

한·중·일-ASEAN 인프라투자파트너십(IIP) 추진 논의와 전망

- 5월 2일 ASEAN+3 재무장관·중앙은행총재 회의에서 참가국들은 역내 개발도상국의 인프라 건설 지원을 위한 방안의 일환으로 ‘인프라투자파트너십(Infrastrcure Investors Partnership, 이하 IIP)’에 대해 논의함.¹⁾
 - 5월 2일 피지 난디에서 한·중·일 3국과 ASEAN 각국의 재무장관 및 중앙은행총재들이 △ 역내 경제동향 및 정책대응 △ 지역금융안전망(CMIM) △ 역내 거시경제 조사기구(AMRO) △ 아시아 채권시장 발전방안(ABMI) 등에 대해 논의함.²⁾³⁾
 - 동 회의에서는 역내 자금조달 활성화를 위한 방안의 일환으로 IIP에 대한 제안이 나왔으며, 이에 대한 논의가 이루어진 것으로 보임.
 - 회의 이후 발표된 공동선언문에서는 “인프라 개발분야에 대한 역내통화표시 자금조달 활성화를 위해 ‘인프라투자파트너십(IIP)’ 이라는 혁신적인 제안을 한 신용보증투자기구(CGIF, Credit Guarantee and Investment Facility)의 노력에 감사한다” 라는 표현이 명시됨.⁴⁾

- IIP에 대한 논의가 시작된 이유는 아세안 지역의 인프라 수요를 충족시키기 위한 자금이 충분히 공급되고 있지 않은 상황에서 기존의 채권 발행을 통한 자금조달 방식에는 한계가 있기 때문임.
 - ADB(아시아개발은행)에 의하면, 아시아 개발도상국들에서는 연간 약 1조 3,400억 달러 규모의 인프라 수요가 있는데 반해 실제 투자 금액은 2/3 수준인 8,810억 달러에 머물고 있음.

1) 「インフラ保証に1670億円、日中韓ASEAN、アジア向け調達支援」、『日本経済新聞』(2019. 5. 4). 및 「インフラ建設支援、新たな仕組み検討 ASEAN+3」, 『朝日新聞』(2019. 5. 3). 및 「インフラ促進へ民間資金 日中韓ASEAN 基金が保証 検討 アジア途上国で」, 『読売新聞』(2019. 5. 3).

2) 기획재정부 보도자료, 「“성장둔화·무역위축에 대응하여 역내협력·공조강화” -제22차 ASEAN+3 재무장관·중앙은행총재 회의 결과-」(2019. 5. 2)

3) 지역금융안전망(CMIM, Chiang Mai Initiative Multilateralisation)은 지원국의 미국 달러화와 요청국의 자국통화간 통화스왑을 통해 역내의 위기대응시 유동성을 지원하는 제도이며, 역내 거시경제 조사기구(AMRO, ASEAN+3 Macroeconomic Research Office)는 역내의 거시경제 상황을 점검하고 이에 따라 적절한 정책 권고 등을 실시함. 또한 아시아 채권시장 발전방안(ABMI, Asian Bond Markets Initiative)은 단기외채 의존도 완화를 위해 실시하는 역내 통화표시 아시아 채권시장 육성사업임.

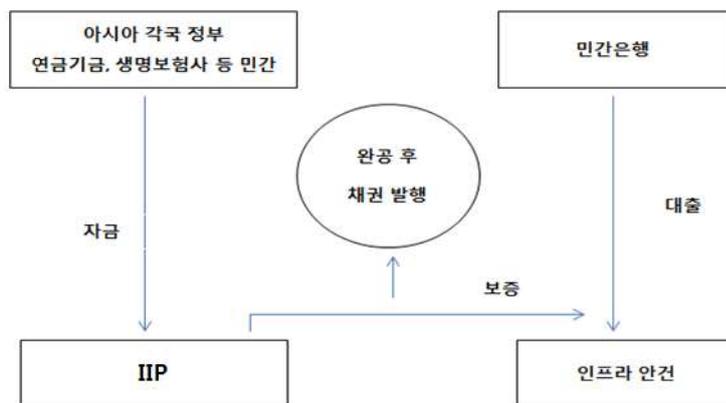
4) 「Joint Statement of the 22nd ASEAN+3 Finance Ministers’ and Central Bank Governors’ Meeting (Nadi, Fiji, 2 May 2019)」, (2019. 5. 2).

- 특히 건설 단계에서 자금을 융통해 주는 투자자 및 은행이 적어서 발전소, 도로, 철도 등의 정비가 늦어지는 사례들도 있는데, 향후에는 기후변화에 따른 재해대책과 관련해서도 인프라 수요가 증가할 것으로 예상됨에 따라 자금 부족 현상이 심화될 수 있음.
- ADB에 따르면 2030년까지 아시아 개발도상국의 인프라 수요는 연간 약 1.7조 달러를 상회할 것으로 전망됨.
- 한편 한·중·일 3국과 ASEAN 국가들은 인프라 건설에 필요한 자금을 조달하기 위해 지금까지 역내의 채권시장을 육성하는 것에 주력해 왔음.⁵⁾
- 그러나 인프라 개발은 대체로 건설기간이 길고 공사가 지연되는 경우도 있어서 상환기한이 있는 채권을 통해서서는 충분한 자금을 조달하기가 쉽지 않은 실정임.

□ IIP는 각국이 출자하여 기금을 조성하고, 인프라 건설을 위해 은행으로부터 자금을 빌린 사업 주체의 채무를 기금이 보증하는 형태로 추진될 예정임.

- 3일 밝혀진 기금 제도의 원안에 따르면, IIP는 개발도상국의 인프라 정비 사업을 실시하는 사업 주체가 은행으로부터 현지통화로 자금을 대출받고자 할 경우 한중일, ASEAN 국가들이 출자하여 조성된 기금이 보증을 하는 형태로 이루어질 것으로 예상됨(그림 1 참고).
- 또한 인프라가 완공된 이후에는 사업 주체가 완성된 도로나 공항 등에서 나오는 수익(이용료)을 채무상환 방식으로 변제하게 됨.
- 이를 위해 참가국들은 약 2억 달러의 자본을 각출하고, 연기금 및 생명보험사 등 민간으로부터도 4억 달러의 자금을 모집, 이를 기반으로 기금을 조성할 계획임.

그림 1. IIP 추진체계



자료: 日本經濟新聞(2019. 5. 4).

5) 각주 1의 아사히 신문과 동일 출처
제8호 지역연구 공동 동향세미나 | 2019.5.17.

- IIP는 역내 인프라 투자 확대 및 국내 인프라 관련 기업의 아세안 시장 진출 기회라는 측면에서 긍정적이나 중국(AIIB), 일본(ADB)과의 이해상충 문제 방지 등 변수들이 있어서 향후 논의가 잘 진행될 수 있을지는 지켜봐야 할 것으로 보임.
- 일본 언론들은 아시아 인프라 투자와 관련하여 ADB 외에도 중국이 주도하는 AIIB(아시아인프라투자은행)이 존재하나, 아시아 개발도상국들의 수요를 충분히 충족시키지는 못하고 있어서 금번 IIP가 자금 부족 상황을 어느 정도 해소하는 역할을 할 수 있을 것으로 평가하고 있음.
 - 또한 IIP가 잘 진행될 경우 우리나라에는 아세안 지역 인프라 수출 확대 기회가 될 수 있을 것으로 전망됨.
 - 하지만 투자 안건을 둘러싸고 ADB, AIIB와 이해관계가 상충될 수 있으며, 기금 조성 과정에서 자금 출처 비율을 놓고 참가국들 간에 의견 충돌이 발생할 가능성도 존재하는 등 해결해야 할 과제들이 산적함.
- ADB 총재를 역임했던 쿠로다 일본은행 총재도 회의 이후 IIP 추진과 관련하여 “AIIB 및 ADB와의 협력이 필수적” 이라고 발언한 바 있음.

 김승현 연구원