

KOICA(한국국제협력단)을 통한 한국철도산업의 해외사업 진출방안

A Study on Oversea Railway Business of Korea Railway Industries with KOICA

채일권* 정예성**
Chae, Il-Kwon Jung, Yeo-Sung

ABSTRACT

With the opening of the KTX and establishing the KORAIL(Korea Railroad Corporation) in January 2005, Korea Railway Industries would like to go aboard to oversea railway market. The purpose of this study suggests how to facilitate with KOICA(Korea International Cooperation Agency) programs.

This study suggest both korea railway industries and KOICA should have strategic alliance with other special railway-fields korean companies to deal with oversea railway projects.

1. 서론

2004년 1월에 한국 철도산업은 노선 및 기반시설을 담당하는 한국철도시설공단이 철도청의 건설부분과 고속철도공단이 통합되어 발족되었고, 2005년 1월에 국내에서 철도운영을 담당하는 한국철도공사가 설립되었다.

이러한 시대의 변화와 발맞춰 한국철도산업은 철도분야의 해외진출을 위해서 노력하고 있다. 특히 철도시설공단은 2005년에 중국 수투선의 감리공사를 수주하여, 한국철도산업의 우수성을 보인 바 있다. 또한 채일권·박태훈(2005)이 발표한 논문에서도 제시된 바와 같이, 한국 철도산업이 연간 6%~7% 수준으로 고속성장하고 있는 동남아 시장에 주력을 하면 한국 철도산업의 해외진출을 효과적으로 도모할 수 있을 것이라고 언급한 바 있다. 그러므로 본 논문에서는 한국국제협력단(이하 KOICA)의 개도국 대외 무상지원 프로그램을 이용한 한국철도산업의 해외진출 방안을 살펴보고, 이에 따른 한국철도산업에 제언을 하고자 한다.

2. 한국국제협력단(KOICA)의 사업개요

2.1 KOICA 설립목적

KOICA(Korea International Cooperation Agency)는 1991년 4월 외교통상부 소속의 정부출연기관으로 설립된 단체로 정부차원의 대외무상협력사업을 전담 실시하는 기관으로서 대한민국과 개발도상국가와의 이들 국가들의 경제사회 발전을 지원함으로써 우호협력관계 및 상호교류를 증진하고 국제협력을 증진하는 것을 목적으로 하고 있다.

2.2 KOICA 조직 및 해외지사

KOICA는 총 198명의 직원이 활동(2005. 9. 현재)하고 있으며, 1개 본부와 해외에 22개국 23개 사무소를 운영하고 있다. 특히 KOICA에서 운영하고 있는 해외 사무소 및 해외지사는 한국 철도산업이 진출하고자 하는 지역과 대부분이 일치하는 장점이 있다

* 한국철도공사 인사노무실 차장(코레일서비스넷 경영혁신팀장, 고려대학교 경제학석사), 정희원
** 우송대학교 철도경영학부 조교수, 정희원

2.3 KOICA 사업 프로그램

KOICA는 목표를 달성을 위하여 연수생 초청사업, 해외봉사단사업, 병원 및 학교 설립 등에 관한 프로젝트사업, SOC 사업에 대한 개발타당성조사사업, PC 및 기타 물적 장비에 대한 물자공여사업 등의 다양한 협력사업을 실시하고 있다. 또한, 1995년부터 월드비전 및 기독교 선교회와 같은 우리나라의 민간원조단체(NGO)에 대한 지원도 실시하고 있다. 이 중에서 다음장에서 언급하겠지만, 철도의 해외진출을 위해서는 “개발타당성조사사업”이 선정될 수 있도록 집중을 해야 할 것이다.

2.4 KOICA 중점추진 사업방향

한국국제협력단의 2006년 중점 추진방향은 HRD(Human Resource Development), IT 사업, SOC(도로, 수자원, 철도)등 우리나라의 개발경험 및 비교우위 지식 및 기술의 공유가 가능한 분야로 하고 있다. 특히 철도교통의 경우는 개도국의 도시내 및 도시간의 교통 정체 해소와 환경보호 등 국제사회에서 주요한 관심사항이기 때문이다.

또한, 한국철도산업의 해외진출을 기여할 수 있는 경제·통상적인 외교활동이므로 국내의 철도산업체가 이를 적극적으로 이용할 수 있어야 하겠다.

2.5 KOICA의 지역별 추진방향

KOICA의 지원 지역을 살펴보면, 아세안 후발개도국인 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 등에 대하여 전체의 협력단 사업비의 50~60%를 중점적으로 지원을 하고 있으며, 기타의 지역에 대하여는 지역별 특성을 고려하여 대한민국 정부의 주요협력대상국 위주로 지원을 집중하고 있다. 그러나 아쉽게도 철도분야에 대한 개발조사사업과 기타사업 공여는 현재로서는 미미한 형편이다.

2.6 KOICA의 최근 3년도 사업비 지원 내역

KOICA의 최근 3년간의 사업비 내역을 살펴보면, 2003년에는 130국에 약 868억원 수준에서 2005년 1,578억원 수준으로 사업비가 대폭 증가하였다. 그러나 증가분의 사업비는 대한민국 정부의 이라크 전쟁 지원과 2004년말 발생한 바 있는 남아시아의 쓰나미의 재해복구비용 지출의 영향에 쓰였으므로 실질적인 개발조사사업에는 쓰인바가 없다 하겠다.

그러므로, 향후에 KOICA 한국철도산업의 사업비가 연수생 초청, 전문인력과견, 개발조사, 프로젝트 지원 등의 향후 개도국 SOC 사업이 될 수 있는 무상공여사업에도 보다 많은 예산이 지원되어야 할 것이다.

3. KOICA에서 발주한 인프라(Infrastructure) 관련 사업현황

KOICA에서는 개발도상국의 인프라 관련 사업을 진행하고 있다. 철도산업의 경우는 이 인프라 관련 사업의 한 분야에 속하는 것이라 할 수 있겠다.

본 사업을 보다 세분화하여 나눠 본다면, 사업에 대한 마스터플랜 작성, 초기의 사업 타당성 조사, 사업 실시설계 등과 같은 엔지니어링 및 사업 컨설팅과 함께 개도국 초청연수 사업을 동시에 진행하고 있는 특징을 가지고 있다.

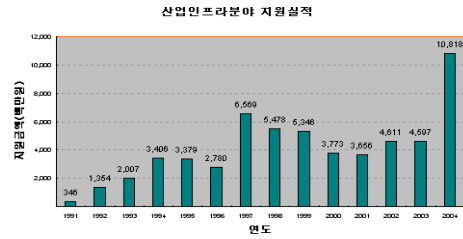
이러한 인프라 구축 사업을 통해서 한국의 선진기술 및 개발경험을 개도국에 전수하여 철도 교통망, 전력망 등 개도국의 중요 산업분야의 인프라구축을 위해 체계적이고 계획적으로 추진할 수 있도록 지원하고 있다. 특히 KOICA에서 지원하는 2004년도 산업인프라구축 지원실적은, 전체예산의 5.3%인 108억원 수준이며, 2005년에도 약 100억원 수준을 보이고 있다.

3.1. KOICA의 철도산업 관련사업

현재 KOICA에서 철도산업 관련 사업지원은 많지 않다. 일반적으로 대부분의 SOC 사업이 수자원

개발을 통한 농업생산성 증대를 개도국이 요청하여왔기 때문에 수자원 및 전력 등의 기본 인프라에 더 많은 지원이 이루어졌다.

그러나, 해외 수원국의 요구가 철도 분야에도 이루어지고 있으므로 최근에 들어와서 아시아 철도 연결 사업 등의 초기의 사업타당성조사(Feasibility Study)사업 3건과 철도공사에서 1999년부터 지속적으로 연수생 초청사업이 지금까지 KOICA의 지원으로 이루어졌다.



자료출처 : KOICA 홈페이지(www.koica.go.kr)

이러한 KOICA의 철도관련 사업은 우선적으로 2006. 1월 기준)

해당 수원국의 원조 요구가 있어야 가능하기 때문

에 KOICA에 앞서, 철도산업에 속하여 있는 공사 및 공단 등의 국가기관을 비롯하여 철도관련 민간회사가 함께 협력하여 KOICA의 사업타당성 조사사업 등을 해당 수원국가에 KOICA 측에 요구하도록 홍보하고 정보를 제공해야 할 것이다. 본 장에서 보다 자세히 지금까지 추진되었던 사업을 알아보고자 한다.

3.2. 철도 사업타당성 조사사업분야

3.2.1 라오스 철도연결 사업타당성 조사사업

라오스 철도건설 사업의 경우 KOICA의 지원을 받아 2003년경에 철도기술재단에서 사업타당성 조사사업을 시행하였다. 그러나 한국 및 관련 국가에서 더 이상의 사업시행을 하지 않아 사업이 타당성 조사사업 이후에는 사업이 중지된 바 있다.

3.2.2 아세안 5개국 철도 연결 타당성조사사업

아세안 5개국 철도 연결 타당성조사사업은 2000년 1월 제4차 아세안 정상회담시에 아세안 역내 국가간의 개발격차 감소를 위해 2002년 7월 우리정부에서 500만불의 지원을 약속하여 시작된 사업이다. KOICA측에서는 싱가포르(Singapore)-쿤밍(Kunming Rail Link Project)의 일부인 태국~미얀마의 단절구간인 미 연결구간(Namtok~Thanbyuzayat, 263km)에 대해서 2004년 발주한 바 있다. 본 사업은 TAR(아시아 횡단철도)의 단절된 철도구간의 연결을 통하여 아세안국가간의 철도망 연결을 촉진하여 사업해당지역의 철도교통네트워크의 접근성과 효율성을 향상하는 것을 목적으로 한다. 이 사업은 현재 한국교통연구원과 (주)유신코퍼레이션이 주관사로 선정되어 24개월 동안 사업이 수행되며 사업현황조사, 기술적 검토조사, 수요예측, 사업비산정, 경제성·재무성분석, 실행계획수립 등 철도건설에 대한 타당성 조사를 진행하고 있으며, 2007년 2월에 최종사업이 마무리 될 것으로 알려져 있다.

3.2.3 베트남 호치민-나짱간 철도사업타당성 조사사업

본 사업은 베트남 교통부의 요청으로 2005년 KOICA에서 발주한 사업으로 베트남 2020년 철도장기계획(Development Plan until 2020)의 일부인 호치민-나짱간 411km의 철도연결을 철도기술연구원과 (주)청석엔지니어링에서 공동주관사로 선정되어 사업을 시행하고 있다.

본 사업은 베트남 정부의 강력한 의지를 가지고 있는 사업으로 앞에서 이루어진 KOICA의 철도사업 타당성조사보다도 사업성의 실현 가능성이 높을 것으로 보인다. 다만, 철도와 같은 SOC 사업은 천문학적인 교통투자액이 필요하므로, 현재의 베트남의 사정으로는 자체적으로 재원을 마련하기는 어려울 것으로 예상되기 때문에, 향후에 실제의 사업으로 연결하기 위해서는 수요예측 및 사업비산정, 경제성·재무성 분석이 심도 있게 이루어져야 할 것이다.

그러나, 현재 베트남이 매년 7%의 경제성장률을 기록하고 있으며, 2006년 안에 WTO에 가입을

하게 될 경우에 베트남에 대한 투자환경은 더욱 좋아질 것으로 예상된다. 그러므로 베트남 교통부의 요청으로 기 계획되어 있는 하노이~빙간(320km) 등의 철도복선화 사업을 KOICA의 지원을 통해 한국의 철도산업이 컨소시엄의 형태로 단일화 하여 수행하도록 노력하는 것이 가장 바람직 하겠다.

특히 철도공사의 경우는 2005년 2월 베트남철도공사와 향후 양국철도의 공동발전을 위한 양해각서(MOU)를 체결한 바 있으므로 현재 타당성조사를 실시하고 있는 기관 및 회사와 협력관계를 구축하여 베트남 철도시장에 대하여 적극적인 투자 및 해외사업 개척시에 좋은 결과를 기대할 수 있을 것이다.

3.3. 철도 연수생 초청사업

현재까지 KOICA의 연수생 초청사업은 철도청에서 1999년부터 지속되어 온 사업으로 지금까지 7년간 120여명의 해외철도 중견 및 고위간부가 한국철도공사(구 철도청)에서 “철도운영현대화”과정으로 약 3주간 한국철도를 공부한 바 있다. 그러나 철도구조개혁 이후에 2006년부터 철도관련 철도공사, 철도기술연구원, 철도시설공단으로, 철도관련기관이 해외철도 연수생 사업을 KOICA에 신청할 것으로 예상되므로 KOICA의 연수생 초청사업은 철도관련기관도 실시하게 될 것으로 예상되므로, 무엇보다도 각 기관은 기관의 특색에 맞는 철도전문 프로그램을 개발하여 이를 운영해야 할 것이다. 또한, KOICA 측에서는 연수생 초청사업에 대한 철도관련기관의 수요 요청시에 이를 적극적으로 받아들여, 가까운 장래에 한국철도산업이 해외진출을 위한 인적 네트워크 구축에 지원 해주시길 바란다.

4. KOICA 지원을 통한 해외사업개발 성공사례

4.1. 베트남 하노이 신도시 개발 타당성 조사사업

본 장에서는 KOICA 지원을 통해 성공적으로 사업에 착수하고 있는 베트남 하노이 신도시 개발 타당성조사사업을 알아보고자 한다. 90년대 초반 대우건설의 선도적인 베트남 진출로부터 시작되었다. 하노이 신도시 개발사업은 약 63만평의 택지에 아파트, 주거용 주택, 상업센터 등 신도시를 건설하는 사업으로 총 사업규모는 약 10억달러(1조원), 약 5000가구로 알려져 있다.

하노이 신도시 개발 타당성 조사사업은 민관 협력의 대표적인 성공사례로 평가되고 있다. 그것은 하노이 신도시 개발사업이 우리나라의 분당 및 일산 등 신도시 개발 경험을 고스란히 외국에 수출하는 계기를 마련하였고, 해외 개발도상국에 개발을 통한 투자사업을 이끌어 낸 것으로 커다란 의의를 가지고 있다. 하노이시의 신도시개발 타당성조사사업을 위해 KOICA 지원을 받아 대우건설에서 1997년부터 2001년 2월까지 시행한 바 있다.

또한 마스터 플랜에 의거하여 하노이 신도시 주거단지개발 타당성조사사업을 2001년 7월부터 2002년 6월까지 진행하였고 2006년 1월에는 대우건설 등 5개 한국의 건설업체로 구성된 한국 컨소시엄이 베트남 하노이 신도시 개발사업에 승인을 받아 사업권을 획득하였다.

이를 위해서 대한민국 건설교통부에서는 신도시 개발 등 건설분야 기술 및 경험을 교환하는 내용의 『한국·베트남 건설협력 양해각서(MOU)』를 2002년 7월에 체결한 바 있다.

4.2. 하노이 신도시 개발사업 사례의 시사점

해외철도사업은 하노이 신도시 개발사업과 마찬가지로 민관이 협력을 하고 국가의 힘을 모아야 하는 사업이다. 하노이 신도시 개발사업시 대우건설이 최초로 시작을 하였으나, 사업권 획득을 위해서 5개 건설업체가 컨소시엄을 형성하여 응찰, 합동으로 수주하였다.

4.2.1. 한국철도산업의 공동노력 필요

향후에 수행할 해외철도사업도 철도공사와 시설공단을 비롯한 한국철도산업이 상호 협력과 공

동노력을 통해 건설교통부의 지원을 받아서 해외에서 사업화 할 수 있을 것이다. 그렇지 못하고 현재처럼 각 기관이 각개격파식으로 나간다면 많은 어려움에 봉착할 것이다.

그러므로 하노이 신도시 개발사업의 사례처럼 1개 기관 혹은 기업이 주체가 되고 다른 기관 및 민간회사가 공동 컨소시엄을 통해 사업해야 할 것으로 본다.

4.2.1. 건교부 산하의 가칭 “철도산업협회” 설립 필요

또한, 건설교통부 철도정책팀에서는 철도사업을 국가적인 사업으로 인식하고, 향후에 해외철도 사업을 진출하기 위하여 현재 철도기관의 해외사업협의체(비상근 조직)을 해외건설담당관실에서 담당하는 “해외건설협회” 등과 같은 상근협회의 방향으로 빠른 시간내 격상시켜 줄 것을 건의한다. 채일권·박태훈(2005) 및 송달호(2005)의 논문에서도 이러한 민관 협력의 해외 사례로는 일본 국토교통성 산하의 JARTS와 프랑스 철도운영자가 공동출자한 SYSTRA의 사례를 우리나라의 해외철도사업을 위해 필요한 조직으로 주장하고 있다..

마지막으로 해당국가의 철도사업이 발굴되었을 시에는 건설교통부에서 교통분야의 MOU 체결 등의 국가 정책적인 지원이 필요하다.

5. 해외철도산업 활성화를 위한 KOICA의 무상원조(ODA) 프로그램 이용 활성화

KOICA의 프로그램은 기본적으로 수원국측에서 요청을 하여 그 중에서 KOICA의 예산의 범위 안에서 선택이 되는 일련의 프로세서로 이루어진다. 그러므로 철도관련 기관 및 기업에서는 KOICA이 ODA 프로그램을 이용하기 위해 개발도상국에 관련 프로그램들을 적극적으로 알리고 한국의 철도관련 기업이 도움을 줄 수 있도록 적극적으로 홍보해야 할 것이다. 또한, 해당 철도사업이 미리선정되도록 측면에서 지원을 해야 할 것으로 본다.

5.1. KOICA의 전문인력 전문가 파견제도

수원국의 해당 철도기관에서 전문인력 전문가를 요구시에 KOICA 측에서 기술전문가 파견제도를 요청하는 제도이다. 이 제도를 통해서 한국의 철도전문가가 개도국 현지에서 철도계획 및 운영에 도움을 줄 수 있으며, 현지의 전문가로 육성할 수 있는 제도이다.

또한 해당 전문인력에 대한 파견경비는 KOICA 측에서 전액 지원을 하므로 한국철도기관 및 민간기업에서는 이를 이용하여 해당국 현지전문가로 육성하는 것이 필요하다고 하겠다.

5.2 KOICA의 프로젝트 사업 이용

일반적으로 KOICA의 프로젝트 사업은 각 수원국으로 의뢰 받는 200만불 이하의 소규모의 사업을 말한다. 그러므로 한국철도산업 측에서는 이러한 소규모의 프로젝트 사업으로 수원국의 철도 교육기관의 증설 및 건설로 이용할 수 있을 것이다. 예를 들어, 베트남의 철도 교육의 기관의 수준은 시설 및 장비면에서 많이 낙후되어 있으므로, 국내에서 이러한 KOICA 프로젝트 사업으로 철도 관련 학교를 지원한다면, 지원받은 기관에서 훈련받은 현지 철도 기술자들은 한국에 친근한 감정을 가지고 한국의 철도기업이 진출시에도 호감을 가질 것이다.

6. KOICA의 ODA 원조액이 증대되도록 철도산업의 협력 노력이 필요

6.1 KOICA의 원조액 증대에 철도산업이 지원

현재 한국에서 개발도상국에 지원하는 공적 무상원조는 국민총소득의 0.08%에 불과하다. 이 비율은 우리와 국민총소득이 비슷한 포르투갈의 경우가 0.15%로 우리보다 약 2배의 공적원조를 시행하고 있다. 물론, KOICA와 외교통상부에서는 2009년까지 국민총소득의 0.1%까지 증대하고 2015년까지는 0.25% 증대하고자 하는 계획을 가지고 있다. 이에 대한 사항을 철도산업에서도 적극적으로 국민들에게 이해시키고 필요성을 알려야 한다.

6.2 KOICA와 파트너십 구축

현재 시작단계에 있는 해외철도사업의 많은 진출을 위해서는 해외철도사업의 성패의 가장 중요한 요소중에 하나인 사업발굴에 대하여 한국철도산업이 KOICA를 통한 해외철도사업의 진출을 공동으로 모색해야 할 것이다.

이를 위하여 KOICA가 한국수자원공사, 농어촌진흥공사, 한국농촌경제연구원 등 정부기관 및 연구기관등과의 협력하에 타당성조사사업, 농촌개발분야 협력사업을 효과적으로 수행하고 있는 것처럼 철도공사를 비롯한 철도유관기관들도 KOICA 측과 전략적 파트너쉽을 구축해 시너지를 내야 할 것으로 본다.

6.3 철도산업의 국가산업으로 특징

채일권·박태훈(2005) 논문에서도 언급된 것처럼 한국의 철도기관이 해외철도사업을 수주 혹은 투자하기 위해서는 해외철도사업의 시행청이 해당국의 지자체 이거나 정부이기 때문에, 국내에서 한국정부가 EDCF 공적차관 원조 및 수출입금융지원 등을 통해서 전략적으로 지원되어야 한다. 또한 EDCF에서 더 나아가 WB, ADB 등의 국제기구에서 차관을 공여받을 수 있도록 시스템적으로 연계되도록 하는 정부의 지원노력이 필요하다. 또한 향후 KOICA 개발조사사업처럼 초기에 사업의 발주를 위한 사업타당성을 검토하는 프로그램에 보다 많은 예산을 배정하여 주기를 희망한다.

7. 결 론

2004년 3월 31일자 르몽드는 TGV의 한국진출과 관련하여 프랑스가 한국의 고속철도사업을 시작한 것은 1989년이 아니라, 1981년부터라고 이야기한 바 있다. 즉, 프랑스의 SNCF는 1981년 고속철도를 개통하자마자 향후 TGV가 필요한 나라로 한국을 지목했으며, 프랑스의 ODA를 바탕으로 사업타당성 조사를 시행하고 해당 보고서를 한국 교통부와 철도청에 제출하였다고 한다. 대한민국의 고속철도사업의 타당성 조사는 프랑스 SNCF와 프랑스의 정부의 제안으로 이루어진 것이라 해도 크게 틀리지 않을 것이다. 이것은 우리 철도산업에 커다란 시사점을 준다고 생각된다.

즉, 향후 한국철도산업의 해외철도진출이라는 과제를 해결하기 위해서는 한국철도산업과 KOICA, 외교통상부 및 건교부 등과 함께 공동으로 노력해야 할 것이다. 또한 이러한 일을 추진하기 위해서는 해외 프로젝트에 동반진출 할 수 있는 강력한 민관협력체제가 구축되어야 가능하다. 그리고 이를 통해 국외 철도시장의 개척으로 한국철도산업의 지속적인 성장과 한국의 철도 기술을 바탕으로 대한민국의 국익과 이미지 제고에 이바지하기를 기대한다.

참고문헌

1. Sadaaki Kurda(2005), Japan's railway development and international cooperation, 106주년 철도의 날 국제세미나, 미래로 가는 한국철도, pp121-134
2. 강길현(2005), 한국철도공사의 해외진출 방안, 106주년 철도의 날 국제세미나, 미래로 가는 한국철도
3. 채일권·박태훈(2005), “한국철도공사의 해외진출방안”, 한국철도학회 2005년 추계대회
4. 송달호(2005), “기술이전을 연계한 한국형 차세대 고속전철의 중국 진출 방안 연구”, 한국철도학회 2005년 추계대회
5. 철도공사 내부자료(2005), “KOICA를 이용한 해외사업 활성화 방안”
5. 철도공사 내부자료(2005), “철도공사 해외진출 전략수립방안”