

AIIB Extension and Korea's Role: Perspectives on Sustainability and Inclusion*

Dong-Han Jeon** · Sung-Min Kang***

Abstract

Purpose: Sustainability and inclusiveness are required for the China-led AIIB to expand and gain global influence on a “One Belt One Road” basis. As Korea’s role in AIIB is very important, the search for it is more urgent than ever. This paper explores this issue.

Composition/Logic: This paper is composed of the following: Chapter 1 Introduction, Chapter 2 Research Background and AIIB Establishment and Purpose, Chapter 3 One Belt One Road and AIIB Status, Chapter 4 Extension of AIIB and Role of Korea, and Chapter 5 Conclusions..

Findings: AIIB is expected to be more complementary to existing MDBs than competitive with existing MDBs, especially in terms of infrastructure development and particularly in central and northeast Asia, where ADB has been neglected. Korea should join the AIIB and use various approaches to participate in establishing Korean companies and helping to finance unification, as well as taking a leadership position in the new financial order. China-led AIIB will then expand based on sustainability and inclusion in that the new financial order.

Originality/Value: AIIB is expected to help reverse the shortage of infrastructure investment funds in Asia through existing MDBs such as WB and ADB, regarded as the beginning of a China-centered financial order in response to the US/Japan-led international financial order. The establishment of AIIB can be as valuable as the One Belt One Road project in China, due to its relevance to policy, the use of surplus funds in China, the surge in the value of the Chinese yuan, the limitations of the MDB’s role, and its potential as an alternative financing platform.

Key Words: AIIB, ADB, WB, MDB, Sustainability, Inclusion

Received: November 15, 2017

Revised: November 24, 2017

Accepted: November 29, 2017

* This work was supported by the Ministry of Education of the Republic of Korea and the National Research Foundation of Korea(NRF-2015S1A5B8046893)

** Researcher, Korea E-Trade Research Institute, Chung-Ang University, First Author

*** Professor, School of Business Administration, Chung-Ang University, Corresponding Author

목 차

I. 서 론 II. 연구배경 및 AIIB 설립 III. 일대일로와 AIIB 현황	IV. AIIB 확장과 한국의 역할 V. 결 론 참고문헌
----------------------------------------------------	---------------------------------------

I. 서 론

아시아는 세계 인구의 60%와 세계 경제의 1/3을 차지하는 잠재력이 가장 큰 지역임에도 불구하고 실제 그 성장 속도는 미미하여 왔다. 여기에는 경제개발을 위한 인프라의 부족과 개별 국가가 가지는 철도, 도로, 교량, 항만 등의 기반시설 건설을 위한 자금부족이 한 요인으로 작용하였다.

아시아인프라투자은행(Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB)은 아시아지역 인프라 건설에 필요한 금융지원을 목적으로 2016년 1월 공식 출범한 국제금융기구이다. 중국 시진핑 주석이 2013년 9월 카자흐스탄을 방문하면서 실크로드 경제지대의 건설을 제안하였고, 동년 10월 동남아 순방 중 인도네시아에서 해양 실크로드의 개념을 제시하면서 중국 일대일로(一帶一路, One Belt One Road)의 구상과 추진은 시작되었다. 중국은 AIIB 출범을 계기로 미국과 대등한 세력으로 성장하여 동북아시아에서 영향력을 확대하겠다는 등 세계경제 질서 재편을 내심 기대하고 있다.

현재 세계은행(World Bank: WB), 아시아개발은행(Asian Development Bank: ADB) 등 다자개발은행(Multilateral Development Bank: MDB)이 이미 존재하지만 전 세계 인프라 투자수요를 충족하기에는 크게 부족한 실정에서 기존 MDB는 아시아와 글로벌 금융에서 위기 및 예측에 대한 한계와 함께 빠른 환경변화에 대응하지 못하고 있다. 이에 AIIB는 풍부한 자금 동원력과 집중적이고 유동적인 운영방식을 통해 아시아지역 인프라 투자에 기여하기를 희망하고 있다. 또한 아시아와 유럽을 연결하는 대규모 운송인프라 구축사업도 AIIB와 연계하여 추진할 것으로 예상하고 있다. 중국은 AIIB를 통해 중앙아시아 지역으로는 도로, 철도 등을 건설하여 유럽으로 연결되는 운송로 구축을 계획하고, 동남아 지역으로는 항만을 건설하여 중국의 물류확대 추진을 계획하고 있다.

현재 한국에게 중국은 제1의 교역국이고 중국에게는 한국이 제3의 교역국이다. 한국은 호주와 함께 AIIB에 공동 5위의 지분보유국으로 참여하였고 의사결정 과정에서 영향력 행사와 역할이 가능하다. 이에 역내 국가들 대부분이 개발도상국의 입장에 있는 일대일로 인프라 구축사업과 함께 중국이 추진하고 있는 AIIB에서 한국은 지정학적 위치나 경제규모 측면에서 중요한 역할의 모색이 필요할 시점이다.

여기에 본 논문의 연구 목적이 있으며 논문은 제1장 서론, 제2장 연구배경 및 AIBB 설립과 목적, 제3장 일대일로와 AIBB 현황, 제4장 AIBB 확장과 한국의 역할, 제5장 결론으로 구성하였다.

II. 연구배경 및 AIBB 설립

1. 연구배경

중국 주도의 새로운 국제금융기구인 AIBB는 2016년 1월 16일 공식 출범하였고 한국도 협정문 서명으로 AIBB의 57개 회원국이 되었다. 당초 미국의 반대 속에 중국 주도로 추진된 AIBB는 아시아지역의 부족한 인프라 투자를 지원함으로써 아시아의 경제·사회 발전을 촉진하고 부를 창출하는 것을 목적으로 설립된 다자개발은행이다. 이후 용자, 보증, 지분투자, 기술원조 등을 통해 미국 등의 선진국이 주도하는 WB, ADB, IMF 등을 대체·보완하는 것을 목표로 하고 있다.

2017년 5월 베이징에서 개최된 일대일로 포럼에서 시진핑 주석은 일대일로의 성공적 진행을 위해 협력과 포용을 강조하였고 2017년 6월 제주에서 열린 AIBB 제2회 총회는 친환경을 중심으로 지속가능한 인프라 건설이 의제로 채택되어 진행되었다. AIBB 제2회 총회는 한국의 역할을 재조명하는 계기가 되었는데 그 내용을 보면 첫째, 한국이 적극적인 태도로의 전환이다. 2016년 AIBB 출범과 함께 한국은 높은 의사결정과 권한의 회원국 중 한 국가였으나 한·미·일 등과의 국제적 관계를 고려하여 소극적 자세로 전환하였다가 다시금 적극적 자세로 전환하는 계기가 되었다. 둘째, 실질적 가치의 확대를 위한 모색이다. 한국 건설부문의 경쟁력을 갖춘 기술·장비 보유 기업들이 국내와 아시아시장의 한계를 벗어나 세계시장으로 확대되는 계기가 되었다. 셋째, 사드배치 이후 한중관계 회복을 위한 정치적 의미이다. 사드배치로 인한 반한류 정서를 AIBB 총회 개최를 통해 해법을 찾는 계기가 되었다.

위에서의 언급 내용과 같이 중국 주도의 AIBB가 일대일로를 바탕으로 범세계적으로 더욱 확대되고 영향력을 행사하기 위해서는 지속가능성과 포용성이 전제되어야 한다. 이에 AIBB에서 한국의 역할도 매우 중요해지는 것이 사실이므로 그에 대한 모색이 어느 때 보다 필요하다. 이것이 본 논문 연구의 배경이다.

2. AIBB 설립 및 목적

AIBB는 아시아 신흥국들의 부족한 인프라 구축을 목표로 2016년 1월 설립되었다. ADB의 2017년 2월 발표에 따르면 2016년부터 2030년까지 아시아 신흥국 인프라시장에서 신규창출이 예상되는 개발수요는 연간 1조 3천억 달러에 이를 것으로 보고 있다. 실제 투자액이 앞으로 2015년 수준에 고정된다고 가정할 경우 부족이 예상되는 투자액(인프라 갭)은 연간

4,590억 달러로 추정되며 ADB를 포함한 MDB의 지원은 아시아 전체 인프라투자 중 2.5%에 불과하다고 밝히고 있다. 따라서 아시아 신흥국의 경우 열악한 재정상황 등으로 인해 대규모 인프라 갭을 감당하기 위해서는 AIIB와 같은 MDB의 자금지원이 필수적이라 할 수 있다(<표 1> 참조).

<표 1> 아시아 신흥국 시장 인프라 갭 추정(2016-2030년)

(단위: 10억 달러, %)

구분	2015년 투자액(A)	년간 필요액(B)	갭 금액(B-A)	GDP대비 갭(%)
중국	686	837	151	1.2
인도	118	261	144	5.3
인도네시아	23	74	51	5.1
아시아 전체	881	1,340	459	2.4

자료: ADB(2017년 2월); 심연정(2017), “아시아인프라투자은행(AIIB) 현황 및 평가”, 「국제경제리뷰」, 2017(21), 한국은행, p.4.

이에 중국은 육상으로는 중앙아시아와 러시아를 거쳐 유럽대륙까지 철로를 연결해 실크로드 경제벨트를 형성하고, 해상으로는 중국 연해와 동남아시아, 남아시아, 인도양을 거쳐 유럽과 아프리카까지 연결하는 21세기 해상 실크로드를 구축하는 일대일로 구상의 실현과 맞물려 AIIB 설립을 준비하여 왔다. AIIB의 설립 및 목적은 다음과 같이 정리할 수 있다.

1) 일대일로 정책과의 연관성

중국이 추진하고 있는 일대일로 정책과의 연관성이다. 중국은 일대일로에 연결되는 국가들과 정치·경제·문화를 포괄하는 이익공동체, 운명공동체, 책임공동체를 구축하는 것을 전략적 목적으로 하고 있다. 여기에서 일대는 중앙아시아와 유럽을 잇는 육상 실크로드를 의미하며 일로는 동남아시아와 유럽, 아프리카를 연결하는 해상 실크로드를 의미한다. 일대일로의 성공적 구축은 육상과 해상 실크로드 관련 국가들의 거대한 경제권이 중국을 중심으로 형성된다는 것을 의미하며 이를 위해서 고속철도·에너지·전기와 같은 기반시설의 건설 등을 필요로 하게 된다. 이러한 인프라 구축을 위한 거대자금의 필요성이 AIIB 설립의 배경이 되고 있다.

2) 중국 잉여자금의 활용

지속적인 중국의 경제발전으로 인한 중국 잉여자금과 동남아시아 및 중앙아시아 국가들의 절실한 경제발전 욕구이다. ADB에 의하면, 2010년부터 2020년까지 아시아 각국이 기존 경제성장 수준을 유지하기 위해서는 10년간 8조 달러 정도의 인프라투자가 이루어져야 한다고 밝히고 있다. 즉, 세계 각국이 기존의 경제성장 수준을 유지하려면 아시아 국가에 매

년 평균 8천억 달러 규모를 투자하여야 하는데 ADB와 WB은 매년 아시아 국가에 2백억 달러 밖에 제공하지 못하고 있는 실정이다. 여기에 중국의 경우 급속한 경제성장으로 인한 장비, 도로, 철도, 교량 등의 인프라 구축이 빠른 속도로 이루어지면서 관련 산업의 국제화도 절실한 상황에 이르게 되었다. 결국 중국의 경제 부상과 대규모 인프라사업을 통한 신규 투자 수요창출에 대한 필요성이 AIIB 설립의 배경이 되었다(<표 2> 참조).

<표 2> 2016년-2030년 지역별 인프라 개발 수요

(단위: 십억 달러)

지역별	아시아				태평양지역	아태지역 총
	중앙아시아	남아시아 (인도)	동아시아 (중국)	동남아시아 (인도네시아)		
투자수요	492	5,477 (4,363)	13,781 (13,120)	2,759 (1,108)	42	22,551
연평균투자 수요	33	365 (291)	919 (875)	184 (74)	3	1,503
GDP 대비 비중(%)	6.8	7.6 (7.4)	4.5 (5.0)	5.0 (5.5)	8.2	5.1

자료: ADB(2017), Meeting Asia's Infrastructure Needs.; 천용찬·한재진(2017), “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 『현안과 과제』, 2017(14), 현대경제연구원, p.7.

3) 중국 위안화 가치의 급부상

경제성장에 의해 G2 국가로 급부상한 중국이 미국 주도의 세계은행에 맞서 기존의 국제 통화 화폐인 달러에 대응하여 위안화를 기축통화로 하고자 하는 의도이다. 기존의 세계경제는 미국과 유럽, 일본으로 대표되는 구조적 틀을 유지했던 게 사실이지만 2008년 세계 금융 위기를 기점으로 큰 변화가 있었다. 미국의 경우는 금융위기 이후 경기불황과 기술적 침체로 인한 일시적 위기를 맞게 되지만 2013년 이후 FRB(Federal Reserve Board; 연방준비이사회의) 양적완화정책을 기점으로 더욱 강한 미국으로 자리매김하게 된다. 하지만 유럽 국가들은 지속적인 재무적 위기에 직면하게 되고 일본은 구조적 개혁의 미비와 미래성장 동력부족 현실에 맞닥뜨리게 된다. 또한 BRICS로 대표하는 거대영토의 신흥시장 국가들도 거품경제와 인플레이션 같은 구조적 문제에 직면하면서 세계경제는 더욱 빠른 속도로 쇠퇴하게 된다. 이러한 시점에서 G2로써의 중국 경제력의 확대는 매우 중요한 의미를 갖는데 이것은 세계 2위의 경제대국인 중국이 새로운 대내 개혁과 대외 개방정책을 통해 향후 세계 경제의 흐름을 주도하면서 아시아의 경기회복을 유도하고자 하는 의도를 포함하고 있다.

4) MDB의 역할과 한계

ADB가 아시아지역의 독점적 MDB라는 것도 AIIB의 필요성을 부각시키고 있다. 세계경제의 1/3을 차지하고 있는 아시아지역 인프라 수요를 충족시켜줄 다른 MDB가 없는 현실에

서 ADB가 유일한 MDB의 역할을 수행하고 있으며 AIF(ASEAN Infrastructure Fund; AIF)와 ADF(Asian Development Fund; ADF) 같은 조직은 상존하긴 하지만 모두 ADB 산하조직에 불과하다. 지역적으로도 ADB는 중앙아시아, 동남아시아, 남아시아지역을 집중 지원하는 등 동북아시아에 대한 지원 비중은 5.2%에 불과하다. 따라서 AIIB는 ADB가 전문성을 갖고 있지 못하거나 정치적 이유 등으로 지원하고 있지 못하는 아시아의 지원미비 지역에 대해 원활한 지원운용을 하게 된다면 ADB의 보충적 역할을 할 수 있을 것이다. 또한 WB와 ADB의 자금지원이 인프라 건설에만 전문적으로 집중되는 것이 아니라 환경보호, 인권 등 다양한 분야에 분산 투자되고 있기 때문에 인프라 구축을 위한 자금수요의 부족현상이 AIIB와 같은 전문성을 갖는 MDB 필요성으로 대두되고 있다(최필수, 2015).

5) 용자 플랫폼의 대안적 역할

중국의 경제성장과 화폐가치 상승으로 중국정부를 재원으로 하는 인프라건설은 이미 아프리카를 비롯한 신흥국에서 많이 이루어져 왔고 또 이에 대해 현지 및 국제사회는 중국을 상대로 경계심도 키워왔다. 특히 미국의 경우 미국 중심의 국제금융질서 파괴에 대해 강한 불만과 반대 입장을 표명하면서 일본과 함께 ADB를 중심으로 견제를 강화하여 왔다. 이러한 이유로 중국의 경우 아시아 접경지역의 인프라 투자와 일대일로 실현을 위한 구체적 용자 플랫폼 역할을 위한 AIIB의 설립은 더욱 절실하게 되었다. AIIB를 통한 중국의 아시아 지역 인프라 투자는 중국의 경제, 외환, 영토문제를 평화적으로 해결하거나 확대하는 계기가 될 것이며 중국의 기존 이미지를 개선시키는 기회가 될 것이다. 또한 AIIB 투자를 통해 국제사회의 경계심을 완화할 수 있는 계기가 될 것이며 중국 경제의 지배구조도 강화되는 계기가 될 것이다(전일욱, 2015).

Ⅲ. 일대일로와 AIIB 현황

1. 일대일로

1) 현황

2013년 시진핑 주석의 제안으로 시작된 일대일로 사업은 2014년 12월 실크로드 기금 설립, 2016년 1월 AIIB 출범, 2017년 5월 일대일로 국제협력 포럼 개최 등의 성과를 보이면서 기초적인 준비를 본격화하였다. 중국 중심의 일대일로 사업은 중국 본토와 동남아, 중앙아시아 및 유럽을 잇는 대규모 인프라 개발에 역점을 두고 있는데 육·해로를 통해 중국에서 중앙 및 동남아시아, 중동 등을 지나 유럽을 연결하는 연선(沿線)국가를 대상으로 6개 경제 회랑(Economic Corridor)을 건설하는 사업이다(<표 3> 참조).

<표 3> 일대일로 전략과 내용

구분	내용	
전략	-일대(육상): 실크로드 경제벨트 -일로(해상): 21세기 해상 실크로드	
슬로건(5通)	①정책소통 ②인프라 연결 ③무역원활화 ④자금유통 ⑤민심상통	
연선국 (중국 포함 65국)	동남아 (11국)	인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 브루나이, 베트남, 라오스, 캄보디아, 동티모르, 미얀마
	중앙·남아시아 (14국)	중앙아시아: 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄, 몽골 남아시아: 아프가니스탄, 방글라데시, 부탄, 인도, 몰디브, 네팔, 파키스탄, 스리랑카
	중동·아프리카 (15국)	중동: 바레인, 이란, 이라크, 이스라엘, 요르단, 쿠웨이트, 레바논, 오만, 팔레스타인, 카타르, 사우디아라비아, 시리아, 아랍에미리트, 예멘 아프리카: 이집트
	유럽 (24국)	알바니아, 아르메니아, 아제르바이잔, 벨라루스, 보스니아, 불가리아, 체코, 크로아티아, 에스토니아, 조지아, 헝가리, 라트비아, 리투아니아, 마케도니아, 몰도바, 몬테네그로, 폴란드, 루마니아, 러시아, 세르비아, 슬로바키아, 슬로베니아, 터키, 우크라이나
관련 금융기구	아시아인프라투자은행(AIIB), 브릭스 은행, 실크로드 펀드	
중국의 목표 (경제분야)	①과잉생산 업종의 수출처 확보 ②경쟁력이 낮은 생산능력 이전, 혁신 추진 ③중서부 지역 발전 추진 ④위안화 국제화에 박차 ⑤외화보유고 운용처 다각화 ⑥에너지 조달처 다각화	

자료: 천용찬·한재진(2017), “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 『이슈리포트』, 현대경제연구원, 2017(14), p.2; “中 ‘일대일로’ 2.0시대 ①정상 포럼 성과”, World Wide 2017.05.26. 15:30 <http://0727jjh.tistory.com/3926> [It's useful for YOU~!].

중국이 주도하는 일대일로 프로젝트는 중국을 기점으로 동남아 11국, 중앙·남아시아 14국, 중동·아프리카 15국, 유럽 24국 등 65개 국가와 직접적으로 연결되어 있다. <표 4>에서 보는 바와 같이 2015년 기준으로 65개의 일대일로 연선국가는 전 세계 GDP의 28.1%, 전체 인구의 62.1%, 면적은 38.3%를 차지하고 있다(천용찬·한재진, 2017).

<표 4> 일대일로 연선국가 현황

구분	전세계	연선국가(65국)	비중
GDP	75조 2,417억 달러	21조 1,500억 달러	28.1%
인구	73억 4,671만 명	45억 6,267만 명	62.1%
면적	1억 2,973만 km ²	4,971만 km ²	38.3%

자료: 천용찬·한재진(2017), “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 『이슈리포트』, 2017(14), 현대경제연구원, p.2.

2) 확장성

(1) 교역의 확대

일대일로를 통한 연선국가에 대한 교역은 동남아뿐만 아니라 중동 및 유럽 국가들로 확장 가능성이 커질 것으로 예상된다. 한국과 중국의 일대일로 연선국가 교역액은 2014년 이후로 줄어들고 있지만 전체 대외교역에서는 차지하는 비중이 높은 수준이다. 2016년 기준으로 한국과 중국의 일대일로 연선국가와의 교역은 각각 2,539억 달러, 9,621억 달러로 2014년 보다 다소 줄어들었지만, 2016년 기준 전체 대외교역에서의 비중은 한국이 28.0%, 중국이 26.1%로 대체적 큰 비중을 차지하고 있다. 지역별로는 동남아, 중동·아프리카에 대한 교역이 대부분을 차지하는 가운데 특히 동남아 11개 국가에 대한 교역비중은 꾸준히 증가하고 있다. 2016년 기준 중국의 전체 연선국가 교역 중에서 동남아 11국에 대한 비중은 2010년보다 5.4% 상승한 47.9%로 가장 높게 나타났고, 중동·아프리카를 포함하는 15국이 그 다음 20.3%로 나타났다. 동일 기준으로 한국도 동남아 11국에 대한 교역비중이 47.0%로 가장 높게 나타났고 중동·아프리카 15국에 대한 교역 비중은 30.5%로 두 번째 높게 나타났다(<표 5> 참조).

<표 5> 한중 일대일로 연선국가 교역 지역별 비중

(단위: %)

구분	중국			한국		
	2010	2013	2016	2010	2013	2016
동남아 11국	42.5	42.6	47.9	36.7	37.3	47.0
중앙·남아시아 14국	16.6	14.7	15.3	8.8	7.0	8.3
중동아프리카 15국	22.7	25.3	20.3	39.5	42.4	30.5
유럽 24국	18.1	17.4	16.5	14.9	13.3	14.2

자료: 천용찬·한재진(2017), “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 『이슈리포트』, 2017(14), 현대경제연구원, p3.

(2) 신흥국 투자시장 진출 확대

2015년 기준으로 중국의 일대일로 연선국가 투자액은 중국 해외직접투자 총액의 14.7%인 214억 달러로 2014년보다 3.6% 상승하였다. 지역별로는 동남아 11개국에 대한 직접투자가 대부분인 가운데 최근 유럽·중동 국가들에 대한 투자비중도 증가하였다. 2015년 기준 중국의 동남아 11개국 투자비중은 전체 연선국가에 대한 투자 중 68.3%를 차지하는 등 2010년 이후 계속적으로 증가하고 있다. 2016년 한국의 연선국가 투자액은 80억 달러로 한국 전체 해외직접투자의 22.7%를 차지하였으며 동남아국가에 대한 투자비중이 64.2%로 가장 높게 나타났다. 반면 중동지역과 유럽지역 투자비중도 빠르게 증가하고 있다(<표 6> 참조).

<표 6> 한중 일대일로 연선국가 투자 지역별 비중

(단위: %)

구분	중국			한국		
	2010	2013	2015	2010	2013	2016
동남아 11국	57.1	61.5	68.3	76.1	72.7	64.2
중앙·남아시아 14국	15.0	9.6	6.1	7.8	11.6	4.8
중동아프리카 15국	14.2	16.7	7.6	6.2	7.5	13.5
유럽 24국	13.7	12.2	18.0	9.9	8.2	17.4

자료: 천용찬·한재진(2017), “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 『이슈리포트』, 2017(14), 현대경제연구원, p4.

최근 중국의 일대일로 프로젝트 투자는 감소하는 반면 연선국가 프로젝트 계약규모는 증가하고 있어 향후 연선국가들과의 협력성과는 기대가 예상된다. 2015년 중국의 일대일로 관련 프로젝트 투자 신고금액은 148.2억 달러로 분기별 평균 37.1억 달러를 기록하였다. 2016년에는 2015년과 비슷한 145.3억 달러로 분기별 평균 36.3억 달러로 나타났다. 그러나 실제 투자 사용액이 2015년 분기별 평균 21.2억 달러에서 2016년 17.7억 달러로 줄어들면서 직접 투자 실제사용액 비중은 2014-2015년의 50-60% 수준에서 2016년부터는 40% 수준으로 하락하였다. 반면에 일대일로 연선국가들과 체결한 해외도급공정 신규 계약규모는 빠르게 증가하고 있는데 중국이 연선국가들과 신규로 체결한 해외도급공정 계약규모는 2015년 926억 달러에서 2016년 1,260억 달러로 증가하였고 해외도급공정 영업이익도 2015년 693억 달러에서 2016년 760억 달러로 증가하였다(천용찬·한재진, 2017).

(3) 해외 인프라건설 참여 확대

일대일로 지역 중에서 아시아는 인프라개발 수요가 GDP 대비 연간 5% 이상이 되는, 향후 전기 및 교통 등의 분야에서 국가간 협력이 확대될 것으로 예상되는 지역이다. 2016-2030년 까지 15년간 중국을 중심으로 한 아태지역의 인프라 개발수요는 GDP 대비 5.1%에 이를 것으로 추정되며 금액으로는 중국이 13조 1,200억 달러, 아시아 태평양지역 전체가 22조 5,510억 달러에 이를 것으로 예상하고 있다. 지역별 수요는 15년간 동아시아가 13조 78,10억 달러로 가장 많고 그 다음은 인도를 중심으로 하는 남아시아가 5조 4,770억 달러에 이를 것으로 예상하고 있다. 개발수요가 가장 큰 분야는 전기 및 교통 분야일 것으로 예상되며 2016-2030년까지 전기 분야의 15년간 인프라 개발수요는 11조 6,890억 달러로 전체 수요의 51.8%를 차지할 것으로 예상되며 동기간 교통 분야의 개발수요는 전체의 34.6%인 7조 7,960억 달러, 통신과 수력은 각각 전체의 10.1%, 3.5%로 전망하고 있다(<표 7> 참조).

<표 7> 2016-2030년 지역·분야별 인프라개발 수요

(단위: 달러)

지역구분	투자 수요	연평균 투자수요	GDP대비 비중(%)	분야구분	투자 수요	비중 (%)	연평균투자 수요
아시아	중앙아시아	492	33	6.8	전기	11,689	51.8
	남아시아	5,477	365	7.6			
	인도	4,363	291	7.4	교통	7,796	34.6
	동아시아	13,781	919	4.5			
	중국	13,120	875	5.0	통신	2,279	10.1
	동남아	2,759	184	5.0			
	인도네시아	1,108	74	5.5	수력	787	3.5
태평양지역	42	3	8.2				
아태지역 총	22,551	1,503	5.1	아태지역 총	22,551	100	1,503

자료: ADB(2017); 천용찬·한재진(2017), “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 『이슈리포트』, 2017(14), 현대경제연구원, p7.

(4) 금융 경쟁력 확대

최근 중국은 일대일로 인프라건설 및 국가간 금융협력을 위해 대규모 기금조성을 계획하고 있다. 금년 5월 베이징에서 열린 일대일로 국제협력 정상포럼에서 시진핑 주석은 실크로드 기금에 최소 1,130억 위안(약 18조 원)을 추가 투자할 계획임을 밝혔다. 또, 일대일로 인프라건설 및 국가간 금융협력 사업에 중국국가개발은행, 수출입은행이 각각 2,500억 위안(약 41조 원), 1,300억 위안(약 21조 원)을 지원할 예정임을 밝혔다. 중국은 일대일로 추진 가속화로 무역결제 및 용자에 대한 위안화 수요가 증가함에 따라 위안화의 국제화가 탄력을 받을 것으로 예상하고 있다. 일대일로 추진의 중요한 목적중 하나는 위안화의 수요 확대이기 때문에 대규모 인프라 투자 프로젝트인 일대일로의 추진은 위안화의 새로운 수요를 지속적으로 촉진시킬 것으로 예상된다(천용찬·한재진, 2017).

2. AIIB

1) 현황

중국이 주도하는 AIIB는 다자간개발은행으로서 아시아의 대규모 인프라 확충 및 일대일로 사업을 배경으로 국제금융시장의 효율화 등을 목표로 2016년 출범하였다. 출범 당시에는 우리나라를 포함한 중국, 인도 등의 신흥국들과 독일, 영국 등의 선진국이 함께 참여하였고 창설 당시 57개 회원국이 현재는 77개국으로 늘어 ADB의 67개국을 넘어서는 수준이 되었다. 여기에는 중국의 위상과 영향력을 확대하려는 의도와 함께 국내 일부 산업의 과잉설비 문제를 완화하려는 목적도 포함되어 있다(<표 8> 참조).

<표 8> AIIB 회원국 상위 10개국 지분율 및 투표권

(단위: %)

역내국				역외국			
순위	국가	지분율	투표권	순위	국가	지분율	투표권
1	중국	32.33	27.77	4	독일	4.87	4.42
2	인도	9.08	8.00	7	프랑스	3.66	3.39
3	러시아	7.09	6.31	9	영국	3.32	3.10
5	한국	4.06	3.73	11	이탈리아	2.79	2.65
6	호주	40.1	3.70	16	네덜란드	1.12	1.23
8	인도네시아	3.65	3.38	19	폴란드	0.90	1.05
10	터키	2.83	2.69	22	스위스	0.77	0.93
12	사우디아라비아	2.76	2.63	25	이집트	0.71	0.88
13	이란	1.72	1.74	26	스웨덴	0.68	0.86
14	태국	1.55	1.60	28	노르웨이	0.60	0.79

자료: AIIB; 심연정(2017), “아시아인프라투자은행(AIIB) 현황 및 평가”, 『국제경제리뷰』, 2017(21), 한국은행, p.17.

AIIB는 수권자본금(authorized capital) 1,000억 달러, 납입자본금(paid-in capital) 200억 달러로 출범하였으며 우리나라는 납입자본금 중 7.5억 달러를 부담하였다. 장기적으로는 AIIB도 여타 MDB처럼 국제금융시장에서의 채권발행을 통해 자금을 차입할 것으로 보이나 출범 초기인 현재는 납입자본금만을 자금원으로 사용하고 있는 상황이다.

AIIB는 출범 이후 현재까지 총 13개의 사업에 21.8억 달러 규모의 용자를 제공하고 있는데 금년 1-5월중에는 4개 사업에 총 4.5억 달러 규모의 프로젝트를 승인하였고, 사업 심사의 실전 경험부족으로 현재까지 WB, ADB 등과 공동 추진하는 프로젝트는 13개 중 8개이며 단독 사업은 3개에 불과하다. 승인사업을 세부분야별로 보면 에너지분야 투자비중이 46%로 가장 크고 국가로는 아제르바이잔에 대한 지원이 가장 높다(<표 9> 참조).

<표 9> AIIB 사업 현황

(단위: 억 달러)

승인시기	국가	지원내용(진행기간)	규모	용자형태	협조기관 (지원규모)
16년 6월	파키스탄	고속도로 건설(2016.06-2020.06)	1	협조	ADB(1)
	타지키스탄	두산베-우즈베키스탄 국경도로 개선(2016.12-2020.12)	0.275	협조	EBRD(0.625)
	방글라데시	전력공급 시스템 개선 (2016.07-2019.06)	1.65	단독	-

	인도네시아	슬럼가 개선(2016.09-2021.06)	2.165	협조	WB(2.165)
16년 9월	파키스탄	수력발전소 확장(2017.01-2022.03)	3	협조	WB(3.9)
	미얀마*	천연가스 화력발전소 건설(-)	0.2	협조	IFC, ADB
16년 12월	오만	철도 건설(2017.01-2018.12)	0.36	단독	-
		항만시설 건설(2017.01-2020.12)	2.65	단독	-
	아제르바이잔	천연가스관 건설(2017.02-2021.01)	6	협조	WB(8), EIB(13) EBRD(5)
17년 3월	인도네시아	대형 물탱크 기능 및 안정성 개선 (2017.06-2023.06)	1.25	협조	WB(1.25)
		인프라시설 개선(2017.04-2020.12)	1	협조	WB(1)
	방글라데시	천연가스 인프라 개선 (2017.01-2021.12)	0.6	협조	ADB(1.67)
17년 5월	인도	전력 공급 시스템 및 효율성 개선 (2017.08-2022.06)	1.6	협조	WB(2.4)

주: * 미얀마 사업에 관한 구체적인 진행기간 및 타기관의 지원규모는 미공개.
 자료: AIB; 심연정(2017), “아시아인프라투자은행(AIIB) 현황 및 평가”, 「국제경제리뷰」, 2017(21), 한국은행, p.9.

사업실적의 경우 아직은 낮은 수준이지만 향후 일대일로 사업 등이 본격화될 경우 빠른 증가가 예상되며 프로젝트의 실행가능성, 친환경성, 현지국 허가 등의 조건이 충족될 경우 일대일로 사업에 자금을 적극 제공할 것이라고 중국 정부는 밝히고 있다. 사업 추진방식에 있어서도 전문인력 충원과 수행역량 축적을 통해 독자사업을 점차 늘린다는 계획이다

<표 10> 대중국 및 대역내국 무역의존도

(단위: %)

순서	구분	대중국	대역내국	순서	구분	대중국	대역내국
1	키르기스스탄	86.4	0.1	9	카자흐스탄	19.2	0.4
2	몽골	60.7	0.1	10	말레이시아	15.8	1.5
3	미얀마	53.4	0.4	11	태국	15.6	1.7
4	타지키스탄	46.7	0.1	12	싱가포르	14.1	2.3
5	라오스	41.7	0.1	13	필리핀	13.7	0.5
6	파키스탄	30.9	0.5	14	네팔	13.1	0.0
7	베트남	29.1	2.4	15	인도	10.8	1.9
8	한국	23.6	5.9	-	-	-	-

주: 2015년 기준
 자료: IMF; 심연정(2017), “아시아인프라투자은행(AIIB) 현황 및 평가”, 「국제경제리뷰」, 2017(21), 한국은행, p.6.

2) MDB

(1) ADB

아태지역의 경제성장과 경제협력 촉진을 목표로 1966년 설립되었으며 회원국은 최대주주인 일본(15.7%)과 미국(15.6%)을 비롯하여 67개국이 참여하고 있으며 한국 지분율은 5.1%이다. 최고의사결정기관은 각 회원국이 임명한 Governors로 구성된 총회(Board of Governors)이나 실질적인 의사결정은 대부분의 권한을 위임받은 이사회(Board of Directors)가 수행한다. 역대 총재는 모두 일본 출신이며 이사회는 역내 8개, 역외 4개 그룹을 대표하는 12명의 이사로 구성되는데, 미국, 일본, 중국은 단독 이사를 선임할 수 있고 그 외 회원국은 복수국가가 그룹을 형성하여 그룹별로 1명의 이사를 선임한다. ADB가 추진하는 장기전략 'Strategy 2020'에 포함된 주력 지원분야는 인프라 개발, 기후변화를 포함한 환경이슈, 지역협력·통합, 금융분야 개발, 교육 등이다.

(2) WB

중소득 개도국에 중장기개발자금을 지원하는 국제부흥개발은행(International Bank for Reconstruction and Development: IBRD), 저소득 개도국에 양허성 자금을 지원하는 국제개발 협회(International Development Association: IDA) 등으로 구성되어 있다. <표 11>에서 보는 바와 같이 IBRD 회원국은 188개국이며 미국이 17% 이상의 최대지분을 보유한 가운데 일본 7.92%, 중국 5.11%, 한국 1.72%의 지분을 각각 보유하고 있다.

<표 11> AIIB와 ADB, WB의 내용 비교

구분	AIIB	ADB	WB
설립년도	2016년	1966년	1944년
본부	중국 베이징	필리핀 마닐라	미국 워싱턴
설립목적	아시아 역내 인프라 투자, MDB와의 협력	아태지역 경제성장 및 경제협력 촉진	전쟁피해 복구자금 지원, 개도국에의 개발자금 지원
회원국	57개국(창립회원국)	67개국(역내 48국, 역외19국)	188개국(IBRD 기준)
자본금	1,000억 달러	1,638억 달러	2,323억 달러
주요국 및 한국 지분율(%)	중국(30.34), 인도(8.52), 한국(3.81, 5위)	일본(15.7), 미국(15.6), 한국(5.1, 8위)	미국(17.1), 일본(7.9), 중국(5.1), 한국(1.7)
결정구조	이사회 결정*	이사회 결정**	이사회 결정

주: * 중국은 투표권 26%에도 거부권 행사 않음을 선언.
 ** 일본(12.8%)과 미국(12.7%) 투표권의 25.5% 보유, 양국 거부권 행사.
 자료: 이해정(2016), "AIIB를 활용한 북한 인프라 개선 방안", 「통일경제」, 2016(1), 현대경제연구원, p.58.
 내용을 저자에 의한 수정.

최고의사결정기구는 총회(Board of governors)이며 대부분의 권한은 25명의 이사로 구성된 이사회(Board of Executive Directors)에 위임하고 있다.

5대 출자국인 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본은 각각 1명의 이사를 임명하고, 러시아, 중국, 사우디아라비아는 각각 단독으로 하나의 그룹을 형성하며, 나머지 국가는 지역그룹을 형성하여 이사를 선출한다(<표 11> 참조).

(3) EBRD

냉전 이후 중·동유럽 경제재건과 지속가능하고 개방된 시장경제 도입과 정착을 위한 지원을 위해 설립되었으며 미국 등 64개국이 참여하고 있다. 미국의 지분율이 10.1%로 가장 높고 프랑스, 독일, 이탈리아, 일본이 각각 8.6%, 한국은 1.0%의 지분을 확보하고 있다.

<표 12> 세계 다자간 개발은행과 설립 년도

World Bank Group	IBRD(1945), IDA(1960), IFC(1956), MIGA(1988), NDB(2015)			
	아시아	미주	유럽	아프리카
Regional Development Banks (RDBs)	ADB(1966) ADF(1974) AIIB(2016)	IDB(1959) FSO(1959) IIC(1986) MIF(1993)	EIB(1958) EBRD(1991)	AfDB(1964) AfDF(1973) AFREXIMBANK(1993)
Subregional Development Banks (SRDBs)	AIF(2012) SADB(?)*	BCIE(1960) CAF(1968) CDB(1969)	NIB(1975) BSTDB(1997)	EADB(1967) AFESD(1971) BDEAC(1972) BOAD(1973) BADEA(1973) IsDB(1975) OPEC IDF(1976) AMF(1976)

주: 인도가 주창하는 남아시아개발은행(South Asia Development Bank: SADB)설립은 아직 미정 상태임.
 자료: 최필수(2015), "AIIB 설립과 동북아 개발금융", 『한중사회과학연구』, 13(1), 한중사회과학회, p.152.

IV. AIIB 확장과 한국의 역할

1. AIIB 확장을 위한 지속가능성과 포용성

1) 지속가능성

(1) 중국의 위상 강화

중국이 아시아뿐만 아니라 전세계적 범주에서 자국의 위상과 영향력을 확대하려는 의도 또한 AIIB 설립의 목적이다. 중국의 아시아 국가에 대한 무역의존도는 미미한 반면, 아시아

국가의 상당수는 중국 의존적 무역구조를 형성하고 있어 중국의 영향력 확대가 용이한 구조이다. 따라서 중국은 아시아지역에 대한 AIIB의 투자확대를 통해 역내 국가들에 대한 영향력 강화를 추구할 가능성이 크다(심연정, 2017).

(2) 중국 경제의 취약성 완화

중국은 글로벌 금융위기 이후 경기부양 정책의 일환으로 추진했던 대규모 투자 확대가 철강 및 석탄산업 등에서 공급과잉 현상으로 나타났고 생산설비 감축 및 한계기업 정리 등 중국 정부의 대응에도 불구하고 대책의 실효성이 떨어지면서 공급과잉 상태가 지속되고 있다. 이러한 중국내 일부 산업에서의 과잉공급 문제를 해외 인프라건설을 통해 완화할 수 있다는 경제적 이점 또한 AIIB 설립 유인으로 작용하고 있다.

(3) 미흡한 전문성 극복과 지배구조 개선이 우선

AIIB는 출범한지 1년여 밖에 경과되지 않아 전반에 대해 전문운용 능력의 부족, 중국의 사업 독점화 우려 등이 문제점으로 제기되고 있다. 2017년 3월 현재 AIIB 내부직원은 84명으로 3,000여명 수준인 ADB 직원의 2.8%에 불과하며 급여 및 복리후생 수준 또한 여타 국제기구에 비해 낮아 고급인력 유치에 한계가 있다.

또한 중국 중심의 지배구조 문제는 AIIB가 태생적으로 안고 있는 불안요인으로 출범 이전부터 지속적으로 제기되어 왔던 문제이다. AIIB에 대한 중국의 지분율은 여타 국제기구의 최고지분 보유국가의 2배 수준으로 독점적 운용이 가능하다. 신규 회원국 가입 등 주요사안의 경우 투표권 기준 75% 이상의 찬성이 필요한데, 27.77% 투표권을 보유한 중국은 실질적인 거부권 행사가 가능하다.

(4) 투자의 중복성 회피

기존 MDB와 AIIB가 국제 인프라시장에서 주도권 경쟁에 나설 경우 중복지원 및 부실심사의 가능성이 높다. AIIB가 현재까지 승인한 사업의 2/3가 협조용자라는 점에서 아직 AIIB만의 뚜렷한 특색이 드러나지는 않고 있으며 사업영역 확장단계에서는 과잉 중복투자의 가능성이 높게 나타나게 될 것이다.

따라서 AIIB가 국제사회에서 글로벌 금융기관으로서 위상을 인정받기 위해서는 기존 MDB가 소홀했던 분야를 중심으로 차별화 전략을 수립하여 동남아시아를 주요 대상으로 하는 ADB와 투자영역이 중복되지 않도록 아시아 전역을 투자대상으로 확장하는 등 독자적 영역 구축이 필요하겠다(심연정, 2017).

2) 포용성

(1) 인프라의 명확한 범위 설정

AIIB는 아시아의 인프라개발에 특화된 지역개발은행을 표방하고 있기 때문에 AIIB가 지원하고자 하는 인프라의 규정과 범위에 대한 회원국간 명백한 합의가 우선적으로 필요하다. 기존 국제기구 및 관련 연구에서 밝히고 있는 인프라 범위에 대해 몇 가지를 정리하면, ADB와 ADBI(아시아개발은행연구소)는 2020년까지 아시아지역의 인프라 투자수요를 분석하면서 인프라의 범위를 에너지(전기), 통신(휴대전화, 유선전화), 운송(공항, 항구, 철도, 도로), 물·위생 등으로 규정하고 있다. Global Competitiveness Report는 인프라 전반을 도로, 철도, 항구, 항공, 전력공급, 휴대전화·유선전화의 보급으로 정하고 있으며, OECD 산하 개발원조위원회(Development Assistance Committee; DAC)의 CRS 코드에서는 공여국이 지원하는 원조분야를 '사회적 인프라'와 '경제적 인프라'로 구분하고 있는데 사회적 인프라 및 서비스에는 교육, 보건, 인구관리, 물·위생, 정부·시민사회, 기타(복지, 주거 등)를 포함하고, 경제적 인프라 및 서비스에는 운송·저장, 통신, 에너지, 은행·금융서비스, 비즈니스·기타 서비스를 포함하고 있다(임호열·문진영·이민영·이성희, 2015).

(2) 국제금융시장의 효율화 추구

신흥국의 경제규모 확대에도 불구하고 WB와 ADB 등에서의 지배구조 및 발언권 정체 등 신흥국 위상 제고와 관련된 문제는 지속적으로 제기되어 왔다. WB, ADB 등 기존 MDB의 문제점으로 제기되고 있는 신흥국의 위상 문제, 사업 진행의 비효율 등과 같은 심각성을 완화하고자 하는 것도 AIIB 출범의 주된 배경 중 하나이다. 미국 중심의 WB와 미·일 중심의 ADB 등 기존 MDB가 선진국 주도로 운용되어 왔던 것과 달리 AIIB는 신흥국인 중국 주도의 국제금융기관으로 글로벌 금융시장에서 선진국과 신흥국간 위상 재정립에 기여하게 될 것으로 기대된다.

ADB는 프로젝트 발굴 후 승인까지 평균 1-3년이 소요되어 프로젝트 진행이 지연된다는 지적이 제기되고 있기 때문에 AIIB는 신속 심사제 도입, 실무진 권한 강화 등 절차 간소화를 통해 대출심사 기간을 6개월 이내로 단기화 할 필요가 있다. AIIB의 경우 보건, 의료 등 지원영역이 다양한 기존 MDB와 달리 인프라투자에 집중함으로써 사업 심사의 전문성을 바탕으로 단기간 내 사업진행이 가능하게 하여야 한다. 사업운용에 있어서도 프로젝트 진행에 장기간이 소요되는 기존 MDB와는 차별화하여 AIIB는 빠른 투자결정으로 효율적 자금지원이 가능하게 하여야 한다(심연정, 2017).

(3) 아시아 인프라 개발 지원

아시아의 대규모 인프라 수요와 일대일로 사업에 주된 자금 공급원으로 AIIB의 역할이 강화되면서 아시아 인프라개발이 본격화될 것으로 예상된다. 대규모 투자수요를 충족하기

위해서 ADB와 WB만으로는 재원 마련에 한계가 있으므로 AIIB가 주요 자금원으로 기능하게 될 것이다. 중국 정부가 일대일로 장기 추진계획을 담은 “실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동건설 추진의 비전과 행동”을 AIIB 출범에 앞서 제시한 점도 일대일로 사업의 자금통로 역할의 확대 의지를 반영한 것으로 해석할 수 있다. 특히 AIIB는 설립 협정문에서 밝히고 있듯이 지원 분야를 “인프라 및 기타 생산분야”로 제한하고 있어 인프라 중심의 집중투자가 가능한 환경이다(심연정, 2017).

(4) 세계경제 회복에 기여

AIIB 지원으로 아시아 신흥국의 인프라개발이 본격화될 경우 역내 경제성장을 직·간접적으로 지원하게 되면서 세계경제 회복에도 기여하게 될 것이다. 인프라개발은 개별 국가의 투자지출 증가를 통해 GDP의 직접적 성장요인으로 작용할 뿐만 아니라 구축된 인프라가 역내 교역확대를 뒷받침함으로써 지속적 성장에도 긍정의 효과를 가져다줄 것이다. 전세계 권역 중 가장 높은 성장세를 보이고 있는 아시아지역의 수요증가는 여타 지역의 수출증대로 이어져 글로벌 성장을 견인하는 역할을 하게 될 것이다.

(5) 국제 투자시장의 효율성 제고

AIIB 출범은 기존 MDB와의 경쟁촉진 및 협력을 강화할 수 있게 되어 글로벌 투자시장의 효율성 제고에 기여하게 된다. MDB의 대표기관인 WB와 ADB는 AIIB와의 협력 증진을 우선적으로 강화한다는 입장에서 WB는 금년 5월 AIIB와의 자금조달, 인적교류, 지역·국가 차원의 다자간개발 등에 협력하기로 양해각서를 체결하였고, ADB 또한 이와 유사한 형태의 기관 간 협력 강화에 관심을 표명하고 있다. 나카오 다케히코 ADB 총재는 ADB와 AIIB는 실제로 협력을 모색하는 관계로써 AIIB 자금이 투입될 많은 프로젝트에 협조용자 형태로 ADB가 참여할 계획임을 밝히고 있다(심연정, 2017).

2. 한국의 역할

1) 신금융질서 참여와 회원국 간 국제협력 유대 강화

AIIB 설립으로 세계 금융이 중국 주도의 신금융질서를 형성하기 시작하였다. 한국 입장에서는 국익차원에서 신금융질서에 주도적으로 참여하는 것이 필요하겠고 AIIB 내에서 실질적 협력 강화를 위한 국가간 연계 모색도 중요하겠다. 향후 우리나라는 AIIB 가입국이 늘어날수록 현재의 지분을 유지가 어렵게 될 것이므로 AIIB 참여국 중 국가신용도가 높고 자본금을 제공할 수 있는 비차입회원국(non-borrowing members)과의 협력 및 연대를 통해 AIIB에 적극적인 입장을 표명하여야 할 것이다. 이에 우리나라는 AIIB에 참여하는 우방국과 함께 우리의 입장을 공조하는 연대를 강화함으로써 중국 중심의 AIIB 운영을 우리나라에 유리한 방향으로 유도하는 전략이 필요하겠다(임호열 · 문진영 · 이민영 · 이성희, 2015).

2) 동북아 개발 및 통일재원 조달에 활용

한국은 AIIB 참여를 통해 동북아 개발의 중요성을 인식하고 향후 통일기반 조성에 AIIB를 능동적으로 활용해야 할 것이다. ADB 투자자금이 동남아와 남아시아에 60% 가량 집중되면서 동북아 투자에 소홀했고 특히 북한의 경우는 투자회수가 어려운 최빈국이면서 정치적 거버넌스 기준도 부합하지 않아 투자대상에서 소외되어 왔다. 반면 북한·중국 동북3성·러시아 극동·몽골 등을 포함한 동북아지역의 인프라 개발과 광역두만강개발계획(GTI)을 통한 동북아지역 개발이 진행된다면 AIIB에서 소외된 북한을 우회 지원할 수 있게 되고, GTI가 동북아지역 개발설계자로 자리매김할 경우 GTI 회원국 간 협력 강화와 함께 AIIB의 투자 우선순위 상향을 기대할 수 있게 될 것이다.

3) 인프라 투자수요에 대비한 정책지원 강화

AIIB 출범으로 아시아 역내 인프라 투자수요가 확대될 경우 국내기업의 인프라사업 진출 촉진을 강화하기 위한 정책지원이 필요하다. 최근 아시아지역 인프라 관련 ODA의 경우, 일본이 50%를 상회하는 반면 한국은 5%를 밑돌고 있어 향후 AIIB를 통한 인프라사업 확대에 대비하고 우리나라의 역내 진출기반 마련을 위한 ODA 연계 인프라 지원 확대를 고려하여야 한다. 특히 우리나라 건설 및 엔지니어링 산업분야는 세계적으로 경쟁력을 갖추고 있으나 최근 해외사업 수익성 악화로 어려움을 겪고 있기 때문에 AIIB 발주의 대규모 인프라 프로젝트를 수주할 수 있도록 정부 차원의 전략수립과 지원책 강구가 필요하겠다.

4) 러시아와의 협력 강화

중장기적으로 동북아시아 다자협력 활성화 및 남북협력 재개를 위해서는 러시아와 정치·경제적 협력이 지속적으로 필요하다. AIIB 프로젝트를 통한 동북아시아 지역에서의 한·러, 한·중·러 협력 가능성을 고려해 볼 때 GTI와 AIIB의 협력과 함께 한국이 추진하는 동북아 개발사업 연계가 가능할 수 있게 된다. 러시아는 경제발전을 위한 극동개발사업 추진과 한·중·일의 투자유치 활동으로 농업·항만개발·물류 등의 사업에 한국을 포함한 주변국들이 참여할 것을 내심 기대하고 있다. 향후 북한에 대한 제재 해제 이후 AIIB 프로젝트를 통해 북한 인프라개발사업 추진을 고려할 수 있겠는데 이를 위해서도 러시아와 지속적인 협력이 필요하겠다(조영관, 2016).

5) 중앙아시아 국가들과의 협력 강화

일대일로 6개 경제회랑 가운데 신유라시아 대륙교량, 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑이 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 키르기스스탄, 투르크메니스탄을 통과하고 있다. 일대일로 및 중앙아시아 국가들의 인프라개발 계획과 연계된 AIIB의 프로젝트 투자 추진이 가능할 것으로 평가됨에 따라 일대일로의 주요 경제회랑에 위치하고 있는 카자흐스탄, 우즈베키스

탄, 아제르바이잔 등에서 AIIB의 운송, 에너지 등과 관련된 인프라건설 프로젝트의 추진 가능성이 높다. 따라서 이러한 중앙아시아 국가들과의 긴밀한 협력을 통한 국가간 유대강화는 큰 의미를 가진다.

6) 민·관 공조체제 강화

(1) 기업

아시아는 한국 건설사들의 수주 비중이 전통적으로 높은 지역이므로 중국, 유럽 등 선진 기술을 보유한 외국기업과 컨소시엄을 구성하는 등 협력기업들과의 관계를 효과적으로 활용한다면 AIIB 진출에 유리한 장점으로 작용할 것이다. 또한 아시아 역내국가들 중 대형 프로젝트 수행이 실질적으로 가능한 국가도 우리나라를 포함하여 일부 국가로 제한되는 점 또한 우리 기업에게는 유리한 이점으로 작용할 것이다. 따라서 한국 기업들은 교통, 통신, 에너지 등의 분야에서 ICT를 활용한 인프라 사업관련 정보 및 수주계획 수립, 지역별 현지 기업과의 전략적 파트너십 구축 등을 통해 일대일로 관련 인프라 사업에 적극 참여할 필요가 있겠다(심연정, 2017).

(2) 금융기관

수출입은행, 산업은행, 무역보험공사 등은 국내외 공적자금 및 민간자본을 활용한 펀드 조성, 시중은행과의 협업, 해외 수주 자금지원 방안 마련, 프로젝트 자문 및 지역별 현지기업과 전략적 파트너십 확보, 금융주선으로 기업들의 수주사업 진행 지원 등 국내 기업들이 AIIB 발주의 사업 수주가 용이하도록 효과적 지원이 필요하다.

(3) 정부

정부는 AIIB 사업 관련 정보를 국내 기업 및 금융기관에게 신속하고 종합적으로 제공할 수 있도록 정보 네트워크를 내실 있게 운영하고 아울러 국내기업과 금융기관의 진출이 용이할 수 있도록 개도국에 대한 민간 투자사업의 규제 완화 등 제도정비를 꾸준히 추진하여야 할 것이다.

V. 결론

AIIB는 아시아지역 인프라 건설에 필요한 금융지원을 목적으로 2016년 1월 공식 출범한 국제금융기구이다. 중국은 투자위축에 따른 과잉 건설부문 활용을 위한 일대일로 프로젝트 지원, 지방정부와 건설업계 유착에 따른 부패와 비능률을 걸러내는 제도적 장치 마련, 달러 중심 투자자산의 리스크 분산, 위안화 국제화 촉진 등을 위해 아시아지역 인프라 건설에 집

중 투자 등을 목적으로 AIIB 설립을 주도하였다. AIIB는 WB, ADB 등 기존 MDB를 통한 아시아지역 인프라 투자자금 공급 부족을 해소하는 데 역할 기여를 할 것으로 기대되며 이것은 미·일 주도의 국제금융질서에 대응한 중국 중심 금융질서 형성의 시작으로 평가할 수 있다. AIIB의 설립 배경은 중국 일대일로 정책과의 연관성, 중국 잉여자금의 활용, 중국 위안화 가치의 급부상, MDB 역할의 한계, 융자 플랫폼의 대안적 역할 등으로 정리할 수 있다.

2017년 5월 베이징에서 개최된 일대일로 포럼에서 시진핑 주석은 일대일로의 성공적 진행을 위해 협력과 포용을 강조하였고, 동년 6월 제주에서 열린 AIIB 제2회 총회에서는 친환경을 중심으로 지속가능한 인프라 건설이 의제로 채택되어 진행되었다. 중국 주도의 AIIB가 일대일로를 바탕으로 범세계적으로 더욱 확대되고 영향력을 행사하기 위해서는 지속가능성과 포용성이 전제되어야 한다. 이것은 본 논문의 연구배경이기도 하다.

AIIB의 확장을 위한 지속가능성에 해당하는 내용은 중국의 위상 강화, 중국 경제의 취약성 완화, 미흡한 전문성과 지배구조의 우선적 극복, 투자의 중복성 회피 등이며 포용성에 해당하는 내용은 인프라의 명확한 범위 설정, 국제금융시장의 효율화 추구, 아시아 인프라 개발 지원, 세계경제 회복에 기여, 국제 투자시장의 효율성 제고 등이다. AIIB의 확장을 위한 한국의 역할을 살펴보면 신금융질서 참여와 회원국 간 국제협력 유대 강화, 동북아 개발 및 통일재원 조달에 활용, 인프라 투자수요에 대비한 정책지원 강화, 러시아와의 협력 강화, 중앙아시아 국가들과의 협력 강화, 그리고 국내 기업, 금융기관, 정부와 같은 민·관 공조체제의 강화 등이다.

ADB는 빈곤퇴치 등 기존 본연의 목적에 충실하고 있고, WB는 재원의 부족으로 투자 및 지원에 편향성을 보여주고 있는 상황에서 AIIB는 인프라 개발에 특화하면서 지역적으로 중앙아시아와 ADB가 상대적으로 소홀했던 동북아까지 포괄하게 된다면 기존 MDB와의 관계에서 경쟁보다는 상호보완성이 더 크게 작용할 것으로 예상된다. 이에 한국의 경우 AIIB 합류는 신금융질서로의 주도적 참여와 함께 인프라사업 참여, 통일재원 조달 등의 관점에서 다양한 접근과 전략으로 모색되어야 할 것이다. 결국 중국 주도의 AIIB는 새로운 금융질서 속에서 지속가능성과 포용성을 바탕으로 더욱 확대될 것이다.

참고문헌[References]

- 고정식(2015), “아시아인프라투자은행(AIIB)과 한반도 개발 프로젝트”, 『동북아경제연구』, 27(3), 동북아경제학회, 1-40.
- [Ko, Jeong-Sik(2015), “The AIIB and Project for Development of Korea Peninsula,” *Journal of northeast Asian economic studies*, 27(3), 1-40.]
- 김진수·장석원(2015), “시사연구: 아시아 인프라 투자은행 진단과 시사점”, 『저널 물 정

- 책·경제」, 2015(25), 129-143.
- 김유리(2016), “AIIB 설립을 통해 본 아시아 다자금융협력 체제의 진화”, 「국제지역연구」, 25(2), 서울대학교 국제학연구소, 31-62.
- [Kim, Yu-Ree(2016), “The AIIB and the Evolution of Multilateral Financial Cooperation in Asia: A New Regional MDB and its Implications for Korea,” *Journal of International and Area Studies*, 25(2), 31-62.]
- 김홍규(2016), “중국 일대일로(一帶一路) 전략과 동북아 국제관계의 변화: 한계점과 전망”, 「중소연구」, 40(3), 한양대학교 아태지역연구센터, 7-48.
- 심연정(2017), “아시아인프라투자은행(AIIB) 현황 및 평가”, 「국제경제리뷰」, 2017(21), 한국은행, 1-18.
- 이정태(2017), “중국 일대일로 전략의 정치적 의도와 실제 분석”, 「대한정치학회보」, 25(1), 대한정치학회, 207-236.
- [Lee, Jung-Tae(2017), “China’s Political Intention and Reality on the ‘One Belt, One Road Strategy’,” *Korean Journal of Political Science*, 25(1), 207-236.]
- 이해정(2016), “AIIB를 활용한 북한 인프라 개선 방안”, 「통일경제」, 2016(1), 현대경제연구원, 56-73.
- 전동한·강성민(2015), “한중일 해저터널의 우선적 타당성에 대한 탐색적 연구 - 동북아 물류를 중심으로-”, 「전자무역연구」, 13(4), 중앙대학교 한국전자무역연구소, 99-124.
- [Jeon, Dong-Han and Sung-Min Kang(2015), “An Exploratory Study on the Preferential Validity of Korea-China-Japan Undersea Tunnel: Focusing on Northeast Asia Logistics,” *E-Trade Review*, 13(4), 99-124.]
- 전일욱(2015), “아시아인프라투자은행(Asia Infrastructure Investment Bank: AIIB) 창설: 중국의 상황과 한국의 입장에 관한 SWOT분석”, 「한국동북아논총」, 76, 한국동북아학회, 71-90.
- [Jeon, Il-Wook(2015), “Establishment of Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB): SWOT Analysis of the Situation of China and the Position of Korea,” *Journal of Northeast Asian Studies*, 76, 71-90.]
- 조영관(2016), “AIIB 출범과 한·중·중앙아시아 인프라 협력 방안”, 「이슈 리포트」, 2016(6), 한국수출입은행 해외경제연구소, 1-15.
- 천용찬·한재진, “중국 일대일로의 기회와 시사점”, 「이슈리포트」, 2017(14), 현대경제연구원, 1-16.
- 최필수(2015), “AIIB 설립과 동북아 개발금융”, 「한중사회과학연구」, 한중사회과학학회, 13(1), 147-168.
- [Choi, Pil-Soo(2015), “AIIB and Development Financing for Northeast Asia,” *Korean-Chinese Social Science Studies*, 13(1), 147-168.]

- Bohdan Vahalik(2014), "Regional Bilateral Trade Analysis of the European Union, China and ASEAN," *Procedia Economics and Finance*, 12, 709 - 717.
- European Central Bank(2017), "The International Role of the Euro," 1-68.
- Luigi Bonatti and Andrea Fracasso(2013), "Regime Switches in the Sino-American Co-dependency: Growth and Structural Change in China," *Structural Change and Economic Dynamics*, 25, 1-32.
- S. Peyrouse(2016), "Discussing China: Sinophilia and sinophobia in Central Asia," *Journal of Eurasian Studies*, 7, 14 - 23.
- World Wide "中 '일대일로' 2.0시대 ①정상 포럼 성과", ([http:// 0727jjh.tistory.com/3926](http://0727jjh.tistory.com/3926)).
- 經濟日報(2017), "一帶一路" 建設步入發展黃金期 成全球貿易亮点, 2017.2.16.
- 吳嵐(2014), 國際投資法視域下的東道國公共利益規則, 北京:中國法制出版社.
- 梁丹妮(2010), "國際投資爭端仲裁程序透明度研究", 國際經濟法學刊, 第17期.
- 鄭煥禹(2016), "十三五規劃綱要中經濟政策的變化以及對韓中和作啓示", 中國觀察, 第2期(總第14期).
- 아시아인프라투자개발은행(<https://www.aiib.org>).
- 아시아개발은행(<https://www.adb.org>).
- 세계은행(<http://www.worldbank.org>).

AIIB 확장과 한국의 역할: 지속가능성과 포용성 관점*

전동한** · 강성민***

국문초록

연구목적: 중국 주도의 AIIB가 일대일로를 바탕으로 범세계적으로 더욱 확대되고 영향력을 행사하기 위해서는 지속가능성과 포용성이 전제되어야 한다. 이에 AIIB에서 한국의 역할도 매우 중요해지는 것이 사실이므로 그에 대한 모색이 어느 때 보다 절실히 필요하다. 이것이 본 논문 연구의 목적이다.

논문구성/논리: 본 논문은 제1장 서론, 제2장 연구배경 및 AIIB 설립과 목적, 제3장 일대일로와 AIIB 현황, 제4장 AIIB 확장과 한국의 역할, 제5장 결론으로 구성하였다.

결과: AIIB는 인프라 개발에 특화하여 지역적으로는 중앙아시아는 물론 ADB가 상대적으로 소홀했던 동북아까지 포괄하게 된다면 기존 MDB와의 경쟁보다는 상호보완성이 더 클 것으로 예상된다. 한국은 AIIB 합류로 신금융질서로의 주도적인 참여는 물론 우리 기업의 건설 참여, 통일재원 조달 등의 관점에서 다양한 접근이 모색되어야 할 것이다. 결국 중국 주도의 AIIB는 새로운 금융질서 속에서 지속가능성과 포용성을 바탕으로 더욱 확대될 것이다.

독창성/가치: AIIB는 WB, ADB 등 기존 MDB를 통한 아시아 지역 인프라 투자자금 공급 부족을 해소하는 데 기여할 것으로 기대되며 이것은 미·일 주도의 국제금융질서에 대응한 중국 중심 금융질서 형성의 시작으로 평가된다. AIIB의 설립은 중국 일대일로 정책과의 연관성, 중국 잉여자금의 활용, 중국 위안화 가치의 급부상, MDB 역할의 한계, 용자 플랫폼의 대안적 역할 등으로 그 가치를 평가할 수 있다.

주제어: AIIB, ADB, WB, MDB, 지속가능성, 포용성

* 이 논문은 2015년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2015S1A5B8046893)

** 중앙대학교 한국전자무역연구소 전임연구원, 주저자

*** 중앙대학교 경영학부 교수, 교신저자