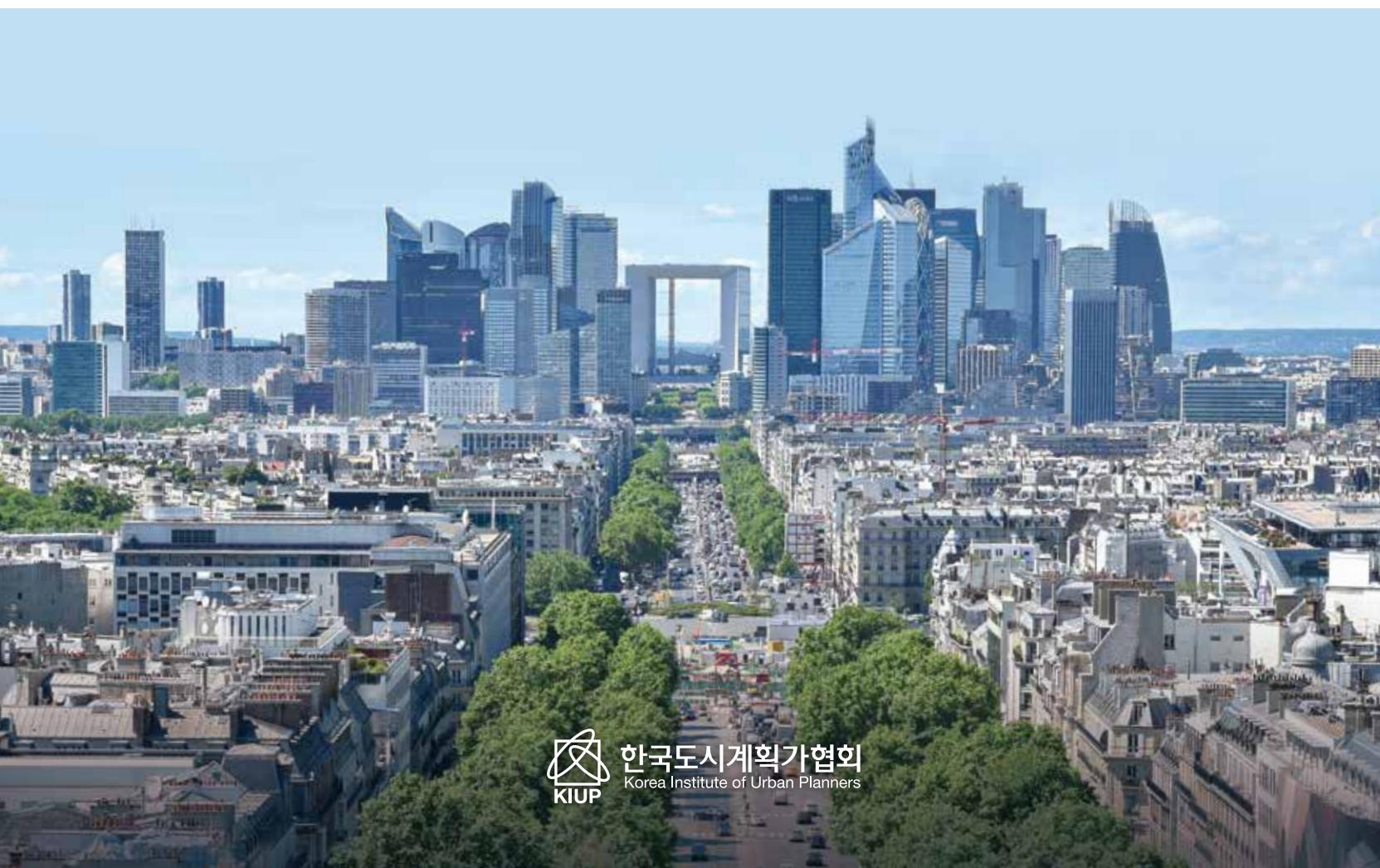


# URBAN PLANNERS

해외 도시개발

2021년 10월호  
제8권 제4호(통권23호)



한국도시계획가협회  
Korea Institute of Urban Planners

# URBAN PLANNERS

2021년 10월호  
제8권 제4호 (통권23호)

## 편집위원회

### 위원장

김홍순 \_ 한양대학교 도시공학과 교수

### 부위원장

정다운 \_ 오씨에스도시건축사사무소 실장

### 편집위원

고준호 \_ 한양대학교 도시대학원 교수

고진수 \_ 광운대학교 도시계획부동산학과 교수

김민수 \_ KG엔지니어링 도시건축본부 부장

윤갑식 \_ 동아대학교 도시공학과 교수

윤은정 \_ 서울특별시의회 입법조사관

이일희 \_ 제일엔지니어링 도시사업본부 이사

장옥련 \_ 한국토지주택공사 차장



## 사단법인 한국도시계획가협회

Urban Planners 제8권 제4호(통권23호)

인쇄 2021. 10

발행일 2021. 10

발행처 (사)한국도시계획가협회

04778 서울특별시 성동구 왕십리로10길 6

서울숲비즈포레 705호

Tel. 02)2291-4333 [www.kiup.org](http://www.kiup.org)

발행인 김홍순

편집인 김홍순

표지디자인 정다운, 김학민

편집·인쇄 디자인나무

앞표지 사진: 파리 개선문에서 La Defense를 본 경관

뒷표지 사진: 스페인 Sevilla의 Metropol Parasol

by 정다운◎

ISSN 2713-5039

## Contents

### 03 권두언

한국의 글로벌 도시개발사업 10년을 돌아보며...

\_- 성장환(토지주택연구원 균형발전·글로벌연구실장)

### 05 Focus 해외 도시개발

해외도시개발의 이해

\_- 김형민(호주 The University of Melbourne, 도시계획학과 교수)

교통부문 해외사업의 성과 및 과제: ODA 사업을 중심으로

\_- 이훈기(한국교통연구원 선임연구위원)

스마트시티로서의 해외도시개발

\_- 박준(서울시립대학교 교수)

### 18 Practice

해외 도시개발사업: LH의 사업추진 현황, 사례 및 시사점

\_- 전인현(한국토지주택공사 글로벌사업처 차장)

한국국제협력단의 공적개발원조와 지속가능한 도시개발

\_- 신유승(한국국제협력단(KOICA) 팔레스타인 사무소장 / 도시계획학 박사)

대외경제협력기금(EDCF)의 도시개발사업 지원 현황 및 전략

\_- 조혜정(한국수출입은행 대리)

### 38 Prism

국토연구원 국제개발협력 활동의 성과와 과제

\_- 박세훈(국토연구원 선임연구위원)

### 44 기관탐방

용인시장 백군기

\_- 한상훈(한국도시계획가협회 부회장, 중원대학교 교수)

### 49 News &

도시분야 관련 법률 개정내용 및 해설

정책제도, 판례 및 유권해석

### 53 KIUP Members

협회 행사 소식·동정

22



44



53



# 한국의 글로벌 도시개발사업 10년을 돌아보며...

성장환  
토지주택연구원 균형발전·글로벌연구실장

1970년대를 상징하는 중동건설 붐을 계기로 시작된 한국의 해외 건설시장 진출이 벌써 반세기를 넘어서고 있다. 해외도시개발이라는 용어가 본격적으로 회자되기 시작한 시점은 MB정부가 출범한 2008년 정도로 볼 수 있다. 해외건설 경험을 보유한 대통령의 탄생이 계기가 되어서인지는 알 수 없지만, 각 기관과 조직에서는 해외개발을 염두에 둔 보고 자료와 연구가 본격화 되고, 2009년 2월에는 국회에서 'K-100 도시수출'이라는 슬로건을 걸고, 한국형 도시 100개를 수출 하자는 야심찬 모임이 발족하기도 했다.

그 때를 회고하면 당시 한국은 나름대로의 강점과 자신감을 갖고 있었던 것 같다. 졸속개발로 비판받던 스피디한 1·2기 신도시의 개발 경험이 오히려 신속한 양적 공급이 필요한 개발도상국의 시각에서는 큰 강점으로 부각되기 시작했다. 더불어 노무현정부가 출범시킨 2기 신도시가 마무리 되어가던 한국 건설시장의 여건 상, 중국을 비롯한 개도국들의 신도시개발 비전발표(중국 : 스마트시티 500개, 인도 : 스마트시티 100개, 베트남 : 30만 도시 20개 추진 등)에 자연히 시선이 갈 수밖에 없는 분위기도 한 몫을 했다고 할 수 있다.

또한, 2009년 491억 달러를 수주한 우리나라 해외건설은 2010년 740억 달러를 눈앞에 두고 있었고, 2012년 1,000억 달러, 2015년 2,000억 달러라는 야심찬 계획을 세웠고, 가능하다고 보는 견해가 지배적이었다. 당시 한국의 총 수출액이 4,000억 달러인 점을 감안하면 실로 적지 않은 규모였다.

이러한 한국 해외건설시장의 낙관적 예측에 힘입어 소위 '한국형 신도시 수출'로 표방된 해외도시개발 사업의 본격적인 시대가 열리는 듯 했다.

그러나 그것으로 끝이었다.

한국의 해외건설 수주는 2010년 716억 달러를 정점으로 담보 상태를 벗어나지 못하다가, 그나마 2015년 이후에는 반토막 실적을 채우기에도 급급한 형국이다(2020년 351억 달러). 물론 그 가장 큰 이유는 글로벌 유가 안정으로 인한 중동시장의 침체와 금융시장 불안 등으로, 전 세계 건설시장규모 또한 연간 10조 달러 내외를 등락하며 정체된 요인에서 찾을 수도 있을 것이다.

그러나 한국의 해외건설시장보다 더욱 심각한 것은 한국의 해외도시개발사업이라 할 것이다. 10년 전에 야심차게 추진될 것 같았던 소위 '한국형 신도시 수출' 실적은 아직 초라한 수준에 머무르고 있다. 한국의 대표적인 도시개발 사례를 꼽는다면, 쿠웨이트 암둘라 신도시·베트남 홍이엔성 산단·미얀마 경협산단(이상 LH), 이라크 비스마야 신도시(한화), 베트남 하노이 스타레이크시티(대우) 등을 제시할 수 있으나, 상대적으로 소규모인 하노이 스타레이크시티 1단계(2010~2019)를 제외하고는 아직 완공된 사례를 제시하기에 턱없이 부족한 것이 사실이다.

10여년 전 신도시 100개 수출이라는 야심찬 논의에 비해 해외도시개발 실적이 부진한 이유는 뭘까? 우선, 필자는 다음 두 가지 사례에 주목하고자 한다.

그 첫 번째가 '인도네시아 신도시' 사례이다. 2016년 10월 NHK는 자카르타 25km 교외에 일본의 미쓰비시상사, 민간철도회사 등의 관민편드를 연합해 '일본형 신도시' 건설계획을 발표했다. 비록 총 사업비 300억엔의 소규모 신도시이지만, 고속철도를 비롯한 인도네시아 인프라사업에서 중국과 한국과의 경쟁이 치열했던 시점이라, 각종 인프라의 시험장과 전시장이 될 신도시조성의 일본선점은, 모두가

족각을 곤두세울 수밖에 없는 일이었다.

결국 한국정부도 여기서 중추적 역할을 담당한 JOIN(일본 해외교통 도시개발사업지원기구)에 착안하여, 2018년 KIND(한국 해외인프라도시개발지원공사)를 설립하게 된다. 그러나 우리는 일본이 2014년 JOIN을 설립하기 전인 2013년 10월에 이미, 자카르타 도시개발 계획을 위해 2030년까지 총 3조엔의 '자카르타수도권 투자촉진지역 구상계획' 추진에 합의한 상태였다는 점에 주목할 필요가 있다.

여기에는 도로, 철도, 폐기물 처리, 공항, 밸전소 등 각 분야 18개 인프라사업을 순차적으로 추진하기로 되어있었다. 2016년 발표된, 19ha 규모의 미니신도시는 이 배경 위에서 탄생한 것이다. 도시는 하루아침에 하늘에서 뚝 떨어질 수가 없는 법이다. 수많은 인프라와 사회적 연계성의 개선을 위한 지속적 노력의 동반이 필요하다. 이것이 '해외건설사업'보다 '해외도시개발 사업'이 쉽지 않은 이유이다.

이를 위해서는 정부 주도의 지속적인 공공의 역할과 추진이 반드시 필요하다.

두 번째는 '베트남 흥이엔성 산업단지' 사례이다. 일본은 1994년 하이퐁 노무라 산단을 필두로 하노이(1997년)와 흥이엔성(2009년)에 지속적으로 일본 산단을 조성했다. 95% 이상이 일본기업으로 채워진 이들 산단은 베트남 내의 일본영토로 여겨질 정도이다. 덕분에 지금과 같은 COVID-19 상황 속에서도, 대부분의 베트남 진출 일본기업은 일본산단 내 관리센터의 도움 아래 안전한 출발이 가능하다. 각자도생해야 하는 8,500여 베트남 진출 한국기업과는 출발부터 다르다고 할 수 있다. 또한 싱가포르도 소위 '베트남-싱가포르 산업단지(VSIP: Vietnam-Singapore Industrial Park)'를 1994년부터 2015년까지 7개나 조성하여 중국·미국·말레이시아·홍콩·대만·한국(21개) 등 200개에 가까운 외국기업(베트남기업 별도)을 유치하고 있다.

한국도 뒷짐만지고 있었던 건 아니다. 1995년 하노이에 이어, 2007년 박장성에 한국형 산단을 추진하였으나 무산되었다. 특히 당시 한국토지공사에서 추진하던 100ha 규모의 박장성 산단은 착공을 눈앞에 둔 시점에서 LH통합 이후 해외투자사업 중단시점과 맞물리며, 철수할 수밖에 없었던 뼈아픈 경험이 있다. 이로 인한 한국에 대한 베트남 현지의 신뢰도 추락은 덤이다.

이러한 배경 위에 탄생한 것이 지난 7월 착공된 흥이엔성 한국형 산단이다. LH와 KIND가 60%의 지분을 가진 흥이엔성 산단의 최근 착

공소식은, 일본과 싱가포르에 25년 이상 뒤쳐진 한국산단의 전초기지 추진이라는 점에서 그 의미와 함께, 베트남 한국기업의 기대가 지대하다 할 수 있다.

그러나 3년을 준비한 이 사업 또한, 지난해 초 베트남 정부의 '산업단지 및 경제구역 관리에 관한 계획법' 개정으로, 사업자체가 전면 재검토될 위기에 처했었다. 이번엔 달랐다. 베트남 관련부처의 협의·설득과 2019년 한·아세안정상회담 언급 성사 등을 통해, 결국 '예외 사업'이라는 결실을 땄기야 이르렀다. 시행자 LH를 비롯한 공공의 역할이 아니면 어려웠을 것이라는 점은 누구나 인정하는 부분이다. 이상의 두 가지 사례는 글로벌 시장에서 지속적인 공공의 역할이 얼마나 중요한지를 보여준다.

이러한 '공공 역할'의 중요성 놓지않게 짚어봐야 할, 또 하나의 큰 축이 바로 '공적개발원조(ODA)사업과의 연계성'이다.

정부가 KIND를 설립하여, 단순도급 사업에서 민관협력투자개발형 사업(PPP)으로 빠르게 변화되는 글로벌 개발시장에 대응한다고 하지만, 아직도 한국의 해외건설사업의 PPP 비중은 3% 미만이며, 도시·인프라 분야는 0.3% 수준에 머물고 있는 것이 현실이다. 이는 한국뿐만 아니라, 글로벌 협력기관인 WBI나 ADB 등도 아직은 마찬가지라 할 수 있다. 민간이 투자해서 도시와 인프라사업에서 수익을 담보하기가 쉽지 않은, 한계점이 분명 존재하기 때문이다. 이것이 국토·도시 ODA와의 연계성에 역점을 두어야만 하는 이유이다.

2021년 3조7천억원에 달하는 한국의 ODA 규모는 일본의 18조2천억원에 비교할 수준이 못되지만 점점 증가하는 추세(2022년 4조원 예정)이다. 그러나 지난 10년간(2010~2019) ODA에서 국토·도시 분야의 비중은 17% 정도이며, 여기서 교통분야 14%를 제외하면 3% 정도인 것이 한국 국토·도시 ODA의 현 주소이다. 한국 ODA 종합계획과 주요국협력전략(CPS)에서, 단순한 원조지원형 ODA 위주에서 연계·유발효과가 가능한 국토·도시 ODA로의 전환이 이루어져야 할 때가 된 것이다. 과거 원조를 받던 수혜국을 졸업하고, 원조를 하는 공여국으로서의 ODA 비중을 꾸준히 늘려 왔지만, 아직 이 부분의 아쉬움은 여전한 것이 사실이다.

지나온 10년의 한국 글로벌 도시개발사업을 돌아보고, 앞으로의 One-Time KOREA 10년의 방향을 그려보는 건 무리일까? 

# 해외도시개발의 이해

김 형 민 | 호주 The University of Melbourne, 도시계획학과 교수  
hyungmin.kim@unimelb.edu.au

## 1. 해외도시개발은 무엇인가?

도시개발은 도시의 환경을 변화시키는 전반적인 행위를 일컫는 개념으로 주로 도시의 물리적 환경 변화를 동반한다. 따라서 도시개발을 '벽돌과 회반죽(bricks and mortar)'을 가지고 건물을 만드는 것으로만 인식하는 경우도 있으나 실제 도시개발은 토지취득, 계획허가, 계획 및 설계, 건축, 자금조달, 운영 등 광범위한 활동을 포함한다. 해외도시개발은 국경의 범위를 초월하여 진행하는 일체의 도시개발 행위를 의미한다.

현재 많은 국가에서 해외도시개발에 대한 관심을 갖고 있으나 해외도시개발이 새로운 개념은 아니다. 가장 대표적인 것이 북한지역 함흥이 한국전쟁 이후 동독에 의해 재건된 사례이다.<sup>1)</sup> 함흥의 재건은 공산권 '형제국가'로서의 책임에 의해 원조의 형태로 진행되었다. 당시 동독에서는 500명이 넘는 계획가, 건축가 및 기술자들을 함흥지역으로 파견하여 전후 복원을 위한 도시계획 수립 및 일부지역 재건을 수행하였다. 그에 비하면 현재는 훨씬 다양한 형태로 다양한 기관에 의해 해외도시개발이 진행 중이다.

해외도시개발은 넓은 의미에서 다음 세 가지의 영역을 포함한다. 첫째, 도시개발의 지식과 노하우를 다루는 자문활동(consulting)이

다. 해외기관 및 개인에 의한 직접적인 건설행위는 아니지만 자문을 통해 도시개발의 신뢰도를 높일 수 있고 개발의 위험도를 낮출 수 있다. 자문을 통한 해외진출은 투자비용이 적게 들며 현지에 사무소를 개소하지 않고도 진행 가능한 형태이다. 연구소 및 공공기관의 해외공무원 도시개발 교육프로그램 또한 넓은 의미에서는 자문의 영역에 해당한다. 둘째는 기존의 부동산을 매입하는 방식이다. 이것을 도시개발로 분류할 것인가에 대한 이견은 존재할 수 있으나, 기존 부동산을 매입하여 개축 또는 재건축을 통해 도시경관을 변화시킬 수 있다는 측면에서는 도시개발의 일부분이라 할 수 있다. 다만 해외부동산 취득 후 개발행위를 하지 않거나 개축의 규모가 적은 경우 해외도시개발로 분류하기는 어렵다. 개인 또는 기관에 의한 해외부동산 투자는 자기자본 활용 및 금융을 통한 자본마련 등의 노력이 요구된다. 해외부동산 투자는 많은 투자비용을 필요로 하며 고위험 사업에 해당한다. 셋째, 앞서 언급한 토지취득부터 개발허가, 건설, 운영 등 도시개발의 일련의 과정 중 일부 또는 전체를 수행하는 것을 좁은 의미에서 해외도시개발이라고 볼 수 있다. 사업위험이 이 세 가지 유형 중 가장 높으며 많은 자본투자를 필요로 한다.

해외도시개발의 최종 산물은 통상 도시형 건물로 인식하기 쉽다.

1) JANG, K. S. & KIM, H. M. 2021. Hamhung, the second-largest North Korean city: Dynasty urbanism, colonial urbanism and socialist urbanism. Cities, 114, 1–14.

예를 들어 주택단지 개발, 오피스 신축, 복합단지 개발 등이 익숙한 유형에 속하지만 실제 해외도시개발이 다루는 범위는 그 이상이다. 대표적인 사례가 산업단지 개발, 리조트 개발 등이다. 뿐만 아니라 도시기반시설까지 해외도시개발의 영역에 포함시키면 그 범위는 훨씬 더 방대해진다. 도로, 철도, 항만, 공항 등의 교통 시설물을 설계하고 시공하는 일은 도시 환경을 변화시키는 중요한 행위이다. 여기에 발전소, 댐 등 교통시설 이외의 기반시설까지를 해외도시개발로 포함시켜야 하는지에 대해서는 공통된 의견이 존재하지 않는다. 다만 해외직접투자 통계 측면에서 기반시설의 투자는 통상 '건설업'으로 분류되며 앞서 언급한 도시형 건물로의 투자는 주로 '부동산' 항목으로 집계된다. 해외직접투자는 해외에서 직접 경제활동을 하기 위하여 투자 본국 및 투자 대상국가로부터 허가를 받은 이후 가능하며 다수의 해외도시개발 사업이 해외직접투자 신고를 통해 가능하다. 규모 측면에서 해외도시개발은 개별 건축물 하나보다는 다수의 건축물을 포함한 개발행위를 칭하는 경우가 많다. 대규모 해외도시개발 사례로는 싱가포르 정부에 의해 추진된 중국 소재 쑤저우공업원구<sup>2)</sup> 및 텐진생태도시<sup>3)</sup> 등이 있다. 하지만 경우에 따라 하나의 건물이라 하더라도 도시개발의 범주로 포함시킬 수도 있어 규모를 가지고 일반화시키는 데에는 제한이 따른다. 예를 들어 베트남 하노이의 롯데타워는 단일 건물이기는 하지만 65층의 상업건물로서 하노이의 스카이라인을 바꾼 대표적인 해외도시개발 사례이다.

## 2. 한국 해외도시개발의 특징

최근 한국의 계획가들 사이에서 해외도시개발에 대한 관심은 급증하고 있다. 정부기관, 공공개발업체, 해외협력관련 공공기관, 민간건설업체, 민간 IT기업 등 다양한 기관에서 관심을 기울이고 있다. 하지만 이는 한국뿐 아니라 일본, 싱가포르, 중국 등 아시아 지역에서 도시화 및 도시개발의 경험을 축적한 국가들에게 공통적으로 나타나고 있는 현상이다. 이러한 국가들이 국제도시개발 리더십(International

Urban Development Leadership)을 발휘하는 형태는 국가가 처한 지정학적 상황 및 정부의 정책 목표에 따라 상이하다<sup>4)</sup>.

한국의 경우 다음 세 가지 측면에서 해외도시개발의 자신감을 보여주고 있다. 첫째는 도시개발 경험의 축적이다. 여의도 개발, 강남개발, 1기 및 2기 신도시, 송도국제도시, 행정중심복합도시, 기업도시, 뉴타운 재개발 등 1960년대부터 시작된 대규모 도시개발 사업의 경험은 이미 70년을 경과하였으며 지금도 여전히 도시개발사업이 진행 중이다. 도시개발의 시작부터 운영 및 매각 단계까지 전 과정에 대한 역량을 축적하였으며 지역균형발전, 공항주변도시개발, 수변도시개발, 생태도시개발, 재개발 등 도시개발의 주제 또한 다양하다.

두 번째는 한국 IT산업의 발전이다. 1990년대부터 컴퓨터 제조 및 반도체 개발 등 기술집약적 제조업이 한국의 선도산업으로 자리잡았으며 최근에는 소프트웨어 개발 능력이 세계적 수준에 도달하였다. 2000년대에 이미 전자정부 구축, 교통카드 도입 등 IT를 활용한 공공 서비스 제공을 시작하였으며 최근에는 거의 모든 공공서비스에 IT의 활용도를 높이고 있다. 도시개발 측면에서는 2000년대 '유비쿼터스 씨티'를 표방하며 기술을 활용한 도시개발을 정책의 주요 목표로 설정하였다. 현재는 다수의 한국기관이 '스마트 씨티'를 앞세워 해외도시개발의 기회를 모색하고 있는 중이다.

셋째, 한국에는 수출을 장려하여 경제성장을 달성했던 전통이 강하게 남아 있다. 1960년대부터 경공업을 필두로 하여 1980년대 중공업 및 건설업, 1990년대 기술집약제조업 등에서 수출은 한국 경제성장의 핵심적 역할을 담당하였다. 심지어 영화, 드라마, K-POP 등 엔터테인먼트 분야에서도 수출이 강조되었다. 정부는 대한무역투자진흥공사(KOTRA), 한국수출입은행 등을 설립하여 수출을 장려하였다. IMF위기 이후에는 무역중심에서 해외직접투자 등 보다 다양한 형태의 해외 교류가 추진되고 있으며 한국의 해외도시개발 사업 또한 이러한 수출을 강조하는 노력의 연장선상에서 이해가 가능하다.

이러한 세 가지 측면은 한국의 해외직접투자 통계에서도 확인이 가능하다. 한국의 해외직접투자는 1990년대 이후 꾸준히 증가추세를

2) KIM, H. M. & O'CONNOR, K. 2019. Foreign Direct Investment Flows and Urban Dynamics in a Developing Country: A Case Study of Korean Activities in Suzhou, China. *International Planning Studies*, 24, 125–139.

3) CAPROTTI, F. 2014. Critical research on eco-cities? A walk through the Sino-Singapore Tianjin Eco-City, China. *Cities*, 36, 10–17.

4) KIM, H. M., MIAO, J. & PHELPS, N. 2021. International Urban Development Leadership: Singapore, China and South Korea Compared. In: PARK, S. H., SHIN, H. B. & KANG, H. S. (eds.) *Exporting Urban Korea? Reconsidering the Korean Urban Development Experience*. Oxon; New York: Routledge.



[그림1] 한국의 해외직접투자: 건설업 및 부동산업

출처: 수출입은행 해외직접투자통계

보이고 있는데, 부동산업의 경우 2019년 77.9억불에 이르며 최대치를 달성하였으며, 건설업 또한 2016년 18.2억불을 기록하며 규모가 확장되고 있다(그림 1 참조). 앞서 언급하였듯이 해외직접투자 통계에 집계된 모든 활동이 해외도시개발 사업은 아니라 대략적인 추세를 확인하는 데에는 유용하다.

Kim et al.(2021)은 한국의 해외도시개발 리더십을 자금활용(money-leveraging) 형태로 규명하고 있다.<sup>4)</sup> 공공기관은 수익을 목적으로 활동하지 않는다. 대신 정부 대 정부(G2G) 간의 협력에 의해 민간이 참여할 수 있는 기회를 창출한다. 서울시의 경우 해외도시 협력담당관을 통해 해외도시 자문을 제공하며 한국의 기업이 진출할 수 있는 기반을 마련하고 있다. LH는 한국의 대표적인 공공도시 개발기관으로서 해외도시개발사업에 적극적인 역할을 담당하고 있다. 해외지역에서 산업단지 개발, 주택단지 개발 등 다양한 개발사업 기회를 모색하고 있으며, 이러한 사업의 진행시 엔지니어링회사 등 민간 도시계획 기관과 긴밀한 협력관계를 유지하고 있다. 한국의 대외원조 기관인 한국국제협력단(KOICA)은 수혜국의 필요에 반응하여 공적지원 업무를 수행한다. 대부분의 수혜국은 현재 급격한 도시화가 진행 중이기 때문에 도시지역 개발과 관련된 사업을 고려하는 경우가 많다. 원조 사업을 시행할 때 한국 기업이 사업참여에 대한 기회를 갖게 될 수 있다.

공공이 개입하지 않는 한국의 해외도시개발사업 또한 다수 존재한다. 특히 민간건설업체들에서 해외 토지취득이 가능한 경우 대규모

사업을 진행해 왔다. 예를 들어 베트남 하노이의 경남랜드마크타워 72(Keangnam Landmark Tower 72)는 2000년대 중반 민간기업 경남의 대규모 투자에 의해 개발되어 베트남 내 최고층 건물로 건축되었다.

### 3. 주요 고려사항

해외도시개발은 고위험을 수반한다. 그 중에서도 개발 대상국가의 정치적·제도적·문화적 환경에 의한 위험이 농후하다. 이는 비단 해외도시개발사업 뿐 아니라 모든 해외직접투자사업에 해당하는 문제이다. 정부 간 협력에 기반할 경우 정치적 위험 정도를 낮출 수 있는 하나 위험을 완전히 제거할 수는 없다. 중소기업은 대기업이 해외도시개발사업을 추진하는 경우 동반 진출을 고려하는 방식을 택하여 사업의 위험을 낮추기도 한다. 국가 차원에서의 제도 뿐 아니라 지역성이 해외도시개발의 걸림돌이 될 가능성 또한 존재한다. 특히 개발도상국의 경우 지역유지 및 지역 정치인과의 관계가 토지취득 및 개발허가·건축허가에 영향을 미칠 수 있다. 쑤저우 공업원구의 경우 1990년대 중반부터 싱가포르 정부가 대대적으로 해외도시 개발사업을 주도하였으나 쑤저우 지방정부에서 매우 유사한 공업단지를 인접지역에 설립하였고, 싱가포르 정부는 이에 대해 불공정 경쟁으로 불만을 제기하다가 2002년 결국 사업해약(disengagement)을 선언한 바 있다.

토지제도는 국가마다 상이하다. 한국 또한 1998년 IMF위기 이후에야 외국인의 국내 부동산 투자를 허용하기 시작하였다. 현재 중국, 베트남 등 다수의 국가에서 토지의 영구소유(freehold)를 제한하고 있으며 토지 장기임대(leasehold) 형태만을 외국기관에게 허가하고 있다. 즉, 해외개발업자는 정해진 기간 동안 토지사용권만을 받는 형태인데 이마저도 정부의 토지 불하 방식이 불확실한 경우 토지확보에 어려움을 겪을 수 있다.

해외도시개발 시 명확한 개발자금 조달 계획을 수립하는 것 역시 매우 중요하다. 국가 간 자금의 흐름은 주로 미화로 진행되기 때문에 통상 환율 변동에 대한 조치가 동반되며 투자 대상국가에서 자금을 조달하고자 하는 경우 현지 회계 및 법률 전문기업과의 자문이 필수적이다. 개발도상국 내 해외도시개발 지역의 위치는 산업단지나 리조트가 아니고서는 대체로 대도시에 국한되어 있다. 해외개발업체는 대도시 중에서도 정치적 위험 및 지역주민과의 갈등을 최소화하기 위하여 전략적으로 입지를 선택한다. 앞서 언급한 쑤저우 공업원구는 기존 쑤저우 시가지의 동쪽 농지에 개발되었으며(구 싱가포르 수상 리콴유에 의해 위치 선정), 텐진생태도시는 기존 시가지로부터 동쪽으로 약 40km 떨어진 바닷가 지역을 일부 매립하여 개발되었다. 베트남에서 해외기업에 의해 개발된 아파트들은 정치적으로 민감한 중심지역에서 떨어진 곳에 개발되었으며<sup>5)</sup> 경남랜드마크타워72 또한 도심으로부터 서쪽으로 7km 정도 떨어진 곳에 개발되었다.<sup>6)</sup>

#### 4. 맷음말

다수의 한국기관이 해외도시개발에 직·간접적으로 연관되어 있다. 중앙정부에 의해 해외인프라도시개발지원공사(Korea Over-

seas INfrastructure & Urban Development Corporation, KIND)가 2018년에 설립되었고, 대한무역투자진흥공사는 수출을 장려하기 위해 1962년 설립되었으나 최근에는 도시분야 투자 촉진에도 기여하고 있다. 또한 한국국제협력단은 정부 주도의 해외 공여를 위한 핵심 기관으로 의사결정 및 지원집행, 수혜국 교육 등의 업무를 추진한다. LH는 자문 및 해외도시개발사업을 추진 중이다. 국토연구원 또한 개발도상국의 공무원들에게 한국의 도시개발 사례를 교육하는 프로그램을 제공하고 있다. 지방정부 중에서는 서울 시가 가장 적극적이다. 서울시 내부에 해외도시협력담당관이 있고 서울시의 공공개발기관인 서울도시주택공사(SH)와 협력하여 도시 정책수출사업단(Seoul Urban Solutions Agency, SUSA)을 운영 중이다.

하지만 해외도시개발(또는 해외도시협력)을 위한 통합적 거버넌스는 부재한 상황이며 개별 공공기관에 의해 산발적으로 추진되고 있다. 도시개발의 경험, IT의 진보, 그리고 수출 중심의 경제성장은 한국의 도시분야 기관이 해외로 진출하는데 중요한 밑바탕이 될 것이 분명하다. 이를 어떻게 조직화하고 활용할지에 대한 정부차원에서의 전략은 ‘한국 도시’라는 ‘브랜드’를 앞세워 추가적인 기회요인을 창출하는데 기여하도록 수립되어야 할 것이다. 또한 해외도시개발에 있어 해외기관이 개발의 이익을 독식하여 투자대상 도시의 주민에게 거부감을 불러일으키는 행위는 자제하도록 관리될 필요가 있다. 한번 시행된 도시개발은 되돌리기 어려우며 오랜 기간 도시의 기능을 결정짓는다. 따라서 지역 상황에 부합하고, 경제적으로 효율적이며, 환경적으로 지속가능한 형태의 개발이 장려되어야 한다. 성공적인 해외도시개발의 사례는 다음번 다른 지역으로의 파급력이 있음을 인식하여 신중한 접근이 이루어질 필요가 있다. ☺

5) JUNG, S., HUYNH, D. & ROWE, P. G. 2013. The pattern of foreign property investment in Vietnam: The apartment market in Ho Chi Minh City. *Habitat International*, 39, 105–113.

6) KIM, H. M. 2020. International Real Estate Investment and Urban Development: An analysis of Korean Activities in Hanoi, Vietnam. *Land Use Policy*, 94, 1–10.

## FOCUS

해외 도시개발

# 교통부문 해외사업의 성과 및 과제: ODA 사업을 중심으로

이훈기 | 한국교통연구원 선임연구위원

## 1. 들어가면서

DAC(Development Assistance Committee, 개발원조위원회)에 가입한 이래 개발도상국에 대한 우리나라의 원조규모는 꾸준히 성장해 왔다. ODA(Official Development Assistance, 공적개발원조) 규모는 지난 10년 사이에 2배 가깝게 증가하였고, ODA 자금에 기반을 둔 해외사업도 중점협력국을 중심으로 성장세를 이어가고 있다. 우리나라 ODA 규모는 다른 나라와 비교하여 높은 수준의 증가율을 나타내고 있고, 단순한 양적인 성장뿐 아니라 기후변화와 지속가능 개발 등 국제사회의 정책기조를 반영한 ODA 사업이 점진적으로 확대되고 있다. 더불어 우리나라의 강점이라 할 수 있는 그린 및 디지털 뉴딜 정책을 ODA 사업에도 반영하여 한국형 ODA 사업을 확대하는 국내 원조전략이 새롭게 마련되면서 ODA 사업도 새로운 변화기를 맞이하고 있다. 향후 국제사회의 사회적 요구와 함께 국내에서 강조하는 그린 및 디지털 뉴딜 정책 기조가 어우러져 새로운 형태의 한국형 ODA 사업이 확대되어 추진될 것으로 예상된다. 이러한 전환기를 맞이하여 본 원고에서는 ODA 사업에 초점을 맞추어 교통부문 해외사업의 성과 및 과제를 되돌아보고, 나아가 ODA 사업의 새로운 원조전략과 함께 이를 활용한 국내기업의 해외시장 진출을 확대하는 방안도 검토해 본다.

## 2. 교통부문의 ODA 사업 현황 및 성과

개발도상국에 대한 원조가 이루어진 시점부터 우리나라 ODA 규모는 해마다 증가했다. 특히 2010년 DAC에 가입한 이래 ODA 규모는 대폭 증가하였고, 2007년에서 2017년 사이에는 연평균 12.1%로 성장해 왔다. 다른 나라와 비교하여 가장 높은 증가율이라 할 수 있다. 교통부문 ODA 사업도 해마다 증가해 왔다. 교통부문 ODA 규모는 ODA 전체규모보다 높은 14.5%의 증가율로 성장해 왔다. 상대적으로 교통부문이 ODA 사업에서 차지하는 비중이 크고, 또한 수원국 국가경제발전에 중요한 부문으로 인식되어 교통부문에 대한 지원이 빠르게 성장한 것으로 생각된다. 하지만 교통부문 ODA 규모는 2013년을 정점으로 감소추세로 돌아서고 있다. 감소 요인으로 여러 가지를 생각할 수 있지만, 가장 큰 요인으로 기후변화와 지속가능성을 중시하는 국제사회의 SDGs(Sustainable Development Goals, 지속가능개발목표)에 적기에 대응하지 못한 결과라고 판단된다. ADB(아시아개발은행, Asian Development Bank)는 국제사회의 시대적 흐름을 반영하여 기후변화와 지속가능성을 개선할 수 있는 교통사업의 비중을 높이고 있다. ADB에서 발표하는 교통부문 중기 계획에서는 SDGs에 따라 도로사업 비중을 대폭 축소하고, 도시교통과 철도 사업을 지속적으로 확대하는 내용을 담고 있다.<sup>1)</sup> 이러한

1) 이훈기(2017), “아시아개발은행(ADB)의 국제원조 흐름 변화와 대응전략”.

계획에 따라 도로사업 비중은 해마다 감소하고, 지속가능한 교통사업은 꾸준히 증가하고 있다. 이러한 원조기조는 ADB뿐 아니라 다른 국제기구에서도 찾아볼 수 있다.

우리나라 ODA 사업도 국제사회의 기조변화에 따라 기후변화와 지속가능성을 강조하는 ODA 사업이 증가하고 있는 추세이지만, 다른 원조기구와 비교하여 이러한 사업 개발이 지연되어 교통부문 ODA 사업 비중이 감소한 것으로 판단된다. 국제사회의 원조흐름에 조기 예 대응하지 못한 결과 일시적으로 교통부문 ODA 규모가 감소하였지만, 향후 국제사회의 원조흐름과 국내 원조전략을 반영한 신규사업이 개발되어 교통부문 ODA 규모는 증가할 것으로 예상된다.

[표1] 우리나라 ODA 규모 변화 추이

(단위: 백만 달러, %)

	2007	2009	2011	2013	2015	2017	연평균증가율
ODA 총액	731	850	1,369	1,820	1,995	2,288	12.1
교통분야	54	89	241	256	222	210	14.5

자료: 한국수출입은행 ODA 통계  
(<https://stats.koreaexim.go.kr/odastats.html>(검색일 2020.6.2.))

교통부문 ODA사업은 통상적으로 KOICA(한국국제협력단), EDCF(대외경제협력기금), 국토교통부에서 추진된다. KOICA와 국토교통부의 ODA 사업은 주로 무상원조 방식으로 추진되고, EDCF ODA 사업은 유상원조 방식으로 시행된다. 최근에는 국내 민간기업의 해외진출을 지원하기 위한 목적으로 KIND(한국해외인프라도시개발지원공사)가 설립되었는데, 타당성조사를 위한 일부 자금이 무상으로 지원되고 있다.

KOICA에서 시행한 교통부문 ODA 사업은 2009년 이후 지속적인 증가추세를 보이다가 2015년을 정점으로 감소하고 있다. 사업건수도 2017년을 정점으로 감소하고 있다. 앞서 설명한 바와 같이 기후변화 등 시대적 변화에 대응하는 교통부문 ODA 사업이 적기에 개발되지 못한 점, 국토교통부 ODA 사업이 KOICA 사업의 일부를 대체한 점 등을 감소 요인으로 꼽을 수 있을 것이다.

EDCF의 경우 교통부문 ODA 규모는 DAC에 가입한 2010년 이후 큰 폭으로 증가하였고 이후 일정 수준을 유지하고 있다. 2018년 기준으로 교통부문 ODA 사업은 2009년에 비해 2.5배 증가하였고, 사업건수도 2배 가깝게 늘어났다. 최근 들어서는 유무상 연계를 통한 EDCF 사업을 확대하고자 하는 움직임과 함께, 우리나라 주도의 ODA 사업

을 발굴하기 위한 취지로 2019년부터 신설된 국제개발협력사업협의회가 운영됨에 따라 EDCF의 교통부문 ODA 사업도 증가추세를 유지할 것이라 사료된다.

국토교통부는 2014년부터 교통부문 ODA 사업을 추진하고 있다. 2019년 사업규모는 2015년에 비해 3배 가깝게 증가하였을 정도로 ODA 규모가 빠르게 성장하고 있다. 국토교통부의 초기 ODA 사업이 마스터플랜이나 타당성조사 등 컨설팅 사업에 중점을 두었다면, 최근에는 건설 및 운영을 포함하는 시범사업도 추진되고 있어 1개 사업당 투입금액이 증가하고 있다.

[표2] 추진주체별 교통부문 ODA 사업 추진현황

(단위: 백만 달러, 건)

추진주체	구 분	2010	2012	2014	2016	2018
KOICA	사업금액	10.4	15.8	18.2	16.8	9.1
	사업건수	121	138	125	139	125
EDCF	사업금액	141.2	234.9	225.5	256.9	285.3
	사업건수	21	29	27	32	28
국토교통부	사업금액	56.7	63.7	127.7	127.7	155.3
	사업건수	11	11	14	18	12

주: 국토교통부 ODA 사업은 양자간 ODA에 한정하여 산출하였음

자료: 1) OECDStats.(<https://stats.oecd.org> (검색일: 2020.6.10.))

2) 2014년~2019년 국제개발협력 종합시행계획

교통부문 ODA 사업의 주요 성과로 여러 가지를 생각할 수 있지만, 교통부문 ODA 규모의 지속적 성장, 한국형 교통 ODA 사업 확대, 통합 ODA 추진 구축 등을 주요 성과로 들 수 있다. 교통부문 ODA 규모는 빠른 속도로 증가하고 있어 중점협력국을 중심으로 개발도상국의 교통체계 개선 및 경제발전에 크게 기여하고 있다. 또한 기존의 도로사업 중심의 ODA 사업에서 탈피하여 우리나라의 강점이 부가되는 한국형 ODA 사업이 개발되고 확대되고 있다. 한국형 ODA 사업이 확대됨에 따라 우리나라의 기술력을 바탕으로 국내기업의 해외시장 진출기회가 확대되고 있다. 나아가 유무상 ODA 사업의 연계성 강화, 주무부처 협력강화 등 통합 ODA 추진체계를 강화하여 ODA 사업의 지원효과를 제고하고 있다.

### 3. 교통부문의 국내 ODA 정책기조

국내 ODA 최상위 계획은 국제개발협력종합기본계획으로 『국제개발

[표3] 제3차 국제개발협력의 전략

전략목표	SDGs와의 연관성	추진내용
포용적 ODA	People · Peace	글로벌 현안인 코로나 19 등 감염병 대응 지원 강화, 인도적지원 · 기아종식 등 사람중심 개발협력 추진
상생하는 ODA	Prosperity · Planet	개도국의 경제 · 사회발전과 동시에 공여국과의 공동번영을 통한 전 세계의 지속가능발전 추구
혁신적 ODA	Innovation	수원국의 과학기술 및 공공행정 혁신역량 강화 지원, 프로그램 다양화 및 민간재원 활용
함께하는 ODA	Partnership	국내 개발 협력全주체(공공·민간·연구기관)간 연계 · 협력을 토대로 국제사회와의 파트너십 강화

자료: 관계부처 합동(2021), 『제3차 국제개발협력 종합기본계획(2021~2025)』을 참조하여 작성

협력기본계획법』에 근거하여 수립된다. 제2차 기본계획이 2020년에 완료됨에 따라 제3차 기본계획(‘21~‘25년)<sup>2)</sup>이 새롭게 수립되었다. 계획은 핵심 전략으로 포용적 ODA, 상생하는 ODA, 혁신적 ODA, 함께하는 ODA를 제시하고 있다. ODA 사업에 투입되는 예산을 2019년 대비 2030년까지 2배 이상 확대하는 야심찬 계획을 제시하고 있어 ODA 규모는 향후 지속적으로 증가할 것으로 보인다.<sup>3)</sup>

제3차 국제개발협력종합계획에서 교통부문과 관련된 특징을 정리하면 다음과 같다. 첫째로 수요밀집 지역에 교통인프라 지원을 확대하고, 정보통신기술을 활용한 교통사업을 확대한다는 점이다. 둘째로 그린뉴딜 및 디지털뉴딜 ODA 사업에 중점을 두고 있다는 점이다. 글로벌 기후변화, 지속가능 성장, 4차 산업혁명 등 국제사회의 시대적 변화 속에서 우리나라의 경쟁우위 기술을 활용하는 취지가 내포되어 있다. 셋째로 ODA 사업의 효과적 추진을 위한 재원확보 방안을 다양화하고 있다는 점이다. 특히 민간부문의 재원을 적극 활용하는 방안

을 담고 있는데, PPP(민관협력) 사업법인에 ODA 자금을 직접 투입할 수 있다는 점은 획기적인 변화라 할 수 있다. 넷째로 ODA 추진체계의 전면적 개편방안을 제시하고 있다는 점이다. 국제개발협력위원회가 ODA 사업별로 주관기관과 협의하여 전략수립부터 사업평가까지 모든 과정을 총괄할 수 있는 기능과 역할을 강화하였다.

제3차 국제개발협력종합기본계획에 따라 EDCF 중기운용전략<sup>4)</sup>도 새롭게 개정되었다. EDCF 중기운용전략은 2021년부터 2023년까지 3개년도를 대상으로 하고 있고, Post-코로나 상황을 반영한 운영전략이라는 점에서 특징을 찾아볼 수 있다. 그린/디지털 EDCF, 보건 EDCF, 지원방식 다양화, 추진체계 정비 등 4개의 추진전략에 기반을 두고 있다. EDCF 중기운용전략에 따르면 그린/디지털 분야는 2020년 기준 5억 달러 수준에서 2025년까지 14억 달러까지 확대하고 민자사업은 2025년까지 5개 사업에 ODA 자금을 투입하는 계획을 제시하고 있다.

[표4] EDCF 중점 지원분야 투입예산

분야	2020년	2021년	2023년	2025년
그린 · 디지털 분야	5억불 수준	8억불	12억불	14억불
– 그린 EDCF	2억불 수준	3억불	5억불	6억불
– 디지털 EDCF	3억불 수준	5억불	7억불	8억불
보건 EDCF	4억불 수준	6억불	8억불	10억불
민자사업	최근 5년간 2건	1~2건	3건	5건

자료: 기획재정부(2021), 『Post-코로나 EDCF 운용전략-‘21~‘23년 EDCF 중기운용전략』 p5

2) 관계부처 합동(2021), 『제3차 국제개발협력 종합기본계획(2021~2025)』

3) 2019년 현재 ODA 규모가 3,2조 원인 점을 감안하면, 2030년 ODA 규모는 6조 원을 상회할 것으로 예상된다.

4) 기획재정부(2021), 『Post-코로나 EDCF 운용전략-‘21~‘23년 EDCF 중기운용전략』

EDCF 중기운용전략에서 교통부문과 관련된 내용은 그린/디지털 교통사업을 확대하고, 민자사업과의 연계를 강화한다는 점이다. 그런 교통사업으로는 기존의 도로중심의 사업을 탈피하고 철도나 대중교통과 같은 친환경교통수단에 대한 지원이 확대되고, 전기차나 수소차 등 온실가스 배출량을 감축하기 위한 ODA 사업이 확대될 것으로 보인다. 디지털 교통사업으로는 스마트시티, 스마트모빌리티 등 정보통신기술을 접목한 교통사업이 대폭 확대될 것으로 전망된다. 더불어 ODA 자금을 민자사업 사업법인(SPC)에 직접 투자할 수 있게 되어, 해외시장에서 민자사업이 촉진될 수 있는 원동력이 될 수 있을 것이다.

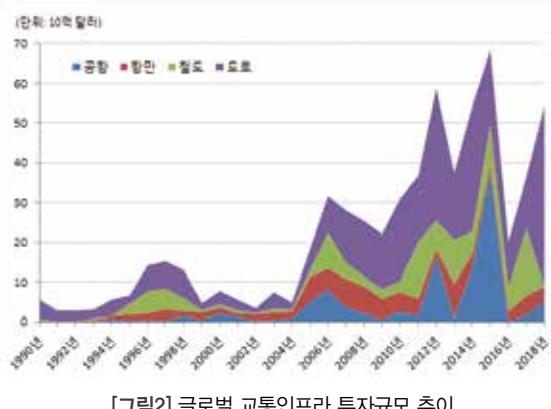
#### 4. ODA 사업과 연계한 해외시장 진출 확대

ODA 규모 확대와 함께 ODA 사업은 여러 측면에서 그 성과가 인정되고 있다. 하지만 ODA 사업이 증가하는 것과 달리 국내기업의 해외시장 진출은 농녹치 않다. 국내기업의 해외건설 수주금액은 2014년 이후 지속적으로 감소하고 있다. 다만 2020년에 다소 반등하는 양상을 보이고 있지만 2014년 이전의 상황으로 되돌아가기에는 다소 시간이 걸릴 것으로 보인다. 수원국 현지 기업이나 중국, 인도와 같은 경쟁국은 저렴한 인건비로 사업을 시행할 수 있기 때문에 국내기업의 높은 용역 단가로는 수주 경쟁력에 한계가 있을 수밖에 없다. 더욱이 인프라 사업을 민자사업으로 추진하기에도 막대한 재원을 투입해야 하며, 투자비 회수에도 장기간을 필요로 하기 때문에 국내기업의 입장에서는 쉽게 큰 위험부담을 감수하면서 민자사업을 추진할 수 없다. 이러한 복합적인 요인으로 국내기업이 해외시장 진출을 확대하기에는 많은 어려움이 존재한다.



[그림1] 수도권의 주요 현황(2019년) 및 세계 대도시권 순위  
자료: 해외건설종합정보서비스

국내기업의 저조한 수주실적과는 달리 글로벌 인프라 투자규모는 2004년을 기점으로 가파르게 성장하고 있다. 일시적으로 2016년에 투자규모가 감소하기는 하였지만 이후 안정적인 성장추세를 이어가고 있다. 전통적으로 도로사업이 높은 비중을 차지해 왔으나, 최근 들어서는 기후변화와 지속가능성의 중요성이 부각되면서 철도사업 비중이 증가하는 추세를 보이고 있다.



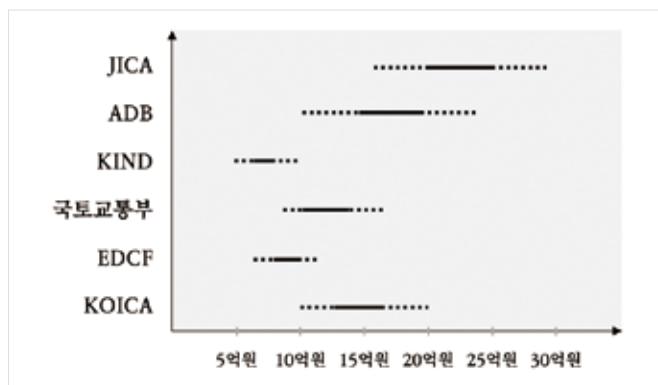
[그림2] 글로벌 교통인프라 투자규모 추이  
자료: World Bank PPI 사업 관련 통계 (<http://ppi.worldbank.org/>)

글로벌 인프라 시장 확대에도 불구하고 앞서 설명한 대로 국내기업 수주실적은 감소하거나 정체되어 있다. 이를 타개하기 위한 방안이 다양으로 모색되어야 하겠지만, ODA 사업과 연계하여 해외시장 진출기회를 확대하는 방안을 검토해 볼 수 있다. 최근 수립된 국내 ODA 정책에서도 우리나라의 기술적 강점을 활용한 ODA 사업을 대폭 확대하고자 하는 방향이 제시되고 있으므로, 국내기업들은 ODA 사업을 적극 활용하여 교통부문 해외시장 진출을 확대하고자 하는 노력을 지속해나가야 할 것이다.

#### 5. 교통부문 ODA 사업의 현안과제

교통부문 ODA 사업을 보다 효율적으로 추진하기 위한 현안과제를 정리하면 다음과 같다. 첫째, 교통부문 해외사업 MP/FS의 예산규모를 확대해야 한다. 마스터플랜과 타당성조사는 단계별 사업추진전략, 사업타당성 여부, 사업규모 등을 결정하는데 매우 중요하다. 신뢰성 있는 분석결과는 교통부문 원조사업의 효과를 제고하고, 나이가 교통사업에 투입되는 예산의 낭비를 방지할 수 있다. 특히 민자사

업의 경우에는 신뢰성 있는 분석결과가 사업의 성패를 좌우할 수 있다. 이러한 중요성에도 불구하고 마스터플랜과 타당성조사에 배정되는 예산규모가 적절하지 않은 경우가 존재한다. 특히 KIND의 타당성조사는 상대적으로 적은 예산이 투입되고 있다. 본 사업에 수천억, 많게는 수조가 투입되는 사업인 만큼 마스터플랜이나 타당성조사에 도 적정한 예산을 투입하여 신뢰성 있는 결과를 도출할 필요가 있다.



[그림3] 국내외 원조기관의 글로벌 교통 MP/FS의 예산규모  
자료: 이훈기 외,『글로벌 교통사업 수요분석 지침 개발』, 한국교통연구원, 2020

둘째, 교통부문 해외사업에서 확보된 자료를 통합하여 관리할 수 있는 체계를 구축해야 한다. 해외사업에서 확보된 교통자료의 중요성에도 불구하고 해외사업에서 구축된 교통자료가 제대로 관리되지 않아 분실되거나 사장되는 경우가 빈번하다. 막대한 예산을 투입하여 구축된 교통자료는 후속사업이나 유사사업에 활용할 수 있는 가치가 크다. 해마다 20건 이상의 교통부문 ODA 사업이 추진되고 있어 이러한 사업에서 확보된 교통자료를 제대로 관리하면 활용 가치가 매우 크다. 따라서 교통자료를 통합하고 관리할 수 있는 제도적 체계를 정비해야 한다.

셋째, ODA와 PPP를 연계한 패키지 방식의 교통부문 해외사업을 발굴해야 한다. 현지 기업과 경쟁국의 기술력 향상과 함께 저렴한 인건비 때문에 국내기업의 해외진출이 용이하지 않다. 결과적으로 글로벌 인프라 시장이 확대되고 있음에도 불구하고 국내기업의 수주규모

는 오히려 감소하거나 정체되는 결과가 나타나고 있다. 민간기업의 해외사업 리스크를 줄이기 위한 방안으로 ODA 사업과의 연계가 필요가 있다. ODA 정책기조에서도 ODA자금을 PPP 사업법인에 직접 투자할 수 있기 때문에 국내기업의 해외시장 진출을 확대할 수 있을 것이다.

넷째, 다양한 교통부문 그린/디지털 뉴딜 ODA 사업을 개발해야 한다. 그린/디지털 뉴딜 사업은 경쟁력 우위 사업으로 국내기업의 해외 시장 진출기회를 높일 수 있다. 이를 통해 그린/디지털 뉴딜 ODA 사업을 발굴하고, 후속 연계사업으로 국내기업의 해외시장 진출을 확대할 수 있을 것이다.

## 6. 마치면서

본 원고에서는 ODA 사업에 초점을 맞추어 교통부문 해외사업의 현황 및 성과를 짚어보고, 교통부문 ODA 사업을 효과적으로 추진하기 위한 현안과제를 정리해 보았다. 해외사업에서 다루어야 하는 다양한 항목을 생각해보면 본 원고에서 다루고 있는 내용이 너무 단편적이고 협소하다는 생각을 감출 수 없다. 또한 국내기업의 해외시장 진출방안이 다각적으로 검토되어야 하지만 ODA 사업에 초점을 맞추고 있다는 점에서 매우 제한적이라 할 수 있다. 하지만 본 원고를 시발점으로 교통부문 해외사업을 활성화하기 위한 다양한 논의가 이루어졌으면 하는 바람이다. ☺

### 【참고문헌】

- 관계부처 합동(2021),『제3차 국제개발협력 종합기본계획(2021~2025)』
- 기획재정부(2021),『Post-코로나 EDCF 운용전략-‘21~‘23년 EDCF 중기운용전략』
- 이훈기 외(2014),『공적개발원조와 민관협력 연계를 통한 해외교통사업 활성화 방안 연구』, 한국교통연구원,
- 이훈기 외(2020),『글로벌 교통사업 수요분석 지침 개발』, 한국교통연구원
- 이훈기 외(2021),『아세안 연계성 파이프라인 사업검토 및 우리 기업 참여방안 연구』, 한국교통연구원
- 한국수출입은행 ODA 통계(<https://stats.koreaexim.go.kr/odastats.html>)
- OECDStats, (<https://stats.oecd.org>)

# 스마트시티로서의 해외도시개발\*

박 준 | 서울시립대학교 교수

## 1. 스마트시티에 대한 관심

스마트시티에 대한 관심이 커지고 있다. 스마트시티는 에코시티(Eco City)나 디지털시티(Digital City) 등 도시와 관련한 여러 기존 담론들을 흡수하면서 확장하는 양상을 보이고 있다. 스마트시티는 정보통신기술(ICT)을 활용한 도시관리 뿐 아니라, 도시개발, 기후변화, 시민참여 등의 주제를 아우르고 최근에는 '지속가능하고 포용적인 발전'<sup>1)</sup>과 같은 합의까지 포함되어 논의되고 있다.

세계 여러 나라의 정부와 도시들도 미래 도시비전 수립과 경제발전 및 산업육성을 위해 경쟁적으로 스마트시티를 위한 계획과 정책들을 쏟아내고 있다. 예컨대, 2015년도에 발표된 인도의 100개 스마트시티 건설지원계획 등이 스마트시티에 대한 국제적 관심을 더욱 증폭시킨바 있다. 우리나라에서도 2000년대 유행했던 유비쿼터스 시티(Ubiqitous City)라는 ICT 접목형 도시건설 정책 및 사업을 스마트시티 정책으로 발전시켜 추진하고 있다.<sup>2)</sup> 2016년 국토교통부, 미래창조과학부, 산업통상자원부 등 관련 부처는 공조를 통해 스마트시티를 주력 수출상품으로 지정하고 '스마트시티 추진단(기

존·스마트시티 수출추진단)'이라는 전담팀을 만들어 관련 논의를 주도하고 있으며, U-City법(유비쿼터스도시의 건설 등에 관한 법률)을 스마트도시법(스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률)으로 개정하고 대상 도시를 신도시에 더해 기존 시가지를 포함하는 방향으로 전환하는 등 국제적인 스마트시티 논의 흐름의 추세에 맞춰가고 있다.

## 2. 스마트시티 개념의 확장

스마트시티 논의가 국제적으로 확장된 계기는 2000년대 중반 IBM을 필두로 Cisco, Siemens, MS 등 글지의 글로벌 IT업체들이 스마트시티의 시장성에 주목하여 정보통신기술 솔루션을 적용한 플랫폼 기반의 스마트시티 상품들을 발굴하고 추진하면서부터라고 할 수 있다. 스마트시티 논의 이전에도 베츄얼시티(Virtual City), 인텔리전트 시티(Intelligent City), 디지털시티(Digital City), 유비쿼터스시티(Ubiqitous City)와 같이 첨단기술 기반의 도시모형들이 지속적

\* 이 글은 「공간과사회」제27권1호에 실린 논문 '스마트시티의 합의에 대한 비판적 이해: 정보통신기술, 거버넌스, 지속기능성, 도시개발 측면을 중심으로'의 일부 내용을 재구성한 것임

1) Ministry of Urban Development, Government of India. 2015. Smart Cities: Mission Statement & Guidelines. Ministry of Urban Development. 5p.

2) 유비쿼터스도시(Ubiqitous City, U-City)의 계획 및 건설 등의 지원에 관한 법률이 2008년 공포되고, 법률을 지원하기 위한 통합적 5개년 계획이 2008년과 2013년 만들어졌다.

으로 논의되어왔다. 이들 개념은 조금씩 다른 의미를 지니고 있지만, 대개 정보통신기술이 적용된 도시상을 제시하는데 이용되어 왔으며, 다분히 민간영역이 주도하는 하향식 특성을 보여왔다. 현재 관련한 논의에서 이러한 개념들은 거의 사용되고 있지 않는데 이는 스마트시티가 이들을 모두 대체했기 때문으로 볼 수 있다.

각종 센서, 무선통신, 사물인터넷(IoT), CCTV, 빅데이터 등 ICT를 활용한 도시문제 해결의 대표적 사례는 서울 TOPIS나 리우데자네이로의 Rio Operations Center와 같은 지능형 교통제어 시스템과 방재 및 방범이 결합된 통합관제센터 모델이다. 도로시설물에 설치한 CCTV 등의 각종 센서를 통해 수집되는 정보를 통해 현재 교통상황의 파악, 실시간 교통정보 및 우회로 공유, 향후 교통계획 등에 활용하는 한편 교통사고, 화재, 수해, 범죄 등의 정보도 실시간으로 파악하여 경보 및 수사 등 대응방안을 도출하는 체계로 운영되고 있다. 한편, 스마트시티의 논의가 지나치게 기술 중심의 도시 시스템으로만 진행되는 것에 대한 비판과 함께, 그동안 경시되었던 정책결정과정에서의 시민참여, 커뮤니티 활성화, 도시운영의 거버넌스, 사회적 자본 구축, 투명한 정보공개, 민주적 데이터 통제 등이 스마트시티 논의에서 주요 쟁점으로 등장했다. 정책결정과정에서의 시민과 다양한 커뮤니티의 참여는 더 많은 의견 수렴과 효과적인 대안수립이라는 차원에서 현대 도시계획 이론에서 중요하게 간주되어 왔는데(Pereira and Quintana, 2002), 정보통신기술의 발달은 참여자들 간의 편리한 소통과 투명한 결정과정을 제공해서 양적, 질적으로 높은 수준의 시민참여기회를 가능하게 할 수 있다는 것이다. 이 과정에서 스마트시티의 주요 목적이 ICT 적용을 통한 도시문제 완화나 도시경쟁력 강화뿐 아니라, 시민의 정책참여 강화, 인적역량강화, 정부정책 과정의 투명성 제고, 시민의 민주적 정보 통제 및 관리 등 거버넌스 차원으로 확대되고 있다. 이는 시민들의 문화, 사회적 참여, 인적 자본, 복지 시스템 등의 뒷받침 없는 기술시스템의 도입만으로는 진정한 의미의 스마트시티가 될 수 없다는 주장으로까지 이어진다(Toppeta, 2010; Caragliu et al., 2011).

한편, 정보통신기술 기반의 도시문제 해결에서 시작된 스마트시티 논의가 전폭적으로 확장하게 된 것은 기존의 거대 도시담론인 지속 가능한 도시(Sustainable City) 담론을 흡수한 영향이 크다고 볼 수 있다. Moir et al.(2014)의 연구에서는 스마트시티의 개념이 확장되면서 그 영향력이 커져왔음에 주목했다. 이 연구에 따르면 도시의 환경 문제가 이슈가 되기 시작했던 1990년대와 2000년대초에는 환경도

시(eco city), 녹색도시(green city), 저탄소 도시(low carbon city), 지속가능한 도시(sustainable city) 관련 논의가 소위 미래도시(future cities) 논의의 대부분을 차지했으나 2000년대 중반 이후에는 스마트시티 관련 논의로 대체되고 있다(Moir et al. 2014: 14). 실제로 현재 특히 유럽 및 북미 지역을 중심으로 하는 스마트시티 정책의 대부분은 친환경 도시정책을 의미한다. 관련한 스마트시티 요소로는 주거근접의 토지이용을 통한 낭비교통 감소, 고용중심지의 적절한 분산을 통한 교통체증 해소 및 통근시간 감축, 대중교통 지향형 개발(Transit Oriented Development, TOD), 그린 및 블루 네트워크 구축을 통한 친환경 녹지 네트워크 및 교통수단 강화, 보행 및 자전거 친화적 도시설계, 물순환 시스템 구축, 태양광 발전을 활용한 설계, 저탄소 자재 활용, 고 열효율 자재 활용 등이 있다.

마지막으로 스마트시티 논의의 전지구적 확장은 스마트시티에 대한 개발도상국의 지대한 관심과 떼어서 생각하기 어렵다. 스마트시티는 최근 인도, 중국, 브라질 및 여러 개발도상국의 도시개발에 적용되면서 그 논의의 폭이 더욱 확장되었다. 급격한 도시화 진전 과정에서 발생하는 기반시설부족문제에 대응한 계획적 도시개발이 스마트시티라는 외연을 갖추면서 그 의미가 더욱 확대되어 스마트시티 논의의 국제적 확장을 주도하는 또 하나의 동력이 되고 있다.

### 3. 계획적 도시개발로서의 스마트시티

스마트시티 개념이 세계의 많은 국가와 도시에서 관심을 받고 추진되고 있는 근본적 이유 중 하나는 도시인구의 지속적인 증가와 관련 있다. UN의 보고서에 따르면, 2030년까지 50억 명의 인구가 도시에서 거주하게 될 것이고, 2050년에는 65억 명에 이를 것으로 예상되고 있다(United Nations, 2014). 개발도상국 단계에서는 산업화의 진행과 함께 농촌인구가 도시로 이동하면서 급속한 도시화를 겪게 된다. 1800년대 전 세계 전체 인구의 3%에 불과하던 도시인구는 2008년 50%를 초과했으며 2050년에는 66%에 이르고 도시인구만 64억 명에 이를 것으로 전망되고 있다(UN, 2015).

하지만 현재 개발도상국에서 폭발적으로 진행되고 있는 도시화의 문제점은 그것이 적절한 기반시설 없이 도시지역에 거주하는 인구만 늘어나게 되는 소위 가(假)도시화(Pseudo Urbanisation) 양상으로 진행되고 있다는 점이다. 상하수도 및 도로 등 도시기반시설 부족과 주택부족이 겹쳐 개발도상국의 도시지역에 광범위한 슬럼화가 진행

되고 있다(Bredenoord and van Lindert, 2010). Revi & Rosenzweig(2013)의 보고서에서 지적되었듯이 급속한 도시화는 슬럼 거주민의 삶의 질 저하를 비롯하여 극도의 도시빈곤, 부적절한 도시기반 시설로 인한 생산성 감소, 기후변화로 인한 자연재해 위험성 증대와 같은 추가적 문제로 이어진다.

개발도상국 당국과 여러 국제기구에서는 이러한 급속한 도시화에 대응하기 위해 여러 정책방안을 내놓고 있는데, 그 방안 중 하나인 계획적 도시개발을 통한 도시기반시설의 공급과 이를 통한 경제활성화 전략이 최근에는 스마트시티라는 외연을 두르고 나타나고 있다.<sup>3)</sup> 2015년 100개의 스마트시티를 건설하겠다고 발표하며 세계 스마트시티 논의를 주도하고 있는 인도 당국의 스마트시티에 대한 이해는 인도 도시개발부(Ministry of Urban Development, Government of India)의 스마트시티 가이드라인<sup>4)</sup>에 잘 정리되어 있다. 인도 당국이 이해하는 스마트시티는 전력, 가스, 도로, 상하수도, 폐기물 처리, 저렴주택 공급 등 핵심 기반시설을 갖춘 도시를 의미한다.

중국의 경우에도 2012년부터 본격화되어 온 신형도시화<sup>5)</sup> 전략에서 대대적인 도시개발을 통해 도시 농민공 문제해결과 내수강화 경제발전 전략을 내놓은 바 있다<sup>6)</sup>. 이는 급격한 도시화 과정을 겪고 있는 대다수의 개발도상국 도시에서 채택하고 있는 가도시화 문제의 해결 및 도시개발을 통한 경제발전 전략과 같은 맥락의 산물로 볼 수 있다. 이러한 신형도시화 전략은 근래에 지혜성시(智慧城市), 즉 스마트시티 논의와 결합되어 확장되고 있다.

#### 4. 개발도상국의 스마트시티

개발도상국의 계획적 도시기반시설 공급 차원에서 스마트시티 건설을 추진할 때 고려해야 할 주요 지점은 지불가능성 또는 저렴성(affordability)이다. 첨단 정보통신기술이 접목된 도시기반시설의 경우 택지 및 이를 기반으로 공급되는 주택의 공급가격이 높아질 경우 향후 개발도상국 내의 수요가 뒷받침되지 못할 수 있다. 인구규모가 커

서 상대적으로 고가의 도시개발 산물에 대한 수요를 충당할 수 있는 주요 도시들이 아니라면 개발도상국에 건설될 신규 도시의 경우, 공급비용이 올라간 도시용 토지 및 주택에 대한 수요가 충분히 있을지가 문제가 될 수 있다는 것이다. 요컨대 비싼 기반시설로 건설된 도시의 주택에 거주할 수 있는 개발도상국 국민이 얼마나 될 수 있느냐는 것인데, 수십만 명을 수용하는 도시개발 차원에서 간과하기 어려운 부분이다.

우리나라의 경우, 공영개발 방식으로 신도시를 비롯한 택지개발에서 수용방식을 적용하여 토지매입을 현재 토지이용 기준의 가격으로 단시간 내에 협의보상 매수함으로써 택지를 저렴하게 공급할 수 있었다. 여기에서 발생하는 개발이익은 낮은 가격의 택지공급과 연계된 저분양가의 주택공급, 낮은 가격의 공공임대주택용지 공급, 충분한 도시공용시설(공원, 도로, 학교용지 등) 등으로 분배할 수 있었는데, 이러한 방식 자체가 토지 기반의 재원조달(land based finance) 측면에서 개발도상국 스마트시티의 핵심논의사항이 될 수 있다.

개발도상국 현지에 해외도시개발사업을 추진하고자 할 때 중요한 지점은 우리가 가진 ICT 정보통신기술과 시행 및 건설경험보다도 오히려 도시개발사업 착수 이전에 사전적으로 정비되어야 할 각종 토지 및 금융 관련 제도라고 할 수 있다. 토지소유권 정비를 위한 지적·토지정보 및 등기 시스템, 토지수용 관련 법령, 보상을 위한 감정평가시스템, 대규모 토지개발사업 진행을 위한 택지개발촉진법과 같은 특별법령, 토지수용권을 사용할 수 있는 공적 시행주체 설립 등에 대한 제도적 정비가 신도시형 스마트시티 사업의 원활한 진행에 필요하다. 저렴주택을 공급하기 위한 국민주택기금(현 주택도시기금)의 재원이 되는 국민주택채권 및 주택청약제도 등 관련 금융제도와 함께 택지공급과 연동한 분양가상한제, 택지조성원가 관리 등을 포함한 토지개발 관련 시스템 전반에 걸친 정비 역시 필요하다. 조성된 택지의 일부를 시장에 매각하여 사업에 투입된 공공자금을 대부분 회수하는 독립채산적 개발방식이 재원부족 문제가 심각한 개발도상국에서 가지는 함의는 매우 크다.

3) 장환영·이재용(2015)이 수행한 세계 지역별 스마트시티 구축동향 연구에 따르면 아프리카 지역 스마트시티 구축 사례의 약 80%가 경제와 인프라인 것으로 나타났다.

4) Ministry of Urban Development, Government of India. 2015. Smart Cities: Mission Statement & Guidelines. Ministry of Urban Development

5) 중국 원문으로는 新型城鎮化

6) 박장재(2015) 및 유정원(2016) 참고

K-스마트시티 등 해외도시개발을 추진함에 있어 이러한 제도적 정비를 선행하는 작업이 현지의 사정에 맞게 충분한 시간을 두고 시작되어야 하는 이유이다. 특히 유형의 산출물뿐 아니라 무형의 제도적 이전 및 정비에 무상원조 사업이 중요한 역할을 할 수 있을 것이다.

## 5. 결론

스마트시티 논의는 2000년대 후반 정보통신기술을 바탕으로 효율적인 도시관리와 더 나은 도시환경을 만들기 위한 노력의 일환으로 본격화 되었지만 2021년 현재 스마트시티가 지니는 함의는 그보다 훨씬 더 확장되었다. '스마트' 용어가 가지는 일반성과 확장성 덕분에 스마트시티는 정보통신기술과 접목된 거버넌스 등 도시행정과 커뮤니티 논의 차원으로 확장되었다. 나아가 스마트시티는 기존 도시의 지속가능성 논의를 흡수하고 있는 한편, 단기간에 필수적 도시기반시설을 갖추고자 하는 개발도상국의 욕망과도 연결되어 그 영역이 더욱 확장되고 있다.

스마트시티 관련 보고서 서두에는 으레 세계 도시화율의 가파른 증가가 스마트시티 수요의 증가와 관련 시장의 확대로 이어질 것이라는 내용이 담겨 있다. 도시화의 급속한 진전이 주로 개발도상국 주도로 진행되고 있음을 감안할 때, 이들 행간에는 스마트시티를 개발도상국 시장진출에 활용하겠다는 의도가 보인다. 하지만 과연 스마트시티로서의 해외도시개발이 최신 정보통신기술이 접목된 값비싼 첨단 도시건설 정도로 한정된다면 이것이 설득력 있게 다가갈지에 대해서는 충분한 고민이 필요하다.

스마트시티 논의를 개발도상국과 함께 공유하고 발전시키려면 폭넓적인 도시인구 증가와 도시기반시설 부족에 대응해왔던 도시개발과정에서의 경험과 사회적 환경적으로 지속가능한 도시에 대한 현재의 고민을 발전적으로 공유하는 것에 초점을 맞춘 접근이 필요하다. 특히 개발도상국의 재정 상황을 감안하여 스마트시티가 보다 많은 현지

국민들의 지불가능성을 고려한 도시기반시설 공급과 미래지향적인 지속가능성 담보에 초점을 맞출 때 스마트시티는 일방적인 상품홍보 차원을 넘어설 수 있을 것이다. 개발도상국의 도시개발에 있어서 토지가격 상승으로 인한 개발이익 분배 체계가 적용된 도시개발방식, 그리고 이와 관련한 제도와 금융에서 우리의 경험은 특히 중점적으로 공유될 필요가 있다. ☘

### [참고문헌]

- 박장재. 2015. 「중국 신형도시화의 경제적 함의」. 『중국과 중국학』 제24호, 67~104쪽.
- 유정원. 2016. 「스마트도시 건설의 중국적 함의 연구」. 『중국지역연구』, 제3권 제1호.
- 장환영 · 이재용. 2015. 「해외 스마트시티 구축동향과 시장 유형화」. 『한국도시지리학회지』, 제18권 제2호.
- Bredenoord, J. and van Lindert, P. 2010. "Pro-poor housing policies: re-thinking the potential of assisted self-help housing." *Habitat International*, 34(3), pp. 278~287.
- Caragliu, A., Bo, B. and Nijkamp, P. 2011. "Smart Cities in Europe." *Journal Of Urban Technology*, 18(2), pp. 65 ~ 82.
- Ministry of Urban Development, Government of India. 2015. Smart Cities: Mission Statement & Guidelines. Ministry of Urban Development.
- Moir E., T. Moonen, and G. Clark. 2014. What are Future Cities: Origins, Meanings and Uses. Government Office for Science. available at: [www.gov.uk/government/collections/future-of-cities](http://www.gov.uk/government/collections/future-of-cities).
- Pereira, A. G. and Quintana, S. C. 2002. "From Technocratic to Participatory Decision Support Systems: Responding to the New Governance Initiatives." *Journal of Geographic Information and Decision Analysis*, 6(2), pp. 95 ~ 107.
- Revi, A. and Resenwieg, C. 2013. The Urban Opportunity: Enabling Transformative and Sustainable Development, the Sustainable Development Solutions Network.
- Toppeta, D. 2010. The smart city vision: how innovation and ICT can build smart, "livable," sustainable cities. The Innovation Knowledge Foundation. Think.
- United Nations. 2014. Concise Report on the World Population Situation in 2014. United Nations.
- \_\_\_\_\_. 2015. World Urbanization Prospects: The 2015 Revision. United Nations.

# 1 해외 도시개발사업: LH의 사업추진 현황, 사례 및 시사점

전 인현 | 한국토지주택공사 글로벌사업처 차장

## 1. 도시화와 도시개발

산업혁명 과정에서 시작된 대량생산과 철도수송의 발전은 세계적인 도시화의 흐름을 촉발하였다. 준비되지 않은 급격한 도시화는 오랜 기간 동안 환경훼손, 교통체증, 주택부족 등 부작용에 대한 우려 및 논

란과 함께 거론되어 왔으나 지식과 자본의 집적에 따른 경제성장 등 긍정적 파급효과 역시 부인할 수 없는 사실로서, 이는 세계 각국의 소득수준별 도시화율 현황 및 한국의 경제성장 사례에서도 그 인과성을 확인할 수 있다.

[표1] 국가 소득수준별 도시화율 (2020년 기준)

소득수준별 국가그룹	Low Income	Lower-Middle Income	World Average	Upper-Middle Income	High Income
도시화율	33.5%	42.4%	56.1%	67.8%	81.8%

출처: 세계은행, World Bank Open Data – Urban Population(% of Total Population) (2020)



[그림1] 한국의 도시화율 및 GDP 추세

출처: 세계은행, World Bank Open Data – GDP(Constant 2010 US\$) – Korea, Rep. (2020) &amp; Urban Population(% of Total Population) – Korea, Rep. (2020)

이러한 도시화의 추세는 앞으로도 계속될 것인가? World Bank의 2050년 인구추계에 따르면 향후 30년간 세계의 인구는 19억명이 증가하는 반면 도시인구는 23억명이 증가할 것으로 예상된다. 고소득 국가의 경우 이미 도시화율이 80% 수준을 상회하고 있어 추가적인 도시화 여력이 제한적이나, 중저소득 및 저소득 국가의 경우 산업화의 본격적인 진행으로 빠른 속도의 도시화가 진행될 것으로 예상되며, 전 세계 도시인구 증가분(23억명)의 75%인 17억명이 이들 국가에서 발생할 것으로 예상된다.

[표2] 국가 소득수준별 도시화율 추계 (2020–2050)

구 분	도시인구 (백만명)			도시화율		
	2020년	2050년	증가분	2020년	2050년	증가분
고 소 득	993	1,109	115	81.8%	88.3%	6.5%
중 고 소 득	1,723	2,181	458	67.8%	82.2%	14.4%
중 저 소 득	1,414	2,676	1,262	42.4%	59.6%	17.2%
저 소 득	222	640	418	33.5%	50.1%	16.7%
세 계	4,352	6,606	2,254	56.1%	68.3%	12.1%

출처: 세계은행, World Bank Data Catalog – Population Estimates and Projections  
(2021.07.01 업데이트 반영분)

World Bank는 2050년까지 도시인구 증가에 따른 도시용지 개발수요를 120만㎢ 규모로 추정한다<sup>1)</sup>. 이는 한국의 사례와 비교할 경우 판교신도시 개발면적의 13만5천배 규모에 해당하며 대한민국 최대 규모의 도시개발사업인 행정중심복합도시의 1만6천배 규모에 해당한다. 도시인구 증가 및 도시개발 수요의 상당부분이 저소득 국가에서 발생하며, 이들 중 상당수의 국가에서 도시개발 법령 미비 및 정부·공공부문 재원부족으로 토지주 등 민간부분 중심으로 도시개발이 진행되고 있는 점을 고려할 때 체계적인 도시계획과 적정 인프라 공급이 보장되지 않는 난개발 진행 가능성을 배제할 수 없으며, 이는 교통, 환경, 인프라 부족에 따른 거주성(Livability) 저하와 지역 생태·환경훼손에 더해 탄소배출량 급증으로 전 세계의 기후변화에 미치는 부정적 영향도 적지 않을 것으로 예상된다. 따라서 도시화를 먼저 경험한 국가들이 그들의 시행착오와 경험을 공유하여 난개발에 따른 사회적 영향을 최소화하고 체계적 개발에 따른 경제적 편익을 극대화할 수 있도록 노력할 필요가 있을 것으로 보인다.

이에 더해, 우리의 산업 및 경제 관점에서 볼 때 한국은 저금리 기조에 따른 주택가격 급등 현상에도 불구하고 중장기적으로는 인구의 정체·감소에 따른 도시개발 수요 감소로 도시계획, 건설, 플랜트, 스마트시티 등 관련 산업분야의 내수시장 전망이 밝지만은 않을 것으로 보인다. 이에 2050년까지 예상되는 120만㎢ 도시개발 사업의 일부라도 한국 기업들이 참여하게 될 경우 관련 산업분야에 엄청난 기회와 성장 가능성을 제공할 것으로 보이며, 이는 결국 국가 경제성장을 위한 새로운 산업으로 부각될 수 있을 것으로 보인다.

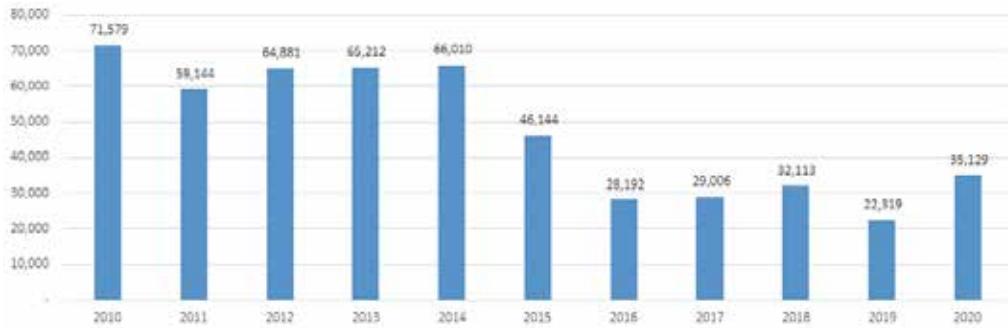
## 2. LH의 해외 도시개발 참여배경

국가별·지역별 경제규모 및 시장가치의 변화와 이에 따른 Global Value Chain 재편으로 기업들은 지속적으로 생산 및 산업거점 입지에 대한 전략적 판단이 필요하며, 이 과정에서 많은 기업들이 시장/노동/자원/물류 등 여러 생산요소를 종합적으로 고려하여 주요 거점별로 생산 및 기업활동을 위한 거점 마련을 진행중이다. 이 과정에서 대기업과 달리 경험과 자본이 부족한 중소기업들은 적정 부지확보에 어려움을 겪는 사례가 발생함에 따라 공공기관을 통한 안정적 토지공급 필요성이 지속적으로 제기되어 왔다.

또한, 대규모 해외수주로 국가 경제성장에 큰 기여를 해온 건설산업의 경우 중국 등 후발주자의 부상에 따른 가격경쟁력 저하와 세계적인 건설 시장환경 변화(EPC→PPP) 등의 영향으로 최근 10년간 해외 건설 수주액이 절반 이하로 위축됨에 따라 정부 및 공공기관을 중심으로 팀코리아를 구성하여 해외 투자개발 사업을 발굴하고 이를 통해 우리 기업의 수주기회를 확대하도록 정책적 노력을 진행 중이다. 이러한 배경을 고려하여 LH는 한국토지주택공사법에서 정한 고유목적사업의 범위 내에서 우리 기업의 해외진출 및 건설수주 지원을 통해 국가 경제발전에 이바지하기 위해 신도시, 산업단지, 주택 등의 사업에 지분투자의 방식으로 참여중이다.

2009년 한국토지공사와 대한주택공사의 통합에 따른 LH 출범 이전, 공사는 베트남 한국산단(박장성), 인도 구자라트 산단(구자라트주) 등을 시작으로 우리 기업의 진출 지원을 위한 투자사업 참여를 진행하였으나 통합공사 출범과정에서의 부채감축 및 재무안정성 확보 노력

1) 세계은행, World Bank Website – Urban Development – Overview



[그림2] 연도별 해외건설수주 실적 (2010~2020, 백만US\$)

출처: 해외건설협회 해외건설종합정보서비스 웹사이트

과정에서 진행 중인 해외 투자사업 2곳에 대한 철회를 결정하고, ODA 재원을 활용한 경험공유(컨설팅) 사업에 집중하였다. 반면, 최근에는 공사의 재무안정성이 적정 수준으로 유지되고 기업들의 해외진출 수요가 지속적으로 증가함에 따라 정부의 해외 건설수주 지원 및 스마트시티 수출 정책에 기반하여 직접 투자사업을 지속적으로 확대하고 있다.

### 3. 참여사업 유형 및 현황

LH가 참여중인 해외사업은 LH의 참여방식 및 역할에 따라 ① LH의 투자 없이 도시개발 경험과 노하우를 공유하는 자문형사업(컨설팅업무)과 ② LH가 직접 도시개발사업에 투자하는 투자형사업으로 구분할 수 있다. 자문형사업과 투자형사업은 별도의 목적을 갖는 개별 프

로젝트로 추진되나, 상대국 정부와의 협의 및 사업별 참여여건에 따라 자문형사업이 투자형사업으로 발전되는 사례도 다수 발생한다. 또한, 참여사업의 유형은 사업의 내용 및 성격에 따라 ① 신도시개발 사업, ② 도시재생 및 주택사업, ③ 산업단지 개발사업 등으로 구분되며, 각 유형의 사업은 사업별 여건에 따라 택지+산단의 복합개발의 형태로 진행하거나 토지+주택의 일괄시행 방식으로 진행되기도 한다. 현재 LH가 참여중이거나 참여 검토 중인 사업은 총 19개국 53개 사업으로 국토부, 외교부 등 정부의 지원 하에 지난 10여년간 세계 각국 정부 및 파트너와의 네트워크를 확보하고 지속적인 사업 발굴 노력을 기울인 결과 물리적·정서적·경제적 거리가 가까운 동남아시아를 넘어 중동, 중남미, 중앙아시아, 유럽 등 세계 각 지역에서 공동사업 참여 요청이 지속되고 있다<sup>2)</sup>.

[표3] 투자재원 및 목적, 역할에 따른 사업유형 구분

구분	자문형사업	투자형사업
재원	<ul style="list-style-type: none"> <li>韓정부 재정 (ODA 또는 기타 정부예산)</li> <li>현지 정부재정 또는 기업(디벨로퍼) 재원</li> </ul>	LH 자체자금 (+공동투자자 재원)
목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>경제개발협력 (도시개발 경험 및 노하우 공유)</li> <li>* 잠재적 참여사업 발굴 고려</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>한국기업 해외진출 및 수주 지원</li> <li>투자수익 창출 및 국내 재투자 재원마련</li> </ul>
역할	<ul style="list-style-type: none"> <li>MP, FS, 상세계획, 설계 등</li> <li>인허가, 공사, 마케팅 등 종합 사업관리</li> <li>해외 공무원 초청연수 (도시개발 경험공유)</li> <li>기타 현지정부 도시 및 주택정책 자문 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>사업발굴 및 사업계획 수립</li> <li>자본금 투자(지분투자) 및 자금조달</li> <li>설계/공사 등의 발주 및 관리</li> <li>마케팅, 분양, 자금관리 등</li> </ul>

2) 최근 정부가 발표한 LH 혁신방안의 이행 및 타당성 있는 사업에 대한 내실 있는 추진을 위해 53개 검토 사업 중 일부에 대한 재검토 작업 진행중

[표4] 사업별 성격에 따른 유형구분 및 유형별 주요사업 현황 (완료사업 포함)

구분	신도시	도시재생/주택	산업단지
투자형 사업	쿠웨이트 압둘라신도시, 미얀마 달라신도시, 페루 쿠스코 공항부지 스마트시티 등	베트남 하노이 사회주택, 인도 뭄바이 BKC 도시재생, 파키스탄 카리치 주거환경개선 블리비아 산타크루즈 주택사업 등	한-미얀마 경협산단(KMIC), 베트남 흥엔성 경협산단(VTK), 러시아 연해주 한러경협산단, 태국 촌부리 암마타-한국 스마트시티 등
자문형 사업	쿠웨이트 압둘라신도시 MP+실시설계, 블리비아 산타크루즈 신도시 PMA, 파라과이 바냐도수르 MP+상세계획, 인니 신수도 스마트시티 기본구상 등	베트남 공공주택 정책연구, 베트남 사회주택 종합정책수립, 콜롬비아 카리시 주택단지 MP, 몽골 솔롱고 컨설턴트용역 등	인니 중부자바 섬유산단 FS+설계, 우즈벡 안그렌 FEZ Pre-FS, 필리핀 농공산단 FS, 베트남/미얀마 한국공단 조성연구 등

[표5] 지역별·국가별 검토사업 현황 (재검토 진행중인 사업 포함)

동남아시아	중동/서아시아	기타 아시아/유럽	중남미
베트남(20건), 인도네시아(3건), 말레이시아(3건), 미얀마(2건), 캄보디아(2건), 필리핀(2건), 태국(1건)	쿠웨이트(1건), 인도(3건), 파키스탄(1건)	러시아(3건), 우즈베키스탄(1건), 호주(3건) (플란드 : 초기논의중)	페루(4건), 블리비아(2건), 파라과이(1건), 코스타리카(1건)

#### 4. 사업참여 구조

LH는 해외 도시개발사업 참여를 통해 발생하는 투자수익을 국내 주거복지, 공공임대, 균형발전 등 정책사업 수행을 위한 재원으로 활용함과 동시에 설계, 감리, 건설, 자재, 금융 등 광범위한 분야에서 한국기업의 사업 참여기회 확대를 추구한다. 이와 같은 사업 참여 목적과 현지에서의 원활한 사업진행을 위해 LH는 배당수익 및 경영권

(의결권) 확보가 가능토록 일정 지분 이상을 보유한 지분투자자의 역할로 사업에 참여하며 공동투자자들과 현지 합작법인 설립을 통해 사업을 시행한다. 또한, 국내 도시개발사업 수행경험을 통해 쌓인 노하우를 활용해 안정적으로 사업을 추진하기 위해 LH가 직접 합작법인(JV)의 사업관리자문(Project Management Advisor, PMA) 역할을 병행한다.



[그림3] LH 해외 도시개발사업 투자 및 사업추진 구조

## 5. 주요 추진사례

### 1) 한–미얀마 경제협력산업단지

동 사업은 KOICA 국제개발협력사업(ODA, '13년) 및 기재부 경제 발전경험공유프로그램(KSP, '15년)을 통해 최초 발굴·구상된 후 2016년 정부 경제정책방향(세계화에 따른 신산업전략, LH를 통한 해외산단 개발) 및 2018년 신남방정책 출범을 계기로 구체화되었다. LH는 2015년 미얀마 건설부와 도시주택분야 협력에 대한 양해각서(MOU)를 체결하였으며, 2019년 합작법인 설립 후 대통령 임석 하에 미얀마 현지에서 기공식을 개최한 바 있다. 이어 2020년 실시설계 완료 후 착공에 들어갔으며, 1단계 876천m<sup>2</sup>의 토지에 대한 사전 공급을 시행하였다. 미얀마는 낮은 인건비와 높은 노동생산성으로 중국–베트남의 인건비 상승에 부담을 느끼는 노동집약적 산업의 새로운 투자처로 관심을 받고 있으며, 실제 많은 기업들이 토지의 사전 공급 예약을 신청한 바 있다.

[표6] 한–미얀마 경제협력 산업단지(KMIC) 사업개요

- 위치 및 면적 : 양곤시 북쪽 10km, 아웅니핀 지역 (2,249천m<sup>2</sup>)
- 공동투자자 : LH, 미얀마 건설부 등



[그림4] 한–미얀마 경제협력 산업단지 기공식 행사 사진(미얀마 양곤, 2019.9.4)

동 사업은 LH가 실제 착공까지 진행한 첫 번째 해외사업으로 매우 중요한 의미를 갖고 있음과 동시에, LH의 해외사업 추진방향 및 정부 지원체계 정립에 참고할 몇 가지 시사점을 제시한다.

첫째, 동 사업은 정부의 공적원조자금 등 재정지원을 통해 발굴·검토된 사업이 실제 LH 투자사업으로 연결되어 착공으로 이어진 첫 번째 사례이다. 해외 사업은 대상지역의 법령, 문화, 시장 환경에 대한 이해도 부족과 높은 위험요인으로 인해 초기 투자에 대한 부담이 매우 크다. 민간기업은 물론이고 대규모 공공기관인 LH 역시도 투자의 사결정 전 마스터플랜 수립 및 타당성 검토에 큰 비용을 지불하기가 쉽지 않다. 따라서, 정부의 공적원조자금을 활용한 마스터플랜 수립은 상대국에 지역개발의 방향성을 제시해 줌과 동시에 LH 등 잠재적 투자자에게 투자의사 결정을 위한 기초자료를 제공하여 ODA 재원으로 수립된 계획이 실제 실행으로 연결될 수 있게 하는 좋은 모델로 보인다. 실제 이러한 모델은 수년간 정착되어 많은 사업의 초기 검토단계에서 ODA 재원 또는 정부재정이 지원되는 사례가 도출되고 있다.

둘째, 동 사업은 LH의 투자사업과 정부의 경제개발협력기금(EDCF 차관)이 유기적으로 연계된 사업모델을 제시하였다. 산업단지의 경우 입주기업의 부담을 최소화하기 위해 원가경쟁력을 확보하는 것이 중요하며, 국내 산단의 경우에도 지구 외 진입도로 등 인프라에 대한 국고지원이 시행된다. 반면, 해외사업의 경우 이러한 외부 인프라를 현지 정부가 부담하여 시행해야 하나 재정여건이 양호하지 못한 개발도상국들의 경우 산업단지 시행자에게 그 비용부담을 요구하는 사례가 적지 않다. 따라서, 진입도로, 송전선로, 상수인입관로는 물론 지구 내 정수장 및 변전소까지 EDCF 차관 지원을 통해 건설된 동 사업모델은 산업단지의 원가경쟁력 확보를 통해 우리 입주기업의 부담을 완화함과 동시에 공적원조자금 사용의 효과성을 높일 수 있다는 측면에서 긍정적으로 평가된다.

셋째, 동 사업은 세계은행그룹 내 다자간투자보증기구(MIGA)를 통해 정치적 위험 보험(Political Risk Insurance)에 가입하는 방식으로 국가위험도가 높은 지역에서의 리스크 관리방안에 대한 모델을 제시하였다. LH는 동 사업에 대한 투자의사 결정 과정에서 높은 국가 리스크에 대한 적정 헛지(Hedge) 방안 제시가 요구되었으며, 이에 대한 해결책으로 MIGA 보험가입을 추진하였다. 실제 미얀마 현지에서는 군사 쿠데타 발생으로 인한 임시정부 출범 및 이에 따른 국제사회의 금융제재 등으로 사업추진에 일부 어려움을 겪고 있다. 현재 LH는 현지정세를 예의주시하며 차질 없는 사업추진을 위해 노력하고 있으나, 향후 현지정세 악화로 투자자금 회수가 어려워지는 최악의 상황 발생 시에도 MIGA를 통한 투자손실 최소화가 가능하며 이는 국가위험도가 높은 많은 개발도상국 사업에서 적용이 가능할 것으로 보여진다.

## 2) 인도 뭄바이 BKC 도시재생사업

동 사업은 2015년 5월 韓-印 정상회의를 계기로 양국 정부가 스마트시티 협력 의향을 교환하면서 본격적인 논의가 시작되었다. 이를 시작으로 국토부와 LH는 각각 인도 마하라슈트라 주정부와 스마트시티 협력 MOU를 체결하였으며, 기재부와 수출입은행은 동 사업에 대한 대외경제협력기금(EDCF)의 차관지원 검토를 시작하였다. 또한, 수출입은행은 LH 컨소시엄에 의뢰하여 동 사업의 EDCF 지원 검토를 위한 마스터플랜 수립을 시행(2020.12월 완료)하였으며, 인도 정부는 차관신청을 위한 내부절차를 진행 중이다.

동 사업은 뭄바이 도심 내 노후 공무원관사 단지를 전면 재개발하는 사업으로 일부 부지는 공무원관사 및 고등법원 등 공공청사 건설에 활용되고 일부 잔여 토지는 분양주택 및 민간 상업업무시설 건설에 활용된다. 재원 및 시행주체를 기준으로 보면 동 사업은 크게 2개 사업으로 구분할 수 있다. 우선 공무원관사, 고등법원 및 공공청사 등 주정부가 직접 사용하여 매출이 발생하지 않는 시설은 한국 정부의 EDCF 차관을 지원받아 인도 마하라슈트라 주정부가 직접 건설한다. 또한 LH와 마하라슈트라 주정부는 공동투자를 통해 합작법인을 설립하고 공공청사 재개발 후 잔여토지 일부를 활용해 재개발 사업의 이주대책시설(이주자주택, 이주상가) 및 분양주택을 건설한다. 동 사업은 정부의 EDCF 차관지원 사업과 LH의 투자사업이 유기적

으로 연계 시행되는 모델을 구축한다는 점에서 의미가 크다. 미안마 사례의 경우 LH 투자(산업단지)와 EDCF(외부인프라)가 병행하여 추진되었다면, 동 사업의 경우 같은 공간 안에서 EDCF 재원이 도시 개발사업(관사재개발 등)에 직접 지원되고 이에 대한 후속사업으로 LH 투자사업(분양주택 등)이 추진된다는 점에서 차이가 있다. 이와 같이 EDCF와 투자사업이 연계 추진될 경우 수원국 입장에서는 한정된 재원을 활용해 그보다 큰 도시개발 및 경제발전 효과를 창출할 수 있으며, 우리 정부 입장에서도 공적자금 지원에 따른 우리 기업의 수주지원 효과를 배가할 수 있을 것으로 기대된다.

## 3) 파키스탄 카라치 CDM 연계 주거환경개선사업

파키스탄은 2억2천만명의 인구 중 8천만명이 도시에 거주 중이니<sup>3)</sup>. 주택공급 부족으로 2025년까지 약 1,720만호의 극심한 주택부족이 예상된다<sup>4)</sup>. 또한, 파키스탄의 1인당 국민소득(GNI)은 1,280\$ 수준<sup>5)</sup>으로 빈곤인구의 비중이 빈곤선(3.2~5.5\$/일)에 따라 35.7%~76.2% 수준<sup>6)</sup>에 이른다(국가 빈곤선 이하 : 24.3%). 이러한 경제환경 속에서 파키스탄 도시인구의 40%는 슬럼에 거주 중<sup>7)</sup>(UN Habitat 추산 : 51%)으로 저렴한 주택의 대규모 공급을 위해 파키스탄 정부는 500만호 주택건설 정책을 추진 중에 있으나 막대한 재원 마련의 어려움과 체계적 도시 및 주택정책의 부재로 괄목할만한 성과를 도출하지 못하고 있다.

이에, UN Habitat는 파키스탄의 열악한 주거여건 개선을 위해 파키

[표7] 인도 뭄바이 BKC 도시재생사업 사업개요

구분	EDCF 지원사업	LH 투자사업
위 치	마하라슈트라주 뭄바이시 BKC 지역	마하라슈트라주 뭄바이시 BKC 지역
시행주체	인도 마하라슈트라 주정부 (EDCF 지원)	합작법인 (LH + 마하라슈트라 주정부)
주요시설	공무원관사, 고등법원, 공공사업부 청사, 공무원호텔, 실내체육시설, 단지인프라, 스마트시티 기반시설 등	공동주택, 이주자주택, 이주상가 등



[그림5] 파키스탄 카라치市 Orangi Town (슬럼 밀집지역) 전경

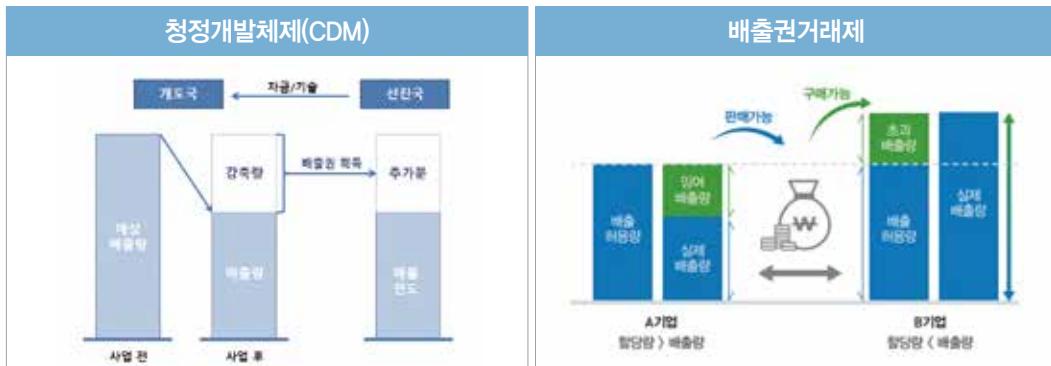
3) 세계은행, World Bank Open Data – Urban Population, Total Population – Pakistan (2020)

4) Khaleej Times (2021.01.09), "Pakistan housing shortage to persist despite PM's initiative"

5) 세계은행, World Bank Open Data – GNI per capita, Atlas method(current US\$) – Pakistan (2020)

6) 세계은행, World Bank Open Data – Poverty headcount ratio at \$3,20/\$5.50 a day (2011 PPP)(% of population) – Pakistan

7) 세계은행, World Bank Open Data – Population living in Slums (% of Urban Population – Pakistan (2020)



[그림6] 청정개발체제(CDM) 및 배출권 거래제도 개념

스탄 정부와 긴밀하게 협력 중이며, LH에 주택공급 및 주거환경 개선에 대한 협력을 요청해 옴에 따라 LH와 UN Habitat는 동 사업의 추진을 위한 협력 양해각서(MOU)를 체결(2020.12월)하고, 구체적 협력 및 사업모델 개발을 진행 중에 있다.

우선 LH는 파키스탄 최대 경제도시인 카라치 등의 슬럼 밀집지역을 중심으로 주거환경 개선 소요를 파악하고 이를 바탕으로 지역에 대한 종합적인 슬럼지역 재생 기본전략을 수립할 계획이다. 이어, 가옥의 벽체복구, 주방시설 개선, 공동정수시설 설치 등 기본적 주거환경 제공을 위한 필수 아이템을 선별하고 이를 실행에 옮기기 위한 세부 사업모델 마련을 검토 중이다.

위와 같은 주거환경 개선은 투자자금에 대한 회수 모델이 없어 정부 재정 또는 다자개발은행(MDB), 양자개발협력 등을 통해 추진되는 것이 일반적이다. 반면, LH는 청정개발체제(Clean Development Mechanism, CDM)를 기반으로 주거환경 개선 과정에서 도출되는 탄소배출 감축 효과를 활용해 유엔기후변화협약(UN FCCC)에서 탄소배출권을 획득하고 이를 거래소에 상장해 매각하는 방식으로 투자 자금을 회수하는 방식을 검토 중이다. 아울러, 동 사업의 추진 과정에서 발생하는 이익의 일부를 모듈러 주택 등 신규 주택공급에 재투자하여 지역 내 주거여건 개선에 기여함과 동시에 우리 기업의 해외수출에 기여할 계획이다.

## 6. 한국형 도시개발 : 강점과 한계

그간 정부의 다각적인 지원에 기반하여 LH의 해외 도시개발사업 경

험이 축적되고 해외 네트워크가 확장되면서 해외 정부, 기업 등으로부터 자국 내 도시개발사업에 대한 공동투자 요청이 크게 늘어나고 있다. 몇 년 전까지 10개 미만이던 진행 또는 검토사업 규모(투자사업 기준)가 현재 53개까지 확대되었으며, 그 외에도 다수의 국가 및 사업에 대한 참여요청이 지속적으로 접수되고 있다. 해당 국가의 정부 및 기업은 왜 한국, 특히 LH와의 협력을 선호하고 투자를 요청할까? 우리에게는 한국과 LH의 뛰어난 기술력과 자금력, K-Pop으로 대표되는 국가브랜드 등이 먼저 떠오르겠지만 실제로는 조금 다른 곳에서 그 원인을 찾을 수 있다.

### 1) 한국을 찾는 이유

첫째, 일부 저소득 개발도상국가의 경우 정부 재정여건이 열악하고 대규모 투자를 감당할 수 있는 민간부문의 투자여력 부족으로 LH의 투자 자체를 희망하는 경우도 생각해 볼 수 있다. 다만, 현재 추진되는 대부분의 사업에서 LH의 직접 출자규모는 사업별 5백억원 미만 수준으로 국내 사업과 비교해 그 규모가 미미한 수준이다. 반면, 많은 사례에서 LH의 투자 자체보다는 LH의 참여로 파생되는 다른 효과에 주목하는 경우를 확인할 수 있다. LH의 높은 신용도와 네트워크를 활용한 저비용 자금조달(대출)이 목적인 경우도 있으며, LH의 참여를 통해 자국이 부담해야 할 투자 리스크를 헛지함에 목적이 있는 경우도 있다.

둘째, LH의 축적된 경험과 노하우를 활용한 대규모 프로젝트의 계획 및 개발 능력을 선호하기도 한다. 한국의 신도시 개발경험은 전 세계에서 유례를 찾아볼 수 없을 정도로 풍부하다. 체계적인 도시계획에

기반한 용도의 적정 배분과 기반시설 설치 등은 개발도상국은 물론 일부 선진국의 벤치마킹 대상이 되기도 한다. 다만, 국가별 기후, 환경, 문화, 법령 등의 차이를 고려할 때 한국의 사례가 반드시 세계 여러 나라에 적용 가능한 모델이라고 보기에는 한계가 있다. 또한 개발도상국 중에서도 현지 기업들을 중심으로 이미 대규모 도시개발 시장 또는 산업이 충분히 형성되어 있는 지역도 많다.

셋째, 산업단지의 경우 LH와의 협력을 희망하는 가장 큰 이유 중 하나는 산업단지 개발 과정에서 LH의 역할이라기보다는 산업단지 개발 후 입주하게 될 한국 기업들의 투자 및 이로 인한 경제적 파급효과로 보인다. 대부분의 나라는 기업의 입주를 통해 투자와 고용을 촉진하고 이를 통해 경제성장 효과를 도출하기를 원한다. 따라서 한국기업 유치를 위한 해당국 정부와 기업들의 중간자적 역할로 LH의 광범위한 네트워크 및 기업유치 능력을 높게 평가하는 것으로 보인다.

## 2) 한계점 : '다름'에 대한 이해 부족

실제 사업을 추진하다보면 언어의 장벽보다 높은 많은 장애물들이 존재한다. 이러한 문제의 대부분은 한국과 상대국의 '다름'에서 발생하나, LH는 물론 민간 엔지니어링, 설계, 건설사 등 전문가 집단에서도 그 다름을 이해하려는 노력 부족과 이에 따른 시행착오 사례가 발생한다.

우선 지리적·자연환경적 차이에 따른 사회환경적 영향을 고려해야 한다. 가장 일반적인 사례가 '아파트' 중심의 토지이용계획이다. 한국은 한정된 가용토지와 높은 인구밀도로 토지이용계획의 효율을 매우 중요하게 생각한다. 많은 가정에 합리적 가격의 주택을 공급하기 위해 고밀 공동주택은 불가피한 선택이었다. 반면, 인구밀도가 높지 않고 개인의 영역을 중요하게 생각하는 다수의 국가에서는 단독주택에 대한 선호가 절대적이다. 한국에서는 채광을 고려한 남향배치가 중요한 계획요소이나, 중동·호주 내륙지역 등 기온이 높고 일조량이 많은 지역에서는 태양을 피하고 그늘을 조성하기 위한 계획요소 및 설계가 중요하다. 한국은 토지이용 효율성과 생활 편의성을 고려해 지하주차장 설치가 일반화되어 있으나, 여름 우기철 호우집중도가 높고 배수체계가 열악한 인도에서는 공동주택 용적률이 400%에 이

름에도 불구하고 침수발생 우려로 지하주차장을 배치하지 않고 1~2층 필로티를 형성해 주차장으로 활용한다.

문화적·정서적 차이 역시 크게 신경써야 할 부분이다. LH 및 한국기업들은 ICT에 강한 한국의 이미지를 활용해 첨단화된 스마트시티 개발능력 및 기술을 홍보하나, 북미, 유럽, 오세아니아 국가들은 CCTV 설치 등 ICT 중심의 스마트시티 도입 및 이에 따른 정보수집 과정에서 발생할 수 있는 개인정보 및 사생활 침해에 매우 조심스러운 입장이다. 특히, 첨단 CCTV 기술을 보유한 중국의 적극적인 해외진출 노력과 이에 대한 국가별 찬반논란이 정치적 이슈로 번지면서 스마트시티를 국가안보와 결부해 생각하는 경향이 있어 한국의 스마트시티를 홍보할 때 기술적 능력을 강조하기보다 실생활 측면에서 지역주민에게 어떤 편의성을 제공할 수 있는지에 보다 집중할 필요가 있다. 국가경제 및 시장환경의 차이 역시 중요한 고려 요소이다. 한국은 스마트시티를 얘기할 때 ICT 기술을 활용한 첨단 도시구현에 초점을 두지만, 홍수피해 방지와 깨끗한 상수공급이 최우선 목표인 일부 동남아시아 국가들은 Water Management를 스마트시티의 최우선 과제로 여긴다. 파키스탄의 경우 2억2천만명의 큰 시장규모와 1,720만호의 주택부족<sup>8)</sup> 등 수급여건을 고려할 때 대규모 도시개발 투자의 적자로 보일 수 있지만, 실제 소득수준 및 구매력 등을 종합적으로 고려할 때 최소 생활수준을 유지하기 위한 모듈러 주택 등이 합리적인 선택일 수도 있다. 반면, 인도의 경우 1인당 국민소득(GNI)이 1,900\$ 수준<sup>9)</sup>으로 구매능력이 낮은 것처럼 보이지만, 고소득 거주자가 집중된 뮬바이 중심지역의 경우 3 Bedroom 공동주택 시세가 10~15억원 이상 수준으로 형성되어 있다. 통계를 기반으로 한 평균의 함정에 빠지기보다 면밀한 지역여건 검토를 통한 투자 검토가 필요하다.

마지막으로 제도적 차이에 대한 면밀한 검토가 필요하다. 외국인 투자제도, 인허가 제도, 도시계획 체계, 각종 세제 등 해외 도시개발사업 추진 시 검토해야 할 현지 법령 및 제도에 대한 부분은 광범위하다. 한국 기업이 해외 도시개발사업을 추진할 때 가장 중요하게 고려할 부분은 토지소유 및 사용에 관한 제도이다. 한국 등 시장경제체제를 기반으로 한 국가들과 달리 사회주의 또는 왕정체제를 기반으로 한 국가들은 개인에게 토지소유권을 허용하지 않는 경우가 많다.

8) Khaleej Times (2021.1.9), "Pakistan housing shortage to persist despite PM's initiative"

9) 세계은행, World Bank Open Data – GNI per capita, Atlas method(current US\$) – India (2020)

대신 50년~99년 등 장기 토지사용권(Leasehold)의 형태로 토지를 사용하는데, 토지사용권 자체가 시장에서 거래된다. 또한, 일부 국가에서는 소유권(Freehold)과 사용권(Leasehold)이 병행하여 사용되는 경우도 있어 도시개발사업 추진 시 어떠한 형태로 토지를 취득하고 공급할 것인가에 대한 면밀한 검토가 필요하다.

## 7. 현안사항

정부는 지난 7월 5일 대외경제장관회의를 통해 「해외수주 활력 제고 및 고도화 방안」<sup>10)</sup>을 발표하고, 고부가가치 투자개발사업으로의 전환을 위해 인프라 공공기관의 디벨로퍼로서의 역할을 강조하며 스마트시티, 산단, 주택 등 도시분야 투자개발 활성화를 위한 LH의 역할을 주문한 바 있다.

한편, 정부는 3기 신도시 투기의혹으로 촉발된 LH의 국민신뢰 회복을 위해 지난 6월 7일 「한국토지주택공사 혁신방안」<sup>11)</sup>을 마련하고, 통제장치 구축, 경영관리 강화, 기능 및 조직개편을 골자로 하는 세부 이행계획을 발표하였다. LH 혁신방안의 일환으로 정부는 독점적 비핵심 기능의 전면 분리를 위해 LH 해외사업의 일부를 중단하거나 이관하고 조직 슬립화를 위해 해외사업 관련 기능 및 인력을 이관·폐지하기로 했다.

[표8] LH 혁신방안 주요 내용 (해외사업 관련)

구분	대상사업/업무	조정방안
기능	• 정부간 협력사업(G2G)을 제외한 신규 해외투자사업	• 원칙적 중단
	• 컨설팅 업무	• KIND로 이관
인력	• 해외사업 등	• 이관/폐지 (축소)

현재 정부 간 협력사업(G2G), 신규 투자사업, 컨설팅 업무 등 조정대상 사업 및 업무를 규정하기 위한 세부 기준이 부재하여, 추후 해외사업 관련 LH 혁신방안 이행을 위한 방향을 설정하는 과정에서 면밀한 검토 및 협의가 필요할 것으로 보인다. 다만, 현재 발표된 혁신방안을 바탕으로 유추해 볼 때, LH는 정부 재정으로 시행되는 K-City 네트

워크, 국제개발협력사업(KOICA ODA), 대외경제협력기금(EDCF) 등의 프로그램과 해외 정부 및 기업이 자체 재원으로 LH에 의뢰하는 사업관리자문(PMA) 등 컨설팅 업무에 대한 참여는 어려울 것으로 예상된다.

또한, G2G를 제외한 신규 해외투자사업을 중단하기 위해 정부 간 협력에 기반하지 않은 현지 기업 또는 토지주와의 공동투자 사업에 대해서는 재검토가 필요할 것으로 판단된다. 아울러 구체성과 실현가능성을 바탕으로 기업 간 협력으로 시작해 정부 간 협력으로 확대하는 Bottom-Up 방식 대신, 정부 간 협력으로 출발해 사업을 발굴하는 Top-Down 방식이 주된 사업추진 방식이 될 것으로 전망된다. 마지막으로 인력조정의 경우, LH 혁신을 위한 조직 슬립화(2천명 감원) 및 핵심 기능으로의 인력 집중을 위해 해외사업 수행 인력의 축소 조정이 검토될 것으로 예상된다. 이에 따라, LH는 보유 인력을 고려한 적정 사업규모 유지를 위해 진행·검토 중인 사업에 대한 전반적인 재검토를 진행해야 할 것으로 예상된다.

## 8. 맺음말

해외사업을 추진하며 지역별 도시개발사업의 추진현황을 살펴보면 일본, 싱가포르, 중국 등 이웃 국가들이 선점하여 시행하고 조정 완료한 도시개발사업의 사례들을 어렵지 않게 찾아볼 수 있다. 그 배경에는 금융, 외교, 통상, 산업 등 각 국가 내 여러 산업분야 및 활동주체들의 유기적인 협력이 있고 이를 위한 정부의 체계적인 지원노력이 있음을 알 수 있다. 이에 비해 한국은 해외 도시개발사업에 대한 추진 경험이 짧고 아직 많은 것을 배워나가야 하는 단계이다. 길지도 짧지도 않은 경험을 통해 우리는 무엇을 배웠고 해외 도시개발사업 참여 활성화를 위해 앞으로 무엇을 염두에 두어야 할까?

우선 최우선으로 필요한 부분은 현지 여건에 대한 명확한 분석이 필요할 것으로 보인다. 앞서 기술한 바와 같이 환경과 문화에 대한 다름을 이해하고 현지 상황에 맞는 최적의 사업계획 및 모델을 수립하고자 하는 노력이 절대적으로 필요하다. 한국의 강점과 기술력을 활용해도 현지 정부가 수용할 수 있고 지역 주민들과 수요자들이 찾을 수

10) 관계부처 합동(기획재정부, 2021.7.5), 「해외수주 활력 제고 및 고도화방안」 (제223차 대외경제장관회의 ①-1호 안건)

11) 관계부처 합동(국토교통부, 2021.6.7), 「국민신뢰 회복을 위한 한국토지주택공사 혁신방안」

있는 지역 특화형 도시개발 모델을 찾는 노력이 필요하다.

둘째로 해외 도시개발사업 추진에 참여하는 국내 활동주체들의 명확한 역할분담과 체계적인 네트워크 구축이 필요할 것으로 보인다. 도시개발사업의 시행을 위해서는 설계, 시공 등 건설 분야를 넘어 광범위한 산업분야의 참여가 필요하다. 지분투자, 대출, 보증, 보험 등 금융 분야의 적극적인 참여가 필수적이며, 법률, 세무, 회계, 마케팅 등 컨설팅 분야의 역할도 크다. 기업, 무역, 투자와 관련된 협회/단체들의 협조도 매우 중요하며, 이러한 네트워크를 체계적으로 구성·관리하고 각각의 주체들이 제 기능을 충분히 발휘할 수 있도록 지원하는 정부의 역할도 필요하다.

마지막으로 해외 정부·기업 등 파트너들에 대한 LH 등 시행주체의 신뢰와 예측가능성, 지속가능성이 무엇보다 중요하다. 성공적인 사업추진의 첫 단계는 입지와 시장성이 좋은 우량 사업을 발굴하고 이에 대한 사업권을 획득하는 것에서 출발한다. 이를 위해서는 인허가권자인 현지 정부와 사업 참여를 허용할 토지주의 권한이 절대적이다. 따라서 시행주체가 상대국 정부 및 파트너들에게 신뢰를 주지 못한다면 우량사업의 발굴 가능성이 제한된다. 실제 통합 LH 출범 초기 베트남 한국산단 사업 철회로 해당 사업이 위치했던 박장성 정부는 LH에 대한 불신이 큰 상황이며, 이로 인해 LH는 해당 지역 내 사

업발굴에 어려움을 겪고 있다. 박장성은 삼성전자(타이응 우옌, 박닌) 등 대형 제조시설 및 하노이와 인접해 우리 기업들의 입주 선호도가 높고 베트남 내 최고의 입지 중 하나로 평가받는다. 또한, 인도 구자라트주의 경우에도 급격한 산업 및 경제성장으로 인도 내 최고의 산업입지 중 하나로 평가받고 있으나 LH의 구자라트 한국산단 사업철회 결정으로 새로운 사업발굴 노력을 하지 못하고 있다. 당시 LH와 협약서에 서명했던 구자라트 주지사는 현재 인도 연방정부의 행정수반(나렌드라 모디 총리)이다.

도시개발사업은 사업의 복잡성과 대규모 초기자금 투입, 그리고 높은 사업 리스크로 투자 의사 결정 전 충분한 검토가 필요하다. 특히 해외 도시개발사업의 경우 그 복잡성과 리스크는 더 크고 높음이 당연하다. 다만, 세계적인 도시화 추세 및 이로 인한 막대한 도시개발 수요를 고려할 때, 해외 도시개발사업 참여에 대한 LH와 한국 기업들의 참여는 선택이 아닌 필수로 보인다. 아직은 해외 도시개발사업에 대한 참여 경험이 길지 않지만, 국내에서의 오랜 경험과 노하우를 바탕으로 지속적으로 해외 도시개발사업에 대한 경험을 축적한다면 장래에 국가 경제성장을 견인할 중요한 산업으로 자리매김하고 그 열매가 우리 기업들과 국민들에게 돌아갈 날이 반드시 올 것으로 기대한다. ☺

## 한국국제협력단의 공적개발원조와 지속가능한 도시개발

신 유승 | 한국국제협력단(KOICA) 팔레스타인 사무소장 / 도시계획학 박사

### 들어가는 글

우리 사회에서 세계화(globalization)라는 말이 회자되기 시작한 지도 어느덧 30여 년 가까이 흘렀다. 생소한 개념으로 도입되어 사회 각 분야에 걸쳐 다양한 여파를 가져온 세계화라는 개념은 우리가 사는 세계가 하나로 연계되어 긴밀히 상호작용하고 있다는 인식에서 출발한다. 오늘날 코로나라는 신종 감염병이 단기간에 전 세계로 확산하고 그로 인해 세계인의 삶에 엄청난 변화를 초래한 현상을 목도하고 있는 현세대는 세계화의 여파를 삶 속에서 절실히 체감 중이다. 오늘날의 세계화 체제는 인류역사상 유례없는 경제적 성장을 단기간에 이루었다. 도시의 관점에선, 전 인류의 절반 이상이 도시에 살게 된 '도시의 시대'를 열어가게 되었다. 그러나 이러한 성장의 이면에서는 다양한 차원의 불평등이 심화되고 있다. 또한, 급격한 경제 발전과 인구증가가 지구의 환경에 다양한 영향을 주면서, 인류는 기후변화로 인해 우리 종의 생존이 위협받는 시대를 살고 있다. 이러한 지구적 차원의 문제들 속에서 국제개발협력 체제는 세계 평화유지와 발전(development)이라는 목표를 두고 진화해 왔다. 이 글에서는 오늘날의 세계화 체제 속에서, 인류의 지속가능한 발전을

목표로 전개되고 있는 국제개발협력(International Development Cooperation)과 그 주요 수단이자 재원인 공적개발원조(ODA: Official Development Assistance)에 대해 간략히 설명하고, 도시계획과 개발협력의 접점에서 추진된 우리나라의 양자무상원조 사업 지원 현황을 통해 도시계획 분야의 향후 발전 방향을 간략히 조망해 보고자 한다.

### 국제개발협력과 도시 분야 공적개발원조

세계대전과 냉전체제의 종식 이후 발전해 온 세계화 체제는 과학기술과 민주주의, 그리고 자유시장경제를 통해 인류역사상 최초로 전 인구가 기아로부터 해방되기 충분한 부의 총량을 창출하는 데 성공했다. 국제사회는 세계적인 연대를 통해 전 지구적 성장을 견인하면서도 불평등을 완화할 수 있다는 자신감 속에서 공적개발원조(ODA) 체제를 출범시켰다.<sup>1)</sup> ODA 체제 출범 초기, 국제사회는 전후 유럽의 복구 활동에서 축적된 경험, 즉 계획적 개입을 통한 국가 단위의 경제 성장을 견인하는 것을

1) ODA는 추진 주체에 따라 국제연합(UN) 산하 기구 및 국제금융기구로 구성된 다자협력체제(Multilateral)와 선진국이 나라별로 개발협력 재원을 마련하여 집행하는 양자협력체제(Bilateral)로 구분된다.

발전의 목표로 상정했다. 그러나 1970년대 이후, 아프리카 등의 저개발국가에서 국제개발을 통한 지원의 한계를 목도하면서, 1980~90년대에 이르면 발전의 정의가 인도주의적 관점이 반영된 인간개발(human development)로 확장된다. 이러한 추세와 함께, 인간의 균원적인 권리와 자유를 박탈하는 극심한 기아와 빈곤을 퇴치하는 것이 개발협력의 주요 목표로 부상하게 되었다.

국제사회의 발전에 대한 논의는 지난 2000년 전 세계 정상에 의해 합의된 새천년개발계획(MDGs, Millennium Development Goals)을 통해 구체적인 목표로 도출되기에 이른다.<sup>2)</sup> 8개의 주요 목표로 구성된 MDGs는 2015년 까지 지구적 차원의 국제개발협력의 구체적 달성을 목표로 설정하고, ODA를 포함한 개발 재원의 확대와 그 집행의 우선순위를 설정했다는데 큰 의의가 있다.

MDGs 체제가 진행되는 동안, 전 세계는 빈곤퇴치와 기초교육 및 보건 수준 향상 측면에서 큰 진전을 이루었다. 그러나 다른 한편으로 전 세계적 차원의 불평등은 더욱 심화되었고, 인구증가, 기후변화로 인한 지구 환경의 변화는 인류 생존을 위협하는 수준으로 커졌다. 이러한 또 다른 위기 속에서 다음 15년의 발전 목표를 제시한 UN의 지속가능개발목표(SDGs, Sustainable Development Goals)체제가 2016년 출범하면서, ODA를 통한 개발 의제는 17가지 주요 목표로 확대되고, 한층 더 복잡하고 다변화된 과제를 아우르게 되었다.<sup>3)</sup> 특히, 도시 분야에 있어서는, 지속가능한 도시개발이 SDGs의 주요 개발목표로 설정됐다는 점에서 큰 의의가 있다. UN은 현재 55% 수준인 전 세계 도시인구 비율이 2050년에는 68%까지 확대될 것으로 전망하면서, 이러한 현상이 특히 아시아와 아프리카의 개발도상국에서 심화될 것으로 예상한다.<sup>4)</sup> 그간의 발전 경험은 도시가 경제 성장의 원동력이라는 것을 분명하게 보여주지만, 다른 한편 급격한 도시화가 야기할 다양한 경제사회문제에 대한 경고를 제시한다. SDGs 체제가 출범하며 한층 더 복잡·다양해진 개발의제 속에서, 제한된 ODA 재원을 도시분야에서 어떻게 활용할 것인가는 국제개발과 도시계획 분야의 전문가가 함께 풀어야 할 중요한 과제다.

## KOICA 도시분야 지원 현황과 방향

한국국제협력단(KOICA)은 1991년 출범 이후, 우리나라 양자무상원조를 대표하는 개발협력 기관으로 성장해왔다. 2021년 현재, 우리나라의 전체 ODA 규모는 약 3조 7,101억 원으로, 이중 국제기구 분담금과 유상원조 및 각 부처 양자 사업을 제외한 약 9,790억 원의 예산이 KOICA 사업으로 집행되고 있다.<sup>5)</sup> 따라서, 이 글에서는 KOICA 도시분야 사업을 중심으로 우리나라의 지원 경향을 살펴보자 한다.

오늘날 주요 공여국의 ODA 지원 실적은 경제협력개발기구 개발원조위원회(OECD DAC)에서 관리한다. 일관된 기준으로 세부 지원 분야를 구분하기 위해 각 공여국은 OECD가 제시하는 보고체계(CRS, Common Reporting Standard)의 원조목적코드를 준수하여 실적을 보고한다. 도시 분야로 지원된 사업은 KOICA 원조실적통계상 확인되는 전체 양자무상원조 프로젝트 중 CRS 코드 43030(Urban Development and Management)에 해당하는 사업에서 추출했다.<sup>6)</sup>

그 결과, 2019년까지 지원된 실적은 총 90개 사업 약 6,892만 달러(USD)로 집계된다. 사업의 유형은 크게 소프트웨어와 하드웨어형으로 구분된다. 기술협력, 개발경험전수 사업으로도 불리는 소프트웨어형은, 한국의 전문가가 수원국의 도시개발을 위한 정책 자문, 마스터플랜 수립을 지원하는 형태가 대표적이다. 이러한 사업은 한국의 개발 경험 전수가 사업추진 목적으로 강조된다. 하드웨어 중심형 사업은 시설건립, 기자재 지원 유형의 사업을 일컫는다. 그간의 실적에서는 주로 장비 지원과 시스템 구축이 주가 되는 지적측량사업 및 GIS, 그리고 지역난방 시설건립과 같은 소규모 인프라 구축 사업이 확인된다. 전체 실적에서, 사업(프로젝트)의 개수는 소프트웨어와 하드웨어가 대략 절반씩을 차지한다. 그러나 유형별 지원액 규모로 보면 하드웨어의 비중이 65.6%로, 단위 사업 당 지원 비용은 하드웨어형 사업이 상대적으로 더 크다는 것을 알 수 있다(그림 1).

마스터플랜 수립 사업은 수원국의 요청에 따라 특정 도시에 대한

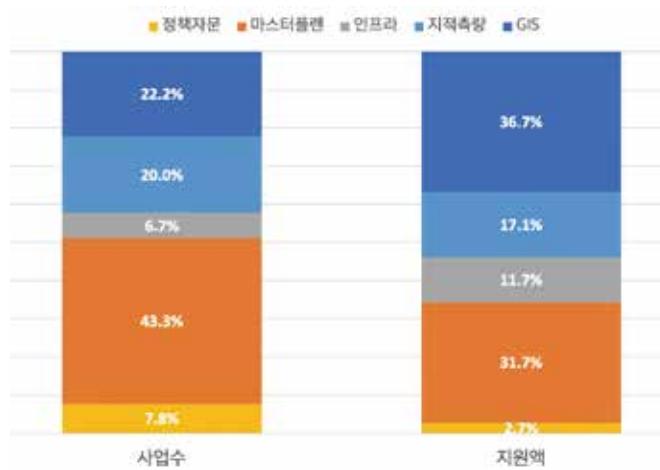
2) MDGs의 세부목표, 지표 및 2001~2015 연도별 세부 달성을 실적에 대해서는 [www.un.org/millenniumgoals](http://www.un.org/millenniumgoals) 참조

3) SDGs의 세부내용에 대해서는 [sdgs.un.org/goals](http://sdgs.un.org/goals) 참조

4) [www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html](http://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html)

5) 2021년 국제개발협력 종합시행계획 ([odakorea.go.kr/](http://odakorea.go.kr/))

6) [stat.koica.go.kr/](http://stat.koica.go.kr/)



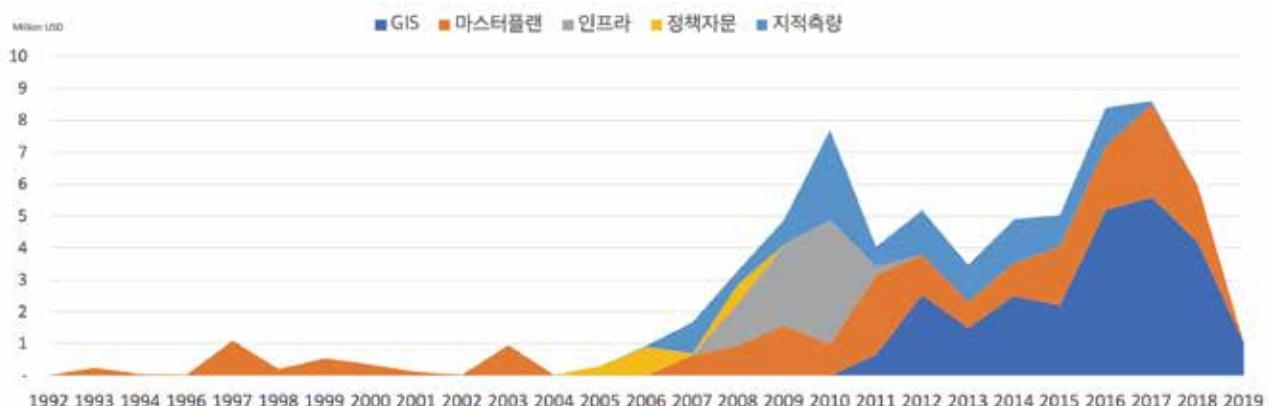
[그림1] 도시분야 지원사업 유형별 구성 현황 (사업수/지원액)

중장기 발전계획을 수립하는 사업으로, 대표적인 도시분야 양자무상 원조 사업 형태로 확인된다. 단일국가로는 베트남에 4개 사업이 지원된 점이 특기할만하며, 그 외에도 주로 아시아권의 도시를 대상으로 사업이 추진되었다. 2000년대 중반 이후로 나타나기 시작한 지적측량 사업과 GIS 구축 사업은 그 규모가 지속적으로 확대되어 최근에

는 전체 지원 사업 중 큰 비중을 차지하게 되었다(그림 2). 통계상에는 나타나지 않지만, 2019 이후에는 베트남을 중심으로 한 스마트도시 개발 지원 사업이, 정책 자문과 인프라가 결합된 새로운 형태의 사업으로 진행 중이다.

사업의 내용 측면에서 볼 때, 그동안 지원된 사업은 SDGs 체제의 도시 개발 목표와는 그 내용과 달성목표 측면에서 다소간의 차이가 있는 것으로 보인다.<sup>7)</sup> 이러한 차이는, 해당 사업이 지원된 과거에는 국제사회에서 합의한 도시 분야 개발목표가 존재하지 않았다는 점에서 이해되는 측면이 있다. 다만, 2030년까지 국제사회가 달성하고자 하는 목표가 SDGs로 명확하다는 점에서, 그동안의 지원 현황은 향후 도시 분야 국제개발협력 사업의 발전을 위한 시사점을 제공한다.

먼저, 도시 분야 발전 목표(SDG 11)가, 각국이 자체적으로 수립하는 도시개발 정책 및 계획의 중요성을 강조하고 있다는 점에서 기존의 마스터플랜 지원 사업과 정책 자문 사업은 지속해서 강화될 필요가 있다. 다만 기존 사업에서의 마스터플랜이 공여국 전문가에 의한 하향식 계획으로 수립되고, 수원국의 도시개발 시장 참여자의 유인체계에 대한 고려가 제한되어 그 활용도가 낮았다는 점에서는 개선의 여지가 있다. 이를 보완하기 위해서는 계획수립과정에서 수원국의 정책 결정기구, 계획가 및 기업의 참여 확대를 유도하여 계획의 실행력을



[그림2] KOICA 도시분야 양자원조 프로젝트 유형별 지원추이

7) SDG 11: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable ([sdgs.un.org/goals/goal11](http://sdgs.un.org/goals/goal11))

높이는 방안에 대한 고려가 필요하다. 아울러, 급변하는 개도국의 도시 환경에 대응할 수 있도록 수원국 전문가에 의한 지속적인 연동계획(rolling-plan) 운영을 촉진하는 효과적인 수단 강구가 요구된다. 다음으로, 국제사회의 도시 분야 ODA 지원 사업이 슬럼(slum)으로 대변되는 도시의 열악한 주거환경 개선에 집중되고 있는 점에 비추어, 우리 ODA 사업 또한 주거환경 개선 및 주택의 대량 공급에 대한 관심을 더욱 확장시킬 필요가 있다. 주거환경 개선 측면에서는 기존의 사회주택(social housing) 또는 저렴주택(affordable housing)에 국한 되기 보다는, 민간 기업의 적정 수익을 보장하면서도, 양질의 주택을 적절한 가격으로 대량 공급하여 상대적으로 짧은 시간에 주거환경을 혁신적으로 개선한 우리의 경험을 어떻게 활용할 것인가에 대한 고민이 필요하다. 대부분의 개도국은 재정 투입 여건뿐만 아니라 민간 기업의 재원 동원 능력이 제한적이다. 이를 고려할 때, 시장 기능을 활용하여 공공과 민간의 이해가 일정 선에서 타협하며 선순환 구조를 이루는 주택 공급체계를 각국의 상황에 맞추어 창출해 내는 것이 핵심적인 과제라 하겠다.

## 나가는 글

OECD에 따르면 지난 2020년 전세계 공여국이 개발협력을 위해 지원한 총 ODA는 1,620억불에 달한다. 매우 큰 규모의 재원임에는 틀

림없지만, 같은 해 우리나라의 정부 재정지출 총액이 약 4,662억불 규모라는 것을 감안할 때, 절대적 규모에서 전 지구적 차원의 지속 가능한 발전을 견인하기에는 한계가 자명하다. 따라서 다양한 개발협력 공여 기관은 제한된 재원을 효율적으로 활용해 최대한의 효과(impact)를 거두는데 노력을 집중하고 있다. 이와 더불어 공여기관은 투자리스크로 인해 민간의 직접적인 투자가 제한되는 개발도상국에서 확산 가능한 모범사례(best practice)를 찾아내고 규범을 도출하는데 관심을 기울이고 있다.

이러한 맥락에서, 개도국의 급증하는 도시 인구를 포용하고, 삶의 질을 개선하기 위한 도시 계획적 노력은 우리 학계와 업계에서도 관심 있게 다루어질 여지가 있다. 학계에서는 개도국 사회가 당면한 도시 문제 해결을 위해, 우리의 과거 경험에서 시사점을 도출하는 연구 노력이 가능하다. 사업적 측면에서는 오히려 최신 기술로 무장하고 완성형에 가까운 우리의 최근 도시개발 상품을 수출하는 데 집중하기보다는, 과거 급격한 도시화 시기 우리가 겪은 시행착오를 토대로 개도국이 당면한 도시 문제를 해결하는 데 관심을 기울일 필요가 있다. 급증하는 도시 인구가 필요로 하는 기초적인 필요를 충족하면서도, 가격경쟁력이 있는 도시 개발 상품을 발굴한다면, 개도국의 신시장 개척 기회가 더욱 용이해질 것으로 예상된다. 개발협력과 도시 계획의 접점에서 창의적이고 다양한 접근이 활발히 전개되길 기대해 본다. 

## 3

대외경제협력기금(EDCF)의  
도시개발사업 지원 현황 및 전략

조 혜 정 | 한국수출입은행 대리

## 1. 들어가며

오늘날 전 세계 인구의 약 55%가 도시에 거주하고 있으며 2050년에는 도시 거주자의 비중이 70%에 달할 것으로 예상된다. 도시는 세계 총생산액의 80%를 담당하며 온실가스의 70%를 배출한다.<sup>1)</sup> 한편, 높은 인구 밀도로 인해 기후변화, 자연재해 및 코로나19 등 감염병 피해에 더 취약한 것으로 평가된다. 많은 대도시가 해안가에 위치하여 폭풍, 해일 및 해수면 상승 위험에 노출되어 있으며 코로나19 확진자의 90% 이상이 도시에서 발생하고 있다.<sup>2)</sup> 이에 따라 개발도상국의 지속가능한 발전을 지원하는 공적개발원조(Official Development Assistance, 이하 ODA) 사업 중 도시개발 분야는 지원 규모가 확대되는 추세로 관련 전략 수립의 중요성이 부각되고 있다.

대외경제협력기금(Economic Development Cooperation Fund, 이하 EDCF)은 개발도상국의 경제발전을 지원하고 우리나라와 개도국과의 경제교류 증진을 위해 1987년 설립된 정책기금이다. EDCF는 개도국의 경제·사회 인프라 건설을 지원하는 양허성 차관(Concessional Loan)을 주로 지원하고 있으며, 해외투자, 인프라 등 대외거

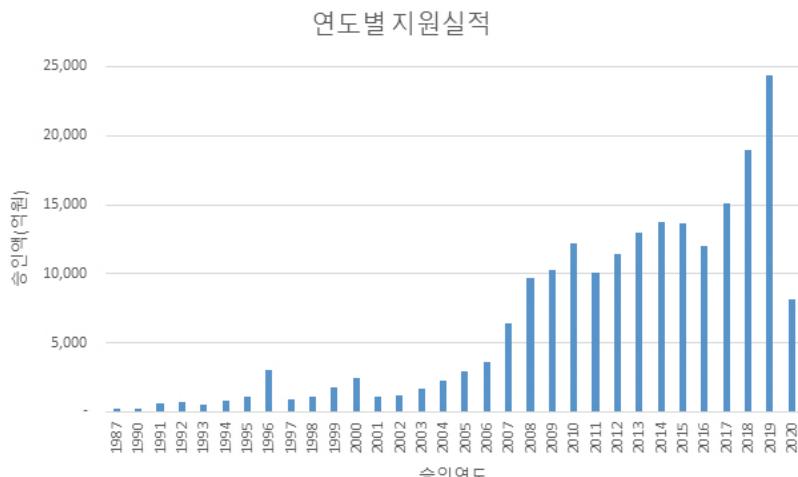
래 전담은행인 한국수출입은행이 정부의 수탁을 받아 관리하고 있다. EDCF는 '87년 설립 이래 '20년 말까지 총 57개 국가의 460개 사업에 대해 20.5조원을 지원(승인)하였으며(그림 1 참조), 지역별로는 아시아(63%) 및 아프리카(25%)를, 분야별로는 교통(35%), 보건(15%), 수자원·위생(14%) 사업을 주로 지원하였다(그림 2 참조). 정부가 EDCF를 포함한 전체 ODA 규모를 '19년 대비 '30년까지 2배 이상 확대하겠다는 계획을 공표함에 따라 EDCF 역시 민간 재원 활용, 지원 방식 다각화 등을 통해 지원규모 확대 노력을 기울이고 있다.

그렇다면 도시개발 사업이란 무엇일까? 세계은행(World Bank)은 지속가능개발목표(Sustainable Development Goals, 이하 SDGs) 11번, 즉 포용적이고 안전하며 회복탄력적이고 지속가능한 도시 형성에 기여하는 사업을 도시개발사업 범주로 분류한다.<sup>3)</sup> EDCF 사업 중 도로 건설, 대중교통 시스템 구축, 상하수도 시설 건설, 폐기물 처리시설 구축, 공공행정 시스템 구축사업이 이에 해당된다. EDCF의 도시개발사업 지원 규모는 '21년 7월 말 기준 누적 지원액의 약 28.5%에 달하며, 개도국의 개발수요 증대에 발맞춰 더욱 확대될

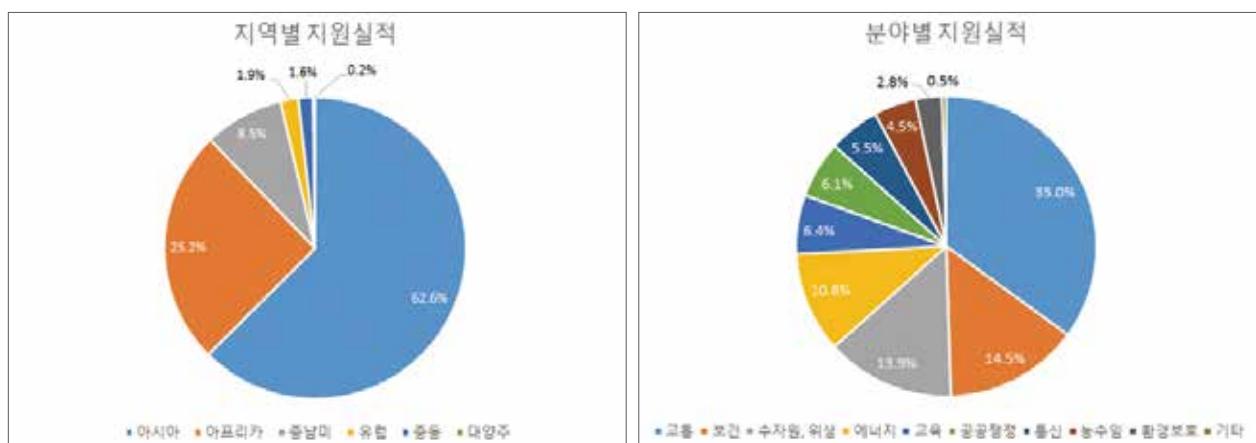
1) <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview#1>

2) [https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2019/07/11\\_Why-It-Matters-2020.pdf](https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2019/07/11_Why-It-Matters-2020.pdf)

3) <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview#2>



[그림1] EDCF 지원 실적('20년말 기준)



[그림2] 지역별·분야별 EDCF 지원 실적('20년말 기준)

계획이다. 이에 본고에서는 EDCF의 도시개발사업 지원 현황 및 향후 전략을 살펴보고자 한다.

## 2. EDCF의 도시개발사업 지원 성과

EDCF의 도시개발은 핵심가치를 '사람'과 '그린'에 두고 그간 도시 접근성과 주민 이동성을 제고하고 도시 거주민의 보건위생·환경 개선 및 도시행정 체계를 구축하는 기초 인프라에 대해 집중적인 지원을 하였다. 주요 도시개발 사업은 다음과 같이 분류된다.

- 도심 연결성 및 혼잡도를 개선하는 도시 교통 사업 (대중교통 시스템, 우회도로 등)
- 도시 거주민의 기본적인 삶의 영위를 가능케 하는 수자원·위생 사업 (상하수도, 폐기물처리, 도심 하천 정비 등)
- 도시 운영·관리 및 주민의 편의 증진에 기여하는 공공행정 사업 (토지정보시스템, 방재시스템 등)
- 주거·근무 등 도시 기능의 재정비 또는 환경을 개선하는 개발사업 (공공주택 등)

지원 규모는 <표 1>과 같으며, 분야별로는 수자원·위생(45.4%) 및 교통(33.6%), 그중에서도 상하수도(34.6%) 및 도로(19.3%) 사업의

비중이 높고, 지역별로는 우리나라와 경협잠재력이 높은 아시아(57.2%) 지역에 집중되었다.

[표1] 분야별 EDCF 도시개발사업 지원 내역('21. 7월말 기준)

분야	세부분야	승인액(백만불)	승인비중(%)
<b>수자원, 위생</b>	<b>수자원, 위생</b>	<b>2,419</b>	<b>45.4%</b>
상하수도		1,842	34.6%
수자원		438	8.2%
폐기물처리		139	2.6%
<b>교통</b>	<b>교통</b>	<b>1,789</b>	<b>33.6%</b>
도로		1,029	19.3%
철도		324	6.1%
교통시스템		333	6.3%
기타		103	1.9%
<b>공공행정 및 통신</b>	<b>590</b>	<b>11.1%</b>	
재난방지		129	2.4%
공공치안		155	2.9%
공공인프라(공공주택 등)		85	1.6%
토지정보시스템 등		221	4.1%
<b>환경보호</b>	<b>529</b>	<b>9.9%</b>	
<b>합계</b>		<b>5,328</b>	<b>100.0%</b>

구체적인 지원사례로는 라오스 메콩강변 종합관리사업, 케냐 나이로비 지능형교통망 구축 및 교차로 개선사업, 에티오피아 토지정보시스템 구축사업 등을 살펴볼 수 있다.

메콩강에 접한 라오스의 수도 비엔티안은 40년간 총 24회의 홍수를 경험하였으나 홍수 예방 관련 시설이 절대적으로 부족한 상태였고, 평소에도 토지 침식 피해가 컸다. 메콩강변 종합관리사업('07년 지원)은 한국국제협력단(KOICA)이 타당성조사(Feasibility Study, 이하 F/S)를 실시한 이후 EDCF가 비엔티안 시내의 제방, 강변도로, 강변공원 등을 조성함으로써 홍수피해 예방에 따른 시민의 주거 안정성을 보장하고 교통환경 및 여가문화 개선에 기여하였다. 성공적인 사업수행 결과, EDCF는 라오스 정부의 요청에 따라 비엔티안 시내 및 침파삭 주(州)에서 후속 사업을 진행하고 있다. 동 건은 메콩강변의 기후 및 기상 조건에 대한 상세한 연구를 통해 홍수체적, 첨두 홍수량, 홍수지속시간 등을 고려한 최적의 홍수저감 인프라를 구축함으로써 주민의 인명 및 재산피해를 최소화함은 물론 아름다운 메콩강변을 안전하게 즐길 수 있는 도심 관광명소를 제공하여 주민의 삶의 질 향상에 기여할 예정이다.

케냐의 수도 나이로비는 급격한 인구증가, 경제활동의 시내 중심부 집중, 회전교차로(roundabout)나 신호등이 없는 단순한 교차로 위주의 교통시스템 등으로 인해 극심한 교통혼잡을 겪고 있다. 이에 EDCF는 케냐 나이로비 지능형교통망(Intelligent Transport System, 이하 ITS) 구축 사업과 그 후속 사업(각각 '18년, '19년 지원)을 통해 교통관리센터 설립, 교통관리시스템 구축, 교차로 개선 및 ITS 장비 설치 등을 지원하고 있다. 동 사업은 주요 다자개발은행 (Multilateral Development Bank, 이하 MDB)인 세계은행이 F/S를 지원한 후 EDCF가 본 사업을 협조용자로 공동 지원한 사례로, 우리나라가 강점을 보유한 ICT 기술을 접목한 대규모 교통시스템의 첫 아프리카 수출 사례로 꼽히고 있다.

에티오피아의 경우, 대부분의 지적데이터가 아날로그 형태로 관리되어 토지 관련 세금 징수에 어려움이 크고, 토지 관련 분쟁이 전체 민사 소송의 50% 이상을 차지할 정도로 분쟁이 빈번하게 발생하는 등 토지분야 거버넌스 체계의 구축이 시급한 실정이었다. '19년 EDCF는 우리나라 국토교통부가 지원한 에티오피아 토지정보화 마스터플랜을 바탕으로 토지정보시스템 구축사업 지원을 결정하였다. 향후 4개 지방 주도의 밀집지역 400km<sup>2</sup>를 대상으로 디지털지적도 및 토지정보시스템이 구축되어 세수 기반 확대, 국민의 재산권 보호, 대국민서비스의 질 향상 등이 기대된다.

### 3. EDCF 도시개발사업의 향후 지원 방향

EDCF는 도시개발 인프라 구축 지원 시 우리기업이 강점을 보유한 ICT요소를 접목하거나 그린요소를 내자화하여 개도국의 포용적 성장 지원을 추진하였으며 향후에도 이를 강화해 나갈 예정이다. 또한, EDCF는 개도국 민간부문의 성장 기반 조성을 지원하고, 민간의 참여를 촉진하는 역할을 강화하고자, 민자사업(Public Private Partnership, 이하 PPP) 형태의 투자개발형 사업 지원을 확대하여 개도국의 도시개발수요에 대응할 계획이다.

#### 3.1. 국내 유 · 무상원조 기관 간 협력 강화

그동안 EDCF가 대형 인프라 건설을 지원하고, 무상원조기관은 마스터플랜이나 F/S, 운영지원 및 사후관리, 소규모 시범사업 등을 지원하는 방식의 유 · 무상 원조기관 간 협력이 꾸준히 이루어져 왔다. EDCF 사업의 유 · 무상 연계 건수는 기관별로 KOICA(62건, 누적

건수 기준)가 가장 많고 KSP(22건), 국토교통부(6건), 교육부(6건) 순으로 전체 EDCF 사업의 약 40%(누적 건수 기준)는 연계 사업이라고 볼 수 있다. 그러나 원조기관 다원화<sup>4)</sup>에 따라 한정된 ODA 재원의 효과성 및 일관성 확보를 위해 유·무상 협업도 고도화·다면화가 요구되고 있다.

이에 EDCF는 ODA 지원 확대, 한국판 뉴딜(디지털·그린·보건)<sup>5)</sup> 사업 지원 확대, 비구속성<sup>6)</sup> 지원 확대라는 세 마리 토끼를 한꺼번에 잡기 위해 무상기관과 사업 발굴, 시행, 사후관리 등 사업 전주기에 걸친 협력을 체계화하고 있다. EDCF의 새로운 유·무상 연계 추진전략은 ① 현장중심의 기관협력, ② 사업 전단계에 걸친 통합적 사업협력 및 ③ 혁신적 금융협력 등 사업 전주기 융합형 협력 체계 구축으로 압축된다. 구체적으로는 EDCF와 무상기관의 해외사무소를 공동 활용하여 코로나에 따른 사업 지역 상황을 극복하고, 사업형성 단계부터 전문성을 보유한 각 부처 산하 무상 시행기관과 사업을 공동기획하며, 성과 기반 유·무상 금융협력(Result Based Blended Finance) 시도를 통해 다양한 융합사례 창출을 도모할 계획이다.

또한, 전문 무상기관과 협력하여 그린, 디지털, 보건 등 EDCF 전략 분야 사업을 발굴하고, 마스터 플랜이나 F/S를 수행하는 사업준비 과정에서 우리 기업이 비교우위를 가지고 있는 기술과 시스템을 포함시킴으로써 국제경쟁입찰(ICB) 추진 시 우리기업의 수주 가능성을 향상시키기 위해 노력할 것이다. 사업실시 단계에서는 무상원조를 통해 사업관리를 위한 예산·기술 전문가를 투입하거나 유지보수, 현지인력 연수 등 사후관리를 활성화할 계획이다. 이처럼 사업 전 단계에 걸친 ODA 패키지를 제공함으로써 대규모 도시개발사업을 지원하고, 우리 기업의 수주 가능성을 높이는 한편, 사업 효과성을 제고할 계획이다.

### 3.2. PPP 사업에 대한 지원 확대

최근 국제사회는 지속가능개발 목표 달성을 위한 재원 확보를 위해 민간재원을 동원하는 혼합금융에 대한 논의를 활발하게 진행하고 있다. 국제 건설시장에서도 신흥국 중심의 인프라 개발수요 증대와 개도국 정부재정의 제약 등으로 인해 PPP(Public Private Partnership) 방식의 사업발주가 지속적으로 증가하고 있다. 대규모 도시개발사업도 예외가 아닐 것이다.

PPP는 민관협력사업, 민간투자사업, 민자사업, 투자개발형 사업 등 다양한 명칭으로 불린다. 본고에서는 세계은행 등 5개 MDB가 정리한 정의를 활용하여, ‘민간부문이 위험 및 운영 책임을 부담하고 그에 대한 보상이 성과에 연동되는(in which the private party bears significant risk and management responsibility and remuneration is linked to performance) 공공 인프라 또는 서비스 제공(for providing a public asset or service) 사업’으로 국한하여 살펴보자 한다.<sup>7)</sup>

EDCF의 PPP 사업 지원형태는 <표 2>와 같이 유형화할 수 있다. 주변 인프라 지원 또는 사업범위 분할 지원(유형 ③, ④) 등 간접 지원과 직접 참여하는(유형 ①, ②) 방식이다.

[표2] EDCF의 PPP 지원형태<sup>8)</sup>

	구분	PPP 직접 지원	PPP 간접 지원
상업성 유무	상업성 있는 사업 (발전소, 도시지역 송배전망, 통신망 등)	수원국 정부의 민자사업법인 앞 출자금 또는 대여금 지원 (유형 ①)	도로, 교량, 상하수도 등 주변 연계 인프라 지원 (유형 ③)
	상업성 없는 사업 (도로, 교량, 철도, 경전철, 병원 등)	수원국 정부의 민자사업법인 앞 VGF(Viability Gap Funding) 지원(유형 ②) <sup>9)</sup>	도로, 철도의 구간 분리, 민자병원의 기자재 공급 등 사업범위 분할지원 (유형 ④)

4) 우리나라 다양한 정부부처와 지방자치단체를 포함한 43개의 원조시행기관(EDCF, KOICA 제외)이 원조사업을 수행 중이다.

5) 우리나라 정부가 2020년 7월 발표한 국가 발전 및 일자리 창출 전략으로, 디지털 뉴딜은 ICT 산업을 기반으로 데이터 활용도를 높여 산업 각 분야의 생산성을 높이는 것을, 그린 뉴딜은 탄소의존형 경제를 친환경 저탄소 등 그린 경제로 전환하는 것을 목표로 한다.

6) EDCF 사업 참여자를 대한민국 국민으로 제한하는 구속성 원조(Tied Aid)와 달리 재화와 용역 조달의 참여 자격을 제한하지 않는 방식.

7) The World Bank, Public-Private Partnerships Reference Guide version 3.0, 2017.

8) 한국수출입은행, PPP 사업의 성공적인 발굴과 추진을 위한 EDCF 활용방안, 2021.

9) 민간투자만으로는 재원 조달이 곤란하여 재무적 타당성이 부족하지만 경제적 타당성은 인정되는 사업에 대해 정부가 사업비의 일부를 보조금 형태로 민자사업 법인 앞으로 무상 지원하는 제도

EDCF는 지금까지 유형 ①, ③, ④의 방식으로 사업을 지원한 바가 있다. 예를 들어, i) 솔로몬제도 티나강 수력발전사업은 우리나라 수자원공사가 민자사업법인에 지분을 투자하고 사업운영을 담당하며, EDCF는 솔로몬제도 정부가 민자사업법인 앞으로 직접 지원하는 대여금 일부에 대해 양허성 차관을 제공하였다. ii) 미얀마 산업단지 연계 인프라 구축사업의 경우, 미얀마 정부와 LH공사가 공동 개발하는 양곤시 인근 산업단지에 필요한 상수도, 도로, 전력 인프라를 EDCF 지원으로 구축할 예정이다. iii) 베트남 떤반~년싹도로 건설 사업에서 호치민시 순환도로 일부 구간은 민자사업으로, 일부 구간은 EDCF로 지원하였다. iv) EDCF의 유형 ② 지원사례는 아직 없지만, 자국의 민자사업 추진을 위해 VGF를 적극적으로 활용하고 있는 인도네시아, 방글라데시, 인도 등을 중심으로 EDCF 투자개발형 사업 발굴을 위해 지속적으로 노력할 예정이다. EDCF의 PPP 지원은 우리기업의 해외건설사업 수주량 회복에도 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

### 3.3. 국제기구와의 협력 확대

EDCF는 세계은행, 아시아개발은행(Asian Development Bank, 이하 ADB), 미주개발은행(Inter-American Development Bank, 이하 IDB) 등 MDB와 녹색기후기금(Green Climate Fund, 이하 GCF), 글로벌녹색성장연구소(Global Green Growth Institute, 이하 GGGI) 등 전문분야 국제기구와의 협력 확대를 통해 대형 도시개발사업, 특히 PPP 사업 참여를 확대해 나가고자 한다. 국제기구와의 협력은 랜드마크형 대형사업 파이프라인을 확대하고, 국제기구의 지역별·섹터별 전문성을 활용하여 사업위험을 경감 할 수 있다는 장점이 있다. 앞서 언급된 솔로몬제도 티나강 수력발전사업에서도 세계은행, ADB, GCF 등 다양한 국제기구와의 협업이 이루어졌다.

국제기구와의 개발연대 확대를 위해 기획재정부는 ADB와 향후 3년간 EDCF-ADB 협조용자 한도를 7억불로 확대하는 내용의 업무 협약(MOU)을<sup>10)</sup>, IDB와는 EDCF-IDB 협조용자 한도를 갱신하는 동시에 협력 대상에 IDB Invest<sup>11)</sup>를 추가하여 민자사업 협조용자를 가능케 하는 의향서(LOI)를<sup>12)</sup> 체결하였다. 그 외에도 EDCF는 MDB 신탁기금사업<sup>13)</sup>이나 KSP-국제기구 공동컨설팅<sup>14)</sup> 등 기존에 존재하는 협력 채널을 적극 활용하여 신규 사업을 발굴하고, 세계은행, GGGI 등 국제기구가 추진하는 기술협력 사업 중 우리나라 기업이 기술 경쟁력을 보유한 사업을 EDCF로 연계하여 지원할 예정이다.

### 4. EDCF 도시개발사업의 과제

지금까지 EDCF의 개발도상국 도시개발사업 지원 방법을 소개하였다. 요약하면 분야별 전문성을 지닌 국내 무상원조기관과 사업 발굴 단계에서부터 협업하여 무상원조기관이 지원한 마스터플랜이나 사업타당성조사보고서(F/S)를 활용, 대형 인프라사업에 유상차관을 제공하는 전략, EDCF가 직·간접적으로 PPP 사업을 지원하여 우리 기업의 수주경쟁력을 제고하는 전략, 국제기구의 지역별·섹터별 전문성을 적극 활용하여 랜드마크형 사업 파이프라인을 확보하는 전략으로 압축할 수 있다. 특히 PPP 사업 지원은 개발도상국의 도시 인프라 부문 개발수요에 대응하는 동시에 정부의 재정적인 부담을 완화시켜 준다는 장점이 있어 EDCF가 적극적으로 추진될 계획이다.

향후 도시개발사업을 더욱 효과적으로 지원하기 위해서는 각 도시의 인구, 기능 등 지리적·경제적·문화적 특성과 함께 인프라 개발 우선순위 등에 따른 도시별 지원전략 수립과 어떤 사업을 어떻게 지원하는 것이 효율적인지를 분석하고 우리 기업의 강점을 접목할 수 있는 사업 모듈의 작성이 필요하다. 이러한 모듈을 활용하는 동시에

10) <https://www.korea.kr/news/pressReleaseView.do?newsId=156450211>

11) IDB의 자매기구이나 법적으로 독립된 별개 법인으로, 중남미지역 민간부문 지원을 위해 설립.

12) <https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148885230>

13) 우리나라 정부가 개발도상국이 필요로 하는 정책컨설팅 또는 역량 강화를 지원하기 위해 MDB 앞으로 출연한 기술협력(Technical assistance) 기금.

14) 경제발전공유사업(Knowledge Sharing Program, KSP)은 한국의 경제발전 경험과 지식을 바탕으로 협력국의 개발수요와 여건을 고려한 맞춤형 정책제언을 제공하는 개발협력사업으로, 공동컨설팅의 경우 국제기구의 지역전문성과 KSP의 정책전문성을 연계하여 정책자문을 제공한다.

수원국 및 시 정부와의 긴밀한 협의를 통해 각 도시의 비전과 요구사항에 대한 정확한 이해를 바탕으로 맞춤형 사업 패키지를 제공할 필요가 있다. 다만, 대형·패키지형 도시개발사업 지원이 가능하려면 국가별·사업별 ODA 지원규모 확대가 전제되어야 하므로<sup>15)</sup>, 재원이 한정된 상황에서는 도시개발 부문 관련 중점협력국가 또는 중점 협력도시를 선정하여 EDCF 도시개발사업의 효과성과 가시성을 높여야 할 것이다. 

#### [참고문헌]

- “한국판 뉴딜의 의미.” 대한민국 대전환 한국판뉴딜,

<https://www.knewdeal.go.kr/front/view/newDealMean.do>.

- “정부, EDCF-DB 협조융자 한도 5억달러 보증.” 대한민국 정책브리핑, 2021.3.19, <https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148885230>.

- “홍남기 부총리, 아시카와 아시아개발은행(ADB) 총재와 협조융자 확대 업무 협약(MOU) 서명 및 양자 면담.” 대한민국 정책브리핑, 2021.5.4., <https://www.korea.kr/news/pressReleaseView.do?newsId=156450211>.

- 한국수출입은행, PPP 사업의 성공적인 발굴과 추진을 위한 EDCF 활용방안. 2021. The World Bank, Public-Private Partnerships Reference Guide version 3.0, 2017. “Urban Development.” The World Bank, <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview#1>.

- “Sustainable Cities: Why They Matter.” UN Sustainable Development Goals, [https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2019/07/11\\_Why-It-Matters-2020.pdf](https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2019/07/11_Why-It-Matters-2020.pdf).

---

15) 최근 5년(2016~2020년)간 사업별 지원금액 평균은 약 61백만불이었다.

# 국토연구원 국제개발협력 활동의 성과와 과제<sup>1)</sup>

박세훈 | 국토연구원 선임연구위원

## 1. 국제개발협력과 국토연구원

국토연구원의 국제개발협력 활동은 지난 10년 동안 크게 확대되었다. 국토연구원은 2010년 국제협력 전문조직으로 글로벌개발협력센터(GDPC)를 설치하였으며, 이 조직을 통해 해외기관과의 네트워크, 지식공유사업, 연구컨설팅 등을 활발하게 추진하고 있다. 기존에 국토연구원의 국제협력활동이 ‘연구활동의 국제화’, 즉 연구활동을 지원하는 역할에 한정되었다면, 최근의 국제개발협력은 보다 적극적으로 국제기구와의 협력을 통해 지식공유(knowledge sharing)와 기술협력(technical cooperation)에 집중하고 있다. 즉 국제개발협력의 본질적인 내용에 더 충실하게 된 것이다.

국토연구원은 지난 40여년 동안 우리 국토발전을 위한 정책연구에 집중하였으며, 이와 관련된 지식을 축적해 왔다. 따라서 국토연구원의 국제개발협력 활동도 그렇게 축적된 지식을 공유하고, 또 국제사회의 수요에 맞추어 새로운 지식을 생산하는 데 초점을 두고 있다. 국토연구원은, 중앙정부나 지방자치단체처럼, 직접 글로벌 외교무대의 주체로 활동하기 어렵다. 또한 공기업이나 민간기업과 같이, 수원국현지에 투자사업을 진행하는 것도 불가능하다. 물론 국제회의와 같

은 공공외교 무대에 전문가로서 참여하거나 정부를 보조하거나 지원하는 역할을 할 수 있으며 해외투자를 촉진하기 위한 기초연구를 수행하고 이를 자문하는 것도 가능할 것이다. 그러나 그러한 활동들은 국토연구원의 국제개발협력의 핵심으로 보기 어렵다. 국토연구원 국제개발협력의 핵심은 무엇보다도 지식의 생산과 공유, 즉 연구개발 활동에 있다고 보아야 할 것이다.

결론적으로 국토연구원은 국제개발협력 활동에 뚜렷한 장점과 한계를 동시에 가진다. 국토연구원은 국제개발협력의 전 분야를 포괄할 수 없지만 ‘지식을 통한 협력’이라는 영역에 강점을 가지고 특화되어 있다. 국토연구원은 국제기구와 협력하여 우리의 정책경험을 공유하고 국토분야 글로벌 아젠다를 설정하는 데에 기여하고 있다. 또한 협력국에 직접투자는 불가능하지만 투자사업의 전 단계에서 정책경험을 공유하고 신뢰를 구축하며 투자의 가이드라인을 제공하는 역할을 수행한다. 이러한 의미에서 국토연구원은 기관의 국제개발협력 활동의 지향점을 “지식을 나누고 신뢰를 키우다”라는 슬로건으로 제시한 바 있다.<sup>2)</sup> 여기서 ‘지식’은 연구기관으로서 수행하는 각종 연구, 컨설팅을 의미하며, ‘신뢰’는 협력국 및 해외기관과의 네트워크 활동을

1) 본 원고는 박세훈(2020b)과 국토연구원(2020)를 기초로 재구성한 것임을 밝힌다.

2) 국토연구원은 2020년 12월 글로벌개발협력센터(GDPC) 개소 10주년을 맞아 개최된 기념세미나에서 국토연구원의 국제개발협력의 지향점을 “지식을 나누고 신뢰를 키우다”로 제시한 바 있다(박세훈, 2020a).

의미한다. 지식공유를 통해 신뢰를 키우고, 이를 다시 지식의 생산과 확산에 활용시키는 것이 국토연구원 국제개발협력의 지향점이라 할 수 있다.

## 2. 국토연구원의 주요 국제개발협력 활동 : “지식을 나누고 신뢰를 키우다”

국토연구원의 국제개발협력 활동은 크게 해외네트워크 구축, 지식공유, 컨설팅 사업으로 나누어 볼 수 있다. 이 세 가지 활동은 서로 유기적으로 연계되어 있다. 해외기관들과 협력을 통해 지식을 공유하고 확장하며, 협력국과의 교류를 통해 구체적인 사업수요를 파악하고, 이를 통해 발굴된 사업에 대해 연구·컨설팅 사업을 추진하는 선순환적 체계가 구축되어 있다. 이하에서는 이 세 가지 국제개발협력 활동을 차례대로 살펴보기로 한다.

### (1) 글로벌 협력네트워크 구축

국토연구원의 국제개발협력 활동은 개원 이래 구축해온 글로벌 네트워크에 기반을 두고 있다. 국토연구원은 국토·도시·인프라정책을 선도하는 연구기관으로서 여러 해외기관들과 정보 및 지식교류 네트워크를 구축하고 있다.

국토연구원의 협력 네트워크는 크게 국제기구, 연구기관 및 대학, 정부 및 공공기관으로 구분된다. 국제기구 중에서는 국제연합

(United Nations: UN), 세계은행(World Bank), 미주개발은행(Inter-American Development Bank), 유엔 인간정주계획(UN Habitat), 경제협력개발기구(OECD) 등의 기관과 협력하고 있다. 대학 및 연구기관으로는 대표적으로 영국의 런던대학(UCL), 미국의 펜실베니아 대학, 워싱턴 대학, 일본의 쓰쿠바 대학 및 국토정책종합기술연구소(NILIM) 등과 긴밀히 교류 중이다. 정부 및 공공기관과의 협력은 국제개발협력 협력국을 중심으로 확대되고 있다. 대표적으로 베트남, 미얀마, 인도네시아, 우즈베키스탄, 아프가니스탄, 파라과이, 코스타리카, 파나마 등의 중앙정부와 협력관계를 구축하고 있다. 2011년 이후 현재까지 국토연구원이 업무협약(MOU)을 체결한 해외기관은 61개에 달한다. 지난 10년 동안 해외 협력기관들과 506 건의 국제행사를 개최하였고, 15개국 24개 대학, 39개국 92개 기관과 협력사업을 진행하였다(국토연구원, 2020).

국토연구원의 해외기관과의 협력 활동은 크게 ① 연구인력 교류, ② 상호관심 분야 정보교류, ③ 공동연구 및 사업 추진, ④ 국제세미나 및 컨퍼런스 개최, ⑤ 지식 및 경험의 전수 등으로 구분된다. 신규 양해각서(MOU) 체결기관과는 업무협의회, 워크숍, 세미나, 교육연수 등 인력교류를 우선적으로 추진하며, 오랜 협력으로 신뢰관계가 구축된 중점협력기관의 경우 공동연구, 공동초청연수, 공동컨설팅 사업 등을 통해 협력활동을 심화한다.

세계은행 및 미주개발은행과의 관계는 국토연구원의 글로벌 네트워크를 대표한다. 국토연구원과 세계은행은 2010년 12월 MOU를



[그림1] 국토연구원 국제개발협력 활동의 구조

체결한 후 지속적으로 개발도상국의 정책역량 강화를 위한 협력사업을 확대해 왔다. 2010년부터 현재까지 총 19건의 교육연수 프로그램을 공동으로 개최하였고 국제세미나 개최 및 다수의 컨설팅 사업을 공동으로 추진해 왔다. 한편, 미주개발은행과도 2012년 MOU를 체결한 이후 지속적으로 협력을 강화하고 있다. 미주개발은행과는 초청연수뿐만 아니라 중남미 국가들의 역량강화, 기술협력(technical cooperation)과 방문학자프로그램(visiting scholar program)과 같은 중·장기적인 연구활동도 진행한다. 미주개발은행과의 협력은 단일 국제기구와의 협력을 넘어 중남미 국가와의 협력의 교두보를 확보한다는 점에서 의의가 크다.

UN과의 협력도 주목할 만하다. 최근 국토연구원의 UN 협력은 공간정보와 스마트 기술 관련 분야에서 강화되고 있다. 국토연구원은 2018년부터 UN의 지리정보 기술을 지원하는 다국가협의체인 UN Open GIS Initiative의 사무국을 유치하여 운영하고 있다. 또한 세계 전역의 평화유지군 캠프를 스마트화하는 '스마트캠프 조성사업'(국방부, 2020)을 UN과 함께 진행하고 있다.

국토연구원의 글로벌 네트워크는 단순한 지식교류 및 습득을 넘어서서 우리 정책경험을 국제사회와 공유하고 나아가 국제사회의 정주환경 개선에 공헌하는 것을 목표로 한다. 한 가지 예로 2016년 유엔인간정주계획(UN Habitat)이 주최한 해비타트Ⅲ 대회의 참여를 들 수 있다. 2016년 해비타트Ⅲ 대회가 에콰도르 키토에서 "모두를 위한 도시(Cities for All)"이라는 주제로 개최되었으며, 이를 통해 「새로운 도시의제(The New Urban Agenda)」라는 유엔 성명서가 채택되었다. 국토연구원은 「새로운 도시의제」 작성과정과 해비타트Ⅲ 준비과정에 참여하여 한국의 도시정책 경험을 국제사회와 공유하고 글로벌 도시 정책 의제설정에 기여하였다(박세훈 외, 2016).

## (2) 지식공유

국토연구원의 지식공유 활동은 연구원의 국제협력 전문부서인 글로벌개발협력센터(GDPC)를 중심으로 전개된다. 2010년 GDPC 개소 이래 국토연구원은 총 87건의 초청연수를 개최했으며, 이를 통해 79개국 1,355명의 연수생을 배출하였다(GDPC, 2020). 초청연수는 세계은행, 미주개발은행, 아시아개발은행 등 국제기구와 함께 진행하는 국제기구 공동연수, 위탁기관과의 위탁사업으로 진행하는 위탁사업연수, 그리고 센터의 자체연수로 구분된다. 센터 설립 초기에는 자

체연수와 위탁사업연수의 비중이 컼지만 최근에는 국제기구와의 공동연수가 안정단계에 이르면서 그 비중이 커지고 있다.

다양한 지식공유 활동 중에서도 세계은행 및 미주개발은행과의 공동연수는 주목할 만하다. GDPC는 개소 이후 세계은행과 총 19건의 교육연수 프로그램을 개최하였다. 2013년부터 국토연구원은 '세계은행의 도시화 지식 플랫폼(Urbanization Knowledge Platform)' 공식 협력기관으로 지정되어 도시개발 관련 주제로 지식공유 사업을 진행하였다. 2017년부터는 일본 Tokyo Development Learning Center(TDLC)와 연계하여 연수기간 동안 한·일 양국을 방문 체험 할 수 있는 Technical Deep Dive 프로그램을 진행하고 있다. 2016년과 2019년에는 세계은행 Open Learning Campus (OLC)와 협력하여 온·오프라인을 연계한 Blended Learning 워크숍을 개최하였다. 이 워크숍은 사전에 온라인 강의를 이수한 참가자들을 대상으로 한 대면 워크숍으로, 온라인 강의를 통해 습득한 지식을 오프라인 강의와 현장학습에 접목시킬 수 있는 장점이 있다.

미주개발은행과의 지식공유협력은 국토연구원 지식공유사업의 대표적인 성과 중 하나이다. 국토연구원은 미주개발은행과 함께 중남미 최고위급 공무원 대상 교육연수 프로그램 'KIUDA (KRIHS-IDB Urban Development Academy)'를 2014년 파일럿 프로그램을 시작으로 매년 개최하고 있다. 키우다 프로그램은 크게 도시개발, 주택·토지, 인프라 등 국토·도시 부문에서의 한국의 정책경험을 공유하는 강의와 국토발전전시관, 인천자유경제구역 등 한국의 국토·도시개발 정책을 직접 확인하고 체험할 수 있는 현장학습, 국토교통부장·차관 간담회, 한국의 국토·도시분야 공기업과의 네트워킹 세션 등으로 구성된다. 특히 국토교통부장·차관 간담회의 경우 중남미의 주요 정책결정권자들이 보다 효과적으로 협력사업을 발굴할 수 있는 기회를 제공하고 있으며 공기업과의 네트워크 세션은 우리나라 기업의 중남미 진출의 발판을 마련할 수 있는 네트워크 플랫폼 역할을 하고 있다. 한편, 2020년 키우다는 코로나19 팬데믹 상황으로 인해 전환점을 맞이했다. 2020년 키우다는 코로나19로 인해 연수생들의 출입국이 어려워진 상황에서 연수의 지속성을 유지하고자 온라인 플랫폼을 활용한 비대면 연수로 진행되었다. 연수는 소규모 온라인 코스 플랫폼인 Small Private Online Course(SPOC)를 활용하여 기획되었다. 새로운 방식의 키우다는 다국가 연수사업의 지속가능성과 효과성 증진에 있어서 의미있는 사례로 남을 것으로 기대된다.

국내기관과 함께하는 초청연수로는 한국국제협력단과의 협력사업이 대표적이다. 국토연구원은 2010년 이후 매년 한국국제협력단의 위탁연수를 맡아 운영해왔는데, 2015년 'KOICA 과테말라 도시개발정책 초청연수', 2016년 'KOICA 기후변화대응 국토개발정책 초청연수', 2017년 'UNESCAP-KOICA-국토연구원 도시계획 및 재난 관리 효율화를 위한 공간정보기술 역량강화 연수' 등이 그것이다. 한국국제협력단 위탁연수의 경우 연수 산출물의 일환으로 연수생의 액션플랜 수립을 적극 지원하고 있는데, 이를 통한 후속사업 발굴도 함께 추진하고 있다.

국토연구원에서 추진하는 초청연수는 한국의 발전경험에 대한 전문적인 강의, 한국의 주요 기관 견학, 국토교통부 및 공공기관과의 네트워크 기회를 풍부히 제공한다는 점에서 강점을 가지고 있다. 또한 국토연구원의 연수는 대부분 다국가 연수로 진행된다. 다국가 연수를 통해 다양한 국가의 연수생들이 모여 한국과의 네트워크는 물론, 참가국 간의 네트워크 구축과 동료학습(Peer Learning)의 기회를 갖게 된다. 또한 연수과정에서 참가자들로 하여금 PCP(Project Concept Paper)와 액션플랜을 작성토록 함으로써, 연수가 배움의 기회로 그치는 것이 아니라 현지의 정책개선과 개발에 직접적인 도움을 줄 수 있도록 유도한다. 우수한 액션플랜은 한국의 개발협력기관들과 연계하여 새로운 컨설팅 프로젝트로 발전하기도 한다.

### (3) 연구 · 컨설팅 사업

연구 · 컨설팅 사업은 이상에서 언급한 글로벌협력 네트워크와 지식 공유활동의 결과물이라 할 수 있다. 국토연구원은 전 세계에서 증가하는 국토 분야 연구 · 컨설팅 수요에 대응하여 다양한 연구 · 컨설팅을 수행하고 있다. 연구 · 컨설팅은 국토 분야 개발협력에 대한 기초연구와 특정 협력국가의 수요에 기초한 지원사업으로 구분된다. 국토 분야 개발협력에 대한 기초연구는 국토연구원 자체적으로 진행하는 기본연구와 수시연구사업, 그리고 국제기구와 공동으로 진행하는 국제 공동연구사업으로 나누어 볼 수 있다. 국토연구원은 자체적으로 국토 분야 개발협력의 정책방향을 정립하기 위한 연구사업을 진행해 왔다. 이와 같은 연구사업에는 '중남미 도시화 특성 분석에 따른 한 · 중남미 개발협력방안 연구'(이소영 외, 2016), '대도시권 관리에 관한 국제협력방안 연구: 개발도상국을 중심으로'(안예현 외, 2018), '지속가능발전목표 이행을 위한 국토 · 도시 분야 국제개발협력 추진

방향 연구'(박세훈 외, 2019) 등이 있다. 최근에는 한국의 국토정책 경험을 개발협력의 관점에서 재해석한 Exporting Urban Korea: Reconsidering the Korean: Reconsidering the Korean Urban Development Experience(Park, Shin, and Kang, 2021)이 국토 연구원 주도로 출간되었다. 이와 같은 국토 · 도시부문 국제개발협력과 관련한 기초연구들은 우리 국토 분야 개발협력 정책과 관행을 국제적 수준으로 높이는 것을 목표로 하고 있다.

국제기구와의 공동연구 또한 활발하다. 국토연구원은 세계은행, 미주개발은행 등의 국제기구와 공동연구를 통해 국제사회 국토부문 현안에 대해 진단하고, 한국의 개발경험에 대한 시사점을 도출하는 연구협력을 지속하고 있다. 최근 세계은행과는 공공공간(public space)과 관련된 연구를 추진하여 2020년 The Hidden Wealth of Cities: Creating, Financing, and Managing Public Spaces (Kaw, Lee, and Wahba, 2020)를 공동출간하였고, 현재는 한국의 창의도시(creative cities) 정책경험을 공유하기 위한 연구를 추진 중이다. 미주개발은행과는 2011년부터 지속적으로 공동연구를 수행해 왔다. 최근에는 방문학자 프로그램(visiting scholar program)을 활용한 공동연구가 활발하다. 2015년 시작된 방문학자프로그램은 중남미 학자들이 방한하여 현장방문, 전문가 회의 등을 통해 중남미 도시현안에 대한 한국경험의 시사점을 모색할 수 있는 기회를 제공한다. 2018년부터는 이러한 방문학자 프로그램을 발전시켜 한국-중남미 공동연구를 진행하고 있다. 대표적으로 브라질 연방대학의 페드로 아브라모(Pedro Abramo) 교수가 참여하여 비공식 주거지를 비교 · 분석한 Reappraisal of Urban Informality Polices in Latin America: Lessons from South Korea(Abramo et al., 2020)와 콜롬비아 후안 피니야(Juan Pinilla) 변호사가 참여한 Urban Redevelopment Policies and Practices in South Korea(Pinilla et al., 2020) 등의 공동연구 보고서가 있다. 이러한 공동연구의 결과물들은 한국의 경험과 협력국 수요의 접점을 모색할 수 있는 기회가 되었다. 한편, 협력국에 대한 컨설팅 사업은 다시 국내 기관 발주사업과 해외기관 발주사업으로 구분된다. 국토연구원은 2011년부터 국토교통부, 기획재정부 등의 기관에서 발주한 100여 건의 국내 기관 발주연구를 수행하였으며, 세계은행, 미주개발은행, 우드로 윌슨 센터 등 해외기관으로부터 발주된 컨설팅 사업 23건을 수행하였다(국토연구원, 2020).



[그림2] 국토연구원의 국제개발협력의 비전과 주요영역

최근에는 국제기구와 함께 협력국의 수요에 대응하는 사업이 확대되고 있다. 국토연구원은 2020년부터 세계은행과 함께 '아프가니스탄 국토계획수립 지원사업'을 진행하여 우리의 국토계획 경험을 공유하고, 아프가니스탄 정부의 국토계획수립 역량 강화를 위한 컨설팅을 진행하고 있다. 미주개발은행과는 주택부문과 관련한 사업을 다수 수행하였는데, '중남미 국가 임대주택정책 방안 연구(Park et al., 2016)', '중남미 도시지역 저렴주택 공급 및 민간참여 방안 연구(Park et al., 2020)' 등의 컨설팅 사업을 통해 중남미 지역 저렴주택 공급을 위한 파일럿 사업을 진행하였다. 현재는 '콜롬비아 이주민 지원을 위한 도시주택 지원사업'을 계획 중에 있다.

### 3. 국토연구원 국제개발협력의 성과와 과제

국토연구원이 국제협력 전문조직으로 설치한 글로벌개발협력센터(GDPC)는 2020년 12월 개소 10주년을 맞이하였다. 글로벌개발협력센터를 중심으로 지난 10년 동안 국토연구원은 우리 국토연구의 성과를 국제화하고, 국토발전경험을 국제사회와 공유하며, 해외연구기관과의 협력관계를 확대하는 데에 많은 노력을 기울여 왔다. 글로벌개발협력센터의 개소는 국토연구원과 우리나라 국토연구에 있어서 중요한 의미를 가진다. 센터의 활동을 통하여 국토연구원은, 그리고 넓게는 우리나라 국토분야 연구 전체는, 기존의 국내 정책연구라는 좁은 틀을 벗어나 연구와 협력의 시야를 국제적으로 확대하였다.

물론 기존에도 해외연구기관 및 연구자와의 협력은 활발했으며, 국제세미나 등을 통한 지식교류도 활성화되어 있었다. 그러나 기존의 지식교류는 대체로 우리가 선진국의 연구와 정책경험을 학습하는 형태로 이루어졌으며, 우리의 연구와 정책경험을 국제사회에 투입하는 반대방향의 공유와 기여는 매우 제한적이었다. 국제기구와의 교류도 주로 선진 경험을 흡수하거나 우리의 정책에 대한 권고를 받는 수준이었다. 그러나 최근 국토연구원의 국제개발협력은 한국의 정책경험과 연구의 성과를 적극적으로 국제사회와 공유하고 이를 통해 국제사회에 기여하는 방향으로 나아가고 있다. 이를 통해 국토연구원 역시 국내의 국토정책연구기관이라는 제한된 역할을 넘어서 글로벌 컨설팅 기관으로 성장하고 있다.

앞에서 언급한 바와 같이, 국토연구원의 국제개발협력은 '지식'을 중심으로 설계되어 있다. 앞으로도 국토연구원 국제개발협력은 지식생산, 지식공유, 지식연계의 세 가지 분야에서 특화된 역할을 수행해야 할 것으로 생각한다(박세훈, 2020a). '지식생산'은 국토분야 국제개발협력의 콘텐츠를 생산하는 것이다. 한국의 국토발전 경험과 그 밑거름이 되었던 국토정책을 국제개발협력의 관점에서 재해석하고 국제사회가 참조할 수 있는 시사점을 도출하는 영역이다. '지식공유'는 그렇게 하여 생산된 지식을 다양한 형식을 통해 국제사회와 공유하는 것이다. 공동연구와 세미나, 초청연수 등은 모두 그러한 활동의 한 예가 될 것이다. 마지막으로 '지식연계'는 국내외 관련 기관과의 협력을 의미한다. 국제개발협력은 기본적으로 여러 기관과의 협력 속에서

그 성과를 기대할 수 있다. 국내의 공기업, 민간기업 그리고 해외의 국제기구, 협력국 정부 및 대학 등과 꼭넓게 협력하여 우리가 추구하는 가치를 공유할 필요가 있다. 그렇게 될 때 지식연계는 지식생산과 공유의 처음이자 마지막 고리가 된다.

이상의 발전과제는 모두 국토연구원이 지식생산 기관으로서 갖는 특장점에 기초한 것이다. 최근 국토분야에서도 개발협력과 지식공유에 참여하는 기관이 늘어나고 있다. 국토연구원은 이들 기관과 협력하여 연구기관으로의 이점과 한계를 고려하여 발전방향을 모색할 필요가 있다. 국토연구원이 국토분야 개발협력과 관련된 모든 분야를 감당할 수는 없으며 또 그럴 필요도 없다. 연구기관으로서의 특장점을 살려 학계와 실무계, 학계와 정책당국을 연결하는 가교 역할에 집중하는 것이 바람직하다. 국토분야 개발협력의 장기적인 발전을 위해서는 학문적 성찰, 전문인력의 육성, 효과적인 협력사업의 발굴·시행 등이 함께 진행되어야 한다. 향후 이런 선순환의 과정에 국토연구원이 중심적인 역할을 할 것을 기대해 본다. ☺

#### [참고문헌]

- 국방부. 2020. UN PKO 활동지원을 위한 기술기여(스마트캠프) 방안 연구 II. 서울: 국방부.
- 국토교통부. 2020. 국토교통 국제협력 중장기 전략수립을 위한 기초연구. 세종: 국토교통부.
- 국토연구원. 2020. 글로벌개발협력센터 10년사. 세종: 국토연구원
- 박세훈. 2020a. 자식을 나누고 신뢰를 키우다: 글로벌개발협력센터(GDPC) 과거 10년, 미래 10년. 국토연구원 글로벌개발협력센터 개소 10주년 기념세미나 발표문, 12월 3일. 세종: 국토연구원.
- \_\_\_\_\_. 2020b. GDPC 10년, 협력과 신뢰의 가치를 키우다. 국토 470호: 6–11.
- 박세훈, 김태환, 김은란, 박미선, 김수진. 2016. 해비타트Ⅲ와 한국 도시정책에 의 시사점. 경기: 국토연구원.
- 박세훈, 이병재, 안예현, 유희연, 이은우, 권구순, 김유식. 2019. 지속가능발전 목표 이행을 위한 국토·도시 분야 국제개발협력 추진방향 연구. 세종: 국토연구원.
- 안예현, 이용우, 김중은, 유희연, 이소영, 김은화, 이주일. 2018. 대도시권 관리에 관한 국제협력방안 연구: 개발도상국을 중심으로. 세종: 국토연구원.
- 이소영, 박미선, 송하승, 유희연, 윤지윤. 2016. 중남미 도시화 특성 분석에 따른 한·중남미 개발협력방안 연구. 세종: 국토연구원.
- Abramo, Pedro, Arantxa Rodriguez, Soo Jin Kim, Hye Jung Park. 2020. Re-appraisal of Urban Informality Policies in Latin America: Lessons from South Korea. Sejong: Korea Research Institute for Human Settlements.
- Kaw, Jon Kher, Hyunji Lee, and Sameh Wahba (Eds.). 2020. The Hidden Wealth of Cities: Creating, Financing, and Managing Public Spaces. Washington D.C.: World Bank Publications.
- Ministry of Economy and Finance. 2019. 2018/19 KSP Policy Consultation Report: Establishment of a Policy Research Institute in Urban and Housing Sector in Paraguay. Sejong: Ministry of Economy and Finance.
- Park, Miseon, Mina Kang, Jaechoon Lee, Soyoung Lee, and Siyeon Kim. 2016. Policy Recommendations for Rental Housing in Latin America and the Caribbean. Sejong: Korea Research Institute for Human Settlements.
- Park, Miseon, Jaechun Lee, Jihye Kim, Minjee Kim, and Eunhwa Kim. 2020. Local Housing Solutions and Private Sector Involvement: Korean Experience for LAC Cities. Sejong: Korea Research Institute for Human Settlements.
- Park, Se Hpon, Hyun Bang Shin, and Hyun Soo Kang. 2021. Exporting Urban Korea? Reconsidering the Korean Urban Development Experience. London: Routledge.
- Pinilla, Juan Felipe, Pablo Gutierrez, Martin Arteaga, Jin Hui Lee, Seryeon Jeon. 2020. Urban Renewal Policies and Practices in South Korea and Colombia. Sejong: Korea Research Institute for Human Settlements.

# 용인시 백군기 시장\*

한상훈 | 한국도시계획가협회 부회장, 중원대학교 교수

Q-1

## 난개발 및 환경 문제 해결 방안에 대하여

최근까지 용인시의 성장과 발전이 주목받는 한편으로 난개발 문제의 심각성이 많이 알려져 있습니다. 이와 관련하여 시장님께서는 용인시 난개발과 환경 문제에 대한 대안으로 개발행위허가 경사도 기준 강화 그리고 도시건축행정 4대 개선책 등 적극적인 문제해결 방안을 제시하여 그 동안 상당한 성과를 거두신 것으로 알려져 있습니다. 용인시를 생태도시로 조성하기 위하여 시장님은 도시계획적인 측면에서 어떠한 계획을 가지고 계신지요?



취임 이후 현재까지 “난개발 없는 친환경 생태도시”를 시정목표로 정하고 난개발 문제점 해소와 지속 가능한 친환경도시 조성을 위해 다양한 정책을 추진해 왔습니다.

모든 문제해결은 현황을 꼼꼼하게 분석하는 것이 선행되어야 한다고 생각합니다. 이를 위해 취임 첫해인 2018년부터 1년간 도시의 전체적인 난개발에 대한 조사와 방지 대책을 모색할 수 있는 난개발조사 특별위원회를 설치하여 도시개발, 개발행위, 물류센터 등 22개 사업을 조사했습니다.

이어 2019년에는 난개발 조사를 통해 도출된 문제점과 대안을 담은 난개발조사특별위원회 활동백서 빌간을 통해 향후 용인시가 난개발

의 도시에서 친환경 생태도시로 성장할 수 있는 지침을 마련하였고 주택건설 사업승인 의제처리 개선, 녹지지역 과밀화 지양 등을 골자로 하는 도시·건축행정 4대 개선책을 마련해 시행했습니다. 개발행위허가 매뉴얼 시행을 통해 산지개발 시 진입도로 경사율을 15% 이하로 기준을 설정하고 과도한 옹벽 설치를 제한하는 등 개발 논리가 시민들 삶의 질을 해치는 일이 없도록 지속 가능한 도시 조성을 위한 정책 방향을 유지하고 있습니다.

특히, 무분별하게 개발되고 있거나 개발 예정 지역 또는 주변 지역을 고려한 발전이 필요한 곳을 아우르는 관리방안의 마련이 시급했습니다. 이를 위해 체계적인 성장관리방안을 마련했고, 지난 2019년

\* 본 인터뷰는 2021년 8월 23일 경기도 용인시청에서 방역수칙을 준수하며 진행되었음

10월에 1차로 수지구 지역 7.5km<sup>2</sup>를 고시했습니다. 2차는 오는 10월 고시를 목표로 SK반도체클러스터 조성사업 주변 지역 등 처인구와 기흥구 일부 지역에 대해 계획을 수립 중입니다.

시에서는 오는 12월까지 3차 용역에 착수해 용인시 전 지역이 고루 발전할 수 있는 성장 마스터 플랜을 마련할 계획입니다. 이 성장관리 방안이 자리 잡게 되면, 개발압력이 높은 시가화지역 내 난개발을 방지하고, 공원 등 주민들이 생활할 수 있는 기반시설을 충분히 확보해 주거환경 개선과 시민들 삶의 질 향상이란 일석이조 효과를 누릴 수 있을 것으로 기대하고 있습니다.



## Q-2

### 지역 균형발전 방안에 대하여

용인시는 최근 인구 110만명의 도시로 급성장해 오는 과정에서 지역 간 불균형 성장이 점점 더 심화되고 있는 것 같습니다. 이와 관련하여 시장님께서는 최근 공공기관 재배치에 관한 용역을 시행하는 등 구체적인 균형발전 정책을 추진 중에 있는 것으로 알려져 있습니다. 용인시가 추진 중에 있는 지역 균형발전 정책에는 어떤 것들이 있는지 간략한 소개를 부탁드립니다.

#### 1) 균형발전 도시계획

지역 균형 발전을 위해 추진 중인 '균형발전 도시계획'과 '공공기관 재배치'를 나누어서 설명드려야 할 것 같습니다.

균형발전 도시계획부터 말씀드리자면, 기흥·수지구 지역과 처인구 지역의 불균형 성장은 한강수계의 자연보전권역에 대한 개발억제 정책이 가장 큰 원인이었습니다. 그 결과 처인구의 도시발전이 상대적으로 더디게 진행된 이러한 지역 불균형 문제를 해결하기 위하여 '2035년 용인도시기본계획'을 수립하면서 여러 분야의 전문가 자문과 공청회 등 다양한 의견수렴을 거쳐 처인구 지역에 특화발전 전략을 수립하여 균형발전의 기반을 마련하였습니다.

현재 동북부권의 경우, 공사 중에 있는 세종~포천간 고속도로(제2경부고속도로)와 제2외곽순환도로 등 광역도로망이 신설되고, 여기에 모현IC, 남용인IC, 서용인IC, 포곡IC가 개통되면 처인구의 광역교통 접근성이 크게 개선될 것입니다. 또한, 에버랜드라는 우수한 관광자원과 연계하여 첨단산업과 첨단농업이 복합된 "포곡·모현 문화관광 복합단지"를 특화발전 전략으로 수립하였습니다.

동남부권에는 반도체 클러스터 조성이 추진되고 있습니다. 반도체

클러스터가 완공되어 정상적인 활동이 이루어질 때면 이곳에서 발생되는 배후단지의 파급효과는 대단히 커질 것으로 기대됩니다. 또한, 남사읍 일원에 서남부지역의 거점사업인 '남사신도시'가 조성되면 주거와 첨단산업이 복합된 자족복합도시로 거듭나, 동서 지역간 균형발전을 위한 그간의 노력이 어느 정도 결실을 맺을 것으로 예상하고 있습니다.

내년에는 도시기본계획에 반영되어 있지 않은 반도체 클러스터 조성 계획과 국도·국지도·지방도 등 광역도로 확충계획, 분당선 연장사업 등을 반영하여 우리 시의 미래상과 공간구조 등 도시기본계획을 재검토할 예정입니다.

특히, 처인구의 남북축과 동서축을 잇는 경강선 연장과 동탄~부발선 등을 주변지역의 개발계획과 연계하여 도시기본계획에서 먼저 검토하고, 국가철도망 구축계획에 반영될 수 있도록 하는 등 우리 시의 균형 발전을 위해 계속해서 힘쓸 예정입니다.

#### 2) 공공기관 재배치

용인시는 지역 간 격차를 해소하고 주민들의 요구에 부응하기 위하여, 지역 내 일자리 확대와 삶의 질 제고를 주요 정책목표로 설정하고 있습니다. 하이닉스 반도체 클러스터 유치처럼 기업을 유치하여 지역 내 일자리를 확보하는 것은 경제적 측면의 균형발전을 고려한 것입니다. 유망한 기업을 유치함으로써 일자리뿐 아니라 기업을 중심으로 주거와 상업, 그리고 문화시설 등이 자연스럽게 생겨나고 지역의 경제적 가치도 증가할 것으로 기대합니다.

반면, 공공시설 재배치는 시민들의 삶의 질을 높이는 것을 목적으로 추진하는 사업입니다. 공공시설 설치는 부지확보부터 시설설치까지

많은 예산이 필요하므로 새로운 시설의 설치나 기존 시설의 이전에 앞서 객관적인 현황 진단과 단기적인 관점이 아닌 장기적이고 거시적인 관점에서의 접근이 필요합니다. 현재 공공시설이 부족하거나 시설로의 접근이 불편한 지역은 없는지, 현재 시설이 미래 수요를 감당할 수 있는지, 시설의 주변 환경은 양호한지 등을 상세히 살펴봐야 합니다. 이에, 공공시설 재배치 사업을 본격적으로 추진하기에 앞서 용인시 정연구원을 통해 공공시설 입지환경 등에 대한 기초조사 연구를 추진 중에 있으며, 향후 연구결과를 바탕으로 다각적이고 종합적인 검토를 통해 공공기관의 특성에 맞는 재배치가 이루어질 수 있도록 추진해 나가겠습니다.

### Q-3

#### 용인시 스마트 교통계획에 대하여

용인시가 단순히 서울의 위성도시인 베드타운이 아닌 독자적인 산업경제 구조와 문화적 정체성을 갖추는 데에는 무엇보다 교통문제의 해결이 중요하다고 생각합니다. 이와 관련하여 용인시는 스마트 교통계획을 추진해 오고 있는 것으로 알고 있습니다. 용인시 스마트 교통계획의 성과와 전망에 대한 시장님의 생각을 듣고 싶습니다.



우리시는 2000년 39만여명이던 인구가 현재 약 110만명까지 늘어났습니다. 인구 증가 속도에 비해 교통 인프라 확충이 늦어져서 만성적인 교통난에 시달리고 있습니다. 시 차원에서는 원활한 교통 흐름을 위한 도로망 확충에 힘쓰고 있습니다.

특히, 지난해에는 재정위기 등으로 장기간 지연되었던 도로사업을 마무리하는 성과가 있었습니다. 우선 신갈~수지 간 연결도로를 18

년만에 준공했습니다. 또 삼가~대촌 국도대체우회도로가 지난 12월 궁촌교차로 개통과 함께 전 구간 사업을 준공하여 기존 도심지의 교통량을 분산하게 됐습니다. 마성IC 접속도로 개설 공사 준공으로 동백지구의 교통 불편과 에버랜드 주변 교통체증이 크게 해소되었습니다. 또한, 보정동 일원의 보수진입로 개설 공사 진행에 어려움이 있었으나, 주민들과의 적극적인 협의로 12년 만에 준공하여 상습정체 구역이었던 수지구청 사거리와 풍덕천 사거리의 통행량을 분산시켜 향후 조성될 플랫폼시티와 연결하는 기능도 갖게 되었습니다.

현재 관내에 추진 중인 이천~오산 고속도로와 서울~세종 고속도로가 2022년 개통되면 우리시는 총 5개의 고속도로가 지나는 명실상부한 사통팔달의 요지가 될 것입니다. 신설되는 분기점들을 통해 기존의 경부·영동 고속도로를 직접 이용할 수 있게 되고, 4개 IC 신설로 고속도로 진·출입 동선이 다양해져 관내 교통량 분산에 크게 기여할 것으로 예상됩니다.

이외에도 남사IC 신설, 기흥IC 개량, 장지~남사 등 국지도 2개소, 매산~일산 등 지방도 2개소의 간선 도로망 사업이 추진 중이며, 지난 4월 고시된 「제3차 지방도 5개년 계획」에 관내 완장~서리 등 지방도 2개소가 반영됐습니다. 국토교통부의 「제5차 국도·국지도 5개년 계획」에도 국도45호선 단절구간을 포함한 관내 3개 도로가 예비타당성 조사 대상에 포함되어 검토 진행 중으로, 우리시 건의 노선을 최대한 반영시켜 관내 간선도로망을 더욱 확충해 나가겠습니다.

도로망과 더불어, 편리한 대중교통의 근간을 마련하고 용인의 동서 균형발전 완성을 위하여 친환경 교통수단인 철도망의 확충도 반드시 필요합니다. 「제4차 국가철도망 구축계획」에 신규사업으로 반영된 분당선 연장이 차질 없이 추진될 수 있도록 화성시 및 오산시와 협력하고 있습니다.

아쉽게도 추가 검토사업으로 선정된 경강선 연장은 지역시민들과 연대해 차기 국가철도망 구축계획에 반드시 반영될 수 있도록 모든 역량을 투입해 맡은 바 소임을 다할 것입니다. 동탄~부발선 신설과 평택~부발선에 원삼 SK역사 신설 등을 통해 철도 불모지인 용인 동부 지역의 교통 여건을 획기적으로 개선하겠습니다.

대중교통의 구심점이 될 GTX 용인역은 2023년 준공을 목표로 추진 중에 있고, 인덕원~동탄선의 서천·흥덕역은 올해 말 착공 예정이며, 도시철도망의 효율적인 연계를 위한 동백~신봉 신교통수단 및 용인경전철 광교 연장도 추진하고 있습니다.

또한, 용서고속도로의 교통혼잡을 해소하고자 성남시, 수원시와 함께

서울3호선 연장을 위한 연구용역을 우리시 주관으로 추진하고 있으며, 효율적인 방안 마련을 위한 관계 지자체 간 논의를 이어가겠습니다. 끝으로, 시민 편의 중심의 스마트 교통체계를 확립하기 위해 인공지능 카메라가 교통량을 인식하여 적절한 신호를 배정하는 스마트 교차로와 최근 화제가 되고 있는 자율주행 등과 같이 끊임없이 변화하는 첨단 교통기술에 대해서도 큰 관심을 가지고 사업을 추진하여 용인시를 우리나라 스마트 교통의 중심지로 만들어 가겠습니다.

#### Q-4 특례시 용인의 도시구상에 대하여

지난 2020년 12월 지방자치법 전부개정안의 국회 통과로 용인시는 특례시로 지정되었고, 2022년 1월 정식으로 용인특례시 출범을 앞두고 있습니다. 용인특례시 도시구상에 관한 시장님의 계획철학 혹은 계획방향에 관한 설명을 부탁드립니다.

용인시는 1996년 3월 1일 시 승격 25년만에 특례시가 됐습니다. 새로운 지방자치 시대를 선도한다는 책임감과 사명감으로 시민들과 소통하면서 광역시에 준하는 행정, 재정적 권한을 확보할 수 있도록 준비해 나가고 있습니다.

2020년 12월 9일 지방자치법 전부개정으로, 한국 사회의 풀뿌리 민주주의를 뒷받침할 지방자치와 지방분권의 초석이 세워진 점은 고무적이지만, 폭발적인 광역행정 수요에 능동적으로 대처하기 위해서는 행정적 명칭만 부여된 ‘특례시’에 대한 조항은 심도 있는 합의가 필요하다고 생각합니다.

시 차원에서는 최초의 특례시라는 브랜드를 활용해 경기용인 플랫폼시티와 용인 반도체클러스터를 차질 없이 추진하고, 첨단·관광·R&D 등 대규모 재정투자사업과 국책사업 유치 등 차지재정력 강화로 시민들에게 더 나은 이프라를 제공할 수 있도록 하겠습니다.

또한, 도시의 경제적 자립성을 높이기 위해 건실한 기업들을 유치하고, 그에 따른 일자리가 창출되는 등 지역경제 활성화에 기여하는 선

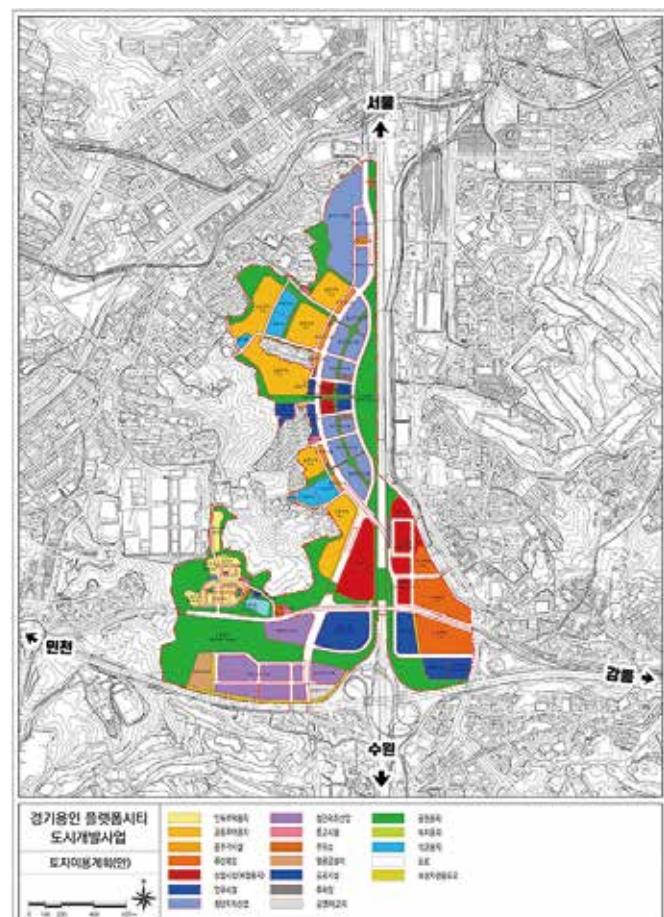
인구 규모에 맞는 도시경쟁력을 확보하고 재정분권을 통한 자치재정  
력 강화로 지역특색에 맞는 자주적인 계획 수립 추진 등 시민들의 삶  
의 질을 높이고 다가오는 미래를 대비하여 시민이 행복한 업그레이드  
된 환경을 제공하는 것이 목표입니다.

현재 특례시 권한 이양과 관련해 힘든 협상을 이어가고 있습니다. 쉽지 않은 과정이지만 특례시에 걸맞는 행정·재정적 권한을 이양 받아 누구나 살고 싶고 기업이 오고 싶어 하는 최고의 특례시로 발돋움 하겠습니다.

0-5

## 플랫폼시티와 청년 일자리 마련에 대하여

용인시는 지식 기반의 미래형 첨단산업단지의 종합적 조성을 목표로 하는 플랫폼시티를 추진 중에 있으며, 대외적으로 많은 관심을 받고 있습니다. 플랫폼시티 추진과 최근 크게 늘어나고 있는 젊은층 (청년인구) 일자리 마련에 관해 시장님은 어떤 계획이나 방안을 가지고 계신지요?



경기용인 플랫폼시티는 수도권 남부에서 서울 접근성을 획기적으로 개선하는 GTX-A와 분당선이 정차하고, 경부고속도로와 영동고속

도로가 교차하는 교통 중심부에 첨단산업 중심의 경제자족도시를 건설하는 신도시 사업입니다.

최근에는 국내 첫 고속도로 상공형 환승정류장(EX-hub)을 구상하여 국토교통부에서 주관하는 'GTX역사 환승센터 시범사업' 우수 역사로 선정되었으며, 현재 상세계획 수립을 위해 한국도로공사와 공동으로 「경부고속도로 - GTX 용인역 환승체계구축 타당성 검토 용역」을 진행하고 있습니다.

플랫폼시티는 2035년 용인시 도시기본계획에 따라 우리시의 경제도심을 구축하는 사업으로 단순히 주택공급에 그치지 않고 공급면적의 35%인 44만 $m^2$  규모의 토지를 자족용지로 계획하여 국내·외 유수 기업을 유치하고, 우리 시민에게 양질의 일자리를 공급하여 용인시의 100년 먹거리를 책임지고자 합니다.

우리 시의 자족용지 계획은 인근의 판교신도시 내 판교테크노밸리에 버금가는 44만 $m^2$ 의 면적으로, 이미 운영 중인 판교테크노밸리의 일자리 및 기업입지 수, 종사자 수를 참고할 때 1,200여개의 기업과 6만4천여명의 일자리창출을 기대하고 있습니다. 판교테크노밸리 내 종사자의 연령대 분포를 볼 때 20대(19%)와 30대(45%) 그리고 40대(28%)가 90% 이상인 것을 감안할 때 플랫폼시티 내 자족용지로 양질의 청년일자리 마련이 가능할 것으로 예상합니다.

## Q-6

### 공원조성에 대하여

용인시는 시민들의 삶의 질 측면에서 공원에 대한 수요가 많은 것으로 알고 있습니다. 기흥저수지 공원화사업을 비롯해 처인구 중심에 자리 잡을 용인어울림파크는 어떻게 조성되어 가고 있습니까?

도시에서 공원은 단순한 쉼터 이상의 의미를 지니고 있습니다. 예전에 없었던 기상현상이 많아지고 있는 만큼 가까운 곳에서 시민들이 쉴 수 있는 도심 숲이나 공원 같은 생활권 내 녹색 공간의 필요성이 더욱 커지고 있습니다. 코비드 19로 인해 많아진 '열린 공간'에 대한 다양한 갈망도 그 증거라고 생각합니다. 친환경 생태도시에서 공원은 멀리 나가지 않아도 열린 공간에 대한 시민들의 요구를 수용할 수 있

는 대안이 될 것으로 봅니다.

현재 우리 시에서 시민 1인당 누릴 수 있는 공원 면적은 6.5 $m^2$ 로 묘지공원을 제외하면 4.2 $m^2$  수준에 불과합니다. 이는 세계보건기구(WHO)에서 권장하는 1인당 최소 공원면적 9.0 $m^2$ 에 미치지 못하는 수준으로 공원과 녹지 확충은 우리 시의 시급한 문제입니다. 이에 시에서는 어울림파크를 비롯해 다양한 녹지 공간을 확보해 오는 2025년까지 1인당 공원면적을 11.3 $m^2$ 로 확대해 나갈 계획입니다.

우선 기흥저수지 공원화 사업부터 설명을 드리자면, 우리 시는 물맑은 기흥호수를 시민들에게 돌려드리기 위해 많은 노력을 해왔습니다. 기흥저수지는 악화된 수질로 한때 농업용수로도 사용할 수 없었습니다. 하지만 지속적인 수질관리 사업의 성과로 현재 3등급 수준의 수질을 유지하고 있으며, 경기 남부의 대표적인 수변 공간으로 자리 잡았습니다. 기흥저수지 주변을 둘러볼 수 있는 약 10km 길이의 순환산책로가 조성되어 많은 시민들이 산책공간으로 이용하고 있습니다. 현재 추진 중인 물빛정원 조성사업, 쌈지공원과 선형공원 조성사업 등이 마무리되면 더 많은 사랑을 받을 수 있을 것으로 기대하고 있습니다. 시민들의 녹지 공간 접근성을 높이기 위해선 도심에도 충분한 녹지 공간을 확보해야 합니다. 장기간 방치되거나 단편화되어 있는 녹지는 시민들이 이용할 수 있는 녹지 공간으로 볼 수 없습니다. 이를 위해 용인을 길게 가로지르는 경안천을 따라 녹지 거점을 연결해서 시민 누구나 녹색 공간에서 쉴 수 있도록 만들기 위해 용인어울림(林)파크를 추진하고 있습니다.

현재 1단계 사업이 진행 중에 있으며, 오는 2022년까지 마평동 종합운동장 부지의 평지형 도심공원, 경안천, 양지천 일대의 1단계 사업이 마무리 될 예정입니다. 용인어울림(林)파크가 조성되면 유방동 녹색쉼터, 경안천 도시숲, 갈담생태숲, 운학·호동 수변생태녹지, 마평동 종합운동장 부지의 평지형 도심공원 등 처인구의 모든 녹지를 이어 총 면적 270만 $m^2$ 에 달하는 축구장 378개 크기의 녹색 공간을 선보이게 됩니다. 용인어울림(林)파크가 친환경생태도시 용인을 상징하는 새로운 녹색 랜드마크로 안착할 수 있도록 세심히 준비해 나가겠습니다.

바쁘신 업무 중에도 이렇게 시간 내어 용인시 시정에 관하여 상세히 설명해 주신 데에 대하여 진심으로 감사드립니다.

# 도시계획 정책 · 제도

## Policy Report

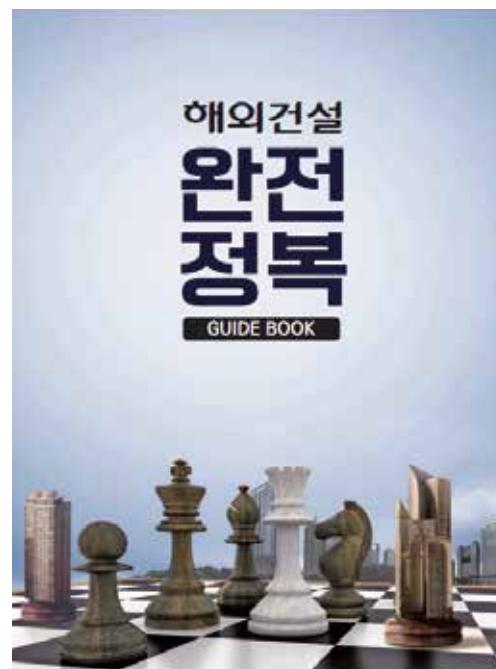
### 입문에서 활용까지 「해외건설 완전정복」 발간

국토교통부 보도자료, 2021. 8. 10.

- 국토교통부는 일반국민에서 외교관, 기업인에 이르기 까지 모든 국민을 대상으로 해외건설에 대한 이해를 돋고 해외건설 수주지원을 돋는 종합안내서 「해외건설 완전정복」을 8월 11일 공식 출간하였다.
- 「해외건설 완전정복」은 △ 해외건설의 이해, △ 해외건설사업 수행절차, △ 국토교통부 등 정부 지원 사업, △ 재외공관 지원 분야, △ 알기 쉬운 해외건설 용어 등으로 구성
- 각 단원별로 맨 앞장에 읽기 전 알면 도움이 되는 중점사항(Check Point)과 마지막 장에 요약정리를 수록하여 누구나 쉽게 이해할 수 있도록 정리
- 특히, 「해외건설 완전정복」은 해외건설을 한눈에 볼 수 있는 역사 를 포함하고 국제유가와 해외건설 수주와의 상관관계 등 해외건설의 특징을 초반에 다루면서 해외건설에 대한 이해를 높였다.
- 무엇보다도 기획, 사업화 지원, 수행 등 해외건설 진출 단계별로 M/P(마스터 플랜), F/S(타당성 조사), 교육프로그램 등 부처별 다양한 해외 신시장 개척을 위한 정부의 지원 사업들과 MDB(다자 개발은행), ECA(수출신용기관)와 같은 금융조달 방안과 다양한 컨설팅사업 등 현장의 생생한 정보와 수주 관련 사진 등을 총망라해 집대성한 점이 부각
- 또한, 재외공관에서 해외건설기업에게 지원이 필요한 사항을 구체적으로 제시했으며, 해외건설 유관기관 활용방안 뿐만 아니라 기본적인 해외건설 용어집도 함께 수록하여 활용도를 높였다.

● 해외건설시장에 진출하는 기업, 해외건설에 관심 있는 연수생 및 학생, 해외건설 수주를 측면에서 지원해 줄 수 있는 재외공관 등에서 두루 활용할 수 있도록 제작

- 국토교통부 해외건설정책과장은 “해외건설은 단순히 외화 획득 차원을 넘어 개도국의 발전을 위한 국제개발의 일환으로 꾸준히 발전해 가고 있다”면서, “앞으로 해외 진출을 위한 다양한 정책을 개발하고 기업들을 지속적으로 지원하겠다”고 밝혔다.
- 한편, 「해외건설 완전정복」은 8월 11일부터 국토교통부 누리집 ([www.molit.go.kr](http://www.molit.go.kr))에서 누구나 열람하거나 내려 받기 할 수 있다.



〈해외건설 완전정복 표지〉

## 해외건설 완전정복 요약

### 해외건설이란?

- 우리 해외건설은 개척기(1965~1975)→확장기(1976~1983)→침체기(1984~1992)→도약기(1993~1997)→조정기(1998~2003)→재도약기(2004~현재)를 거침
- 최근 5년(16~'20) 평균 해외건설 수주액은 293억불로 반도체(960억불), 자동차(406억불), 석유제품(346억불) 등 주요 수출 품목과 함께 경제의 버팀목 역할
- 고용유발계수(명/10억원)는 엔지니어링(11.0) 및 건설업(10.2)이 전 산업(8.0) 대비 일자리 창출에 큰 기여
- 건설수지가 경상수지에 기여하는 수준은 '16년 9.8%에서 '19년 11.4%로 개선되었으며, 최근 4년 평균도 10.9% 수준
- 해외건설의 특징
  - 현지 및 제3국에서 동원된 인력과 조달된 기자재를 사용해 공사를 진행하며 일반적으로 3년 안팎에 걸쳐 공정률에 따라 기성을 수금 하므로 수출보다 다양한 변수 상존
  - 진출국가의 경제, 사회 및 정치뿐만 아니라 기후, 문화, 인허가 등 현지 환경 고려 필요
  - 자원부국에 집중된 해외건설 수주는 발주물량을 결정짓는 국제유가와 큰 상관관계
    - \* 2010~2020년간 OPEC 석유수출 재정수입과 WTI 유가 간 상관계수: 0.97
    - \* 2000~2020년간 해외건설 수주 및 WTI 유가 간 상관계수: 0.84
  - 과거 노동집약적(단순 토건) 산업 → 관리 집약적 산업(대형 EPC 공사)으로 전환
  - 금융주선형 프로젝트 수주 2000년대 평균 8.6억불 → 2010년대 평균 16억불로 최근 금융조달의 중요성 증가

### 해외건설 시장동향

- ENR지('20.8월)에 의하면, 2019년 해외건설시장 규모는 전년대

비 2.9% 감소한 4,730.7억불로 집계

- 2019년 세계건설시장 규모는 11조 4,471억불로 대외에 개방된 해외건설시장 규모는 5% 안팎으로 예상
- 우리나라의 시장 점유율은 5.2%(246억불)로 2018년(290.5억불, 6.0%) 대비 다소 감소했으나 3년 연속 세계 6위를 유지
- IHS Markit('20.12월)에 의하면, 세계건설시장(지출) 규모는 2020년 11조 460억불에 이어 '21년에는 전년대비 8.1% 성장한 11.9조불로 전망
  - \* 2020년 해외건설시장 규모 역시 4,500~5,000억불 사이가 될 것으로 예상
- 우리 건설기업은 중동을 중심으로 세계 110여 개국에서 2,000여 건의 프로젝트를 수행중이며 다수의 실적 보유, 관리 및 IT 연계 능력 등을 통해 우수성 인정
- 아시아 시장 특징 / 한·중·일 각축장, 개발프로젝트 증가 추세, 인구와 함께 큰 잠재성('21년 건설시장 규모: 6조 645억불로 전망)
  - 우리 건설기업들은 베트남, 싱가포르, 인도네시아 및 말레이시아 등을 중심으로 진출하고 있으며 수주비중은 산업설비(정유, 화학, 발전소 등)가 전체 수주액의 17.6%를 점유하고 있으며 토건부문도 각각 7.7, 7.8% 수준
- 중동 시장 특징 / 도급형 공사 중심, 석유&가스 매장량 풍부, 발주처 주도 시장('21년 건설시장 규모: 4,721억불로 전망)
  - 우리 건설기업들은 사우디, 아랍에미리트(UAE), 쿠웨이트 및 이라크, 카타르 등을 중심으로 진출하고 있으며 수주비중은 산업설비(석유&가스, 정유 등)가 전체 수주액의 35.2%를 점유하고 있으며 토건부문(항만, 도로, 병원, 오피스 등)도 각각 5.4, 3.8% 수준
- 중남미 시장 특징 / 스페인 기업이 주로 진출, PPP프로젝트 대세, 정치 변동성 큼('21년 건설시장 규모: 4,535억불로 전망)

- 우리 건설기업들은 페루, 멕시코, 콜롬비아, 파나마 및 칠레 등을 중심으로 진출

- 우리 기업의 해외진출 시 주요 애로사항은 현지화, 복잡한 인허가 절차, 자국민 고용 부담, 현지관행 등으로 조사됨

### 해외건설 트렌드

- 현재 추세 / 일반적으로 일반도급 공사에서 건설사는 EPC 업무만을 수행하는데 반해 시공자 금융주선형과 투자개발형은 EPC+금융(Financing)이 요구되며 시공자 금융주선형은 사업의 성과와 무관하게 일정금액의 기성을 수령하지만 인프라 개발사업은 건설사의 수익이 사업의 성과와 연동
- 기금, MDB 활용 및 시공자에게 금융주선을 가장 많이 요구하는 부문은 산업설비로 아시아지역 중심
- ODA는 아시아지역을 중심으로 토목부문에서 가장 큰 점유율 차지
- 발주처 예산, 개발사업자 및 ECA 재원 프로젝트는 아시아 및 중동 지역을 중심으로 산업설비 부문에 집중
  - 일반도급, EPC, 설계·엔지니어링, PPP, F/S 사례 참조
- 미래 추세 / 모듈러 건설을 통한 비용 및 공기 절감
  - 아마존(Amazon): 모듈러 주택기업 Plant Prefab 투자, 인공지능 서비스 등 스마트기술 투입
  - 구글(Google): 모듈러 주택기업 Factory OS 계약체결, 실리콘밸리 지역 주택건설 추진
- 해외건설 영역 확장 가능성 / 차세대 에너지, 신소재 및 스마트한 공종으로 진화, 중남미, 아프리카 등 신흥지역을 넘어선 지하, 해저 및 우주 진출 확대 추세
  - 플랜트 / 핵융합, 바이오 정제, 수소 에너지(액화수소) 등 친환경 플랜트 건설 경험 확보 및 상용화
  - 토목 / 하이퍼 튜브 등 신소재 발굴을 통한 교통 인프라 혁신 선점
  - 건축 / 자가진단 기능, 에너지 효율성 확보 및 친환경 스마트 빌딩

이 일반화될 것으로 전망됨에 따라 관련 인증 및 기술력 확보 필요

### 도급형 프로젝트 수행 절차

단계	주요 내용	비고
사업정보 입수	<ul style="list-style-type: none"> <li>국별 진출환경 조사(현지 로펌&amp;회계법인)</li> <li>사업정보 입수 및 프로젝트 발굴(발주처, 지사 등)</li> </ul>	F/S
사전자격심사 (PQ) 참여	<ul style="list-style-type: none"> <li>기업 재무상태(일반정보, 재정, 소송기록 등)</li> <li>유사 실적(국내실적 인정 여부 확인 필요)</li> <li>기술 및 수행능력(현장 운영, 공법, 사업관리, 안전 및 품질관리, 하도급 및 기자재 공급처 등)</li> </ul>	PQ 질의서
입찰 참여	Short List(PQ통과 기업 명부) 공고	발주처
계약협상&체결	<ul style="list-style-type: none"> <li>입찰 지시서 및 견적서(가격산정)</li> <li>시방서 및 입찰 도면</li> <li>물량 내역서(B/Q) 및 보증서(입찰보증)</li> </ul>	PQ 통과사
시공(관리)	기술 및 가격 입찰 평가 → 낙찰 통지서(L/A) 발급	발주처
완료 (물리적 완공)	<ul style="list-style-type: none"> <li>계약서(금액, 공기, 특별&amp;일반 조건 등 FIDIC 국제표준계약조건 인용)</li> <li>보증서(선수금 및 이행 보증)</li> </ul>	낙찰사
인도 (최종 마무리)	착공 지시서(NTP) 발급	발주처
	• 현장가설 및 인력 동원, 구매 및 하도급 관리 • 공정(안전, 환경, 품질 등), 리스크 관리	계약사
	Variation Order Request → 계약 변경	"
	• 프로젝트 경비 정산 • 준공기성 서류 제출 등	"
	클레임 관리	"
	• 시운전(플랜트), 하자(토건) 검토 • 준공 증명서(FAC) 접수	"

\* 이상 도급사업 진행절차, 2020년 해외건설 실무지침서 재구성

## 개발형 프로젝트 수행 절차

단계	주요 내용	비고
사업의 발굴	<ul style="list-style-type: none"> <li>다양한 사업발굴원 확보</li> <li>사업의 육성 패턴(수익모델, 파트너십, PF)</li> </ul>	1단계 (개발단계)
	발굴 가능 프로젝트 확보	사업주
사업의 구상	<ul style="list-style-type: none"> <li>개발사업 추진 전담 TF 구성,</li> <li>명확한 가치 정의 및 인사 선정</li> <li>주요 인사, 기관 등 Key Account 관리</li> </ul>	"
	공동개발계약(JDA), 주주간 계약(SHA)	사업주
사업 구조화와 Six Enablers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Six Enablers 구성: 사업주, 대주단, 원료공급자, 제품/용역 구매자, 시공사업자, 운영 및 유지/보수 사업자</li> <li>리스크 분석 및 사업개발비 투입 의사결정</li> </ul>	"
	양허계약/실시계약	정부- 사업주
협상 및 Bankability 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>사업의 실행가능성과 금융조달성 제고를 목적으로 각종 계약 체결</li> <li>Bankability 확보 시 고려사항: 국가/정치리스크, 사업주-파트너 이슈, 기술적 타당성, 재무적 타당성</li> </ul>	"
사업타당성 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>경제적 타당성 (사회적 비용 및 편익 분석, B/C 분석)</li> <li>재무적 타당성(수익성 평가)</li> <li>법률적 타당성(법, 규제, 외국인 투자환경, 세제)</li> <li>기술적 타당성(proven technology 여부)</li> </ul>	"
건설	<ul style="list-style-type: none"> <li>금융 종결: 투자의사결정, 금융약정, 자금투입</li> <li>건설공사 물리적 진행 및 시운전</li> <li>상업생산(COD) 달성</li> </ul>	사업주, 대주단 2단계 (건설단계)
운영	<ul style="list-style-type: none"> <li>준공시점, 양허기간, 종료시점에 걸쳐 운영 및 유지보수</li> <li>목적 사업 운영을 통해 투자비 회수</li> </ul>	3단계 (운영단계)

\* 이상 KIND 내부자료 및 '해외사업 디벨로퍼의 세계(임한규 저)' 재구성

## 단계별 정부 지원사업 Guide Map

단계	주요 지원사업	주관부처
계획단계	KSP, EIIPP	기재부
	KOICA 글로벌연수사업	외교부
인력강화 지원단계	인프라개발정책 역량강화 석사학위 과정	국토부
	글로벌 철도연수과정 지원사업	국토부
	마이스터고 지원사업	국토부
	환경협력국 공무원 석사학위과정	환경부
	마스터플랜 지원사업	국토부
	해외건설 시장개척지원사업	국토부
	해외인프라도시개발사업 F/S 지원사업	국토부
	스마트 건설기술 개발사업	국토부
	무상원조사업	외교부
	유상원조사업	기재부
	해외플랜트 시장개척지원사업	산업부
	엔지니어링 수출경쟁력강화 지원사업	산업부
	신재생에너지산업 해외진출 지원사업	산업부
수주활동 단계 (사업화 지원 단계)	에너지산업협력 개발지원	산업부
	해운물류시장 개척지원사업	해수부
	해외항만개발 협력사업	해수부
	해외항만개발 시장진출 지원사업	해수부
	해양플랜트 서비스산업 F/S 지원사업	해수부
	개도국 환경개선 M/P 수립지원 사업	환경부
	해외환경 프로젝트 F/S 지원사업	환경부
	환경기술 국제공동 협력사업화 지원사업	환경부
	의료기관 해외진출 프로젝트 지원사업	보건부
	의료 해외진출 GHKOL컨설팅 지원사업	보건부
	보건 의료인력 해외진출 지원	보건부
수행 단계	해외건설 법률컨설팅 지원사업	국토부
	OJT 지원사업	국토부

# 협회 소식 · 동정

## 한국도시계획가협회 – 한국교통연구원 업무협약 체결식 개최

\_ 2021. 06. 24.

우리 협회는 지난 6월 24일 오후 3시 한국교통연구원 2층 소회의실에서 한국교통연구원과 업무협력을 위한 협약을 체결하였습니다. 이날 협약식에서는 우리 협회 김홍배 회장과 한국교통연구원 오재학 원장을 비롯한 양 기관의 임원이 참석하였습니다. 이번 협약은 한국도시계획가협회와 한국교통연구원 양 기관의 상호 이해와 협력을 바탕으로 공동연구 수행, 정보공유 등 연구 교류와 협력을 통해 국토계획과 교통발전에 기여하고자 진행되었습니다. 이날 업무협약 체결식 이후에도 양 기관에서는 상호 필요 분야에 대한 심도 있는 논의 및 교류협력 활성화를 통한 상호 연구역량과 경쟁력을 강화하는 방안을 논의할 예정입니다.



## 한국도시계획가협회 2021년 제3회 상임이사회 · 이사회 합동회의 개최

\_ 2021. 07. 01.

우리 협회에서는 지난 7월 1일 오후 7시에 상임이사회 · 이사회 통합 회의를 줌을 통한 원격 회의로 개최하였습니다.

이번 회의에서는 2021년도 회원가입 및 회비납부 현황을 보고받았습니다. 또한 협회에서 체결하고 추진 중인 업무협약과 토론회 및 세미나 개최에 대해 보고받았으며, 용역 명칭 대체 및 협회 발간도서의 판매현황, 홍보 브로슈어 발간계획을 보고받았습니다.

이후에는 정회원 및 단체회원 확대 방안과 하계토론회 일정 논의, 도시계획 관련 기업 대표 간담회 추진과 2021년 하반기 협회 행사, 도시계획가 위상강화 특별위원회 활동보고 및 향후 활동계획과 LH소속 임원의 해촉 및 대책에 대하여 논의하였습니다.



## Urban Planners 편집위원회 2021년 제3차 편집회의 개최

\_ 2021. 07. 07.

한국도시계획가협회 협회지인 **Urban Planners** 편집위원회(위원장: 한양대학교 김홍순 교수)가 2021년 7월 7일 오후 7시 Zoom을 통해 비대면으로 개최되었습니다. 위원장 등 7인이 참석한 이 날 회의에서는 10월호 주제로 '해외도시개발'을 다루기로 하고 필자를 선정하였습니다.



### 한국도시계획가협회 2021년 제1회 지회장단 회의 개최

\_ 2021. 07. 08.

우리 협회에서는 지난 7월 8일 오전 10시에 지회장단 회의를 줌을 통한 원격 회의로 개최하였습니다.

이번 회의에서는 2021년도 회원가입 및 회비납부 현황과 지역별 협회 회원 현황에 대한 보고가 있었습니다. 또한 협회에서 체결하고 추진 중인 업무협약과 토론회 및 세미나 개최에 대한 보고가 있었으며, 용역 명칭 대체 및 협회 빌간도서의 판매현황, 홍보 브로슈어 발간계획에 대한 보고가 있었습니다.

이후에는 정회원 및 단체회원 확대 방안과 지회 역할 확대 방안, 도시계획 관련 기업 대표 간담회 추진과 2021년 하반기 협회 행사에 대한 논의가 있었습니다.

회장, 여춘동 산학부회장, 이일희 상임이사가 국토교통부를 방문하여 제1차관과 면담을 진행하였습니다.

이날 면담에서는 대가 정상화 방안과 부동산개발 전문인력 사전교육기관의 지정에 관해 주로 논의가 이루어졌습니다. 협회는 이에 대해 지속적으로 국토교통부와 논의를 이어갈 예정입니다.



### 한국도시계획가협회 2021년 제4회 회장단회의 개최

\_ 2021. 08. 30.

우리 협회에서는 2021년 8월 30일 오후 7시에 협회 회의실과 줌을 통하여 제4회 회장단회의를 개최하였습니다.

이번 회의에서는 2021년도 회원가입 현황과 회비납부 현황, 유관기관과의 MOU 체결 및 추진현황, 2021년도 제1회 지회장단회의 개최, 국토교통부 차관 면담, 협회 빌간도서 판매 현황에 대한 보고가 있었습니다.

이후에는 정회원 및 단체회원 확대 및 협회 재정 확충 방안, 협회 하반기 일정 등을 결정하였으며, 2022년 협회지 광고 수주 및 기관탐방 방문기관 선정, 협회 브로슈어 초안 검토에 대한 논의가 있었습니다. ☺



### 한국도시계획가협회-국토교통부 차관 면담

\_ 2021. 07. 21.

우리 협회에서는 7월 21일 오후 1시에 김홍배 회장, 임영진 기획부

# 신규 가입회원 명단

2021년 9월 27일 기준

NEW  
MEMBERS LIST

## 개인회원

나강열	광주전남연구원 책임연구위원
이성원	
임혜수	인천광역시 도시재생현장지원센터 주무관
여지호	
김재윤	인토엔지니어링 도시건축사사무소 전무
우명제	서울시립대학교 교수
진영길	한국종합기술 전무
최현종	대한콘설탄트
정동근	
김현주	
정의홍	
손동욱	(주)팀21공간도시연구소
백승원	(주)팀21공간도시연구소
김중훈	(주)팀21공간도시연구소
조용준	(주)팀21공간도시연구소
최민호	(주)팀21공간도시연구소
정재우	(주)팀21공간도시연구소
문경원	(주)팀21공간도시연구소
서원석	(주)팀21공간도시연구소
이상경	(주)팀21공간도시연구소
권대한	(주)팀21공간도시연구소 이사
이은석	(주)팀21공간도시연구소

## 단체회원

한국교통연구원
(주)대경도시개발연

## 증신회원

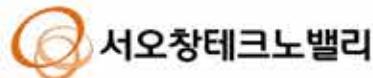
전병선	LH지역균형발전지원센터 지역균형발전자문관
박만영	한국토지주택공사 부장
정명화	(주)유신 전무
박원신	(주)도화 전무
조현재	어반플레이스 종합건축사사무소 도시계획부 이사
문준경	Ih토지주택연구원 책임연구원
안덕현	(주)유신
이상호	(주)유신
주용수	한국토지주택공사 차장

# 성공은 가장 빠른 길로 온다

서오창 IC 바로 앞, 2차전지 산업의 핵심

서오창테크노밸리에서 성공적인 사업을 시작하십시오!

## 서오창테크노밸리



서오창IC 바로 앞 천국교통망·방사광가속기·확인점 산업단지

·오창과학산업단지 소부장 특화단지 지정·한국그룹 시장의 경쟁원 조성능력

서울사무소 04041 서울특별시 종로 청계천로 89, 5층(장교동, 한화빌딩)

청주사무소 28377 충청북도 청주시 흥덕구 강서로 107, 1104호(금성빌)

TEL. 043.239.2131-2 | FAX 043.239.2133 | [www.wotv21.co.kr](http://www.wotv21.co.kr)

분양문의

**043.239.2131-2**

산업용지 분양중



## “중원도시는 미래를 설계합니다.”

도시개발에 초기단계에서 완료단계까지  
프로젝트 관리자의 역할을 수행할 수 있는 최고의 전문가 집단으로,  
중원도시는 행복한 도시의 미래를 창조해 갑니다.

도시에서 이루어지는 모든 개발사업에 역량을 가진 기업으로,  
'도시와 건축의 융합을 통한 미래도시의 건축'이라는 꿈을 위하여  
끊임없이 노력하고 정진하겠습니다.





당신의 삶 속으로

# INTO

Your life

Engineering & Architecture  
HUMAN & LAND

[www.intoeng.com](http://www.intoeng.com)

인토엔지니어링도시건축사사무소

전 화 : 02-424-9835

팩 스 : 02-424-9817

주 소 : 서울특별시 송파구 법원로 128  
(SK V1 GL 메트로시티 C동 1411~14호)

회장 **김홍배** 한양대학교 교수

기획부회장	<b>임영진</b> 삼호기술공사 대표이사
행정부회장	<b>한상훈</b> 중원대학교 교수
재정부회장	<b>최민성</b> 멜코리얼티 그룹 대표이사
교육부회장	<b>이승일</b> 서울시립대학교 도시공학과 교수
대외협력부회장	한국교통대학교 <b>권일</b> 도시·교통공학과 교수

공공부회장	<b>이종원</b> (주)경화엔지니어링 부회장
산학부회장	<b>여춘동</b> (주)인토엔지니어링건축사사무소 대표이사
여성부회장	<b>김선아</b> (주)SAK 건축사사무소 · 엔지니어링 대표
연구부회장	<b>윤정중</b> 한국토지주택공사 토지주택연구원 선임연구위원
기술부회장	<b>문천재</b> 주식회사 유신 사장
감사	<b>선권수</b> 도시전략연구소 대표

상임이사	<b>권용일</b> 대구한의대학교 교수
	<b>권혁도</b> 동명기술공단 부사장
	<b>김기찬</b> 유나이티드그룹 대표이사
	<b>김성길</b> 공주대학교 교수
	<b>김성률</b> 우리E&G 대표이사
	<b>김영준</b> 청해엔지니어링 대표이사
	<b>김주영</b> 성지대학교 교수
	<b>김황진</b> 광주대학교 교수
	<b>김홍순</b> 한양대학교 도시공학과 교수
	<b>박태원</b> 광운대학교 도시계획부동산학과 교수

석교성	롯데건설 전무
<b>여옥경</b>	한양사이버대학교 교수
<b>오민경</b>	태평양감정평가법인 이사
<b>윤갑식</b>	동아대학교 교수
<b>윤상복</b>	동의대학교 도시공학과 교수
<b>이명훈</b>	한양대학교 교수
<b>이상근</b>	대우해양조선 건설부문 사장
<b>이영성</b>	서울대학교 환경대학원 교수
<b>이일희</b>	제일엔지니어링 이사
<b>임동일</b>	강릉대학교 도시계획부동산학과 교수

<b>정호순</b>	(주)미래E&D 부사장
<b>정승현</b>	한국건설기술연구원 건축도시연구소 수석연구원
<b>정현철</b>	삼호기술공사 부사장
<b>정희운</b>	서울연구원 선임연구위원
<b>조우현</b>	경기도시공사 균형발전처장
<b>조종렬</b>	대한컨설팅트 전무
<b>최승희</b>	우석대학교 건축과 교수
<b>최찬용</b>	용인도시공사 사장
<b>최현욱</b>	반석엔지니어링 이사
<b>홍길표</b>	(주)서영 부사장

이사	<b>강경훈</b> 이룸 CNS 대표
	<b>강동오</b> HDC 아이앤코스 상무
	<b>강원준</b> 경호엔지니어링 상무
	<b>강평희</b> 대한콘설팅트 이사
	<b>고준호</b> 한양대학교 도시대학원 교수
	<b>고진수</b> 광운대학교 도시계획부동산학과 교수
	<b>고태호</b> 제주발전연구원 연구위원
	<b>구정현</b> 경동엔지니어링 부사장
	<b>권영선</b> 주택산업연구원 책임연구원
	<b>김건우</b> 한양대학교 교수
	<b>김귀식</b> (주)로뎀도시기술연구소 대표이사
	<b>김근영</b> 강남대학교 교수
	<b>김노희</b> 코오롱글로벌 과장
	<b>김성주</b> (주)도시건축 이래 대표
	<b>김성진</b> 성도 E&C 대표
	<b>김용태</b> 한진개발공사 전무
	<b>김재구</b> 전북연구원 연구위원
	<b>김재윤</b> 인토엔지니어링 도시건축사사무소 전무
	<b>김정곤</b> SH공사 본부장
	<b>김정섭</b> UNIST 교수
	<b>김정훈</b> 한국건설기술연구원 연구위원
	<b>김진</b> 한남대학교 교수
	<b>김진유</b> 경기대학교 교수
	<b>김창형</b> 부천도시공사 본부장
	<b>김종호</b> 서울시립대학교 교수
	<b>김태경</b> 텁21공간도시연구소 대표
	<b>김현무</b> 사이트랩 대표
	<b>김호용</b> 동아대학교 교수
	<b>김황배</b> 남서울대학교 교수
	<b>나강열</b> 광주전남연구원 책임연구위원
	<b>나승일</b> 인천시 해양항만과 팀장
	<b>남광우</b> 경성대학교 도시공학과 교수
	<b>노혜진</b> 케이에스엠기술 이사
	<b>문계정</b> 법무법인 태일 변호사
	<b>문채</b> 성결대학교 교수
	<b>문태현</b> 경상대학교 교수

<b>민세식</b>	민종합기술단 대표이사
<b>박근오</b>	충남연구원 재난안전연구센타장
<b>박노일</b>	건설경제신문 부장
<b>박성호</b>	Korea In World D&C 책임
<b>박신태</b>	(주)중원도시종합건축사사무소 대표
<b>박영길</b>	이천시 도시재생센터 센터장
<b>박영신</b>	한경부동산연구소 소장
<b>박인권</b>	서울대 환경대학원 교수
<b>박진아</b>	한양대 도시공학과 교수
<b>박철광</b>	한화건설 개발사업본부 상무
<b>박홍철</b>	(주)건화 도시계획부 전무
<b>배기목</b>	대진대학교 도시공학과 교수
<b>배상호</b>	도화엔지니어링 부사장
<b>백복수</b>	인토엔지니어링 총괄본부장
<b>백재현</b>	새만금개발공사 개발사업처장
<b>백한열</b>	한남대학교 교수
<b>성장환</b>	토지주택연구원 실장
<b>성현곤</b>	한양대학교 교수
<b>송향숙</b>	여성과 공간연구소 소장
<b>신상영</b>	서울연구원 연구위원
<b>양광식</b>	순천향대학교 행정학과 교수
<b>양성돈</b>	여주시 도시재생지원센터 센터장
<b>양용택</b>	서울시 재생정책기획관
<b>엄수원</b>	전주대학교 교수
<b>오복환</b>	경기도 의왕시 경제환경국장
<b>우명제</b>	서울시립대학교 교수
<b>유명소</b>	(주)동림피엔디 전무이사
<b>유천웅</b>	엠와이엔씨 대표
<b>윤문상</b>	인천경제자유구역청 영종청리개발과장
<b>윤방현</b>	(주)미래파워 대표이사
<b>윤은정</b>	서울특별시의회 입법조사관
<b>이남휘</b>	작은도시대장간 실장
<b>이동우</b>	한양대 국토도시개발정책연구소 연구교수
<b>이영범</b>	피엔디파트너스 대표
<b>이민기</b>	NAI 연구위원
<b>이상훈</b>	한양대 도시대학원 교수

<b>이석주</b>	서울시의회 의원
<b>이우배</b>	인제대학교 교수
<b>이재수</b>	강원대학교 부동산학과 교수
<b>이재준</b>	국토연구원 책임연구원
<b>이정원</b>	용인시 도시계획상임기획단장
<b>이정하</b>	상지엔지니어링 상무
<b>이주일</b>	서울연구원 선임연구위원
<b>이지영</b>	서울시립대학교 교수
<b>이창효</b>	한밭대학교 교수
<b>이칠성</b>	(주)간화 부사장
<b>임병호</b>	대전발전연구원 연구위원
<b>임태빈</b>	유엔미기술사사무소 소장
<b>임현진</b>	더 도시연구소 대표
<b>임형빈</b>	충남발전연구원 연구위원
<b>임혜수</b>	인천광역시 도시재생현장지원센터 주무관
<b>장성만</b>	목포대학교 교수
<b>장영호</b>	미래ED 본부장
<b>전병선</b>	LN지역균형발전자원센터 지역균형발전자문관
<b>전병혜</b>	용인시정연구원 연구위원
<b>정다운</b>	오씨에스도시건축 실장
<b>정명화</b>	유신엔지니어링 전무
<b>조미정</b>	한양대학교 겸임교수
<b>조경래</b>	서울시의회 전문위원
<b>조필제</b>	유선엔지니어링 건축사사무소 도시본부 본부장
<b>진영길</b>	한국종합기술 전무
<b>천상현</b>	홍익대학교 교수
<b>최동규</b>	(주)삼안 부사장
<b>최봉문</b>	목원대학교 교수
<b>최영은</b>	대구경북연구원 실장
<b>최충익</b>	강원대학교 교수
<b>탁정호</b>	파엔티 글로벌 대표이사
<b>한재범</b>	법무법인 제이엔 변호사
<b>허정문</b>	수원시지속가능도시재단 이사장
<b>홍재주</b>	(주)맵인어스 이사
<b>황종만</b>	한양대 특임교수
<b>황지욱</b>	전북대학교 교수

- 2021.10. 해외 도시개발  
07. 제4차 수도권정비계획  
04. 주택정책과 도시계획  
01. 다시, 도시재생을 생각한다
- 2020.10. 광역도시계획, 회고와 전망  
07. 감염병 시대의 도시계획  
04. 스마트 시티와 도시계획  
01. 도시, 기본계획을 말하다
- 2019.08. 3기 신도시에 바란다  
05. 도시재생과 커뮤니티 비즈니스
- 2018.08. 중심시가지형 도시재생과 도시계획
- 2017.12. 스마트시티와 도시계획  
08. 도시재생뉴딜정책과 도시계획
- 2016.11. 쇠퇴상권의 재활성화  
08. 부산개항 140년, 워터프론트 조명  
04. 응복합화와 도시계획
- 2015.12. 국공유지 활용과 도시경쟁력  
10. 지방중소도시의 현안과 발전방향  
06. 거버넌스를 통한 도시재생 활성화  
03. 근대 도시건축 문화 유산 특집기획
- 2014.11. 국토도시분야 해외진출전략  
07. 통일에 대비한 국토 · 도시계획  
03. 장간호

