2017 Vol. 11
발간월: 2017년 11월



2017-11호

아시아 인프라 수요와 AIIB

경제개발실 김병은 차장/교통전문관

들어가며	02
아시아 인프라 수요와 AIIB	04
2017 AIIB 연차총회 주요내용	09
나 가 며	15
참고문헌	16

KOICA 한국국제협력단

Sectoral Issue Report

들어가며

인도차이나반도에 위치한 한 마을 사람들은 시장이나 학교를 다니기 위해 하루에 적어도 몇 시간 이상을 소비해야 한다. 더욱이 비라도 내리면 길은 진흙 밭으로 변하여 툭하면 넘어져 다치거나, 팔다리가 부러져도 멀리 있는 병원에 제때 갈 수 없어 2차 감염으로 인하여 장애를 입는 경우도 있다. 다른 예로 많은 개발도상국에서 철광·금광 등의 천연자원을 개발하여 수출하려 해도 도로·철도·공항과 같은 교통인프라가 부족하고 항구가 개발되어 있지 않으니 잠재적 투자자라도 선뜻 투자하기 어려운 실정이다. 이처럼 교통인프라는 교육, 건강 증진 및 사회통합 등 삶의 질 향상에 직접적이고 결정적으로 영향을 미치는 요소일 뿐만 아니라, 경제활동에 생명력을 불어넣는 대동맥이자 혈관 역할을 한다고 볼 수 있다. 한 국가의 경제사회발전은 적정한 교통인프라 없이는 불가능하다 해도 과언이 아닐 것이다.(김영목, 2015)

아시아개발은행(ADB, Asian Development Bank)에 따르면 2016~2030년 동안 현재 아시아의 성장추세 유지, 빈곤퇴치 및 기후변화 대응을 위한 인프라 수요는 총 26조 달러(연간 1.7조 달러)에 달하는 것으로 분석된 바 있다. 특히 같은 기간 동안 기후 적응을 위해 필요한 재원(climate-adjusted investment) 중 전력(power) 14.7조 달러, 교통 8.4조 달러, 통신 2.3조 달러, 그리고 물과 위생 관련 비용은 8천억 달러에 달할 것으로 전망되었다.(ADB, 2017)

최근 세계경제의 엔진으로 부상하고 있는 아시아 국가들은 고속 성장세를 이어 가기 위한 신 성장 동력으로 생산시설뿐 아니라 교통, 전력 등 대대적인 인프라 확충 계획을 내놓고 있는 모습이다.

특히 2015년 말 출범한 아세안경제공동체(AEC, ASEAN Economic Community) 등 점진적인 아시아 통합 현상도 인프라 수요를 확장시키고 있다.

이와 같은 대규모 인프라 수요에 따라 많은 나라들이 인프라 시장을 선점하기 위해 치열한 경쟁을 벌이고 있다.

가장 대표적인 국가는 중국이다. 중국은 육상과 해상 실크로드를 유럽까지 연결하는 소위 '일대일로(一帶一路, One Belt One Road)' 구상을 추진하고 있다. 특히 이 구상을 실현에 옮기기 위해 2016년 아시아인프라투자은행(AIIB, Asian Infrastructure Investment Bank)을 출범시켰다. 2014년 말 기준 3조 8,400억 달러라는 세계 최대 외환보유고를 앞세워 아시아 신흥국 인프라 구축을 위한 자금 조달 체계까지 마련한 것이다. 아시아 전역에 중국판 인프라를 구축해 중화민족의 위대한 부흥, 즉 중국몽 실현에 나서겠다는 비전이다.

일본 '아베노믹스'의 3가지 화살 중 하나도 아시아 인프라 시장을 정조준하고 있다. 특히 일본 정부는 아세안 인프라 수요가 교통과 도시개발에 집중돼 있다는 점을 근거로 '해외교통·도시개발사업지원기구(JOIN)'를 출범시켰다.(매일경제 원아시아 인프라 프로젝트팀, 2015)

이처럼 각국이 치열하게 아시아 인프라 시장을 두드리고 있는 시점에서 최근 아시아 인프라 개발을 위해 출범한 AIIB의 현황과 지난 6월 개최된 AIIB 연차총회의 주요 내용을 소개하고자 한다.



그림출처: ADB, 2017. 'Meeting Asia's infrastructure needs' 표지 일부를 활용함

아시아 인프라 수요와 AIIB

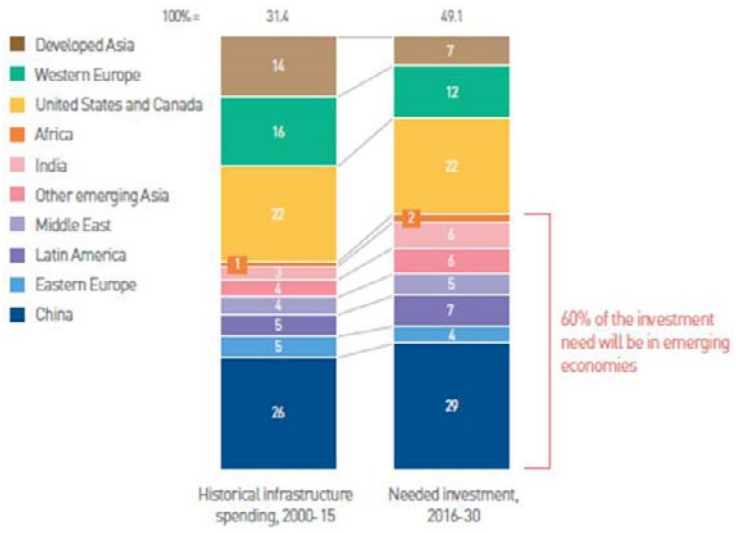
전 세계적 인프라 수요

○ [전 세계적 인프라 수요] 전 세계적으로 2016~2030년 동안 예상경제성장률을 달성하는 데만 연간 3.3조 달러, 총 49조 달러의 인프라 투자가 필요하며, 신흥시장이 수요의 60%를 차지함.

- (분야별) 교통(도로·철도·항만·공항)과 전력 인프라 투자가 가장 많이 필요하며, 2016~2030년 동안 두 개 분야의 필요한 투자액은 각각 18.7조, 14.7조 달러로 전체 수요 중 각각 38.1%와 29.9%를 차지함.

- (지역별) 인프라 투자의 60%가 신흥시장에 필요하고, 그 중 아시아 시장은 전체의 절반을 차지할 것으로 예측됨.

○ [부족한 재원] 글로벌 금융위기 이후 인프라 투자 감소로 2016~2030년 동안 총 5.2조 달러, 연 평균 3,500억 달러의 재원이 부족하며, UN의 지속가능개발목표(SDGs) 달성까지 감안하면 재원부족분이 3배까지 늘어난다는 전망임.



〈그림〉 지역별 인프라 투자액 비중

단위: 조 달러(2015년 불변가격), %

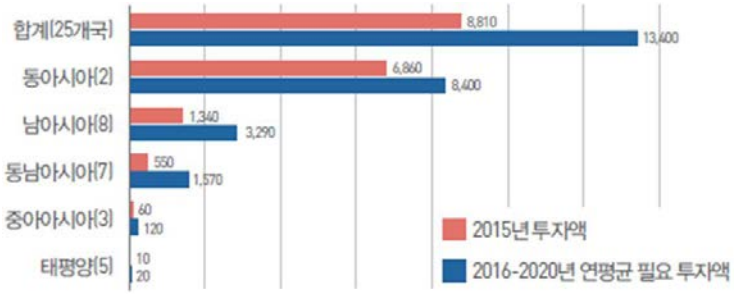
주: 2000~2015년 동안 경제인프라 누적투자액(31.4조 달러)과 2016~2030년 필요투자액(49.1조 달러)을 100%로 두고 지역별 금액이 차지하는 비중을 비교

자료: 한국수출입은행(2017), 'AIIB와 아시아□CIS인프라 개발'을 활용하여 재작성

아시아 인프라 수요

○ [아시아 인프라 수요] 아시아는 2016~2030년 동안 경제성장 지속, 빈곤 퇴치, 기후변화 대응 등을 위해 최대 연간 1.7조 달러, 총 26조 달러의 인프라 투자가 필요한 실정임.

- 아시아개발은행(ADB)이 아시아·태평양 45개국을 대상으로 조사한 내용에 따르면, 2016~2030년 동안 기준치(Baseline)로는 연간 1.5조 달러, 총 22.6조 달러의 투자가 필요하고, 기후변화 완화 및 적응(Climate mitigation and adaptation)을 위한 수요까지 감안하면 연간 1.7조 달러, 총 26조 달러로 증가함.
- [지역별] 중국을 포함한 동아시아, 인도를 포함한 남아시아에 22.4조 달러의 투자가 필요하여 전체 투자 수요의 85.6%를 차지함.
- [분야별] 전력 14.7조 달러, 교통 8.4조 달러 순으로 두 분야가 88.2%를 차지할 정도로 많은 인프라 투자가 필요한 실정임.



〈그림〉 지역별 인프라 투자 필요액 (기후변화 반영)

단위: 억 달러(2015년 불변가격 기준)

주: 2015년 투자액과 2016~2020년 연평균 필요투자액 비교(2015년 불변가격 달러 기준)

자료: 한국수출입은행(2017), 'AIIB와 아시아·CIS인프라 개발'을 활용하여 재작성

AIIB 설립 목적

○ 인프라 투자 재원 부족에 대응

- 아시아·CIS 지역 인프라 수요는 급증하고 있으나 투자 가능액은 이에 크게 미치지 못하는 실정으로 AIIB 설립으로 인프라 투자 여력 확대가 가능함.

○ 인프라 개발을 통한 지역 내 상호연계성과 경제성장 도모

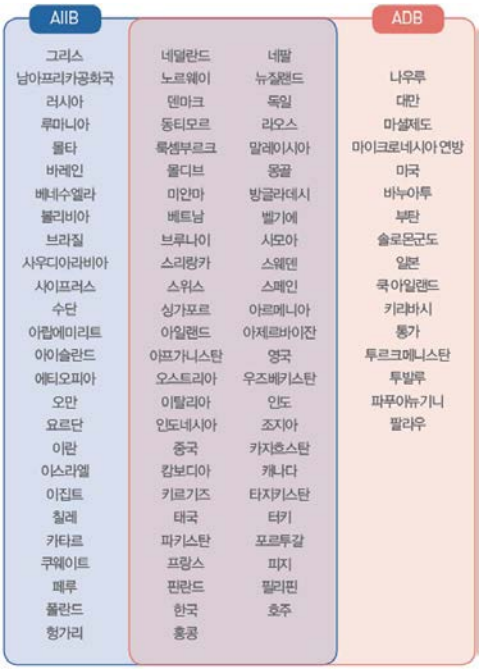
- 아시아 지역 내에서도 선진국과 신흥·개도국간의 인프라 개발 격차가 큰 상황으로 AIIB는 설립목적에서 기본 인프라에 대한 접근성을 보장하고 성장을 지원하여 상호연계성(inter connectivity)을 강화할 것임을 천명한 바 있음.

AIIB 참여국가

○ [회원국] IBRD 또는 ADB 회원국을 대상으로 하며, '17.5월말 현재 77개 회원국으로 설립된 지 1년 밖에 되지 않았음에도 ADB 회원국 수(67개)를 이미 초과하였으며 앞으로도 참여 국가는 늘어날 전망임.

〈그림〉 ADB와 AIIB 회원국 비교

자료: 한국수출입은행(2017), 'AIIB와 아시아·CIS인프라 개발'을 활용하여 재작성



AIIB 조직구성

○ 총회, 이사회, 총재 및 1인 이상의 부총재 및 임직원으로 구성됨.

- (총회) 모든 권한은 총회에 귀속되며, 이사회에 위임 가능함.
- (이사회) 협정문에서 정한 사항과 총회의 위임권한을 행사함.
- (본부) 중국 베이징
- (투자결정) 총재와 5명의 부총재가 투자결정기구인 '투자위원회'를 구성함.

AIIB 주요 활동방향

○ 주요 부문 및 우선 사업

- 주요 사업 부문은 에너지 및 전력, 교통 및 통신, 수자원 공급 및 위생, 도시 개발 및 물류, 환경보호, 농촌 인프라와 농업 개발 등임.
- 사업의 우선 순위는 지속가능 인프라, 국가 간 연계, 민간 자본 유치 순임.
  - · (지속가능 인프라) 환경을 고려한 인프라 개발과 환경개발 목적을 가진 국가를 지원함.
  - · (국가 간 연계) 중앙아시아 국가들간의 도로, 철도, 항만, 에너지 파이프라인, 통신 등과 동아시아, 남아시아, 중동 등과의 해상 루트를 포함한 국가 간 교통 인프라 연계에 우선순위를 두고 있음.
  - · (민간 자본 유치) 다자개발은행(MDBs), 양자원조기구, 민간투자자 등과의 협력에서 민간 재원의 활용을 적극 추진하고 있음.

AIIB 프로젝트 수행절차

○ MDB와의 협력

- 다른 MDB들과 적극 협력하여 공동 프로젝트를 추진하고 있으며, 협력 사업이 점차 확대될 전망임.

○ 금융지원 대상 및 방법

- (지원 대상) 회원국, 회원국 영토내의 기구, 정치 조직, 기업 등과 아시아 지역의 경제발전과 관련된 국제 조직 등
- (지원 방법) 정부보증 금융, 비정부보증 금융, 자산 투자, 정부보증 사업에 대한 예비자금 등

○ 조달사업의 원칙 및 절차

- (핵심 원칙) 경제성, 투명성, 효과성, 가치 최적화, 효율성, 공정성, 목적 적합성 등

○ 입찰방식 : 국제경쟁입찰, 제한경쟁입찰, 직접 계약, 국내경쟁입찰, 견적요청 구매 등



2017 AIIB 연차총회 주요내용

연차총회 개요

○ 회의명 : 2017 아시아인프라투자은행(AIIB) 연차총회

○ 일시 및 장소 : 2017.6.16~6.17, 제주 국제컨벤션센터(ICC)

○ 주관 : (한국)기획재정부 및 AIIB

○ 주제 및 목적

- (주제) 지속가능한 인프라(Sustainable Infrastructure)
- (목적) AIIB 운영에 대한 주요 의사결정 및 전략방향 공유/모색

○ 참석자 : AIIB 총재, 한국·중국·인도 재무장관 등 77개 AIIB 회원국 대표단, 국제기구 대표, 국내외 금융·기업인 등 약 2,000여명

개회식(축사)



○ 아시아는 인류문명 발원지로서 전 세계 인구의 60%, 국내총생산(GDP)의 1/3을 차지하며, 세계의 최대 시장, 중요한 생산 공장임과 동시에 앞으로 세계 경제를 이끌어갈 성장 잠재력이 매우 큰 지역일 뿐만 아니라, 아시아 국가들의 민주주의 발전과 정치적 안정이 세계 평화와 안보에 중요한 요소가 되고 있음을 강조함.

○ AIIB의 인프라 투자방향이 우리정부가 추구하는 경제방식과 일맥상통하며, ▲친환경적 개발을 통한 지속가능 성장, ▲국가/지역간 격차를 줄일수 있는 균형있는 개발, 소외계층 없이 모두에게 공평한 포용적 성장, ▲새로운 산업의 출현, 특히 여성·노인·청년 등 취약계층에게 새로운 경제적 기회와 일자리 창출 등과 같은 인프라 투자 방향을 제시함.

○ 아울러 우리나라의 對개도국 인프라 개발경험을 언급하고, 개도국과 선진국을 연결하는 교량(bridge) 국가로서 그 책임과 역할을 다할 것을 약속함.

- 우리나라의 개발경험과 관련해서 KOICA에서 타당성 조사(F/S)를 지원한 우즈베키스탄 타슈켄트 국제공항 신여객터미널 건설사업을 언급함.

AIIB 전략 브리핑

○ 전략 브리핑에서는 AIIB 정책·전략 담당 부총재(Dr. Joachim von Amsberg) 등이 은행의 핵심가치, 사업의 우선순위, 추진절차 및 분야 차별화 전략을 공유함.

- (핵심가치) Lean, Clean, Green Lean, Clean, Green

  · Lean : 은행의 비용효과성 및 효율성을 통해 이로운 개발영향 및 성과 달성

  · Clean : 청렴성·책임성·도덕성을 최고수준으로 유지하며, 부정부패를 척결하고 내부고발자가 보호될 수 있도록 제도 마련

  · Green : 환경에 대한 인식과 존중, 그리고 지속가능성을 전파

- (사업의 우선순위) 지속가능한 인프라, 국가간 연결성(connectivity) 및 민간자본 유치를 바탕으로 은행의 핵심역량 및 분야 전략을 강화하여 향후 사업개발을 위한 기반을 마련한다는 방침을 설명함.

- (사업 추진절차) 6 단계

  ① Strategic Programming → ② Project Identification → ③ Project Preparation → ④ Board Approval → ⑤ Project Implementation → ⑥ Project Completion and Evaluation.

  · (AIIB의 차별화 전략)

  · 저소득국에 집중하되, 모든 소득수준(all income level) 국가에 대한 투자

  · 각 사업은 인프라 또는 생산적 자산(productive assets)을 포함

  · 양허성자금은 지원하지 않으며, 프로젝트 파인낸싱에 집중

  · 국가지급보증 및 민간분야 융자에 대한 단일 밸런스 시트(single balance sheet) 등

글로벌 거버넌스 세미나

○ 글로벌 거버넌스에 대한 최근 추세가 은행설립 목적에 미치는 영향 및 이의 이행 방안에 대해 논의함.

- (Sir. Danny Alexandra, AIIB 부총재) 거번너스 정의 및 은행 설립배경을 설명함.

  · 거버넌스는 인류의 삶의 질 개선, 세계경제시스템의 안정화 및 분쟁 예방 등과 같은 보편적 가치를 다 같이 책임을 갖고 영향을 미칠 수 있도록 다루는 것을 의미함.

· 경제측면에서 보면 세계경제의 중심이 변화하고 있는 요즈음 AIIB의 역할이 요구됨. 즉, 국제금융시스템의 자정능력 부족 및 세계경제의 지정학적 변화 등에 대응하는 것이 은행 설립의 정치적 이유임을 설명함.

- (Mr. Pierre Heilbronn, EBRD 부회장) 최근 국제사회의 변화 및 EBRD 역할을 소개함.

· EBRD의 위임사항 중 하나는 소비에트 경제를 시장경제로 전환토록 돕는 것임. 시장경제로의 전환은 민주적□사회적 통합을 유도하는 것을 의미함.

· 최근 국제주의 지식기반이 붕괴되고 민족주의가 확산하는 듯 보임. 이는 글로벌협력과 국제관계에 대한 신뢰도 약화를 의미한다고 볼 수 있음.

· 이와 같은 변화의 시대에 EBRD는 여성, 어린이 및 농촌 등 소외지역 주민을 대상으로 포용적 정책을 바탕으로 공정한 사회를 만드는데 집중하고 있음을 설명함.

- (Mr. Steve Howard, 글로벌파운데이션 사무총장)

· 과거 글로벌화는 지니계수 측면에서 양극화를 야기함. 한국은 양호한 편이나 서구에서는 큰 격차가 발생함.

· 작은 것이 아름답다는 말이 있듯이 작은 시민의 입장에서 참신한 아이디어의 공유방안이 마련된다면 보다 협력적 글로벌화를 이룰 수 있을 것이라는 의견을 공유함.

인프라 파이낸싱 격차 해소를 위한 세미나 (은행, 공공재원 역할 중심)

○ 아시아에서 인프라 개발재원 지원을 위한 채권국(MDBs), 수출신용기구(ECAs), 기관투자자자 등의 역할을 발표함.

* 발표자 : Mr. Jin-yong Cai (홍콩 TPG 캐피탈 파트너)

- (파이낸싱 격차 해소방안)
  · 아시아 인프라 투자 격차 해소를 위한 민간재원의 획기적 참여 필수
  · 공공부문은 세제개혁, 예산지출에 대한 방향전환, 적정 차입금 유지 필요
- (MDBs 구체적 역할) MDBs는 주로 사업(신설/개량) 기반 대출, 정부의 지급 및 신용도 보증, 사업개발비용 일부 융자 및 규정에 대한 자문 등을 제공하는 것이 바람직함.
- (MDBs의 차별화된 가치) 인지도, 사업실행 및 자본 능력임.
- (아시아 인프라 파이낸싱 주체) 공공부문(public sector), MDBs, 상업은행, 개발 및 기관투자자, 비상장 인프라투자자 등이 있음.

인프라 투자시 국민의 신뢰 구축 관련 세미나

○ 대규모 인프라 개발시 공신력 및 신뢰 구축을 위한 정부, 사업개발자 및 자본가의 역할을 논의함.

- (Mr. Hamid Sharif, AIIB 감사정책관) AIIB의 청렴기구(CEIU)를 소개함
  · CEIU(Compliance, Effectiveness and Integrity Unit)는 책임성과 효율성 강화를 위한 관리감독, 대외 민원 창구 역할 및 청렴성 강화를 위한 정책 개발 등을 담당함. CEIU는 독립기구로 이사회에 직보함.
  · AIIB는 사업의 입찰 모니터링(관리감독) 제도를 운영하고, 입찰 결과를 모두 공개하는 등 청렴성을 강화하고 있음.

- (Ms. Zoe Reiter, Transparency International PL) 사업추진시 발생가능한 리스크 예방 방안을 소개함.

  · 모든 사업의 입찰은 법적□제도적 시스템하에서 공정한 경쟁이 이루어지도록 해야 함

  · AIIB는 신생 기관으로서 대규모 인프라 사업 추진 시 민원 메커니즘에 대한 경험있는 기관과의 협업이 바람직함.

  · 사업기획시 해당 지역사회 구성원의 충분한 의견수렴을 통해 사업추진 시 민원 등 사업지연요인을 최소화 할 필요가 있음.

나가며

○ 전 세계적 인프라 개발수요를 공적개발원조(ODA)만으로 감당하기에는 턱없이 부족하며, 민간재원의 참여가 필수적인 상황이다. 국제사회는 민간금융을 활용하기 위해 ODA의 새로운 역할을 제시하고 있고, ODA가 개발도상국 민간투자를 가능하게 하는 촉매제 역할을 담당하게 하자는 것이 최근 국제개발 공동체의 중심 화두이다.

○ 우리나라는 과거 녹색성장을 국가발전 비전으로 제시하고 구체적인 행동들을 실행해감으로써 국제사회에서 모범적인 리더십을 평가 받은 바 있다. 이러한 경험들은 성장을 이루면서도 환경적 지속가능성을 추구하는 지속가능개발 패러다임과 잘 부합되므로 교통 등 인프라 사업들을 우리 ODA의 주요 프로그램으로 가져가는데 큰 동인으로 작용할 수 있다.

○ 이 과정에서 KOICA는 수요가 다대한 교통인프라를 중심으로 KOICA 교통 중기전략('16-'20)에 따라 교통사업이 실질적으로 협력국의 개발수요를 충족시킴으로써 경제사회개발을 통한 빈곤감소 등에 기여할 뿐 아니라 우리 교통산업의 해외진출을 지원할 수 있도록 개발재원연계 및 후속사업추진을 위한 노력을 강화해 나아가야 할 것이다.

참고문헌

김영목, 2015. 공적개발원조(ODA)와 교통물류산업의 해외진출, 월간교통 Vol.208, 2-4.

ADB, 2017. Meeting Asia's infrastructure needs, Asian Development Bank, XI-XIX.

매일경제 원아시아 인프라 프로젝트팀, 2015. 아시아 인프라 전쟁, 매일경제신문사, 4-7.

한국수출입은행 해외경제연구소, 2017. AIIB와 아시아□CIS 인프라 개발, 한국수출입은행, 11-20.

김병은, 2017. 2017 아시아인프라투자은행(AIIB) 연차총회 참석 결과보고, 한국국제협력단 경제개발실, 1-6.