

AIIB, 설립 이래 최초의 교통분야 지원전략 발표

1. 발표 배경

□ AIIB는 무역 및 경제성장을 위한 아시아 지역 내 교통인프라 수요 증가에 적의 대응키 위해 전략 수립

- 아시아 지역 내 교통인프라 수요*는 연 평균 5~9천억 달러에 이를 것으로 전망*

* ADB, McKinsey & Company, AIIB

2. AIIB 교통분야 지원전략 주요내용

□ (목적) 아시아 지역 내 무역 및 경제성장 촉진을 위해 지속가능하고 통합적인 교통 시스템 개발

- 경제적 타당성과 환경·사회적 지속가능성을 보유한 교통분야 개발
- 교통분야 투자에 대한 가이드라인 수립과 동시에 아시아 교통인프라 시장에서 AIIB의 역할 확립
- 교통인프라 및 연결성 확충을 통한 삶의 질 향상 도모 등

□ (투자 우선순위) 재무적 타당성, 무역 및 경제성장 기여 가능성 등을 기준으로 우선순위 결정

- (재무적 타당성) 중간 수준의 재무적 타당성(Middle financial viability)이 존재하는 사업에 중점 지원

<표 1> 재무적 타당성기준에 따른 사업 분류

재무적 타당성	기준	주요 지원주체
High	높은 수익성이 예측되는 사업	민간부문
Middle	경제·사회적 효과는 명확하지만 수익성이 충분하지 않은 사업	정부, MDB PPP에 기반한 민간부문
Low	높은 사회적 가치가 존재하지만 수익성이 낮은 사업	정부, MDB

- (우선사업 분야) 간선도로 연결, 국가 간 교통연계, 교통체계 통합, 기존 교통인프라 개선 등
 - 초기에는 우선사업 분야 외에도 교통인프라 수요 등에 기반한 유연한 사업시행을 통해 교통분야 경험 및 역량 확충

□ (지원 원칙) 사업선정 및 시행 과정에 적용될 원칙을 제시

- (재무적 타당성) 엄격한 교통수요 예측 및 경제분석에 기반한 사업 타당성 분석 필요
- (민간재원 조달) PPP 지원 확충, 투자 마중물 역할 강화, 특별기금 활용 장려 등
- (환경·사회적 지속가능성 제고) 환경사회평가(SES^{*}), AIIB 환경·사회 프레임워크 및 정책, 'Avoid, Shift and Switch' 접근법^{**} 등에 기반하여 환경·사회적 영향 최소화

* Strategic Environmental and Social Assessment

** 교통 체증 '방지(Avoid)', 저탄소 교통수단으로 '대체(Shift)', 저탄소 에너지로의 '전환(Switch)'

- (취약계층 보호) 여성, 장애인 등 사회취약계층이 교통인프라 혜택에서 소외되지 않도록 노력
- (전략적 파트너십 강화) 국제개발금융기구(MDB) 및 양자원조기관 등 다양한 금융기관과의 협조유자를 유도
- (기술 도입) EU 등의 선진기술 사례^{*}를 검토하여 아시아 적용 가능성 타진

* 전기차 노변 충전 인프라, 전기 선박 등

□ (성과 모니터링) 개별 사업과 포트폴리오로 구분하여 모니터링

- (개별 사업) 교통분야 지원성과 모니터링을 위해 개별 사업의 성과 측정
 - 다만, 사업 단위 모니터링이 가장 효과적임에도 교통인프라의 온실가스 배출 측정에 대한 기술적 어려움과 방법론적 한계 등 존재

- (포트폴리오) 성과지표와 투자규모로 구분하여 교통분야 포트폴리오 성과를 모니터링
 - 교통인프라 관련 민간재원 조달규모도 모니터링 대상에 포함

<표 2> 성과 모니터링 프레임워크

구분	포트폴리오 성과지표	투자규모 (백만 달러)
교통인프라의 무역 및 경제성장 기여도 a) 간선도로 연결 b) 국가 간 교통연계 c) 교통체계 통합 d) 기존 교통인프라 개선	- 수송능력 증가 예) 도로, 철로 등 • 연간 승객 이동거리 • 연간 화물 운송거리 - 교통허브 처리능력 증가 예) 항만, 공항 등 • 연간 처리 승객 수 • 연간 처리 화물량	- 전체 사업 대비 우선순위 사업 투자규모 및 비율 - 후순위 사업 중 클라이언트 수요에 적합한 사업 투자규모 및 비율
교통인프라 관련 민간재원 조달	- 민간재원 조달규모	- 민간부문 사업 투자규모 및 비율

□ (향후 계획) 교통분야 지원전략의 장단기 운용방향도 제시

- 지원전략 도입 초기에는 사업시행역량을 강화하고 충분한 유연성을 유지하며 복잡성이 낮은 사업 위주로 금융지원

<표 3> AIIB 교통분야 지원전략 운용방향

시기	계획
단기 (초기 2년)	- 간선도로 및 전략인프라 관련 협조융자 중점지원 - 사업심사 및 정책협의 역량 강화
중기 (초기 5년)	- PPP 사업 등 더욱 복잡한 형태의 금융지원* 시행 * 정부 기여금 지원 또는 민간 공동 투자 등
장기	- 교통분야 정책 수행을 위한 내부역량 강화 - 사업심사 및 감리를 위한 관리역량 확충

3. 향후 전망 및 시사점

- AIIB 설립 이후 발표된 최초의 교통분야 지원전략으로서 교통인프라 사업참여 본격화 전망
 - 도시교통분야 지원전략 등 교통분야 세부 지원전략까지 수립될 계획이므로 아시아 인프라 개발시장에서 AIIB의 입지가 확대될 전망

- 무역을 위한 원조(Aid for Trade) 관점에서 무역 및 경제성장 촉진을 위한 교통인프라의 중요성 강조
 - 교통인프라는 물적·인적 자원이동의 활성화를 통해 수원국 수출입 촉진
- 급증하는 아시아 지역 교통인프라 수요에 적의 대응하기 위해 PPP 등을 통한 민간재원 조달의 필요성 강조
 - 지난 2월 9일 AIIB에서 발표한 ‘인프라를 위한 민간재원 조달 전략’과 맥락을 같이함
- AIIB 교통분야 지원전략 등 MDB의 분야별 지원전략은 우리나라 교통분야 ODA 전략 수립 시 참고 가능
 - 세부 지원분야 열거뿐만 아니라 지원원칙, 성과 모니터링 방법, 운용방향 등도 제시

자 료 : Transport Sector Strategy. (Oct. 2018, AIIB)
 AIIB Transportation Sector Study. (May 2018, AIIB)
 Meeting Asia's Infrastructure Needs. pp.39~48 (Feb. 2017, ADB)
 Financing Change: How to Mobilize Private-Sector Financing for Sustainable Infrastructure. pp.10~14 (Jan. 2016, McKinsey & Company)

작 성 : 심사역 이 경 원, kwlee@koreaexim.go.kr