

# 해외출장복명서

기 간: 2014. 11. 17 ~ 2014. 11. 24

출장지: 파라과이 (아순시온)

출장자: 정일호

## I. 출장개요

1. 출 장 자: 파라과이 아순시온
2. 출장기간: 2014. 11. 17 ~ 2014. 11. 24
3. 출 장 자: 정일호 (글로벌개발협력센터)
4. 출장목적

□ 파라과이 정부 초청으로 'Global Peace Convention 2014' 회의에 참석하여 '한국의 경제성장과 교통인프라 개발전략'에 대한 주제발표 및 논의를 위하여 출장

## II. 출장일정

일정	출발지	도착지	방문기관	업무수행내용	접촉예정인물 (직책포함)
11.17 (월)	인천공항	-		- (21:30) 인천 출발	
11.19 (수)	-	아순시온		- (21:20) 아순시온 도착	
11.20 (목)				- Convention 개막식 및 Session참석 - 경제분과 주제발표 (한국의 경제성장과 교통인프라 개발전략: 경험과 교훈)	- Alice Delgadillo Servin (아순시온 시청 Secretaria General)
11.21 (금)				-Session 참석	
11.22 (토)				-(4:30) 아순시온 출발	
11.24 (월)				-(14:00) 인천 도착	

### III. 수행사항

#### 1. 경제분과 Session 주제발표 및 토의

□ 일시 및 장소: 2014. 11. 20(목) 10:30 Bourbon 호텔

□ 주요 토론 참석자:

Session	Realizing a Vision for Paraguay as a Regional Hub in South America		Country
Moderator	<b>J u a n Francisco Facetti</b>	<b>Former Minister of Environment;</b> Founding Member, IDPPS	Paraguay
Speaker 1	<b>Juan Carlos Wasmosy</b>	<b>Former President of Paraguay</b>	Paraguay
Speaker 2	Ilho Chung	Specialist in Infrastructure Development, KRIHS	S o u t h Korea
Speaker 3	N e l s o n Marquezelli	6-term National Congressman	Brazil
Speaker 4	<b>A l v a r o Colom</b>	<b>Former President of Guatemala</b>	Guatemala
Speaker 5	Luis Alberto Lacalle	<b>Former President of Uruguay</b>	Uruguay

□ 주요 발표 및 논의내용

○ (한국의 경제성장과 교통투자)

- 경제성장을 교통인프라 투자와 연관지어 살펴보면, 한국 경제는 90년 이후 4번의 turning points가 있었다는 흥미로운 시사점을 발견
- '97년 외환위기(global financial crisis) 이전 산업화 초기단계에서는 교통인프라 중에서도 Expressway가 고도 경제성장을 뒷받침하여 왔지만, 외환위기를 맞으면서 road-oriented investment만으로는 경제성장에 한계가 있음을 인식
- 경제성장이 한계에 부딪치게 되면, 도로 이외의 교통인프라에 대한 과감한 투자로 경제성장의 위기를 극복해 왔음
- 2001년 인천국제공항, 2004년 KTX, 2006년 부산 광양 신항 건설은 경제성장의 한계를 극복하기 위한 좋은 사례임
- 한국의 교통투자는 단순히 교통시설 개선에만 목적을 두지 않고, 일자리 창출과 수출상품 비용절감을 통한 국가 경제위기를 극복하기 위한 정책수단이라는 특성을 가지고 있다는 시사점을 가짐

○(교통투자과 지역개발)

- 90년대 후반까지 경제성장을 지원해 왔던 고속도로 건설을 살펴보면, 고속도로 연장이 '70년 485Km에서 '2010 3,860Km로 8배 성장한 반면, GDP per capita는 80배 증가
- 고속도로 건설로 national mobility and regional accessibility가 개선되면서 transport cost reduction의 직접효과와 지역개발 활성화라는 간접효과 때문임.
- 2014년 현재 4,000 Km 이상의 고속도로가 있는데. 이 중 '70년에 개통된 경부 고속도로가 - 여전히 국가교통망의 back-bone role을 하고 있는- 국토 공간개발과 국가교통망 발달에 미친 파급영향은 매우 엄청난 것으로 평가됨
- 파라과이처럼 교통인프라가 부족한 개도국에서는 한국의 경부고속도로 건설이 국가 공간개발 및 산업단지 개발에 미친 영향을 검토하고 교통인프라 개발에 집중할 필요가 있음

○(한국의 교통투자 4대 성공요인)

- 첫번째 성공요인: 통투자의 국토공간과 지역경제 파급영향을 인식하고 있던 대통령을 포함한 정책결정자들의 리더십이 있었기 때문에 경제위기를 극복하고 국가 경쟁력을 강화가 가능
- 두 번째 성공요인: 교통인프라 투자의 효율성을 갖추기 위해서 합리적 투자계획과 투자원칙이 중요하다는 것을 인식해 왔다는 것. 투자계획의 합리성 제고로 통한 투자효율을 강화를 위해서, long-term MP을 사업시작 이전에 준비하고 투자 비효율성을 사전에 최소화 하려고 노력하였음
- 세 번째 성공요인: 국토공간계획과 교통인프라계획 간의 정합성을 갖추어 투자효과를 극대화한 점
- 네 번째 성공요인: 교통투자 및 운영을 위한 institutional arrangement & governance 체계를 단계별로 마련하였다는 점

○(주요 논의사항) 파라과이는 물론 중남미 국가의 지역경제 성장과 국가 경쟁력 확보를 위한 시사점을 한국의 교통인프라 개발이 주고 있기 때문에 이에 대한 집중적인 검토가 필요

- 자원이 풍부함에도 불구하고 인프라 개발이 부족하여 지역개발이 안되고 수요가 적어 투자를 꺼려하기 때문에 다시 인프라 투자가 안되는 악순환(Poverty trap)에서 벗어나기 위한 전략적 계획마련이 필요(파라과이 전직 대통령)
- 인프라계획 및 집행을 위한 자원마련이 중요하며, 인프라 건설단계에서 사회적 갈등(환경보전)을 최소화 할 수 있는 법 기반 마련이 필요(전직 우루과이 대통령)



〈 발표에 대한 토론〉



〈 발표에 대한 토론〉

## IV. 부록

- ‘한국의 경제성장과 교통인프라: 한국의 교훈과 파리과이를 위한 제안’ 발표자료 (2014.11. 20., Bourbon 호텔)