

“경제 성장 해법, 인프라!”

이영환 한국건설산업연구원 연구본부장 yhlee@cerik.re.kr



매일경제 원아시아 인프라 프로젝트팀 지음 / 매일경제신문사

우리나라의 경제는 최근 2014년의 3.3%를 정점으로 연속 2년 간 2%대의 경제성장률을 기록하였다. 한국 경제가 저성장의 덩어리에 걸렸다. 이러다가 ‘퍼펙트 스톰(perfect storm, 여러 악재가 모여 경제가 대혼란에 빠지는 현상)’에 휩싸일 가능성이 높다는 우려의 목소리가 나오고 있다. 이에 따라 이러한 덩어리에서 빠져나올 성장 엔진에 대한 활발한 논의가 필요한 시점이다. 주요 성장 엔진의 하나는 국내외 인프라 건설이 될 것이다. 내수 경제 활성화를 달성하기 위해 국내 인프라 건설 및 개량을 위한 확장적 재정 투자가 주요한 정책 수단이 될 것이다. 또 다른 하나는 해외 인프라시장에서의 지배력을 높이는 방안을 수립하는 것이다. 매일경제신문이 2015년 발간한 『아시아 인프라 전쟁』은 바로 이러한 이슈를 다루는 서적으로, 비상한 현 경제 상황에서 일독(一讀)을 권한다.

본서가 출간되었던 2015년에 아시아인프라투자은행(AIIB)의 출범에 관한 뉴스는 세계적인 이슈였다. 이는 미국 중심의 글로벌 금융 질서에 대한 도전이자 중국이 아시아에 대한 지배권을 확대하겠다는 의지를 천명한 것으로 평가되었다. 동남아 10개 회원국으로 구성된 아세안(ASEAN)이 2015년 12월 31일에 아세안경제공동체(AEC)를 출범시켰고, 중국 주도의 AIIB는 2016년 1월 16일 베이징에서 개소식을 가졌다. AEC와 AIIB의 공식적인 출범은 아시아가 하나로 통합되는 ‘One Asia’를 가속화하는 계기가 될 것이라고 전망된다.

본서의 저자는 ‘매일경제 원아시아 인프라 프로젝트팀’으로, 매일경제 등의 기자와 아시아개발은행(ADB)의 이코노미스트들로 구성된 태스크포스라는 점이 이채롭다. 공동 저자인 ADB는 아시아 지역의 인프라 실태 분석과 전망을 담당하였고, 매일경제는 한국의 인프라 비전 상황을 진단하여 생존 전략을 제시하였다.

One Asia로의 통합과 견고한 경제 성장세로 아시아 인프라시장의 규모는 지속적으로 커지고 있다. ADB는 보고서를 통해 중동을 제외한 아시아 전 지역에서 2010년부터 2020년까지 10년 간 8조 2,000억 달러(약 9,000조원)에 달하는 인프라 시장이 형성될 것이라고 전망하였다. 이는 산업화, 도시화, 연결성 등 3대 인프라 수요로 집약된

『아시아 인프라 전쟁』

다. ADB는 산업화 인프라 건설 계획에 의한 전력 및 에너지 인프라 수요가 전체의 48.7%에 달할 것이라고 예측하였다. 총인구 50만명 수준인 분당 신도시 같은 도시가 나홀마다 하나씩 만들어져야만 아시아의 도시화 수요를 충족시킬 수 있고, 하루에 250km의 도심 내 도로가 건설되어야 한다고 ADB는 전망하였다. 아시아 각국을 교통 및 물류로 연결하기 위한 인프라 수요가 상당하다는 것이다. 특히, 총연장 1만 5,000km에 달하는 아세안 통합 고속철도의 최초 시범사업으로 알려진 쿼라룸푸르~싱가포르 고속철도는 사업비만 약 11조원에 달한다.

쿼라룸푸르~싱가포르 고속철도 사업에는 중국과 일본을 비롯해 한국, 독일, 프랑스 등이 큰 관심을 보이는 등 ‘국가 대항전’의 양상을 띠고 있다. 이렇듯 아시아 인프라시장을 차지하기 위해 세계 인프라 수출 국가들은 총성 없는 전쟁을 벌이고 있다. 중국은 막대한 외환 보유고를 앞세워 아세안 개도국 인프라시장을 집중 공략하고 있다. 중국 정부는 중국판 마셜플랜으로 평가받고 있는 ‘일대일로(一帶一路)’ 프로젝트를 실현하기 위한 금융 플랫폼으로 AIIB를 설립하였다. 일본은 아베노믹스의 3가지 화살 중 아시아 인프라시장을 정조준하고 있다. 일본 정부는 아세안 인프라 수요가 교통과 도시 개발에 집중되어 있다는 점을 근거로 하여 해외교통·도시개발사업지원기구(JOIN)를 출범시켰다. JOIN은 일본 정부가 585억엔을 출자하고 510억엔의 보증을 제공하며, 민간 은행 등에서 40억엔을 출자해 설립했다. 일본 정부는 이러한 정책을 통해 2020년까지 해외 인프라 수주 실적을 연간 10조엔에서 30조엔까지 확대하겠다는 구상을 밝혔다.

이웃 국가인 중국과 일본이 아시아 인프라시장 진출을 위한 국가 차원의 전략을 수립하고 있는 것에 비해, 우리나라는 인프라 수주를 위한 삼박자인 정부, 민간, 금융이 힘을 합치지 못하고 있다고 본서는 평가하였다. 즉, 정부는 부처 이기주의에

빠져 있고, 민간은 당장 눈 앞의 이익에 급급해 ‘제살 깎아먹기식 저가 수주’ 경쟁을 펼치고 있으며, 금융은 보신주의에서 벗어나지 못해 대형 인프라 프로젝트 파이낸싱 모델을 만들지 못하고 있다는 것이다.

본서는 아시아 인프라시장의 3대 수요(산업화·도시화·연결성)를 고려하여, 혁신적인 금융은 물론 법률·회계·의료 서비스까지 종합한 ‘코리아 패키지’를 민관 합동으로 만들 것을 제안했다. 단기간에 제조업과 신도시 인프라를 구축한 경험과 IT 역량 등 한국의 강점을 살리면서, 정부의 원조에도 민간 자금을 합친 금융 모델을 통해 민관공(民官公)이 함께 인프라 프로젝트를 수주하자는 주장이다.

또한, 본서는 한국은 자본력에서 중국과 일본에 밀리기 때문에 ‘선택과 집중’ 전략이 필수적이라고 조언했다. 구체적으로 보면 한국이 걸어온 길을 벤치마킹하려는 수요가 큰 아세안을 핵심 전략 시장으로 삼아 이를 거점으로 아시아 인프라의 양대 시장인 중국과 인도 등으로 뻗어나가는 V라인을 구축할 것을 주장했다.

본서는 이외에도 인도와 홍콩이 추진하고 있는 프로젝트를 소개하고 있다. 미얀마 한파와이드 신공항 건설사업을 거의 손에 쥐었다가 일본에 뺏긴 ‘코리아팀’의 실패 원인을 참여 주체별로 분석한 내용도 본서에 포함되어 있다. 본서는 코리아 패키지의 구체적인 프로젝트를 제안할 뿐만 아니라 4차 산업혁명 시대에 적용 가능한 상품도 제시했다. 본서의 저자는 『지금에 인프라에 투자할 적기』라는 국제통화기금(IMF) 보고서의 한 문장을 인용하면서 ‘경제 성장 해법으로 인프라’라는 주장 근거를 종결지어 버렸다. “인프라에 1달러를 투자하면 약 3달러의 국민소득이 증가한다.”

저성장의 뒷에 간혀 퍼펙트 스톱의 위기에 처해 있는 한국 경제를 구원할 방안으로 국내외 인프라시장을 모색하고 있는 우리에게 『아시아 인프라 전쟁』은 일독할 가치가 충분하다. **END**