

민간투자사업 활성화를 위한 제언

박수진 한국전력 국제원자력대학원 대학교 에너지정책학과 교수, jin.park@kings.ac.kr

1. 서론

민간투자제도는 1994년 「사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법」이 도입된 이후 2018년 말 까지 700여 건이 넘는 사업이 추진되면서 국가 경제 발전과 시민 편익 증대에 많은 기여를 하였음을 부인할 수 없다.

하지만 우리나라의 인프라시설에 대한 민간투자 규모는 2007년을 정점으로 이후 가파르게 감소되는 추세이다. 또한, 우리나라의 정부 및 지방자치단체의 SOC 투자예산도 2015년 이후 계속 줄어들고 있다. 최근 국가재정운영계획을 살펴봐도 향후 SOC 투자 예산은 지속적으로 감소될 것으로 전망된다. 따라서 국가 전체적인 관점에서 보았을 때 자칫 인프라에 대한 투자가 부족하게 되어 향후 우리 경제발전의 토대가 약화될까 우려할 여지가 있다.

따라서 본 글에서는 최근에 과도하게 침체된 민간투자사업의 근본적인 원인을 살펴보고, 이를 다시 활성화하기 위한 제도와 정책적 방향을 모색해 보고자 한다.

이를 위하여 우선 최근 민간투자사업을 위축시키는 원인과 쟁점들을 먼저 고찰하고, 각 쟁점들을 해결하기 위한 방안을 민간투자제도, 정부정책, 민간투자사업 추진방향의 3가지 관점에서 제시하고자 한다.

2 민간투자사업 관련 쟁점

2.1 제도의 경직성

우리나라의 '인프라 스톡(stock)'의 충분성 여부에 대하여 많은 논란이 있다. 예를 들어서 최근 공공부문에서는 국토면적당 고속

도로 연장 또는 철도연장이 OECD국가들 중에서 상위에 속한다는 등의 근거로 인프라에 대한 예산을 줄여야 한다고 주장하기도 하였다.

하지만, 우리보다 훨씬 빨리 현대적 인프라를 구축한 유럽과 북미 국가들의 인프라 투자규모가 줄었는지를 살펴보면 그렇지 않다는 것을 알 수 있다. 이는 크게 3가지 원인이 있다. 첫째, 인프라도 (비록 기간은 길지만) 물리적으로 상각되므로 꾸준히 재투자가 이루어져야 한다. 둘째, 사회변화와 기술발전에 따라 기존 인프라는 기술적으로 진부화 되므로 새로운 분야의 인프라와 개량투자 수요가 지속적으로 발생한다. 마지막으로, 인구 또는 경제규모 증가는 신규 인프라의 투자수요를 지속적으로 발생시킨다.

위의 원인 중에서 2번째(기술적 진부화) 원인으로 인하여 사회·문화적 변화와 기술적 변화에 대응하여 인프라의 주요 투자 대상이 달라져야 함을 의미한다. 하지만 우리나라의 민간투자제도는 추진 가능한 '대상시설'을 민간투자법 2조 1항에 직접 열거하는 방식을 취하여, 도로, 철도 등 53개 시설 이외에는 민간투자법에 따른 추진이 불가능하다. 따라서 사회·경제적인 변화를 포용할 수 있도록 법률의 개정이 적시에 이루어져야 하는데 이를 따라가기는 실질적으로 불가능하다. 특히, 4차 산업혁명으로 대변되는 디지털 테크놀로지와 사회기반시설의 융·복합 추세는 인프라의 범위를 한정지어 법률에 나열하기를 더욱 어렵게 만들고 있으며, 어떤 종류의 인프라가 필요로 할지 예측할 수 있는 기간도 점점 짧게 만들고 있다.

따라서 도로, 철도, 항만 등 기존 개념의 SOC만 제한적으로 허용하고 있는 법률적 태두리 하에서는 정작 우리나라가 미래에 필요로 하는 인프라에 충분한 민간자본을 유치할 수 없는 문제가 있

1) 예를 들면, 미국 NASA의 경우 우주개발사업 중에서 민간투자를 유치하기에 적합한 분야들을 선정하여 추진 중에 있으며, EU의 경우 인공지능(AI) 및 빅 데이터를 활용한 공공서비스 구축 분야에 민간투자를 유치하는 정책방향(initiative)을 추진 하고 있다.

다. 이는 민간투자시설을 정의하고 있는 제도적 경직성이 초래하는 쟁점이라고 할 수 있을 것이다.

2.2 사용자 관점의 공공성 미 고려

우리나라의 민간투자제도는 공공시설편익의 조기실현, VfM²⁾ 확보를 통한 재정절감, 일자리 창출 및 국민소득 증대, 경기부양 등 공공적인 역할을 수행하여 왔다는 것을 누구도 부인하기는 어려울 것이다. 하지만 민간투자사업의 규모가 위축되어 온 가장 중요한 원인 중 하나가 '사회적 비판'이었으며, 이는 사용자 관점에서 충분히 공공성을 고려하지 못했기 때문이라는 것을 쉽게 유추할 수 있을 것이다.

어떤 정책도 일반적인 국민의 공감대를 형성하지 못한다면 지속적으로 추진될 수 없다. 따라서 사용자 눈높이에 맞춘 공공성을 확보하는 것은 민간투자사업의 정책적 지속가능성을 확보하기 위하여 반드시 필요한 요소이다.

'공공성(Publicness)'이란 개인이나 단체가 아닌, 국가 및 사회와 관련되는 현상 또는 일반 사회구성원 전체에 두루 관련되는 성질을 의미한다³⁾. 학제간에 합의된 개념이 존재하지 않고, 시대와 지역에 따라 그 개념과 구성 요소들의 정의가 지속적으로 변화한다. 하지만, 공공성이 확보되기 위해서는 행위 목적이 '공공의 이익 또는 공공의 성과를 추구'해야 하고(양성욱, 노현희, 2012), 행위 과정에서 '보편성, 형평성, 공평성, 평등성, 개방성, 반응성, 공유성, 공정성, 신뢰성, 민주성 등 공적인 가치와 속성'을 충족시켜야 한다(Haque, 2001)는 것에는 대부분의 학설이 대체적으로 동의한다.

공공성을 확보하기 위한 속성들을 기준으로 우리 민간투자사업을 바라보면 아래와 같이 크게 4가지 분야에서 공공성에 부정적 영향을 미칠 수 있는 요소들을 도출해 볼 수 있다.

- 쟁점 1. 동일 서비스에 대한 재정사업 대비 높은 요금수준
- 쟁점 2. 사업 추진의 투명성 부족(정보 비대칭)
- 쟁점 3. 제한적 사업 참여 기회와 편중된 지배구조
- 쟁점 4. 수요 변동에 의존하는 사업구조(파산 및 MRG 지급)

앞서 논의된 공공성 확보요건들 중 '보편성과 '형평성' 기준으로 보았을 때 '동일 서비스에 대한 차등요금 적용'과 '민간투자사업 추진의 투명성 부족'이 쟁점으로 파악된다. 특히 '민간투자사

업에 대한 투명성 부족'은 '제한적인 사업 참여 기회와 소수 기관 투자자들에게 편중된 소유권 지배구조'로부터도 기인한다고 볼 수 있다. '공평성' 항목과 '절차 준수' 등의 요소 역시 '동일 서비스에 대한 공공요금 적용과 충돌되고 있다는 것을 쉽게 알 수 있다.

공적가치 및 속성 항목인 '공공서비스의 신뢰 형성'은 민간투자사업에서 '정보의비대칭' 및 '사업 파산 사례' 또는 '과도한 MRG 지급' 등으로 인하여 저하된다고 볼 수 있다. 이 문제들의 근본적인 원인을 고찰해 보면 수요추정의 부정확성보다는 수요위험을 사업시행 법인이 지도록 하는 계약방식으로부터 발생하는 재무적 불안정성이다.

마지막으로, 공적가치 및 속성에 해당되는 '반응성과 개방성'을 기준으로 보았을 때, '정보 비대칭성' 및 '제한적 참여 기회와 편중된 지배구조'는 민간투자사업의 부정적인 인식이 형성되는 원인을 제공했을 것이라고 미루어 짐작할 수 있다.

2.3 민간투자 정책의 신뢰성

민간투자가 활성화되기 위한 기본적인 요건은 민간투자제도의 완비와 정부정책의 신뢰성이다. The 2014 Infrascope보고서는 우리나라를 포함한 아시아 지역 19개 국가를 대상으로 하여, PPP 제도와 정부정책의 신뢰성에 영향을 미칠 수 있는 6가지의 부문에 대하여 계량평가를 하였다.

2011년과 2014년 우리나라의 평가결과를 분야별로 살펴보면 '투자환경(Investment climate)' 분야와 '지방정부 프로그램(Sub-national adjustment factor)' 분야가 상대적으로 취약한 것으로 보고되었다. 투자환경 평가항목은 ①정치적 왜곡(Political distortion), ②사업 환경(Business environment), ③정치적 의지(Political will)의 하위 평가항목들로 구성되어 있다.

우리나라는 초기에 민간투자사업을 추진하는 과정에서 막대한 규모의 MRG부담이 발생한 사례들을 경험하였다. 용인경전철, 부산-김해 경전철, 의정부 경전철 등을 그 사례들이다. 부산-김해 경전철의 경우는 사업자와 주무관청 간의 자율적인 사업 재구조화를 통하여 MRG를 줄이는데 합의하였다. 하지만 용인경전철은 준공이 지연되었고 사업시행자는 국제중재법원에 중재를 신청하였다. 용인시의 준공 지연 이면에는 수요미달로 인한 MRG 지급에 대한 우려가 있었음을 많은 언론이 지적하고 있다. 1차와 2차 국제중재법원 판결 결과 용인시는 총 7,787억을 지급하도록 판결 받았다. 한편, 지하철 9호선의 경우에는 요금인상의

2) Value for Money

3) 국립국어연구원, 「표준국어대사전」

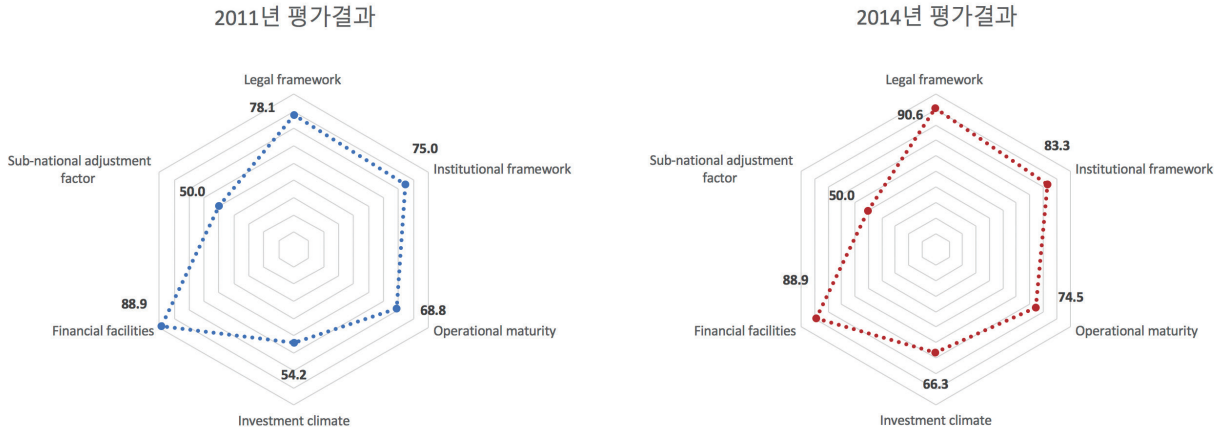


그림 1. 우리나라의 민간투자제도 평가결과

문제로 서울시와 맥쿼리인프라투자회사 간에 분쟁이 발생하기도 하였다.

이후에도 우리의 민간투자정책은 정권에 따라 부침을 계속하여 왔다. 특히, 유로도로법 개정, 서울-세종 고속도로 남부구간 재정사업 전환과 같이 최근에 수행한 일련의 민간투자정책들은 민간 부문의 정부에 대한 신뢰를 하락시켰을 가능성이 높다.

단기적으로는 요금을 인하하고 MRG부담을 해결하기 위하여 정부는 협약 이후에 추가적인 협상을 시도할 수도 있을 것이다. 하지만 국가 전체의 장기적인 관점에서는 이러한 시도가 무리하게 추진될 경우 민간투자정책의 신뢰도를 저하시키거나 시장을 위축시키는 결과를 가져올 수도 있다.

과도한 MRG 지급조항, 자금재조달에 따른 이익공유조항, 미래에 협약조건을 주무관청이 임의로 바꿀 수 있도록 하는 조항, 주무관청이 재정부족으로 협약을 지키지 않는 경우, 정부에게 유리한 법률을 소급하여 적용하는 등의 사항들은 정부정책의 신뢰도를 떨어뜨리는 요인으로 작용할 수 있다. 결론적으로 가장 바람직한 방향은, 주무관청이 지킬 수 없는 협약은 처음부터 하지 않는 것이다.

3. 민간투자사업 활성화를 위한 제언

3.1 민간투자사업 대상시설 포괄주의 도입

현행 민간투자법의 '사회기반시설'(제2조 제1호)은 민간투자법의 적용의 대상이 되는 시설을 제한적으로 열거하는 방식을 취하고 있다. 제한적 열거방식은 제도에 대한 예측가능성이 높고, 해석·적용상의 부패 방지 및 법 집행이 용이하다. 반면에 열거사항이 많은 경우 입법에 어려움이 있고, 법률 이용자가 법 규정을 전부 알기 어려우며, 예측하지 못한 사항이 누락될 수 있으며, 자

의적이거나 형평성이 결여된 기준이 될 수 있는 단점이 있다. 또한, 법률에 열거된 사항들이 많거나 포괄적일 경우, 사회변화에 따른 요구사항을 시기적절하게 반영하여 개정하기 어려운 단점이 존재한다.

우리나라의 경우 민간투자법은 제한적 열거주의에 기초하여 전통적 분야의 SOC사업에 초점을 맞추어 왔다. 하지만 인구·사회구조의 변화는 전통적인 철도, 항만, 도로, 상하수도 시설보다는 노인요양시설, 보육시설, 문화 관광시설의 투자수요를 증가시키고 있다. 기술의 융·복합은 자율주행기반도로, 전기 및 수소 충전시설, 스마트워터 시스템, 분산발전을 위한 마이크로그리드 등 새로운 분야의 수요를 창조한다. 또한 과학기술의 발전은 우주 및 항공분야 투자, 행정분야의 빅데이터 구축 및 AI 프로그램 개발 등 신규 투자를 필요로 한다.

위와 같은 분야에 전문학적인 재정투자가 필요하지만, 이를 모두 재정만으로 감당하기 어려운 것이 현실이다. 그리고 점점 대량 시설의 기술적 복잡성이 증가하고 확일성이 사라짐에 따라 담당 공무원이 모든 기술적 범위를 이해하고 일괄적으로 발주하기가 어려워지고 있다.

이와 같은 이유들로 인하여 해외사례를 참고하면 아래 그림과 같이 국방 및 R&D, 도시복합개발, 첨단 우주산업, 의료 및 보건, 환경시설, 교육 인프라, 미래지향 교통수단 등 다양한 범위에 대하여 PPP가 활용되고 있다.

지금까지 논의된 사항들을 고려할 때 우리나라도 민간투자 대상시설에 대한 포괄주의 도입을 고려해야 할 때가 되었다고 사료된다. 최근 민간투자법 개정안(의안번호 19120, 정성호 의원 대표발의)의 제안 이유에서 밝히고 있듯이, 포괄주의 도입은 "... 새로운 민간투자 대상사업 요구에 탄력적으로 대처하고 ... 민간의 창의와 효율을 활용한 다양한 민간투자사업 발굴 ..."을 가능



그림 2. 해외 PPP 추진분야 사례

하게 하여 민간투자사업의 질적·양적 성장에 기여할 수 있을 것이다.

다만, 포괄주의 제도 시행에 따른 부작용을 최소화하기 위하여 하위규정에 대상시설물에 대한 예시적 열거를 추가하거나, 민간투자시설로서의 법적·정책적 적격성 여부를 사전적으로 판단해주는 위원회 등이 지원되는 등 보완조치가 따라야 할 것으로 보인다.

3.2 사용자 관점의 공공성 강화

1) 동일서비스에 대한 동일요금 부과

대부분의 BTO사업은 물리적으로 사용 가능한 내용연수(도로의 경우를 예로 들면, 약 50~70년)보다 훨씬 짧은 계약기간 동안 투자비와 원리금을 상환해야 하는 구조로 계약되어 왔다. 이는 동일한 조건의 재정사업보다 높은 사용료를 징수할 수밖에 없는 원인 중 하나로 작용하였다. 민간투자자가 운영하여 수익을 실현하는 계약기간이 종료되면 관리·운영권이 정부에 무상으로 귀속되므로 이후에는 운영비용 수준의 요금징수가 가능하다. 따라서 초기 이용자들에게 불필요하게 높은 요금을 징수하고 이후 이용자는 저렴한 요금을 부담하는 구조가 생길 수 있다.

따라서 현재 30년 내외(BTO 사업의 경우) 또는 20년 내외(BTL 시설의 경우)의 민간투자 계약 관리·운영기간은 시설물의 물리적 내용연수가 감안된 현실적인 기간으로 장기화 하여 전체 운영기간의 사용 요금 수준을 인하하는 방안을 고려할 필요가 있다. 최근에는 금리(또는 이를 반영한 할인율)도 낮은 수준이므로 계약기간 연장으로 인한 요금인하분의 현재가치(효과)가 과거보

다 훨씬 크게 나타날 수 있다.

최근에 계약기간 연장과 이로 인한 요금인하를 수행한 서울외곽순환(북부구간)의 경우를 예로 들면, 관리·운영 기간을 기존 30년에서 50년으로 연장하는 동시에 추가 20년의 사업자 수익률을 인하시켜 4,800원의 통행료(소형 1종 기준)를 3,200원으로(33% 인하) 낮출 수 있었다.

충분히 공익적 효과가 크다고 판단될 경우에 민간투자사업에 대한 부가가치 영세율 적용도 함께 고려해 볼 수 있다. 영세율이 적용될 경우, 대부분의 민간투자시설 요금수준을 즉각적으로 10% 정도 인하시킬 수 있는 효과가 있을 것이다.

2) 정보비대칭 완화

현재 우리나라의 민간투자제도는 사업 추진과정상의 정보는 물론이고 협약 내용을 거의 공개하고 있지 않다. 앞서 논의된 바와 같이 이는 민간투자사업의 투명성을 저해함으로써 공공성 확보에 부정적인 요인으로 작용할 수 있다.

미국의 경우를 예로 들면 주민공청회부터 사업자선정 과정, P3계약 주요내용 및 SPC 운용현황에 이르기 까지 주무관청의 홈페이지에 상세하게 공시하고 있다. 영국의 경우에는 협약 주요내용을 사업별로 정리하여 일괄적으로 업데이트하여 공시하는 방향을 택하고 있다.

우리나라도 보다 넓은 범위의 이해관계자에게 정보를 제공함으로써 민간투자정책의 투명성을 높이고, 투자자들의 진입 장벽을 낮춤으로써 공공성을 강화하는 방안을 모색할 필요가 있다.

3) 민간투자사업의 재무적 안정성 개선

민간투자사업이 실패하거나 분쟁이 발생하는 가장 중요한 요인 중 하나는 수요부진으로 인해 사업시행법인(SPC)이 겪는 재정적 어려움이다. 최악의 경우 사업시행법인(SPC)의 파산과 이로 인한 주무관청의 해지시지급금 부담으로 귀결된다.

민간투자사업은 한번 운영이 시작되면 이미 대규모투자가 집중되었고, 불특정 다수의 시민들이 사용하는 공공 시설물이라는 성격을 가지기 때문에 다시 되돌리기 어려운 특징을 가지고 있다. 따라서 민간투자사업의 위험은 이를 가장 잘 관리할 수 있는 주체가 책임지도록 계약구조를 설계하는 것이 바람직하다. 일반적으로 사업자는 건설과 운영비용에 대한 통제력은 있는 편이지만 수요위험에 대한 통제력은 적은 경우가 대부분이다. 따라서 계약 시부터 수요부족으로 SP가 파산하는 경우에도 주무관청이 재정부담을 감당할 수 있는 형태로 계약을 설계하는 것이 무엇보다 중요하다.

우리나라는 2015년 4월 8일 민간투자 활성화 방안을 제시하면서, 새로운 투자위험 분담방식(위험분담형 및 손익공유형)을 내용에 포함시켰다. 그리고 2015년 4월 20일 민간투자사업기본계획(이하 '기본계획'이라 한다)을 개정하면서 새로운 투자위험 분담방식의 근거 규정 및 사업모델 관련 산식을 발표하였다.

손익공유형 계약구조를 예를 들면, 수요가 예상치의 대략 70% 이상 실현될 경우에는 정상적인 BTO 계약과 동일하게 작동하고 100% 이상 실현될 경우에는 주무관청이 수입의 일부를 공유함으로써 민간투자자가 과도한 수익률을 획득하는 것을 방지할 수 있다. 이 계약 형태의 가장 큰 장점은 수요가 기대에 미치지 못하여 사업이 재정적 곤란에 이르렀을 때 발휘된다. 이 경우 민간투자자가 투자비의 약 20~30%에 해당되는 지분투자 금액을 먼저 손해 보게 된다. 따라서 무리하게 사업을 추진하려는 도덕적 해이를 방지할 수 있다. 민간투자자가 지분을 손해 본 후에도 추가적으로 손실이 발생하면 이 시점부터 정부의 운영보조금이 지급되는 구조이다. 운영보조금의 범위는 매년도 차입금 원리금 상환액 부족분과 '발생될 것으로 예상되는'⁴⁾ 운영비 등이다. 이렇게 산출된 매년도 정부보조금은 BTO사업을 비용보전 방식으로 재구조화했을 때, 연간 정부 지급금보다 적은 금액이다.

개념적으로 보면 사업이 재무적으로 어려워져 SP가 파산에 이르게 될 경우에는 자동적으로 재구조화에 의한 최소비용보전(MCC) 방식으로 운용되다가, 다시 수요가 확보되어 재무적으로

회복이 되면 자동적으로 BTO 방식으로 환원되는 구조인 것이다.

이렇게 최악의 경우에도 주무관청이 지불 가능한 범위로 계약 구조를 설계하면 주무관청이 협약을 이행하지 않음으로써 신뢰를 잃게 되는 경우를 방지할 수 있다. 따라서 위험분담형 방식에 의한 선도 사업을 정부가 적극 발굴하고 모범 사례를 만들어서 이 계약구조를 조기에 정착시킬 필요가 있을 것이다.

3.3 정책의 신뢰성 확보

기본적으로 인프라 서비스를 공급하는 의무는 정부에게 있다. 민간투자사업 추진 여부를 결정하는 기준은 정부가 직접 사업을 수행하는 경우 보다 생애주기비용(LCC)이 저렴하거나 또는 민간이 업무를 수행할 때 창의와 효율을 기대할 수 있을 때이다.

정부가 공익적 목적의 처분을 하거나 사후적 중재자 역할을 하는 경우는 행정의 속성 상 여러 형태가 존재할 수 있다. 하지만 민간투자사업은 계약의 주체가 정부 자신이므로 계약 상대방인 민간투자법인에게 사후적으로 공익적 목적의 처분을 내리거나 소급하여 규정을 적용하는 등의 정책을 수행할 때 매우 신중해야 한다. 예를 들어서, 정부가 기존 계약조건을 소급하여 바꿀 수 있는 조항을 계약서에 포함시키기를 강요하거나, 사후적으로 법률을 임의로 개정하여 기존 프로젝트들에 모두 적용시킨다면 계약을 신뢰하고 20~30년 이상 기간 동안 막대한 금액을 투자할 수 있는 민간투자자는 점차 줄어들 것이다.

지금까지 민간투자사업을 활성화하기 위한 몇 가지 쟁점들을 파악하고 이에 대한 정책적 제언들을 제시하였다. 하지만 위의 모든 제언들은 민간투자정책에 일관성과 신뢰성이 확보된다는 전제조건이 충족 않으면 모두 무용지물이 된다는 것을 상기할 필요가 있다.

참고문헌

1. 김도일(2018), 『민간투자사업 위험분담의 효율성에 관한 연구』, KDI 공공투자관리센터.
1. 노승범, 하성준, 유창훈(2017), 『민간투자사업 성과평가 및 인식도 조사』, 한국민간투자학회.
2. 박용석, 김남용, 박수진(2017), 『자금재조달 제도의 개선 방안』, 한국건설산업연구원.
3. 박수진(2017), 『인프라 투자부문 정책과제: 적정수준의 예산편성 및 민간투자의 새로운 방향 모색』, 한국건설산업연구원.
4. 방윤석(2018), 『교통인프라의 공공성 강화전략』, 국토 제437호.

4) '발생될 것이라고 예상되는'의 개념은 예상 고정비와 수요가 줄어든 수준을 기준으로 재계산된 변동 운영비의 합을 말한다.

5. 유정복, 장한별(2017), 『민자도로 유지관리체계의 공공성 개선방안 연구』, 한국교통연구원.
6. 이호준, 김형태, 김재영, 진성, 김수정, 양봄이, 이명환(2017), 『주요국 민간투자사업(PPP)의 성과 비교·분석』, 한국개발연구원 공공투자 관리센터.
7. 조정식 의원(2016), 『국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안』, 2016년 국정감사 정책 자료집.
8. 허경선, 문창오(2014), 『공공기관의 부채 감축 방안』, 한국조세재정 연구원.
9. 최석민, 손태홍, 박수진, 이지혜(2017), 『미국 건설시장 동향과 진출 전략』, 한국건설산업연구원.
10. 국가재정운용계획 SOC 분야 작업반(2014), 국가재정운용계획 2014-2018년, SOC(교통 분야).
11. 기획재정부(2017), 『2016년도 민간투자사업 운영 현황 및 추진 실적 등에 관한 보고서』.
12. 기획재정부, KDI, 『2013 민간투자사업 종합평가』, 2014.
13. 서울특별시, 『지하철 9호선 사업재구조화, 공공의 가치 길을 찾다』, 2014.
14. 세계일보, 『용인경전철 7,600억 갈등 결국 국제중재』, 2011.2.21.
15. 자본시장연구원, 『공청회 발표자료 : 경제 활력 제고를 위한 사모 펀드제도 개편 방안』, 2013.
16. 흥국증권, 『용인경전철 재구조화 및 자금재조달 추진사례』, 2012.
17. ADB, PPIAF 『The 2011 Infrascopes』, 2012.
18. ADB, PPIAF 『The 2014 Infrascopes』, 2014.
19. Brookings (2014), "PRIVATE CAPITAL, PUBLIC GOOD: Drivers of Successful Infrastructure Public-Private Partnerships."
20. OECD, 『OECD Review of Public Governance of PPP in the United Kingdom』 Dec. 2015.
21. OECD, 『Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships』, 2012.
22. OECD, 『How To Attain Value for Money: Comparing PPP and Traditional Infrastructure Public Procurement』, 2011.
23. WBG, PPIAF 『Benchmarking Public-Private Partnership Procurement』, 2017.
24. World Bank Institute, 『Disclosure of Project and Contract Information in Public-Private Partnerships』, 2013.
25. World Bank Group, 『Benchmarking PPP Procurement』, 2016.