 위한 신규 자원조달방안

- 베트남은 현재 고속도로, 고속철도, 공항, 항만 등 기존의 예산으로 충족시킬 수 없는 교통인프라 재원이 필요함
- 기존 교통인프라 자원조달방안을 개혁하여 새로운 자원조달체계를 구축해야 하며, 그 재원은 자동차 및 오토바이의 유류세가 되어야 할 것임