

APEC 역내 인프라 개발 현황과 정책적 시사점

권 올 협력정책실 개발협력팀 연구위원 (ykwon@kiep.go.kr, Tel. 3460-1060)
유애라 협력정책실 개발협력팀 연구원 (ailayoo@kiep.go.kr, Tel. 3460-1239)

차 례 ●●●

1. 머리말
2. APEC 역내 인프라 개발 수요 및 현황
3. 인프라 개발 및 투자에 대한 논의 동향
4. 한국의 지원방향 및 정책적 시사점

주요 내용 ●●●

- ▶ 2013년 10월 7~8일 인도네시아 발리에서 개최된 제21차 APEC 정상회의에서 APEC 연계성 프레임워크(APEC Framework on Connectivity)와 인프라 개발 및 투자 다년도 계획(Multi-Year Plan on Infrastructure Development and Investment)이 채택됨.
 - 인도네시아가 제안한 연계성 프레임워크와 다년도 계획은 민간 인프라 투자 저해요인을 극복하기 위한 중요한 제안들을 포함하고 있어 역내 개발격차 완화와 성장기반 확충에도 크게 기여할 전망이다.
- ▶ 아시아개발은행(ADB)의 예측에 따르면, 2010년부터 2020년까지 아시아의 인프라 개발 수요는 8.2조 달러에 달하며, 매년 8,000억 달러 가량의 투자가 필요함.
 - 인프라 개발 및 투자를 확대하기 위해서는 규제제도 정비, 정부역량 강화, 금융환경 개선 등을 통해 인프라 프로젝트를 안정적으로 수행할 수 있는 제도적 여건이 개선되어야 함.
 - 이에 따라 APEC에서도 다양한 회의를 통해 인프라 개발 및 투자와 자원조달, 민간투자 촉진 방안에 대한 논의가 지속적으로 이루어져 왔음.
- ▶ 우리나라는 인프라 분야의 개발과 투자에서 경험이 풍부하고, 민간재원 조달 및 민관협력(PPP)과 관련하여 법률적·제도적 기반이 잘 마련되어 있기 때문에 민간 참여 활성화 방안을 도출하는 데 적극적인 기여가 필요함.
 - 이를 기반으로 민간투자를 통한 역내 인프라 분야의 기업진출 기반을 활성화하고, 인프라 시장에 능동적으로 참여할 수 있는 민관협력을 넓혀나가야 할 것임.

1. 머리말

■ 인도네시아 발리에서 10월 7~8일에 걸쳐 개최된 2013년 APEC 정상회의에서는 26개 항목으로 구성된 정상선언문이 채택되었으며, 부속서를 통하여 APEC 연계성 프레임워크(APEC Framework on Connectivity)와 인프라 개발 및 투자를 위한 다년도 계획(Multi-Year Plan on Infrastructure Development and Investment)이 합의됨.

- ‘APEC 연계성 프레임워크’는 2030년까지 APEC의 물리적 인프라를 확충하고, 관련제도를 정비하며, 제품과 인적 이동을 자유롭게 하자는 내용으로, 인프라 개발과 투자를 통해 보고르 목표¹⁾와 지역의 경제적 통합을 달성하기 위한 것임.
- ‘인프라 개발 및 투자를 위한 다년도 계획’은 2013~16년간 인프라 투자를 활성화하기 위한 규제제도 정비, 정부역량 강화, 금융환경 개선 등을 통해 APEC 회원국이 인프라 프로젝트를 안정적으로 수행할 수 있도록 지원하기 위한 것임.

■ 이번 APEC 정상회의 외에도 G20와 ASEAN 등 국제사회에서는 인프라 개발 및 투자를 촉진시키기 위해서 다양한 논의가 진행 중임.

- 2010년 서울 G20 정상회의 시 인프라 확충에 관련된 개발의제가 포함된 ‘서울 개발컨센서스’에 합의하였으며, 2013년 9월 샤프테테르부르크에서 개최된 G20 정상회의에서는 인프라를 포함한 장기투자과 이를 위한 재원조달의 중요성에 대해서 강조함.
- ASEAN은 2010년 ‘Master Plan on ASEAN Connectivity(MPAC)’을 채택하고, 2012년에는 ‘ASEAN Infrastructure Fund(AIF)’를 조성한 바 있음.

■ 최근 국제사회는 지역 경제통합이나 경제성장에 많은 관심을 기울이고 있으며, 금융위기 이후 지속적인 인프라 개발 및 투자와 지역간 연계성 증진을 통한 경제성장이 중요하다는 공감대가 확산되고 있음.

- 지역간 연계성 증진을 위해서는 물리적 인프라(physical infrastructure)의 개발과 투자가 중요함.
 - o APEC 회원국간의 국경간 인프라(transnational infrastructure) 구축을 통해 지역간 협력을 높일 수 있을 뿐만 아니라, 운송비용을 절감하여 국가간 무역활성화를 통해 경제성장 및 역내 개발격차 완화를 도모할 수 있음.

■ 세계성장의 엔진으로 부상하고 있는 아시아 태평양 지역에 있어서도 인프라 수요와 공급이 맞지 않아

1) 1994년 인도네시아 보고르에서 개최된 제2차 APEC 정상회의에서는 정상회의 선언문(보고르 선언)을 통해 회원국 간의 경제적 발전단계의 상이성을 감안하여 선진 회원국은 2010년, 개발도상 회원국은 2020년까지 자유롭고 개방적인 무역·투자 환경을 조성한다는 보고르 목표를 채택하였으며, 보고르 목표 달성을 위해 무역과 투자 장벽을 제거하고 상품, 서비스 및 자본의 자유로운 이동을 촉진시킬 것을 합의하였다.

상당한 인프라 격차(infrastructure gap)²⁾가 존재함.

- 아시아 태평양 지역의 급격한 인구증가와 중국 및 동남아 국가들의 경제 규모가 빠르게 확대됨에 따라 인프라 수요가 급증하였으나 현재 공적 재원만으로는 모든 인프라 수요를 충족할 수 없는 상황임.
- 금융위기 이후 인프라 투자에 투입할 수 있는 공적 재원이 부족해짐에 따라 민간부문의 인프라 개발 투자 참여의 중요성이 커지고 있고, APEC 회원국 내 인프라 수요와 공급 간의 격차를 줄이기 위해 민간 부문의 참여와 역할이 확대되고 있음.³⁾
- 인프라 투자에 공적 재원을 투입하는 데 어려움을 겪고 있는 역내 주요 국가들은 민관협력(PPP: Public-Private Partnership)과 같이 민간자금을 활용할 수 있는 방안을 활발히 논의 중임.
- 특히 선진국에 비해 개도국 정부는 인프라 개발에 투입할 수 있는 공공부문의 재원을 조달할 수 있는 여력이 부족하므로 ODA나 다자개발은행(MDB) 재원을 효율적으로 활용하거나, 민간투자를 촉진시킬 수 있는 환경을 조성하는 등의 노력이 필요함.

■ 본고에서는 APEC 역내 인프라 개발현황과 수요를 살펴보고, 인프라 개발과 투자에 관련된 APEC 정상회의의 주요 성과를 중심으로 역내 인프라 개발 및 투자에 대한 한국의 지원방향 및 정책적 시사점을 도출하고자 함.

2. APEC 역내 인프라 개발 수요 및 현황

가. 인프라 개발 수요

■ 아시아개발은행(ADB)의 예측에 따르면, 2010년부터 2020년까지 아시아의 인프라 개발 수요는 8.2조 달러에 달하며, 매년 8,000억 달러가량의 투자가 필요함.⁴⁾

- 투자수요 중 68%는 새로운 인프라 개발 투자수요이며, 나머지 32%는 기존 인프라의 유지보수나 교체에 필요한 수요임.
- 부문별 투자수요는 전력 49%(4조 달러), 교통 35%(2.9조 달러), 정보통신 13%(1조 달러), 수자원 및 위생 3%(2,800억 달러)에 달함.

2) 인프라 격차(infrastructure gap)는 인프라 투자수요와 이를 충족시키기 위한 재원 조달 사이에 격차가 존재함을 의미하며, 이는 인프라 투자수요와 투자공급 간의 격차라고 볼 수 있음.

3) APEC(2011), *Filling the Infrastructure Gaps in the APEC's Developing Economies*, p. 6.

4) ADB(2012), *Infrastructure for Asian Connectivity*, p. 32.

표 1. 아시아 지역의 인프라 개발 수요(2010~20년)

(단위: 십억 달러)

	동아시아	남아시아	중앙아시아	태평양 도서국	총계
전력에너지	3,182.46	653.67	167.16	-	4,003.29
교통	1,593.87	1,196.12	104.48	4.41	2,898.87
정보통신	524.75	435.62	78.62	1.11	1,040.10
수자원 및 위생	171.25	85.09	23.40	0.51	280.24
총계	5,472.33	2,370.50	373.66	6.02	8,222.50

자료: ADB(2012), *Infrastructure for Asian Connectivity*, p. 35.

- 지역별로는 동아시아 66.6%, 남아시아 28.8%로 아시아의 총 투자수요 중 가장 높은 비중을 차지하며, 중앙아시아는 4.54%, 태평양 도서국은 0.07%를 차지함.
- o 중국의 추정 투자수요는 4.4조 달러(53.11%)로 아시아 지역의 절반을 차지하고 있으며, 그 뒤를 이어 인도 2.2조 달러(26.42%), 인도네시아 4,367억 달러(5.48%), 말레이시아 1,881억 달러(2.29%), 파키스탄 1,786억 달러(2.172%), 태국 1,729억 달러(2.10%), 필리핀 1,271억 달러(1.55%), 베트남 1,098억 달러(1.34%) 순임.

표 2. 아시아 주요국의 국별 인프라 개발수요(2010~20년)

(단위: 백만 달러)

	투자수요 비중	투자수요 (추정치)	투자 비율		연간 총투자	1인당 연간 총투자 (달러)	2008년 1인당 GDP*
			신규시설 (%)	유지 (%)			
동아시아	66.553	5,472,327	71	29	497,484	2,886	1,765
중국	53.118	4,367,642	72	28	397,058	3,297	1,965
몽골	0.122	10,069	37	63	915	3,812	735
말레이시아	2,287	188,084	79	21	17,099	6,962	5,151
태국	2,103	172,907	72	28	15,719	2,566	2,640
인도네시아	5.476	450,304	70	30	40,937	1,981	1,087
필리핀	1.546	127,122	53	47	11,557	1,407	1,225
라오스	0.138	11,375	56	44	1,034	1,833	475
미얀마	0.264	21,689	56	44	1,973	438	-
캄보디아	0.163	13,364	51	49	1,215	918	511
베트남	1.335	109,761	53	47	9,978	1,273	647
중앙아시아	4.544	373,657	54	46	33,969	1,403	753
남아시아	28.829	2,370,497	63	37	215,500	1,756	685
태평양 도서국	0.073	6,023	30	70	548	625	840
아시아 합계	100	8,222,503	68	32	747,500	2,335	1,272

주: * 2000년 고정가격(달러).

자료: ADB(2012), *Infrastructure for Asian Connectivity*, p. 33.

- 중국, 인도네시아, 베트남 등 APEC 회원국들이 포함된 동아시아 지역의 추정 GDP 대비 인프라 투자수요는 총 5.5%이며, 부문별로 전력에너지는 3.22%, 교통은 1.61%, ICT는 0.53%, 수자원 및 위생은 0.17%임(표 3 참고).
 - 대부분의 투자수요가 에너지와 교통 부문에 집중되어 있음.
 - 국가별로 GDP 대비 인프라 투자수요를 살펴보면 베트남 8.12%, 말레이시아 6.68%, 인도네시아 6.18%, 필리핀 6.04%, 중국 5.39%, 태국 4.91%를 차지함.

표 3. 추정 GDP 대비 인프라 투자수요(2010~20년)

(단위: %)

	교통	전력에너지	정보통신	수자원 및 위생	총
중양아시아	1.86	2.97	1.40	0.42	6.64
동아시아	1.61	3.22	0.53	0.17	5.54
남아시아	5.55	3.03	2.02	0.39	11.00
태평양 도서국	2.60	0.00	0.65	0.30	3.55
아시아 합계	2.30	3.17	0.82	0.22	6.52

자료: ADB(2012), *Infrastructure for Asian Connectivity*, p. 38.

나. 인프라 개발 현황

■ APEC 회원국의 인프라 수요는 경제성장에 따른 경제규모 확대, 산업화 및 산업구조의 변화, 인구성장 및 인구구조의 변화로 인하여 증가하고 있음.⁵⁾

- 중국과 같은 신흥경제국과 동남아시아 국가들은 최근 급속한 경제성장을 경험하였으며, 경제규모가 확대됨에 따라 1차 산업 위주의 경제에서 2차 산업 위주의 경제로 이행하였음.
- APEC은 선진국과 개도국으로 구성되어 있는 남북협의체로서 이 중 개도국은 새로운 인프라를 개발하고 구축해야 할 필요성이 크나, 선진국의 경우에는 새로운 인프라를 개발하는 것보다 기존에 사용하고 있는 노후한 인프라를 유지보수하는 문제가 중요함.

■ APEC 회원국의 교통 인프라 현황을 살펴보면, 대부분의 APEC 회원국에서 총 도로망과 포장도로 비중, 총 철로는 1990년에 비해서 그 규모와 비중이 전반적으로 증가하였으나, 기본적인 인프라 수요를 충족시키기에는 부족한 실정임.

- 개도국의 경우 교통 인프라 증가 비율이 상당히 높은 편이나, 초기 교통 인프라의 규모가 작아 증가 규모가 크지 않기 때문에 여전히 교통 인프라가 부족함.
- 중국, 러시아와 같은 신흥경제국 역시 도시화 등으로 인한 인구구조의 변화, 경제규모의 증가, 지속적인 경제 성장을 위해서 추가적으로 인프라를 더 구축해야 할 필요가 있음.

5) APEC(2011), *Filling the Infrastructure Gaps in the APEC's Developing Economies*, p. 16.

- 환경오염과 기후변화를 방지하고 지속가능한 성장을 추구하기 위한 대중교통 활성화의 일환으로 철도가 활용될 가능성이 높기 때문에, 철도 인프라가 부족한 개도국을 중심으로 철도 인프라를 확충할 필요가 있음.

표 4. APEC 회원국의 교통 인프라 개발 현황

	총 도로망(1,000km)			포장도로(%)			총 철로(km)		
	1990	최근 년도		1990	최근 년도		1990	2000	2011
개도국									
러시아	884.0	983.0	(2009)	74.2	67.4	(1999)	85,969	86,075	85,292
말레이시아	54.0	90.1	(2006)	70.0	82.8	(2006)	1,668	1,622	1,665
멕시코	239.2	371.9	(2010)	35.1	36.4	(2010)	20,351	26,662 (2005)	26,704
베트남	96.1	160.1	(2007)	23.5	47.6	(2007)	2,832	3142	2347
브루나이	1.0	3.0	(2008)	31.4	81.1	(2008)	-	-	-
인도네시아	288.7	476.3	(2009)	45.1	56.9	(2009)		3,370	3,370 (2005)
중국	1,181.0	3,860.8	(2009)	72.1	53.5	(2008)	53,378	58,656	66,239
칠레	79.6	77.8	(2010)	13.8	23.3	(2010)	6,916	6,623	5,352
태국	72.2	180.1	(2006)	55.3	98.5	(2000)	3,861	4,103	44,29
파푸아뉴기니	18.5	19.6	(2001)	3.2	3.5	(2001)	-	-	-
페루	64.7	125.0	(2010)	9.9	13.9	(2006)	1,611	1,691 (1997)	2,020
필리핀	160.6	200.0	(2003)	16.6 (1994)	9.9	(2003)	479	491	479 (2008)
선진국									
뉴질랜드	92.7	94.3	(2010)	57.0	66.2	(2010)	4,029	3,913 (1999)	-
미국	6,243.2	6,545.3	(2010)	66.2 (2003)	100.0	(2010)	193,158	159,822	228,513
싱가포르	2.8	3.4	(2010)	97.1	100.0	(2010)	-	-	-
일본	249.6	336.6	(2010)	69.2	78.2	(2003)	20,254	20,165	20,035
캐나다	825.7	1,042.3	(2010)	35.0	39.9	(2004)	32,327	29,826 (2001)	58,345
한국	56.7	105.0	(2009)	71.5	79.3	(2009)	3,091	3,123	3,379
호주	810.3	825.5	(2010)	35.0	43.5	(2010)	6,612	9,499	8,615
홍콩	1.5	2.1	(2010)	100.0	100.0	(2010)	-	-	-

자료: ADB(2013), Key Indicators for Asia and the Pacific 2013; World Bank(2013), World Development Indicator.

- 세계경제포럼(WEF: World Economic Forum)에서 발표한 국제경쟁력 보고서(Global Competitiveness Report)는 APEC 역내 교통 인프라의 질이 OECD 평균과 비교해 다소 낮은 상황이라고 지적하였으며, 특히 질적 측면에서 철도 인프라의 차이가 큼.⁶⁾

- 철도 네트워크와 같은 육상교통 인프라 체제 구축에 대한 투자가 활성화되어 교통 인프라가 양적질적 측면에서 많이 개선된다면 대규모 화물의 이동이 가능해져 APEC 지역 내의 무역 활성화를 촉진시킬 수 있기 때문에, 이는 전반적으로 경쟁력을 개선하는 전략으로 활용될 수 있음.

■ 전력 인프라의 경우 1990년과 2010년을 비교하면 대부분의 국가의 전기 생산량과 일인당 전기 소비량이 증가하였음.

- 인구성장, 경제성장 및 산업화로 인해 전기에 대한 수요가 증가하였기 때문에 전력 인프라 확충이 필요함.
- ADB에 따르면, 아시아 인구 중 8억 명은 기본적인 전기 서비스를 이용하는 데 여전히 어려움이 있음.⁷⁾

■ 통신 인프라의 경우 2000년과 2012년을 비교하면 전 APEC 회원국에서 100명당 휴대전화 및 유선 광역인터넷 이용자가 증가하였음.

- 단 유선전화 이용자 감소현상은 선진국과 개도국에서 고루 나타나며, 이는 휴대전화 이용률이 증가하였기 때문으로 판단됨.
 - 앞으로 스마트폰이나 태블릿 PC의 보급 및 이용이 증가함에 따라 이러한 추세가 계속될 것이며, 이로 인해 무선 인터넷과 관련된 인프라를 추가적으로 구축해야 함.
- 인터넷 이용률이 상당히 증가했음에도 불구하고, 대부분의 개도국은 100명당 인터넷 이용자 수가 20명 이하로 매우 저조한 실정임.
- APEC 회원국 중 개도국의 유선인터넷 수요는 지속적으로 증가할 전망이며, 스마트폰 보급 증가로 인해 무선 인터넷 수요 역시 계속 늘어나게 될 가능성이 크기 때문에 유선 인터넷망뿐만 아니라 무선 인터넷망 관련 인프라를 확충해야 할 필요가 있음.

3. 인프라 개발 및 투자에 대한 논의 동향

■ 인프라 개발 및 투자는 경제 성장 및 빈곤 퇴치에 직간접적인 영향을 미치기 때문에 전 세계의 관심을 끄는 이슈로, APEC은 물론 G20, ASEAN, ASEAN+3 등에서도 각기 활발히 논의되고 있음.

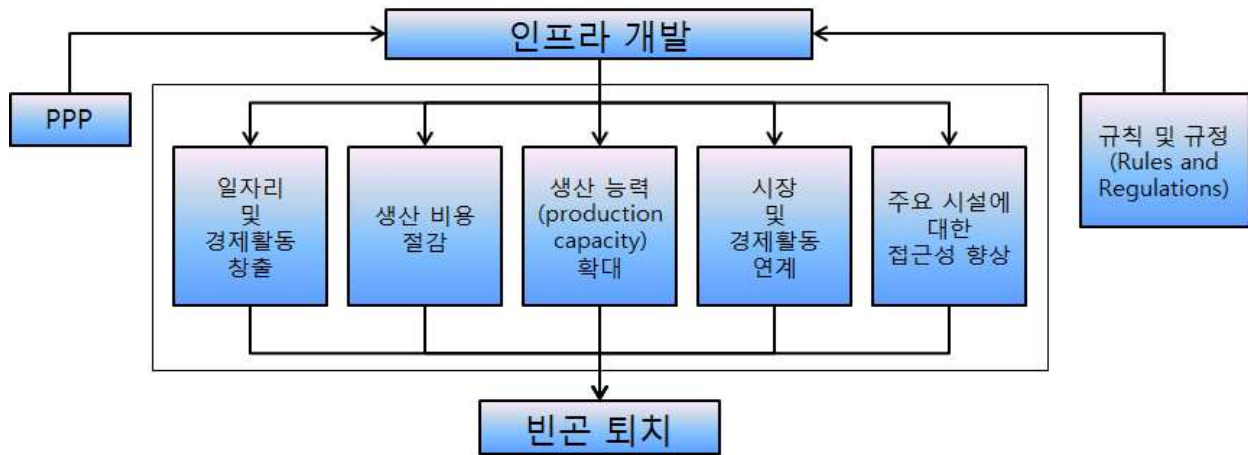
- 안정적인 투자환경 조성 및 PPP를 활용한 인프라 개발은 일자리 및 경제활동 창출, 생산 비용 절감, 생산능력 확대, 시장 및 경제활동의 연계성 강화, 주요 시설에 대한 접근성을 증대시켜 개도국의 포괄적인 경제성장뿐

6) APEC PSU(2013), *Improving Connectivity in the Asia Pacific Region: Perspective of the APEC Policy Support Unit*, p. 41.

7) Kim, G.(2011), *Key Challenges and Role of ADB in Infrastructure*. Paper presented in the Conference on Infrastructure Growth and Poverty Reduction, 14-15 April, ADB Headquarters, Manila. 재인용: Brooks and Go(2011), *Infrastructure's Role in Sustaining Asia's Growth*, ADB, p. 2.

아니라 빈곤 퇴치에도 긍정적인 영향을 미칠 것임.

그림 1. 인프라 개발로 인한 효과



자료: ADB(2011), *Infrastructure for Supporting Inclusive Growth and Poverty Reduction in Asia*, p. 18.

가. G20

■ 2010년에 개최되었던 서울 G20 정상회의에서는 우리나라의 주도로 인프라 확충을 위한 개발의제가 포함된 서울 개발컨센서스에 합의하였으며, 2013년 G20에서는 인프라를 포함한 장기투자 활성화가 경제성장과 고용창출을 위한 핵심 요인임에 주목하였음.

- 인프라 분야를 포함한 개발에 대한 다년도 실행계획(Multi-Year Action Plan on Development)을 승인하고, 인프라 투자 재원조성을 위한 고위급 패널(HPL: High-level Panel)을 발족함.

■ MDB에 개도국 인프라 투자확대를 위한 포괄적인 행동계획을 요청하였음.

- 세계은행과 G20는 인프라를 중요한 글로벌 의제로 만들기 위하여 협력하고 있으며,⁸⁾ 인프라에 대한 MDB 작업반(MDB Working Group on Infrastructure)⁹⁾은 2011년 여덟 개의 행동계획¹⁰⁾을 제출하였음.

8) APEC PSU(2013), *Improving Connectivity in the Asia Pacific Region: Perspective of the APEC Policy Support Unit*, p. i.

9) 작업반은 세계은행그룹(WBG), 아프리카개발은행(AfDB), 아시아개발은행(ADB), 유럽투자은행(EIB), 미주개발은행(IADB), 이슬람개발은행(IsDB)으로 구성되어 있음.

10) △프로젝트 준비기금(PPFs)의 효율성 증진 △촉매작용을 할 수 있는 지역 프로젝트 개발 △PPP 실무자 네트워크 확장을 통한 기술 지원 확대 △PPP 거래 및 지역프로젝트에 대한 MDB 직원들의 참여 인센티브 확대 △아프리카 인프라 시장 시범사업 실시 △민간 부문 및 MDB와의 협력을 활성화시킬 수 있는 조달사례 촉진 △글로벌 인프라 벤처마킹 이니셔티브 발족 △건설부문 투명성 이니셔티브(CoST: Construction Sector Transparency Initiative) 확대

- 2013년 9월 5~6일에 상트페테르부르크에서 개최된 G20 정상회의에서는 인프라에 대한 장기투자 및 장기투자재원 조달의 중요성에 대해 강조한 바 있음.
 - 장기투자 재원조달이 원활하게 이루어질 수 있는 투자환경 조성, 민간자본 조달을 방해하는 요소 규명 및 해결방안 마련, 근본적인 투자환경 및 효율성 개선의 중요성에 대한 의견을 공유함.
 - 장기투자 재원조달 분야에서 기관투자자들의 참여를 촉진시킬 필요성에 대해서 논의하였으며, 'G20/OECD 기관투자자의 장기투자 재원조달 고위급원칙(G20/OECD High-Level Principles of Long-Term Investment Financing by Institutional Investors)'을 승인함.
 - 아울러 인프라에 대한 장기투자 재원조달 문제 해결 및 프로젝트 준비기금(PPFs: Project Preparation funds)에 대한 평가 확대라는 새로운 실행계획을 포함한 '상트페테르부르크 개발전망(Saint Peterburg Development Outlook)'을 승인함.
 - 국내 자본시장 개발과 인프라를 포함한 생산적인 장기투자를 위해 전 세계 저축을 매개로 활용할 수 있는 방안을 다음 정상회의까지 마련할 것을 촉구하였음.
 - o 민간재원 및 자본시장을 통한 재원조달과 기존 재원활용을 극대화할 수 있는 방안을 도출하기 위해 MDB는 신흥경제국과 개발도상국의 인프라 투자를 위한 추가적인 재원조달 및 자원조달 활성화 방안을 마련하고 있음.

나. ASEAN

- ASEAN은 2015년을 목표로 ASEAN 공동체(ASEAN Community)를 수립하기 위한 연계성(Connectivity) 강화를 목적으로 2010년 10월 베트남 하노이에서 열린 제17차 정상회의에서 Master Plan on ASEAN Connectivity(MPAC)을 채택하였음.
 - MPAC에서 제시한 세 가지 연계성인 물리적 연계성(physical connectivity), 제도적 연계성(institutional connectivity), 인적 연계성(people-to-people connectivity)¹¹⁾을 통한 공동체 건설은 비즈니스의 거래비용, 시간, 이동비용을 줄이는 역할을 할 뿐만 아니라, ASEAN 역내의 핵심지역(core)과 주변지역(periphery)을 연계시키는 역할을 할 것으로 기대됨.¹²⁾
- 인프라 투자를 역내 성장기반 확대를 위한 미래 중점과제로 본격적으로 논의하기 시작함.
 - ASEAN은 지역통합에서 주도적인 역할을 통해 ASEAN+3, RCEP 등 아시아 역내의 다양한 정책이슈의 중심으로서 지역간 연계성 및 인프라를 확충하는 데 초점을 맞추고 있음.
 - 이에 따라 중국은 ASEAN+3 차원에서 ASEAN의 성장기반 확충과 협력강화를 위한 다양한 지원을 강화하였음.

11) 물리적 연계성, 제도적 연계성, 인적 연계성은 APEC 연계성 프레임워크에서도 보고된 목표 달성 및 아시아 태평양 지역의 경제통합을 위해서 실현시켜야 할 요소로 규명함.

12) Sanchita B. D., Pham, T. P. T. and C. R. James(2013), *APEC and ASEAN Connectivity: Areas of Mutual Interest and Prospects of Cooperation*, ISEAS Perspective, p. 61.

- 중국은 이미 인프라 개발을 위해 100억 달러 규모의 중·아세안 투자협력기금(China-ASEAN Investment Cooperation Fund), 30억 위안 규모의 중·아세안 해양협력기금(China-ASEAN Maritime Cooperation Fund)을 거출하였음.
- 태국은 2011년 ASEAN+3 정상회의에 ‘ASEAN+3 Partnership on Connectivity’ 제안
 - 2009년 아피싯 총리가 ASEAN 연계성 방안을 처음 제안한 것을 기반으로 ASEAN+3 차원에서 주도적 역할을 수행
- 특히 중국은 태국 제안에 부응하여 2012년 9월 ‘ASEAN+3 Connectivity: Perspectives and Prospects’ 정책세미나를 개최
 - 2013년 6월 동아시아 싱크탱크네트워크(NEAT)의 Connectivity Cooperation in East Asia 작업반 회의를 개최하여 적극적인 입장을 견지
 - 중국의 경우 ASEAN+3 차원에서 동아시아 인프라 파트너십 포럼(EAIPF: East Asian Infrastructure Partnership Forum)을 추진하고, 2014년 APEC 의장국으로서 APEC 차원에서도 다양한 정책제안을 표명할 것으로 예상됨.
- 2011년 ASEAN은 인프라 개발에 소요되는 재원을 조달하기 위하여 아세안 인프라펀드(AIF: ASEAN Infrastructure Fund)를 설립하였으며, 2012년 기금 운용을 위한 유한회사인 ASEAN Infrastructure Fund Limited가 말레이시아 라부안에 설립됨.
- AIF의 자본은 ASEAN과 ADB가 공동으로 출자하며, 총 지분출자액(equity contribution)은 4억 8,520만 달러로, ASEAN이 3억 3,520만 달러(69.08%)를, ADB가 1억 5천만 달러(30.92%)를 출자함.¹³⁾
 - ASEAN 역내의 외환보유고 및 저축을 활용하여 인프라 재원을 조달함.
 - 초기 핵심 지분출자 분할발행 3기 또는 말기에 1억 6,200만 달러의 하이브리드 자본(hybrid capital)을 발행할 예정임.¹⁴⁾

다. APEC

- 그동안 APEC에서도 다양한 회의를 통한 인프라 개발 및 인프라 투자와 재원조달, 민간투자 촉진방안에 대한 논의가 지속적으로 이루어졌음.
- 2010년 요코하마 정상회의에서는 민간 및 공적 자원 투입을 늘릴 수 있는 혁신적 해결책과 기술지원 및 자문 서비스 제공, PPP 모범사례 공유 등을 통해 인프라 개발을 통한 성장 촉진을 도모할 수 있는 APEC의 역할에 대해서 논의하였음.
- 2011년 APEC 재무장관들은 인프라 투자 증가와 서비스 제공 개선이 아시아 태평양 지역의 경제회복과 지속적인 경제성장에 있어 주요한 역할을 할 것임을 강조하고, 인프라 재원조달 시장 참여자들과의 협의를 통해

13) Snchita, B. D. and James, C. R.(2013), *Addressing Infrastructure Financing in Asia*, ISEAS Perspective, p. 8.

14) *Ibid.*, p. 8.

민간재원 조달을 촉진시켜야 한다는 인식을 공유하였음.

- 2012년 블라디보스토크에서 각국의 정상들은 민간부문의 투자가 지역 인프라(regional infrastructure) 개발에서 중요한 역할을 할 것임을 인정하고, PPP의 형태를 활용하여 더 광범위한 사업을 진행할 것을 권장하였음.
 - o 이와 관련하여 투자를 원활하게 할 수 있도록 법률, 규제 및 규정의 채택과 유지의 중요성뿐만 아니라 APEC 지역의 투자환경을 향상시킬 수 있는 노력의 중요성을 피력
- 2013년은 인프라 개발 및 투자에 대한 다년도 계획이 본격적으로 논의되었으며, 재무장관회의와 합동각료회의를 포함한 많은 논의과정에서 연계성 프레임워크(APEC Framework on Connectivity)와 공급망 연계성(Supply Chain Connectivity)을 실현하기 위해 국경간 교통 인프라와 같은 물리적 인프라 개발이 핵심사항이라는 것을 토의함.

■ 2013년 APEC 의장국인 인도네시아는 2차 고위관리회의에서 ‘인프라 개발과 투자 다년도 계획(MYPIDI: Multi-Year Plan on Infrastructure Development and Investment)’을 제안하였으며, 이 계획은 2013년 10월 7~8일 발리에서 개최된 정상회의에서 정상선언문과 함께 부속서로 채택됨.

- 이 회의에서 물리적 연계성, 제도적 연계성 및 인적 연계성 강화를 목적으로 한 APEC 연계성 프레임워크(APEC Framework on Connectivity) 역시 승인되었음.
- APEC 역내 국경간 교통, 도로, 항만 등의 인프라 개발 및 투자가 연계성 프레임워크와 APEC의 공급망 연계(Supply Chain Connectivity)¹⁵⁾를 촉진시켜 2020년까지 아태 지역의 자유롭고 개방된 무역과 투자 활성화라는 보고르 목표의 달성에 핵심적인 역할을 할 것으로 기대됨.

■ 다년도 계획은 APEC 역내 인프라 개발의 확실한 성과를 도출하기 위해서는 APEC 회원국의 다년도 참여가 필요하기 때문에 수립되었으며, 이 계획은 회원국들이 각국의 상황에 따라 활동과 개선방안을 선택할 수 있도록 함.

- APEC 회원국들이 이 계획을 통해서 인프라 분야에서 민간부문의 참여를 극대화시키는 데 필요한 제도적 환경을 조성할 수 있을 것이라 기대됨.
- 재무장관 및 합동각료들은 이 계획을 통해 APEC 회원국들이 신뢰도 있는 규제 프레임워크, 통합계획 메커니즘, 수익성 있는 인프라 프로젝트 공급망을 식별할 수 있는 정부역량, 장기투자자의 시장 참여를 독려할 수 있는 용자 및 재원조달 환경 개발 등 인프라 개발 및 투자에 친화적인 환경을 제공할 수 있을 것이라고 기대감을 표명함.

■ 다년도 계획의 계획 기간은 2013년부터 2016년까지이며, 인프라 개발 및 투자 분야에서 APEC의 향후

15) 공급망 연계와 관련하여 APEC은 현재 APEC 공급망 연계 프레임워크 실행계획을 진행 중이며, 본 실행계획은 무역 물류의 개선을 위한 일환으로 추진되었으며 공급망 연계를 방해하는 여덟 개의 병목점을 규명하였음. 여덟 가지의 병목점은 투명성, 인프라, 물류 역량, 통관 절차, 문서화, 연계성, 규제 및 표준, 수송 및 통과임.

행보에 지침을 제공할 수 있는 네 가지의 작업계획을 제시하였음. 작업계획의 주요내용과 관련된 주요 활동은 아래의 [표 6]에 정리되어 있음.

표 6. 인프라 개발 및 투자 다년도 계획(MYPIDI)의 주요 내용

	주요 내용	주요 활동
작업계획 1	불확실성을 최소화하고 투명성과 예측가능성을 극대화할 수 있는 확고한 규제 프레임워크를 통하여 인프라 개발 및 투자를 위한 친 기업적인 환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 모범규제관행 • 계약 문제: 집행, 분쟁처리 및 법적 안정성 • 지적재산권 프레임워크/토지취득 • 정부조달 절차 • 기업 및 투자환경 • 조사(Surveys)를 통한 APEC 회원국의 제도적 기반 (Institutional Readiness) 확인
작업계획 2	통합계획체계(Integrated planning system) 메커니즘의 개발 및 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 회원국 지원을 통한 인프라 계획 역량 강화
작업계획 3	수익성 있는 인프라 프로젝트 유통경로를 식별할 수 있는 정부역량 개발	<ul style="list-style-type: none"> • 이해관계가 있는 회원국에 전담 PPP 센터 설립을 통해 PPP 프로젝트 준비 강화 • 파일럿 PPP 센터에 지침을 제공할 수 있는 APEC PPP 전문가패널(APEC PPP Experts Panel) 소집 • 순공익이 높은 프로젝트에 대해 적절한 정부지원을 받을 수 있도록 하는 메커니즘에 대해서 논의하고 모범 사례를 공유 • 정부가 일관적인 비용편익 기반으로 경쟁 프로젝트 사이에 우선순위를 정할 수 있도록 하기 위해 인프라 프로젝트의 우선순위를 정할 수 있는 메커니즘과 역량 개발 • 프로젝트의 적절한 가격 선정을 위한 부문별 전문가 확대 • 통합적이고 전체적인 고려를 기반으로 인프라 프로젝트 계획과 관련된 정부의 전문성 개선
작업계획 4	장기투자자를 장려할 수 있는 용자 및 자원 조달 환경 개발 또는 추가적인 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 금융규제, 모니터링 및 감독 역량 강화 • (채권시장을 포함하여, 인프라 프로젝트를 위한 지역통화금융시장과 같은) 금융 메커니즘 및 상품이 수익성 있는 PPP 프로젝트 제안에 활용될 수 있는 방안 보장 • 연기금, 보험사, 국부펀드 등 투자기회에 대해 장기적인 관점을 가지고 있는 기관투자자를 포함한 다양한 투자자의 수요를 고려할 수 있는 광범위한 금융 수단 및 인프라 투자 모형을 개발할 수 있는 역량 개발

자료: APEC(2013), *The 21st APEC Economic Leaders' Declarations*.

■ 다년도 계획의 첫 번째 활동은 파일럿 PPP 센터 설립이며, 이 파일럿 PPP 센터는 인도네시아 재무부에 설립될 예정임.

- PPP 센터를 통해 수익성 있는 PPP 프로젝트의 유통경로를 식별하고, 프로젝트 진행과 관련하여 국내 이해관

계자간 의견 조정 등의 문제를 극복하도록 하는 데 설립 목적이 있음.

- △기술적·경제적·재정적 문제와 관련하여 프로젝트 사이클의 각 단계에서 회원국에 전문기술이나 기술지식을 제공하고, △특정 인프라 프로젝트 수행 시 프로젝트 구조 개발 및 검토, 병목점 제거방안 마련, 격차를 줄이고 문제를 규명함으로써 조정 가능성을 높이고, △PPP를 개발할 수 있도록 회원국 내 관련 있는 기관들의 역량 향상을 지원하는 역할을 할 것임.
- 파일럿 PPP 센터 운영 지원과 관련하여 재무장관회의에 APEC 회원국은 물론 국제기구, APEC 기업인 자문위원회(ABAC: APEC Business Advisory Council) 및 아태 인프라 파트너십(APIP: Asia-Pacific Infrastructure Partnership)이 자발적으로 본 이니셔티브에 참여하기를 요청하였음.

■ PPP 센터 설립을 위한 APEC PPP 전문가 자문단(APEC PPP Expert Advisory Panel)을 설립하는 데 동의하였음.

- 자문단은 인도네시아의 PPP 센터 설립을 지원하게 될 것이며, APEC 역내 우수사례를 발굴하고, 도움을 필요로 하는 개도국이 기술지원을 받을 수 있도록 지원하는 등 다음과 같은 역할을 수행
 - △ 조직, 책임 및 거버넌스 협약과 같은 파일럿 PPP 센터의 조직적 측면 개발 지원
 - △ 설립과 사업 진행에서 발생할 수 있는 절차와 기술적인 문제에 대한 지침, 지원 및 멘토링을 제공할 예정이며 이를 위해 파일럿 PPP 센터와 정기적인 회의를 개최
 - △ 커뮤니케이션 채널
 - △ 민간부문의 정책자문을 구하기 위해 ABAC 및 APIP와 협력
 - △ 파일럿 프로젝트의 성과에 대해 평가하고 그 결과를 APEC 재무장관회의에 보고

■ APEC은 장기적으로 지속되는 자산 가치, 장기적인 현금 유입과 생애주기 비용의 안정성을 고려하여 포괄적이고 전체적인 관점에서 계획을 수립해야 하며, 위 다년도 계획 하에서 각국의 장관과 관료들이 지속적이고 강력한 인프라 개발 및 투자 촉진 및 인프라 사업 실행을 모니터링할 수 있도록 추가적인 역량을 개발할 것을 촉구함.

■ APEC 기업인 자문위원회(ABAC: APEC Business Advisory Council) 역시 인프라 개발 및 PPP의 중요성에 대해 공감하고 있으며, 민간부문의 인프라 투자와 관련하여 투자를 촉진시킬 수 있는 지원적인 환경 조성의 필요성에 대해서 지속적으로 주장함.

- APEC 정상들은 ABAC이 발표한 인프라 투자 촉진 요인 체크리스트(ABAC's Enablers of Infrastructure Investment Checklist)를 긍정적으로 수용함.
 - ABAC은 인프라 투자 촉진 요인 체크리스트를 APEC의 장기적인 인프라 개발에 대한 작업계획의 일부로써 자기평가도구(self-assessment tool)로 활용할 것을 촉구함.¹⁶⁾

4. 한국의 지원방향 및 정책적 시사점

■ APEC 연계성 증진은 역내 경제성장 기반을 강화하고, 고용창출의 핵심 요소이자 역내 경제통합에 크게 기여할 전망이다.

- 인도네시아가 제안한 다년도 계획(MYPIDI)은 민간 인프라 투자 저해요인을 극복하기 위한 중요한 제안들을 포함하고 있고, 역내 개발격차 완화 및 빈곤 퇴치에도 긍정적인 역할이 기대됨.
- 특히 다년도 계획의 추진기간은 2013~16년으로, 향후 미국 등 선진국의 고금리 정책이 예상되므로 역내 회원국의 성장기반 확충 및 역내 투자 활성화에도 중요한 정책적 조치임.

■ 이에 따라 박근혜 대통령은 아태자유무역 실현에 중요한 역할을 수행할 인프라 확충을 위해서 장기투자 자원 확보가 관건이며, 개도국들의 인프라 확충을 위해 선진-개도국, 민간, 지역개발은행 및 다자개발은행의 공동의 노력 강화와 한국의 적극적인 참여의지를 강조하였음.¹⁶⁾

- 지난 2010년 G20에서 인프라 개발 의제가 포함된 서울 개발컨센서스를 성공적으로 이끌어낸 경험을 바탕으로 인프라 개발 및 투자 관련 국제 논의에서 우리나라가 주도적으로 참여할 필요가 있음.
- 특히 우리나라는 인프라 분야의 개발과 투자가 경제성장의 기반이었던 만큼 관련 경험이 풍부하다는 장점이 있으며, 민간재원 조달 촉진 의제와 관련하여서도 PPP와 관련하여 법률적·제도적 기반이 잘 마련되어 있기 때문에 PPP를 활용한 민간 참여 활성화 방안을 도출하는 데 적극적 의견 개진이 가능할 것임.

■ G20, ASEAN, APEC은 연계성과 인프라 확충 이슈를 포괄적이고 지속가능한 성장을 위한 선결조건으로 파악하고 있으며, 관련 이슈에 대한 실행계획을 각기 마련하여 실행 중임.

- G20 회원국과 ASEAN 회원국, APEC 회원국이 동일하지는 않으나, 세 개의 협의체에 모두 참여하고 있는 국가들이 있는 만큼 서로 협력과 연계를 강화해야 할 필요가 있음.
- 한국, 일본, 중국, 인도네시아는 세 개의 협의체에 모두 참여 중이기 때문에 세 개의 협의체 사이에서 협력을 강화시킬 수 있는 유리한 위치에 있음.
 - o 실제로 인도네시아는 ASEAN MPAC의 세 가지 연계성 카테고리를 APEC 연계성 프레임워크에 도입하였으며, G20 스터디 그룹 공동의장국이자 APEC 의장국으로서 활동한 바가 있음.
 - o APEC은 지난 G20 회의에서 채택된 G20/OECD 기관투자자의 장기투자재원조달 고위급원칙(G20/OECD High-Level Principles of Long-Term Investment Financing by Institutional Investors)에 적극적으로 동의하였으며, 기관투자자의 장기투자 참여는 작업계획 4에 포함되어 있음.

■ 인도네시아에 설치된 파일럿 PPP 센터 및 APEC PPP 전문가 자문단활동과 관련하여 APEC이 다양한 국가 및 기관의 협력을 요청한바, 우리나라의 PPP 경험이나 PPP센터 운영 경험을 살려 적극적으로 지원할 수 있을 것임.

16) ABAC(2013), *ABAC Business Advisory Council Report to APEC Economic Leaders 2013*, p. 23.

17) 청와대(2013), 2013년 APEC 정상회의 개최 결과.

- 우리나라는 지난 1994년 PPP 관련 법률을 제정하여 법률적 제도 마련과 민자사업을 활용한 SOC 투자 확대 정책을 통한 오랜 경험이 축적되어 있으며, PPP와 관련하여 효율적인 운영체제와 모범사례를 공유할 수 있을 것으로 기대됨.

■ APEC 내의 개도국은 인프라가 부족하고 관련 역량 개발도 미진한바, ODA 또는 KSP 프로그램과 같은 협력 활동을 통해서 우리나라의 경험을 개도국에 전수할 수 있을 것임.

- 아시아 지역의 인프라가 많이 개발되었다고는 하나 여전히 많은 개도국에는 인프라가 부족한 상황이며, 개도국의 인프라 확충을 위해서는 민간투자를 촉진시킬 수 있는 환경을 만들어 줄 필요가 있음.
- KDI 공공투자관리센터(PIMAC: Public & Private Infrastructure Investment Management Center)는 아시아 개도국 민간투자 네트워크(APN: Asia Public-Private Partnership Practitioners' Network)를 통해 아시아 개도국 공무원을 상대로 교육을 진행 중이며, 이 외에도 KSP 프로그램을 통해서 개별 국가에 PPP와 관련된 역량 개발 및 한국의 경험 전수를 위한 국제 세미나 및 교육을 실시하고 있음.

■ 인프라 개발 및 투자 다년도 계획에 대한 추가적인 작업계획이 차기 년도 1차 고위관리회의와 재무차관회의에서 논의될 예정이기 때문에, 이에 대한 논의를 사전에 검토할 필요가 있음.

- 특히 차기 년도 의장국인 중국이 동아시아 인프라 파트너십 포럼과 같은 정부간 조정 기구, 동아시아 인프라 투자은행과 같은 전문적인 금융기구, 동아시아 인프라 펀드와 같은 금융차원에서의 협력방안을 다양하게 제안하고 있는바, 사전에 이에 대한 논의를 검토할 필요가 있음. **KIEP**