국토연구 제60권 (2009. 3): pp81~96

아시아 개도국 민자사업의 자금조달 효율화 방안: 우리나라의 경험에 근거하여

Fostering Infrastructure Finance in Asia based on Korean PPI Experiences

박동규 한양대학교 글로벌경영전문대학원 교수(제1저자)
Park Tongkyu Professor, Global Graduate School of Business, Hanyang Univ.(Primary Author)
(tkpark@hanyang.ac.kr)
박창균 중앙대학교 경영대학 조교수
Park Changgyun Assistant Professor, College of Business Administration, Chung-Ang Univ.
(cp19@cau.ac.kr)
오규택 중앙대학교 경영대학 교수
Oh Gyutaeg Professor, College of Business Administration, Chung-Ang Univ.
(gtoh@cau.ac.kr)

목 차

I. 서론-아시아 개도국의 민간투자사업(PPP: Public Private Partnership) 시장

II. 아시아에서의 인프라 투자수요와 자금조달 부족 현황
1. 개도국 인프라 투자시장 확대전망과 근거
2. 아시아의 인프라 수요 및 Financing Gap
3. 아시아 인프라 파이낸싱에서의 문제점

III. 우리나라 민간투자사업 경험의 아시아 개도국 인프라 파이낸싱에의 접목
1. 인프라 채권
2. 인프라 펀드
3. 인프라 보증 펀드

IV. 아시아 개도국의 효율적인 인프라 파이낸싱을 위한 대안 제시
1. 역내 국가들의 PPP 경험 공유 – 아시아 PPP 협의체 설립
2. 국제개발금융기관의 역할 제고
3. 인프라 파이낸싱을 위한 유동화 구도(Securitization Scheme)의 도입
4. 역내 인프라 펀드 및 채권의 활성화

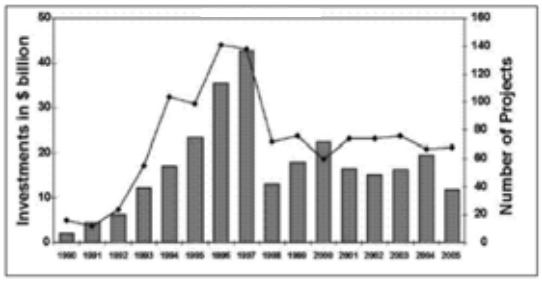
www.kci.go.kr

I. 서론 – 아시아 개도국의 민간투자사업 (PPP: Public Private Partnership) 시장

아시아의 개도국의 PPP[1] 시장은 1997년 외환위기 이후 급감했다가 전반적으로 회복되는 추세를 보이고 있다(〈그림 1〉 참조).

지역별·부문별로 PPP를 나누어 보면, 1990~2005년 기간 동안 사업 수 기준으로는 동아시아(주로 중국)가, 투자규모 기준으로는 동남아시아가 다수를 점하고 있다. 양 지역 모두 에너지, 교통사업의 비중이 크나 동남아시아에서는 단위사업 규모가 큰 정보통신의 투자규모가 비교적 큰 것을 알 수 있다.

그림 1 _ 아시아의 PPP 투자(1990~2005년)



출처: 기획예산처. 2007. Global PPP Trend. p6.

아시아 개도국 PPP 시장을 국가별로 나타낸 것이 〈표 2〉다. 아시아 개도국들의 PPP 총 투자액은 2,930억 달러를 기록했으며 이 중에서도 중국, 인도, 말레이시아 등의 PPP투자가 가장 활발하게 이루어지고 있음을 알 수 있다.

그러나 다음 장에서 볼 수 있듯이, 개도국을 포함한 아시아 전체의 인프라 공급은 수요에 비해 훨씬 못 미치는 것이 사실이다. 그나마 대부분의 인프라 투자가 중국을 중심으로 이루어지고 있어 지역별 불균형이 심각하다. 각종 인프라 시설의 원활한 공급이 아시아 개도국들의 경제성장을 위한 기

표 1 _ 아시아 개도국의 지역별·부문별 PPP 투자현황 (1990~2005년)

지역	부문	사업수(개)	투자규모($백만)
중앙 아시아[1)]	에너지	35	2,563
	정보통신	25	6,174
	교통	1	50
	상하수	6	100
	소계	67	8,887
동아시아[2)]	에너지	212	28,493
	정보통신	7	14,554
	교통	158	24,970
	상하수	109	4,148
	소계	486	72,165
남아시아[3)]	에너지	116	26,198
	정보통신	56	37,646
	교통	78	6,075
	상하수	2	2
	소계	252	69,922
동남 아시아[4)]	에너지	178	58,903
	정보통신	50	47,669
	교통	102	23,838
	상하수	31	19,408
	소계	361	149,819
아시아 전체	에너지	541	116,157
	정보통신	138	106,043
	교통	339	54,933
	상하수	148	23,658
	소계	1,116	300,794

주: 1) 아프가니스탄, 아르메니아, 아 제르바이잔, 카자흐스탄, 키르기스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄
2) 중국, 몽고
3) 방글라데시, 부탄, 인도, 파키스탄, 네팔, 스리랑카, 몰디브
4) 동남아시아 : 캄보디아, 라오스, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 미얀마, 태국, 베트남

출처: 기획예산처. 2007. Global PPP Trend. p8.

1) PPP란 BTL(Build-Transfer-Lend), BTO(Build-Transfer-Operate) 등 공공과 민간부문의 협력을 통하여 인프라 개발 및 공공서비스를 제공하는 방식을 총칭하는 용어로서 우리나라에서의 민간투자사업을 의미함.

www.kci.go.kr

표 2_아시아 개도국들의 PPP 투자(1990~2005년)

지역	투자액(10억 달러)	프로젝트 개수
방글라데시	3.14	16
중국	73.61	557
인도	51.43	172
인도네시아	32.62	68
말레이시아	47.25	88
파키스탄	13.26	37
필리핀	36.70	79
스리랑카	1.92	18
태국	29.08	93
베트남	3.74	18
총액	293.01	1,146

출처: UNESCAP. 2007. "PPPs in Infrastructure Development – Issues from Different Perspectives". Asia-Pacific Ministerial Conference on PPP for Infrastructure Development.

본 요건이라는 점을 고려할 때, 전술한 바와 같은 인프라 공급에 있어서의 비효율성 문제 해결은 해당국뿐만 아니라 세계은행, 아시아개발은행 등 국제개발금융기관의 입장에서도 중요한 과제다.

효율적인 인프라 공급을 위해서는 원활한 자금조달 및 투자가 필수적인데, 이 점에서 해당국의 정부 / 공기업, 국제개발금융기관 등 공공 부문만으로는 역부족인 상황이다. 따라서 대부분의 아시아 개도국들은 인프라 분야에서의 PPP 활성화에 다양한 노력을 기울여 왔지만 실적이 뒷받침되지 않고 있는 것이 사실이다. 이것은 해당국의 열악한 시장상황과 대상사업의 미흡한 사업성에도 기인하지만 인프라 PPP의 방법론에 대한 전문성 및 경험 부족에서 더 큰 이유를 찾아야 할 때가 많다. 바로 이 점에서 아시아의 PPP 선도국이라고 할 수 있는 우리나라와 일본이 후발 개도국을 지원해 주어야 하는 근거와 당위성을 찾을 수 있으며 이것이 본 연구의 배경이라고 할 수 있다.

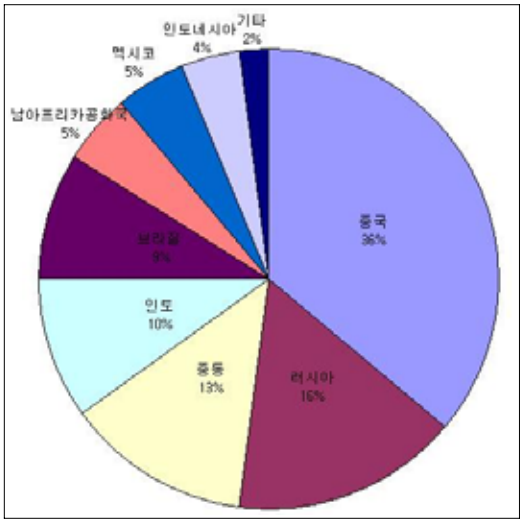
본 연구는 다음의 구조로 구성되어 있다. 우선 다음 장에서는 아시아, 특히 개도국들의 방대한 인프라 수요와 이에 턱없이 못 미치는 투자현황을 살펴보고 향후에도 이 분야에 대규모 투자가 지속될 수밖에 없는 근거를 제시한다. 제3장에서는 우리나라의 민간투자사업 및 경험을 아시아의 PPP 시장에 효율적으로 접목할 수 있는 방안들을 인프라 채권, 인프라 펀드, 인프라 보증 펀드를 중심으로 집중 논의하기로 한다. 제4장은 결론 장으로서 이상의 논의를 바탕으로 아시아 개도국의 효율적인 인프라 파이낸싱을 위한 몇 가지 대안을 제시한다.

II. 아시아에서의 인프라 투자수요와 자금조달 부족 현황

1. 개도국 인프라 투자시장 확대전망과 근거

투자은행인 메릴린치에 의하면 전 세계 신흥시장(Emerging Market) 국가들의 향후 3년간 인프라

그림 2_신흥시장 인프라 투자 국가별 비중



출처: 박동규 · 박창균 · 오규택. 2008b. 사회간접자본 재원조달 방안 및 마이크로 파이낸스 활성화 방안. 서울 : 한국채권연구원. p17.

www.kci.go.kr

투자는 총 1조 달러에 이를 것으로 전망되며, GE(General Electric)는 이들 국가의 향후 10년간 인프라 투자 총액을 3조 달러로 예상할 정도로 개도국들의 인프라 투자수요는 막대하다.[2)]

신흥시장 혹은 개도국들의 대규모 인프라 투자 수요 전망에 대한 근거는 다음과 같이 크게 네 가지로 정리할 수 있다.

첫째, 개도국들이 현재의 경제성장을 유지하기 위해서는 현재보다 더 많은 인프라 투자가 필요한 실정이다. 세계은행에 의하면, 개도국들이 현 수준의 경제성장률을 유지하기 위해서는 GDP의 2~4% 수준인 현재의 인프라 투자를 5.5%까지 끌어 올려야 하는 것으로 나타났다.[3)]

둘째, 개도국들이 인프라 투자를 지속하지 못할 경우 악성 인플레이션이 유발될 가능성이 높다. 개도국에서 꾸준한 인프라 투자가 이루어지지 않으면 경제에 병목현상이 발생하여 인플레이션이 발생한다는 것은 실증적으로 입증된 현상이다. 즉, 인도 도시지역의 인플레이션이 과거 3%에서 최근 6%로 급등한 것은 낙후된 인프라 시설에 기인하고 있으며, BRICs 국가의 인플레이션이 1999년 20% 대에서 최근 5%대로 하향 안정된 것도 국가적인 인프라 투자 때문으로 판명된 바 있다.

셋째, 개도국에서의 급격한 도시화에 따른 도시 인구의 유입으로 인프라 투자 수요가 급격하게 증가하고 있다. UN에 의하면[4)] 향후 25년간 신흥국가에서 매주 100만 명이 도시로 유입될 전망인데, 이들에게 최소한의 전기・통신・교통 시설을 제공하기 위해서는 해당국의 인프라를 대대적으로 확충해야 하는 것이다.

넷째, 인프라 투자를 위한 국제금융시장의 각종 재원 및 세계적인 금융위기 해결책으로서의 인프라 투자 확대를 들 수 있다. 최근 전 세계적인 현안으로 등장하고 있는 국제적 불균형(Global Imbalance)과 서브프라임 위기(Subprime Crisis)로 인한 금융경색도 개도국 인프라 투자에 일시적인 충격으로는 작용하겠지만 중장기적으로는 다음과 같은 측면에서 긍정적인 측면도 있다.

우선 국제적 불균형이란 미국 등 선진국과의 무역으로 막대한 외환보유고를 축적한 아시아 국가들이 아시아 지역에서의 투자자산 부족으로 인해 미국 자산(특히 미국 국채)에 지속적으로 투자함으로써 발생하는 국제무역 및 투자에서의 불균형을 의미하는데 이러한 국제적 불균형 때문에 아시아의 저축이 역내에서 선순환되지 못하고 있다. 이러한 국제적 불균형 문제를 해결하기 위해서는 아시아의 막대한 저축 및 외환보유고를 역내로 선순환시킬 수 있는 경로가 필요한데, 인프라 부문에 대한 투자가 가장 중요한 대안으로 떠오르고 있다.

서브프라임 위기로 인한 세계적인 경기 침체로부터 벗어나기 위해서는 미국 경제로부터 아시아의 경제를 격리(Decoupling)시킬 필요가 있다. 그러나 최근의 국제금융시장 상황에서 Decoupling을 위한 유용한 수단을 찾기는 쉽지 않은데, 아시아에 대한 인프라 투자가 이 문제의 해결방안 역할을 할 수 있다. 즉, 이 지역에 대한 대대적인 인프라 개발을 통해 막대한 자본이 유입되고 이는 다시 동 지역의 두드러진 경제성장을 촉진함으로써 세계적인 경기침체 상황을 완화시킬 수 있는 것이다.

한편으로는 국제적 사모펀드 및 헤지펀드의 발

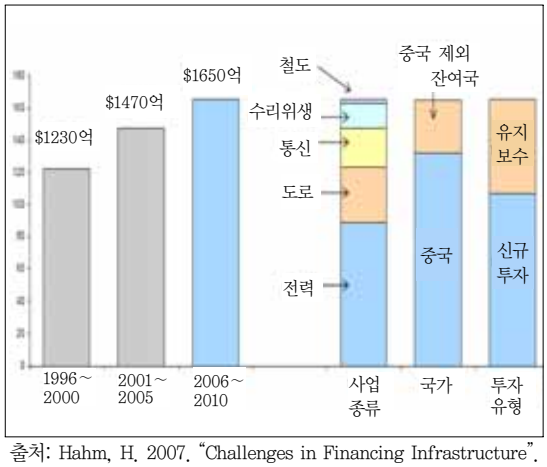
2) 박동규 외. 2008b 참조.

3) 상게서.

4) UNESCAP. 2007 참조.

www.kci.go.kr

그림 3_ 동아시아의 인프라 투자실적 및 전망(1996~2010)
(단위: 억 달러 / 년)



출처: Hahm, H. 2007. "Challenges in Financing Infrastructure". *Asia Infrastructure Investment Forum*, Singapore.

표 3_ 아시아의 매년 인프라 투자수요 및 Financing Gap
(단위: 십억 달러/년)

재원	추정 인프라 투자수요	Financing Gap
ADB, JBIC and World Bank	228	180
Asian-Pacific Infrastructure Forum	300	N/A
UNESCAP	608	220

출처: 오규택·박동규·박창균. 2007. 아시아-유럽 지역 내 인프라스트럭처 파이낸스와 마이크로 파이낸스 활성화 방안. 서울 : 한국채권연구원.

달로 인프라 투자 재원이 다양화되었다는 점도 개도국에 대한 인프라 투자 지속 전망을 가능케 한다. 최근 미국 정부도 2008년 9월부터 시작된 금융위기를 타개하기 위한 주력방안으로서 에너지 효율을 높인 공공 건물 건립, 새로운 도로와 교량 건설, 초고속 인터넷 통신망 확산 등 1950년대 연방 고속도로 건설 이후 최대 인프라 투자를 통해 250만 개 일자리를 창출할 것이라고 밝힌 바 있다. 이러한 대대적인 인프라 투자는 선진국은 물론 전 세계 개도국들에도 확산될 것으로 보인다.

2. 아시아의 인프라 수요 및 Financing Gap

2006~2010년 간 중동아시아 지역에서 필요한 인프라 투자수요는 1,650억 달러에 달할 것으로 예상되는데, 이 중 65%는 신규 투자, 35%는 유지·보수분으로 추정된다. 이 금액은 이 지역 총 GDP의 6.2%에 해당하는 수치이며 그중에서 중국이 전체의 80%를 차지하고 있다.

상기한 바와 같이, 아시아의 인프라 수요는 막대한 데 비해 실제 이루어지는 인프라 투자실적은 현저한 격차를 보이고 있다. 〈표 3〉에서 볼 수 있듯이, 아시아의 매년 인프라 투자수요는 기관에 따라 2,280억 달러에서 6,080억 달러로 추정하고 있는데 반해 실제 투자는 현저하게 못 미쳐 투자부족금액(Financing Gap)이 1,800억~2,200억 달러에 이르고 있다.

3. 아시아 인프라 파이낸싱에서의 문제점

이렇게 아시아에서 막대한 규모의 인프라 투자 부족이 발생하는 대표적인 원인은 만기 및 표시통화 면에서의 Double Mismatch 현상을 들 수 있다. 〈표 4〉에 의하면, 아시아 지역의 인프라 투자 중에서 59%는 해외 대출에 의한 것이고 국내 대출에 의한 투자는 22%에 그치고 있으며 채권 투자나 국내 자본에 의한 투자는 극히 미미한 수준이다. 인프라 투자는 그 성격상 국내 자본 및 중장기 자금 위주로 이루어져야 하는데, 아시아의 인프라 투자는 국내 자본보다는 외국자본(Currency Mismatch)이 중장기적인 채권 및 자본투자보다는 단기적인 은행 대출에 의해 이루어지고 있는 Maturity

www.kci.go.kr

표 4_아시아 각국의 민간 인프라 투자: 조달방법 및 표시통화 기준

(단위: 백만 달러, %)

구분	Bond F*	Bond D	Loan F	Loan D	Equity F	Equity D	Total
캄보디아	0	0	1(100)	0	0	0	1
중국	1,813(5)	604(2)	24,494(67)	5,337(15)	4,172(12)	0	36,419
홍콩	92(0)	39(0)	14,885(55)	8,578(32)	2,790(10)	458(2)	27,022
인도네시아	1,280(5)	0	20,985(75)	2,524(9)	3,314(12)	69(0)	28,173
말레이시아	529(3)	4,784(23)	3,229(15)	10,396(49)	1,147(5)	1,077(5)	21,162
미얀마	0	0	30(100)	0	0	0	30
필리핀	2,028(14)	0	10,662(74)	34(0)	1,698(12)	0	14,421
싱가포르	0	0	2,027(67)	924(30)	0	87(3)	3,039
태국	180(1)	295(2)	7,912(55)	3,865(27)	1,454(10)	767(5)	14,473
베트남	0	0	2,348(90)	18(1)	246(9)	0	2,611
총계	5,920(4)	5,721(4)	86,573(59)	31,856(22)	14,822(10)	2,459(2)	14,7351

주: *표시 'D' 와 'F' 는 '국내'와 '해외' 를 각각 의미함
출처: 오규택 · 박동규 · 박창균. 2007. 아시아-유럽 지역 내 인프라스트럭처 파이낸스와 마이크로 파이낸스 활성화 방안. 서울: 한국채권연구원.

Mismatch, 이른바 Double Mismatch 문제를 겪고 있는 것이다.

이 문제의 해결을 위해서는 자국통화표시의 장기 파이낸싱(Long term local currency financing)의 활성화가 시급한데, 구체적으로 인프라 본드를 활성화하고 인프라 대출의 유동화(Securitization)를 통한 자금조달 원활화, 인프라 파이낸싱 전담 국제개발금융기관을 역내에 설치하는 등 체계적인 해결방법의 수립이 필요하다.

전술한 Double Mismatch 문제 외에도 아시아, 그중에서도 개도국의 인프라 투자에는 여러 문제점들이 상존하고 있다. PPP에 대한 전문성 및 경험 미흡, 투자비 회수에 필요한 유효수요의 부족, 투자위험에 대한 안전장치 불충분 등의 문제들로 효율적인 인프라 파이낸싱이 이루어지지 않고 있는 것이다. 이 점에서도 상기한 문제들을 먼저 겪었던 우리나라의 민간투자사업 제도 및 경험이 후술하는 바와 같이 아시아 개도국들에 유용한 시사점과 지침을 제공할 수 있을 것이다.

III. 우리나라 민간투자사업 경험의 아시아 개도국 인프라 파이낸싱에의 접목

앞서 전술한 바와 같이, 아시아 개도국에 대한 효율적인 인프라 파이낸싱 공급을 위해서는 공공 부문만으로는 극히 미흡한 실정이므로 민간투자를 통한 PPP의 활성화가 절실하다. 이를 위해서 이 분야에서 앞서 가고 있는 유럽 등 서구의 경험 및 노하우를 벤치마킹 하는 것도 필요하지만 문화와 제도상의 차이로 서구의 PPP 시스템을 그대로 아시

www.kci.go.kr

아 개도국에 적용하는 것은 쉽지 않다. 따라서 이 분야에서 앞서 가고 있는 우리나라 및 일본의 PPP 제도를 아시아 개도국의 현지 상황에 맞게 적용하는 것이 보다 현실적인 대안이라 하겠다.

일본의 PPP는 주로 학교・병원・복지시설 등에 대한 BTL[현지에서는 PFI(Private Finance Initiative)로 지칭] 위주로 발전되어, BTO 위주로 진행되어 온 우리나라의 PPP 모델이 아시아 개도국의 도로・철도・항만・공항 등 대규모 인프라 투자에는 더 적합할 것으로 판단된다.[5] 우리나라의 민간투자제도 중에서도 특히 현지통화 표시의 인프라 채권, 인프라 펀드, 인프라 보증 펀드(산업기반신용보증) 등은 아시아 개도국에 대한 효율적인 인프라 파이낸싱 공급을 위해 중요한 시사점을 던져 줄 수 있을 것으로 판단된다. 다음에서는 아시아 개도국의 인프라 파이낸싱을 효율화하기 위해 우리나라의 민간투자사업 제도 및 경험을 활용할 수 있는 몇 가지 방안을 구체적으로 살펴보기로 한다.

1. 인프라 채권

이미 살펴본 바와 같이, 아시아 개도국의 인프라 파이낸싱에서의 가장 큰 문제점은 표시통화(Currency) 및 만기(Maturity)면에서의 Double Mismatch라고 할 수 있다. 이 문제를 해결하기 위해서는 인프라 투자에 대한 채권발행의 활성화를 꾀할 필요가 있다. 다행히 1997년 외환위기 후 아시아 자본시장은 양적인 면과 질적인 면에서 급성장함으로써 다양한 형태의 인프라 채권 발행이 가능한 환경이 갖추어졌다. 또한 1990년대 초부터 PPP가 활성화됨에 따라 인프라에 대한 민간투자가 적극적으로 시도되었고 이 과정에서 인프라 채권에 대한 관심도 제고되고 있다.

우리나라는 1999년 인프라 채권을 도입하여 다양한 형태의 시행착오를 이미 경험한 바 있다. 우리나라는 인프라 채권 발행 경험을 가지고 있는 몇 안 되는 아시아 국가 중의 하나라는 점에서 인프라 채권과 관련된 우리나라의 다양한 경험과 개도국에서의 효율적인 활용방안을 집중 조명할 필요가 있다.

우리나라의 인프라(SOC) 채권은 민간투자법에 근거하여 발행되는 민투채권과 여타 법규에 의한 비민투채권으로 구분할 수 있다. 민투채권은 그 구조에 따라 다시 일반형 민투채권과 ABS(Asset Backed Security)형 민투채권으로 구분되며 비민투채권은 대상 사업이 완공되어 운영이 시작된 후 자금재조달(Refinancing) 용도로 몇 차례에 걸쳐 발행된 적이 있으며 민투채권과 마찬가지로 일반형과 ABS형으로 구분 가능하다.

만기 15년 이상의 일반형 민투채권에서 발생하는 이자소득에 대해서는 분리과세를 인정함으로써 투자 유인을 제공하고 있다. 인프라 채권은 1999년 인천국제공항 열병합 발전소 사업에 소요되는 자금조달을 위해 발행된 이후 총 6건, 1조 9,340억원의 발행 실적을 보이고 있다.

1997년의 외환위기 직후 금융권으로부터의 신디케이트 대출이 어려운 상황과 투자자에 대한 세제상 특례 등의 영향으로 인프라 채권은 상당한 인기를 끌었으나 최근에는 인프라 채권의 발행 사례가 거의 없을 정도로 침체되고 있다. 우선 SOC 민간투자사업의 공급이 급격하게 줄어들었다. 즉, 2000년~2004년 중에는 민간투자사업의 공급이 상당히 많았지만 2005년 이후 급격히 감소하였을 뿐 아니

5) BTL은 주로 대상사업 자체로서는 운영수입 창출이 어려워 정부나 지자체가 운영수입을 확정해 주는 등의 조치가 필요한 학교・복지시설 등의 시설에 적용됨. 이에 반해, BTO는 자체 운영수입 창출이 가능하여 정부 등의 지원을 최소화할 수 있는 도로・철도 등의 시설에 적용됨.

www.kci.go.kr

라 재무적 투자자들이 낮은 수익률의 SOC채권 대신 Mezzanine Financing과 같은 고위험-고수익 금융상품을 민간투자사업에 우선적으로 적용했던 것도 인프라 채권 침체의 원인으로 지적할 수 있다.

국내 인프라 채권시장의 향후 전망도 그리 밝지 않다. 인프라 채권의 주 적용대상인 전통적인 BTO 형식의 민간투자사업 공급이 감소되어 왔고 이러한 추세는 상당 기간 이어질 것으로 전망된다. BTL 형태의 민간투자사업은 낮은 수익률과 같이 인프라 채권 발행을 통하여 사업자금을 조달하는 것을 어렵게 만드는 구조적 요인이 다수 존재한다. 국내 채권시장의 비교적 높은 거래비용과 인프라 채권의 유통시장 부재도 인프라 채권 발행의 또 다른 걸림돌로 작용할 것으로 예상된다.

향후 예상되는 어려움에도 불구하고 인프라 채권을 통한 자금조달을 활성화하기 위해서는 정부와 민간부문에서 다음과 같은 노력을 기울여야 하며 이것은 아시아 개도국의 PPP 사업에도 동일한 시사점을 던져 준다. 첫째, 신디케이트 대출을 상대적으로 위험이 높은 시공기간에 대하여 적용하고 인프라 채권은 상대적으로 위험이 낮은 운영기간에 발행하는 등 민간투자사업의 특성을 감안한 자금조달 방법론이 적용될 필요가 있다. 둘째, 인프라 채권시장에 대한 투자자의 참여를 넓히기 위하여 만기 15년 이하의 채권에 대해서도 세제 혜택을 적용하는 방안을 검토하는 등 세제상의 유인을 강화할 필요가 있다. 셋째, 인프라 채권의 유통시장을 육성할 필요가 있다. 인프라 채권의 유통시장 부재는 잠재적 발행자를 주저하게 만드는 요인이므로 채권 유통에 수반되는 조세부담과 거래비용을 완화하는 정책적 배려가 필요하다.

우리나라 민간투자제도의 주요한 특징 중의 하나는 민간투자사업에 대한 민간 참여를 촉진하기 위하여 다양한 형태의 정부 보조와 보증을 제공한다는 점이다. 시공비 및 환위험에 대한 지원, 최소운영수입 보장, 해지 시 선순위 채무 보장 등이 그 예이며 이렇게 다양하고 풍부한 정부지원은 민간투자사업 도입 초기 정부의 적극적인 육성 의지를 반영하고 있다. 인프라 채권은 민간투자사업 자금조달 방법의 하나이므로 인프라 채권시장의 발전은 결국 그 나라의 민간투자사업 시장 수준에 달려있다고 할 수 있다. 즉, 민간투자사업 시장 활성화는 인프라 채권시장 활성화의 전제조건인 것이다.

아시아 개도국에서 정부 보증 및 인센티브 제공은 민간투자시장 활성화에 중요한 요소일 것으로 판단되나 재정 부족 등의 이유로 대부분의 개도국들이 민간투자사업에 대하여 의미 있는 정부 보증이나 인센티브를 제공하지 않고 있으므로 우리나라의 인프라 채권 제도 및 방법론을 다른 아시아 개도국에 직접 적용하기는 쉽지 않을 것이다. 따라서 아시아 개도국의 PPP 시장 발전을 위하여 우선 신디케이트 대출의 활성화에 주력하고 이를 통해 인프라 파이낸싱 시장이 안정된 후 인프라 채권을 발행하는 순서를 취하는 것이 바람직할 것이다. 향후에도 이들 개도국은 우리나라처럼 민간투자자에게 직접적인 정부지원을 제공하지는 않을 것으로 예상되므로 우리 제도상의 세제 지원은 인프라 채권 활성화에 있어서 가장 중요한 수단으로 활용될 수 있을 것이다. 인프라 채권 발행에 필요한 기반환경의 구축 또한 매우 중요한 과제다. 즉, 객관적이고 정확한 신용평가와 투자자 보호가 인프라 채권시장의 발전을 위하여 필수적이며 정부기관이나 시장참여자들에 대한 교육 및 기술지원(Technical Assistance)도 우리나라가 기여할 수 있는 부분이다.

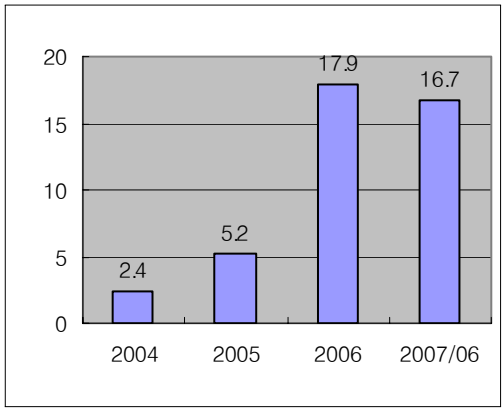
2. 인프라 펀드

최근 국제 인프라 금융시장에서 가장 주목할 만한

www.kci.go.kr

그림 4_인프라 펀드의 성장 추이

(단위: 십억 달러)



출처: 오규택 · 박동규 · 박창균. 2007. p149.

추세 중의 하나는 인프라 펀드의 급격한 증가다. 2005~2006년 중 약 24개의 인프라 펀드가 설립되었는데, 이 중 7개의 펀드가 아시아를 대상으로 할 정도로 아시아에서 인프라 펀드가 활성화되고 있다. 2007년 상반기 조성액이 2006년 한 해의 총 조성액과 같은 액수이고 2006년의 총 조성액은 2005년의 3배로 증가할 정도로 인프라 펀드의 성장은 괄목할 만하다.

우리나라에는 현재 4조 6,710억 달러 규모의 5개 BTO 인프라 펀드와 1조 7,680억 달러 규모의 6개 BTL 인프라 펀드가 활동하고 있다. 현행 민간투자법에 의거하여 다음의 규제 및 인센티브가 인프라 펀드의 설립에 적용되고 있는데, 이는 인프라 펀드를 도입하려는 많은 아시아 국가들에 유용한 시사점을 제공할 수 있다.

① 동일인 투자한도가 10%로 상향조정되었고 차입도 허용되고 있다.
② 최소 설립규모는 100억 원, 최소 운영규모는 50억 원으로 완화되어 진입장벽이 거의 없는 상황이다.
③ 적정한 수익 및 환금을 보장하기 위해 증권거래소에 상장하도록 되어 있다.

표 5_우리나라의 인프라 펀드 현황

(단위: 십억 원, 건)

형태	펀드명	금액	투자 프로젝트
BTO 펀드	KIF	141	3
	MKIF	1,260	5
	KIF2	1,500	1
	발해 인프라펀드	1,290	5
	다비-하나 인프라펀드	580	4
BTL 펀드	경기파랑 BTL 펀드	46	1
	한국 BTL 인프라 펀드	300	1
	한반도 BTL 인프라 펀드	755	3
	학교 인프라 펀드	40	1
	동북 인프라펀드	600	7
	애향 BTL 펀드	27	1

출처: 오규택 · 박동규 · 박창균. 2007. p150.

④ 자회사에 대한 최소 지분 규정도 상장회사에 대해서는 30%, 비상장회사에 대해서는 50% 이상으로 완화된 바 있다.

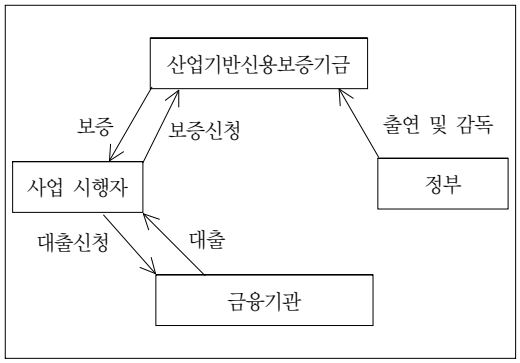
3. 인프라 보증 펀드

개도국의 PPP 사업에 관심을 가지고 있는 민간 및 해외 투자자는 관련 위험을 해지하기 위해 정부 및 공공 부문의 보증을 요구하는 것이 일반적이다. 이러한 요구에 부응하기 위해 개도국 정부는 인프라 보증 펀드(Infrastructure Guarantee Fund : IGF)를 설립하는 경우가 많다.

우리나라도 〈그림 5〉와 같은 구조를 가진 IGF를 '산업기반신용보증'이라는 이름으로 「민자유치촉진법」이 시행된 1994년부터 민간투자사업에 제공해 왔다. 즉, 신용보증기금을 통해 대상사업당 2,000억 원 한도 내에서 보증을 제공하고 있는데, 보증 수수료는 연 0.3%의 표준 수수료와 연 0.2~1.3%의 특별 수수료로 구성되어 있다.

www.kci.go.kr

그림 5_우리나라 IGF의 구조



출처: 오규택 · 박동규 · 박창균. 2007. p152.

구체적으로 시설자금 보증, 운영자금 보증, 브리지론 보증, 리파이낸싱(refinancing) 보증, 사회기반시설채권 보증 등 5종류의 보증상품이 79개 민간투자사업을 대상으로 4조 6,570억 원의 금액으로 제공되었다. 사업 유형별로는 항만건설(1조 3,789억 원), 도로건설(1조 3,310억 원)에 전체의 56%가 보증되고 있다.

이러한 보증실적은 정부가 기대했던 바에는 못 미치는 것인데, 이는 우리나라 민간투자제도 초기에는 사업비의 90%에 육박하는 최소운영수입보장제도(Minimum Revenue Guarantee : MRG)가 있어 따로 IGF가 필요하지 않았다는 점에 주로 기인한다. 따라서 MRG가 사실상 사문화된 2006년 1월 이후부터 민간투자사업에 대한 IGF의 중요성이 시장에서 재평가되면서 보증규모가 빠르게 증가하고 있다.

14년에 걸친 우리나라의 IGF 운용경험은 이의 신설을 고려하고 있는 아시아 개도국에 중요한 교훈과 노하우를 제공해 줄 수 있다. 일례로 인도네시아 정부는 PPP 프로젝트 사업자의 자금조달 부담을 경감해 주기 위해 Risk Guarantee Fund를 설정하여 정부가 2억 7,400만 달러 상당의 출자를 시행한 바 있으며 세계은행과 아시아개발은행(ADB)을 포함한 국제개발금융기관들도 정부의 이러한 노력을 지원하고 있다. 인도네시아 재무부에 소속되어 있는 RMU(Risk Management Unit)가 이 펀드의 구조와 자금조달 메커니즘을 설계했고 민간 금융기관이 이 펀드를 운용하도록 했다. 이러한 펀드의 운용 면에서 효율성 및 독립성은 펀드의 성공에 핵심적인 요소인데, 우리나라의 경우 민간투자사업 초기부터 지금까지 산업기반신용보증을

표 6_신용보증기금의 민간투자사업 보증상품

보증상품	보증내용
시설자금 보증	주무관청과 실시협약을 체결하여 사업시행자로 선정된 기업이 건설을 위한 자금 조달 시 보증제공
운영자금 보증	민간투자 사업시행자가 운영기간 중 발생하는 운영자금 부족을 보충하기 위하여 대출 시 보증 제공
리파이낸싱 보증	민간투자사업의 선순위채무를 리파이낸싱하기 위한 채무에 대한 보증 제공
브리지론 보증	공사 준공 시까지 소요되는 비용 중 주무관청으로부터 보전가능한 모든 자금에 대한 보증
사회기반시설 채권 보증	사업시행자가 민간투자법에 의거하여 사업시행자금을 조달하기 위하여 발행한 채권에 대한 보증

출처: 오규택 · 박동규 · 박창균. 2007. p153.

표 7_신용보증기금의 민간투자사업 유형별 보증실적

(단위: 십억 원)

사업유형	보증금액
도로	1,331
철도	381
교량	406
항만	1,378
IFT 터미널	406
환경관련	184
교육시설	345
기타	225
총계	4,657

출처: 오규택 · 박동규 · 박창균. 2007. p153.

www.kci.go.kr

운용함에 있어서 담당기관의 운용능력 부족과 정부로부터의 독립성 미비 등으로 많은 시행착오를 겪은 바 있어 이러한 경험들이 인도네시아 IGF의 효율적인 운용에 도움을 줄 수 있을 것이다.

VI. 아시아 개도국의 효율적인 인프라 파이낸싱을 위한 대안 제시

전 장에서는 우리나라의 민간투자사업 경험을 아시아 개도국의 인프라 파이낸싱에 접목할 수 있는 제반 방안을 논의했다. 그 결과를 바탕으로 아시아 개도국의 효율적인 인프라 파이낸싱을 위한 몇 가지 대안을 제시하면 다음과 같다.

1. 역내 국가들의 PPP 경험 공유 - 아시아 PPP 협의체 설립

인프라 분야의 PPP에 있어서 이미 상당한 시행착오를 거친 우리나라·일본 등의 선행국과 자국의 인프라 개발에 이러한 사업방식을 접목하려 하고 있는 후발국이 역내에서의 효율적인 인프라 파이낸싱을 위해 상호 경험과 노하우를 공유하는 것이 긴요하다. 이를 통해 역내 국가들이 비합리적인 각종 규제를 완화하고 인프라 관련 정책의 투명성과 예측 가능성을 제고함으로써 인프라 파이낸싱에서의 Best Practices를 확립할 수 있을 것이다. 이러한 면에서 각국의 PPP 경험을 공유하기 위한 협력체인 가칭 '아시아 민간투자 네트워크(Sian PPP Expertise Network : APENA)를 결성하는 것도 고려해 볼 필요가 있다.[6] 이러한 PPP 협의체는 유럽의 EPEC(European PPP Expertise Center)[7] 처럼 아시아 국가 간의 PPP에 대한 정보교류와 의사소통의 장으로 기능할 수 있다.

특히 우리나라는 기업의 해외 인프라시장 진출에 유리한 여건 조성을 위해 우리나라의 민간투자 제도 및 경험을 전파하기 위해 노력 중인데,[8] 우리나라 중심으로 APEN이 설립된다면 우리나라의 제도·경험을 전파하는 중요한 채널로 활용할 수 있을 것이다. APEN은 아시아 개도국들에 대한 민간투자 관련 정보제공, 기술지원 및 맞춤형 교육·훈련 프로그램 운영 등을 주관하며, EPEC 등 유럽의 PPP 네트워크와 연결함으로써 아시아와 유럽의 민간투자 활성화를 위한 상호 협력도 가능할 것으로 보인다. APEN은 아시아 주요 국의 정부기관, 학계, 민간기업 등이 참여하는 민관합동의 포괄적인 네트워크로 설립하여 초기에는 상호 정보교환 및 공유를 중심으로 운영하되 점차 실제 사업실행을 위한 민관협력의 장으로 활용하는 것이 바람직할 것이다. 또한 맞춤형 컨설팅(멘토링), 헬프데스크 운영 등 개도국에 실질적인 도움이 되도록 함으로써 PPP에 대한 여타의 단순 교육 프로그램[9]과 차별화하는 것이 요구된다. 특히 아시아 개도국의 개별적 특성을 반영한 수요 맞춤형[10] 교육 / 훈련 프

6) 이와 관련하여 2008년 6월 제주에서 열린 ASEM 재무장관회의에서 우리 정부 주도로 APEN이 제안되어 채택된 바 있다. APEN과 관련된 보다 자세한 내용은 박동규 외(2008a) 참조.

7) EPEC는 EU와 EIB(European Investment Bank)가 회원국들의 PPP에 대한 이해 증진, 정보·경험 공유, Best Practice 확산을 위한 목적으로 2008년 설립한 회원국들의 협의체임.

8) 2006년부터 정부차원에서 양자·다자 간 협력을 추진 중이며(인도네시아와 MOU체결, 베트남과 PPP Fair 개최 등), 2007년에는 아·태지역 민자분야 장관급회의를 서울에서 개최한 바 있음.

9) 세계은행 및 영국 등에서 이미 개도국 공무원에 대한 PPP교육프로그램이 운영되고 있는데, 이들 프로그램은 일반 교육(PPP 개요, 수익성·위험 평가방법 등), 경험 전수(PPP제도·현황 및 현장견학), 온라인 교육 등으로 이루어져 있음.

10) 아시아 권역 내에서 민간투자 혹은 PPP교육에 대한 수요는 많은 것으로 파악되지만, 국가별로 민간투자제도가 상이하여, 실질

www.kci.go.kr

로그램을 개발·운영하는 것이 필요하다.

현재 우리나라는 매년 일정 규모의 대외원조를 아시아 개도국에 제공하고 있는데, 이러한 대외원조 시 PPP 방식으로 지원하는 프로그램 개발도 고려할 만하다. 즉, 아시아의 개도국에 대한 우리 정부의 대외원조 시, 이 자금이 PPP 사업에 쓰일 것을 조건으로 지원된다면 해당국에 우리나라의 민간투자 프로그램을 전파하고 우리 기업의 해외진출 기반을 마련하는 토대로 활용할 수 있다는 점에서도 중요한 의의가 있다.[11)]

2. 국제개발금융기관의 역할 제고

끊임없이 증가하는 인프라 수요, 과도한 저축 대비 투자자산 부족 및 Double Mismatch 문제 등을 해결하기 위해서는 아시아 역내 국가들의 긴밀한 협력이 필수적인데, 이를 위해서는 각종 국제개발금융기관의 역할을 제고할 필요가 있다. 세계은행, 아시아개발은행 등이 아시아 인프라 개발 및 파이낸싱에 보다 적극적으로 참여하는 것이 요구된다. 특히 EIB와 EBRD(European Bank for Reconstruction and Development)를 포함한 유럽 국제개발금융기관의 다양한 PPP 경험을 벤치마킹할 필요가 있다.

UNESCAP(2006)은 아시아 역내 국가의 협력을 통한 효율적인 인프라 개발을 위해서 다음의 조치들이 필요함을 강조한 바 있다. 첫째, 인프라 파이낸싱에서 ADB의 역할 확대가 필요한데 이를 위하여 ADB 내부 조직의 리스트럭처링(Restructuring) 또는 세계은행 산하의 IFC (International Finance Corporation)와 같은 자회사의 설립을 고려할 필요가 있다. 둘째, 아시아 채권펀드(Asian Bond Fund: ABF)의 대상 지역을 확대하고 아시아 각 지역별로 인프라 투자에 특화된 은행 및 펀드를 활성화해야 한다. 셋째, EIB와 같은 기능을 수행하는 아시아투자은행(Asian Investment Bank: AIB)의 신규 설립을 검토해야 한다.

이 중에서 장기적으로 가장 실효성 있는 조치는 AIB의 신설이라고 볼 수 있다. 전통적으로 ADB는 아시아 인프라 시장 분야에 총 투자의 반 이상을 집중함으로써 역내 인프라 성장에 공헌하였으나 최근 투자의 초점이 빈곤 타파 등 다른 분야로 이전함에 따라 ADB의 인프라 투자는 지속적으로 감소하고 있다. 또한 ADB는 인프라 파이낸싱 외에도 여러 기능을 복합적으로 수행하는 기관인 반면 유럽의 EIB는 인프라 파이낸싱에 초점을 맞춘 기관이라는 사실도 대비되는 점이다.

인프라의 확대를 위한 효율적인 파이낸싱이 유럽보다는 아시아에 더 절실한 문제라는 점에서 인프라 파이낸싱 제공을 전담하는 EIB와 유사한 기능을 수행하는 AIB를 ADB와 별도로 신설할 필요가 있다. 전 세계적인 금융위기의 타개책으로서 인프라 투자의 중요성이 강조되는 2009년 상반기의 시장상황을 감안할 때, 상기한 AIB의 신설 문제는 우리나라 정부가 ASEAN+3 회의 등에서 적극 제안함으로써 아시아 개도국 인프라 투자 효율화에 상당 부분 기여할 수 있을 것이다.

적 도움이 될 수 있는 교육프로그램은 없는 실정임.

11) 실제 한국개발연구원(KDI)의 공공투자관리센터(PIMAC)는 이와 관련된 추진방안을 '개도국 인프라 사업에 있어 개발원조와 PPP의 연계방안'이라는 제목으로 마련 중임.

www.kci.go.kr

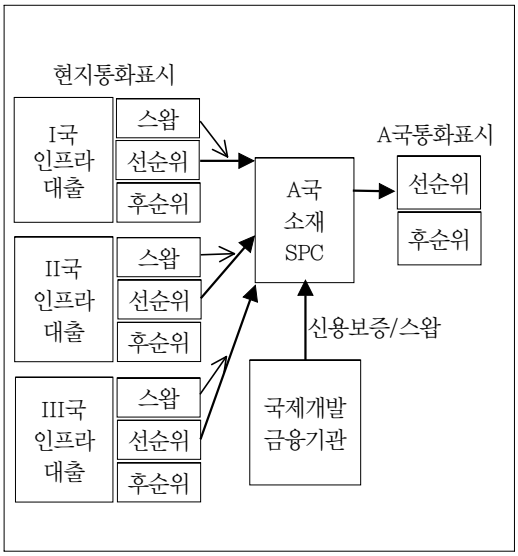
3. 인프라 파이낸싱을 위한 유동화 구도 (Securitization Scheme)의 도입

본 연구는 전술한 아시아 인프라 파이낸싱에서의 Double Mismatch 문제에 대응하는 방안으로서 다음과 같이 신용보강이 전제되는 유동화(Securitization with Credit Enhancement) 구도를 제안한다. 이러한 유동화는 발행자로 하여금 효율적인 위험 재가공(Risk Rrepackaging)을 통하여 기초자산에 비하여 높은 신용도를 갖춘 증권을 발행하는 것을 가능하게 한다. 즉, 다양한 형태의 신용보강 및 보증을 유동화와 결합시키면 국제금융시장에서 충분히 소화될 수 있을 정도로 발행 증권의 신용도를 높일 수 있는 것이다.

보다 구체적으로, 아시아 개도국에 대한 효율적인 인프라 파이낸싱을 위해 〈그림 6〉에 나타나 있는 바와 같은 2단계의 유동화 구조를 제시할 수 있다. 우선 1단계로 개도국(〈그림 6〉에서의 I, II, III국)의 공적 금융기관이 현지 통화 표시 인프라 프로젝트에 대한 대출 혹은 채권을 유동화한다. 다음 2단계로 유동화된 증권으로 구성된 특수목적법인(SPC)을 투자여력이 충분한 자본수출국 A에 설립한다. SPC는 I, II, III국에서 유동화된 증권 중 선순위 증권만으로 설립되고 후순위 증권은 개도국 공적 금융기관에 귀속되어 선순위 증권의 신용도를 제고한다. 선순위 증권의 일부는 개도국 국내 투자자에게 판매될 수 있으며 소화되지 않은 부분이 자본수출국에 설립된 SPC로 넘겨진다. 이때, 개도국의 현지 신용보증기관이 선순위 증권에 대해 보증을 제공할 수도 있다.

필요할 경우 국제개발금융기관이 자본수출국에서의 2단계 선순위 증권에 대해 이중의 보증을 제공할 수도 있을 것이다. 국제개발금융기관이 선순위 증권 투자자가 부담하는 환위험(Foreign Exchange Risk)에 대한 해지 수단을 제공하기 위하여 SPC에 통화스왑(Currency Swap)을 제공할 수도 있다. 국제개발금융기관은 통화스왑을 제공하는 과정에서 발생하는 환위험을 개도국의 현지 스왑딜러, 중앙은행 혹은 정부기관과의 Back-to-Back swap을 통하여 해지할 수 있다. 마지막으로 A국에 설립된 SPC는 현지통화표시증권(Local Currency Basket- Linked Bonds)을 발행한다.

그림 6_ 인프라 파이낸싱을 위한 유동화 구도



이상의 유동화 구조에서 가장 중요한 요소는 이해관계가 걸려 있는 참여기관 간의 유기적 협조라고 할 수 있다. 특히 기초자산과 유동화 증권의 액면이자율, 각종 수수료율, 선순위 및 후순위 자산의 비중 등의 결정단계에서 참여 당사자 간의 유기적 협조의 중요성은 절대적이다.

요컨대 〈그림 6〉에 제시되어 있는 유동화 구도는 투자여력이 있는 자본 수출국의 저축을 활용하여 개도국의 인프라 파이낸싱을 활성화하는 중요한 기능을 수행할 수 있다. 최근의 아시아 인프라 시장 상황을 고려할 때, 본 연구가 제시하는 바와 같은 유동화 구도는 아시아 역내의 인프라 파이낸싱 활성

www.kci.go.kr

화는 물론 아시아에서 국내외 투자자가 적절하게 투자할 만한 투자자산이 부족하다는 문제를 동시에 해결할 수 있는 대안이 될 수 있을 것이다.

4. 역내 인프라 펀드 및 채권의 활성화

세계적으로 인프라 펀드의 설립이 급격히 증가하고 있는 바, 이를 아시아 개도국의 인프라 개발에 효율적으로 활용하기 위한 방안으로서 아시아 국가들이 협력하여 역내에서 인프라 펀드를 설립하는 것을 적극 고려해야 한다. 아시아에서 이루어지는 PPP 사업에 초점을 맞춘 인프라 채권의 발행도 필요한데, 전술한 바와 같이 이 두 분야에 상당한 경험과 노하우를 가지고 있는 우리나라가 적극적으로 인프라 펀드의 설립 및 인프라 채권의 발행을 주도할 필요가 있다.

이와 관련하여, 11개 아시아 국가들이 30억 달러 규모의 아시아채권펀드(ABF) 2종을 2003~2004년에 설립한 바 있다. 이 채권펀드는 아시아 국가들의 잉여 유동성을 활용하여 앞서 지적한 아시아 인프라 파이낸싱에서의 Double Mismatch 문제를 해결하려는 목적으로 설립되었지만 다음의 측면에서 문제가 있었다.

첫째, 30억 달러의 ABF 규모는 전술한 아시아 인프라 수요의 1%에 해당할 만큼 미약한 규모이며 투자국면에서도 11개국에 한정될 정도로 대표성에 문제가 있었다. 따라서 이 펀드가 효율적인 아시아 인프라 투자재원이 되기 위해서는 규모와 참여국을 늘리는 국제공조가 필요한데, 우리나라가 이 분야의 선진국으로서 상당한 역할을 할 수 있을 것이다.

둘째, ABF는 주로 국공채 위주로 투자하도록 되어 있어 역내 PPP 인프라 채권에 대한 투자에는 한계가 있었다. 따라서 ABF의 투자대상을 PPP채권으로 확대하는 것이 필요한데, 전술한 바와 같이 이 채권의 발행에 상당한 경험을 가지고 있는 우리나라가 역내 국가들이 발행하는 PPP채권이 ABF 투자대상이 될 수 있도록 발행구조, 조건, 인센티브 등의 면에서 기술지원(Technical Assistance)을 제공할 수 있을 것이다.

참고문헌

기획예산처. 2007. Global PPP Trend.

박동규・박창균. 2008a. "Infrastructure Finance and Microfinance-Asia and Europe". 2008 ASEM Finance Ministers' Meeting. Jeju, Korea.

박동규・박창균・오규택. 2008b. 사회간접자본 재원조달방안 및 마이크로 파이낸스 활성화 방안. 서울 : 한국채권연구원.

오규택・박동규・박창균. 2007. 아시아-유럽 지역 내 인프라스트럭처 파이낸스와 마이크로 파이낸스 활성화 방안. 서울 : 한국채권연구원.

European Commission. 2004. *Resource Book on PPP Case Studies*. Brussels, Belgium : European Commission.

Hahm, H. 2007. "Challenges in Financing Infrastructure". *Asia Infrastructure Investment Forum*. Singapore.

Riess, A. 2005. "Is the PPP Model Applicable Across Sectors?". *EIB Papers* vol.10, no.2. European Investment Bank.

UNESCAP. 2006. "Regional Cooperation in Infrastructure Development and Financing". *Enhancing Regional Cooperation in Infrastructure Development Including that Related to Disaster Management*. the 62nd Commission Theme Study.

_____. 2007. "PPPs in Infrastructure Development – Issues from Different Perspectives". *Asia-Pacific Ministerial Conference on PPP for Infrastructure Development*. Seoul.

• 논문 접수일: 2008.12.29
• 심사 시작일: 2009. 1.14
• 심사 완료일: 2009. 2.20

www.kci.go.kr

ABSTRACT

Fostering Infrastructure Finance in Asia based on Korean PPI Experiences

Keywords: Developing Countries in Asia, Infrastructure Financing, PPP, PPI

Infrastructure demand is huge in Asia whereas its supply is far from the required level. While efficient investment and financing mechanisms are needed for a smooth supply of infrastructure, financing from the public sources alone has been insufficient. This has led most of Asian developing countries to have to depend on PPP with the private investors in their infrastructure development. Their PPP performance, however, has not been satisfactory up to now. Stimulated by this fact, this study investigates the ways how to utilize Korean PPI experiences to foster infrastructure finance in Asian developing countries and suggests several alternatives for them.

아시아 개도국 민자사업의 자금조달 효율화 방안: 우리나라의 경험에 근거하여

주제어: 아시아 개도국, 인프라스트럭처 파이낸싱, PPP, 민간투자사업

각종 인프라 시설의 원활한 공급이 아시아 개도국들의 경제성장을 위한 기본 요건이지만 개도국을 포함한 아시아 전체의 인프라 공급은 수요에 비해 훨씬 못 미치는 것이 사실이다. 효율적인 인프라 공급을 위해서는 원활한 자금조달 및 투자가 필수적인데, 이 점에서 해당국의 정부/공기업, 국제개발금융기관 등 공공 부문만으로는 역부족이어서 대부분의 아시아 개도국들은 인프라 분야에서의 PPP 활성화에 다양한 노력을 기울여 왔지만 실적이 뒷받침되지 않고 있는 것이 사실이다. 본 연구는 아시아에서의 PPP 선도국이라고 할 수 있는 우리나라의 민간투자사업 경험을 아시아의 PPP 시장에 효율적으로 접목할 수 있는 방안들을 인프라 채권, 인프라 펀드, 인프라 보증 펀드를 중심으로 집중 논의하고 이를 바탕으로 아시아 개도국의 효율적인 인프라 파이낸싱을 위한 몇 가지 대안을 제시한다.

www.kci.go.kr