

AIIB에 따른 미래 동아시아지역 인프라 투자 촉진 분석 - ASEAN를 중심으로 -

왕옥봉
박사과정 2학기
FTA국제통상전공
지도교수: 황기식 교수

1. 서론
 - 1.1 연구배경
 - 1.2 연구방법
2. ASEAN 역내 인프라투자 현황
 - 2.1 역내 경제성장 및 인프라투자 구성
 - 2.3 미래 시장규모확장 및 구조전환
(key word: 투자구성, 효과, 자금보장, AIIB체제하의 구조전환, 투자 유치)
3. AIIB체제하의 인프라투자 기대효과
 - 3.1 GSM을 중심으로의 ASEAN역내 인프라투자 유치
 - 3.2 새로운 협력관계/투자모델 창출
 - 3.2.1 역내 산업구조전환 수요
 - 3.2.2 역외 AIIB 출자 국가의 투자계기 창출 및 과잉생산 이전 수요

(key word: 개인 관점: 목표시장투자, 국제간 자본조달, 투자유치, 규모의 경제, 구조전환, 격자감축, 공동적 이익, 경제적 후생, 새로운 협력관계창출)

결론 - AIIB체제하에 미래 ASEAN 역내 인프라투자 동향

<참고 문헌>

1. 서론

1.1 연구 배경

2015년, 중국이 주도하는 아시아지역에 대한 아시아인프라 투자은행(AIIB) 설립은 본격화되어다. 3월31일 초기창립국(初期創立國) 신청종료일까지, 영국, 프랑스, 독일 등 유럽 주요국가 또는 다른 대륙에서 온 도두 51개 국가는 이 항목에 참가했다. 이 때까지 미래 아시아지역 인프라투자를 위한 투자금액이 최초의 500억 달러에서 100억 달러까지로 증가했다. 따라서, AIIB에 대한 자본조달 또는 미래 주요 출자국 체계의 초기정비 목표가 대체적으로 이루어진다.

실제적으로 보면, 특히 남아시아, 동남아시아(ASEAN권), 또는 중앙아시아지역에 대하여, 이전의 세계은행(WORLD BANK) 또는 아시아개발은행(ADB)이 주도하는 지역 인프라 투자가 어느 정도상에서 국제정치의 변화 및 역내 국가간의 이익충돌에 제한하기 때문에, 적극적인 효과가 나타난 반면에는 근본적으로 효과적이게 투자 목적지역에서 공평투자 혹은 전면투자를 추진하지 못한다. 예를, ADB 체계하에서는, 일본은 주요출자국의 신분으로서 기타 47개국과 같이 아시아 지역에서 인프라 투자 프로그램을 추진하고 있지만, 일본 1국을 중심으로서의 인프라 투자 모델은 어느 정도상에서 일본 자국의 국가전략선택에 제한되어 있다.

따라서, AIIB 체계는 중국이 주도자의 역할을 담당하고 있어 불가피하게 중국 자국의 전략의지를 포함될 반면에는, 상대적으로 보니까 근동, 유럽 지역에서 주도적인 지위를 가지고 있는 국가 또는 다른 세계에서 큰 영향력을 갖고 있어 다른 대륙에서 온 국가가 포함되기에 인해서, AIIB 체계의 내부에서 각 중요국가간에서는 상호적으로 견제할 수 있기 때문에 AIIB체계가 ADB 체계와 비교하면 대상국가 혹은 대상지역에 대한 인프라 투자활동을 더 공평적이고 효과적인 기반에서 추진할 수 있을 것이다.

또 하나는, 대상지역의 현실적 측면에서 보니까, 아시아 지역, 특히 남아시아, 동남아시아, 중앙아시아 이른 지역에서는 자국의 상대적 약한 경제기반, 정부차원의 정책변동, 부정부패, 또는 국내의 노동, 의료, 교육, 안보 등 문제들에 인하여, 큰 규모의 외국자본 인프라투자 유치에 불가능하다. 예를, 미얀마, 라오스 등 국가는 국내의 실업률, 빈곤, 민족충돌, 마약 문제를 직면하며, 중앙아시아국가들은 농업, 사막화, 또 테러리즘 문제를 직면하면서, 여러 문제를 완화하기 위해서는 수많은 외국자본을 통하여 자국 빈약한 사회적 발전기반(예, 교육, 의료, 고용, 서비스, 경제구조전환 등 Soft Power) 및 국가발전 중 필요한 인프라 시설(예, 도로, 항만, 공항, 거래센터, 물류시스템 등 Hard Power)을 강화할 수밖에 없다.

다른 시각으로 생각해 보면, 이른 지역에서 많은 제약요소가 존재하고 있지만, 장기적으로 보니까 다각적인 출자체계에 대하여 이른 지역의 빈약한 발전 기반이 막대한 투자 계기 및 수익을 의미할 뿐만 아니라, 여러 대륙에서 온 출자 국가들은 대상지역에서의 인프라 투자 활동을 통하여 자국의 국제적 영향력을 인상시킬 수 있어 자국 상관계업들도 대상국 시장에 쉽게 진입하여 해외 업무범위확장도 이루어질 것이다. 또는 이전보다 더 공평하여 투명한 자본 유통 방식, 다각적인 자본 내원(來源), 및 출자 국가와 투자대상국가 간의 협력 관계의 개혁을 통하여, 미래 AIIB 체계하에서 동남아시아 등 대상지역은 역내 각국의 발전 수요를 만족할 뿐, 다각적인 출자체계와 간의 협력으로써 역내각국간의 균형적 발전 목표를 이루어 질 수 있을 것이다.

따라서, 본 논문은 동남아시아지역을 중심으로 이 대상지역의 인프라투자 현황 분석을 통하여 미래 동남아시아 역내국가들이 AIIB 체계하에서 어떻게 인프라 투자구조를 개선하기 또는 동남아시아지역의 투자이익창출하기를 토론할 것이다.

1.2 연구 방법

- a. ASEAN권 역내 인프라투자 구성 및 현황에 대해 분석, b. AIIB체계하의 미래 대상지역 투자 기대효과에 대해 분석, c. 상관계구의 문헌 및 통계 자료를 활용할 것이다.

2. ASEAN 역내 인프라투자 현황

2.1 역내 경제성장 및 인프라투자 구성

현재, 대체적으로 보니까 모든 아시아 개발도상국가에서, 특히 동남아시아권국가들에서는 높은 경제개발속도에 따라서 더 건전한 경제발전 또는 사회적 인프라건설 욕구가 나타나고 있다.

이른 국가에서는 인구와 경제총량이 큰 폭으로 증가하며, 국내 도시화 추진에 따라서 중산층 수량도 계속적으로 급증하고 있다. 다른 측면에서 보면서, 특히 민주화 선거제도가 유지하고 있는 국가들에서는 국민들은 보통 이 국가나 정부가 국민에게 체공되고 있는 경제적, 사회적 후생 또는 인프라 투입 정도를 통하여 이 국가나 정부의 영도자의 업적을 평판하고 있다.

따라서, 전세계 범위에서의 인프라 투자 분명하게 증가하는 동시에, 동남아시아 지역에서

도 더 고수준의 인프라투자에 대하는 욕구를 보일 수 있도록 하다. 전통적인 시각으로 보면 서, 경제적 인프라 투자는 천연한 독점적 지위가 가져 있기 때문에 경제등락에 인한 영향을 거의 받을 수 없을 것이다. 이른 상황이 선진국가에서 존재하지만, 개발도상국가에서는 정국 혼란, 통화가치 떨어지기 등 리스크가 때문에 투자자들은 현지국가에서 이미 발효된 인프라 투자프로그램을 수행했지만 예상된 수익을 확보할 수 없는 경우도 존재하다. 특히 1997년 아시아금융위기 폭발한 후에 수많은 외국투자자들은 현지국가의 경제불황이 때문에 투자 리스크를 피하기 위하여 이미 달성된 인프라투자프로그램은 포기할 수밖에 없다. 하지만, 지금 현재 대부분 동남아시아 국가의 정치환경의 안전에 인해서 통화가치도 상대적으로 안전하며 정부차원에서 나타난 투자리스크도 큰 폭으로 감소한다.

아시아금융위기 이후에, 동남아시아국가들은 세계경제의 회복, 또는 주변 주요국가, 예를 중국대륙, 대만, 한국 등의 지속적인 경제성장에 덕분에 다각적 자유무역체계(FTA체계), 아 시안 역내무역확대 등 네트워크 강화를 통하여, 역내국가의 소득수준 향상에 따라 소비시장, 투자시장도 번창하고 있다.

또는, 아시아개발은행(ADB) 2012년도의 자료를 분석해 보면, ASEAN TOP5(인도네시아, 태국, 말레이시아, 필리핀, 베트남)의 경제성장률을 2012년도의 평균 5.6%부터 2013년도의 5.7%로 예상된다.¹⁾

<표-2.1 주요선진국 및 ASEAN지역 성장률 추이>

%

구 분	2011년	2012년	2013년
미 국	1.8	1.9	2.1
유로권	1.4	▽0.6	0.5
일 본	▽0.7	2.3	1.6
동남아	4.6	5.2	5.5
ASEAN5	4.5	5.6	5.7

※ 동남아: ASEAN(인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남) + 브루나이, 캄보디아, 미얀마, 싱가포르

※ 자료 : Asian Development Outlook 2012 Update ('12-'13년은 예상)

(출처: 일본 기업의 對ASEAN 투자현황 및 주요국 투자환경 분석)

역내 경제의 지속적 발전에 인해서, ASEAN 역내 인당 평균수입 또 구매력도 신속하게 증가하다. 특히 지금 ASEAN TOP5에서는 2009'2014년 5년 동안 인당 수입수준이 계속 증가하면서 이 지역에서의 중산층의 수량이 증가시킨다. 이로 인해서, ASEAN 역내 중산층

1) 일본 기업의 對ASEAN 투자현황 및 주요국 투자환경 분석, 한국무역협회 도쿄지부, 2013년 2월.

확대에 따라서 역내시장의 구매력도 제고하며, ASEAN 역내 중산층 규모는 2009년도의 8000만 명에서 2030년까지 약 5억 명으로 약5.2배 정도로 증가할 예측된다. 그리고 세계 중산층 규모와 대비하여 보면, ASEAN 역내 중산층이 차지하는 비중은 동기인 4.4%에서 10.2%로 상승할 전만이며, ASEAN 역내 중산층 대비 비중도 15%로 상회할 예측하다.²⁾

<표-2.2 ASEAN 국가 1인당GDP 현황 및 TOP7 중산층 인구수>

< 아세안 국가의 1인당 GDP 현황과 전망 >

(명목 천달러, %)(백만명)

구 분	2009	2014	2019	'09~'19 연평균
싱가포르	38.6	56.1	65.7	5.5
브루나이	28.2	42.2	44.4	4.6
말레이시아	7.2	11.1	16.2	8.4
태국	3.9	5.6	7.0	6.0
필리핀	1.9	2.9	4.7	9.8
인도네시아	2.3	3.4	4.6	7.1
베트남	1.2	2.1	2.9	9.6
라오스	0.9	1.7	2.5	10.8
미얀마	0.8	1.3	2.1	10.5
캄보디아	0.7	1.1	1.6	8.0

자료 : IMF, IMF, World Economic Outlook Database, October 2014

< 아세안 7개국의 중산층 인구수 >



자료 : OECD, The Emerging Middle Class in Developing Countries by Homi Kharas, Jan, 2010.

주 : 자료 누락으로 아세안 10개국 가운데 브루나이, 라오스, 미얀마는 제외.

<출처: 아세안(ASEAN) 시장이 떠 오른다>

지금까지 ASEAN역내에서 지속적인 경제성장 또는 중산층 수량의 확대에 따른 소비시장의 확대에 인해 ASEAN역내 국가들은 자국 경제 성장에 따른 인프라 투자 추가를 기대하고 있지만, 반면에는 부분 역내국가가 역내 선진국들(예를 TOP5국가)과 간의 전통적 발전 격차(경제기반, 지리적 우위 등)존재하기 때문에 역내 선진국들이 국내 경제가 지속적으로 성장하는 동시에 역내 후진국(라오스, 미얀마 등 국가)과의 격차도 지속적으로 확대하고 있다. 따라서, 역내 후진국가의 입장에서 생각해 보면, 싱가포르, 말레이시아 등 일부 역내 선진국가를 제외하며, 대부분의 아세안 회원국의 경제 인프라의 취약성이 경제성장의 제약요

2) 아세안(ASEAN) 시장이 떠 오른다, 현대경제연구원, 2015년2월4일.

인으로 작용하고 있어 인프라 개발 수요가 높다.

2.2 미래 ASEAN 역내 인프라 투자시장 확장방향

현재, 전반적으로 보니까 아시아 지역에서의 인프라투자 프로그램을 주로 자연자원 개발, 에너지 개발, 교통 네트워크 건설 또는 통신기술 도입 등을 중심으로서 추진하다. 특히 ASEAN 회원국가를 비롯한 동남아시아권 국가에서는, 역내공동시장 창립 및 역내 균형적 발전목표를 바탕으로 주요한 인프라 투자 프로그램을 지역경제 장기적 발전에서 꼭 필요한 에너지 개발 및 인원과 자재를 운송하기 위한 역내 통합 교통네트워크 건설에 집중되어 있다.

아시아개발은행(ADB)의 자료로 통한 예측에 따르면, 2010년부터 2020년까지 아시아 지역의 전체 인프라 개발 수요는 8.2조 달러에 달하며, 매년 8,000억 달러 가량의 투자가 필요하다.³⁾ 투자수요 중 68%는 새로운 인프라 개발 투자수요이며, 나머지 32%는 기존 인프라의 유지보수나 교체에 필요한 수요이다. 부문별 투자 수요는 전력 49%(4조 달러), 교통 35%(2.9조 달러), 정보통신 13%(1조 달러), 수자원 및 위생 3%(2,800억 달러)에 달할 것이다.

<표-2.3 아시아 지역의 인프라 개발 수요(2010~20년)>

(단위: 십억 달러)

	동아시아	남아시아	중앙아시아	태평양 도서국	총계
전력에너지	3,182.46	653.67	167.16	-	4,003.29
교통	1,593.87	1,196.12	104.48	4.41	2,898.87
정보통신	524.75	435.62	78.62	1.11	1,040.10
수자원 및 위생	171.25	85.09	23.40	0.51	280.24
총계	5,472.33	2,370.50	373.66	6.02	8,222.50

<출처: APEC 역내 인프라 개발 현황과 정책적 시사점>

구체적인 사례는, 중국, 태국, 베트남 등 역내/주변 주요 국가들 간의 협력이 심화되고 이며, 이른 국가의 인프라 투자 프로그램은 풍부한 자금과 저비용을 배경으로 주로 추진중인 광역 메콩강 유역개발- GSM⁴⁾에 관련된 역내 전력, 광물 자원 개발 및 역내교통 네트워크

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

4) Great Mekong Sub- region

(즉, 아시아 횡단 철도)⁵⁾건설에 집중되고 계속 투자할 것이다.

실제적으로 보면, 지금 ASEAN권 국가(10개국)중의 7개국은 인도-차이나 반도에서 있어, ASEAN 역내 모든 회원국은 미래 GSM 체계하의 협력범위확장 및 아시아 횡단 철도 네트워크 형성에 따른 경제적, 사회적 이익을 받을 수 있을 것이다.⁶⁾ 따라서, 동남아시아 지역에 대하는 인프라 투자 추세 또는 ASEAN 역내/주변 국가의 경제구조 전환 수요 등 요인에 근거하여 생각하면, 미래 AIIB 체계하에서 국제기구 혹은 역내/외 민간 투자자들은 다각적인 정부차원이나 민간차원의 국제간 자본조달, 기술도입 등 방식을 통하여 메콩강 유역 수진산업 개발, 항로 인프라 건설, 또 역내 지상 교통물류 네트워크 개발 등 동남아시아 지역 인프라 투자 프로그램에 참여하며 ASEAN 역내에서 효율적인 인프라 투자협력 구조가 형성시킬 수 있을 것이다.

3. AIIB체계하의 인프라투자 기대효과

3.1 GSM을 중심으로서의 ASEAN역내 인프라투자 유치

앞에 제2장에서 언급한 것처럼, 지금 ASEAN권 회원국가 중의 대부분은 인도-차이나 반도에서 있어 그 중의 라오스, 미얀마, 캄보디아 등 회원국가는 여러 원인에 때문에 역내 선진국가인 싱가포르, 말레이시아, 태국과의 발전 격차가 엄청 크며, 또는 라오스 등 일부 국가는 지리적 원인에 인해서 자국 출산한 농업, 공업 상품을 해양운송 방식으로 통하여 다른 지역이나 시장에게 수출하려면 애로가 엄청 크다.

이러한 경우 하에서 역내 후진국가들에 대하는 인프라 투자는 물론 미국, 일본 위주의 아시아개발은행(ADB)이 주도하는 현행의 투자 체계나 미래 본격화될 아시아 인프라 투자은행(AIIB)의 투자 체계에서도 광역 메콩강 유역개발(GSM) 프로그램의 투자영역 및 역내 대상 국가의 근본적 수요를 참고하여 도입되어야 하다.

첫째, 지금 광역 메콩강 유역개발(GSM)은 ASEAN10+3(중국, 한국, 일본) 협력 체제를 중심으로서 ECGMS⁷⁾, AMBDC⁸⁾, MRC⁹⁾, QEC¹⁰⁾ 등 4개 내부적 협력체제를 포함되어 운영하

5) 아시아 횡단 철도, Trans-Asia Railway

6) Analysis of Great Mekong Sub - region Cooperation>, Huang Yanting, 2007-9, p24.

7) Economic Cooperation in Great Mekong Sub- region, ECGMS.

8) ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation, AMBDC.

9) the Mekong River Commission, MRC.

10) Analysis of Great Mekong Sub - region Cooperation, Huang Yanting, 2007-9, p26.

고 있다. 주로 아시아 개발은행(ADB)은 출자자 및 관리자의 역할을 담당하고 있어 메콩강 연도국가들이 참여하며, 역내에서 수상, 육지 교통 인프라투자, 또는 수리발전소 등 에너지 개발을 추진하다. 그리고, GSM 역내 국가들은 대체적 농업, 관광 산업 개발, 또는 신 산업 도입 등 방식을 통하고 근본적으로 Golden Triangle 지대의 마약문제를 해결하려고 하다.

하지만, 실제적으로 보면, GSM 역내 당일 국가의 내부 시장이 적고 시장경제 발전수준이 낮아 주로 초급 공업품 광물, 그리고 열대 농산물을 수출하고 있으며, GSM 역내 전반적으로 보면, 각국의 산업구조가 유사하여 수출품 구조도 비슷하기 때문에 역내 각국간의 시장 상보성이 부족하여 경쟁력도 약하다.

또 하나는 GSM 역내에서 산악지대 때문에 상품 및 인원 운송을 위한 교통수단이 부족하기 때문에 미래에 역내 국가 경제기반이 개선하고 역내 산업구조가 전체적으로 제고하기 위해서는 GSM 역내의 인프라 투자 프로그램은 계속 메콩강 수전자원개발, 연도국가(沿道國家) 항로시설, Trans-Asia Railway를 비롯한 인도-차이나 반도 광역육상교통 네트워크로 집중될 예측하다.

둘째, 인프라 투자항목 자금보장의 측면에서 보면, 현재 GSM 역내 인프라 투자 자금을 주로 아시아 개발은행(ADB) 및 메콩강 연도 국가 정부로써 통하고 확보하며, 그 중에서 아시아 개발은행은 주요 출자기구로서 GSM 항목에게 70억 달러 이상의 투자자금을 투입하여 자신의 국제적 영향력 및 담보능력을 이용하고 서구국가 에서 자금지원을 유치하고 있다.¹¹⁾ 하지만, 메콩강 연도국가 정부의 재정능력이 보편적으로 부족하여 아시아 개발은행의 능력도 유한하다.

또는, 동남아시아(ASEAN권) 지역에 대하여, 이전의 세계은행(WORLD BANK) 또는 아시아개발은행(ADB)이 주도하는 지역 인프라 투자가 어느 정도 상에서 국제정치, 국제경제의 변화, 또는 역내 국가간의 이익충돌에 제한하기 때문에, 적극적인 효과가 나타난 반면에는 근본적으로 효과적이게 투자 목적지역에서 공평적 투자 혹은 전면적 투자를 추진하지 못한다. 그리고 ADB 체계하에서는, 일본은 주요출자국의 신분으로서 아시아 지역에서 인프라 투자 프로그램을 추진하고 있지만, 일본 1국을 중심으로서의 인프라 투자 체계는 어느 정도 상에서 일본 자국의 국가전략선택에 제한되어 있다.

따라서, AIIB 체계는 중국이 주도자의 역할을 담당하고 있어 불가피하게 중국 자국의 전략의지를 포함될 반면에는, 상대적으로 보니까 유럽 지역에서 주도적인 지위를 가지고 있는 국가 또는 다른 세계에서 큰 영향력을 갖고 있어 다른 대륙에서 온 국가가 포함되기에 인해서, AIIB 체계의 내부에서 각 중요국가간에서는 상호적으로 견제할 수 있기 때문에 AIIB 체계가 ADB 체계와 비교하면 대상국가 혹은 GSM 지역에 대하는 인프라 투자활동을 더 공

11) Analysis of Great Mekong Sub - region Cooperation, Huang Yanting, 2007-9, p26.

평적이고 효과적인 기반에서 추진할 수 있을 것이다.

3.2 역내 새로운 투자/협력 모식 창출

3.2.1 역내 산업구조전환 수요

특히, 지금 ASEAN TOP5 국가는, 장기적이게 외향적 경제에 의존하기 때문에 국제시장 수요의 변환에 따라 자국 산업구조가 크게 변화할 수 있도록 하다. 동시에 ASEAN TOP5 국가에서는 초기부터 국제시장 수요에 근거하여 수출 공업의 발전을 바탕으로 섬유산업, 전자산업, 그리고 화학공업 등 잇따라 설립하니까 국제시장에서의 수요변화가 이른 선업의 성장에 대해 영향을 많이 주고 있다. 예를, 이른 국가에서는 농업이 국내 GNP중에서의 비중과 고용비율도 계속 떨어지는 동시에 공업, 서비스 산업이 GNP중에서의 비중과 고용비율도 신속적으로 증가하고 있다. 하지만, 역내 각국간의 역사적, 구조적, 또는 제도적 차이에 인해 세계 다른 지역과 비교하면, ASEAN 역내 주요국가의 산업 구조전환 과정에서 여러 특징이 존재하다.

첫째, 국내 공업화 성장에 따라, TOP5국가 경제구조 중에서 농업의 비중이 빠르게 떨어지고 농업이 국가경제 중의 역할이 약화되고 있다. 표-3.1을 보면, 각국의 농업성장 속도가 공업, 서비스업보다도 낮다. 지금 싱가포르를 제외하며, 다른 4개국의 농업비중이 이미 10~17%에게 떨어졌다. 농업 노동력 이전 정도가 낮기 때문에 다수의 국가의 농업 관련 취업비율이 농업의 GNP비중보다 높다. 또는, 이른 국가의 농업 기반이 약하여 식량과 환금작물의 단위생산량이 보편적으로 부족하니까 자국 농업 산업의 구조전환이 완만하다.

<표-3.1 2003년ASEAN TOP5의 삼차산업부문 비중구조 비교 (%)>

	농업	공업	제조업	서비스산업	1인당GNP (달러)
인도네시아	17	44	25	40	810
말레이시아	10	49	31	42	3880
필리핀	14	32	23	53	1080
싱가포르	0	35	28	65	21230
태국	10	44	35	46	2190
한국	3	35	23	62	12030
HK	0	12	5	88	25860
중국	15	52	39	33	1100
인도	22	27	16	51	540
저소득 국가	24	27	14	49	—
중등 소득 국가	10	36	22	54	—
고소득 국가	2	27	18	71	—

(자료 출처: World Bank World Development Indicators 2005 통계자료를 근거하여 작성됨)

둘째, 5개국의 경우에서, 공업 또는 제조업의 비중이 중등 소득 국가와 비슷하지만, 내부 시장규모가 상대적으로 작아서 역내에서 완전한 공업체계가 형성했지 않고 자본집약적 공업이 규모의 경제로 전환하지 않았다. 전체적으로 보니까, 5개국은 기술적 개발능력이 약해서 지금까지 주로 외국 기업투자를 통해 기술도입을 이루어진다. 또 하나는, 5개국에서 제조업이 전자제품의 대리가공을 중심으로 미국, 일본, 유럽, 또 중국을 주요시장로서 수폴하고 있어 대리가공 방식에 편중하여 수출시장에 과도하게 의존하다.

셋째, 싱가포르를 제외하면, 역내 서비스 산업 수준이 전체적으로 낙후하여 이 산업의 비중이 다른 중등소득국가보다 낮다. 따라서 미래 역내 서비스 산업은 현대화의 정보, 물류교통, 기술, 문화 또는 인체육성 등 차원에게 산업구조 전환을 이루어질 것이다.

넷째, ASEAN TOP5국가의 공업화 과정 중에서 공업부문이 제공된 일자리 수량이 한하기 때문에 국내 공업 혹은 제조업이 장기적으로 외국기업투자에 의존하여 현지 중소기업 발전이 낙후한다. 이로 인해서는 농업부문에서 있는 과잉노동력이 공업부문에게 효과적이게 도입할 수 없다. 또는, ASEAN 역내 각국의 농촌인구가 엄청 많아 농촌개발 및 비농업부문 발전공간이 한해서, 농업 과잉노동력을 다른 산업으로 이전하면 애로가 많다. 따라서, 국내 공업부문과 비농업부문에서의 고용부족 때문에 각국 농촌에서 유출된 수많은 과잉노동력이 도시지역의 전통적 서비스 산업으로 이전할 수밖에 없다.¹²⁾

3.2.2 역외 AIIB 출자 국가의 투자계기 창출 및 과잉생산 이전 수요

역외 AIIB 출자 국가의 입장에서 보면, 2008년 미국발 금융위기 이후, 특히 유럽권 국가에서 지속되는 주권채무위기, 높은 실업률, 경제성장 정체 등 심각한 문제로 인해, 유럽 민간이나 정부 차원의 투자기구들이 아시아 인프라 투자 시장으로 이전하여 신행 외해시장 진출을 통하여 새로운 투자계기를 창출하기 위해서 중국이 주도하는 아시아 인프라 투자은행(AIIB) 체계로 참여하고 있다.

BRICS¹³⁾ 국가의 입장에서, 지금 중국, 인도, 남아프리카 이외의 대부 신행 경제체가 우크라이나 위기, ISIS, 또는 유럽에 대한 주요 수출시장 불황으로 인해서 국내 경제성장이 완만하다. 그래서 신행국가들도 선진국과 같이 글로벌 경제 관리에 참여하고 전세계 범위내의 투자수요를 확장하고 하다.

주도국가인 중국의 입장에서는, 지금 국내의 임금수준이 증가하기 때문에 수많은 외국 투

12) 东盟五国产业结构的演变及其国际比较”, 《东南亚研究》2006年第6期, 厦门大学南洋研究院.

13) Brazil, Russia, India, China, and South Africa.

자기업들이 U-Turn 전략을 선택하여 모국시장에게 컴백하거나 임금비용이 상대적으로 저렴한 베트남, 인도네시아 등 동남아시아 국가에게 이전하고 있다. 그리고, 지금 중국이 30여 년의 경제성장에 따라서 높은 수준의 발전계기를 받는 반면에 특정 산업이나 특정 지역에서만 집중된 발전모식에 인해 제조업, 섬유산업, 제강, 또는 저 기술수준의 대리가공 등 노동 집약적 산업에서 날로 심한 과잉생산 문제를 보일 수 있도록 하다. 또 하나는, 중국 자국의 낙후한 금융 서비스 산업도 AIIB체계를 통하여 구조전환을 이루어져야 할 필요가 있다.

4. 결론 - - AIIB체계하 미래 ASEAN 역내 인프라투자 방향

앞에 내용을 종합하게 생각하면, 지금 ASEAN 권 국가들이 경제가 지속 성장함에 따라서, 역내 중산층 인구수량 증가 또는 소비능력 증가로 인해 현단계 ASEAN 역내 인프라 투자 확장에 대한 요구가 많아지고 있다. 그리고 역내국가 중에서 보편적으로 존재하는 농업 노동력 과잉, 외향적 공업에 인한 공업부문 고용부족 등 구조적 문제에 때문에 인프라 투자 규모 확대를 통하여 건설, 부품 제조, 서비스 등 주변 관련 상업을 육성하고 농업부문의 과잉노동력을 관련 사업에게 분산할 필요가 있다. 또 하나는 광역 메콩강 유역개발(GSM) 프로그램의 경우는, 역내에서 상품 및 인원 운송을 위한 교통수단이 부족하기 때문에 역내의 인프라 투자 프로그램이 계속 메콩강 수전자원개발, 연도국가(沿道國家) 항로시설, Trans-Asia Railway를 비롯한 인도-차이나 반도 광역육상교통 네트워크로 집중될 예측하다.

다음에, AIIB 출자국가의 입장에서, 미래 ASEAN을 대상시장으로서 인프라 투자 프로그램을 도입할 것은, 유럽국가 또는 중국 등 주요 당사국가는 동남아시아 통합시장에게 진출하여 자국 국내의 과잉생산을 해외 신행시장으로 이전할 수 있도록 하는 목표에 맞다. 그리고 AIIB의 다각적인 투자체계를 통해서, 민간이나 정부 차원의 투자기구들은 아시아 인프라 투자 시장으로 이전하여 신행 시장 진출을 통하여 새로운 투자계기를 창출할 수 있을 것이다.

따라서, ASEAN 역내 통합시장 형성, 역내 국가 산업 구조가 비농업 산업, 고급제조업, 현대서비스 산업에게 산업구조 전환, 경제적 후생, 또는 역내 균형적 경제성장 수요에 만족하기 위해서, 미래 AIIB 체계하에서 역내/외 정부나 민간 투자자과 같이 다각적 융자협력을 이용하여 효과적이게 동남아시아 대상시장중의 인프라 건설자본 부족 문제를 개선할 수 있을 뿐만 아니라, 역내 각 업종 간의 협력을 통해 “1+1>2”이라는 경제적 효과를 창출하며 다른 업종에 대해 투자 유치를 확보하기 위하는 도로, 철도, 항만 등 역내 교통네트워크, 그리

고 통신, 금융 서비스 이른 인프라 투자 프로그램의 규모도 우선적이며 확보하면 역내 관련 산업 중의 사적 경제도 활성화시켜 비농업 산업의 고용 확장으로써 과잉 노동력 이전 문제도 해결할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

일본 기업의 對ASEAN 투자현황 및 주요국 투자환경 분석>, 한국무역협회 도쿄지부, 2013년 2월.

아세안(ASEAN) 시장이 떠 오른다>, 현대경제연구원, 2015년2월4일.

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

Analysis of Great Mekong Sub - region Cooperation>, Huang Yanting, 2007-9, p24.

“东盟五国产业结构的演变及其国际比较”, 《东南亚研究》第6期, 厦门大学南洋研究院, 2006年.