

아시아인프라투자은행, AIIB -양질의 거대 시장 떠오르나

손태홍 | 한국건설산업연구원 연구위원
thsohn@cerik.re.kr

아시아 위한 AIIB... 중국의 속내는

중국 주도의 아시아인프라투자은행(Asia Infrastructure Investment Bank, AIIB)이 창립을 눈앞에 두고 있다. 창립 회원국으로 대만의 참여가 불투명한 것을 감안할 때, 정식 회원국은 57개국에 이를 것으로 예상된다.¹⁾ 이는 AIIB 창립 논의가 시작될 시점에 예상됐던 회원국 규모가 30~35개국이었던 것을 감안한다면 아시아개발은행(Asian Development Bank, 67개국)에 필적할 만한 규모로 크게 늘어났다. AIIB의 이와 같은 성공은

지난 2014년 10월, 중국 국가 주석 시진핑(習近平)이 인도네시아 의회 연설에서 아시아 지역의 인프라 개발을 위한 개발은행의 필요성을 언급했을 때만 해도 상상조차 어려운 일이었을 것이다. 하지만 2014년 4월 아시아교류신뢰구축회의(Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia) 기간 중에 AIIB 창립 구상이 제기되고, 10월에 창립을 위한 중국과 아시아 21개 국가 간 양해각서가 체결되면서 AIIB는 본격적으로 아시아를 포함한 국제사회

의 핫이슈(hot issue)로 부각되기 시작하였다. 국제기구로서의 투명성과 운영 기준 등에 대한 우려에도 불구하고, 아시아 인프라 투자의 필요성과 중국의 일대일로(一帶一路) 계획에 따른 관련 국가들의 관심이 증가하면서 AIIB는 60개국에 이르는 회원국과 자본금 1,000억 달러 규모의 거대 국제기구로 태어나게 되었다.

중국은 AIIB의 필요성에 대해 세계은행(World Bank, WB), ADB 등 기존 다자간 개발은행(Multi national Development Bank,

1) 니혼게이지아신문, 2015년 4월 15일 보도자료.

MDB)의 아시아에 대한 자금 공급이 필요한 수요에 미치지 못하고 있어 추가적인 자금원이 필요하다는 ‘경제 논리’만을 강조해 왔다. 하지만 중국은 AIIB를 통해 아시아 인프라 개발을 이끌어 미국과 일본이 주도하는 ADB에 대항하고, 더 나아가 동북아시아 지역에서 영향력을 확대하려는 미국의 ‘아시아로의 회귀(Pivot to Asia)’전략에 맞서기 위한 근간을 구축하고자 한다. 이러한 중국의 의도를 알고 있는 미국도 AIIB 참여가 필요한 상황이지만 당초 우방국들의 참여를 반대했던 입장과 지정학적 대립 관계 등을 감안할 때 창립 회원국으로의 참여는 어려울 것으로 예상된다. 일본의 입장 또한 미국과 다르지 않다. ADB의 최대 출자국으로 막강한 권한 행사를 해왔던 일본이 중국 주도의 국제기구에 참여한다는 것은 ADB 내에서 중국의 발언권 확대를 경계해 자본금 증자를 보류했던 일본의 의도와 상반될 뿐만 아니라 미국과의 관계를 고려할 때 현시점에서의 참여는 어려울 것이다.

AIIB가 정식으로 창립되고 실질적인 활동에 들어가기 전까지 운영

의 투명성이나 기준 등을 둘러싼 국제사회의 논쟁은 지속되겠지만, 아시아 인프라 투자라는 당위성을 근간으로 하는 AIIB 창립은 참여 국가들은 물론이고 시장에 참여하려는 많은 건설기업들에게 수주 기회의 접근성을 개선하는 긍정적인 영향을 줄 것이다.

아시아 인프라 시장과 新실크로드

ADB¹⁾에 따르면 2010년부터 2020년까지 주요 아시아 국가를 중심으로 한 인프라 투자 규모는 총 8조 2,000억 달러, 연평균 최소 7,000억 달러 이상인 것으로 분석

된다. 전체 규모 중에 중국이 53%, 인도가 26%, 동남아시아가 13%를, 분야별로는 에너지 분야가 49%, 교통과 통신 분야가 각각 35%와 13%를 차지한다. 투자가 필요한 인프라의 상당 부분은 국가 단위의 개발 수요이지만 아시아 지역의 국가 간 ‘연결성(connectivity)’을 확대하기 위한 투자도 포함되어 있다. ADB는 아시아 지역을 하나로 잇는 인프라 수요에 적절한 투자가 이뤄진다면 해당 기간 동안 아시아의 실질소득은 13조 달러를 넘어설 것으로 분석하고 있다.

중국은 13차 경제개발5개년계획

〈그림 1〉 중국의 新실크로드



자료 : snek.co.kr

2) Asian Development Bank(2012), Infrastructure for Asian Connectivity.

(13·5 계획)을 발표하면서 핵심 과제인 지역 경제 균형 발전을 실현하기 위한 방안의 하나로 ‘일대일로(一帶一路, One Belt One Road)’계획을 2049년까지 지속적으로 추진하겠다고 밝혔다.

이 계획은 크게 중앙아시아와 유럽을 연결하는 육상 실크로드와 동남아시아와 유럽·아프리카로 이어지는 해상 실크로드로 구성된 글로벌 물류 네트워크를 구축하는 것으로 총인구 44억 명과 경제 총량 21조 달러(중국 9.24조 달러, 독일 3.63조 달러, 프랑스 2.73조 달러, 러시아 2.1조 달러, 인도 1.88조 달러, 한국 1.3조 달러 등)의 거대 경제권을 포괄한다. 중국은 일대일로 계획의 실현을 통해 아시아 지역은 물론이고 글로벌 경제의 게임 체인저(game changer)가 될 것을 목표로 하고 있다.

다양한 형태의 수주 전략 필요

아시아 건설시장에서 국내 건설 기업은 지난 5년 간 연평균 약 200억 달러의 수주를 달성하고 있지만 2014년에는 전년 대비 42% 급감했으며, 중동 시장이 전체 수주 규모에서 차지하는 비중에 비해 상대적으로 낮은 수준이다. 국제

유가 급락과 정정 불안에 따른 중동 시장의 위축으로 인해 수주 시장 다변화의 필요성은 어느 때보다 높은 지금, 중장기적으로 수주가 가능한 주력 시장을 발굴하는 것은 경쟁력 제고를 위해 필수적이다. 때문에 연간 7,000억 달러에 이르는 아시아 인프라 건설시장으로의 진출은 건설기업으로 하여금 양질의 프로젝트를 수주할 수 있는 기회로 작용할 것이다. 하지만 AIIB의 운영 및 투자 방식 등이 아직 확정되지 않았고, 인프라의 수요가 구체적인 사업 형태로 발전하기까지 상당한 시간이 소요되는 점을 감안할 때, 지금 건설기업은 향후 추이를 모니터링하고 진출 교두보를 확보하기 위한 전략을 수립해야 할 시점이다.

특히, 향후 아시아 지역에서의 대형 인프라 사업은 과거와 같은 단순 도급 방식이 아닌 직접 참여하는 형태의 사업 수주가 증가할 것으로 예상되므로 이에 대응할 수 있는 경영 체계를 구축하는 것이 필요하다. 더불어, 안정적인 자금을 바탕으로 하는 아시아 시장의 확대는 기존 진출 기업들에게 기회인 동시에 기업들의 진출을 유인해 수주 경쟁 심화를 야기할 것이다.

때문에, 진출 기업들과의 협력을 포함한 다양한 형태의 수주 전략을 마련해 시장에 참여해야 한다.

해외건설 新성장 동력으로

AIIB가 창립되기까지 회원국의 규모, 자본금, 지분율, 운영 방식 등 명확하게 해야 할 사항은 여전히 많고, 관련 당사국을 포함한 국제사회의 우려의 목소리도 여전히 많다. 하지만 첫 술에 배부를 수 있을까? 1966년에 설립된 ADB조차도 역내 국가들의 효율적인 경제 개발 및 기술 지원 등을 위해 체계 개선을 거듭하고 있으며, 어떠한 국제기구도 첫 탄생이 완벽할 수 없다는 것을 우리는 잘 알고 있다. 때문에 중국의 속내를 알아내고 그에 대처하는 것도 중요하겠지만 그보다 우리나라가 참여를 통해 달성해야 할 목표가 무엇인지를 명확히 하고 그 목표 달성을 위한 구체적인 노력을 실천하는 것이 우선이다. 그래야만 그간 해외건설의 성장 동력이 되어왔던 중동 시장을 넘어서는 새로운 新성장 동력인 아시아 건설시장을 차지할 수 있다. CERIK