

서울시·아시아도시 도시정책 공유방안

고준호 김선웅 최유진

A Study on Asian Megacity and Seoul' policy exchange with Asian cities



서울연구원
The Seoul Institute

\ 연구책임

고준호 세계도시연구센터 센터장

\ 연구진

김선웅 도시공간연구실 선임연구위원
최유진 안전환경연구실 연구위원
김보민 세계도시연구센터 연구원
민동환 세계도시연구센터 연구원

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약

자카르타 교통·폐기물, 방콕 교통·상수도 해당 도시 수요 높은 분야 중심 정책공유

아시아, 급격한 경제성장·도시화로 삶의 질 저하 등 부작용

1990년 후반부터 아시아는 급격하게 변화하고 있다. 아시아는 2001~2010년 연평균 경제성장을 6.18%를 기록하는 등 특히 경제적으로 빠른 발전 속도를 보이고 있다. 이 수치는 아시아와 같은 개발도상대륙인 중남미의 3.22%와 비교할 때 약 2배 정도 높은 수치이다.

이와 같은 경제성장으로 아시아의 절대 빈곤층은 4억 2,500만 명이 감소하였고 이는 동기간 전 세계 빈곤층 감소의 93%에 해당한다.

또한 이러한 빠른 경제성장은 전통적으로 농촌중심 사회인 아시아를 도시중심 사회로 변화시켰다. 인구이동적 측면으로 살펴보면 1995년 8억 명이었던 아시아 도시인구는 2015년 15억 명으로 약 2배 정도 상승하는 결과를 가져왔다.

하지만 이와 같은 경제성장과 도시화가 긍정적인 측면만을 가지고 있는 것은 아니다. 특히 경제 발전에 따른 도시화에 충분한 준비를 하지 못한 개발도상국에게는 빈곤층 증가, 사회기반시설 부족으로 인한 도시의 슬럼화와 삶의 질 저하라는 부정적인 결과를 가져왔다.

서울시, 해외도시와 정책교류 지속성 높이려면 전략 체계화를

서울은 지난 50년간 도시화 문제 해결을 위해 체계적으로 대처한 경험을 가지고 있다. 이런 경험은 현재 개발도상국들이 처한 문제 해결에 큰 도움이 될 것이다. 이에 따라 UN, 세계대중교통협회, 국제위생단체 등 다양한 해외기관에서 서울의 도시화 문제 해결 능력을 높이 평가하고 있다.

현재 개발도상국들의 도시가 겪고 있는 도시화 문제는 과거 서울이 직면했던 문제와 매우 유사한 측면을 가지고 있다.

2012년에 서울시는 국제교류의 기초를 해외도시와의 정책공유를 통한 양 도시 간 상생발전으로 설정하여 해외도시와의 다양한 정책교류 사업을 진행 중에 있다. 그 결과 2012년부터 2014년까지 3년간 23개 도시와 협력 사업을 추진하였다.

하지만 정책 시행 초기인 지난 3년간 교류의 질적 향상보다는 양적 확대에 치중하는 모습을 보여 사업의 지속가능성에 대한 우려가 제기되었다.

이에 사업의 지속가능성과 질적 향상을 위한 정책공유 대상 도시 선정과 해당 도시에 알맞은 정책공유 방안 마련이 필요한 시기이다.

우선적 정책공유 도시로 비엔티안·호찌민·양곤 등 7개 도시 선정

이 연구에서는 중앙정부의 중점 협력국 선정 기준을 참고하여 총 3단계의 과정을 거쳐 우선적으로 서울시가 정책공유를 해야 할 도시를 선정하였다.

첫 번째 단계에서는 국제적 보편성을 고려하여 OECD DAC 수원국(受援國) 리스트와 중앙정부 입장에서 선정된 중점협력국의 범위에서 도시를 선정하였다. 이때, 실질적으로 서울시 개발 경험의 활용도가 낮을 것으로 예상되는 고중소득국은 제외하였다.

두 번째 단계에서는 1단계에서 선정된 국가의 수도 또는 제2의 도시를 대상으로 정량적 평가를 수행하였다. 정량적 평가에서는 사회적 지표, 경제적 지표, 우호친선 관련도 등 세 가지 요소를 고려하였다. 또한 이 세 가지 요소에 관련된 하위 지표를 선정하고, 세 가지 요소의 상위지표와 관련된 하위지표를 동시에 고려하여 평가하였다. 사회적 지표는 도시의 성장과 사회 수준을 판단할 수 있는 도시화율, 연간도시 성장률, 도시인구, 빈곤율, GINI 계수를 사용하였으며, 경제적 지표는 국가 경제와 해당 국가의 경제 수준 파악이 가능한 1인당 국민총소득, 1인당 국내 총생산, 최근 5년간 경제 성장률을 사용하였다. 마지막으로 우호친선과 관련해서는 한국과의 우호도, 경제개발협력 순위, 자매우호도시 체결 여부 등의 세부 지표를 사용하였다.

2단계 절차를 거쳐 선정된 도시는 자카르타(인도네시아), 메트로마닐라(필리핀), 호찌민, 하노이(이상 베트남), 비엔티안(라오스), 다카(방글라데시) 등 6개 도시이다.

최종단계에서는 2단계에서 선정된 도시에 대한 타당성 여부를 재검토하였다. 또한, 선정되지 않은 도시 중 기존 서울시와의 협력관계, 향후 협력 가능성을 종합적으로 고려하여 중점협력도시 추가 필요성을 확인하였다.

양곤(미얀마)과 방콕(태국)은 최근 3년간 서울시와 인프라 분야 협력을 위한 MOU 체결, 서울시 주요인사의 해당지역 방문 그리고 최근 메콩강 유역 국가의 성장률이 높다는 점을 고려하여 추가하였다. 반면, 다카(방글라데시)는 서울시와의 교류가 거의 없고 지리적으로도 다른 도시와 다르게 서남아시아에 위치하여 우선적 정책공유도시에서 제외하였다.

이러한 과정을 통해 이 연구에서는 자카르타(인도네시아), 메트로마닐라(필리핀), 양곤(미얀마), 호찌민, 하노이(이상 베트남), 비엔티안(라오스), 방콕(태국) 등 7개 도시를 서울시가 우선적으로 도시개발 분야 정책공유를 해야 할 도시로 제안하였다.

메트로마닐라는 교통·상수도, 하노이는 교통·폐기물 정책공유 필요

자카르타는 높은 도시화율과 GDP 대비 낮은 인프라 투자율로 인하여 도시민의 삶의 질이 열악한 편이다. 그중 특히 연간 약 2조 6천억 원에 이르는 경제 손실을 유발하고 있는 교통혼잡과 35%에 불과한 낮은 쓰레기 분리수거율, 전체 하수용량 중 약 3%만 처리되고 있는 환경분야가 가장 심각하다. 따라서 서울시가 자카르타와 공유가 가능한 분야는 교통과 폐기물 분야일 것으로 보인다. 교통 분야는 교통시스템 전반의 틀을 다시 만드는 교통 마스터플랜과 교통문화수준을 향상시키기 위한 교육홍보 활동 등이 필요할 것으로 보인다. 두 번째로 폐기물 분야는 폐기물 분리 배출정책 수립과 폐기물 시설 현대화 등이 필요할 것으로 보인다.

메트로마닐라 역시 다른 동남아 도시들과 마찬가지로 빠른 인구증가와 낮은 인프라 투자로 인하여 도시화 문제에 시달리고 있다. 현재 가장 심각하게 대두되고 있는 문제는 부실한 대중교통체계로 인한 도시교통문제와 최대 36%에 이르는 높은 누수율로 인한 상하수도 문제이다. 이에 메트로마닐라와 공유가 가능한 정책 분야는 교통과 상하수도 분야이다. 교통 분야는 개인교통 수요 분산과 대중교통 활성화를 위한 BRT 정비·확충, 도시철도 이용실태 분석

및 관련 시설 개량 등을 포함한 마스터플랜 수립이 필요할 것으로 보인다. 상수도 분야도 개선이 시급하기는 하나 민영화라는 구조적인 문제가 있으므로, 이러한 문제 해결 후 서울시와의 정책공유가 필요할 것이다.

현재 양곤시의 가장 큰 문제는 급증하는 인구를 감당하지 못하는 낙후되고 부실한 인프라 시설이라고 할 수 있다. 특히 양곤시의 상수도 시설 부족은 전체 인구의 40% 정도가 공급을 받지 못할 정도로 심각하다고 알려졌다. 또한 쓰레기 역시 일일 배출량 중 약 60%만이 수거되고 있는 실정이다. 서울시와 양곤은 상하수도 분야의 협력이 필요할 것으로 보인다. 하지만 다른 도시와 다르게 기초시설 자체가 부족하므로, 마스터플랜 등의 계획 수립보다는 노후 시설의 개량 등을 우선적으로 진행하는 것이 필요할 것으로 보인다.

하노이와 호찌민은 급증하는 오토바이로 인한 교통정체와 부실한 쓰레기 수거로 인한 수자원 및 토양 오염 등의 문제를 가지고 있다. 교통문제 해결을 위해 교통체계 마스터플랜 컨설팅이 필요할 것으로 보이며, 그 주요 내용은 대중교통체계 확충과 개인교통수단 수요관리 등이 핵심이 되어야 할 것이다. 폐기물과 수자원은 상호 영향을 크게 미치므로 두 개의 문제를 동시에 해결하는 방법을 찾는 것이 중요하다. 1차적으로는 공무원과 일반 시민을 대상으로 한 홍보전략 마련과 관련 제도 개선을 위한 컨설팅이 필요할 것으로 보인다. 이후 1단계 사업이 성공적으로 진행되면 국제개발은행 또는 민간기업과 공동으로 관련 시설을 확충하는 사업이 필요할 것으로 보인다.

비엔티안의 2006년과 2013년의 자동차등록대수를 비교하면 약 2배 정도 증가하였고, 이로 인한 대기오염, 교통사고 문제 등이 도시문제로 대두되고 있다. 또한 수자원의 경우에는 하천 및 습지지역 쓰레기 무단투기 문제와 수자원 조사에 대한 조사장비의 부실 등의 취약점을 갖고 있다. 서울과 비엔티안이 공유 가능한 정책분야는 교통과 상하수도 분야이다. 현재 비엔티안은 도시규모가 다른 동남아 도시에 비해 크지 않아 대중교통 문제를 단순 비교하였을 때에는 타 도시에 비해 심각한 편은 아니다. 하지만 현재와 같이 개인교통수단이 증가할 경우 장래에는 교통문제가 대두될 가능성이 높다. 따라서 현재 운영되는 대중교통 시스템 개선과 개인교통수단 수요 조절 등을 중심으로 한 마스터플랜 수립이 필요하다. 또한 상수도의 현황이 제대로 파악되지 않은 상태이므로 컨설팅보다는 수자원 관련 규정, 정책, 수질 현황 파악을 위한 기초조사가 심도 있게 진행될 필요가 있다.

방콕의 전체적인 인프라 수준은 아시아 도시 평균 수준이라고 할 수 있다. 하지만 부문별로 살펴보면 그 격차는 심각하게 나타나고 있다. 특히 교통, 쓰레기, 물, 위생 분야는 평균 이하이다. 방콕의 교통수준이 평균 이하로 나타난 이유는 승용차 중심의 교통계획 수립과 비효율적인

대중교통시스템에 기인하고 있다. 수자원의 경우에는 사용가능 수량은 충분하나 오·폐수 시설의 미비와 관리 능력 부재 등으로 인해 원수 오염이 매우 심각한 편이다. 서울과 방콕은 교통과 상수도 관련 정책공유가 가능할 것으로 보인다. 교통 분야는 시민들의 대중교통이용 활성화를 위한 교통 마스터플랜 등의 수립이 필요할 것으로 보인다. 상수도 분야는 시설의 개보수보다 오염된 원수의 수질 복원을 위한 제도와 규제 방법 등이 포함된 정책방향 설정 지원이 필요할 것으로 보인다.

예산 1억 원 내외 소규모 사업은 서울시 단독으로 추진 바람직

성공적인 해외진출을 위해서는 세계가 인정할 만한 추진 실적(Reference), 인적 네트워크(Network), 사업 추진을 위한 충분한 자원(Financing)이 필수적이다. 하지만 서울은 아직 이러한 해외도시개발 사업 수행을 위한 기반이 약한 편이다.

따라서 이러한 여건하에서 서울시의 해외도시 진출은 사업 성격에 따라 적절한 전략을 가지고 진행하는 것이 필요하다.

서울시의 자체 예산으로 사업 수행이 가능한 소규모 사업은 서울시가 단독으로 진출하는 방안을 적극적으로 고려하여야 한다. 타 기관과 공동으로 협력하여 사업을 수행할 경우 사업의 안정성은 보장되지만, 사업 수행을 위한 행정적인 비용이 많이 소요되므로 소규모 사업일 경우 단독으로 수행하는 것이 비용적인 측면에서 더 나은 선택이라고 할 수 있다. 서울시 단독으로 사업 수행 시에는 정책 개선 사업을 주목적으로 설정하고 예산 규모는 약 1억 원 내외로 하는 것이 적절할 것으로 본다. 서울시의 단독 사업이 성공적으로 완료되면 그 결과를 바탕으로 재원을 보유하고 있는 타 기관과의 협력 사업이 필요하다.

자원·인적 네트워크 필요한 사업은 국제기구 등과 협력해야

두 번째 방법은 국제기구와 협력하여 사업을 진행하는 것이다. 국제기구와의 협력 추진 시에는 기구의 규모와 성격 등을 잘 파악하여 진행하는 것이 필요하다.

국가단위의 국제기구는 대규모 자금력을 보유한 개발은행들과 UN 관련 기구로 크게 구분될 수 있다. 세계은행, 아시아개발은행 등의 국제개발은행과는 공동사업 개발 및 자금활용을 통한 본 사업 수행에 궁극적인 목적을 두어야 하고, UN 계열의 UNDP, UN HABITAT 등과는 마스터플랜 수립, 단기 정책컨설팅, 본 사업의 수행 및 서울정책 인지도를 높이기 위한 국제행사 참여에 주안점을 두어야 한다.

도시 중심 국제기구는 설립목적에 따라 구분이 가능하며, 협력방향도 설립목적에 맞게 수립하여야 한다. 인간정주를 목적으로 하고 있는 씨티넷(Citynet)과는 주거 환경 개선을 위한 프로젝트를, 환경 개선을 목적으로 하는 이클레이(ICLEI)와는 환경 프로젝트를 중심으로 수행하는 등 맞춤형 방향 설정이 필요하다. 도시 중심 국제기구의 대부분은 자금력과 네트워크가 국가단위의 국제기구보다 낮다. 그러므로 대규모 사업보다는 단기 정책자문 및 서울정책홍보활동 등을 중심으로 진행하는 것이 적절할 것이다.

마지막 방법은 국내 유관기관과의 협력 사업을 통해 해외 도시에 진출하는 것이다. 국내 유관기관은 크게 사업정보를 다루는 기관과 자금을 가지고 있는 기관 등으로 구분할 수 있다.

대한무역투자진흥공사 또는 해외건설협회와 같은 정보를 다루는 기관과는 정보공유, 공동사업 발굴, 협력 사업이 가능한 민간기업 발굴 분야에서 협력이 가능하다. 이와 같은 기관들과는 정보공유에 관한 MOU 체결을 통해 상시 정보 교환 창구를 마련한 후 협력관계를 활용한 사업 구상이 필요하다.

한국국제협력단(KOICA) 및 수출입은행(EDCF)과 같은 자체 자금을 보유하고 있는 기관과의 협력 전략은 해당기관의 자금 활용에 초점을 맞추는 것이 필요하다. 이 방법은 해외사업을 수행하는 기관과 함께 진행하여 사업의 시작부터 큰 비용을 들이지 않고 사업을 진행할 수 있는 장점이 있다. 하지만 사업 추진에 관한 주도권을 서울시가 가질 수 없다는 단점이 있을 수 있다.

목차

| | |
|---------------------------------|----|
| 01 서울시·아시아도시 정책공유 사업의 효과성 제고 필요 | 2 |
| 1_정책공유 사업 지속가능성 확보전략 ‘발등의 불’ | 2 |
| 2_서울시, 亞 개도국 도시와 8대 우수정책 공유 | 2 |
| 3_우선 협력도시 선정하고 정책공유 방안도 도출 | 3 |
| 02 성장 쟁결음 아시아도시, 서울시와 정책공유 요구 | 6 |
| 1_아시아의 급격한 도시화와 문제점 | 6 |
| 2_‘도시문제 해결’ 서울시·아시아도시의 정책공유 | 10 |
| 3_체계적인 정책공유 방안이 필요한 서울시 | 16 |
| 03 서울시 우수정책 공유 7개 해외도시 선정 | 18 |
| 1_경제수준·양국관계 등 고려해 협력국가 선택 | 18 |
| 2_3단계 절차 거쳐 하노이, 방콕 등 최종 선정 | 20 |
| 04 정책공유 대상도시 필요분야 심층분석 | 28 |
| 1_자카르타(인도네시아) | 28 |
| 2_메트로마닐라(필리핀) | 31 |
| 3_양곤(미얀마) | 33 |
| 4_하노이(베트남) | 34 |
| 5_호찌민(베트남) | 38 |
| 6_비엔티안(라오스) | 40 |
| 7_방콕(태국) | 43 |

| | |
|----------------------------|----|
| 05 대상도시 특성 반영해 맞춤형 정책공유 추진 | 48 |
| 1_7개 도시별 정책공유 분야와 방안 | 48 |
| 2_해외도시와 정책공유 3가지 방안 | 50 |
| 3_서울정책 공유전략의 주기적 보완 | 56 |
| 참고문헌 | 59 |
| Abstract | 61 |



표

| | |
|--|----|
| [표 2-1] 아시아 주요 개발도상국, 세계, 중남미의 연평균 경제성장률 | 7 |
| [표 2-2] 서울정책 주요 수상내역 | 14 |
| [표 2-3] 서울시 정책 솔루션 해외도시 공유현황 | 15 |
| [표 3-1] 주요 공여국가의 중점협력국과 중점협력국 수(2007) | 18 |
| [표 3-2] 2010년 대한민국 통합 중점협력국 선정방법 | 19 |
| [표 3-3] 1단계에서 선정된 국가 | 21 |
| [표 3-4] 2단계 후보도시 선정을 위한 자료 및 세부지표별 가중치 | 23 |
| [표 3-5] 2단계 선정 결과 | 24 |
| [표 3-6] 서울시 협력대상국 선정방법 및 선정도시 수 | 25 |
| [표 4-1] 인도네시아 개요 | 28 |
| [표 4-2] 필리핀 개요 | 31 |
| [표 4-3] 미얀마 개요 | 33 |
| [표 4-4] 베트남 개요 | 34 |
| [표 4-5] 2011년 아시아도시 녹색지수 | 36 |
| [표 4-6] 베트남의 인프라 경쟁력 순위 | 38 |
| [표 4-7] 라오스 개요 | 40 |
| [표 4-8] 태국 개요 | 43 |
| [표 5-1] 서울시와 중앙정부의 해외사업 관련 여건 비교 | 51 |

그림

| | |
|--|----|
| [그림 2-1] 1950~2050년 아세안, 중국, 인도의 도시인구와 농촌인구 비교 | 8 |
| [그림 2-2] 1990~2005년 동남아시아 국가의 도시 슬럼인구 변화 | 8 |
| [그림 2-3] 선진국을 평균 1로 환산 시 대륙별 인프라 스톡 수준 | 9 |
| [그림 2-4] 상 : 아프리카, 아시아, 중남미의 평균 지니계수(2008), 하 : 아시아 주요 도시의 지니계수(2010) | 10 |
| [그림 2-5] 서울시 도시발전 역사 | 11 |
| [그림 4-1] 자카르타의 5개 자치단체 | 29 |
| [그림 4-2] 하노이의 도시성장(1925~2003년) | 35 |
| [그림 4-3] 하노이 수단별 수송분담률 | 37 |
| [그림 4-4] 호찌민-하노이 오토바이 대수 | 37 |
| [그림 4-5] 호찌민시의 오토바이와 자동차 등록 건수(1990~2007년) | 39 |
| [그림 4-6] 베트남 주요 하천의 오염도(좌 : BOD5 농도, 우 : MH4 농도) | 40 |
| [그림 4-7] 상 : 비엔티안 개인운송수단 증가율, 하 : 2013년 교통 수단분담률 | 42 |
| [그림 4-8] 2006~2013년 비엔티엔 인구, 자동차 증가 수, 교통사고 사망자, 사고차량 수 | 42 |
| [그림 4-9] 방콕시 개인교통 및 대중교통 차량 대수 | 45 |
| [그림 5-1] 효과적인 해외사업 추진을 위한 3대 요소 | 50 |
| [그림 5-2] 서울시 단독 진출 시 사업구도 | 53 |
| [그림 5-3] 국제기구와의 협력 구상도 | 54 |
| [그림 5-4] 국내 정보 관련 유관기관과의 협력방안 | 55 |
| [그림 5-5] 자체 자금 조달 유관기관과의 협력방안 | 56 |

01

서울시·아시아도시 정책공유 사업의 효과성 제고 필요

- 1_정책공유 사업 지속가능성 확보전략 ‘발등의 불’
- 2_서울시, 亞 개도국 도시와 8대 우수정책 공유
- 3_우선 협력도시 선정하고 정책공유 방안도 도출

01 | 서울시·아시아도시 정책공유 사업의 효과성 제고 필요

1_정책공유 사업 지속가능성 확보전략 ‘발등의 불’

2012년부터 서울시는 국제교류의 기초를 해외도시와의 정책교류를 통한 상생발전으로 설정하였다. 또한 이와 같은 방향전환이 행정적 수사에 그치지 않도록 2014년 2월부터 해외도시와의 정책교류 업무를 전담하기 위하여 해외도시협력담당관을 기획조정실 산하에 설치하여 운영 중에 있다. 그 결과 2012년부터 2014년까지 3년간 22개 사업(23개 도시)을 추진하였다. 대표적인 사업으로는 2008년 시행된 뉴질랜드 교통카드 시스템 구축 및 정산사업, 2012년부터 현재까지 진행되고 있는 페루 찬차마요시 수도시설 개선사업 및 태국 방콕 교통카드 시스템 구축 컨설팅 등이 있다.

정책 시행 초기인 지난 3년간은 교류의 질적 향상보다는 양적 확대에 치중하는 모습을 보였다. 그로 인하여 공유를 원하는 도시의 특성과 서울시 경험 등을 고려한 세밀한 계획 아래에 이루어지지 못했다는 점과 그로 인한 사업의 지속가능성에 관한 우려가 있었다.

이에 이 연구는 서울시 우수정책과 해외도시 개발 현황을 분석하고 정책공유 대상 후보도시의 수요와 그에 맞는 공유방안을 찾는 것을 목적으로 한다. 이를 통하여 서울시 정책공유사업의 효과성을 제고하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

2_서울시, 2개 개도국 도시와 8대 우수정책 공유

이 연구의 공간적 범위는 아시아의 개발도상국 도시로 한정한다. ‘아시아’¹⁾는 외교부 기준의 아시아 중 동북아, 동남아, 서남아를 말하며, 이 연구에서는 동북아와 동남아 국가를 중심으로 서울시와의 우선 협력도시를 찾고자 한다.

1) 외교부 기준에 따르면 아시아 국가는 총 21개 국가이다: 몽골, 중국, 일본(이상 동북아시아), 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남, 인도네시아, 필리핀, 동티모르, 태국, 말레이시아, 싱가포르, 브루나이(이상 동남아시아), 네팔, 스리랑카, 방글라데시, 아프가니스탄, 파키스탄, 인도, 몰디브(이상 서남아시아).

개발도상국의 범위는 OECD 개발원조위원회(OECD/DAC) 개발협력대상국²⁾ 중 중저소득국(LMIC : Low-and Middle-Income Countries) 이하의 국가이며, 스스로 공여국이 아닌 동시에 대한민국의 개발협력 국가로 한정한다. 서울시와의 교류협력 주 대상 도시는 위의 두 가지 기준에 맞는 국가의 수도 또는 제2의 도시로 하며, 국가당 최대 2개 도시로 한정한다. 단, 대한민국 정부와 국교를 체결하지 않거나 이웃국가와의 분쟁 또는 내부 정치적 불안 등을 겪고 있는 지역은 제외한다.

이 연구에서는 서울시가 지니고 있는 다양한 도시개발 경험을 해외도시와 공유하는 방안을 모색하고자 한다. 공유 대상 정책은 서울시가 타 도시에 비해 경쟁우위를 지녔다고 판단할 수 있는 도시계획, 주택, 교통, 도시철도, 상수도, 하수도, 일반 환경, 전자정부 등 8대 분야로 한정한다.

3_우선 협력도시 선정하고 정책공유 방안도 도출

이 연구에서는 서울시 정책공유를 위한 우선적 협력도시를 선정하고, 해당 도시의 기초 현황 및 현안 분석, 서울시와 해당 도시의 정책공유 방안 도출에 주안점을 둔다.

서울시와의 우선 협력 대상 도시는 3단계의 과정을 거쳐 선정한다. 1차 분류는 국제기구 및 중앙정부의 수원국 기준을 활용한 분류, 2차 분류는 경제, 도시사회, 외교 등의 지표를 통한 정량적 분석, 3단계에서는 앞서 정량적 분석을 통해 파악하지 못할 수 있는 전략적 협력 대상의 필요성 등을 정성적으로 검토하였다.

아시아와 개별도시의 현황 분석 시에는 세계은행, 아시아 개발은행, OECD/DAC 및 미국 정보국 CIA 통계자료, 학술지 및 도서 등의 문헌과 해당 도시 공무원이 작성한 사례 연구 및 발표 자료 등을 활용하였다. 이러한 전반적인 분석과정은 다음의 절차를 따른다.

2) OECD 개발원조위원회는 개도국에 대한 원조확대 및 활동의 효율성을 제고하기 위하여 설립된 위원회이다. 이 위원회는 각종 원조재원의 흐름을 파악하고 회원국 간 원조정책에 대한 협의 및 조정을 담당한다. 위원회 가입 조건은 공적개발원조(ODA) 총액이 1억 달러 이상이거나 국민 순소득 대비 0.2%를 초과하여야 한다. 대한민국은 2009년 11월 24번째로 가입했다. OECD/DAC 개발협력대상국은 DAC에서 3년마다 작성하는 수원국 리스트에 들어있는 국가를 의미한다. 수원국은 1인당 국민총소득(GNI)에 따라 최빈국(GNI < \$905 및 UN 지정 인적자원지수, 경제적 취약성 지수 고려) / 기타 저소득국(2010년 GNI < \$1,005) / 중저소득국(GNI \$1,006~\$3,975) / 고중소득국(GNI \$3,976~\$12,275) 등 4가지로 분류된다.

1) 프레임 검토(Framework Review) : 국가 중장기개발계획 검토, 2) 상황 분석(Situation Analysis) : 각 도시의 현황 분석, 3) 이해관계자 분석(Stakeholder Analysis) : 협력도시 및 서울시의 유관기관 및 기업 분석, 4) 문제 분석(Problem Analysis) : 상황에 따른 문제 분석을 통해 수요 도출, 5) 목표 분석(Objective Analysis), 6) 전략(Strategy) 수립 : 각 도시별 서울시 우수정책 공유방안 설정



02

성장 잔걸음 아시아도시, 서울시와 정책공유 요구

- 1_아시아의 급격한 도시화와 문제점
- 2_‘도시문제 해결’ 서울시·아시아도시의 정책공유
- 3_체계적인 정책공유 방안이 필요한 서울시

02 성장 잔결을 아시아도시, 서울시와 정책공유 요구

1_아시아의 급격한 도시화와 문제점

1) 다른 대륙에 비해 빠르게 발전하는 아시아 경제

1990년대 후반부터 아시아는 급격하게 변화하고 있다. 아시아는 2001~2010년 연평균 경제성장률(GDP 기준) 6.18%를 기록하는 등 특히 경제적으로 엄청난 발전 속도를 보이고 있다. 이는 전 세계평균 2.59%의 2.4배, 아시아와 같이 개발도상대륙인 중남미³⁾의 3.22%와 비교할 때 약 2배 정도 높은 성과를 보이고 있다. 특히 GDP 대비 투자율은 지난 10년간 평균 35%로 역대 최고치를 보이고 있다. 2014년 아시아 전체의 외환보유고는 7조 4,700억 달러로 아시아를 제외한 전 세계 외환보유액인 4조 4,000억 달러에 비해 매우 높은 수치를 기록하고 있다.

이와 같이 급격한 경제성장의 결과 2005~2010년까지 아시아의 절대 빈곤층은 4억 2,500만 명이 감소하였다. 이는 동기간 전 세계에서 감소한 절대 빈곤층의 93%에 해당한다 (Chanday and Gertz, 2011). 세계은행(World Bank) 자료에 따르면 1인당 GDP가 1,000달러 미만인 아시아 국가는 7개밖에 없다.⁴⁾

이와 같은 급속한 경제발전은 인도, 중국, 인도네시아 등 거대국가의 영향이기도 하지만, 아시아의 전체 발전에 긍정적인 영향을 끼치고 있는 상황이다.

3) 2001~2010년까지의 연도별 경제성장률이 모두 조사되지 않은 자메이카, 아루바, 버진아일랜드(미국령), 터크스 케이커스 제도는 제외된 수치이다.

4) 우즈베키스탄, 파키스탄, 라오스, 캄보디아, 방글라데시, 아프가니스탄, 네팔 등 7개 국가이다.

[표 2-1] 아시아 주요 개발도상국, 세계, 중남미의 연평균 경제성장률

(단위 : %)

| 국가 | 2001 ~ 2005 | 2006 ~ 2010 | 평균 |
|-------|-------------|-------------|-------|
| 인도 | 6.74 | 8.34 | 7.54 |
| 캄보디아 | 9.36 | 6.75 | 8.05 |
| 라오스 | 6.24 | 8.01 | 7.13 |
| 베트남 | 6.90 | 6.32 | 6.61 |
| 인도네시아 | 4.73 | 5.74 | 5.24 |
| 태국 | 5.11 | 3.62 | 4.37 |
| 말레이시아 | 4.76 | 4.53 | 4.64 |
| 중국 | 9.76 | 11.23 | 10.49 |
| 아시아 | 5.83 | 6.53 | 6.18 |
| 세계 | 2.88 | 2.31 | 2.59 |
| 중남미 | 3.25 | 3.20 | 3.22 |

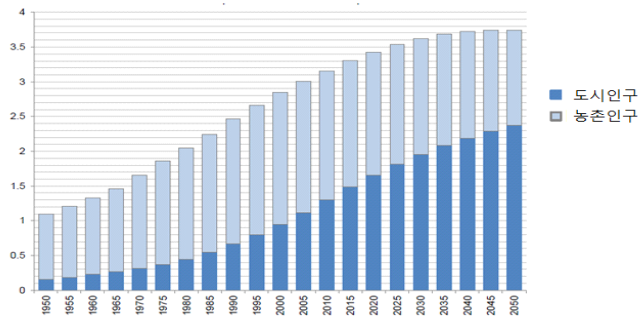
자료 : World Bank, World Development Indicators Database,

[HTTP://date.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD](http://date.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD) and[HTTP://date.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG](http://date.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG), 접속일자 : 2015년 3월 6일

2) 경제발전으로 농촌사회에서 도시사회로 급속 변화

아시아의 급속한 경제발전은 다양한 사회적 변화를 가져왔다. 그중 가장 두드러진 변화는 농촌사회에서 도시사회로의 변화이다. 이와 같은 변화의 증거는 최근 20년간 아시아 도시인구의 변화에서 찾을 수 있다. 2012년 UN 자료에 따르면 1995년 아시아의 도시인구는 약 8억 명 정도였으나 2011년에는 18억 명으로 2배 정도 증가하였다. 또한 OECD 조사에 의하면 이와 같은 도시화는 2050년까지 지속되어 아시아 도시 인구는 약 24억 명이 될 것으로 예상되고 있다. 그리고 2050년에는 아시아 전체인구의 약 65%인 24억 명이 도시에서 거주할 것으로 예측되고 있다(OECD, 2015).

(단위 : 10억 명)



자료 : UN-HABITAT, 2010, The state of Asian Cities 2010/2011

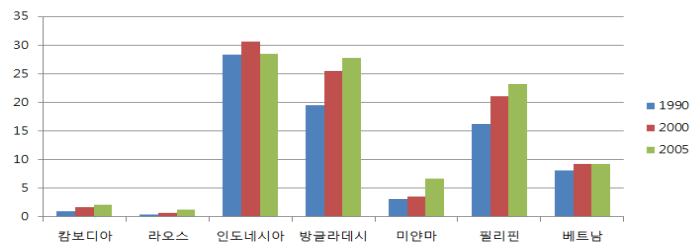
[그림 2-1] 1950~2050년 아세안, 중국, 인도의 도시인구와 농촌인구 비교

3) 급격한 도시화로 도시민의 삶의 질 하락에 직면한 아시아

아시아 발전을 가장 잘 나타낼 수 있는 키워드로 ‘급속한 경제성장’ 그리고 ‘빠른 도시화’를 들 수 있다(OECD, 2015). 하지만 이런 발전이 긍정적인 측면만을 가지고 있는 것은 아니다. 준비되지 않은 급속한 성장은 상대적 빈곤층의 증가, 사회기반시설의 부족으로 인한 도시 슬럼화와 삶의 질 저하 등의 부정적인 결과를 가져왔다.

앞에서 지적하였듯이 지난 20년간 아시아의 극단적 빈곤은 상당히 감소하였지만 일반적 인 빈곤층이 감소한 것은 아니다. 2005~2010년 사이에 슬럼 거주민은 아시아에서 30%가량 늘었으며, 도시 내 슬럼지역도 증가추세에 있다(UN HABITAT, 2010). 2010년 기준으로 아시아에는 총 5억 5백만 명의 인구가 슬럼 거주자이며 이 수치는 전 세계 슬럼인구의 절반에 해당한다.

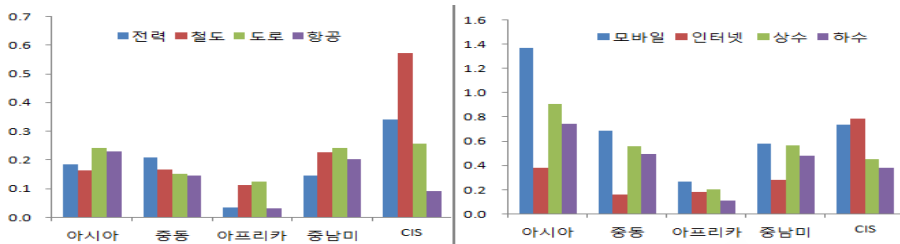
(단위 : 100만 명)



자료 : UN-HABITAT, 2010, The state of Asian Cities 2010/2011

[그림 2-2] 1990~2005년 동남아시아 국가의 도시 슬럼인구 변화

이와 같은 슬럼인구의 증가는 상수도, 위생시설, 주거복지, 대중교통 등 생활에 필요한 기본적인 기반시설과 서비스의 양과 질을 동시에 하락시키는 악순환의 고리를 만들었다. 수치적으로 살펴보면 선진국의 기반 스톡을 1로 환산 시 아시아는 모바일(무선통신망)을 제외하고 대부분 분야에서 낮은 수치를 보인다.



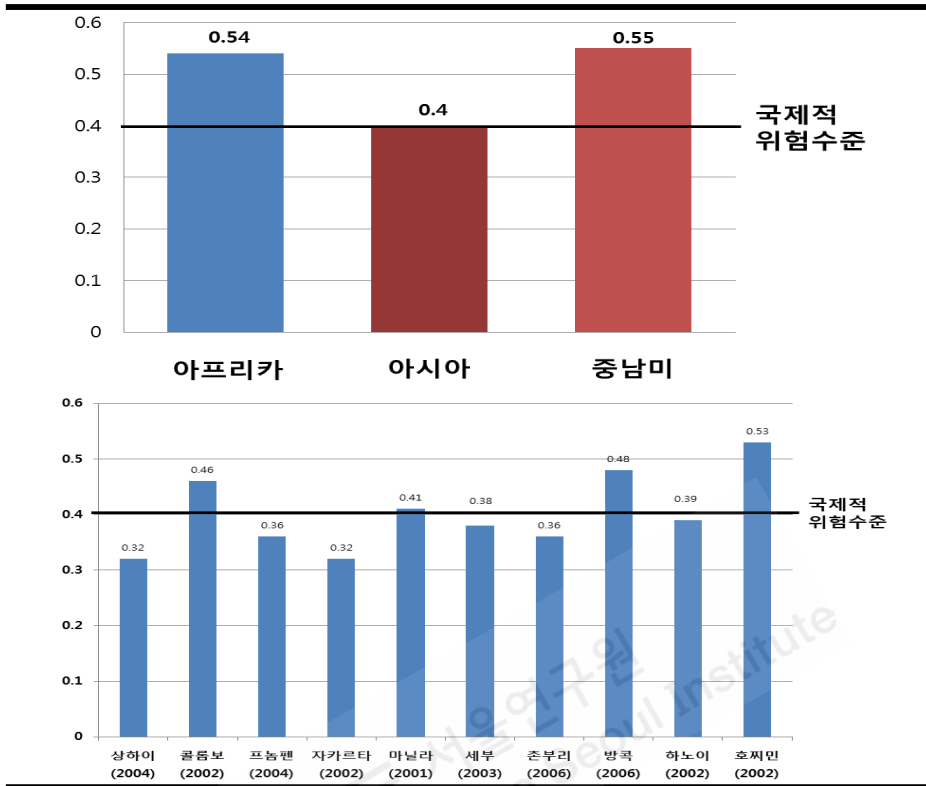
자료 : Euromonitor International 홈페이지 / <http://euromonitor.com>

[그림 2-3] 선진국을 평균 1로 환산 시 대륙별 인프라 스톡 수준

또 이런 기반시설의 부족은 소득 분배에 악영향을 미치고 있다. 아시아 개발은행 자료에 따르면 인도 콜카타 지역은 인구의 66%만이 수도물을 이용하고 있다. 하지만 수도물이 오염물이나 기타 배설물 등에 의한 오염이 심각하여 반드시 끓여 먹어야 수인성 질병을 예방할 수 있다고 한다. 또한, 광역인구의 약 26%만이 정부에서 제공하는 하수처리시설을 이용할 수 있다. 이와 같은 열악한 위생시설은 건강을 악화시킬 가능성이 높고, 그로 인한 근로일수 감소에 따른 소득하락 등으로 이어질 가능성이 높아진다.

이런 점으로 인하여 아시아의 성장은 질적 성장이 없는 양적 측면만 강조되는 반쪽 성장이라는 비판을 받기도 한다. 질적 하락을 가장 잘 보여주는 수치는 아시아 국가의 도시 지니계수⁵⁾이다. 2010년 기준 아시아 대륙의 도시는 다른 개발도상대륙보다는 준수한 편이나 국제적 위험수준인 0.4로 개선이 시급한 것으로 나타났다. 아시아 신흥개발국의 수도 또는 대표도시들은 대부분 위험 수준인 0.4 정도이다.

5) 지니계수(Gini's coefficient)는 인구분포와 소득분포의 관계를 나타내는 수치로 0에 가까울수록 완전평등, 1에 가까울수록 완전불평등을 나타낸다. 일반적으로 지니계수가 0.4를 넘으면 소득분배가 상당히 불평등한 것으로 간주한다.



자료 : UN-HABITAT, 2010, The state of Asian Cities 2010/2011

[그림 2-4] 상 : 아프리카, 아시아, 중남미의 평균 지니계수(2008),
하 : 아시아 주요 도시의 지니계수(2010)

2_‘도시문제 해결’ 서울시·아시아도시의 정책공유

1) 서울시 도시발전 경험 : 후진도시에서 선진도시로

현재 개도국들의 도시가 겪고 있는 도시화 문제는 과거 서울이 직면했던 문제와 매우 유사하다. 매우 빠르고 광범위한 도시화가 이루어진다는 점과 도시화 문제 해결을 위한 역량과 재원이 부족하다는 점이다. 그 때문에 폭등하는 인구에 비해 부족한 주택공급, 시민을 위한 공공서비스(상수도, 위생시설, 교통시설) 취약, 그리고 그로 인한 삶의 질 하락으로 인하여 불평등 심화 등의 문제가 심각해지고 있는 상황이다. 또한, 동시에 친환경적인 도시를 만들어야 하는 난제를 가지고 있다(강명구, 2015). 지난 50년간 이러한 문제를 체계적으로 잘 해결한 서울시는 개발도상국의 문제 해결에 큰 도움이 될 것이다.



자료 : 서울정책아카이브 홈페이지, www.seoulsolution.kr

[그림 2-5] 서울시 도시발전 역사

한국전쟁 이후인 1960년대부터 1970년대까지의 서울은 전형적인 저개발도시의 특징을 가지고 있었다. 당시의 특징은 인구 급증, 기초 기반시설 부족, 도시용 토지의 부족 등이다. 서울시는 이 문제를 해결하기 위해 토지이용의 효율화를 위한 다양한 계획 및 법 제정, 시민의 삶의 질 향상을 위한 위생 및 수자원, 교통 인프라 확충을 위해 노력하였다. 대표적인 법과 계획으로는 도시계획법 제정, 강남개발계획 발표, 여의도 개발 계획 등이 있다. 주요한 사업으로는 뚝섬 수원지 용량 확장 및 노후수도관 교체사업, 청계고가도로 기공 등이 있다.

[Box 2-1] 아시아 개발은행이 본 1970년의 서울

1970년 낙후된 상태의 서울에 도시재개발계획이 진행되면서 서울 땅의 50%가 재개발되었다. 또한, 농촌지역에서 40만 명이 이주해오면서 대다수의 불법 주거지가 생겨났고, 정부는 문제를 해결하기 위해 외곽지역으로 거주민들을 이주시켰지만 시민의 반대가 거셌다. 이에 정부는 이주민의 의견이 반영되는 창구 제공, 원주민을 거주시킨 상태에서 개발, 땅 소유권 및 명의문제 조정 등을 통해 해결하였다. 서울은 정부가 1970년 수출지향의 제조기지로 활성화하는 정책을 펴면서 인구가 급증하였다. 당시 대부분의 이동은 버스가 담당했고 개인차량보다 자전거를 많이 이용하였다. 그리고 1974년 서울 지하철이 처음으로 개통되었다. 정부는 도시개발시설을 신속하고 효율적으로 제공하는 것을 목표로 삼았으며, 이는 국가 경제의 생산성 향상을 위한 선결 조건으로 간주되었다.



자료 : 아시아개발은행(2012)

이후 두 번째 도약 시기는 서울 인구 및 기반시설의 포화를 대비한 환경개선과 도시 관리 기술의 발전시기인 1980~2000년까지이다. 이 시기는 기초 도시기반시설 확충 이후 본격적 도시발전을 위한 기반시설과 인구포화 대책을 마련한 시기이다. 대표적인 계획은 목동 신도시 개발 및 수도권 4대 신도시 개발계획 및 착공이 있고, 사업으로는 지하철 1~4호선 개통, 버스카드제 시행, 쓰레기 분리제 시행 등을 들 수 있다.

2000년 이후의 서울은 이전 시기의 하드웨어 중심 성장에서 소프트웨어 중심 그리고 지속 가능한 성장을 위한 노력에 집중하고 있는 시기이다. 대표적인 계획과 사업으로는 친환경 정책인 에코마일리지, 원전 하나 줄이기, 경유 자동차 매연 저감을 위한 장치 부착의무화 제도와 시민과 함께 만드는 도시계획, 천만상상오아시스, 다양한 전자정부서비스(TOPIS, 아리수정보센터 등) 등이 있다.

이처럼 서울은 부족한 시설 건설을 통한 양적 성장에 기반을 둔 발전을 넘어서 지속가능성 및 안전, 소통, 시민 편의성을 고려한 성장에 초점을 둔 선진도시로 발전하는 중이다.

[Box 2-2] 아시아 개발은행이 본 2010년의 서울

2010년의 서울은 글로벌 비즈니스의 중심지가 되었고 마스터카드사는 서울을 세계 9위의 글로벌 상업중심지로 정했다. 현재 서울시와 광역권은 약 2,450만 명이 살고 있으며 더 나은 삶의 질을 확보하고 환경친화적인 미래도시를 만들기 위해 정부는 노력 중이다. 서울시의 산업은 2차 산업 중심에서 3차 산업인 관광, 디자인과 패션, 디지털 콘텐츠, 정보기술, 나노기술, 생명공학 기술과 금융이 주력분야가 되었다. 2010년 서울의 지하철은 세계에서 3번째로 긴 지하철이 되었다. 한편 서울시는 버스와 지하철, 교외철도 시스템 간의 환승 체계를 강화하여 대중교통 이용을 용이하게 하였고, 버스전용차로제를 확대하여 편의를 개선하였다.



자료 : 아시아개발은행(2012)

2) 국제기구와 해외 도시정부에서 인정받고 있는 서울시 도시개발과 경험

현재 다양한 국제기구와 해외도시들은 서울시 발전과 성과에 대해 주목하고 있다. 그 예로 샤르자(아랍에미리트), 부에노스아이레스(아르헨티나), 양곤(미얀마), 메트로마닐라(필리핀) 등 많은 개도국 도시들이 서울시에 정책적 협력과 지원을 요청했다. 또한 서울시 정책은 UN, 세계대중교통협회, 국제위생단체, 럿거스대학교 전자정부 평가협회 등의 많은 국제기구와 정책평가협회의 인정을 받아 다양한 상을 수상하였다.

[표 2-2] 서울정책 주요 수상내역

| 분야 | 수상내역 |
|------|---|
| 상수도 | UN 공공행정서비스 대상 수상(2009.6) 국제비즈니스상(International Business Awards) 수상(2010.9) 국제위생재단(NSF) 품질 인증(2012.8) 글로벌 물 산업 혁신상(Project Innovation Award) 수상(2012.9) |
| 교통 | 국제교통정책개발연구원 교통개발위원회 환경보전상(2006) 세계대중교통협회(UITP) 혁신정책 우수상(2006) 동아시아 교통학회 우수프로젝트상(2007) 세계대중교통협회(UITP) PTx2 지역상(2011) 세계대중교통협회(UITP) PTx2 전시상(2011) |
| 도시철도 | 제11회 세계대중교통협회(UITP) 아태회의 '기술혁신 및 대중교통 발전공헌 인증상' 수상(2011) 세계대중교통협회(UITP) '신기술 혁신분야 최우수상' 수상(2011) 메트로레일 최우수 아시아 태평양 메트로상, 최우수 에너지효율상 수상(2011) |
| 전자정부 | UN 후원, 미 럿거스대학교 뉴워크 캠퍼스 공공행정대학원 '세계도시 전자정부 평가' 5회 연속 1위(2003, 2005, 2007, 2009, 2011) |

자료 : 신종철, 2014, 서울시 우수정책의 해외도시 공유사업 왜 해야 하는가?, 세계와도시, 5호

이와 같은 배경 아래 서울시는 '서울형 우수정책 해외도시 공유사업'을 본격적으로 추진 중이다. 서울시 공유사업의 기초는 해당 도시와의 상생발전 모색을 위한 정책컨설팅, 기술이전, 사업 참여 등이다. 사업은 도시계획, 상하수도, 교통 등의 도시기반시설 분야를 중점적으로 진행 중이다. 정책공유 대상지역을 특정하기보다는 공유 요청 또는 전문가 파견 요청이 있는 도시 중 수행 가능한 곳을 우선하여 진행하고 있다.

[표 2-3] 서울시 정책 솔루션 해외도시 공유현황

| 지역 | 국가 | 도시(요청기관) | 사업명 |
|-----------|--------------|----------------------|---------------------------------------|
| 동남 아시아 | 베트남 | 호찌민 | 도시철도 1호선 궤도분야 책임설계용역 |
| | | | 하수종말처리장 하수처리기술 이전 |
| | | 다낭 | 다낭하이테크파크 설립계획 수립 컨설팅 |
| | 필리핀 | 메트로마닐라 | MMDA 교통개선 컨설팅 |
| | 태국 | 방콕(교통부 산하 교통정책본부) | 태국 교통카드시스템 구축 컨설팅 |
| | 말레이시아 | 재경부 산하 교통국 SPNB | 말레이시아 버스결제시스템 구축 |
| | 브루나이 | PMB섬(브루나이 경제개발청) | 인프라개발 컨설팅 사업 |
| 서남 아시아 | 인도 | मुंबई | 교통 분야 컨설팅 등 |
| | 방글라데시 | চিতাং~চিকিাস্তা | চিতাং~চিকিাস্তা 간 11개 역 신호설비개량 컨설팅 |
| 중동 아시아 | 이라크 | 바스라시 | 이라크 바스라 경기장 운영 컨설팅 |
| 미주 | 콜롬비아 | 보고타시 교통공사 | 콜롬비아 보고타시 AFC 시스템 구축 및 유지보수 |
| | 페루 | 찬차마요시 | 수도시설 개선사업 |
| | 트리니다드 토바고 | 국영 상수도회사 | 수도계량기 공급 설치 및 원격 검침 네트워크 구축사업 |
| 오세 아니아 | 뉴질랜드 | 웰링턴 (교통카드 사업자) | 교통카드 시스템 구축 및 정산서비스 구축사업 |
| 아프 리카 | 모잠비크 | 마푸토 | 전자정부 사전타당성 조사 사업 |
| | 에티오피아 | 아디스아바바 | 전자정부 사전타당성 조사 사업 |

자료 : 신종철, 2014, 서울시 우수정책의 해외도시 공유사업 왜 해야 하는가?, 세계와도시, 5호

3_체계적인 정책공유 방안이 필요한 서울시

서울시는 도시화 문제 해결에 적합한 다양한 정책개발능력 보유라는 내적인 요인과 아시아 도시의 성장에 따른 도시화 문제 발생, 해외도시에서 바라보는 서울 정책에 대한 인식변화 등의 외적인 요인이 복합적으로 작용하여 해외 개발도상국 도시들과 적극적인 정책교류를 진행하고 있다. 하지만 현재까지 진행된 정책교류는 도시별 전략을 마련한 상태에서 이루어진 것이 아니라, 상대 도시의 일방적인 수요를 반영하거나 정무적 판단에 의하여 이루어졌다. 이와 같은 정책공유 방식은 단기적인 양적 성장에는 도움이 될 수 있으나, 잦은 시행착오와 투자 대비 낮은 성과 등으로 장기적이고 지속 가능한 정책교류를 어렵게 만들 것으로 예상된다. 이런 점은 과거 서울시의 정책공유 사례에서도 확인할 수 있다. 서울시는 2006년 베트남 홍강 개발사업 기본계획을 수립하고 국내 민간건설사와 공동으로 개발 사업에 착수하려고 했다. 하지만 베트남 중앙-지방정부 간의 행정체계, 베트남의 도시개발법, 국가개발전략에 대한 이해 부족으로 많은 예산을 투입하고도 뚜렷한 성과를 내지 못한 경험이 있다. 이와 같은 시행착오를 반복하지 않기 위해서 서울시는 정책공유 사업의 지속가능성과 효과성 제고를 위해 우선적으로 정책공유를 해야 할 도시 선정과 도시별 진출전략 마련 등이 필요할 것으로 보인다.

03

서울시 우수정책 공유 7개 해외도시 선정

1_경제수준·양국관계 등 고려해 협력국가 선택

2_3단계 절차 거쳐 하노이, 방콕 등 최종 선정

03 | 서울시 우수정책 공유 7개 해외도시 선정

1_경제수준·양국관계 등 고려해 협력국가 선택

서울시는 2013년부터 아시아 도시를 우선적 정책협력지역으로 선정하여 사업을 진행하고 있다. 하지만 아직 협력 대상 도시 선정과 관련하여 선정기준 및 과정이 체계적으로 이루어지기보다는 정무적 판단 또는 해외도시 수요에 의존하는 경향이 있다. 이와 같은 방법은 사업의 규모가 소규모 단발성 사업에는 적합할 수 있으나, 사업의 지속가능성, 효과성 등을 확보하기 위해서는 합리적인 선정기준에 따라 우선적으로 정책공유를 해야 할 도시를 선정하여 이들 도시를 중심으로 협력사업을 진행할 필요가 있다.

【표 3-1】 주요 공여국가의 중점협력국과 중점협력국 수(2007)

| 국가 | 중점협력국 수 | 주요 대상국가 | 비고 |
|-----|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 미국 | 국가적 우선순위 없음 | | 전 세계 ODA 자금 지원 순위 1위 |
| 일본 | 아시아국가 ⁶⁾ | | 아시아 ODA 자금 지원 순위 1위 ⁷⁾ |
| 독일 | 59개국 | 이라크, 나이지리아, 카메룬, 중국, 인도 | OECD DAC 국가 중 중점협력국 보유 수 1위 |
| 프랑스 | 57개국 | 나이지리아, 이라크, 카메룬, 모로코, 세네갈, 튀니지 | 사하라 이남 지역 지원 순위 1위 |
| 덴마크 | 16개국 | 우간다, 탄자니아, 나이지리아, 모잠비크, 베트남 | - |

서울시가 협력대상도시 선정기준을 구체적으로 마련하기 전에 국가수준에서는 어떤 과정을 통하여 협력국가를 선정하였는지 살펴볼 필요가 있다. 대한민국과 대부분의 선진공여국은 자체적으로 만든 선정과정을 통하여 대상 국가를 선정한다. 하지만 대부분 어떤 과

⁶⁾ 일본은 중점협력국을 특정하지 않고 아시아국가를 선정하고 있다. 이는 일본의 ODA 자금은 전쟁배상금과 관련이 깊어 특정 국가를 지정할 때 생길 수 있는 논란과 갈등을 피하기 위한 것이라고 볼 수 있다.

⁷⁾ 중국은 OECD DAC 공여국에 포함되지 않아 공식통계가 집계되지 않는다.

정을 거쳐서 중점협력국을 선정하는지 공개하지 않는 편이다. 그 이유는 소외된 국가들로부터의 불만 또는 예상치 못한 부작용 방지, 원조의 동기나 원칙에 관한 국제사회로부터의 비판을 우려하기 때문일 것이다(대외경제정책연구원, 2013).

[표 3-2] 2010년 대한민국 통합 중점협력국 선정방법

| 단계 | 내용 | 평가지표 | 방법 | 가중치 | 단계별 국가 수 |
|-----|----------------|---------------------------------------|--------------------------------|------|-------------|
| 1단계 | 원조 대상 국가 선별 | - 수원국의 필요성 : 소득수준 | 정량 분석 : 국제 지표 사용 | 100% | 109개 |
| 2단계 | 1차 후보국 선정 | - 국제사회 원조기준 : UN인간개발지수, MDG 달성도 | 정량 분석 : 국제 지표 사용 | 30% | 30개 |
| | | - 한국과의 경제적·정치적 관계 | 정량 분석 : 관련 부처 우선순위 제출 | 55% | |
| | | - 원조의 효과적 수행 가능성 | 정량 분석 : 현지 주재원 교민평가 | 15% | |
| 3단계 | 1차 후보국 추가 | - 외교 및 경제적 요인, 수원국의 의지 | 정성적 평가 : 관련 부처 | - | 40개 |
| 4단계 | 최종 선정 | - 국가의 전략적 중요성, 지역별 안배 | 정성적 평가 : 범정부적 | - | 26개 |

자료 : 대외정책연구원(2013) 재구성

대외정책연구원(2013)에 따르면 우리나라는 총 4단계의 과정을 거쳐서 중점협력국을 선정하고 있다. 중점협력국 선정과정에서의 1단계 절차로 OECD DAC 수원국 리스트⁸⁾를 기준으로 하여 상위 중소득국을 제외한 109개의 국가를 원조대상국으로 정했다. 2단계에서는 국제사회 원조기준, 한국과의 경제적·정치적 관계, 원조의 효과적 수행 가능성 등 세 가지 요소가 고려되며, 이때 이들 분야별 가중치로 각각 30%, 55%, 15%를 사용한다. 국제사회의 원조기준은 국제기구에서 해당 국가의 개발 필요성에 관하여 다면적으로 평가한 UN인간개발지수와 새천년개발목표(MDG : Millennium Development Goals)

8) OECD DAC의 수원국 리스트는 사회 문화적 기준인 UNDP의 인간개발지수와 GNI를 혼합한 지수를 활용하여 작성한다.

달성도의 지표를 사용한다. 하지만 두 가지 지표에 관한 가중치는 밝혀진 것이 없다. 한국과의 경제적·정치적 관계는 외교부(과거 외교통상부)와 기획재정부의 직원들을 대상으로 조사한 결과를 사용한다. 마지막 효과적 수행 가능성은 EDCF, KOICA, 현지 교민을 대상으로 해당 국가의 행정적·제도적 측면, 기타 사회적 측면을 측정하는 것으로 알려졌다. 3단계와 4단계에서 외교와 관련된 사항은 정량지표로는 판단하기 어려운 측면을 고려하여 정성적 분석 방법을 사용한다. 3단계에서는 관련 부처의 의견을 검토하여 10개 국가를 추가하여 40개 후보군을 선정한다. 이후 4단계에서는 국가적 차원의 전략적 요소, 지역적 안배, 원조 소외국 등의 요소를 고려하여 최종 대상 국가를 선정한다. 이러한 절차를 거쳐 우리나라는 26개국을 중점협력국으로 선정하였다.

2_3단계 절차 거쳐 하노이, 방콕 등 최종 선정

이 연구에서는 중앙정부의 중점협력국 선정 기준을 참고하여 총 3단계의 과정을 거쳐 서울시의 협력도시를 선정하였다(1단계 : 협력대상국가 선별, 2단계 : 정량적 지표를 활용한 후보도시 선정, 3단계 : 정성 평가를 통한 최종 협력대상도시 선정).

1) 1단계 : 협력 대상국가 선별

우선적으로 협력대상국을 선별하는 1단계에서는 국제적 보편성을 고려하여 OECD DAC 수원국 리스트를 참고하였다. 또한 대한민국 중앙정부 입장에서 선정된 중점협력국의 범위에서 도시를 선정하여, 상위정책과의 일관성을 유지하도록 하였다. 또한 OECD DAC 리스트의 국가 중 실질적으로 서울시 개발경험의 활용도가 낮을 것으로 예상되는 GNI 4,126달러 이상인 고중소득국과 비아시아권 국가를 제외하였다.

이러한 과정을 통해 총 10개 국가(네팔, 라오스, 몽골, 방글라데시, 베트남, 스리랑카, 인도네시아, 캄보디아, 파키스탄, 필리핀)를 선정하였다.

9) UN에서 비물질 및 물질적인 요소를 기초로 해당 국가의 발전수준을 측정하는 지수이다. 지수는 교육수준에 영향을 미치는 요인, 인간수명에 미치는 요인, 경제적 요인 등 세 가지의 지표를 활용하여 만든다. 대한민국은 15위(2013년 기준)

[표 3-3] 1단계에서 선정된 국가

| 구분 | 1차 검토 국가 (OECD DAC 수원국 리스트) | 2차 검토 (고중소득국 및 아시아권 외 국가 제외) | 3차 검토 (대한민국 중점협력국 고려) |
|-------|-----------------------------------|---|--|
| 아시아 | 아프가니스탄 외 22개 국가 | 아프가니스탄, 방글라데시, 부탄, 캄보디아, 라오스, 미얀마, 네팔, 동티모르, 북한, 타지키스탄, 인도, 인도네시아, 키르기스스탄, 몽골, 파키스탄, 필리핀, 스리랑 카, 베트남 (총 18개 국가) | 방글라데시, 캄보디아, 라오스, 네팔, 인도네시아, 몽골, 파키스탄, 필리핀, 스리랑카, 베트남 (총 10개 국가) |
| 아프리카 | 앙골라 외 53개 국가 | - | - |
| 중동 | 요르단 외 5개국 | - | - |
| 미주 | 브라질 외 25개 국가 | - | - |
| 오세아니아 | 피지 외 16개 국가 | - | - |
| 유럽 | 터키 외 14개 국가 | - | - |

2) 2단계 : 후보 대상도시 선정

2단계에서는 1단계에서 선정된 국가의 수도 또는 제2의 도시를 대상으로 정량적 평가를 수행하였다. 정량평가에서는 해당 국가의 경제 관련 지표[(하위지표 : 1인당 국민총소득(GNI 기준), 1인당 국내생산량(GDP 기준), 최근 5년간 경제성장률(GDP 기준)], 사회적 지표(하위지표 : 도시인구, 도시화율, 연간도시성장률, 빈곤율, GINI계수), 서울시와의 우호친선도 관련 지표(하위지표 : 자매우호도시 협정 체결 여부, 한국과의 우호도 수준, 경제개발협력의 순위)의 세 가지 요소가 고려되었다.

첫 번째 사회지표는 대상도시의 삶의 수준을 판단할 수 있는 근거가 될 수 있다. 이 지표의 하위지표로는 도시의 물리적 크기를 알 수 있는 도시화율, 연간도시성장률, 도시인구 등의 지표와 해당도시민의 삶의 질을 간접적으로 알 수 있는 빈곤율과 지니계수를 사용하였다. 지표별 자료수집은 세계은행, 아시아개발은행, 미국 중앙정보부, 해당도시의 공식 웹사이트 등을 통하여 이루어졌다. 하위지표 중 빈곤율과 지니계수는 도시 관련 통계가 있지 않아 국가통계를 사용하였다.

경제적 지표는 협력대상도시의 경제수준을 알 수 있는 지표로 서울시의 경제적 지원이 얼마나 필요한지를 판단할 수 있다. 1인당 국민소득은 일정기간 동안 해당국가의 국적을 가지고 있는 사람이 생산 활동에 참여하여 벌어들인 소득의 합계로 국민의 실질소득을 판단할 수 있다. 1인당 국내총생산량은 해당국가에서 생산된 모든 재화의 가치를 나타내는 통계이다. 이 통계는 외국인의 직접투자 및 생산 활동까지 포함하여 해당국가 내에서 얼마나 경제활동이 활발하게 이루어졌는지를 알 수 있다. 이러한 지표는 세계은행 자료를 사용하였으며, 도시별로 자료가 없어 국가통계를 사용했다는 한계점이 있다. 하지만 고려하는 도시들이 해당국가의 대표적인 도시이므로 상대적인 비교에는 문제가 없을 것으로 판단하였다.

우호친선도 지표는 해당도시와 서울시의 친밀도를 판단할 수 있는 지표로 해당도시와의 협력사업을 추진할 때 유기적으로 협력이 이루어질 수 있는지를 간접적으로 판단할 수 있다. 한국과의 우호도는 해당도시민들이 한국을 얼마나 가까운 국가로 생각하는지를 나타낸다. 경제개발협력의 순위는 양국 간의 다양한 이슈 중 경제개발 협력의 상대적 중요성을 나타내는 지표이다. 한국과의 우호도와 경제개발협력의 순위는 2010년 한국동남아 연구소에서 제시한 결과를 사용하였고, 서울시 자매우호도시 협정 체결 여부는 서울시 내부 자료를 사용하였다. 이들 자료 중 한국과의 우호도와 경제개발협력 순위는 국가를 대상으로 조사되었다는 한계점을 지니고 있다.

각 상위지표와 하위지표의 가중치는 해외도시협력 관련 전문가 28명을 대상으로 조사된 결과를 사용하였다. 조사개요는 다음과 같으며 가중치는 응답자들이 제시한 값의 단순평균을 사용하였다.

- 모집단 : 해외도시협력 관련 전문가
- 설문조사 기간 : 2015년 1월
- 표본추출방법 : 판단표집
- 설문 항목 : 서울시가 협력대상도시를 선정하기 위한 지표별 중요도 평가
- 설문방법 : 이메일을 통한 설문조사

○ 설문대상

- 학계 : 대학교 경제개발학과, 정치외교학과 등의 해외도시개발협력 전공 및 전문연구기관의 국제교류협력 관련 부서
- 유관기관 : 해외도시개발협력 업무를 수행하는 중앙정부 산하 유관기관
- 공무원 : 서울시 해외도시개발협력 관련 부서

[표 3-4] 2단계 후보도시 선정을 위한 자료 및 세부지표별 가중치

| 상위지표 | 가중치 | 하위지표 | 가중치 |
|-------|------|----------------------|------|
| 사회 | 0.45 | 도시화율 | 0.25 |
| | | 연간도시성장률 | 0.23 |
| | | 도시인구 | 0.21 |
| | | 빈곤율 | 0.17 |
| | | GINI 계수 | 0.14 |
| 경제 | 0.30 | 1인당 국민소득(GNI 기준) | 0.50 |
| | | 1인당 국내총생산량(GDP 기준) | 0.33 |
| | | 최근 5년간 경제성장률(GDP 기준) | 0.17 |
| 우호친선도 | 0.25 | 한국과의 우호도 | 0.38 |
| | | 경제개발협력 순위 | 0.33 |
| | | 서울시 자매우호도시 협정 체결 여부 | 0.29 |

응답자들은 상위지표에서 도시의 사회적 특성을 나타내는 지표(0.45)를 최우선적으로 고려해야 한다고 응답하였으며, 그다음의 고려요소로 경제수준(0.30), 우호친선도(0.25) 순으로 제시하였다.

하위지표의 가중치를 살펴보면 사회적 지표에서는 도시화율(0.25)을 가장 우선적으로 고려하여야 한다고 하였으며, 다음으로는 연간도시성장률(0.23), 도시인구(0.21), 빈곤율(0.17), 지니계수(0.14)의 순으로 나타났다. 경제 지표에서는 1인당 국민소득(0.50)을 가장 중요하게 살펴봐야 한다고 하였으며, 다음으로는 1인당 국내총생산량(0.33), 최근 5년간 경제성장률(0.17) 순으로 그 중요도를 제시하였다. 마지막으로 우호친선도에서는 한국과의 우호도(0.38)가 가장 중요하다고 하였으며, 다음으로는 양국 간의 경제개발협력 순위(0.33), 서울시 자매우호도시 협정 체결 여부(0.29) 순으로 나타났다.

응답자들의 기타의견으로는 사회 관련 지표에 양극화를 보정을 위한 율프스 양극화 계수의 사용, 슬럼도 등이 추가로 고려되어야 한다는 의견이 있었다. 또한 경제 관련 지표에서는 1인당 국내총생산량은 해외직접투자로 인하여 실제 자국민의 생활수준보다 높게 나올 수 있으므로 국민소득 지표를 사용하는 것이 적절하다는 의견이 있었다. 마지막 우호친선도 측정을 위한 지표에 포함된 우호도, 경제개발협력 순위 등은 비정량적인 지표이므로 2단계가 아닌 3단계 정성평가에서 활용하는 것이 바람직하다는 의견을 제시하였다. 이러한 의견은 이 연구에서는 직접적으로 반영하지 못하였으나, 추후 연구에서는 고려해 볼 필요성이 있다고 판단된다.

2단계 평가에서는 1단계에서 선정된 국가의 수도 또는 제2의 도시를 대상으로 하였으며, 지표 간 단위의 불일치 문제를 해결하기 위해 지표별로 표준화된 값을 산정한 후 이를 산출된 가중치에 대입하여 최종 값을 도출하였다. 이 단계에서는 점수의 분포를 고려하고 상위 약 50%의 도시가 선정되는 수준인 총점 65점을 기준으로 자카르타(인도네시아), 메트로마닐라(필리핀), 호찌민, 하노이(이상 베트남), 비엔티안(라오스), 다카(방글라데시) 등 6개 도시를 선정하였다.

[표 3-5] 2단계 선정 결과

| 순위 | 도시명 | 도시사회 (A) | 경제 (B) | 우호친선 (C) | 총점 (A+B+C) | 선정 여부 |
|----|-----------------|-------------|-----------|-------------|---------------|----------|
| 1 | 하노이(베트남) | 30 | 24 | 24 | 78 | 선택 |
| 2 | 비엔티안(라오스) | 25 | 30 | 18 | 73 | |
| 3 | 호찌민(베트남) | 30 | 24 | 17 | 71 | |
| 4 | 자카르타 (인도네시아) | 25 | 25 | 23 | 73 | |
| 5 | 다카(방글라데시) | 27 | 30 | 13 | 70 | |
| 6 | 메트로마닐라 (필리핀) | 27 | 26 | 16 | 69 | |
| 7 | 울란바토르(몽골) | 22 | 24 | 18 | 64 | 미 선택 |
| 8 | 카트만두(네팔) | 23 | 28 | 13 | 64 | |
| 9 | 카라치(파키스탄) | 25 | 25 | 12 | 62 | |
| 10 | 프놈펜(캄보디아) | 22 | 32 | 4 | 58 | |
| 11 | 콜롬보(스리랑카) | 11 | 24 | 20 | 55 | |

3) 3단계 : 최종 도시 선정

[표 3-6] 서울시 협력대상국 선정방법 및 선정도시 수

| 단계 | 내용 | 평가방법 | 단계별 도시(국가) 수 |
|-----|----------|------|--------------|
| 1단계 | 협력대상국 선별 | 정량평가 | 10개 국가 |
| 2단계 | 후보도시 선정 | 정량평가 | 6개 도시 |
| 3단계 | 최종 선정 | 정성평가 | 7개 도시 |

3단계 최종 도시 선정은 2단계에서 선정되지 않은 도시 중 기존 서울시와의 협력 관계, 해당 지역의 미래 발전 가능성 등을 종합적으로 고려하여 도시를 추가하였으며, 선택된 도시 중 과거 5년간 서울시와 뚜렷한 교류성과가 없거나, 선택된 다른 도시들과 지리적으로 떨어져 있어 지리적 집중도가 떨어지는 도시는 최종 리스트에서 삭제하였다.

이러한 논리에 따라 양곤(미얀마)과 방콕(태국)이 추가되고 다카(방글라데시)가 삭제되었다. 양곤이 추가된 이유는 최근 3년간 서울시 및 산하기관과 MOU 체결, 박원순 서울시장과 양곤 시장의 도시개발 정책 관련 면담, 도시개발 경험 연수참가를 위한 해당 지역 공무원의 한국 방문 등의 최근 상황과 최근 메콩강 유역 국가 중 가장 성장률이 높은 점, 최근에 시장개방을 하여 선점 가능성이 높은 점 등의 대외적인 이유를 고려하였다.

방콕은 서울시와 자매우호도시 협약은 체결하지 않았지만, 태국 교통카드 설치 컨설팅, 상수도 분야 공무원의 서울시 견학 등 다양한 정책교류 사업이 수행된 점과 대한민국 기업이 차오프라야강 치수사업자로 선정된 것 등을 감안하였다.

다카가 최종리스트에서 제외된 이유는 서울시와의 교류실적이 거의 없고, 지리적으로도 선택된 다른 도시들과는 다르게 서남아시아에 위치하여 지리적 집중도가 떨어지게 되어 이번 선택에서는 제외하게 되었다.

따라서 최종적으로 선정된 도시는 자카르타(인도네시아), 메트로마닐라(필리핀), 양곤(미얀마), 호찌민, 하노이(이상 베트남), 비엔티안(라오스), 방콕(태국) 등 7개 도시이다.

04

정책공유 대상도시 필요분야 심층분석

- 1_자카르타(인도네시아)
- 2_메트로마닐라(필리핀)
- 3_양곤(미얀마)
- 4_하노이(베트남)
- 5_호찌민(베트남)
- 6_비엔티안(라오스)
- 7_방콕(태국)

04 | 정책공유 대상도시 필요분야 심층분석¹⁰⁾

1_자카르타(인도네시아)

1) 일반 현황

[표 4-1] 인도네시아 개요

| | |
|--------|--|
| 국명 | 인도네시아 공화국(Republic of Indonesia) |
| 위치 | 인도네시아반도 남동부에 위치(브루나이, 파푸아뉴기니와 국경을 접함) |
| 수도 | 자카르타(Jakarta, 수도권(자보데타벵) 인구 1,200만 명, 자카르타 인구 9백만 명) |
| 기후 | 고온다습한 열대성 기후 |
| 민족 | 자바족(45%), 순다족(13.6%) 등 300여 민족 |
| 국가면적 | 190만km ² (한반도의 9배), 17,508개의 섬으로 구성 |
| 국가인구 | 2억 5,361만 명(세계 5위) |
| GDP | USD 706,600백만 달러(1인당 : USD 2,946달러) |
| 정치체제 | 공화국(대통령중심제) |
| 종교 | 이슬람교(87%), 개신교(6%), 가톨릭(3%), 기타 힌두교·불교(4%) |
| 도시화 비율 | 50.7%(도시성장률 : 2.45%) |

자료 : 인도네시아 개황(외교부), 미국 CIA, IMF, World Bank, KOTRA

자카르타는 자바 섬에 위치한 인도네시아 공화국의 수도로 정치·경제의 중심 도시이다. 도시면적은 661km²이며 인구는 1,018만 명으로 세계에서 11번째로 인구가 많은 도시이다. 또한 인구밀도는 15,342명/km²이다.

인도네시아 행정법상 자카르타는 하나의 도시가 아니라 자치행정을 하는 5개 도시(공식

¹⁰⁾ 진출대상도시 분석은 서울특별시(2014)의 자료를 주로 참고하였다.

명칭 : KOTA¹¹⁾)와 섭정을 받는 1,000개 섬 연합(공식명칭 : One Thousand Island)으로 되어 있으며, 공식 명칭은 자카르타 특별 수도권을 의미하는 Daerah Khusus Ibukota Jakarta(약자 : DKI Jakarta)이다.



자료 : Worldbank(2011)

[그림 4-1] 자카르타의 5개 자치단체

2) 빠른 도시화와 증가하지 않는 인프라 투자

2011년 인도네시아의 도시화율은 51%로 주변 동남아시아 국가인 태국(33.75%)과 베트남(30.4%)에 비해 높다. 만약 현재와 같은 추세로 도시화가 이루어지면 2025년에는 68%까지 올라갈 것으로 예상된다. GDP 대비 평균 인프라 투자비율은 3~4%(1997~2013년 평균)로 저조한 편이다. 이 수치는 태국과 베트남의 7%와 비교해도 낮다. 이런 점 때문에 인도네시아의 경쟁력은 매년 하락하고 있다. 대표적인 경쟁력 지표인 다보스포럼의 인프라 경쟁력 자료에 따르면 2010년 44위에서 2011년에는 46위로 하락하였고, 평가 대상 144개국 중 인프라 순위는 92위로 낮은 수준에 머물러 있다.

11) 개별 부는 정치와 행정중심의 중앙부, 소규모사업체가 밀집된 서부, 위성도시의 역할을 하는 남부, 공장이 밀집해 있는 동부, 항구와 중대형 산업단지가 있는 북부 등이 있다.

[Box 4-1] 동남아시아에서 떠오르는 국가 인도네시아

인도네시아는 풍부한 천연자원 및 노동력, 내수시장을 가진 ASEAN 최대 경제대국이며, 세계 최대 경제국들의 모임인 G20 회의에 참가하는 유일한 동남아국가다. 또한, 인도네시아는 2013년 외국인 직접투자(FDI) 285억 달러, 2013년 경제성장률 5.78%이다. CIVETS(콜롬비아, 인도네시아, 베트남, 이집트, 터키, 남아공)라는 이름으로 묶여 떠오르는 경제 강국으로 주목받고 있으며, 특히 인도네시아는 이 용어가 인도네시아의 유명 커피로도 알려진 사향고양이(CIVETS)와 그 이름이 유사함을 들어 친근감을 표시한다. 아울러 2006~2008년에는 UN 안전보장이사회의 비상임이사국으로도 활동하는 등 국제사회에서 제 목소리를 내고 있다. 또한, 인도네시아는 한반도의 약 9배에 달하는 국토면적에 한국의 제8위 교역대상국이며, 한국은 인도네시아의 제7위 교역대상국으로 무역 면에서도 한국과 각별한 친밀도를 유지하고 있다. 아울러 동남아시아 최대의 산유국(석유 매장량은 42억 배럴로, 세계 매장량의 약 0.3%를 차지)이며, 세계에서 두 번째 가는 천연가스(LNG) 수출국인 동시에 목재 펄프, 석탄, 주석, 니켈 등의 자원 부국이기도 한 국가이다.

3) 세계에서 가장 심각한 도시교통문제

자카르타의 교통체증은 매우 심각한 상황이다. 2002년에 발표된 자카르타 통합교통계획서에 따르면 교통체증으로 인한 경제적 손실은 연간 약 28.1루피아(2조 6천억 원)이고, 교통체증으로 인한 시간적 기회비용까지 고려하면 최대 40조 루피아(3조 5천억 원)까지 상승할 것으로 예측하고 있다. 심각한 교통문제가 발생하는 근본적인 원인은 개인교통수단 중심으로 도시교통체계가 설계되었기 때문으로 분석된다. 그 때문에 시민 대부분은 대중교통보다는 개인교통수단을 선호한다. 자카르타의 일일 차량운행대수는 약 800만 대로 이 중 약 98.5%가 개인교통수단(자동차, 오토바이 등)이다. 이 문제를 해결하기 위하여 일본 JICA와 인도네시아 중앙정부의 지원으로 도시철도를 건설 중이다.

4) 낮은 수질과 부실한 상하수도 처리시설

자카르타의 쓰레기와 공중위생 분야도 상태가 매우 나쁜 편이다. 이 두 가지의 문제는 낮은 폐기물 수거율과 부실한 하수처리 시설에 기인한다. 지멘스(2011)에 의하면 자카르타의 쓰레기 수거율은 35%에 불과하고 의약품, 산업폐기물 등의 특수 쓰레기의 분리배출이 거의 이루어지지 않고 있다. 또한, 하수처리시설 부족과 오수정화조 관리 부실로, 전체 배출 하수의 3%만이 처리 후 하천에 배출된다. 그 때문에 자카르타의 토양과 지하수, 하천의 오염은 매우 심각한 상태이며, 시민은 수인성 질병인 렵토스피라병, 해충으로 인한 Dengue 등의 질병에 노출되어 있다.

2_메트로마닐라(필리핀)

1) 일반 현황

[표 4-2] 필리핀 개요

| | |
|--------|---|
| 국명 | 필리핀 공화국(RP : Republic of the Philippines) |
| 위치 | 필리핀해와 남중국해, 동베트남 사이에 있는 섬나라 |
| 수도 | 마닐라(Manila, 인구 1,186만 명) |
| 기후 | 고온다습한 아열대성 기후 |
| 민족 | 갈로그족(28%), 세부아노족(13%), 일로카노족(9%), 비시얀족(7.6%) 등 |
| 국가면적 | 30만km ² (한반도의 1.36배). 7,107개의 섬으로 구성 |
| 국가인구 | 1억 767만 명(세계 13위) |
| GDP | USD 272,017백만 달러(1인당 : USD 2,765달러) |
| 정치체제 | 공화제(대통령중심제) |
| 종교 | 가톨릭(83%), 개신교(12%), 이슬람교(5%), 기타(3%) |
| 도시화 비율 | 48.8%(도시성장률 : 2.26%) |

자료 : 필리핀 개황(외교부), 미국 CIA, IMF, World Bank, KOTRA

메트로마닐라는 필리핀 공화국의 수도로 정치·경제의 중심 도시이다. 도시면적은 638.55km²이며, 인구는 1,185만 명(인구밀도 : 18,567명/km²)이다.

메트로마닐라는 1975년 대통령령 904호에 의해 지정된 필리핀공화국의 수도이며, 마닐라 시를 포함한 17개의 자치단체(14개 시, 3개 구)¹²⁾로 구성되어 있다. 메트로마닐라의 전체 정책방향, 시군구 간의 정책 조율은 대통령 직속의 메트로마닐라개발청(MMDA : Metro Manila Development Authority)에서 담당하고 있으며, 세부적인 도시개발 정책의 수립 및 집행은 개별 시·구에서 하고 있다.

12) 메트로마닐라는 마닐라, 케손시티, 갈라우간, 나보타스, 말라본, 발렌주엘라, 마리카나, 산호안, 만달루용, 파시, 파테로스, 마카티, 파시아, 따라, 빠라나케, 라스피냐스, 문틴루파 등 17개 시·구로 구성된다.

2) 급증하는 인구와 저조한 인프라 투자

메트로마닐라의 인구성장률은 전국 평균을 상회한다. 1987~2010년 동안의 필리핀 인구 증가율은 2.3%인 데 반해, 수도권의 인구 증가율은 3.1%로 나타났다. 이러한 급격한 인구 증가는 주택, 안전, 위생, 공해 등의 심각한 문제를 발생시켰지만, GDP 대비 인프라 투자가 2%로 낮아 이러한 도시문제의 해결책을 찾지 못하는 상황이다.

3) 동남아시아에서 가장 혼잡한 도로교통 상황

메트로마닐라의 교통 혼잡도는 그 악명이 높고, 이로 인해 심각한 경제적 손실이 발생하는 것으로 추정하고 있다. 일본 JICA는 필리핀 메트로마닐라의 교통 혼잡으로 일일 2억 4천 만 페소(약 55억 8,140만 원)의 손실이 발생한다고 추산하였으며, 만약 현재 발생하고 있는 교통문제를 해결하지 못할 경우 2030년에는 손실액이 일일 6억 페소(약 140억 원)까지 상승할 것으로 예측되고 있다. 이와 같이 심각한 교통 혼잡은 부실한 대중교통체계와 자동차 증가율에 비해 턱없이 낮은 도로 증설률 때문이다. 1980~1995년까지 도로증가율은 18%였지만 자동차 증가율은 130%로 약 7.2배의 차이가 난다. 도시교통문제 해결을 위해 필리핀 정부는 경전철 건설, 해외기관에 컨설팅 요청 등 다양한 노력을 기울이고 있다.

4) 높은 보급률에도 부실 급수시설 등 상수도 문제점 수두룩

메트로마닐라의 상수도 보급률은 92%로 매우 높은 편이나 원수의 질이 매우 낮다. 원수의 질이 낮은 가장 큰 이유는 일일 발생 오·폐수 중 약 80%가 정화과정을 거치지 않고 하천으로 배출되기 때문이다. 그 때문에 1년 내내 수인성 질병이 만연해 있는 상태이다. 또한, 상수도 급수시설의 관리가 제대로 되지 않아 누수율이 높고 공급 시간이 한정적이다. 메트로마닐라의 평균 누수율은 약 36%이고 약 70% 정도의 주민만이 24시간 상수를 공급받는다. 하지만 메트로마닐라는 상수도 민영화라는 구조적 문제 때문에 해결책을 찾기가 쉬워 보이지는 않는다. 즉 투자 대비 이익이 보장되지 않으면 투자를 꺼리는 민간기업의 속성으로 미루어 볼 때 상수도 시스템의 대대적인 개선을 위한 투자는 당분간 이루어지지 않을 것이라는 의견이 지배적이다.

3_양곤(미얀마)

1) 일반 현황

[표 4-3] 미얀마 개요

| | |
|--------|--|
| 국명 | 미얀마연방공화국(Republic of the Union of Myanmar) |
| 위치 | 미얀마의 양곤강과 바고강의 합류지점에 위치 |
| 수도 | 네피도 |
| 기후 | 열대몬순기후 |
| 국가면적 | 676,578km ² |
| 국가인구 | 5,574만 명 |
| GDP | USD 6,408백만 달러(1인당 : USD 1,270달러) |
| 정치체제 | 대통령중심제 |
| 종교 | 불교 |
| 도시화 비율 | 2.49%(도시성장률 : 11.4%) |

자료 : 미국 CIA, IMF, World Bank, KOTRA

양곤은 미얀마의 가장 큰 도시이자 경제 수도이다. 도시면적은 598.75km²이며, 인구는 438만 명(인구밀도 : 7,300명/km²)이다.

양곤은 2005년까지 미얀마의 수도였으나, 내부 정책 기조 변화로 네피도로 수도를 이전하였다. 양곤시의 운영은 양곤시개발위원회(Yangon City Development Committee)가 담당하고 있으며, 운영위원장은 중앙정부에서 임명한다.

2) 급증하는 도시인구와 시장개방 때문에 도시화 문제 발생

1970년에 약 200만명 이었던 양곤시 인구는 40년이 지난 2012년 700만 명으로 약 3.3배가 증가하였다. 이 추세가 이어질 경우 양곤의 도시인구는 2040년에는 1,000만 명을 돌파하여 메가시티의 대열에 들어설 것으로 보인다. 이와 같은 급속한 인구증가로 인하여 양곤은 환경오염, 교통혼잡, 난개발로 인한 역사문화유산의 파괴 등 다양한 문제를 겪고 있다. 이 중 가장 심각한 문제는 상수와 쓰레기 등 위생 분야이다.

현재 양곤시에는 Cho Phyu, Hlaw Kar, Phu Kyi, Nga Moe Yeik 저장소(탱크)에서 하루에 1억 6,000만 갤런(51만 1,000세제곱피트)을 양곤 33개 구(Township)에 공급하고 있으나 수요에 비해 공급량이 매우 부족한 편이다. 양곤 시민 중 62%만이 상수를 사용하고 나머지 38%는 자체 해결(지하수, 생수 등)하고 있다. 또한, 공급되는 상수 역시 정화되지 않은 공장폐수로 인한 원수 오염과 부족한 하수처리시설 등의 문제로 음용이 불가능하다. 미얀마 정부는 2040년까지 상수 공급량을 일일 5억 2,000만 갤런을 공급하는 프로젝트를 진행 중이다. 하지만 재원조달 방안과 원수 질 개선에 관한 대책이 나오지 않아 실현 가능성은 낮아 보인다.

양곤시는 경제발전과 도시화로 인해 엄청난 양의 폐기물이 발생하고 있다. 하지만 쓰레기 처리시설 부족과 재활용 및 위생에 대한 시민의식 부족으로 무단투기 등이 난무해 양곤의 도시환경은 날로 악화되고 있다. 양곤시청의 자료에 따르면 양곤에서 배출되는 일일 쓰레기 중 약 60%만이 수거되고 있다. 양곤시청도 이 문제의 심각성을 인지하고 개선책을 찾고 있으나, 행정력과 재원 부족으로 문제가 매우 심각해지고 있는 상황이다.

4_하노이(베트남)

1) 일반 현황

[표 4-4] 베트남 개요

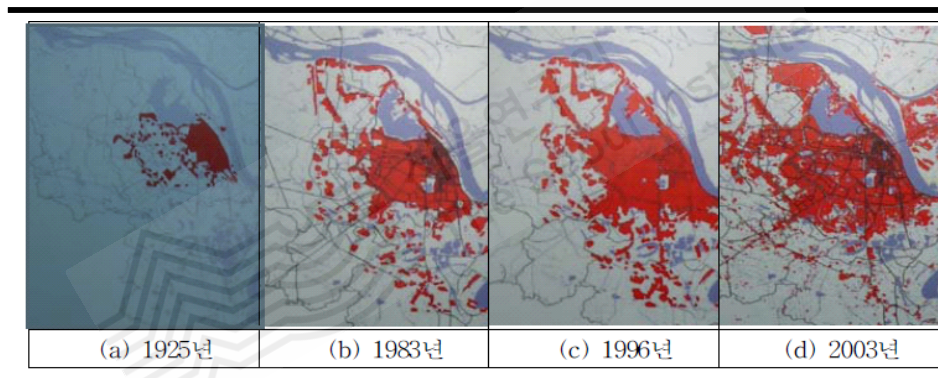
| | |
|--------|---|
| 국명 | 베트남 사회주의 공화국(Socialist Republic of Vietnam) |
| 위치 | 동남아시아 |
| 수도 | 하노이 |
| 기후 | 열대몬순기후 |
| 국가면적 | 331,210km ² |
| 국가인구 | 9,342만 명 |
| GDP | USD 170,656백만 달러(1인당 : USD 2,073달러) |
| 정치체제 | 공산주의 |
| 종교 | 불교, 기독교 |
| 도시화 비율 | 3.03%(도시성장률 : 5%) |

자료 : 미국 CIA, IMF, World Bank, KOTRA

하노이는 베트남 사회주의 공화국의 수도로 정치 중심 도시이다. 도시면적은 3,344.7km²이며 인구는 629만 명(2010년 기준)이다. 하노이는 베트남 행정법상 정부 직할시로 되어 있다. 행정구역은 1개 타운(Town), 10개 도심지역(Urban district), 18개 부도심(Sub-Urban district)으로 구성되어 있다. 시장, 부시장 및 주요 고위급 인사는 베트남 공산당 중앙당 회의를 통하여 임명하고 있다.

2) 급속하게 증가하는 도시인구와 악화되는 삶의 질

하노이의 인구는 도이모이¹³⁾ 정책의 효과가 본격적으로 나타나기 시작한 1990년대 중반부터 급속하게 증가했다. 1995년 243만 명에 불과하던 하노이 인구는 20년 후인 2014년에는 706만 명으로 약 3배 정도 증가하였으며, 20% 정도의 도시화율도 30%로 상승했다.



자료 : 권태호(2009)

[그림 4-2] 하노이의 도시성장(1925~2003년)

급속한 도시의 성장은 경제 관련 지표 상승에는 도움을 주었지만, 시민들의 삶에는 부정적인 영향을 미쳤다. 영국 이코노미스트 인텔리전트 유닛과 지멘스 아시아 녹색지수의 조사결과에 따르면 하노이는 조사대상 지표 대부분에서 낮은 점수를 받았다. 이코노미스트 인텔리전트 유닛의 전체 조사 대상 70개 도시 중 57위였다. 조사 대상 도시를 동남아시아 9개 도시로 한정할 경우에도 7위로 하위권이다. 세부적으로는 안전성, 보건의료, 문화,

13) 도이모이 정책은 '새롭게 한다' 또는 '쇄신'을 뜻하는 베트남어로, 1986년 12월 발표된 경제 우선의 개혁·개방 정책을 일컫는다. 이 정책은 중국의 흑묘백묘론과 같이 정치적으로는 공산주의의 골격을 유지하면서 경제분야만 자본주의 시장경제를 접목하는 방식이다.

교육 등의 지표가 7위, 인프라 확충 측면에서는 8위에 머물렀다. 2011년에 조사된 지멘스 녹색지수에서는 전체 등급이 4등급으로, 평균보다 낮은 것으로 평가되었다. 세부분야별로는 교통과 물은 4등급, 토지사용, 건물, 공중위생, 환경 관리에서는 최하등급인 5등급 평가를 받았다.

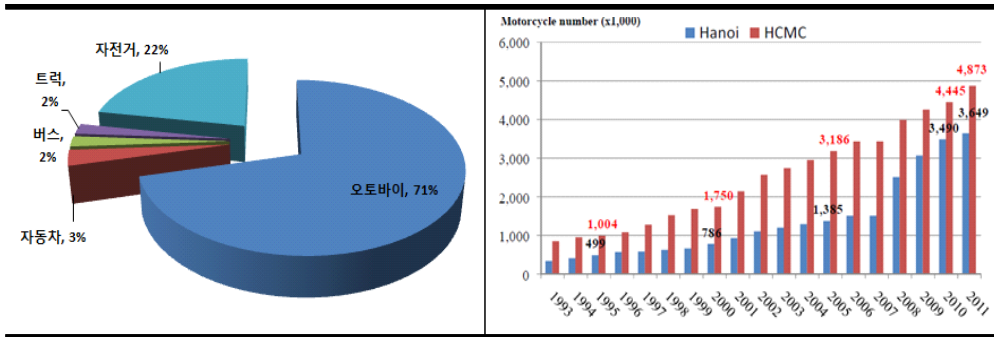
[표 4-5] 2011년 아시아도시 녹색지수

| 평균보다 매우 낮음(5등급) | 평균보다 낮음(4등급) | 평균(3등급) | 평균보다 높음(2등급) | 평균보다 매우 높음(1등급) |
|-----------------|-----------------------------------|---|---------------------------------------|-----------------|
| 카라치 | 방갈로 하노이 콜카타 마닐라 मुंबई | 방콕 베이징 델리 광저우 자카르타 쿠알라룸푸르 난징 상하이 우한 | 홍콩 오사카 서울 타이베이 동경 요코하마 | 싱가포르 |

자료 : 지멘스 아시아녹색도시지수(2011)

3) 오토바이에 점령당한 하노이의 도로

하노이 교통문제의 핵심은 급속하게 증가하는 개인 교통으로 인한 심각한 교통체증이다. 하노이 시청 통계에 따르면 1995년 50만 대 수준이었던 오토바이는 2011년 365만 대로 15년 사이에 7배 증가하였다. 하지만 그에 비해 도로는 증설되지 않아 교통정체가 매우 심각해졌다. 하노이 시청에 따르면 전체 도시면적 대비 도로면적은 7%이다. 이 수치는 유럽의 15%와 중국 11%에 비해 매우 낮은 수준이다. 또한, 대중교통이 잘 정비되어 있지 않아, 대중교통의 수송분담률이 약 2%로 매우 낮다. 만약 현재와 같은 속도로 개인교통수단이 증가할 경우 대중교통이 잘 정비되어 있지 않은 하노이의 교통정체는 더욱 심해질 것으로 예상된다. 이에 하노이는 세계은행, 아시아개발은행, JICA의 지원을 받아 BRT 또는 도시철도 건립을 계획 중에 있다.



자료 : Transport development & Strategy Institute(2010)

자료 : Transport development & Strategy Institute(2010)

[그림 4-3] 하노이 수단별 수송분담률

[그림 4-4] 호찌민-하노이 오토바이 대수

4) 부실한 쓰레기 분리수거로 토양오염 심각

하노이는 부실한 쓰레기 분리수거로 침출수와 중금속에 의한 토양오염 문제가 심각하다. 지멘스(2011)에 따르면 하노이의 폐기물 관련 지수는 3등급인 평균 수준이며, 하노이의 쓰레기 수거율은 95%로 매우 높고, 배출량도 조사 대상도시들의 평균 수준인 것으로 조사되었다. 하지만 산업 폐기물과 가정 폐기물이 분리 배출되지 않는 문제점을 지니고 있다. 하노이의 폐기물 성분을 분석해 보면 토양오염에 직접적 영향을 미치는 유기성 화학물이 절반을 넘고, 도시매립지 인근 침출수에는 대장균, BOS5 등이 다량으로 검출되었다.

현재 하노이는 이 문제를 해결하고자 쓰레기 관련 다양한 프로젝트를 계획 중에 있다. 대표적인 프로젝트는 일본국제협력기구(JICA : Japan International Cooperation Agency)의 지원을 받아 진행되고 있는 쓰레기 분리수거 프로젝트이다. 이 프로젝트는 산업용 쓰레기와 가정용 쓰레기 분리, 재활용률 상승 등을 목표로 하고 있다. 구체적으로 살펴보면 2020년까지 2011년 대비 쓰레기 총량 70% 감축과 재활용률 50% 달성을 목표로 하고 있다.

5_호찌민(베트남)

1) 일반 현황

호찌민시는 베트남 동남부와 메콩델타 지역 사이에 있는 베트남 최대 상업도시이며, 경제 규모 및 교역규모가 베트남 내 최대로 경제수도의 역할을 하고 있다. 도시면적은 2,096km²이며 인구는 766만 명(2012년 기준)이다. 하노이는 베트남 행정법상 5개 직할시 중 하나이며, 총 19개의 군과 교외지역 5개 현으로 구성되어 있다.

2) 열악한 인프라와 외국자본 이용한 개선 노력

세계경제포럼(World Economic Forum)에서 발행된 ‘세계경쟁력 보고서’에 따르면 134개국 중 97위로 베트남의 인프라 수준이 매우 낮은 것으로 평가되었다.

[표 4-6] 베트남의 인프라 경쟁력 순위

| | |
|--------|-----|
| 인프라 전체 | 97 |
| 도로 | 102 |
| 철도 | 66 |
| 항구 | 112 |
| 항공 수송 | 92 |
| 전기 공급 | 104 |

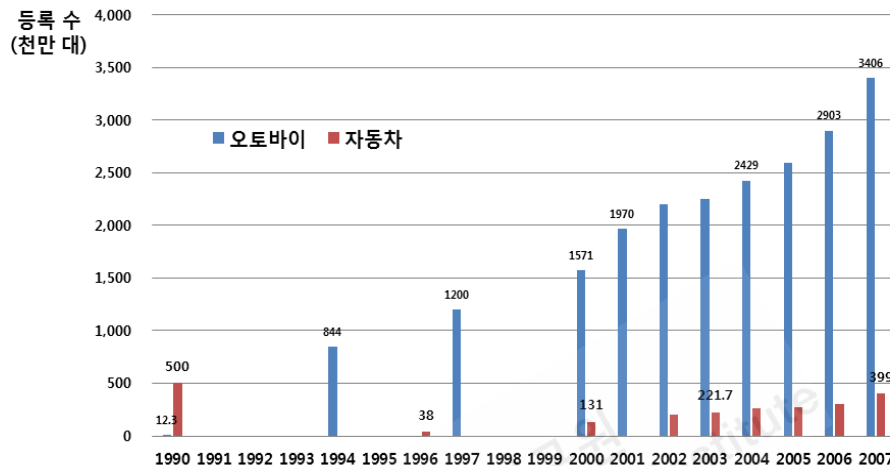
자료 : The Global Competitiveness Report 2008-2009, BMI, 2010, Vietnam Infrastructure Report Q4 2010 재인용

이에 베트남 정부는 인프라 확충에 노력을 기울이고 있으며, 국내자본의 취약점을 극복하기 위해 주로 ODA 및 PPP 방식을 통한 해외자본에 의존해 왔다. 그러나 부적절한 계획과 철거문제 등으로 인하여 인프라 관련 프로젝트가 연기되는 경우가 빈번했다.

3) 늘어나는 오토바이, 악화되는 교통정체

베트남의 경제 허브인 호찌민시는 인구가 매년 2% 이상씩 증가하고 있으며, 그로 인해 교통량이 매우 빠르게 증가하고 있다. 2004년 기준 총 교통량 중 개인 차량이 차지하는 비율은 93%의 매우 높은 비중을 차지하고 있다. 세부적으로는 오토바이가 78%를 차지

하고, 자동차는 1.2%, 자전거는 14%를 차지하고 있다(ADB, 2006). 이러한 상황으로 인하여 아시아개발은행은 “과거 ‘동양의 진주’였던 도시가 현재는 ‘세계 오토바이의 수도(the motorcycle capital of the world)’로 바뀌었다”고 이야기한다.



자료 : Harvard Kennedy School, 2008, pp.13 exhibit 6 재구성

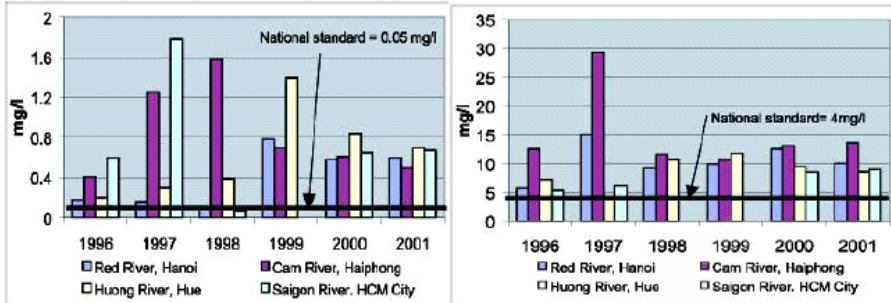
[그림 4-5] 호찌민시의 오토바이와 자동차 등록 건수(1990~2007년)

호찌민시는 오토바이 중심의 교통체계 개선과 대중교통체계 개선을 위하여 다양한 노력을 기울이고 있다. 대표적인 프로젝트는 세계은행의 원조로 만들어진 ‘2020 HCMC 교통 마스터플랜’이다. 이 프로젝트는 하노이의 새로운 버스체계를 구축하기 위한 버스노선 설계, BRT 확장사업을 포함하고 있다. 이와 같은 노력을 기울인 결과 2002년 5만 7천 명이었던 버스 승객이 2008년 38만 명으로 증가하였다. 2011년부터는 도시철도도 건설 중이다.

4) 심각한 상수원 오염으로 낮은 질의 상수도

베트남 하천 대부분의 상류 수질은 양호한 수준이나, 급격한 산업화와 도시화로 지하수 및 하천 하류의 오염이 심각하다. 특히 경제수도인 호찌민은 하천의 오염이 베트남 타 도시보다 더욱 심각하다. 이렇게 오염이 심각한 가장 큰 이유는 오·폐수 정화시설의 부족에 기인한다. 호찌민 광역지역에 위치한 43개의 산업단지 중 폐수시설을 갖춘 곳은 7곳

에 불과하다. 그로 인하여 산업단지에서 배출되는 폐수의 대부분이 정화되지 않고 하천으로 유입되고 있으며, 호찌민시를 관통하는 사이공강은 하천의 오염물질 함유량이 허용기준치 이상으로 나타나고 있다. 하지만 오폐수시설 건축 재원 조달의 문제로 호찌민 시정부는 획기적인 해결책을 내놓지 못하고 있는 상태이다.



자료 : 환경부(2008)

[그림 4-6] 베트남 주요 하천의 오염도(좌 : BOD5 농도, 우 : NH4 농도)

6_비엔티안(라오스)

1) 일반 현황

[표 4-7] 라오스 개요

| | |
|--------|---|
| 국명 | 라오 인민 민주공화국(Lao People's Democratic Republic) |
| 위치 | 동남아시아 |
| 수도 | 비엔티안 |
| 기후 | 열대기후(건기 12월~4월 / 우기 5월~11월) |
| 국가면적 | 236,800km ² |
| 국가인구 | 680만 명 |
| GDP | USD 10,002백만 달러(1인당 : USD 1,697달러) |
| 정치체제 | 공산주의 |
| 종교 | 불교 |
| 도시화 비율 | 4.41%(도시성장률 : 11%) |

자료 : 미국 CIA, IMF, World Bank, KOTRA

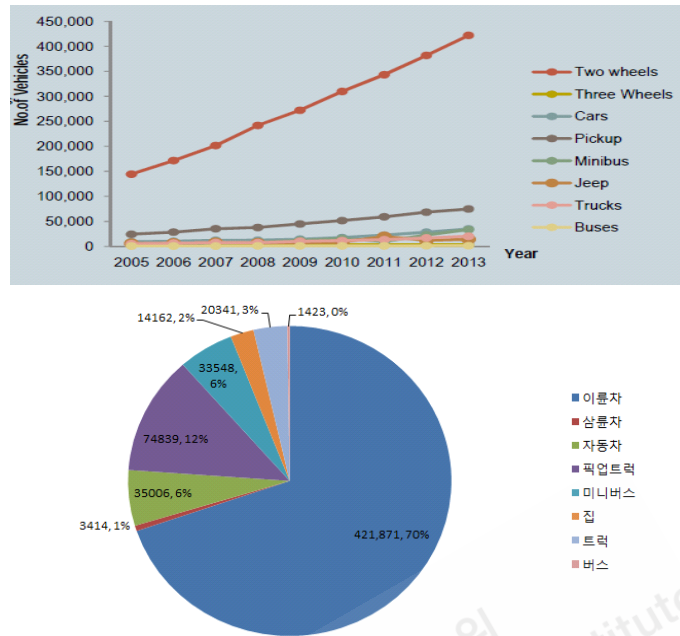
비엔티안은 북서부에 있는 라오스 행정법상 라오 인민 민주공화국의 수도로 정치·경제·사회 등 모든 분야의 중심도시이다. 도시면적은 3,920km²이며, 인구는 78만 명(2009년 기준)이다. 비엔티안은 라오스에서 유일한 특별시이며, 행정구역은 총 9개 구로 나누어져 있다. 이 중 찬타블르와 식호타봉구만이 현대화된 도시이며, 나머지 지역은 도시라기보다는 농촌과 유사하다.

2) ‘도시 인프라 확충’ 다양한 계획 불구 재정상태 열악해 현실화 미지수

라오스는 내륙국가의 한계를 극복하기 위하여 교통과 통신 인프라 확충에 많은 노력을 기울이고 있다. 대부분의 국가 기간시설이 낙후되어 있어 개선이 시급하나, 예산 및 재정상의 문제로 인하여 경제 발전에 직접적인 영향을 미치는 교통과 통신 인프라 확충을 최우선 목표로 진행하고 있다. 라오스 제7차 경제사회개발계획에 따르면 교통과 통신 인프라 투자에 전체 집행 예정 금액의 30%를 투자하기로 했다. 하지만 라오스 정부의 재정상태가 열악하여 발표한 계획이 이행되기는 어려울 것으로 보인다. 실질적으로 계획의 실행을 위해서는 5년간 50억 달러가 필요하지만, 라오스 자체 조달은 4억 달러(8%)만 가능하며 나머지 46억 달러(92%)는 해외원조 및 해외직접투자 등으로 조달하여야 한다. 내륙국가의 한계로 인하여 미얀마, 캄보디아, 베트남 등의 다른 메콩강 유역 국가보다 투자 매력도가 낮은 점이 외자 유치의 한계로 작용하고 있다.

3) 급격한 차량증가로 다양한 교통문제 발생

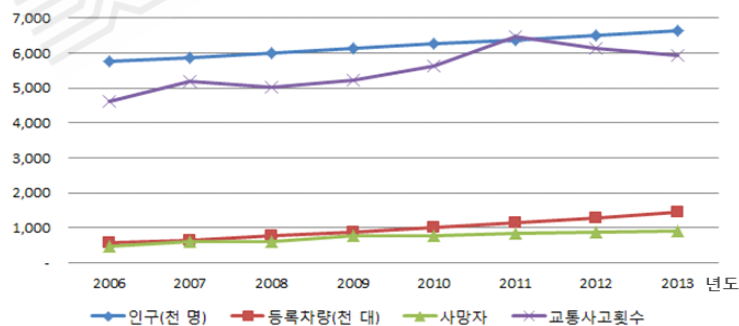
비엔티안은 2006년 이후 두 자릿수의 차량(이륜차 포함) 증가율을 보이고 있으며, 2013년의 자동차 등록대수는 2006년에 비해 두 배 증가하였다(2005~2013년 연평균 차량 증가율 : 15.03%). 전체 차량 중 이륜차는 70%로 가장 높은 비율을 보이며, 다음으로 트럭, 자동차 순으로 나타났다. 또한, 이륜차가 가장 빠르게 증가하고 있으나, 대중교통 수단인 버스대수 증가는 매우 미미한 수준이다.



자료 : Phongsacah Inthavongsa(2014) 재구성

[그림 4-7] 상 : 비엔티안 개인운송수단 증가율, 하 : 2013년 교통 수단분담률

이런 문제로 인하여 온실가스 배출량 증가, 자동차 배출가스로 인한 대기오염 등의 문제가 심각한 사회적 이슈로 제기되고 있다. 또한 도심 내 도로혼잡 역시 과거보다 심각해졌다.



자료 : Phongsacah Inthavongsa(2014) 재구성

[그림 4-8] 2006~2013년 비엔티안 인구, 자동차 증가 수, 교통사고 사망자, 사고차량 수

도심교통문제 해결을 위하여 2011년부터 아시아개발은행과 일본은 비엔티안 대중교통시스템 개선을 위한 프로젝트를 진행 중이다. 이 프로젝트를 통해 2013년에 버스회사가 설

립되고 6개의 버스노선이 구축되었다. 버스노선이 많지 않고 배차간격이 길어서 이용률이 높지는 않으나, 이용한 시민들의 만족도는 대체로 높은 편이다. 지속적으로 운행될 경우 비엔티안의 주요 운송수단으로 자리 잡을 것으로 전망된다.

4) 급속한 발전과 부족한 행정력으로 점점 심각해지는 수자원 오염

급속한 인구의 증가 및 산업의 발달과 각종 쓰레기의 하천 및 습지지역 무단 투기 때문에 원수의 수질이 계속 악화되고 있다. 특히 도시 외곽에 자리 잡고 있는 많은 산업공장에서 발생하는 폐기물이 적절히 처리되지 않고 무단으로 하천에 투기되어 오염이 심각해지고 있다. 이렇게 된 가장 큰 원인은 비엔티안에 수자원 오염도 측정 기술과 규정이 미비하기 때문이다. 비엔티안 수자원국의 자료에 따르면 수질 검사 위한 적절한 장비 및 인력이 부족하여 현황 파악조차 제대로 하지 못하고 있는 상황이다. 또한 산성도 검사, 탁도 검사, 잔류염소 등의 검사에 관한 규정만 있을 뿐 인간의 건강에 직접적인 영향을 주는 병원균 및 박테리아 검사 규정은 마련되어 있지 않아 기업들이 폐수를 무단방류해도 제재할 근거가 미약하다. 비엔티안시와 라오스 정부도 하천 오염의 심각성을 인지하고 있으나 재원 조달의 어려움으로 인하여 근본적인 문제해결에 어려움을 겪고 있는 상황이다.

7_방콕(태국)

1) 일반 현황

[표 4-8] 태국 개요

| | |
|--------|-------------------------------------|
| 국명 | 타이 왕국(Kingdom of Thailand) |
| 위치 | 동남아시아 |
| 수도 | 방콕 |
| 기후 | 열대기후(건기와 우기로 나뉘어 있음) |
| 국가면적 | 513,120km ² |
| 국가인구 | 67,741천 명 |
| GDP | USD 387,156백만 달러(1인당 : USD 5,778달러) |
| 정치체제 | 입헌군주제 |
| 종교 | 불교 |
| 도시화 비율 | 1.6%(도시성장률 : -3.1%) |

자료 : 미국 CIA, IMF, World Bank, KOTRA

방콕은 차오프라야강 하구에 위치한 타이왕국의 수도로 정치·경제·사회 등 모든 분야의 중심도시이다. 또한, 자카르타(인도네시아)와 함께 동남아시아에서 경제적으로 가장 역동적으로 성장하고 있는 도시이다. 도시면적은 1,568.7km²이며 인구는 8,280,925명(2010년 기준)이다. 시는 50개 구 단위의 행정 구역으로 구분되어 있으며, 도시 경쟁력 강화를 위해 12개의 클러스터로 구분되어 개발 중이다.

[Box 4-2] 방콕시 클러스터



- | | |
|--|---|
| (1) 라탄아코신 클러스터 : 문화 보존, 행정, 문화관광 중심지역 | (7) 프라 나혼 누이 클러스터 : 주거지역 |
| (2) 람파니 클러스터 : 소매 및 서비스 중심, 베드타운 | (8) 부라프아 클러스터 : 주거 지역 |
| (3) 바이브하바디 클러스터 : 소매 및 서비스 중심지로 방콕 내 최대 인구 밀집 지역 | (9) 수원카린 클러스터 : 농업 및 주거 지역 |
| (4) 차오 프라야 클러스터 : 신흥 상업지역 | (10) 시나크라린 클러스터 : 부도심의 중심지역 |
| (5) 촌부리 클러스터 : 역사문화 보존 및 관광 중심지역 | (11) 마하사와트 클러스터 : 농업과 일반 거주 지역 |
| (6) 탁신 클러스터 : 인구 밀집도가 높은 주거 지역 | (12) 사남 차이 클러스터 : 농업, 산업, 주거 및 에코 투어리즘 지역 |

2) 아시아에서 평균수준의 도시 인프라 구축

지멘스(2011)에 따르면 방콕의 도시 인프라 수준은 조사대상 22개 도시 중 평균 수준으로 나타났다. 세부적으로는 대기 질과 환경관리에서는 평균보다 높은 2등급으로 나타났고, 에너지 및 이산화탄소 배출은 아시아 평균으로 나타났다. 이처럼 방콕이 대기 질과 환경관리에서 높은 평가를 받은 가장 큰 이유는 2000년대 중반 이후부터 자동차나 오토바이에서 나오는 배기가스 관리를 위한 전문부서 설치, 민간과 공동 모니터링 시스템 등을 만들었기 때문으로 평가된다. 하지만 토지이용, 교통, 쓰레기, 물, 공중위생 등의 분야

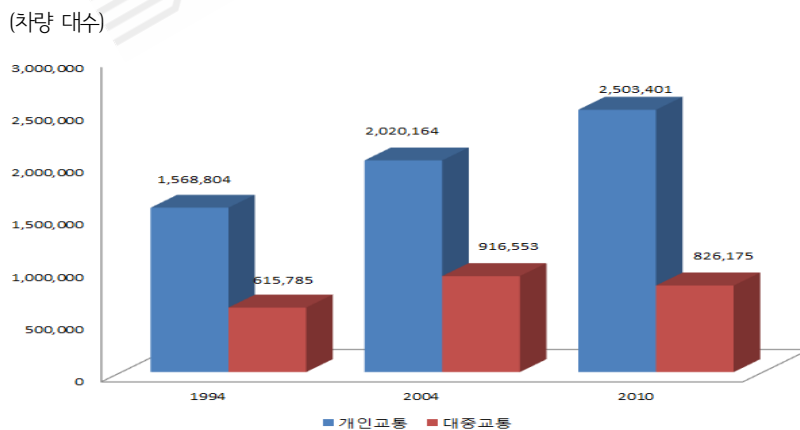
에서는 평균 이하인 4등급으로 조사되었다. 특히 쓰레기 배출량에 비해 부족한 처리시설, 폐수처리시설 미비 등은 도시환경을 악화시키고 있다

3) 복잡·불편하게 설계되어 시민들에게 외면받는 대중교통

방콕시의 대중교통 문제는 비효율적인 대중교통시스템 및 낮은 수준의 교통계획과 설계 기준에 기인한다. 이와 같은 문제가 발생하는 가장 큰 이유는 과거 방콕의 교통계획 및 정책은 승용차 중심으로 수립되었기 때문이다. 방콕 시청 자료에 의하면 대중교통 개선 및 증설 관련 예산이 다른 예산에 비해 적게 책정된 것으로 나타난다. 그 결과 시민들은 대중교통 수단을 더욱 외면하게 되었다. 세계은행의 조사결과에 따르면 개인 교통수단(자동차 + 오토바이)의 도로 점유율은 약 75.16%인 데 비해, 대중교통(소형버스 + 밴 + 택시 + 툽툽 + 일반 버스)은 21%에 그치고 있다.

또 복잡하고 불편한 대중교통체계도 이용을 꺼리는 이유로 지적된다. 예를 들어 교외거주 시민이 개인교통수단을 이용할 경우 상대적으로 잘 정비된 도로망을 이용해 도착지까지 빠르고 편리하게 이동할 수 있으나, 대중교통 이용자는 목적지 도착을 위하여 최소 1차례 이상 환승을 해야 할 정도로 불편하다.

최근 방콕은 도로교통 혼잡 문제 해결을 위하여 도시철도시설 개선, 통행료 징수, 신호체계 개선, 교통정보시스템 개발 및 설치 등에 투자 중이다.



자료 : Worldbank(2007) 재구성

[그림 4-9] 방콕시 개인교통 및 대중교통 차량 대수

4) 수자원 풍부해 물 사용량 많지만 수질오염 심각해 음용수는 부족

지멘스(2011)에 따르면 방콕 시민의 1인당 물 소비량은 340ℓ/일로 22개 평가대상 도시 평균인 278ℓ/일보다 많이 사용하는 것으로 조사되었다. 방콕의 주수원인 차오프라야강은 풍부한 용수량을 가지고 있어 가용 수자원은 여유 있는 상태이며(차오프라야강의 용수량은 약 160,000km³로 한강의 용수량 34,000km³의 약 4.7배) 이런 이유로 물 소비량이 타 도시에 비해 높게 나타난 것으로 추정된다. 하지만 심각한 수질오염 때문에 가용용수의 대부분이 음용에 부적합하다. 수질오염의 가장 큰 원인으로는 농업, 생활, 산업 및 상업 부문에서 배출되는 막대한 양의 오·폐수가 대부분 처리되지 않고 곧바로 강, 호수 및 하천으로 유입되기 때문이다. 2002년 기준 방콕 시내의 오·폐수 처리시설의 1일 처리량 규모는 약 49만 2천m³로서 산업 부문을 제외한 오·폐수 배출량의 24.2% 수준에 그치고 있다. 그나마 처리시설에 유입되는 양은 30만 7천m³로 전체의 15.1%에 불과하다.

또한, 건설된 오·폐수 처리시설 역시 낙후된 시스템, 기술 및 장비, 비효율적인 운영, 유지 및 관리 능력의 부재 등으로 제대로 가동되고 있지 않아, 오·폐수 처리시설을 거친 물도 그리 깨끗하지 못한 편이다. 기타 원인으로는 과도한 지하수 사용으로 인한 지반 침하와 염분 오염 등을 들 수 있다. 이와 같은 상황에서 상수원 오염 정화를 위한 오·폐수 처리장, 정화조 등의 건설이 시급한 것으로 알려져 있다.

05

대상도시 특성 반영해 맞춤형 정책공유 추진

- 1_7개 도시별 정책공유 분야와 방안
- 2_해외도시와 정책공유 3가지 방안
- 3_서울정책 공유전략의 주기적 보완

05 대상도시 특성 반영해 맞춤형 정책공유 추진

1_7개 도시별 정책공유 분야와 방안¹⁴⁾

1) 자카르타 : 교통, 폐기물

자카르타의 교통체계는 개인교통 위주로 구축되어 있고 그 결과 도로정체가 심각해져 경제적 손실을 야기하고 있다. 이 문제를 해결하기 위해 버스전용차로, 도심 내 차량 진입금지 시간 지정 등의 다양한 정책들을 시행하였지만 효과는 미미하였다. 이러한 교통 문제를 해결하기 위해서는 개별 사업단위의 정책보다는 교통시스템 전반의 틀을 다시 만드는 교통 마스터플랜 수립과 시민의 교통문화 수준을 향상시키기 위한 효과적인 교육·홍보 활동 등이 필요할 것으로 보인다.

자카르타에서 발생하는 폐기물 중 35%만 수거되며, 산업용 유해 폐기물에 대한 기준 적용도가 낮아 수질과 토양 오염이 매우 심각한 편이다. 이 문제 해결을 위해서 폐기물 분리 배출정책 수립, 폐기물 관리시설 현대화 등이 필요할 것으로 보인다. 폐기물은 상수도 문제와 직접 관련되어 있는 문제이므로 상수도 시설 개보수와 같은 사업을 제안하는 것이 필요할 것으로 보인다.

2) 메트로마닐라 : 교통, 상수도

메트로마닐라는 빠른 자동차대수 증가율과 수요에 비해 부족한 도시철도 시설이 문제점으로 지적되고 있다. 이 문제를 해결하기 위해서 BRT 정비·확충, 도시철도 이용실태 분석 및 관련 시설 개량 등을 포함한 도시교통 전반의 마스터플랜 수립이 필요하다.

상수도 분야는 개선이 시급하기는 하나 민영화라는 구조적인 문제로 해결이 쉬워 보이지는 않는다. 그러나 상수도 문제는 개선이 시급한 상태이므로 수질 개선에 관한 단기 컨설팅 또는 상수도 관리에 관한 해외 선진기업의 운영기법 도입 등 전반적인 정책적 조언이 필요할 것으로 보인다.

¹⁴⁾ 이 연구의 당초 취지는 전자정부, 주택, 도시계획을 포함한 다양한 분야의 서울시 우수정책 공유방안을 모색하는 것이었으나, 3개 분야에 대한 자료가 충분하지 않아 교통, 환경, 상수도 중심으로 전략을 제안하였다.

3) 양곤 : 상하수도

양곤은 다른 동남아시아 도시와 마찬가지로 낮은 상수도 보급률과 오·폐수의 무단 방류로 인한 상수의 오염이 매우 심각하다. 양곤은 다른 도시와는 다르게 기초시설 자체가 매우 부족한 상태이므로 정책 컨설팅은 문제 해결에 큰 도움이 되지 못할 것으로 보인다. 양곤시 진출 시에는 상하수도 관련 시설 확충 등 인프라 구축을 직접적으로 수행하는 것을 목표로 하는 전략 수립이 필요할 것으로 보인다.

4) 하노이와 호찌민 : 교통, 폐기물

하노이와 호찌민은 개인교통수단 증가율에 비해 낮은 도로 증가율과 비체계적인 교통시스템 때문에 시내 교통체증이 매우 심각하다. 이 문제 해결을 위해서는 전반적인 도시교통체계 개편을 위한 교통 마스터플랜 수립 컨설팅이 필요할 것으로 보인다. 또한 과업 수행 시에는 대중교통체계 확충과 개인교통수단에 대한 수요관리가 핵심과제로 진행되어야 할 것이다.

하노이와 호찌민시에서 배출되는 폐기물은 수거가 잘되는 편이기는 하지만 후처리가 제대로 이루어지지 않아 중금속, 침출수 등에 의한 수질 및 토양 오염이 심각한 편이다. 이는 공공기관의 낮은 정책 집행 의지, 시민의식의 미성숙, 관련 정책의 정비 미흡 등이 그 원인으로 파악된다. 1차적으로는 관련 공무원과 일반 시민을 대상으로 한 효과적인 교육·홍보 전략 마련과 관련 법규 및 제도 개선을 위한 컨설팅이 필요할 것으로 보인다. 1차 사업이 성공적으로 진행된다면 국제개발은행 또는 민간기업과 공동으로 폐기물 처리시설 건립 사업 추진이 필요할 것으로 보인다.

5) 비엔티안 : 교통, 상수도

비엔티안이 현재와 같은 추세로 개인교통수단(자동차, 오토바이)이 증가할 경우, 가까운 미래에는 하노이, 호찌민, 자카르타 등과 같은 교통체증이 심각한 도시문제로 부상할 것으로 예상된다. 그러므로 현재와 같은 초기 발전단계에서부터 대중교통을 중심으로 한 교통체계를 구축해 나가는 것이 필요하다. 현재 운행되는 버스시스템의 개선방향 수립과 개인교통수단 수요 조절 등을 핵심 주제로 한 정책 컨설팅 또는 마스터플랜 수립 등의 사업 추진이 단기적으로는 적합할 것으로 보인다.

비엔티안의 상수도체계에서 가장 시급한 문제는 도시의 급속한 발전과 수자원 관리 관련

행정력 부족으로 급격하게 오염된 수자원을 정화시키는 일이다. 하지만 수자원 관련 기초 자료가 매우 부족한 상태이므로 개선을 위한 컨설팅보다는 실태 파악을 위한 기초 조사가 선행되어야 할 것으로 보인다. 일차적으로 수자원 관련 규정, 정책, 수질 현황 파악을 위한 기초 조사 연구를 심도 있게 진행한 후, 문제점으로 지적된 부분에 대한 심층적인 컨설팅이 필요할 것으로 보인다.

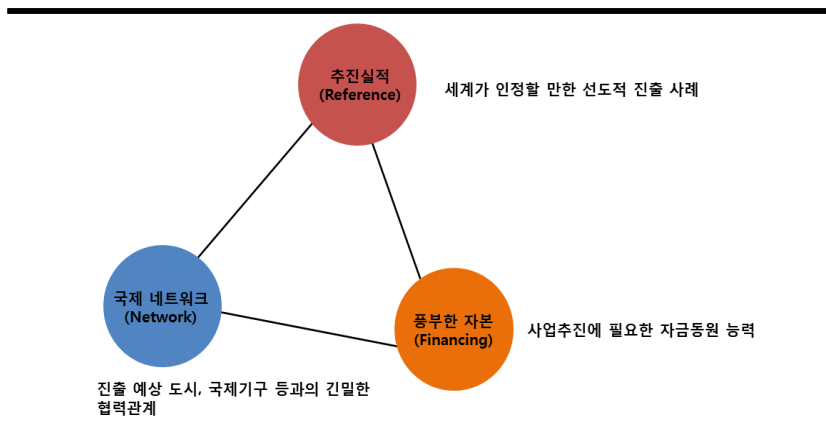
6) 방콕 : 교통, 상수도

방콕은 도시철도, 버스, 일반 택시 등 동남아시아 다른 도시들에 비해 다양한 대중교통수단을 보유하고 있으나, 비체계적인 교통시스템으로 인해 대중교통이 외면받아 교통체증이 심각하다. 방콕은 개별 대중교통수단 간의 연계성을 높이기 위한 대중교통 이용 활성화 전략 마련이 필요하며, 이를 위한 컨설팅 및 마스터플랜 수립이 필요할 것으로 보인다.

상수도 수질 문제 해결을 위해서는 노후시설 교체보다는 오염된 원수 정화에 힘을 쏟는 것이 필요하다. 차오프라야강 지역의 오·폐수 관리, 관련 공장시설 규제 등 원수관리를 위한 정책컨설팅의 지원이 필요할 것으로 보인다.

2_해외도시와 정책공유 3가지 방안

성공적인 해외진출을 위해서는 세계가 인정할 만한 추진 실적(Reference), 인적 네트워크(Network), 풍부한 자본(Financing)의 3가지 요소가 필수적이다.



[그림 5-1] 효과적인 해외사업 추진을 위한 3대 요소

하지만 서울은 아직 이러한 해외도시개발 사업 수행을 위한 기반이 약한 편이다. 서울시는 2014년 해외도시협력반¹⁵⁾ 설치 이후 해외도시 정책공유 사업에 본격적으로 참여한 것에 비해, 중앙정부는 20여 년 빠른 1991년에 한국국제협력단을 설립하여 해외 국가 및 도시개발 사업을 진행하였다.

국제 네트워크도 많은 차이를 보인다. 이는 서울이 외교권이 없는 지방정부이기 때문이다. 서울과 중앙정부의 해외네트워크는 각각 48개(자매우호 도시)와 161개(수교 국가 및 국제기구)로 큰 차이를 보인다. 또한 질적으로도 큰 차이를 보이고 있다. 서울시의 자매우호 도시는 구속력이 약한 형태의 관계에 기반을 두고 있는 데 비해, 중앙정부는 정식 국교를 맺고 있어 다양한 협력사업이 가능하다. 중앙정부는 해외 국토 및 도시개발을 전담하는 두 개의 유관기관을 보유하고 있지만 서울은 유관기관이 전무한 상태이다.

[표 5-1] 서울시와 중앙정부의 해외사업 관련 여건 비교

| 구분 | | 서울시 | 중앙정부 |
|-------------------|---------|--|--|
| 진출경험 | 해외진출 경험 | 2년 | 23년 ¹⁶⁾ |
| 네트워크 | 자매우호 도시 | 48개 도시 (자매도시 : 23개 / 우호도시 : 25개) | 161개 국가 및 기관 ¹⁷⁾ |
| | 재외공관 | 없음 | 161개 |
| | 유관기관 | 없음 | 2개 (유상 : 한국수출입은행 / 무상 : 한국국제협력단) |
| 재원 ¹⁸⁾ | | 5억 원 | 2조 3,782억 원 |

15) 2015년 이후 정규조직으로 개편되면서 해외도시협력담당관으로 명칭이 변경되었다.

16) 중앙정부 해외진출 경험은 한국국제협력단 설립연도를 기준으로 계산하였다.

17) 아세안, 유엔, 제네바, OECD, 유네스코 등 5대 국제기구를 포함한 수치이다.

18) 서울시의 예산은 서울연구원 세계도시연구센터의 1년 예산을 기준으로 하였으며, 중앙정부의 예산은 한국수출입은행과 한국국제협력단의 예산 총액을 기준으로 파악하였다. 서울시 전체 해외도시 개발협력에 사용하는 예산과 중앙정부가 사용하는 전체 국제협력 예산은 산정이 어려워 산하기관 간의 예산만 비교하였다.

마지막으로 해외도시개발 사업 예산 규모는 중앙정부와 서울시가 큰 차이를 보이고 있다. 중앙정부와 지방정부의 예산총액 차이가 발생하므로 단순비교가 어려운 측면이 있기는 하나, 서울시와 중앙정부의 전체 예산 대비 해외도시 관련 사업 예산 비율을 살펴보면 각각 0.0023%와 0.63%로 약 279배 차이가 발생한다.

따라서 이와 같은 열악한 여건하에서 서울시의 해외도시 진출은 사업성격에 따라 적절한 전략을 가지고 진행하여야 한다. 즉, 서울시의 자원, 네트워크 구축 수준, 진출경험을 감안하면, 비교적 재원이 적게 소요되고 시정부 간의 협력으로도 가능한 예비사업타당성 조사, 콘셉트 노트 등은 서울시 단독 진출도 가능하다. 하지만 대규모 자본이 필요한 시설 투자 또는 현지 네트워크와 현지 사업 경험이 필요한 도시 전체 마스터플랜 수립 등의 사업은 다양한 진출경험과 재원을 보유하고 있는 중앙정부 또는 국제기구(국제개발은행, UN 관련 기구) 등과 협력 네트워크를 구축하여 진출하는 것이 효과적이라고 할 수 있다.

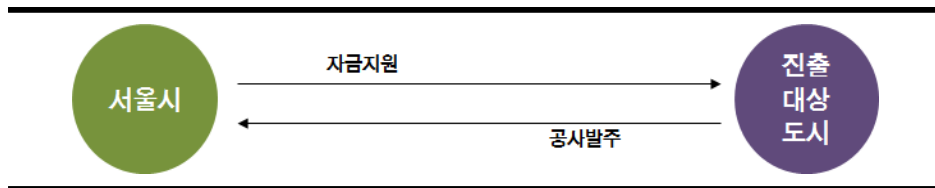
1) 서울시 단독 진출

서울시 자체 예산으로 사업 수행이 가능한 소규모 사업의 경우에는 서울시가 단독으로 진출하는 방안을 적극 고려할 수 있다. 타 기관과 공동으로 사업을 수행하기 위해서는 행정적 비용이 상당히 많이 소요된다. 예를 들어 세계은행의 사업에 참여하기 위해서는 최소 사업 전 4~5년간 사전 정보 입수와 세계은행과의 네트워크 형성이 필요하다. 대한민국 중앙정부의 사업 참여를 위해서도 최소 2년간의 시간이 소요된다. 그래서 1억 원 미만의 사업을 타 기관과 공동으로 추진 시에는 공동사업으로 얻는 편익보다 행정적 비용(업무협조를 위한 인건비, 관련 서류 작성 비용 등)이 더 많이 소요될 가능성이 높다.

이러한 사업은 해당도시의 정책 개선을 주목적으로 하여야 하며, 사업 종류는 현재 서울시 1년 해외도시 개발사업 예산을 고려하여 볼 때 약 1억 원 내외의 예산이 소요되는 예비타당성¹⁹⁾ 검토, 소규모 콘셉트노트, 일주일 내외의 현지 파견 정책자문 등의 사업에 한정해야 할 것으로 보인다.

¹⁹⁾ 2012년 서울시 기획조정실 국제교류담당관의 자료에 따르면 최근 5년간 수행된 전자정부 예비사업타당성 조사에 1건당 약 1억 원의 예산이 소요되었다.

이와 같은 사업은 향후 대규모 마스터플랜 또는 현지 인프라 개선사업 이전의 파일럿 성격이 강한 사업이다. 단기적으로 이와 같은 소규모 사업이 성공을 거둘 경우, 중장기적으로는 해당사업을 추진하면서 얻은 경험과 사업 추진을 위한 예산 마련을 통해 대규모 도시 마스터플랜 수립, 현지 인프라 시설 개선 등의 사업을 추진할 수 있을 것이다.



[그림 5-2] 서울시 단독 진출 시 사업구도

2) 국제기구와 협력 네트워크 이용한 해외진출

사업 파트너로서의 국제기구는 국가중심으로 설립된 국제개발은행(세계은행, 아시아개발은행 등), UNDP, UN HABITAT와 도시중심으로 설립된 씨티넷, 이클레이, 메트로폴리스 등의 기구가 있다.

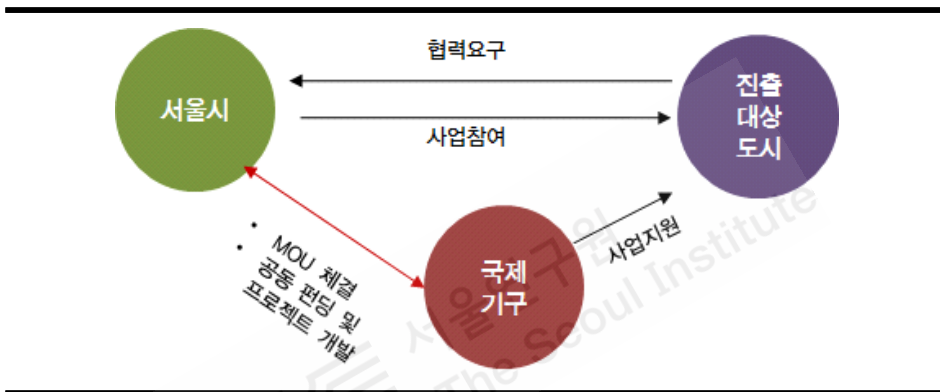
국제개발은행은 공동사업 개발(발굴) 및 기금 활용을 통한 본사업 수행에 목적을 두어야 할 것이다. UN 계열의 UNDP, UN HABITAT와는 마스터플랜 수립, 단기 정책컨설팅, 본 사업 등의 개발 및 서울 정책의 인지도를 높이기 위한 국제행사 참여가 협력의 주안점이 될 수 있다.

국제개발은행과의 협력사업 추진 시 최대 장점은 안정적인 자금력, 높은 국제적 인지도, 다년간의 해외도시개발 사업의 노하우 등을 꼽을 수 있다. 하지만 전 세계 모든 국가와 기관들이 공동사업을 원하고 있으므로 서울시가 가지고 있는 독특한 특징과 장점을 보여 주지 못한다면 협력파트너로서 선정되는 것 자체가 어려울 수 있다.

도시중심의 국제기구는 기구의 규모가 작고 기구별 성격이 다르므로 기구별로 특성에 맞는 협력전략이 필요하다. 첫 번째로 아시아 도시의 인간 정주를 목적으로 하는 씨티넷과는 아시아 도시의 주거문제 해결을 위한 프로젝트 공동발굴에 중점을 두어야 한다. 또한 환경 개선을 중심으로 한 이클레이와는 발전된 서울의 상하수도 기술과 쓰레기 종량제, 쓰레기 소각시설 등의 쓰레기 처리 정책과 대기질 개선 정책 연관 분야 사업개발에 집중

해야 할 것이다. 마지막으로 메트로폴리스는 서울시 인재개발원에 교육 분원이 있으므로, 서울의 도시개발 정책을 알리는 전초기지로 활용할 수 있다.

도시 중심 국제기구와의 협력사업 시 장점은 대부분 해당기관에 서울시가 회비납부 또는 현물지원을 하고 있으므로 서울시 중심의 사업 구상이 가능하다. 하지만 도시중심의 국제 기구는 대규모 자금동원력과 국제적 인지도가 낮아 단기 정책자문, 서울시 정책 홍보 등의 소규모 사업은 진행할 수 있으나, 대규모 마스터플랜 수립 또는 인프라 구축 사업 등의 수행에는 한계가 있다.

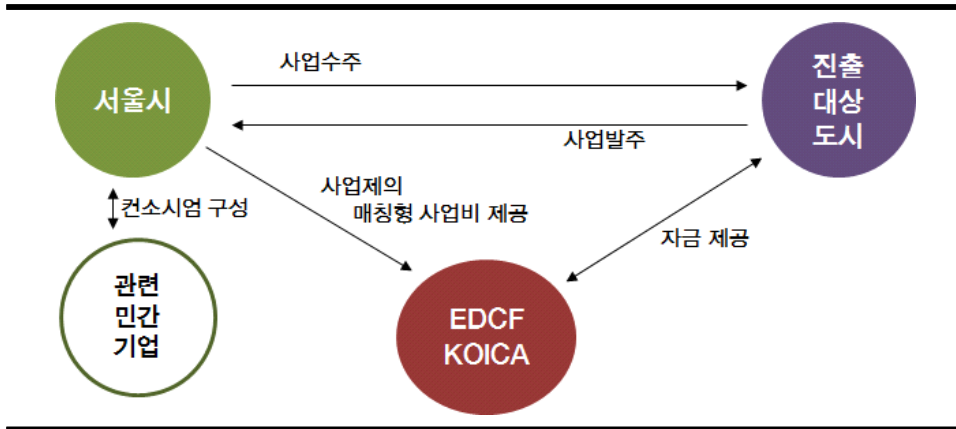


[그림 5-3] 국제기구와의 협력 구상도

국제기구와의 협력구도는 [그림 5-3]과 같이 진행되는 것이 바람직하다고 본다. 이때 서울시와 진출대상도시와의 협력을 통해 사업 발굴과 기초적인 협의를 완료한 후, 관련 사업을 서울시가 국제기구에 제안하고 정식 사업으로 만드는 초기절차가 필요하다. 이후 세부 사업 조건을 조율하는 단계에서는 사업에 소요되는 자원 확보 방안, 사업기간 등에 대한 상세 내용을 정하는 기간이다. 시는 진출대상 도시와 국제기구 간의 중간협상자 역할과 정책기술 제공자 역할을 해야 한다. 사업을 수행하는 단계에서 서울시는 사업성격에 맞는 전문가 파견 등을 통해 서울시 우수정책이 대상도시에 적절히 활용될 수 있도록 하고, 국제기구는 사업 추진을 위한 자원조달 등의 역할을 수행할 수 있다.

3) 국내 유관기관 활용한 해외진출

국제기구 이외의 사업파트너가 될 수 있는 주체는 국제개발사업을 진행하는 국내 유관기



[그림 5-5] 자체 자금 조달 유관기관과의 협력방안

자체 자금 조달이 가능한 기관과는 [그림 5-5]와 같은 구도의 해외사업 추진이 가능할 것으로 보인다. 서울시는 사업성격에 따라 민간기업과 컨소시엄을 구성한 후 수출입은행(EDCF) 또는 한국국제협력단과 사업대상지역, 자금조달 등과 협력하여 사업 전반에 관한 모든 사항을 기획하고 구상한다. 그 이후에는 해당 기관의 사업프로세스에 맞춰 사업을 진행하면 된다. 이 방법은 해외사업을 수행하는 기관과 함께 진행하여 사업의 시작부터 끝까지 큰 비용을 들이지 않고도 사업을 성공적으로 진행할 수 있다. 하지만 사업의 주도권을 서울시가 갖고 추진할 수 없는 점이 단점이라고 볼 수 있다.

3_서울정책 공유전략의 주기적 보완

세계 도시개발 시장의 트렌드와 해외도시의 개발 수요는 시시각각 변화하고 있다. 또한 해외도시개발 시장의 성장으로 다양한 경쟁자들이 등장하고 있다. 세계의 많은 경쟁자들은 이러한 트렌드에 뒤처지지 않기 위하여 협력대상도시에 관하여 끊임없이 연구하고 주기적으로 진출전략을 수정·보완하고 있다.

중앙정부는 해당국가의 개발환경 및 개발전략 분석, 해외국가의 ODA 지원 현황을 기초로 하여 국가협력전략을 5년마다 작성하고 있다. 또한 세계은행도 3~5년 주기로 저개발 국가의 최근 상황을 참고하여 국가개발전략을 발표하고 있다.

서울시 또한 해외도시 개발사업의 지속가능성과 사업성공률을 높이기 위해서는 협력대상 도시의 인프라 현황 및 최근 도시문제 이슈를 진단하여 서울정책 공유방안을 주기적으로 갱신하는 노력이 필요할 것이다.

[Box 5-1] 대한민국 중앙정부 국가협력전략(Country Partnership Strategy)

- 도입배경

- 한국 ODA의 가장 큰 문제점으로 지적된 분절성을 해소
- 유무상 통합자원을 통한 ODA의 효과성 제고를 위하여 시행

- 사업개요

- 주관부처 : 국무총리실 산하 개발협력정책관실
- 선정국가 : 총 26개 중점 협력국 선정
- 조사방법 : 중앙정부 관련 부처 및 국책연구기관에서 수행
- 작성주기 : 5년
- 조사범위
 - 개발환경 : 주요 특성, 해외원조 현황
 - 해당 국가개발전략 및 분석
 - 한국의 ODA지원 현황 : 기본방향, 협력분야, 연수 및 기술협력
 - 한국의 ODA지원 협력 전략 : 자원분배, 유무상 연계, 타 기관과의 협력전략
 - ODA 지원 이행 전략
 - 성과관리 : 모니터링 및 평가방안
 - 기타 고려사항 및 전망

- 주요 국가별 협력사항

| 국가명 | 중점 분야 |
|--------|--|
| 베트남 | ① 환경 및 녹색성장, ② 기술직업 훈련, ③ 도로 등 교통인프라 |
| 인도네시아 | ① 공공행정, ② 경제 인프라, ③ 환경 및 자원 관리 |
| 캄보디아 | ① 농촌 및 농촌개발, ② 교통 및 녹색에너지, ③ 인적자원개발, ④ 보건의료 |
| 콜롬비아 | ① 농촌지역개발, ② 중소기업 생산성 및 경쟁력, ③ 공공행정 |
| 파라과이 | ① 기초사회서비스, ② 생산성 향상 및 취약계층의 역량 제고, ③ 운송시스템 효율화 |
| 우즈베키스탄 | ① 인적자원관리, ② 보건의료 서비스, ③ 행정 정보화 및 경제제도 정비를 통한 사회경제기반 강화 |
| 가나 | ① 전략 인프라 확충, ② 보건위생 및 의료환경 개선, ③ 기술교육환경 |
| 나이지리아 | ① 인적자원개발, ② 공공행정 |

참고문헌

- 강명구, 2015, “왜 서울인가?”, 『세계와도시』, Vol.8.
- 권태호, 2009, “하노이 개발과 도시계획 : 역사적 과정과 정책적 함의”, 『아시아연구』, 1호.
- 김영태, 2011, 「해외건설사업, 이제는 전략이다」, 삼성경제연구원.
- 대한무역투자진흥공사, 2013, 「2014 KOTRA 세계경제전망」, 행성비.
- 박복영·이홍식·구정우, 2013, 「중점협력국 선정 기준과 방법에 관한 연구」, 대외정책경제연구원.
- 사단법인 동남아연구소, 2010, 「동남아의 한국에 대한 인식」, 명인문화사.
- 서울특별시, 2013, 「해외도시 연구 및 전략적 교류협력 수립」.
- 서울특별시, 2014, 「서울시 우수정책 해외진출방안 연구 및 세계도시연구 발행」.
- 신종철, 2014, “서울시 정책 솔루션, 해외도시 공유사업 추진배경과 전략”, 『세계와도시』, Vol.5.
- 아시아개발은행, 2012, 「아시아 미래 대예측」, 위즈덤하우스.
- 지멘스, 2012, 「아시아녹색도시지수」.
- 환경부, 2008, 「베트남 환경산업 시장 현황조사 및 성공적 진출전략 수립」.
- Chandy, L. and Gertz, G., 2011, “Poverty in Numbers : The Changing State of Global Poverty from 2005 to 2015”, **Global Views Policy Brief**, no. 97, The Brookings Institute.
- Harvard Kennedy School, 2008, **Ho Chi Minh City**.
- Michael E. Porter and Klaus Schwab, 2008, **The Global Competitiveness Report 2008-2009**, World Economic Forum.
- OECD, 2009, **Better Aid Management Aid Practices of DAC Member Countries**.
- OECD, 2015, **Urban Green Growth in Dynamic Asia : A CONCEPTUAL FRAMEWORK**.
- Phongsachai Inthavongsa, 2014, “Current Status of Urban Transport System in Vientiane”, **Vientiane Capital**.
- UN, 2012, **World Urbanization Prospects The 2011 Revision**.
- UN HABITAT, 2010, **The State of Asian Cities 2010/2010**.
- Worldbank, 2007, **Strategic Urban Transport Policy Directions for Bangkok**.

<http://www.cia.org>

Central Intelligence Agency

<http://www.euromonitor.com>

Euromonitor

<http://www.imf.org>

International Monetary Fund

<http://www.kotra.or.kr>

대한무역투자진흥공사

<http://www.mofa.go.kr>

대한민국 외교부

<http://www.odakorea.go.kr>

ODA KOREA

<http://www.seoul.go.kr>

서울특별시

<http://www.seoulsolution.kr>

서울솔루션

<http://www.worldbank.org>

Worldbank



Abstract

A Study on Asian Megacity and Seoul' policy exchange with Asian cities

Joonho Ko · Sunwoong Kim · Youjin Choi · Bomin Kim · Donghwan Min

Since the late 1990s, Asia has gone through rapid change, exhibiting a fast pace economy. In the years between 2001 and 2010 the recorded average annual economic growth rate was 6.18%. This rate is about two times higher compared to the 3.22% growth rate of the Latin American continents. However, this rapid economic growth and urbanization is not without its consequences. For developing countries that are not prepared for the economic development, urbanization and increased poverty, the growth has brought negative outcomes. Particularly negative is the degradation of slum villages and life within the city due to a lack of infrastructure. Over the past 50 years Seoul has gained experience to systematically solve these urban problems. This experience will be invaluable in solving the problems currently facing developing countries. The UN, World Public Transportation Association, and various international organizations that appreciate urban problem-solving skills hold the international institutions based in Seoul with a high regard.

In 2012, the city set its highlight of International Transfer time into a development project all participating parties mutually benefit. Through the foreign policy exchange sharing, the city set out a wide range of projects within the city as well as abroad. After 3 years of development, between 2012 and 2014, 23 cities have adopted the promotion of cooperation. However, the initial quality of policy exchange sharing within the last three years showed that more focus was given to the exchanges rather than quality of the material. Thus

quantitative expansion concerns were raised about the sustainability of the entire program. Business sustainability and appropriate policy measures were needed to ensure that sharing between cities that were selected for the program actually improved in quality.

This study is to establish selection criteria through 3 steps. The first step was choosing the city from a wide range of considerations. The focused selection consisted of the international university cooperation with the list of recipient countries and the positions of the Republic of Korea's central government. Second, after choosing the capital of the selection country, a quantitative assessment of the target city was preformed. The evaluation considered a quantitative approach to social and economic indicators such as the goodwill related to the evaluation. In addition, the existence of relationships between the city of Seoul and non-cooperation cities emphasizes the need for more collaboration cities.

In this study, through the development of the shared policy program 7 cities Jakarta(Indonesia), Metro Manila(Philippines), Yangon(Myanmar), Ho Chi Minh City, Hanoi(Vietnam later), Vientiane(Laos), and Bangkok (Thailand).

The quality of urban life in Jakarta is low due to high urbanization and GDP the low permeability of poor infrastructure. The cooperation between Seoul and Jakarta mainly will focus on the waste and transportation sector. Metro Manila will cooperate with Seoul on policies regarding shareable water, sanitation and transportation. For the city of Yangon, the biggest issues are the underdevelopment and affordability in the urban area due to soaring population and poor infrastructure. Seoul and Yangon like to in the water and sewage sector. Hanoi and Ho Chi Minh City current fac problems regarding their water and soil health due to pollution caused traffic congestion, poor garbage collection, and the rising use of motorcycles. Traffic troubleshooting will likely require consulting a master plan for the entire transit system. Its main focus will likely be the public transportation system, including the expansion of private transportation demand management. Number of cars register in Vientiane 2006 and 2013, air pollution and car accidents concerns over

emerging urban issues. In addition, the vulnerability of water resources became a focal point, because unauthorized dumping into streams and wetland areas was causing water pollution. This called for the need of water resource research involving not only the problem but also the equipment to fix the issue. Overall the infrastructure levels in Bangkok can be considered average. However closely examining the gaps between each level reveals a serious issue. In particular, transportation, waste, water, and sanitation sectors are below average. Bangkok's transportation levels appear below average due to inefficient public passenger transportation systems.

Successful overseas earnings performance might garner the attention of the international community, as well as social media, however sufficient financial resources for these projects are essential. This has been one of the weaker points regarding Seoul's implementation of urban development projects carried out abroad. Therefore, a comprehensive overseas expansion strategy by the City of Seoul is needed to proceed with the urban development programs. The current methods of doing business with its own budget in Seoul can actively help develop ways to advance the Seoul Metropolitan Government. Another possible way to proceed with these urban redevelopment projects is the cooperation of international organizations. Having a well-established understanding of scale and nature of these organizations is crucial when cooperating with international organizations. The final method would entail entering the city through the international cooperation of relevant national institutions. These national institutions can be divided into institutions and funds, which largely deal with business information.

Contents

01 Introduction

- 1_Background and purpose of the study
- 2_Asian developing cities and Seoul' policy exchange
- 3_Selecting cooperation cities and establishing policy sharing strategies

02 Rising Asian cities and demanding urban development policy of Seoul

- 1_Asian rapid urbanization and its problems
- 2_Urban development policy of Seoul and Seoul' policy exchange for resolution of Asian urban problems
- 3_Shortcoming of Seoul' policy exchange strategies

03 Selecting cooperation cities

- 1_Case study
- 2_Establishing selection criteria through the process of 3 steps and select cooperation city

04 Profiling cooperation cities

- 1_Jakarta(Indonesia)
- 2_Metro Manila(Philippines)
- 3_Yangon(Myanmar)
- 4_Hanoi(Vietnam)
- 5_Ho Chi Minh(Vietnam)

6_Vientiane(Laos)

7_Bangkok(Thailand)

05 Establishing policy exchange strategies

1_Target exchange policy

2_Strategies for promoting oversea urban development

3_Necessity of renewal policy exchange strategies



서울연 2014-PR-23

서울시·아시아도시
도시정책 공유방안

발행인 _ 김수현

발행일 _ 2015년 2월 10일

발행처 _ 서울연구원

ISBN 979-11-5700-074-6 93530 6,000원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

본 출판물의 판권은 서울연구원에 속합니다.