

AIIB 출범과 한·중앙아시아 인프라 협력 방안

I. 새로운 유라시아 협력 구상	1
II. 중국의 일대일로와 AIIB의 출범	3
III. AIIB와의 연계를 통한 중앙아시아 국가들과의 협 력 필요성	7
IV. 정책 추진 현황 및 방향	8

확인 : 소 장 권우석 (6255-5701)
wskwon@koreaexim.go.kr

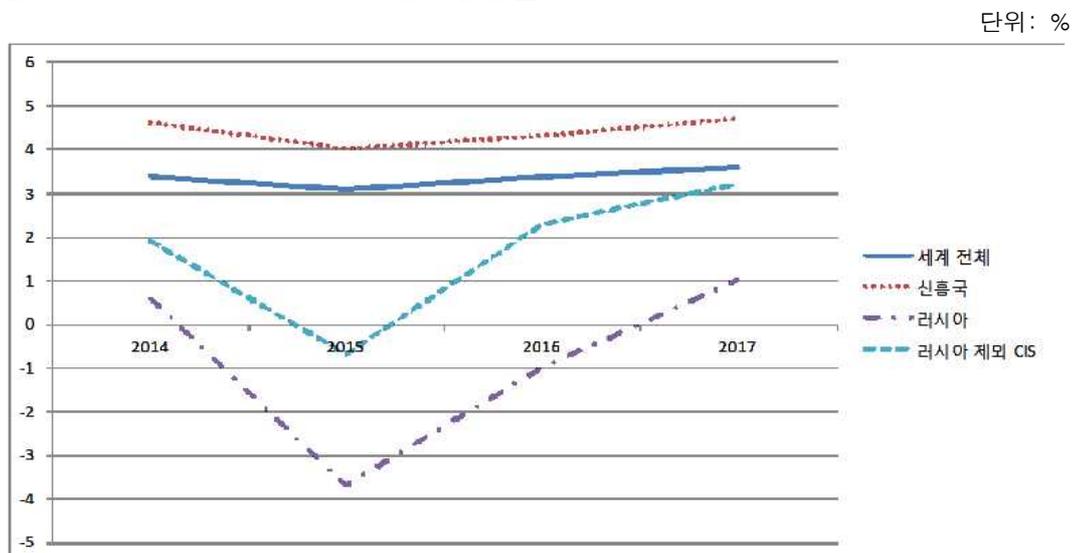
작성 : 선임연구원 조영관 (6255-5759)
ykj@koreaexim.go.kr

I. 새로운 유라시아 협력 구상

□ 국제유가 하락과 한반도 정치상황 변동 등으로 새로운 유라시아 협력의 필요성 대두

- 에너지 국제가격 하락에 따른 러시아와 중앙아시아 에너지 수출국들의 경기침체로 경제협력 추진 여건이 점차 어려워질 것으로 예상됨.
- 러시아는 극동러시아 인프라 개발 등 대규모 사업들에 정부 재정지원이 어려운 상황이며, 서방의 대러 제재 지속도 경제협력의 걸림돌로 작용함.

<그림 1> 러시아와 CIS 지역의 경제성장률(2014-2017)



자료: IMF, WEO January 2016.

- 중앙아시아 국가들도 에너지 국제가격 하락, 러시아의 경기침체에 따른 영향 등으로 경기침체를 겪으며 수출 감소, 외환보유고 감소, 환율 상승 등의 상황에 직면하였으며, 일부 국가들의 경우 국제신용평가등급이 하락하고 있음.¹⁾
- 유라시아 이니셔티브 정책으로 추진되었던 나진-하산 프로젝트가 북핵 문제로 추진이 중단되어 우리나라와 북한, 러시아 간의 3각 협력이 어려운 상황에 직면함.

1) Moody's와 Fitch는 아제르바이잔의 국제신용등급을 2016년 1월(Baa3 → Ba1)과 2월(BBB- → BB+) 하향 조정하였으며, Moody's는 2016년 3월 초 러시아와 카자흐스탄의 신용등급 하향조정 가능성을 2개월 간 검토할 것이라고 발표하였음.

□ 새로운 차원의 유라시아 협력 필요

- 중국은 극동러시아 지역에서 러시아와의 운송·물류·농업 협력을 추진하며 극동러시아 개발 사업에 활발하게 참여하고 있음.
 - 러시아와 중국은 2016년 3월 2일 제1차 중-러 건설포럼을 개최하여 협력을 추진하고 있으며, 12월에는 북경에서 러시아 극동개발부와 중국 발전개혁 위원회 간에 MOU를 체결하고 극동러시아에서의 운송로 건설(프리모리예 1, 2)에 양측이 협력하기로 합의하였음.²⁾
 - 중국 주도의 SCO와 러시아 주도의 EAEU는 FTA 체결을 추진 중이며, 2015년 12월 SCO 총리 회의에서 카자흐스탄이 FTA를 제안한 바 있음.
- 아시아 지역 인프라 투자 수요 확대에 따른 중앙아시아 인프라 개발 사업에 우리 기업들의 참여 필요성이 대두되고 있음.
 - 중앙아시아 국가들은 최근의 경기침체에도 불구하고 다자개발기구와 중국 등의 투자를 통해 인프라 개발을 추진하고 있으며, 우리 기업들이 에너지 인프라, 석유화학 플랜트 등에서 높은 진출 성과를 거두고 있음.

〈표 1〉 우리 기업들의 중앙아시아 에너지 인프라, 석유화학 플랜트 수주 현황

국 명	프로젝트명
우즈베키스탄	- 수르길 가스전 및 화학 플랜트 (39억 달러) - 탈리마잔 복합화력발전소 (8.2억 달러) - GTL 프로젝트 (31억 달러) - 칸딤 가스전 (20억 달러)
카자흐스탄	- 발하쉬 석탄 화력발전소 (49억 달러) - 아티라우 석유화학단지 (42억 달러) - 잠빌 해상광구 - 텡기즈 유전 확장 (27억 달러) - 카라바탄 복합화력발전소 (한화 3,400억 원)
투르크메니스탄	- 갈키니쉬 가스탈황설비 (15억 달러) - 키얀리 플랜트 생산공장 건설 (34억 달러) - GTL 플랜트 건설 (30억 달러) - 세이디 가스화학 플랜트 건설 (20억 달러)

자료: 언론 보도 참조

2) 프리모리예 1, 2는 극동러시아 연해주에서 러시아가 구상하고 있는 극동러시아의 항만들과 중국의 동북 지역을 연결하는 운송로 건설 계획임. 프리모리예 1은 중러 국경 지역인 중국의 수분화에서 러시아 극동 항구로 연결되는 철도이며, 이 운송로를 통해 중국 동북 지역이 아시아 태평양 지역으로 연결될 수 있음. 프리모리예 2는 연해주 남부의 포시예트, 자루비노, 슬라반카 항만과 중국의 동북 지역을 연결할 수 있으며, 중국은 극동 항만을 통해 중국 남부 지역으로 상품을 운송할 수 있음. 전체 투자 규모는 30억 달러로 전망됨.

II. 중국의 '일대일로'와 AIIB의 출범

1. 중국의 유라시아 전략으로서의 일대일로

□ 新실크로드 구상과 일대일로 추진 발표

- (개념 제기) 2013년 4월 중국 시진핑 주석은 보아오 포럼에서 주변국 가들과의 인프라 연결, 금융협력, 경제통합의 개념을 강조하고, 9월과 10월 해외 방문시 실크로드 경제벨트와 해상 실크로드를 제안한 데 이어, 2014년 4월 보아오 포럼에서 육상 및 해상 실크로드를 통합한 일대일로 개념을 언급하였음.
- (전략 발표) 2013년 11월 제 18기 3중 전회에서 실크로드 경제협력 사업이 국책사업으로 공식 대두되었으며, 2015년 3월 보아오 포럼 및 정부정책보고에서 일대일로 전략이 발표되었음.
- (목적) 실크로드 경제벨트 내 지역간 인프라 투자를 통한 물류 확대, 중국 국경지대 개발과 인접국에 대한 영향력 확대를 추진함.³⁾
- (일대일로 6개 경제회랑) 북서·서·남쪽 방향으로 6개 경제회랑⁴⁾ 구축을 계획하고 있음.

<그림 2> 일대일로와 6대 경제회랑



자료: 연합뉴스 2015.04.21

- 3) 중국의 이러한 일대일로 목적에 가장 부합하는 지역은 러시아와의 서쪽 국경지역인 서부이며, 서부개발과 인근의 중앙아시아와의 협력을 연계할 수 있으며, 이를 통해 에너지 협력과 유럽으로 연결되는 물류협력을 추진할 수 있음.
- 4) 중국-파키스탄, 방글라데시-중국-인도-미얀마, 중국-몽골-러시아, 유럽-아시아, 중국-중앙아시아-서아시아, 중국-인도 차이나 반도.

□ 중국의 일대일로 물류협력 추진

- 중국은 일대일로 정책을 통해 아시아 지역의 육상, 해상 운송 네트워크를 강화하고, 중국이 역내 물류 허브가 되는 것을 목표로 주변 국가들과 철도 협력을 추진하고 있음.
 - 현재 중국과 유럽을 연결하는 2 개의 화물열차 루트가 개설되었음.
 - ※ 정저우-우르무치-카자흐스탄-러시아-벨라루스-함부르크(리투아니아) 연결 노선 및 하얼빈-치타-모스크바-함부르크 연결 노선
 - 중국에서 몽골을 거쳐 러시아로 연결되는 7,000 km의 고속철을 비롯하여 인근 국가들과 연결되는 고속철도 건설이 추진되고 있음.

2. AIIB의 출범과 일대일로의 본격 추진

□ AIIB의 출범과 목적

- 2013년 10월 시진핑 중국 주석이 제안하여 세계 57개국의 참여로 2016년 1월 AIIB가 설립되었으며, 유라시아 지역의 인프라 개발 투자를 주요 사업으로 추진하고 있음.
 - 기존에 아시아 지역에서 프로젝트를 추진해온 아시아개발은행(ADB)이 빈곤퇴치 등의 목표를 동시에 추진하는 데 비해, AIIB는 인프라 투자를 통한 해당 지역의 경제발전을 목표로 하고 있음.

〈표 2〉 AIIB와 ADB의 비교

구 분	AIIB	ADB
설립 목적	아시아 지역 인프라 투자를 위한 금융지원	아시아 지역의 빈곤 해소 및 역내 투자, 기술원조
회원국	57개국	67개국
자본금	1,000억 달러	1,628억 달러
주요 국가별 지분율	중국(30.34%), 인도 8.52%(투표권 7.51%), 러시아 6.66%(5.93%), 독일 4.57%(4.15%), 한국 3.81%	일본(15.7%), 미국(15.6%), 중국(6.5%), 인도(6.4%)

자료: 공식 홈페이지 참조

- ADB의 평가에 따르면 아시아 지역 개발도상국의 인프라 개발을 위해서는 매년 약 8,000억 달러(2010년부터 2020년까지 약 8조 2,200억 달러)의 투자자금이 필요할 것으로 추정됨.⁵⁾
 - AIIB의 부문별 인프라 투자 수요 비중은 에너지 인프라 49%(4조 달러), 교통 35%(2.9조 달러), 정보통신 13%(1조 달러), 수자원·위생 3%(2,800억 달러) 등으로 전망되고 있음.⁶⁾
- 그러나 실제 인프라 투자액은 연 평균 약 1,200억 달러로⁷⁾, 필요한 투자금액보다 약 6,800억 달러가 부족한 것으로 평가되고 있음.
 - 이 가운데 ADB가 인프라 구축에 지원하는 자금규모는 연간 약 120억 달러에 불과하여,⁸⁾ 필요한 투자자금이 부족한 상황임.

□ AIIB를 통한 중국의 일대일로 추진

- 중국의 일대일로 추진 사업인 아시아와 유럽을 연결하는 대규모 운송 인프라 구축 사업이 AIIB를 통해 추진될 것으로 전망됨.
 - 중국은 AIIB를 통해 중앙아시아 지역에 도로, 철도 등을 건설하여 유럽으로 연결되는 운송로를 구축하고, 동남아시아 지역에는 항만을 건설하여 중국 제품의 물류 확대를 추진할 것으로 예상됨.
- 중국의 최대 지분 보유, 중국 관료 출신의 총재 임명, 본부의 베이징 소재 등으로 AIIB에 대한 중국의 영향력이 크게 작용할 것으로 전망됨.
 - 중국은 지분 이외에 5,000만 달러의 특별기금을 출자하여 AIIB 회원국의 인프라 프로젝트를 지원할 계획임.
 - 중국은 26.6%의 투표권을 보유하여 참가국 가운데 유일하게 주요 안건에 대한 거부권을 확보하여, 75% 이상의 찬성이 필요한 총재 선임이나 협정문 변경과 같은 주요 안건의 거부가 가능함.

5) ADB(2010), 'Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020', Working Paper Series No. 248 p. 13.

6) ADB(2012), Infrastructure for Asian Connectivity, p. 32.

7) 최필수(2015), 「AIIB 설립과 동북아 개발금융」, 『한국사회과학연구』 제13권 제1호. p. 154.

8) 임호열 외(2015), AIIB 추진 현황과 한국의 대응방안. KIEP 오늘의 세계경제, 2015년 4월 27일 Vol.15 No.12. p.6.

- 중국은 유라시아 국가들과 에너지, 투자, 교역 등에서 협력을 강화하고 있으며, 향후 AIIB의 인프라 개발 사업을 통해 이 국가들에 대한 자국의 영향력을 확대할 것으로 전망됨.

III. AIIB와의 연계를 통한 중앙아시아 국가들과의 협력 필요성

□ 유라시아 지역의 높은 인프라 개발 수요

- 유라시아 국가들은 전반적으로 막대한 투자가 필요한 운송, 물류 인프라가 부족하며, 기존 설비들은 노후화하여 교체가 필요한 상황임.

〈표 3〉 러시아와 중앙아시아 5개국의 국제물류지수

국 가	종합 순위	분야별 순위					
		통관	물류 인프라	국제운송	물류기업 경쟁력	물류추적	적시성
러시아	90	133	77	102	80	79	84
카자흐스탄	88	121	106	100	83	81	69
우즈베키스탄	129	157	148	145	122	77	88
투르크메니스탄	140	122	146	116	155	134	153
타지키스탄	114	115	108	92	113	119	133
키르기즈	149	145	147	127	151	145	155

주: 2014년 전체 평가대상국은 160개 국가

자료: World Bank, *Logistics Performance Index*, 2015.

- 에너지 수출을 통한 경제성장으로 최근 신도시 건설 및 도시 현대화, 대규모 국제행사 개최, 경제특구 건설, 에너지 플랜트 건설 등 다양한 인프라 건설이 추진되고 있음.

□ AIIB를 통한 우리 기업들의 유라시아 지역 투자 프로젝트 추진 필요

- AIIB는 설립 첫해인 2016년에는 ADB, EBRD, WB 등 다른 개발은행과의 협조융자나 공공 부문 중심의 프로젝트를 통해 인프라 투자를 추진하고, 점차 민간 부문 투자를 늘릴 계획임

— AIIB는 세계은행(WB)과 2016년 4월 공동 자금조달 협력협정을 체결하여, 향후 공동 사업을 추진할 계획이며, 수마 차크라바르티 EBRD 총재는 2015년 이후 수차례에 걸쳐 2016년 중앙아시아에서 AIIB와 최소 두 건 이상의 협조융자를 실시할 계획이라고 언급함.⁹⁾

- AIIB는 출범 첫해인 2016년에는 5~10건의 투자 이행을 목표로 하고 있으며, 예상 투자 규모는 2016년 최소 5억 달러에서 최대 12억 달러, 2017년에는 15~25억 달러, 2018년에는 25억~35억 달러의 투자를 계획하고 있음.
- AIIB의 주요 투자대상 부문은 2018년 말 기준 운송 35%, 에너지 25%, 물·도시 25%, 기타 15% 등으로 전망되며, 대출 비중은 공공부문 70~80%, 민간부문 20~30% 수준으로 예상되고 있음.¹⁰⁾

<표 4> AIIB의 사업 준비 및 승인계획

구 분	2016년	2017년	2018년
준 비	30건	30~40건	40~50건
승인목표	5~10건	10~20건	15~25건
대출규모	5~12억 달러	15~25억 달러	25~35억 달러

자료: 대외경제장관회의(2016.2.25)

- 우리 기업의 세계 전체 건설수주액이 감소하고 있는 가운데, 유라시아 지역 수주액이 세계 전체 수주액에서 차지하는 비중은 2012년 7.5%에서 2013년 14.5%로 두 배 가까이 상승한 이후, 2014년 12.6%, 2015년 14.2%로 높은 비율을 유지하고 있음.
- AIIB의 주요 투자대상 부문이 기존에 우리 기업들이 높은 성과를 거둔 에너지, 운송 부문에 집중될 것으로 전망됨에 따라 우리 기업들과 AIIB의 프로젝트 연계를 통한 유라시아 시장 진출이 필요함.

IV. 정책 추진현황 및 방향

□ AIIB 내의 영향력 확대를 통한 기업 진출 지원

- 한국은 AIIB에서 역내 4위, 전체 5위의 지분을 보유하고 5명 부총재 가운데 1명의 한국인 부총재가 임명되었으며, 12명의 이사직에도 1명이 진출하여, 기존에 참여하고 있는 다자개발기구에 비해 큰 영향력을 보유하게 됨.¹¹⁾

9) 서울경제신문 2016년 3월 19일. 차이나데일리(<http://usa.chinadaily.com.cn>) 2015년 12월 17일; EBRD 홈페이지(<http://www.ebrd.com/news/2015/speech-transcript-infrastructure-and-growth-in-asia.html>) 2015년 6월 27일 뉴스. 베이징에서 개최된 CCIEE(중국국제경제교류협회) 4차 씽크탱크 회담 발표문.

10) 대외경제장관회의 자료. 2016년 2월 25일.

- AIIB 내에서의 영향력 확대를 위해 AIIB의 지역사무소나 연구소 유치 추진을 고려할 필요가 있음.¹²⁾

□ AIIB 출범과 관련된 정부의 대응방안

- 정부는 2016년 3월 기획재정부(국제금융정책국 지역금융과)내에 AIIB 담당 팀을 신설하였으며, 국토부, 산업부, 해수부 등 정부부처와 연구기관 등이 참여하는 TF를 구성하여, 6개 분야별로 실무작업반을 운영하고 있음.

- 기존의 ‘해외건설·플랜트 수주지원 협의회’를 ‘해외 인프라 수주 및 투자지원 협의회’로 개편 : 협의회는 기획재정부, 산업자원통상부, 국토교통부 등 관계부처와 수출입은행, 산업은행 등 정책금융기관으로 구성됨.

- 기존의 ‘해외건설·플랜트 정책금융 지원센터’를 2016년 상반기 ‘해외 인프라 수주·투자 지원센터’로 확대, 개편할 계획 : 수출입은행, 산업은행 등 정책금융기관과 한국플랜트산업협회, 한국조선해양플랜트협회 등 관련 협회 등이 참여함.

- 해외건설 수주 플랫폼을 통해 지원 : 2016년 4월 출범한 플랫폼에는 해외건설협회, 정책금융기관(수출입은행, 무역보험공사), 민간 대형 건설사 등이 참여하고 있으며, 다른 분과들과 함께 AIIB TF를 구성하여 분기별로 회의를 개최함.

- 정부는 AIIB 사업 발굴, 타당성조사 등에 사용할 100억 원의 신탁기금을 설치하여 우리 기업의 사업 참여를 기대하고 있음.

- 정부는 향후 이러한 민·관 합동 TF와 협의체를 통해 AIIB 등에서 추진하는 해외 인프라 사업에 대한 통합지원 시스템을 운영할 계획임.

11) 기존 국제기구 내 한국 지분율 순위: (세계은행) 1.58%/19위, (아시아개발은행) 5.06%/8위, (유럽부흥개발은행) 1.02%/22위, (아프리카개발은행) 0.45%/42위, (미주개발은행) 0.002%/47위.(기획재정부 보도자료, AIIB 협정문 서명식)

12) ADB의 경우, 본부는 필리핀에 있으며, 연구소는 일본에 위치하고 있음.

□ AIIB와 유라시아 이니셔티브의 연계 강화를 위한 중국과의 협력 추진

- 정부는 2015년 10월 유라시아 이니셔티브와 일대일로 간의 협력에 관한 MOU를 체결하고 제3국 시장 공동 개척, 금융협력, 공동연구 등에서 협력을 추진하기로 하였음.
- 또한 2016년 한·중 간 유라시아 이니셔티브-일대일로 간 공동협력을 위한 연계 플랫폼 개설을 추진하고, 이 플랫폼에서 금융협력, 공동연구, 기업 간 협력 등을 담당하는 분야별 워킹그룹을 구성할 계획임.¹³⁾

□ AIIB의 세 번째 지분보유국인 러시아와의 협력 필요

- 중장기적으로 동북아시아 다자협력 활성화 및 남북협력 재개를 위해 러시아와의 정치, 경제 협력 지속이 필요함.
 - AIIB 프로젝트를 통한 동북아시아 지역에서의 한·러, 한·중·러 협력 가능성을 고려할 필요가 있으며, GTI와 AIIB의 협력을 비롯한 한국이 추진하는 동북아 개발사업과 연계할 수 있음.
 - 향후 북한에 대한 제재 해제 이후, AIIB 프로젝트를 통해 북한 인프라 개발 사업 추진을 고려할 필요가 있으며, 이를 위해서는 러시아와의 협력을 지속적으로 추진할 필요가 있음.
- 러시아는 경제발전을 위해 극동 개발사업을 지속적으로 추진하고, 한·중·일로부터의 투자유치를 위한 활동을 펼칠 것으로 전망되므로, 농업·항만개발·물류 등의 사업들에 우리 기업들이 참여하는 것을 고려할 필요가 있음.
 - 서방의 대러 및 대북 제재가 해제될 경우를 고려하여 극동러시아 지역과의 경제협력, 인적교류, 학술교류 등 다양한 형태의 협력 추진을 고려할 필요가 있음.

13) 대외경제장관회의 자료, 2016년 2월 25일.

□ 인프라 개발 수요가 많은 중앙아시아 국가들과의 협력 강화

○ 일대일로 및 중앙아시아 국가들의 인프라 개발계획과 연계된 AIIB의 프로젝트 투자 추진이 가능한 것으로 평가됨.

— 일대일로의 주요 경제회랑에 위치하고 있는 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 아제르바이잔 등에서 AIIB의 운송, 에너지 인프라 건설 프로젝트 추진 가능성이 높음.

※ 일대일로의 6개 경제회랑 가운데 신유라시아 대륙교량, 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑이 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 키르기즈, 투르크메니스탄을 통과하고 있음.

〈표 5〉 중국의 6대 경제회랑

경제회랑 구분	포함 국가	주요 노선	중점 조성 분야
중국-파키스탄	중국, 파키스탄	중국 신장카스-파키스탄-이슬라마바드-카라치-과다르	철도 및 도로, 석유 및 가스 수송관, 광케이블, 산업단지 등
방글라데시-중국-인도-미얀마	방글라데시, 중국, 인도, 미얀마	방글라데시 다카-중국 쿤밍-인도 콜카타-미얀마	철도 및 도로
중국-몽골-러시아	중국, 몽골, 러시아	· 중국 징진지-울란바토르-울란우데, 모스크바 · 중국 하얼빈-창춘-선양-만저우리-러시아 치타	고속운송통로
신유라시아 대륙교량	중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기즈, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키, 우크라이나, 폴란드, 독일, 네덜란드	중국 연운강-정저우-시안-란저우-우루무치, 카자흐스탄-러시아 스몰렌스카야-브란스크-벨라루스 브레스트-바르샤바-베를린-로테르담	국제철도 간선
중국-중앙아시아-서아시아	중국, 카자흐스탄, 키르기즈, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키	· 투르크메니스탄-우즈베키스탄-카자흐스탄-중국 알라산카우 · 투르크메니스탄-타지키스탄-키르기즈-중국	석유 및 가스 수송관
중국-중남반도	중국, 베트남, 태국, 말레이시아, 싱가포르	중국 난닝-하노이-태국 방콕-쿠알라룸푸르-싱가포르	철도 및 도로

자료: KIEP 북경사무소 브리핑, “일대일로” 경제회랑 건설 추진 동향. 2015년 8월 6일.

<표 6> 중앙아시아 지역 인프라 건설 수요: 2010~20년

단위: 백만 달러

국 가	예상 투자 규모	전체 투자에서 차지하는 비중		연간 투자액
		신규 설비 건설	기존 설비 유지	
아제르바이잔	28,317	64%	36%	2,574
카자흐스탄	69,538	61%	39%	6,322
키르기즈	8,789	38%	62%	799
타지키스탄	11,468	47%	53%	1,043
우즈베키스탄	41,768	48%	52%	3,797

자료: Biswa Nath, Bhattacharay, "Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-20", Working Paper Series No. 248, p. 12. ADBI, 2010. p. 12.

< 중앙아시아 각국의 인프라 투자 전망 >

- 카자흐스탄: 2018년 아스타나 엑스포 개최 예정 ⇒ 관련 인프라 시설과 함께 국가 전반적으로 철도, 도로, 항만, 도시 현대화 등의 사업들이 추진될 계획
- 우즈베키스탄: 가스 플랜트 및 대규모 태양광 발전소 건설
- 아제르바이잔: 대규모 석유화학단지 건설
- 투르크메니스탄: 대규모 가스 플랜트 건설

○ 향후 KSP, EDCF, ODA 등을 활용하여 중앙아시아 수혜국이 관심을 갖는 분야 위주로 AIIB와의 공동사업 발굴을 검토할 수 있음.

— KSP 사업을 통해 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 아제르바이잔, 키르기즈 등에 대해 경제특구 운영, 지하소득 양성화, 금융정책 등을 비롯한 다양한 분야에 걸쳐 정책자문을 추진하였음.

— EDCF 사업은 아제르바이잔(직업훈련센터, 하수처리장 등 2건), 우즈베키스탄(통신망 현대화, 교육정보화, 국립아동병원 등 7건), 카자흐스탄(통신망 현대화 1건) 등을 대상으로 지원되었음.

□ 중앙아시아 인프라 개발 수요에 따른 진출 전략

○ 에너지 부문의 인프라 건설 투자 수요가 가장 높으며, 그 다음이 운송, 통신, 수도 및 위생 순으로 높은 것으로 평가되고 있음.

<표 7> 중앙아시아 지역의 부문별 및 국가별 인프라 건설 수요: 2010~20년

부문	금액(백만 달러)	국가	GDP 대비 투자비중(%)				
			운송	에너지	ITC	수도, 위생	전체
에너지	167.16						
운송	104.48						
공항	1.41						
항구	5.38						
철도	6.03	아제르바이잔	0.60	3.82	0.44	0.11	4.97
도로	91.65						
통신	78.62	카자흐스탄	0.58	2.92	0.20	0.07	3.77
전화	4.45						
휴대폰	71.97	키르기즈	3.94	6.24	2.44	0.67	13.29
광대역 통신망	2.21						
수도, 위생	23.40	타지키스탄	3.30	9.83	2.57	0.51	16.21
수도	8.60						
위생	14.80						
총 합계	373.66	우즈베키스탄	2.85	4.65	1.94	0.58	9.82

자료: Biswa Nath, Bhattacharay, "Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-20", Working Paper Series No. 248, p. 12. ADBI, 2010. p. 13., p. 15.

- 중앙아시아 국가들은 해양으로의 연결이 단절되어 있는 상황을 극복하기 위해 운송 인프라 개선을 전략적으로 추진하고 있으며, 경제발전을 위해 에너지 플랜트 건설을 적극 추진하고 있음.
 - 국가별 투자 수요가 높은 것으로 평가된 카자흐스탄과 아제르바이잔, 우즈베키스탄의 경우에도 모두 에너지의 투자 비중이 가장 높으며, 그 다음으로 운송 부문의 투자 비중이 높은 것으로 평가됨.
- 주요 인프라 건설 부문(에너지, 운송, 통신, 환경개선)의 기존 진출 및 향후 진출 방향은 다음과 같음.
 - ① **에너지 부문:** 기존에 우즈베키스탄, 투르크메니스탄 등에서 가스플랜트 사업 등이 성과를 거두고 있으며, 중앙아시아 에너지 생산국들에서 에너지 플랜트 건설이 지속적으로 추진될 계획이므로 관련 사업에 적극적으로 진출하는 것과 함께 수요가 많은 송배전망, 태양광 발전소 부문의 진출을 추진할 수 있음.

- ② **운송 부문:** 우리기업들은 카자흐스탄, 우즈베키스탄에서 ADB가 추진하는 CAREC 사업에 진출한 바 있으며, 향후 AIIB, 일대일로 등을 통해 운송로 건설이 확대될 것으로 전망됨에 따라 주변 국가들로 진출을 추진하는 것과 함께 이 지역 국가들에서 수요가 많은 ICT와 관련된 교통현대화 부문의 진출을 추진할 수 있음.
- ③ **통신 부문:** 중앙아시아 국가들의 통신 산업이 급격히 성장하고 있으며, 특히 우즈베키스탄에서 우리 기업이 무선 통신, 인터넷 사업 부문에서 성과를 거두고 있으므로 이를 주변국으로 확대 추진하며, 우리나라가 강점을 가진 디지털 콘텐츠 및 게임 부문의 진출을 추진할 수 있음.
- ④ **환경개선 부문:** 중앙아시아 국가들은 상하수 처리, 폐기물 처리 등을 비롯한 환경 개선 분야에 관심이 높으며, 우리 기업의 기술력을 인정하고 있으므로 이 분야에 대한 우리 기업의 진출을 고려할 수 있으며, 환경정책 수입에도 정책자문을 실시할 수 있음.

<표 8> 중앙아시아 주요 인프라 건설 수요 부문별 성과 및 진출 방향

구 분	우리 기업의 기존 성과	향후 우리 기업의 진출 방향
에너지	우즈베키스탄, 투르크메니스탄 에너지 플랜트	- 송배전망, 태양광 발전소 등 부문
운 송	카자흐스탄, 우즈베키스탄 ADB 프로젝트	- 인근 국가들로의 도로 건설, 감리 부문 진출 확대 - 교통 시스템 현대화 등 ICT 관련 사업 진출 추진
통 신	우즈베키스탄 무선통신, 인터넷 서비스	- 인근 국가들로의 무선통신, 인터넷 사업 확대 - 디지털 콘텐츠 및 게임 부문의 진출 추진
환경개선	아제르바이잔 하수처리장 (EDCF)	- 상하수도, 폐기물 처리 등 기술적인 부문 - 대기오염 정책 등 정책부문

- 최근 우리 정부는 해외청년취업 사업인 K-Move를 통해 외국으로의 청년고용 확대를 추진하고 있으며, 이를 우즈베키스탄의 타쉬켄트 직업훈련원, 사마르칸트 직업훈련원과 같은 ODA 사업, 한국섬유공단과 같은 지원사업과 연계하는 방안을 고려할 필요가 있음.
- 중앙아시아 국가들은 금융, IT 등에 대한 전문 기술인력의 부족으로 인해 우리 정부와의 협력을 기대하고 있으므로, 현지 정부와의 협력을 통해 한국의 기술자, 전문가들의 파견을 고려할 수 있음.

□ AIIB와 일대일로 사업을 통해 유라시아 국가들의 공항, 철도, 항만 개발이 본격화 될 전망에 따른 우리 기업의 참여방안

① 항만

- (대상국가) 카스피해의 카자흐스탄, 아제르바이잔, 투르크메니스탄 등과 흑해 연안의 우크라이나, 조지아 등
- (최근 동향) 2016년 3월 한국과 아제르바이잔은 해운협력 및 해기면허 상호 인정을 위한 양해각서를 체결하였으며, 아제르바이잔은 바쿠 항을 흑해 물류 요충지역으로 발전시키기 위해 신항만 건설을 비롯한 다양한 물류시설 확충을 추진하고 있으므로, 협력 강화를 고려할 수 있음.¹⁴⁾
- (추진방향) 최근 정부는 해외 항만개발협력사업을 추진하고 있으며, 건설사·엔지니어링사와 항만공사·종합상사·금융기관이 협의체를 구성해 타당성조사 단계부터 공동 참여하여 사업화하는 방안을 지원하고자 함.¹⁵⁾

② 철도 건설

- (대상국가) 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄 등 유라시아 지역의 대규모 국제회랑 사업을 통해 철도 인프라가 건설되고 있는 국가들
- (최근 동향) 현대로템은 2007년 터키에 철도차량 생산공장을 설립하였으며, 터키, 우크라이나 등의 국가에 차량을 공급하였음.
- (추진방향) 현대로템 등 기존 해외시장에 진출한 바 있는 철도 객차 차량의 유라시아 시장 진출을 확대하기 위해 차량생산 기술력을 향상시키고, 현지 기후 및 기온에 적합한 차량 생산을 추진할 수 있음.

③ 공항 건설·확장

- (대상국가) 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄 등 신공항 건설이나 공항 현대화 등이 추진되는 국가들

14) 한국은 아제르바이잔과 이웃한 조지아와도 2014년 1월 해운협정, 2015년 2월 해기면허인정 협정을 체결한 바 있음. 최근 인도는 대규모 항만개발 사업을 추진할 계획을 발표하였으며, 한국기업의 진출을 기대하고 있는 것으로 알려짐. 연합뉴스, 2016년 4월 14일.

15) 해양수산부는 2016년 2월 해외 항만건설 시장 진출을 위한 '2016년 해외 항만개발협력사업 추진계획'을 발표하였음.

- (최근 동향) 우즈베키스탄에서는 타쉬켄트 국제공항 개발사업이 추진되고 있으며, 우즈베키스탄 정부의 요청으로 우리 기업들이 타당성 조사 등에 참여할 계획임.
- (추진방향) 중앙아시아 국가들의 대외 정치, 경제관계 확대에 따라 기존의 공항 시설에 대한 확대, 신설, 보수 등이 추진되고 있으므로, 한국 기업들이 진출을 고려할 수 있음.

〈표 9〉 중앙아시아 지역의 AIB 프로젝트 추진 예상 부문에 대한 한국의 협력 동향 및 진출 방향

구분	대상지역	최근 동향	한국의 협력 동향	향후 우리 정부 및 기업의 진출방향
항만	<ul style="list-style-type: none"> - 카스피해 연안국: 카자흐스탄, 아제르바이잔, 투르크메니스탄 - 흑해 연안국: 우크라이나, 조지아 	아제르바이잔 바쿠항, 투르크메니스탄 투르크멘바쉬항, 카자흐스탄 악타우항 등의 현대화, 인프라 건설	<ul style="list-style-type: none"> - 한-아제르바이잔, 한-조지아 해운협력 MOU 체결 - 2016년 초 해외항만개발협력 계획안 발표 	건설업체와 항만공사, 금융기관의 협력을 통한 진출 지원 시스템 구축
철도	카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄	우즈베키스탄, 투르크메니스탄 국제철도 건설	현대로템, 터키에 차량 객차 공장 설립, 터키 및 우크라이나 공급	철도 차량의 수출 및 부품공급, 수리 부문 진출
공항	카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄	우즈베키스탄 타쉬켄트 신공항 건설	타쉬켄트 신공항 타당성 조사 참여	ODA, EDCF 등을 통해 타당성 조사 단계에서 진출 모색

문의 : 해외경제연구소
 선임연구원 조영관(02-6255-5759)
 ykj@koreaexim.go.kr

< 참 고 문 헌 >

임호열 외(2015), AIB 추진 현황과 한국의 대응방안. KIEP 오늘의 세계경제, 2015년 4월 27일 Vol. 15 No. 12.

최필수(2015), 「AIB 설립과 동북아 개발금융」, 『한국사회과학연구』 제13권 제1호. 한국금융연구원, 주간금융브리프, “AIB 출범 선언과 향후 논의의 방향”, <23권 44호>, 2014.12.

KIEP 북경사무소 브리핑, “일대일로” 경제회랑 건설 추진 동향. 2015년 8월 6일.

연합뉴스 2015년 4월 21일.

연합뉴스 2016년 4월 14일.

기획재정부 보도자료, 2015년 6월 29일.

대외경제장관회의 자료. 2016년 2월 25일.

ADB(2012), Infrastructure for Asian Connectivity.

Biswa Nath, Bhattacharay, ‘Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010–2020’, Working Paper Series No. 248, p. 12. ADBI, 2010.

서울경제 2016년 3월 19일.

차이나데일리 <http://usa.chinadaily.com.cn> 2015년 12월 17일.

www.think-railways.com

EBRD www.ebrd.com 2015년 6월 27일 뉴스

IMF, WEO January 2016.

World Bank, Logistics Performance Index, 2015.