

5

교통사업 개발원조 동향과 해외사업 진출전략 방향

이훈기 연구위원 hkilee@koti.re.kr
한국교통연구원

최근 해외사업에 많은 관심이 쏠리고 있다. 국내 예산이 감소하여 국내 일거리가 줄어들다 보니 자연스럽게 해외시장에 눈을 돌리게 되었다. 2009년 경제협력개발기구(OECD) 개발원조위원회 가입과 함께 우리나라는 수원국에서 공여국으로 위상이 바뀌고 공적개발원조(ODA) 규모도 상승하고 있다. 이에 따라 해외진출 기회도 확대되고 관련 해외사업도 꾸준히 늘어나고 있다. 짧은 기간에 경제도약을 이룬 우리나라 경험을 소개하는 지식공유사업(KSP)도 개발도상국 사이에서 많은 공감대를 형성하고 있고, 세계은행이나 아시아개발은행도 이에 주목하고 있다.

1. 들어가며

최근 해외사업에 많은 관심이 쏠리고 있다. 국내 예산이 감소하여 국내 일거리가 줄어들다 보니 자연스럽게 해외시장에 눈을 돌리게 되었다. 2009년 경제협력개발기구(Organization for Economic Cooperation and Development, 이하 OECD) 개발원조위원회 가입과 함께 우리나라는 수원국에서 공여국으로 위상이 바뀌고 공적개발원조(Official Development Assistance, 이하 ODA) 규모도 상승하고 있다. 이에 따라 해외진출 기회도 확대되고 관련 해외사업도 꾸준히 늘어나고 있다. 짧은 기간에 경제도약을 이룬 우리나라 경험을 소개하는 지식공유사업(Knowledge Sharing Program, 이하 KSP)도 개발도상국 사이에서 많은 공감대를 형성하고 있고, 세계은행(World Bank)이나 아시아개발은행(Asian Development Bank, ADB)도 이에 주목하고 있다.

이러한 시대적 분위기와 함께 우리나라 해외사업은 전환기를 맞이하고 있다. 예전에는 원조규모도 크지 않고 해외사업도 많지 않아 원칙과 전략보다는 주먹구구식으로 해외사업을 추진하는 경향이 강했다. 하지만 해외사업이 증가함에 따라 해외사업을 효과적이며 체계적으로 추진하기 위해서는 나름의 원칙과 전략을 강화할 필요가 있을 것이다. 물론 한국국제협력단(Korea International Cooperation Agency, 이하 KOICA)이나 수출입은행은 국가별 개발원조정책을 수립하고 이를 토대로 하여 원조사업을 시행하고 있다. 그러나 모든 분야를 아우르는 원조정책을 수립하다 보니 교통 분야에 초점을 맞춘 개발전략이 제시되지 못하는 경우가 많다.¹ 이에 본고에서는 교통사업에 초점을 맞추어 효과적인 해외사업을 추진하기 위한 시사점을 찾아보고자 한다. 우선 교통사업의 개발원조 동향을 살펴보고, 우리나라 개발원조 특성을 분석하여 효율적 해외사업 추진을 위한 전략을 생각해 본다. 그리고 이제까지 수행한 해외사업의 경험을 소개하여 효과적인 해외진출 방안을 모색해 본다.

2. 교통사업 개발원조 동향²

개발원조는 2차 세계대전 종결 시기로 거슬러 올라간다. 미국과 소련을 중심으로 하는 동서 냉전으로 개발원조가 확대되었고 시대별로 다양한

¹ 이훈기 외(2007)는 'SOC분야 공적개발원조(ODA)사업의 평가체계 연구'에서 해외사업에 대한 분야별 전략 및 평가체계가 미흡하다는 점을 지적하고 이에 대한 개선방안을 논하고 있음

² 이훈기 외(2010)의 'ASEAN국가 교통인프라 수준진단을 통한 효과적 ODA 사업 추진방향 연구'를 참조하여 필자가 요약 정리

정책이 제시되었다. 이 중 교통사업의 개발원조 정책과 관련되는 내용을 중심으로 간단히 정리하면 다음과 같다.

첫째, 인간의 기본적 욕구(Basic Human Needs, 이하 BHN)를 강조하는 정책이다. 이는 ‘유엔개발 10년’³ 회의에서 대두되었는데, 개발원조 혜택계층이 제한적이라는 문제의식 하에 인간으로서 최소한으로 누려야 하는 사회적 서비스가 모든 계층에 보급되어야 한다는 점을 강조하고 있다. 인간의 기본적 욕구에는 의식주는 말할 나위도 없으며 지역사회에서 제공해야 하고 기본시설 또한 포함되어야 한다고 지적한다. 이러한 의미에서 교통시설은 인간의 이동자유를 보장하는 기본적 권리를 제공한다는 측면에서 중요하다 할 수 있다.

둘째, 역량개발(capacity building)이 국제사회의 개발목표 달성을 위한 필수과제로 부각하였다. 1950년대부터 1990년대까지 개발이란 개발도상국이 선진국의 개발과정을 모방하는 것으로 이해되었고, 이러한 의미에서 역량개발을 선진국에서 개발도상국으로 기술이나 모델을 이전 혹은 전수하는 것으로 이해하였다. 하지만 역량개발이란 단순한 기술이전이 아니라 개인, 기관, 사회 전반의 환경변화를 동반해야 함을 강조한다. 교통 분야에서도 단순한 기술이전이 아니라 수원국 현지 상황 및 역량을 고려하여 현지에 맞는 제3의 기술 및 지식을 창출하고 이를 정착시키는 노력이 필요할 것이다.

셋째, 선정(good governance)과 참여(participation)적 개발이 중요한 이슈로 등장하고 있다. 1980년대까지는 시장경제를 중심으로 한 개발원조가 주축을 이루었다. 즉 많은 돈을 투입할수록 창출효과도 더 커진다는 논리가

다. 하지만 시장경제가 원활하게 작동하기 위해서는 제도, 투명성 등 소프트웨어 요인이 중요하다는 것을 인식하게 되었다. 실제 세계은행(1998년)⁴은 선정이 경제개발에 미치는 영향이 크다는 점을 실증적 분석을 통해 밝혀냈다. 선정과 함께 참여의 중요성도 강조되고 있다. 참여적 개발은 수원국 이해관계자가 직접 개발과정에 참여하여 개발과정에서 이해자 계층의 목소리를 반영하고 그들의 권한을 강화하는 시스템을 구축하는 방법이라 할 수 있다. 선정과 참여적 개발은 수원국 국민이 원하는 삶을 추구할 수 있도록 선택의 폭을 확대시킬 수 있다는 관점에서 중요하다. 교통사업의 효과적 추진을 위해서도 수원국의 제도적 틀을 고려하고 다양한 이해관계자가 참여하여 계획을 수립하고 사업을 집행하는 체계 구축이 선행되어야 할 것이다.

넷째, 천년개발목표(Millennium Development Goals, 이하 MDGs)가 개발원조의 목표로 자리매김하게 되었다. 지난 수십 년 동안 개발도상국에 대한 개발원조가 이루어졌지만 선진국과의 차이는 좁혀지지 않고 오히려 격차가 더 커졌다. 이에 대한 반성으로 개발원조의 새로운 목표가 제시되었다. 2000년 뉴욕 UN본부에서 새천년 정상회의(Millennium Summit)를 열고 빈곤퇴치를 공동목표로 하는 새천년 정상회의를 수립하게 되었다. 이는 UN 회원국을 포함한 이해관계자 모두가 합의한 목표라는 점에서 의의를 가지며, 전 분야의 개발을 포괄하는 상위계획으로 확정되어 개발원조의 목표로 자리매김하게 되었다. 새천년 정상회의는 8개의 목표와 18개의 세부목표로 구성되어 있는데 교통은 새천년 정상회의와 밀접한 관련성을 가지고 있다. 교통시설이 건설되면 사용자가 이를 이용하여 직접적으로 얻게 되는 효과는 물론, 수송비용 절감에 따른 생산성 증대, 투자 유발효과 등의 간접적 효과를 기대할 수 있다. 교통시설은 생산 및 거래 비용을 줄이고 민간투자를 활성화하여 고용을 창출할 수 있어 빈곤퇴치, 교육, 여성권의 향상 등 새천년 정상회의의 달성에 기여할 수 있다. Fay & Yepes(2003)는 교통시설과 1인당 GDP, 빈곤률, 성 지수(gender index) 등의 상관분석을 시행하여 교통시설이 이러한 요인에 긍정적인 영향을 미치고 있음을 제시하고 있다.

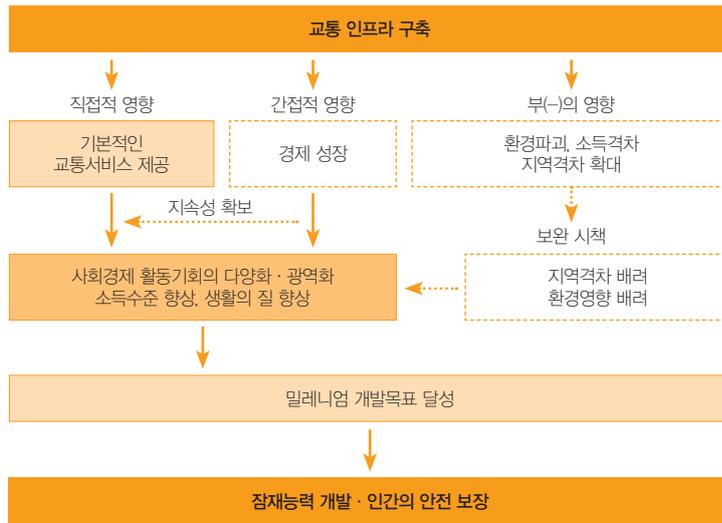
앞서 살펴본 개발원조 동향을 요약하자면, 국제원조기관은 수십 년 동안의 시행착오를 거쳐 개발원조 목표를 설정하고 이 목표를 달성하기 위해 다양한 노력을 기울이고 있으며 원조사업이 효율적으로 추진되기 위해 필요한 주요 이슈를 다루고 있음을 알 수 있다. 새로운 전환기에 접어들고

3 1959년 남북문제가 중요한 안건으로 부각되면서 1960년에 인간의 기본적 욕구(Basic Human Needs, 이하 BHN)를 강조하는 정책이 제안

4 World Bank. 1998. Assessing Aid: What works, What doesn't, and Why.

있는 우리나라 해외사업도 이러한 목표에 기여할 수 있도록 하는 방향설정이 필요할 것이다. 또한 효율적 개발원조를 수행하기 위해 논의되어 온 주요한 이슈를 반영할 필요가 있으며 특히 우리나라의 강점인 역량개발 등 소프트 측면을 강조할 필요가 있다.

그림1 교통사업이 천년개발목표에 미치는 영향



자료 : 이훈기 외, 2010.

3. 교통 분야의 우리나라 해외사업 특징

해외진출 유형은 공적개발원조(Official Development Assistance, 이하 ODA) 사업과 일반사업으로 구분할 수 있다. ODA 사업은 공적지

표1 우리나라 ODA 규모의 변화 추이

구분	(단위 : 백만불, %)					연평균 증가율(%)	
	2008	2009	2010	2011	2012		
양자간원조	무상원조(ODA)	368.7	367.0	573.9	575.0	714.9	18.0
	유상원조(EDCF)	170.6	214.1	326.7	414.6	468.3	28.7
	소계	539.2	581.1	900.6	989.6	1,183.2	21.7
다자간원조	263.1	234.9	273.2	335.0	414.3	12.0	
합계	802.3	816.0	1,173.8	1,324.6	1,597.5	18.8	
ODA/GNI(%)	0.09	0.1	0.12	0.12	0.14	11.7	

자료 : OECD Stats, 2014.01.03. EDCF 통계 DB.

원자금 성격의 경제원조로 정부 또는 공공기관이 개발도상국에 공여하는 양허성 원조(concessional aid)⁵를 지칭한다. 일반사업은 수원국 현지에서 발주하는 사업이나 혹은 민간업자가 민자사업으로 추진하는 경우를 말한다. 일반사업에 대한 자료는 입수가 쉽지 않은 반면 ODA 사업은 원조기관에서 체계적으로 자료를 관리하기 때문에 ODA 자료를 활용하여 교통 분야에 초점을 맞추어 우리나라 해외사업 특징을 살펴본다.

우리나라 ODA 사업은 주무부처가 외교부와 기획재정부로 이원화되어 있다. 증여에 해당하는 무상원조는 한국국제협력단에서 시행하며, 유상원조는 대외경제협력기금(Economic Development Cooperation Fund, 이하 EDCF)으로 집행되고 있다. 다자간 협력의 경우 국제금융기관 등에 대한 출자는 기획재정부가 담당하고 있으며, UN 등 국제기구 분담금 출연은 외교부가 관장하고 있다. 2012년 기준으로 우리나라 ODA 규모는 약16억 달러에 달하며 해마다 평균 19%씩 증가하고 있다. 특히 개발원조위원회에 가입한 2009년 이후 ODA 규모는 큰 폭으로 증가하고 있다. 하지만 총 국민소득 대비 ODA 비율(ODA/GNI)은 0.14%에 머물러 개발원조위원회원국의 2011년 평균인 0.31%에는 미치지 못하고 있다.

양자간 원조를 대상으로 교통사업의 ODA 규모를 살펴보면 2012년 기준으로 2.1억 달러이고 2008년에 비해 2.7배 정도 증가하였다. 교통사업이 양자간 원조에서 차지하는 비중은 약 18%로 큰 비중을 차지하고 있으며, 그 규모는 해마다 29.1%씩 늘어나고 있다. 지역별로는 아시아와 아프리카 지역에 각각 54%, 22%가 지원되어 양자간 원조의 대부분이 두 개 대륙에

5 양허성이란 자금 증여율(grant element)이 25% 이상이어야 하는데, 양허성 척도를 나타내는 증여율은 상업적 거래가 0%, 무상원조가 100%

집중되는 양상을 띠고 있다. 최근 5년간 아시아에 대한 지원비중은 점차 감소하고 있는 반면, 아프리카 지역에 대한 지원비중은 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있다.

표2 교통사업의 ODA 규모의 변화 추이

(단위 : 백만불, %)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균 증가율(%)
교통사업	75.6 (14.0)	77.4 (13.3)	117.7 (13.1)	229.8 (23.2)	210.3 (17.8)	29.1
양자간 원조규모	539.2	581.1	900.6	989.6	1,183.2	21.7

주 : 괄호 안의 수치는 양자간 원조규모 대비 교통사업 규모비중을 의미한다.
 자료 : OECD Stats, 2014.01.03. EDCF 통계 DB.

교통사업의 ODA 규모를 살펴보면 타 원조국가에 비해 ODA 예산이 적어 대규모 사업을 지원하는데 한계가 있음을 알 수 있다. ODA 규모가 크지 않다 보니 개발도상국에 대한 중장기 비전 및 전략도 만족스럽지 못한 것이 사실이다. 하지만 우리나라는 경제성장을 이룩한 성공과 경험을 보유하고 있어 개발도상국의 롤 모델이 되고, 교통과 관련된 고도화된 지식과 기술을 보유하고 있어 개발도상국의 역량강화에 기여할 수 있다는 강점을 갖고 있다. 또한 소프트 측면의 정책이 부각되고 있어 이를 기회로 활용할 수 있다. 특히 우리나라의 경우에는 대규모 사업보다는 소프트 측면에 강점을 가지고 있기 때문에 이러한 시대적 조류에 큰 역할을 담당할 수 있는 기회가 창출될 수 있다. 그리고 국내 예산 축소로 민간부문의 해외사업 관심이 고조되고 있어 위기가 기회로 활용될 수 있을 것이다. 우리나라는 타 원조국과는 상황이 다르기 때문에 우리만이 갖고 있는 한국 성장모델을 부각한다면 한국형 교통사업을 추진하여 해외사업을 효율적으로 수행하고 해외진출 기회를 확대하는데 도움이 될 것이다.

위의 내용을 감안할 때 해외사업 추진 시 강조되어야 할 사항은 다음과 같다.

첫째, 개발원조목표 달성을 위해 실효성 있는 교통 마스터 플랜을 수립하여 주도권을 가지고 지속적으로 추진해야 한다는 점이다. 개발원조의 기조가 변화하고, 지역별 사회경제 여건이 다변화하고 있어 다양한 요인을 종합적으로 고려하여 원조의 효율성과 효과성을 높이기 위한 마스터 플랜 수립에 역점을 두어야 할 것이다.

둘째, 교통 부문 사업 중에서 소규모 예산으로도 큰 효과를 얻을 수 있는 사업에 선택과 집중하여야 할 것이다. 특히 우리나라의 경제성장 모델과 경험을 전수하여 개발도상국이 주도권으로 경제성장을 이룰 수 있도록

지원할 수 있으며, 역량개발 등 소프트 사업을 개발할 수 있을 것이다.

셋째, 글로벌 변화에 부응하는 교통사업 개발이 필요할 것이다. 저탄소 녹색성장을 유도하고 국가를 효율적으로 오갈 수 있는 CBTI(cross-border transport infrastructure) 사업에 역점을 두어야 할 것이다.

넷째 민관협력을 통한 재원 및 기술 확대에 주력해야 한다. 교통사업은 막대한 초기자본을 필요로 하기 때문에 민관협력을 통한 사업추진이 효과적일 수 있다.

4. 교통사업의 해외진출 전략

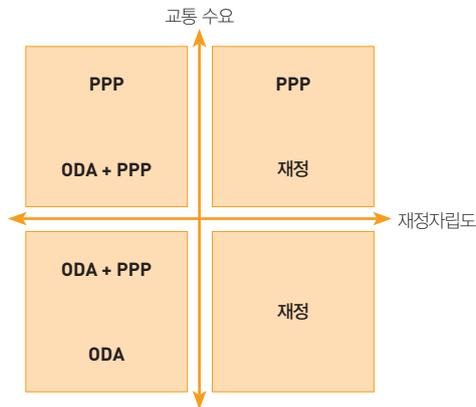
가. 해외사업 진출 유형

해외에서 시행되는 교통사업은 추진유형에 따라 재정, ODA, 민관투자 사업(Public Private Partnership, 이하 PPP) 등 세 가지로 분류할 수 있을 것이다. 가장 일반적인 방법은 대상국의 재정으로 사업을 추진하는 경우이다. 전제조건은 대상국의 재정자립도가 양호해야 한다는 점이며, 대상국이 필요하다고 판단되는 교통사업은 직접 재원을 투입하여 추진할 수 있을 것이다. 다만 중동지역이 이 경우에 해당하며, 교통사업 추진을 위한 기술력이 떨어지기 때문에 우리나라 기업이 진출하여 사업을 수주할 수 있을 것이다. 더불어 재정자립도가 양호하고 교통수요도 많은 경우 민간기업이 참여하는 PPP 형태의 사업추진도 가능할 것으로 보인다.

다음은 대상국의 재정자립도가 낮은 경우이다. 대부분의 개발도상국은 재정자립도가 열악하기 때문에 자체적으로 교통사업을 추진하는데 한계가 있다. 그렇기 때문에 대상국에서 교통사업을 발주하는 경우는 드물며, ODA 사업

이나 PPP사업으로 추진하는 경우가 많다. PPP사업은 교통수요가 많은 경우 이용자 요금으로 건설비와 운영비를 회수할 수 있기 때문에 사업추진이 가능하며, 인구가 천만이 넘는 대도시나 혹은 광물자원이 풍부하여 화물수송이 많은 경우 PPP사업으로 추진할 수 있을 것이다. 인구가 천만 명이 넘는 동남아 대도시의 경우 PPP방식으로 교통사업이 추진되는 사례가 많으며, 광물자원이 풍부한 아프리카나 중남미의 경우에는 광물자원과 연계한 교통사업이 PPP방식으로 추진되는 사례가 종종 있다. PPP사업으로 추진될 수 있을 만큼의 교통수요가 창출되지 않는 경우 ODA 사업으로 추진될 수 있을 것이다. 충분한 교통수요가 확보되지 않아 ODA 사업으로 추진되는 사례는 어렵지 않게 발견할 수 있다.

그림2 해외사업 진출 유형

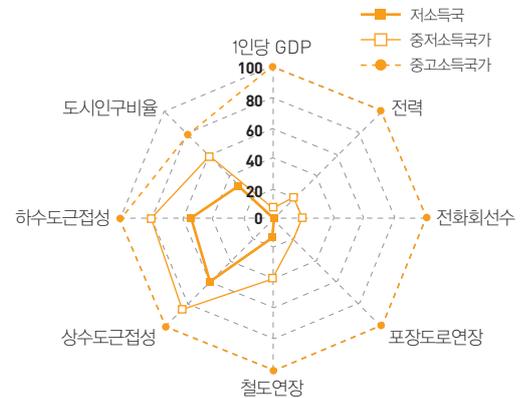


일반적이지는 않지만 추가적으로 생각해 볼 수 있는 것이 PPP와 ODA를 연계하는 방법이다. 아프리카와 같이 도시화가 성숙되지 않고 초기 단계인 경우 도시인구가 많지 않아 충분한 교통수요를 확보할 수 없는 경우가 발생한다. 교통수요가 충분하지 않으면 수익이 창출되기 어렵기 때문에 민간업자가 이러한 교통시장에 뛰어들기에는 한계가 있다. 이 경우 일부 재원으로 ODA로 충당하여 사업 수익성이 확보된다면 민간업자가 해외에 진출할 수 있는 기회가 확대될 수 있다. 우리나라의 경우 ODA예산이 적어 대규모 교통업 지원에 한계가 있는데, PPP와 연계한 사업형태라면 대규모 사업도 가능할 수 있다.

Fay & Yepes(2003)의 연구결과에서는 소득수준에 따라 추진해야 하는 교통사업이 달라질 수 있다는 재미있는 결과를 제시하고 있다. 저소득국가와 고소득국가를 비교한 결과에서는 상하수도과 같은 사회 인프라는 저소

득국가와 고소득국가 사이에 커다란 차이가 발생하지 않지만, 도로, 철도, 통신 등 경제 인프라의 차이는 매우 크다는 것이다. 관련하여 저소득국가는 도로와 교량에 대한 요구가 높고, 중저소득국가는 도로, 공항, 항만 등에 대한 요구가 높으며, 중고소득국가는 ITS(intelligent transport system), 교통제어시설, 물류시설 등의 요구가 높다고 설명하고 있다. 이러한 결과에서 대상국의 특징 및 소득수준을 고려한 진출 방안이 강구되어야 할 것이다.

그림3 소득수준별 인프라 현황



주 : 고소득국가의 평균치를 100으로 표준화하여 산정
자료 : Fay & Yepes, 2003. World Bank .

나. 해외사업 추진 전략

아프리카⁶

필자는 카메룬에서 철도망 마스터플랜 사업과 광물연계 철도사업의 타당성조사를 시행한 바 있고, 에티오피아에서 도로망 마스터플랜 사업을 추진한 바 있다.⁷ 세 개 사업 모두 국제 금융기관의 원조로 수행된 사업이다. 아프리카에 대한 우리나라 지원은 증가하고 있지만 교통사업에 대한 지원은 크지 않다. 아프리카는 일부 국가를 제외하고 재정자립도가 낮기 때문에 교통사업은 대부분 해외원조로 추진되고 있다.

⁶ 아프리카와 관련된 구체적 내용은 이훈기(2013B)를 참조
⁷ 카메룬은 이훈기(2009)를, 에티오피아는 이훈기(2010)을 참조

원조규모가 크지 않은 우리나라는 교통사업과 같은 대규모 사업에 지원할 수 없고, 교통수요도 크지 않아 민간업자가 교통시장에 뛰어들기도 용이하지 않다. 따라서 인구 10억이라고 하는 시장기회, 풍부하게 매장되어 있는 광물자원, 커피와 같은 아프리카 특산물 등의 이유로 최근 아프리카가 세계의 주목을 받고 있지만 우리나라가 아프리카에 진출하기에는 녹녹치 않은 실정이다.

아프리카 원조는 1960년대 아프리카 독립 이후 서구 열강을 중심으로 본격적으로 이루어졌다. 막대한 원조에도 불구하고 아프리카 교통시설은 여전히 열악한 상태에 머물고 있고, 많은 최빈국이 아프리카 내에 위치하고 있다. 아이러니하게도 아프리카 경제학자 담비사 모요(2012)⁸는 서구 열강의 원조가 약이 아니라 오히려 독이 되었다고 말하고 오히려 중국의 원조 형태가 아프리카에 더 적합하다고 주장하지만 이에 대해서는 반문의 여지가 있다. 아프리카 어디를 가도 중국에서 지원하여 건설되는 교통사업을 쉽게 발견할 수 있다. 중국의 아프리카에 대한 지원이 38.2%라 하니 놀라지 않을 수 없다. 하지만 중국의 지원도 자원 확보와 자국 이익이라는 목적이 숨겨져 있음이 드러나자 최근 중국 원조에 의문을 제기하고 있다.

우리나라는 어떠한 형태로 아프리카에 진출하는 것이 바람직할까? 아프리카 사업을 추진하며 생각한 적이 있다. 결론부터 말하면 ODA와 PPP를 연계한 방법이 최적이 아닐까 생각한다. 아프리카는 나이지리아와 같은 일부 국가를 제외하고는 충분한 사업성을 확보할 만한 교통수요 창출이 어렵고, 이 때문에 아프리카 교통시장에 뛰어들기가 쉽지 않다. 그렇다고 우리나라 ODA 규모로는 교통사업을 지원하

는데 한계가 있다. ODA와 PPP를 연계하여 민간업자에게 아프리카 교통시장에 뛰어들 수 있는 기회를 확대하는 것이 아프리카 진출을 위해 필요하지 않을까 싶다. 아프리카에 매장되어 있는 풍부한 광물자원과 연계하는 방안도 간과해서는 안될 것이다.

동남아시아

필자는 일본에서 학위를 마치고 일본국제협력사업단(japan international cooperation agency, 이하 JICA)와 관련된 해외사업을 몇 년동안 수행한 바 있다. 주로 필리핀, 베트남, 인도네시아를 대상으로 하였는데 이러한 경험을 바탕으로 동남아시아 지역의 진출방안에 대해 생각해 보고자 한다.

동남아시아 지역의 교통시설은 열악한 수준이지만 일본과 아시아개발은행의 원조로 교통사업이 지속적으로 이루어져 왔다. 이미 일본이 교통시장의 많은 부분을 선점하고 있지만 향후에도 교통시설 확충 요구는 지속될 것이기 때문에 해외진출 기회는 열려있다고 생각한다. 특히 인구, 도시화, 생활양식, 지방분권화, 지역연계 등 사회경제 상황이 급격하게 변화하고 있기 때문에 이에 대응하는 교통사업이 수반되어야 할 것이다.

동남아시아 지역에서는 상대적으로 많은 교통수요가 기대된다. 특히 도시인구가 지속적으로 증가하고 있고, 필리핀 마닐라, 인도네시아 자카르타, 태국 방콕 등 인구가 천만 명이 넘는 대도시가 분포하고 있어 PPP 형태의 사업추진도 가능할 만큼의 교통수요를 기대할 수 있으며, 실제로도 많은 교통사업이 PPP형태로 추진되고 있다. 동남아시아 지역의 도시화 비율이 50%에 미치지 못하고 있는데, 선진국의 도시화 비율이 80%에 가까운 점을 감안한다면 향후 동남아시아 지역의 도시인구는 꾸준히 증가할 것으로 예상된다. 더불어 소득수준이 높아져 오토바이에서 자동차로 전환하는 움직임이 빠르게 진행되고 있어 장차 자동차 시대의 도래와 함께 도시교통문제는 더욱 심각해 질 것이며, 이로 인해 교통문제를 해소하기 위한 교통사업도 다양하게 추진될 것으로 예견된다.

동남아시아는 우리나라에서 지원하는 비중이 가장 높은 지역이고 교통수요도 창출될 수 있는 지역으로 PPP사업과 ODA 사업이 공존하여 추진될 개연성이 크다. 또한 교통시설이 일정 수준으로 정비되면 간선급행버스(bus rapid transit, 이하 BRT), ITS 등 교통선진 기술이 진출할 수 있는 기회가 증대되기 때문에 우리나라의 장점을 부각시켜 해외진출을 가속화시킬 수 있을 것이다.

8 담비사 모요, 2012, 죽은원조, 알마

기타 지역

중남미 지역은 유럽과 미국의 영향으로 교통시설이 일정 수준 정비되어 있다. 물론 경제 발전을 위한 교통시설은 지속적으로 확충할 필요가 있지만, 도시지역에서는 기존의 교통시설을 얼마나 효율적으로 활용할 것인가가 중요한 이슈 중의 하나이다. 예로 볼리비아의 코차밤바, 페루 리마에서는 버스개혁, 대중교통 요금 지불방식 등 우리나라 도시에서 이미 적용된 교통시책을 논의하고 있어 우리나라의 경험을 활용하여 중남미의 교통시장에 진출할 수 있는 기회가 있을 것으로 판단된다.

서남아시아는 재정자립도가 낮아 대부분의 교통사업이 해외원조에 의지하고 있으며, PPP 형태의 교통사업도 발굴하기 쉽지 않은 상황이다. 또한 원조기관에서 강조하는 선정(good governance)과는 많은 격차를 보이고, 지형적으로 교통사업을 시행하기에 적절하지 못한 경우도 존재한다. 예로 네팔의 경우 산악지형으로 사업이 용이하지 않고 지반도 연약하여 사업에 많은 비용을 소요한다. 이 지역에서는 대부분이 원조사업으로 추진되고 있어 원조재원을 활용한 진출기회를 모색하는 것이 바람직할 것이다.

중아시아는 유럽의 영향으로 일정 수준의 교통시설이 정비되어 있는 상태이다. 우리나라의 교통 선진기술을 발판으로 진출기회를 확대하는 것이 바람직할 것이다. 예외적으로 몽골은 교통시설이 매우 열악하고 부족하여 교통시설 확충 측면에서 해외진출 기회를 모색할 필요가 있을 것이다.

5. 맺으면서

이상에서 교통사업에 초점을 맞추어 개발원조 동향, 우리나라 개발원조 특징, 해외사업 추

진여건 등을 살펴보고 효과적인 해외사업을 추진하기 위한 시사점을 찾아 보았다. 서울시는 오래 전부터 심각한 교통문제에 직면하고 이를 해결하기 위한 노력으로 다양한 교통시책을 시행하여 왔다. 특히 서울에서 운영되고 있는 BRT와 ITS는 개발도상국 공무원이 하나 같이 관심을 갖는 부분이다. 더불어 교통시설의 자원조달 방안, 민자사업 추진사례도 주요 관심 중의 하나이다. 이러한 측면에서 서울시가 개발도상국과의 협력을 강화한다면 개발도상국 역량강화에 일조할 수 있는 부분이 클 것으로 보여진다. 향후 서울시의 국제협력 사업을 통해 우리나라의 경험을 공유하고 이를 통해 민간기업이 해외에 진출할 수 있는 기회가 확대될 수 있기를 기대한다. 

참고 문헌

- 이훈기. 2013B. 아프리카 교통부문 협력방안. 한국교통연구원. 월간교통.
- 이훈기. 2013A. 에티오피아 도로 및 철도 사업 추진계획. 한국교통연구원. 월간교통.
- 이훈기. 2012. 네팔 카트만두 MRT 건설의 필요성 및 방향. 한국교통연구원. 월간교통.
- 이훈기 외. 2010. ASEAN국가 교통인프라 수준 진단을 통한 효과적 ODA 사업 추진방향 연구. 한국교통연구원/대외경제정책연구원.
- 이훈기. 2009. 카메룬 국가의 사회경제 및 교통시설 현황. 한국교통연구원. 월간교통.
- 이훈기 외. 2007. SOC분야 공적개발원조(ODA)사업의 평가체계 연구. 한국교통연구원.
- Fay, M. & Yepes, T. 2003. Investing in Infrastructure: What is needed from 2000 to 2010?. World Bank.