

# 항로표지분야 개발도상국 ODA사업 발굴 및 추진에 관한 연구

† 김성진

† 항로표지기술협회 사업운영실

**요 약** : 공적개발원조(ODA)는 개발도상국 공공부문에 제공되는 경제개발, 복지, 빈곤감소가 주요목적인 사업으로 정의된다. 아국은 원조를 받던 국가에서 원조를 하는 국가로 전환된 세계 유일의 국가이고, 국가의 경쟁력에 근거하여 ODA의 양과 질을 급격하게 확대하고 있다. 항로표지는 해양교통의 기본 인프라 시설로서 해양분야의 대표적인 공공부문이며 해양수산부는 최근 필리핀 해양교통 시설 마스터플랜 수립사업 등을 제안하는 등 항로표지 분야의 ODA사업도 확대하고 있다. 본 연구에서는 항로표지분야 개발도상국 ODA사업의 발굴에 대하여 연구한다.

**핵심용어** : 항로표지, , ODA, 공적개발원조, 사업발굴

## 1. 공적개발원조(ODA) 소개

공적개발원조의 정의는 개도국 공공부문에 제공되는 경제개발, 복지, 빈곤감소가 주요 목적인 사업(OECD DAC\* 정의)으로 정의된다.  
 \* OECD DAC: 경제협력개발기구 개발원조위원회

- 개발원조는 국제사회 구성원의 일원으로서 국제사회가 기대하는 책임을 다함과 동시에 이를 통하여 지구그리 이의도 도모하고자 하는 것
- 개발원조는 1960대 이래 OECD/DAC의 설립을 계기로 국제사회의 기본적인 과제로서 본격적으로 추진됨
- 우리나라의 ODA는 국무총리를 위원장으로 하는 국제개발협력위원회가 총괄
- 무상원조 사업은 외교통상부, 유상원조는 기획재정부 주관
- 한국국제협력단(KOICA) : 외교통상부의 공공기관으로서 정부 차원의 대외 무상협력사업을 담당
- 한국수출입은행 대외경제협력기금(EDCF) : 개도국의 경제발전을 지원하고 한국과 이들 국가간 경제교류를 증진하기 위해 설치된 유상협력기금

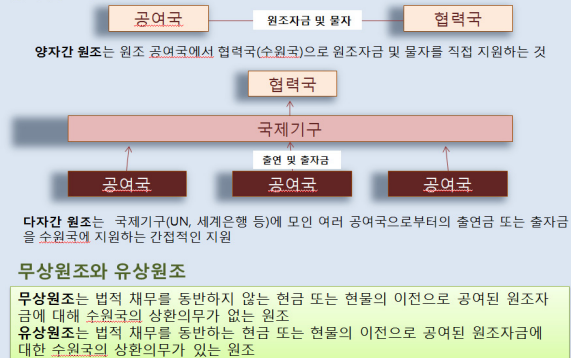
## 2. ODA의 형태 및 유형

\*국제개발협력력을 위한 원조는 전달경로, 상환조건, 원조유형에 따라 지원형태를 구분

원조전달경로	상환조건	원조유형 및 양식
양자간	무상원조(증여, Grant) : 상환 의무 없음	예산지원(Budget Support)
		프로젝트(Project)
		기술협력(Technical Cooperation)
		부채경감(Debt Relief)
		식량지원(Food Aid)
		인도적 지원(Humanitarian Aid)
		NGO에 대한 지원(General Support to NGOs)
		공공-민간파트너십에 대한 기여(Contributions to public-private partnerships)
		개발 인식 증진(Promotion of development awareness)
		행정비용(Administrative costs)
유상원조(비증여, Non-grant) : 상환 의무 있음		차관(Loans by government or official agencies)- 개발사업차관, 기자재차관, 민자사업차관, 기금전대차관, 물자차관
		혼합금융
		MDB협조융자(Multilateral Development Bank Co-Financing)
		차관지원비 스펙차관
다자간		국제기구출연(분담금) 및 출자(Grants and capital subscriptions)
		국제기구에 대한 양허성 차관(Concessional lending to multilateral agencies)

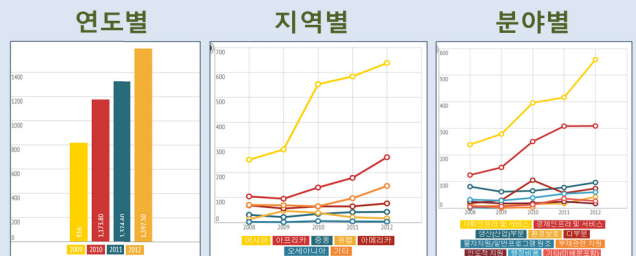
## 2. ODA의 형태 및 유형

양자원조와 다자원조



## 4. 우리나라의 ODA 지원현황

우리나라는 개발도상국의 개발에 기여하기 위해 지속적으로 ODA를 증대시켜왔음  
 2005년 - 752.3백만불 / 2010년 - 약 12억불 / 2015년 목표 - 약 25억불



† 교신저자 : haloline@naver.com

## 우리나라의 필리핀 지원현황

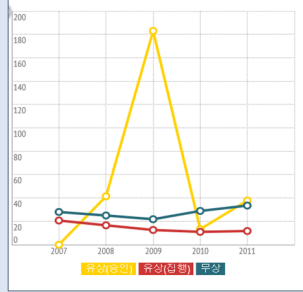
### ODA 수원 추이

(필리핀의 전체 GNI 대비 ODA 비율) 백만원 기준



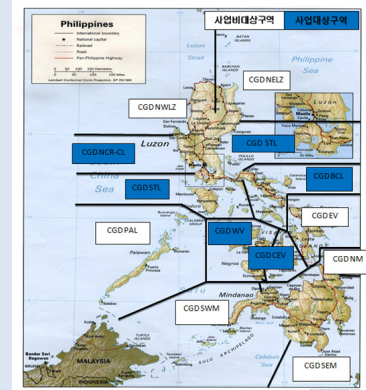
### 지원 추이

백만원 기준



## 5. 필리핀 중부지역 해양교통시설 마스터플랜 수립사업 소개

### 사업대상구역 표시도



## 5. 필리핀 중부지역 해양교통시설 마스터플랜 수립사업 소개

### I. 사업개요

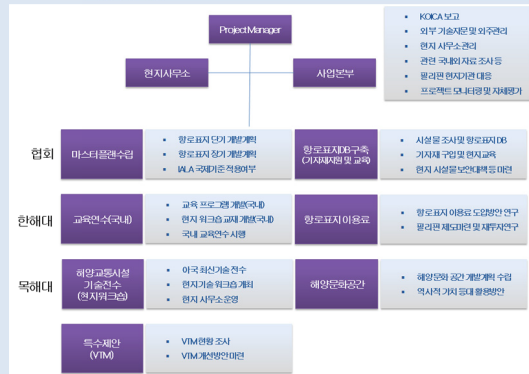
- 사업명 : 필리핀 중부지역 해양교통시설 마스터플랜 수립사업
- 사업목적 : 사업대상 해역에서 해상운송의 효율성 향상과 해양사고 예방을 통한 인명안전, 재산보호 및 해양환경보호
- 사업범위 : 필리핀 중부지역(PCG 6개 지방청)
- 예산금액/기간 : 220만불/21개월
- 수행기관 : 항로표지기술협회(주관), 한국해양대학교, 목포해양대학교 컨소시엄

### II. 추진경위

- 한국교통연구원(KOTI)에서 교통인프라분야 사업 발굴('12.7)
- 항로표지기술협회 프로그램 형성을 위한 필리핀 측 업무협약('12.9.18)
- 항로표지기술협회에서 (구)국토해양부 사업 제안서 제출('12.9.26)
- (구)외교통상부 동 사업 적합판정('12.12.4)
- (구)국토해양부 영문 사업제안서 제출('12.12.6)
- KOICA 본사업 확정 및 예산반영(2013. 2)
- KOICA 사전타당성 조사시행(2013.3.5 ~ 3.9)
- KOICA 실시협의 시행(2014. 1. 20 ~ 1. 24)

## 5. 필리핀 중부지역 해양교통시설 마스터플랜 수립사업 소개

### 사업내용 및 업무분장



## 5. 필리핀 중부지역 해양교통시설 마스터플랜 수립사업 소개

### □ 세부사업내용

#### 가. 항로표지 개발에 관한 마스터플랜 수립

1. 기존 항로표지 마스터플랜 현황 및 성과분석
2. 외국의 원조로 획득된 다양한 항로표지시설 관련 기술의 유지보수 및 재건 방안 연구
3. 항로표지시설의 설치, 유지 및 운영관리에 관한 필리핀의 IMO 및 IALA 적용 정도 확인
4. 항로표지시설 운영률 산정방법 및 향상방안 연구
5. 사업 구역내 항로표지물의 보안대책 마련
6. 지리정보시스템(GIS) 또는 타 시스템을 활용한 항로표지 위치 도시화
7. 필리핀내 항로표지 시설의 향후 신설 및 현대화 등 개발계획 수립
8. 본 사업 추진을 위한 자원조달계획을 수립

## 5. 필리핀 중부지역 해양교통시설 마스터플랜 수립사업 소개

### □ 기대효과

- IMO 및 IALA 이사국으로서 개도국 해상안전분야 지원활동에 적극참여를 통한 국제적인 지위 및 지지기반 확보를 위한 국제협력사업 확대
- 국내 항로표지 장비용품 및 해양안전 관련업체의 해외진출 지원

## 5. 해양분야 ODA 사업 발굴 및 추진 방안

### □ 사업추진의 타당성

#### 1) 경제적 타당성 (Economic Feasibility)

- 항로표지는 해양사고 및 해양오염을 사전에 예방하는 측면에서 경제성이 매우 높은 시설로서 등대 및 등부표 등의 설치·운영을 통하여 경제적 손실의 저감과 해상운송의 효율성 제고로 수월국의 경제성장을 증대에 기여할 수 있음
- 항로표지시설 관련 정책의 체계적 수립을 통한 관련 사업 전반에 파급효과가 발생가능하며 특히 항로표지 **이용료** 제도 도입 시 항로표지시설의 향후 신설 및 유지관리를 위한 재원으로 활용 가능

## 5. 해양분야 ODA 사업 발굴 및 추진 방안

### 유무상 협력 수요조사 전략

#### □ 프로젝트 사업 예비검토 기준

##### ○ (2차 기준) 정책 및 형태 측면 **부합성**

- 부적합 사유(이하 사유 중 하나 이상 해당 시 부적합 판단)

- ① 단순 기자재 공여 또는 인프라 건설 위주의 사업
- ② KOICA 주요 지원대상국\*에 해당하지 않으며, OECD DAC ODA **수월국** 리스트에도 속하지 않는 국가에 대한 지원 사업
- ③ 타 **공여국** 또는 국제기구에서 기 실시중인 사업
- ④ 정부의 CPS 수립이 완료된 중점협력국가의 경우, 중점지원분야에 해당되지 않는 사업

\* 단, 전략적 협력사업에 대해서는 필요 시 예외 적용 검토 가능

## 5. 해양분야 ODA 사업 발굴 및 추진 방안

### □ 사업추진의 타당성

#### 2) 기술적 타당성 (Technical Feasibility)

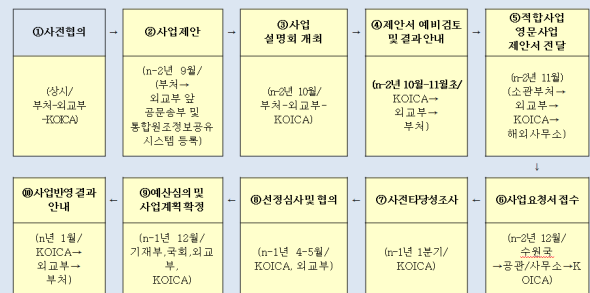
- 우리나라 항로표지시설 관련 공무원의 정책, 운영 및 기술개발 경험으로부터 축적된 노하우와 관련 대학·연구소 및 산업체의 기술력을 바탕으로 개발도상국의 기존 항로표지시설을 국제기구(IALA)에서 요구하는 수준으로 업그레이드 시킬 수 있을 뿐만 아니라, 장기적으로는 정보통신기술(ICT, Information and Communication Technology)과 융합된 최첨단 항로표지로 확장성이 있는 원조가 가능할 것으로 보임
- 등부표(Buoy)는 내륙수로 및 연안의 수심이 깊은 지역과 태풍의 영향을 직접적으로 받는 지역을 피하여 설치할 필요가 있지만, 해상교통량 밀집해역 및 위험도가 높은 항로에는 추가적인 등부표 설치가 필요할 것으로 보임
- 개발도상국의 항로표지시설 관련 기술은 아직 초보적인 수준으로서, 우리나라의 선진기술과 노하우 접목 시 완성도 높은 사업수행이 가능

## 5. 해양분야 ODA 사업 발굴 및 추진 방안

### 무상협력(KOICA) 추진을 위한 절차분석

#### 1) 프로젝트/국별연수

- (기본 방향) 정부부처의 제안사업 중 ODA 목적 및 요건 등에 적합한 사업을 반영하고, KOICA 무상원조 사업추진 절차를 준수하면서 추진
- 프로세스 개괄



## 5. 해양분야 ODA 사업 발굴 및 추진 방안

### 유무상 협력 수요조사 전략

#### □ 프로젝트 사업 예비검토 기준

##### ○ (1차 기준) ODA 목적 **부합성**

- 개도국의 공공부문에 제공되는 개도국 경제개발, 복지, 빈곤감소가 주요 목적인 사업에 해당하여야 함 (OECD DAC정의)

#### <ODA 목적에 부합되지 않는 사업 예시>

- 개도국 인력양성을 위한 인적자원 개발이 아닌 일반적인 국제교류 협력사업
- 한국학지원 등 개도국 주민에 직접적 혜택이 가지 않고 한국의 이해관계에 편중된 사업
- DAC리스트상의 개도국이 아닌 국가에 대한 지원과 제외종교를 지원 대상으로 하는 사업

## 5. 해양분야 ODA 사업 발굴 및 추진 방안

### 대응전략 및 세부추진계획

- 개발도상국에 대한 원조사업을 실행하며 겪는 어려움은 국가에 대해 신뢰할만한 정확한 통계자료의 부족과 발표되는 통계도 신뢰 수준이 떨어지며 해당국가의 이해도가 떨어짐
- 따라서 기존의 충분한 네트워크를 보유하고 있는 나야의 여부는 시범사업 발굴에 있어 필요하고 유용한 정보를 확보하는데 매우 중요한 요인임
- IALA는 비정부기구(NGO)로서 인력과 예산상의 제약 때문에 이렇다 할 국제협력사업을 펼치고 있는 것은 없으나 일본과 같은 경우 지속적으로 JICA를 통해 개발도상국가, 특히 동남아시아 국가의 항로표지 인력에 대한 교육과 기술전수를 진행해 온 것으로 조사됨.
- 따라서 이제 우리나라도 세계 해운강국으로서 그리고 IALA 이사국 및 차기 총회를 개최하는 국가로서 국제협력강화에 치중할 필요가 있다고 판단됨.