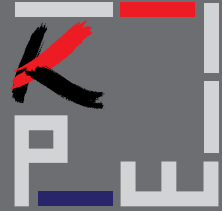


KIEP - 주아세안대표부 공동발간

KIEP 아세안 브리핑 ASEAN Economic Briefing



2017년 5월 24일

아세안 연계성 (ASEAN Connectivity) 최근 논의와 향후 전망

이재호 주아세안대표부 주재관·아시아태평양본부 동남아대양주팀 전문연구원
(jhlee@kiep.go.kr, Tel: +62-21-2967-2570)

제17-01호

차 례

1. 아세안 연계성 추진 배경과 주요 계획
2. MPAC 2025의 주요 내용
3. 향후 전망 및 한국의 시사점

주요 내용

- ▶ 아세안은 개발협력, 소지역협력체 등 다양한 형태로 역내 연계성 증진 노력을 지속해 왔으며, 2010년 제17차 아세안정상회의에서 '아세안 연계성 종합계획(MPAC: Master Plan on ASEAN Connectivity) 2010' 채택을 계기로 연계성이 역내 통합의 주요 의제로 본격적으로 등장함.
 - MPAC 2010 채택으로 연계성 개념이 범아시아 차원으로 확산되면서 APEC, ASEAN+3, EAS, ACD 등 다수 회의체의 주요 의제로도 채택됨.
 - 연계성 사업 중 아세안 고속도로 네트워크, 싱가포르·쿤밍 철도연결사업 등 주로 대규모 물리적 연계성 사업들이 주목을 받아왔으나 재원조달, 추진력 부족 등의 한계로 이행 속도가 더딘 상황임.
- ▶ 2016년 9월 아세안 정상회의에서 기존 MPAC 2010에 비해 보다 구체화·효율화된 신규 아세안 연계성 추진 계획인 MPAC 2025를 채택함.
 - MPAC 2025는 물리적, 제도적, 인적 연계성을 기본추진체계로 한다는 점은 기존 MPAC 2010과 동일하나, 5대전략 이하 153대 이니셔티브로 보다 세분화됨.
 - 주요 목표별 담당부처(National Focal Point) 및 단계별 이행계획(계획/1단계/2단계)을 채택해 연계성 사업 이행 효율성을 개선하고, 반기별 정량평가 보고서를 채택해 수시 점검 체계를 강화함.
- ▶ 향후 MPAC 2025 관련 사업 추진 방향은 2017년 상반기 중 운영세칙(TOR) 채택, 하반기 중 연계성조정위원회(ACCC: ASEAN Connectivity Coordinating Committee) 워크숍 및 양자회의 등을 통해 보다 구체화될 것으로 예상되는바, 이에 대비한 유관부처 회의 및 재원 발굴 논의 등의 준비가 필요할 것으로 판단됨.
 - 2017년 7월 ACCC+1 양자회의에 대비해 우리 측 관심분야에 대한 사전 발굴을 위한 국내 조정기관(National Coordinator) 및 목표별 담당부처(National Focal Point) 대상 관계부처 T/F 개최가 요구됨.
 - 재원조달과 관련해서는 기존 개발재원과 연계방안 마련은 물론 PPP 활성화를 위한 지속적인 논의가 필요할 것으로 판단됨.

1. 아세안 연계성 추진 배경과 주요 계획

가. 아세안 연계성 추진 개요

■ 아세안 역내 연계성 증진을 위한 협력은 개발협력, 소지역협력체 등 다양한 형태로 추진되어왔으며, 2010년 17차 아세안 정상회의에서 ‘아세안 연계성 종합계획(MPAC: Master Plan on ASEAN Connectivity, 이하 MPAC 2010)’이 공식 채택되면서 아세안 연계성(ASEAN Connectivity)이 본격적으로 역내통합의 주요 의제로 등장함.

- 아세안 연계성 증진을 위한 역내 협력은 1992년 아시아개발은행(ADB)의 대표적인 개발협력 사업인 GMS(Greater Mekong Subregion)을 계기로 시작되었으며, 이후 ACMECS(Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy), BIMP-EAGA(Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area), IMT-GT(Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) 등 주요 역내 소지역 협력 사업의 형태로도 진행되어 왔으나 일부 국가로 제한된 참여국 범위, 자원조달 및 추진력 부족 등의 한계로 아세안 전역을 대상으로 하는 포괄적인 협력 체계로 발전하지는 못했음.
- 기존 협력사업의 한계에도 불구하고 태국이 주변국과의 연계성 증진을 통한 아세안의 허브화 전략을 추진 하면서 연계성 관련 논의를 적극 주도해온 결과, 2009년 태국에서 개최된 15차 아세안 정상회의에서 ‘연계성에 대한 정상성명(Leaders’ Statement on ASEAN Connectivity)’이 채택되면서 연계성이 아세안의 주요 의제로 등장함.
- 이후 2010년 17차 아세안 정상회의에서 아세안경제공동체(AEC: ASEAN Economic Community)의 핵심추진체계 중 하나로 MPAC 2010이 채택되면서 아세안 연계성 사업이 본격적으로 이행되기 시작함.

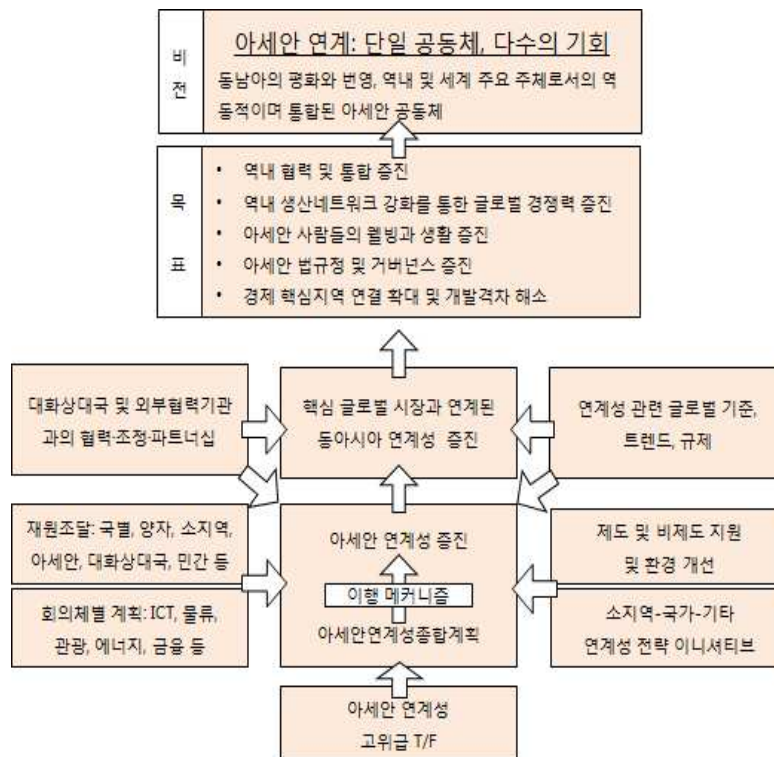
■ MPAC 2010을 통해서 연계성 사업 이행이 시작된 이후 EAS, APEC, ASEAN+3, ACD 등 범아시아 차원의 회의로도 연계성 개념이 전파·활용됨.

- 2011년 인도네시아에서 개최된 EAS에서는 ‘아세안 연계성 선언문(Declaration on ASEAN Connectivity)’을 통해 아세안 연계성을 주요 의제로 채택한 바 있으며, 2012년 ASEAN+3 정상회의에서도 ‘연계성에 대한 ASEAN+3 협력에 대한 정상 성명(Leaders’ Statement on ASEAN plus three Partnership on Connectivity)’을 발표한 바 있음.
- APEC에서는 2009년 ‘APEC 연계성 선언’ 채택에 이어 2013년 ‘APEC 연계성 프레임워크(APEC Framework on Connectivity)’를 수립하고 MPAC 2010에서 제안한 물리적·제도적·인적 연계성이라는 3대 추진축을 동일하게 채택한 바 있음.
- 또한 탁신(Thaksin) 태국 前 총리의 제안으로 2002년 출범한 범아시아 협력체계인 ‘아시아협력대화(ACD: Asian Cooperation Dialogue)’에서도 2013년부터 연계성이 6대 주요 협력분야 중 하나로 채택됨.

■ MPAC 2010은 아세안 연계성 고위급 T/F에서 아세안 역내의 여건을 종합해 추진하며, 연계성 증진을 통한 아세안 통합협력 증진, 생산네트워크 강화를 통한 글로벌 경쟁력 강화 등의 목표를 추구함.

- 아세안 연계성 사업 이행은 고위급 연계성 T/F 주도로 대화상대국 협력, 자원조달, 회의체별 계획과의 연계, 글로벌 규제, 기존 소지역국가별 전략 등 다수 여건을 종합해 MPAC 2010에서 제시된 이행 메커니즘에 따라 진행함.

그림 1. 아세안 연계성 개념도



자료: ASEAN Secretariat(2010), p. 6 발췌·번역.

나. MPAC 2010의 주요 내용과 추진체계

■ MPAC 2010의 연계성 사업들은 물리적(Physical), 제도적(Institutional), 인적(People to People) 3대 부문별 주요 이니셔티브들로 구성됨.

- [물리적 연계성] 아세안 고속도로네트워크(AHN: ASEAN Highway Network), 싱가포르·쿤밍 철도연결프로젝트(SKRL: Singapore- Kunming Rail Link) 등 7대 전략 이하 55개 이니셔티브로 구성됨.
- [제도적 연계성] 무역 장벽 해소를 통한 상품서비스 이동 자유화 및 비용 감소로, 물리적 연계성의 효율성 극대화를 목표로 총 10개 전략 이하 50개 이니셔티브로 구성됨.
- [인적 연계성] 물리적 연계성 증진 및 제도 개선을 지원하기 위한 2개 사회·문화 전략 이하 20개 이니셔티브로 구성됨.

표 1. MPAC 주요 부문별 전략 체계

부문	주요 내용	이니셔티브
물류적 연계성	전략 1 아세안 고속도로 네트워크 완성	11
	전략 2 싱가포르 쿤밍 철도 연결 프로젝트 완성	11
	전략 3 효율적이고 통합된 내륙수로 네트워크 구축	1
	전략 4 통합되고 효율적이며 경쟁력있는 해양물류시스템 구축	4
	전략 5 아세안을 동아시아 물류 허브로 육성하기 위한 통합되고 원활한 복합물류체계 구축	8
	전략 6 아세안 회원국별 ICT 인프라 및 서비스 개발 가속	7
	전략 7 아세안 에너지 인프라 프로젝트의 제도적 이슈 해결 과정 우선순위 선정	13
제도적 연계성	전략 1 물류활성화 관련 3대 기본협정을 완전히 실행	6
	전략 2 국경간 여객 및 운송 활성화 이니셔티브 이행	2
	전략 3 아세안 단일항공시장(ASAM) 개발	9
	전략 4 아세안 단일해운시장 개발	2
	전략 5 역내 상품무역 장벽 철폐로 아세안 상품무역 자유화 촉진	15
	전략 6 물류, 통신 및 기타 연계성 관련 서비스 등 효율적이고 경쟁력 있는 물류 개발 촉진	2
	전략 7 실질적인 역내 무역 활성화	6
	전략 8 국경 관리 역량 증진	3
	전략 9 공정한 투자법으로 아세안 역내외 투자개방 확대 가속화	2
	전략 10 낙후지역 제도 역량 강화, 아세안-소지역 정책·프로그램·프로젝트 조정·개선	3
인적 연계성	전략 1 아세안 회원국간 사회문화 이해 증진	10
	전략 2 아세안 회원국간 인적 이동 증진	10

자료: ASEAN Secretariat(2010), pp. 38-52 내용을 활용해 저자 작성.

■ 아세안 연계성 사업 추진은 주아세안 상주대사위원회(CPR: Committee of Permanent Representatives)가 주도하는 아세안 연계성조정위원회(ACCC: ASEAN Connectivity Coordinating Committee)가 주도함.

- ACCC는 연간 회의체 형태로 운영되며 아세안사무국, 대화상대국(DP: Dialogue Partner)을 비롯한 주요 논의체들이 참가하며 매년 주요 연계성 사업 진행내역을 공유하고 추진 방안을 논의함.
- 또한 ACCC와 함께 대화상대국, 다자개발은행, 민간 부문 등 다양한 이해당사자들이 참석하는 아세안 연계성 심포지엄(ASEAN Connectivity Symposium)을 개최해 MPAC 추진 관련 의견을 공유하는 기회를 가져옴.
- ACCC, 아세안 연계성 심포지엄 모두 2010년 최초 개최 이후 매년 개최해왔으며, 2016년 ACCC 및 연계성 심포지엄에서는 2016년 9월 28차 아세안 정상회담에서 신규 채택된 MPAC 2025에 대한 소개와 추진 방향에 대한 논의를 진행함.

다. MPAC 2010 추진 성과와 한계

1) 물리적 연계성 이행 현황

■ MPAC 2010에서 계획된 물리적 연계성 사업은 총 7개 전략 이하 55개 이니셔티브가 계획·추진 중이며, 이 중에 18개 프로젝트가 완료된 상황임.

- 가장 대표적인 물리적 연계성 사업으로 볼 수 있는 아세안고속도로네트워크(AHN) 구축사업은 MPAC 2010 추진 기간인 2010~15년 동안 총 2,559km(2010년 대비 10.6% 규모 증가) 구간의 도로 건설이 진행되었음.
- 도로 등급별로는 비포장 협소 2차로인 Class III가 18.4%(1,484km) 감소한 반면 Primary 및 Class I이 각각 31.3%(437km), 36.8%(1,569km) 증가해 점차 도로 환경이 개선되는 추세이나 전체 도로망에서 차지하는 비중은 여전히 30% 미만 수준임.

표 2. 도로 등급별 아세안 고속도로 네트워크 구축 추이

(단위: km, %)

규모·비중		합계	Primary	Class I	Class II	Class III	Class III 이하
규모	2010	24,035	1,397	4,267	8,213	8,071	2,087
	2015	26,594	1,834	5,836	10,028	6,587	2,309
	증감	2,559	437	1,569	1,815	-1,484	222
	증가율	10.6%	31.3%	36.8%	22.1%	-18.4%	10.6%
비중	2010	100%	5.8%	17.8%	34.2%	33.6%	8.7%
	2015	100%	6.9%	21.9%	37.7%	24.8%	8.7%

주: Primary 4차선 이상의 자동차 전용 고속도로, Class I 4차로, Class II 2차로, Class III 비포장 협소 2차로.
자료: UNESCAP(2015); ASEAN 2016 p. 40에서 재인용.

- 싱가포르-쿤밍 철도연결사업(SKRL: Singapore-Kumming Rail link)은 1995년 제5차 아세안 정상회의에서 주요 개발 의제로 채택된 이후, 아세안 역내에서 가장 상징적인 연계성 사업으로 인식되어 왔으나 재원조달 및 낮은 예상 수익성 등으로 인해 사업이 지연됨.
- MPAC 2010 채택 당시 계획된 건설 구간은 총 8개 구간 약 1,285km에 달했으나 실제 건설이 진행된 구간은 태국의 Aranyaprathet-Klongluk 6km 신설, 태국-캄보디아 국경 28km 개선사업에 그쳤으며, 여타 대규모 구간의 경우 대다수 이행기간이 2020년까지 장기계획으로 추진되고 있음.
- 내륙수로 및 해양 물동량은 꾸준히 증가하는 추세이나 정책 효과 보다는 시장 상황에 따라서 증감하는 경향을 보이며, 해양물류 부문의 경우 2017년 초 소지역협력 BIMP-EAGA(Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippine East Asia Growth Area)의 일환으로 Davao-General Santos 구간에 RoRo (Roll on-Roll off)¹⁾ 노선이 신설됨.

1) RoRo(Roll on-Roll off) 선박은 별도의 크레인 없이 부두와 선체를 연결하는 가교를 통해 트럭이나 일반차량을 적재하는 선박으로 차량 수출입

- ICT 부문에서는 아세안 브로드밴드회랑(Broadband Corridor), 아세안 인터넷교환네트워크(AIX: ASEAN Internet Exchange Network) 등 주요 사업이 다수 진행됨.
- 에너지 부문의 경우 9개 ASEAN Power Grid(APG) 송전선 연결, 13개 Trans ASEAN Gas Pipeline (TAGP) 건설이 완료되는 등 진전이 있었으나 재원조달, 수익성, 기술적·제도적 제한 등 과제가 남아 있음.

표 3. 물리적 연계성 진행 추진 현황

주요 전략	이행기간															이니셔티브	
	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	계획	이행		
아세안 고속도로 네트워크															11	2	
싱가포르 쿤밍 철도 연결 프로젝트															11	1	
내륙수로 네트워크														1	0		
해양물류 시스템														4	1		
아세안 복합물류체계														8	3		
ICT 인프라 및 서비스 개발														7	6		
에너지 인프라 프로젝트의 제도 이슈 우선순위															13	5	

자료: ASEAN Secretariat(2015), p. 22 발췌·인용.

2) 제도적 연계성 이행 현황

■ MPAC 2010에서 계획된 제도적 연계성 사업은 물류 및 무역 활성화 조치가 주를 이루며, 10개 전략 이하 50개 이니셔티브 중 15개 이니셔티브가 완료됨.

- 물류 활성화 관련 사업은 역내 물류 활성화를 위한 기본 협정, 해운 및 항공시장 단일화를 위한 조치들이 주를 이루고 있으며 협정 체결을 위한 논의 진전은 더딘 상황임.
 - 물류 활성화 3대 기본협정: 상품 운송 원활화를 위한 아세안 기본협정(AFAFGIT: ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit), 국경간 운송 원활화를 위한 아세안 기본협정(AFAFIST: ASEAN Framework Agreement on the Facilitation on Inter-State Transport), 복합운송에 대한 아세안 기본협정(AFAMT: ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)
 - 아세안 단일항공시장(ASAM: ASEAN Single Aviation Market), 아세안 단일해운시장(ASSM: ASEAN Single Shipping Market) 등 항공·해운 부문 단일시장 출범을 위한 연계성 사업의 경우, 상대적으로 항공보다 해운 부문의 이행이 빠르게 진행됨.
- 무역활성화 관련 이니셔티브들은 물류 부문에 비해서 짧은 기간 동안 다수의 이니셔티브가 진행되었으나 사업 추진 기간이 2018년까지로 긴 것이 특징임.

표 4. 제도적 연계성 진행 추진 현황

주요 전략	이행기간																			이니셔티브	
	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	계획	이행						
물류활성화 3대 기본협정														6	2						
국경간 여객 및 운송 활성화														2	0						
아세안 단일항공시장(ASAM)														9	2						
아세안 단일해운시장														2	2						
역내 상품무역 장벽 철폐, 상품무역 자유화														15	4						
효율적이고 경쟁력있는 물류 개발														2	0						
역내 무역 활성화														6	2						
국경 관리 역량														3	0						
공정한 투자법, 투자개방 확대 지속화														2	2						
낙후지역 제도 역량강화, 아세안-소지역 프로젝트 조정·개선														3	1						

자료: ASEAN Secretariat(2015), p. 22 발췌·인용.

3) 인적 연계성 이행 현황

■ 인적 연계성 부문은 역내 회원국간 사회·문화 이해 및 인적이동 증진 관련 사업으로 구성되며 총 20개의 이니셔티브 계획 중 6개 사업이 이행됨.

- 역내 회원국간 이해증진사업은 초·중등 강의교안 아세안 커리큘럼 교재(ASEAN Curriculum Sourcebook) 발간, 아세안 가상학습교재센터(ASEAN Virtual Learning Resource Center) 출범, 아세안 대학 네트워크(AUN: ASEAN University Network) 등 교육 관련 사업이 주를 이룸.
- 인적이동 증진 관련 사업으로는 역내 관광증진 및 숙련인력 이동 자유화를 위한 자격증 상호인증 제도가 추진된 바 있으나, 실질적인 역내 전문인력 이동 자유화를 위한 비자 간소화 및 국내 법률 정비가 지연되고 있음.

표 5. 제도적 연계성 진행 추진 현황

주요 전략	이행기간																			이니셔티브	
	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	계획	이행						
아세안 회원국간 사회문화 이해 증진														10	5						
아세안 회원국간 인적 이동 증진														10	1						

자료: ASEAN Secretariat(2015), p. 22 발췌·인용.

4) MPAC 2010 이행의 주요 장애 요소 분석

■ MPAC 2010의 15대 우선추진 사업(15 Prioritised projects)의 주요 장애요소 분석에 따르면, 물리적 연계성 부문은 다른 분야에 비해서 재원조달(Financing)과 관련된 문제가 많으며, 제도적·인적 연계성 부문은 정책결정(Decision-making) 및 이행(Implementation) 관련 문제의 비중이 높음.

- 도로, 철도, 전력, 통신 등 물리적 연계성 부문은 대다수 분야에서 장애요소들이 발견되나, 대규모 예산이 투입되는 사업 특성상 다른 부문에 비해서 재원조달 관련 문제가 많은 것으로 파악됨.
- 반면 제도적·인적 연계성 분야의 경우 상대적으로 이행부처들의 정책결정 부문 및 이행 역량 관련 장애요소의 비중이 상대적으로 높은 것이 특징임.

표 6. MPAC 2010 15개 우선 추진 사업 장애 요소 분석

사업명	재원조달(Financing)			정책결정(Decision-making)			이행(Implementation)		
	투자대비 수익(ROI)	재정 역량	대체 자본	우선 순위	정부 부처	정보 부족	역량	조정	규제 구조
아세안고속도로네트워크									
싱가포르 쿤밍 철도연결									
아세안 브로드밴드 회랑									
Lelaks-Pekanbaru 전력망 연결									
서부 Kalimantan-Sarawak 연결									
RoRo 네트워크									
자격상호인증제도									
표준통합									
National Single Window									
투자규제									
교통원활화									
비자 요건 완화									
가상학습센터									
ICT 기술표준									
아세안 커뮤니티 구축프로그램									

자료: ADB, 아세안사무국, ERIA, 세계은행: ASEAN Secretariat(2016), p.23에서 재인용.

2. MPAC 2025의 주요 내용

가. 아세안 10대 트렌드와 MPAC 개정

■ 아세안은 역내외 정치·경제·사회 등 폭넓은 분야에 걸쳐 10대 트렌드를 분석하고, 이를 신규 연계성종합계획인 MPAC 2025의 물리적·제도적·인적 연계성 분야별로 반영함.

- [물리적 연계성] 도시화 및 디지털 경제로의 진행에 따른 인프라 수요 증가, 주요 물류 루트 및 저개발

인프라 개선 요구

- [제도적 연계성] 소비계층 증가로 인한 무역 증대, 물류 인프라 증가, 디지털 경제로의 성장 등에 대응한 법제도 수요 증가
- [인적 연계성] 역내 관광 수요 증가에 따른 비자규정 완화 및 직업기술 관련 역량 강화 필요

글상자 1. MPAC 2025 추진 배경 10대 트렌드

1. 도시 소비층 증가 도시 가구 2016년 8,100만 → 2030년 1억 6,300만	6. 숙련인력 부족 2030년 숙련인력 900만, 중급인력 1,300만 명 부족 예상
2. 생산성·경쟁력 향상 필요 생산성: 무역투자확대·도시화·혁신기술 추구 국제경쟁력: 글로벌 제조업 참여 확대, 중국 역할 대체 추구	7. 혁신기술 활용 2030년까지 경제적 유발 효과 연간 2,200만~6,250억 달러 추정
3. 중규모 도시 증가 인구 20만~200만 중규모 도시가 성장 주도(40%/GDP)	8. 자원 효율성·다변화 필요 2040년 에너지 수요 80%, 경제규모 3배, 인구 25% 증가, 자원생산성 및 다변화 필요
4. 인프라 수요 증대 인프라 수요 연간 1,100억 달러(US\$ 110 Bil.)	9. 글로벌 경제 분산화 저성장, 디레버리징, 민간투자 부족, 고령화 직면
5. 글로벌 이동 현상 정보·통신을 비롯한 모든 형태의 이동(Flow) 증대	10. 지정학적 변화 반영 글로벌 패권 다극화, 영토·해양 영유권 분쟁, 국방비 증가, 난민문제, 국내 정치 등 다양한 지정학적 변화

자료: ASEAN(2016), pp. 29~34 참고하여 저자 작성.

나. MPAC 2025 채택과 주요 내용

■ 아세안은 2015년 11월 27차 아세안 정상회의에서 'ASEAN 2025: Forging Ahead Together'를 채택한 데 이어 2016년 9월 28차 아세안 정상회의에서 기존 MPAC 추진 성과를 공유하고 신규 계획인 MPAC 2025를 채택함.

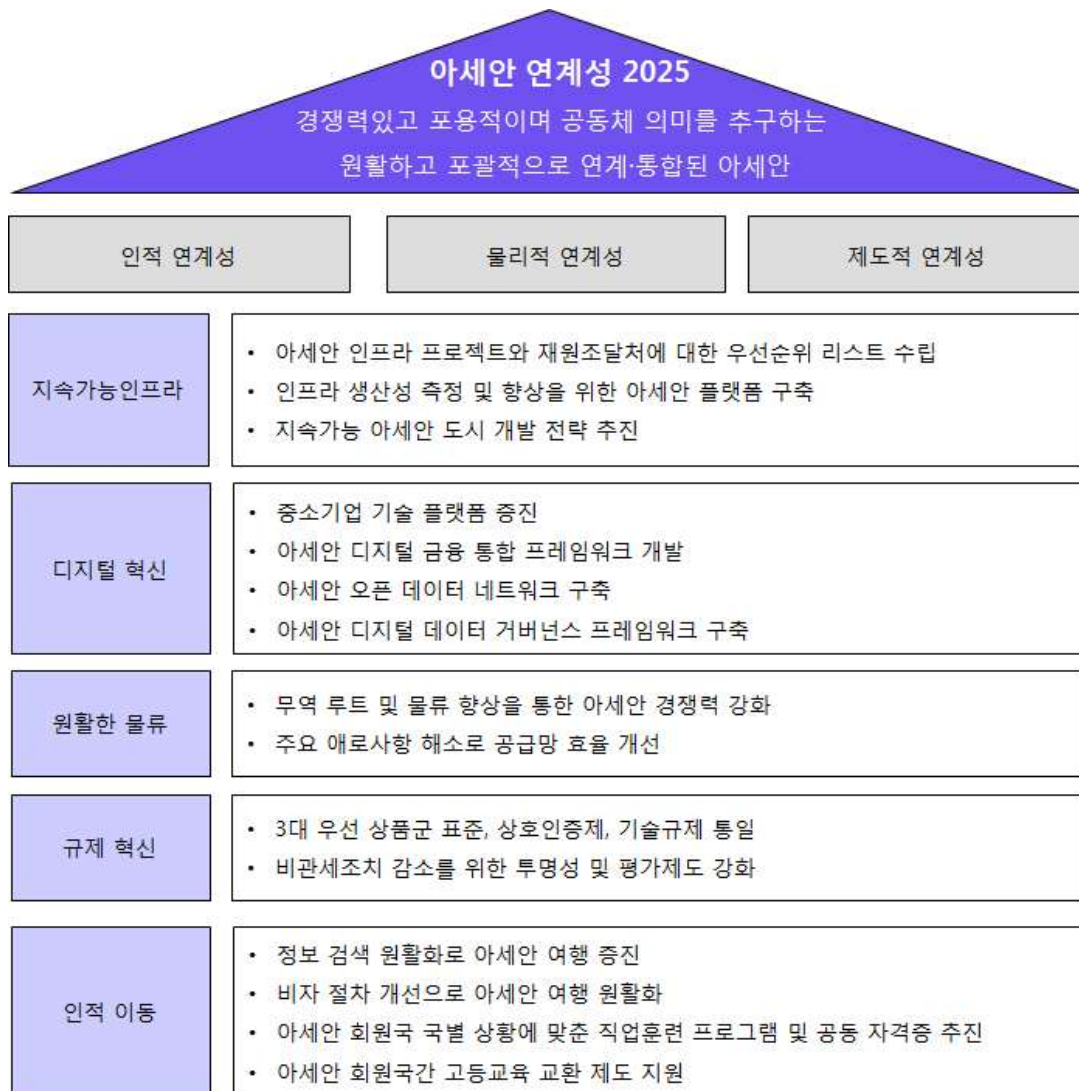
- 2015년 11월 27차 아세안 정상회의에서 아세안공동체(ASEAN Community) 추진체계인 아세안 청사진 2007을 대신해 향후 10년간 아세안 공동체의 새로운 로드맵 역할을 할 'ASEAN 2025: Forging Ahead Together'를 채택함.
- 아세안은 이 계획에서 기존 아세안 청사진의 4대 추진축을 업그레이드한 5대 추진 목표 중의 하나로 아세안 연계성을 채택함.

※ ASEAN 2025: Forging Ahead Together 5대 추진 목표: △고도로 통합·결합된 경제권 △경쟁력 있고 혁신적이며 역동적인 아세안 △연계성 강화 및 부문별 협력 △포용적이고 인간중심적 아세안 △글로벌 아세안

- 이후 아세안은 2016년 9월 28차 아세안정상회의에서 신규 연계성 추진 체계인 MPAC 2025를 채택하고, 2016년 10월 ACCC 및 6차 연계성 심포지엄을 개최해 대화상대국을 포함한 다수 이해당사자를 대상으로 MPAC 2025의 주요 내용을 공유하고 향후 이행방안 논의를 시작함.

- MPAC 2025는 물리적, 제도적, 인적 연계성을 기본 추진 체계로 한다는 점에서 기존 MPAC과 동일하나 5대 전략분야 이하 15대 이니셔티브를 구성해 보다 구체화된 형태의 추진체계를 채택함.
- 기존 MPAC 2010은 물리적, 제도적, 인적 연계성 부문별로 각각 7개, 10개, 2개 전략을 채택하는 형태로 추진되었으나, MPAC 2025는 5개 전략 부문(Strategic Areas) 이하 15대 이니셔티브를 채택하는 방식으로 구성됨.

그림 2. MPAC 2025 5대 전략 분야 및 15대 이니셔티브 구성 사례



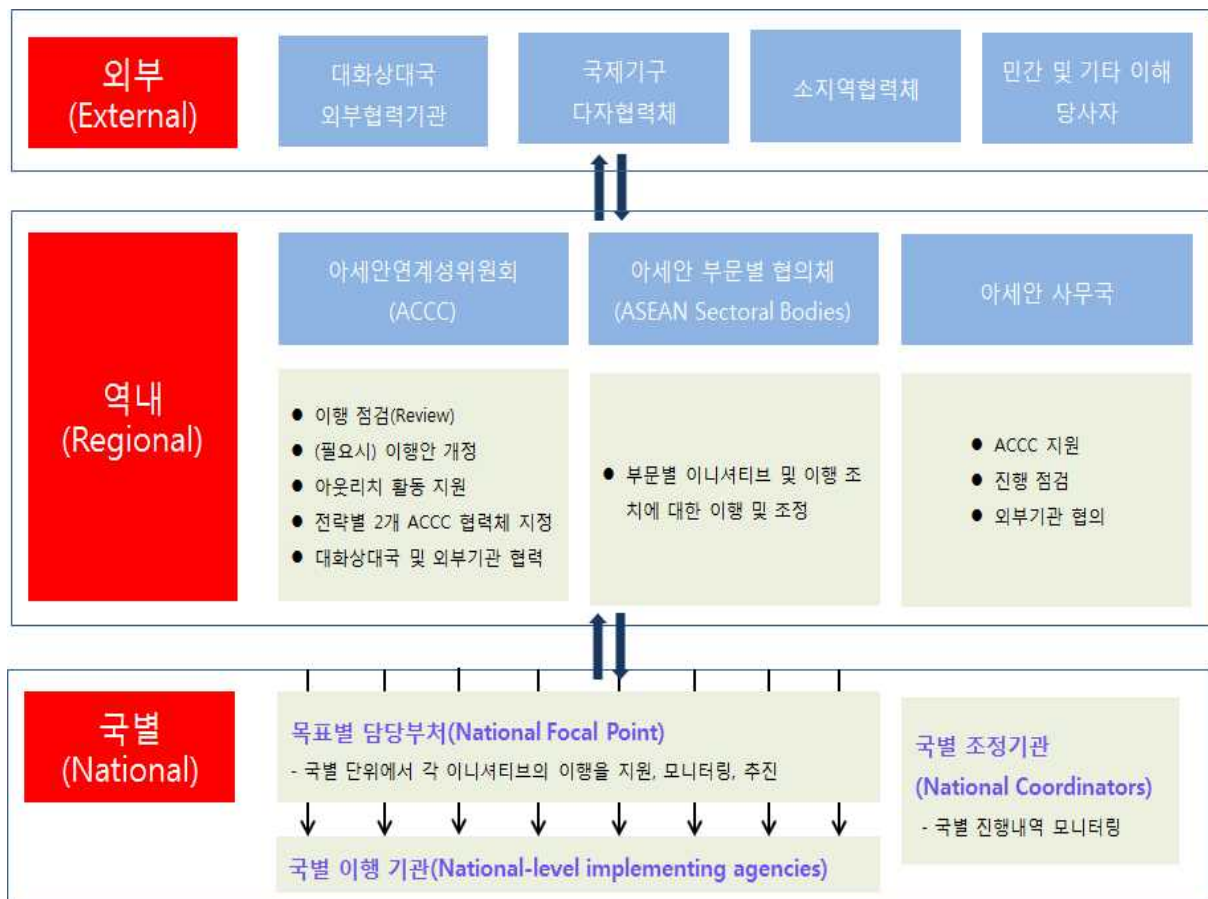
자료: ASEAN Secretariat(2016), p. 39 발췌·인용.

- MPAC 2025는 1) 집중되고 행동지향적(Focused & Action-oriented) 2) 아세안 청사진, 부문별 행동 계획 및 IAI Work Plan III 등과 연계 3) 기존 아세안 이니셔티브에서 부가가치 창출 4) 목표별 담당부처(National Focal Point) 채택을 통한 이행 메커니즘 명확화 5) 결과지향적 모니터링 평가 메커니즘 채택 등 다양한 형태로 기존 MPAC 2010 보다 기획·이행체계가 강화됨.²⁾

2) ASEAN Secretariat(2016), "Master Plan on ASEAN Connectivity 2025" presented at ACCC Consultation on Connectivity with Dialogue

- 특히 기존 MPAC 2010 이행은 연계성조정위원회(ACCC)와 대화상대국간 양자회의에 기반해 주로 국별 조정부처(National Coordinator, 주로 외교부)를 통해 진행해온 반면, MPAC 2025에는 5대 전략분야 및 15대 이니셔티브별로 다수의 목표별 담당부처(National Focal Point)를 지정해 실제 사업 이행을 담당하게 하고 기존 국별 조정부처(외교부)는 전반적인 사업 추진 일정 및 대외관계와 관련한 일종의 간사역을 담당하는 형태로 이행체계를 효율화함.

그림 3. MPAC 2025 추진 개념도



자료: ASEAN Secretariat(2016), p. 7 발췌·인용.

■ MPAC 2025는 15대 이니셔티브별 특성에 따라 계획, 1차 이행, 2차 이행의 3단계로 구분된 이행 계획을 가지고 있음.

- 계획기간(Planning Phase)은 재원마련, 이행기관간 협의 및 일정 조정 등을 위한 일종의 준비기간으로 대다수 이니셔티브에서 2017년까지로 계획되어 있음.
- 1차 이행기간(Phase 1 Implementation)은 데이터 수집, 프로그램 기안 등 각 이니셔티브 이행의 초기 단계 사업들로 구성되며 일부 사업을 제외하면 2019~20년경까지 완료를 목표로 함.

- 2차 이행기간(Phase 2 Implementation)은 1차 이행기간에 준비된 사업들을 본격적으로 진행해 최종 성과까지 달성하는 기간으로 MPAC 2025의 종료 시한인 2025년까지 이행할 계획임.

표 7. MPAC 2025 이행 계획(2016~25년)

	이니셔티브	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
지속 가능 인프라	• 아세안 인프라 프로젝트와 자금원 우선순위 리스트 수립										
	• 인프라 생산성 측정 및 향상을 위한 아세안 플랫폼 구축										
	• 지속가능 아세안 도시개발 전략 추진										
디지털 혁신	• 중소기업 기술플랫폼 증진										
	• 아세안 디지털금융 통합 프레임워크 개발										
	• 아세안 오픈데이터 네트워크 구축										
	• 아세안 디지털 데이터 거버넌스 프레임워크 구축										
원활한 물류	• 무역루트 및 물류 향상을 통한 아세안 경쟁력 강화										
	• 주요 애로사항 해소로 공급망 효율 개선										
제도 혁신	• 3대 우선상품군 표준, 상호인증, 기술규제 통일										
	• 비관세조치 감소를 위한 투명성 및 평가제도 강화										
인적 이동	• 정보검색 원활화로 관광 증진										
	• 비자절차 개선으로 여행 원활화										
	• 아세안 국별 직업훈련프로그램 및 공동자격증추진										
	• 아세안 회원국간 고등교육 교환제도 지원										

주: 계획, 1차 이행, 2차 이행.

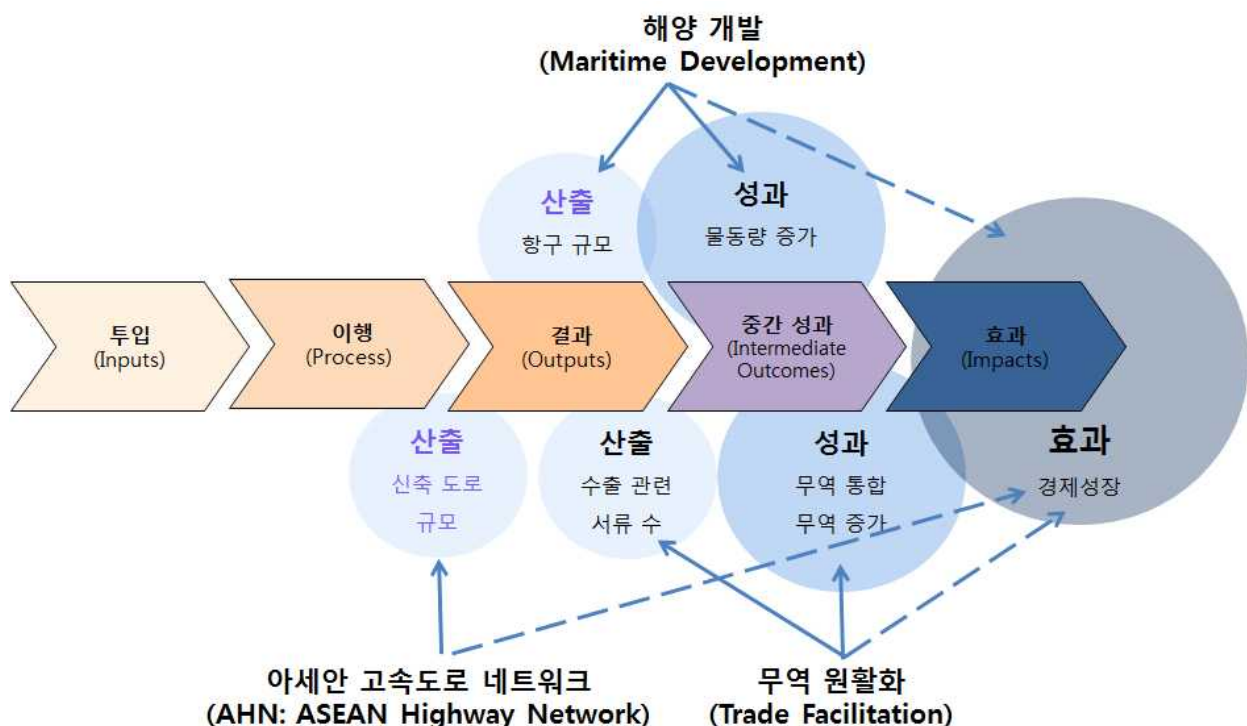
자료: ASEAN(2016), p. 76 발췌·인용.

■ 사업 이행 여부 점검 수준에 머무르던 사업 모니터링 체계인 ACIM(ASEAN Connectivity Implementation Matrix)에 다층적 정량평가 체계를 도입했으며, 반년 단위 성과보고서(Semi-Annual Review)를 채택·점검해 이행 효율을 증대시키고자 함.

- 기존 MPAC 2010의 연계성 사업 모니터링 체계는 사업 이행 여부를 점검하는 수준에 머물러 있었으나, MPAC 2025 부터는 결과(Outputs), 성과(Outcomes), 효과(Impacts) 단계별 정량지표를 채택하고 최종적으로 GDP 성장에 미치는 영향을 도출하는 사업 성과 보고서를 채택하기로 함.

- 기존의 효과분석은 ‘아세안고속도로네트워크’ 사업 이행으로 도로 인프라가 확대되는 결과(Outputs) 지표를 활용해 경제적 효과(Impacts)를 추정하는 형태였으나, 앞으로는 도로를 활용한 수출입 혹은 주요 도시간 소요시간 등 중간 성과(Outcomes)를 분석 단계에 추가할 예정이다.
- 예를 들어 ‘해양개발 연계성 프로젝트’의 경우 산출(Outputs) 단계에는 항만 인프라 규모가 확대되고, 이는 성과(Outcomes) 단계에서 물동량 증가로 이어지게 되며 최종적으로 경제성장 효과(Impacts)가 발생하는 구조임.
- 경제적 효과 추정은 분야별로 시나리오 분석, 중력모형, 구조벡터 자기회귀모형(SVAR: Structural vector auto-regression) 등 다양한 형태의 방법론을 활용함.

그림 4. ACIM의 다층적 모니터링 및 평가 체계



자료: ASEAN Secretariat(2016), p. 130 발췌·인용.

3. 향후 전망 및 한국의 시사점

■ MPAC 2025 사업 이행을 위한 논의는 ACCC를 중심으로 2017년 상반기 중 운영세칙(TOR: Terms of Reference) 채택, 2017년 하반기 중 ACCC 워크숍 및 ACCC+1 양자회의 등의 형태로 구체화될 것으로 예상됨.

- 2016년 10월 ACCC 협의회에서 대화상대국 및 외부협력기관을 대상으로 MPAC 2025의 주요 내용 설명, 대화상대국별 관심사 및 이행 의견을 교환한 바 있음.
- MPAC 2025 이행 메커니즘에 제시된 다양한 조정·이행 주체들의 역할을 수록한 운영세칙(TOR) 또한

2017년 상반기 체결을 목표로 논의가 진행되고 있음.

- 또한 2017년 초 ACCC 워크숍에서 주요 컨셉 노트를 채택하고, ACCC+1 양자회의를 통해 대화상대국별 연계성 사업 참여 분야를 발굴할 예정이었으나, ACCC 회의 준비 및 대화상대국과의 사전협의 부족으로 인해 회의 개최가 연기된 상황이나 7월 중에 다시 재개될 것으로 예상됨.

■ 2017년 8월로 예상되는 ACCC 워크숍 및 ACCC+1 양자회의를 대비해 조정기관과 목표별 담당부처 이행기관 간의 사전 협의, 기존 개발재원의 활용, PPP 활성화 등 관련 논의가 필요한 시기임.

- 2017년은 MPAC 2025 이행 계획 구체화 및 대화 상대국별 참여 분야 채택을 위한 중요한 계획시기 (Plannign Phase)임을 감안해 국내 조정기관(National Coordinator), 목표별 담당부처(National Focal Point) 간의 협력 분야 발굴을 위한 논의를 진행할 필요가 있음.
 - ACCC 측과 연계성 이행 협의를 진행할 외교부가 조정기관(Coordinator)으로서의 역할을 담당하고 물리적, 제도적, 인적 연계성 사업의 15대 이니셔티브별 연계성 사업 이행을 담당할 주요 부처(Focal Point)를 지정하는 일종의 우산형 협의체 구성을 위한 관계부처 T/F 개최가 요구됨.
- 연계성 사업 자원 조달과 관련하여 기존 양자 ODA, 한·아세안협력기금, 한·메콩협력기금 등의 형태로 산재되어있는 개발재원을 연계하는 방안을 적극 고려할 필요가 있음.
- 또한 한정된 공공재원의 한계를 극복하고 민간·다자개발은행 등의 전문성과 재원을 활용할 수 있는 민관협력파트너십(PPP: Public Private Partnership)을 활성화하기 위해, MPAC 2025에 대한 이해 제고를 위한 세미나 및 협력 회의를 지속 개최할 필요가 있음.
 - 현재까지 국내에서 한·아세안센터 주최로 총 4회에 걸쳐서 아세안 연계성 심포지엄이 개최된 바 있으며, 2017년 11월 제5차 연계성 심포지엄이 개최될 예정임. **KIEP 주ASEAN대한민국대표부**