

서울시 ODA ‘해외철도 관계자 단기 초청 연수’ 를
 ‘베트남 철도 관계자 자녀의 석사 학위 과정’ 으로
 전환하는 방안에 대하여

**The proposal to switch ODA of Seoul from short-term training program for the
 Foreign railway official to Master degree program for childrens of
 Vietnamese railway officials**

김상윤*† , 김충수*

Sang Yoon Kim*† , Chung Soo Kim*

Abstract Seoul city is conducting Seoul ODA training program by inviting as part of abroad extension of Excellent policy. Seoul Metro and Seoul Metropolitan Rapid Transit Corporation are invited to the railway officials of developing countries as the training agency to inform the development and growth of the Seoul Metropolitan Government and the Seoul Metropolitan Subway. In addition to Seoul, Korea Railroad Corporation and the Korea Rail Network Authority are also conducting similar program, short-term training program for the developing countries In this paper, the propose to switch from the duplicated short-term training course to the competed training program with invitation was studied. Vietnam, Vietnam railway projects, inviting training in Korea and Korean training market for foreigners were reviewed. It suggested to change existing program, 10 people short-term training course limited 4 milliom KRW annually to new program which can train 6 people and discharge four master degree annually.

Keywords : ODA, Training, Overseas railway, Vietnam

초 록 서울시하철의 서울시는 우수정책 해외 진출의 일환으로 서울시 ODA 초청 연수를 진행 하고 있다. 서울메트로와 서울도시철도 공사는 연수 실행 기관의 업무를 맡는다. 두 회사는 개발도상국의 철도 관계자를 초청하여 서울시와 발전과 성장을 알리는 역할을 수행하고 있다. 하지만 개발도상국의 철도관계자 단기 초청 연수는 서울시 이외에 ‘한국철도공사’ 와 ‘한국철도시설공단’ 에서도 시행 중에 있다. 본 논문에서는 중복으로 시행되는 단기 초청 연수를 보다 경쟁력을 갖추는 초청 연수로 전환하는 방안에 관하여 연구 하였다. 베트남, 베트남 철도 사업, 한국의 초청연수, 한국의 유학시장을 중심으로 검토 하였다. 기존의 매년 1 회 10 명, 4,000 만원의 제한된 예산의 단기 초청 연수를 매년 6 명을 교육시키고 3 명의 졸업생을 배출하는 선사과정 연수로 바꾸는 방안을 제시했다.

주요어 : ODA, 초청연수, 한국유학, 베트남, 해외철도

† 교신저자: 서울메트로 (youmean@naver.com)

* : 한국교통대학교 철도대학 철도경영물류학과

1. 서론

서울시 ODA ‘해외철도 관계자 단기 초청연수’는 2008년 서울메트로에서 베트남 철도 관계자 초청교육을 시작한 이후로 매년 1~2회씩 정기적으로 시행 하던 중, 2013년부터 서울시 ODA 에 포함되어 서울시, 서울메트로, 서울도시철도공사가 함께 사업을 진행하고 있다. 08 ~ 14년 사이 7년 동안 10회의 초청 연수가 사업이 시행 되었고 101명의 연수생이 2주간의 교육과정을 수료 했다.

연수 프로그램은 한국철도공사에서 운영하는 교육과정을 벤치마킹하여 시행 해왔으며, 이는 장점과 문제점을 함께 공유하고 있다.[1] 1. 2주간의 짧은 교육기간의 한계, 2. 비영어권 국가의 언어와 글로벌 전문가 부재, 3. 개별 수원국 연수생 간의 니즈 상이, 4. 협력체계 구성의 한계로 인한 중복 초청. 이 4 가지 문제점은 서로 연계되어 한가지 결과로 귀결된다. 한국 철도 산업의 바탕이 되는 기술 자국화와 인재 양성이라는 깊이 있는 학습이 부족하고 외형적 성장 만을 보게 된다는 점이다. 이러한 현행 단기 초청연수로는 이후 인적 네트워크와 해외철도시장 진출의 기대 효과는 매우 낮다고 할 수 있다.

국내의 철도 산업의 수요는 점점 한계에 도달 하는 반면, 개발도상국의 철도시장은 아직 걸음마 단계에 불과하며, 고급 인력과 기술을 필요로 한다. 한국 철도 산업의 해외 진출을 위해서는 보다 경쟁력을 갖춘 초청연수 사업으로 개선 해야 할 필요가 있다.

본 논문에서는 수원국을 베트남으로 한정하고 베트남 철도 산업, 한국의 초청연수, 한국의 유학시장을 중심으로 보다 경쟁력 있는 초청연수 사업을 만드는 방안에 대하여 연구해 보았다.

2. 본론

2.1 수원국 베트남의 ODA 현황

수원국 베트남과 한국의 관계는 1995년 Thien-Tan 상수도 사업에서 시작되었다. 이후 20년간 100여 개의 프로젝트와 990 백만 달러 규모의 지원이 이루어졌다. 지난 2014년에는 총 ODA 예산 1,856 백만 달러 중 225 백만 달러(12%)가 지원되어 한국의 제 1 수원국이며, 베트남의 입장에서는 일본 다음으로 제 2 공여국의 위치에 있다.

2014년 일본의 베트남 공여 규모는 1,858 백만 달러로 제 1 수원국 미얀마(2,712 백만 달러) 다음으로 높다. 이는 한국의 8배에 이며, 92년부터 누적 지원 액은 약 20,500 백만 달러로 한국의 21배에 달하는 금액이다.[2]

중국의 경우는 ODA 지원 금액을 대부분 공개 하지 않기 때문에 구체화 하기 힘들다. 최근 9월 12일 중국 베이징 인민 대회당에서 중국 리커창 총리와 베트남 응우옌 쑤언 푹 총리와 의 회담에서 하노이 도시철도 2A 호선 (Cat Linh - Ha Dong) 250 백만 달러의 추가 원조 지원을 약속 했다. 한국과 비교해 지원 규모는 훨씬 크다고 추측 된다.

이런 지원 자금 규모의 경쟁은 곧 제약을 받을 것이다. 베트남은 2017년 7월로 세계은행의 우선 지원국 대상에서 제외될 예정이다. 이후 2019년에는 아시아 개발은행의 특혜대출 자

격을 상실한다. ODA 자금을 빌리는 것에 제약이 늘고 기존의 대출 자금의 이자 부담은 증가할 것으로 예상된다.

바로 이 변화는 한국 ODA의 기회가 될 수 있다. [동아시아의 최근 정치, 외교에 대한 전략적 평가]에서 베트남 사람들의 한국에 대한 평가는 현대화 수준(78%), 과학기술 수준(62.6%), 경제 수준(57.1%)의 순서로 긍정적 평가를 했고 민주화 수준(43%), 정치적 안정(36.2%) 다소 낮은 평가를 한 것으로 나타났다.[3]

수원국으로의 베트남의 특징은 1. 한국 이외에 일본, 중국의 강한 지원 경쟁국이 존재한다. 2. 베트남의 경제 발전에 따라 ODA의 자급에 의존하기 힘들어진다. 3. 베트남 국민의 상당수는 한국의 경제적 발전 보다는 기술의 발전을 높게 평가한다. 라고 요약 할 수 있다.

2.2 베트남의 철도 현황 및 한국 철도의 경쟁력

베트남 철도 선로의 규모는 2,347km로 한국의 3,648km에 비해 64% 수준에 불과하다. 국토면적이 3배 차이가 난다는 것을 고려한다면, 국토 면적에 선로가 차지하는 규모는 한국의 19% 수준까지 감소한다. 한국 철도가 1972년 시작한 전기 철도는 아직까지 이루어지지 않고 있다. 철도 운송의 비교에서는 더욱 큰 격차를 보인다. 2012년 기준 철도를 이용한 베트남의 여객 수송 규모는 한국의 1960년대 수준이며, 화물 수송 규모는 1962년 수준에 불과하다.[4]

베트남의 경제 규모가 한국의 1980년대 초 수준에 도달한 것 비해, 베트남의 철도 산업의 규모는 그보다 10년 이상 뒤쳐져 있다. 매년 7%대 성장을 보이는 베트남의 경제 상황을 고려했을 때, 철도 시설의 현대화와 현대화에 필요한 고급인력에 대한 수요는 매우 클 것이라 예상된다.

한국의 철도 산업은 1970년대 전기 철도화, 1980년대 도시철도, 2000년대 고속철도 기술 자국화를 거치며 체계적으로 발전한 경험을 갖고 있다. 이 경험이 일본, 중국 ODA와의 경쟁력이 될 것이라 생각 한다.

2.3 KOICA, 서울시 초청연수 현황 및 경쟁력

한국의 초청연수는 2010~12년 3년 동안 22,527명을 교육 시켰고, 이중 1년 이상을 체류하며 학위를 취득하는 과정은 6,011명이다. [5] 일본의 JICA ODA 초청 연수는 2012년 기준 9,573명이 초청 교육을 받았지만, 학위 과정은 106명으로 1% 수준으로 대부분 단기 교육에 집중되어 있다. 2013년부터 4년간 아프리카 지역의 학생 900명을 일본에 초청해 석사 학위 과정을 진행하는 “African Business Education Initiative for Youth” (ABE Initiative) 사업을 시작했지만, 아시아 지역에는 계획된 석사 학위 과정 사업이 없다.[6] 일본의 ODA 사업 대부분이 경제 인프라에 집중되어 있는 반면, 교육 인프라, 특히 고급 인력 양성에는 인색한 모습을 보이고 있다.

철도 분야의 초청 연수 사업은 1999년 ‘리비아 철도 운영 현대화 연수사업’을 계기로 ‘철도 운영 현대화 연수 사업’을 매년 지속적으로 시행하고 있다. 2004 ~ 13년, 10년 동안 33회, 433명의 연수생을 배출했다. [1]

도시철도 분야 초청 연수 사업은 2008년 서울메트로에서 베트남 철도 관계자 초청교육을 시작한 이후로 매년 1~2회 씩 초청 연수를 시행하던 중 2013년 부터 서울시가 주관하고 서울메트로, 서울도시철도공사가 수행기관으로 함께 진행하고 있다. 2008 ~ 14년, 7년 동안 10회, 101명의 연수생을 배출했다.

초청연수 부분의 경쟁력은 일본의 소극적 지원과 한국의 적극적인 지원으로 그 격차가 크지 않다. 하지만 일본의 JICA ODA는 한국의 8배에 달하는 규모의 자금을 지원하고 있다. 이 차이를 극복하기 위해서는 더욱 효과적인 연수 사업을 만들어야 할 것이다.

2.4 베트남 유학생 현황 및 한국 유학 시장의 경쟁력

2014년 베트남의 대학교는 436개이며 졸업생은 44만1천명에 달한다. 이는 2000년도 178개 학교, 16만2천명의 졸업생의 3배에 가까운 숫자이다. 지난 15년간 대학교와 대학생은 약 3배가 증가했으며, 급격히 늘어난 대학교로 인해 평균적인 교육의 질은 떨어졌다. 베트남 부모의 소득 증가와 베트남 교육의 질적 하락은 결과적으로 해외 유학의 증가를 가져왔다.

‘베트남소리의방송(VOV) 등에 따르면 경제단체 모임인 베트남비즈니스포럼(VBF)는 최근 보고서에서 “베트남 학생이 해외 유학비용으로 수업료와 생활비를 포함해 연간 30억 달러(3조4천935억 원)를 쓰는 것으로 추정했다.” 또한 베트남의 해외 유학생은 11만명으로 2010년 ~ 15년 사이 7배가 증가 했으며, 한국에 온 베트남 유학생은 2010년 1,914명에서 2015년 4,451명으로 2배 이상 증가 하여 지금은 중국인 유학생 다음으로 많은 숫자를 기록하고 있다.[7]

베트남 유학생의 급격한 증가는 최근 발생한 현상이어서, 베트남 유학생의 성향에 대한 연구는 아직 없다. 때문에 본 논문에서는 비슷한 성향으로 예상되는 중국인 유학생에 대한 연구 보고서를 참조하겠다.

2010년 중국인 유학 희망자를 대상으로한 설문에서는 미국, 영국, 호주, 캐나다, 프랑스, 일본의 순서로 영미권의 강한 선호도를 보였다. 하지만 실제 2011년 해외 유학을 간 중국 유학생의 순위는 미국, 일본, 호주, 영국, 캐나다, 한국의 순서로 많은 유학생을 배출 했다. 주목할 부분은 일본과 한국에서는 선호도와 현실 유학생의 차이이다. 일본의 경우 2.1%의 선호도를 보였지만, 현실 유학생은 전체의 15%. 한국의 경우는 0.2%에 불과했지만, 현실 유학생 비중은 8%로 설문의 선호도와 현실의 차이가 40배에 달하고 있었다.

같은 설문 조사에서 유학을 계획하는 중국인 학생은 유학 대상 국가를 선택하는 기준을 교육의 질 > 문화적 환경 > 언어 > 이민 가능성 > 안전성 이라고 밝힌 반면, 한국에 온 중국인 유학생은 학교 간 협약 > 지인 추천 > 전공 강점 > 입학 용이 > 저렴한 학비 라고 응답했다.

한국의 유학 시장은 일반적인 유학 선호도에는 낮은 평가를 받지만, 현실적인 선택에서는 상대적으로 높은 경쟁력을 갖고 있다고 할 수 있다.

2.5 제반 여건 분석 및 서울시 ODA 의 전략적 접근법

앞의 장에서 수원국 베트남, 공여국인 한국과 일본을 중심으로 4가지 부분의 상황을 살펴보았다. ODA 수원국 베트남, 베트남의 철도 산업, 초청 연수, 유학 시장 각각의 요소는 JICA ODA 에 비해서 작은 부분의 경쟁력을 갖추고 있다.

KOICA 에 비교해서 규모가 작은 서울시 ODA 에서 효과적이고 경쟁력을 갖춘 사업을 만들기 위해서는 이런 작은 경쟁력을 하나로 묶는 전략적 사고를 갖춘 접근이 필요하다 전략적 사고는 세가지를 고려해야 한다. [3]

가. 시간. 단기적으로 일시적인 목표가 아니라, 중장기적이고 지속적인 목표를 지향한다.

나. 제한된 예산. 우리가 갖고 있는 한정된 자원안에서 최대한의 이득을 목표 해야 한다. 이 이득은 한국과 베트남 양쪽이 갖게되는 이득의 합이다.

다. 상대의 관점. 사업을 제안하는 한국의 입장이 아니라 제안을 받는 수원국 베트남의 입장, 그리고 경쟁국가인 일본의 입장까지 고려해서 일본이 하지 못하고 베트남이 원하는 사업을 구상해야 한다.

최근 KOICA 와 철도 기술 연구원이 베트남 교통분야 DEEP (Development Experience Exchange Partnership) 사업을 체결한 것은 교육 사업의 방향성을 제시한다. 이 사업은 기간 32개월, 총 사업비 500만 달러로 인적 역량강화 프로그램, 법제도 컨설팅, 교통인프라사업 으로 베트남 철도 분야의 발전을 지원하게 될 것이다.

우리가 추구해야 하는 교육의 목표는 적극적인 인재의 양성에 있다. 베트남의 인재를 키우는 것과 동시에 베트남의 지역 전문가를 만드는 사업을 구상해야 한다.

2.6 서울시 단기 초청연수의 재 검토 및 개선된 제안

기존의 단기 초청연수가 갖고 있는 4 가지 문제 (짧은 기간, 언어 및 전문가 부족, 연수생별 수준의 차이, 부족한 협력 체계) 에도 꾸준히 연수를 반복 시키는 것은 새로운 대안 마련하기 힘들기 때문이다. 석사 학위 장기 연수가 연수생에게 효과적이지만, 수원국 연수생의 경력에서 장기간 공백이 발생하는 것을 과 공여국의 제한된 예산을 극복해야 하는 문제 이다.

여기서 기준을 바꿀 필요가 있다. 초청 연수가 추구하는 목표가 수원국 연수생의 역량강화, 한국과의 인적 네트워크 형성이라면, 연수생이 반드시 수원국의 산업 관계 당사자일 필요는 없다. 산업 관계자의 자녀를 데려 온다 하더라도 그 목표에 도달 할 수 있다.

앞장에서 중국 유학생이 한국 유학을 선택한 이유가 주로 학교간의 협약, 지인의 추천 이었던 것을 보았을 때, 신뢰 할 수 있는 중개자의 역할이 대단히 크다고 할 수 있다. 서울시와 서울메트로가 그 중개자가 되어 만드는 석사 과정 초청 연수는 수원국 초청장에게 무척 매력적인 사업이 될 것이다.

서울시의 철도 관계자 단기 초청연수 사업은 1회 10여명, 약 4000만원의 예산이 든다. 서울시 자체의 석사 학위 과정의 경우 1인당 3250만원의 비용이 추정된다.

이 예산을 그대로 적용 시킨다면 2년에 1명을 석사 학위자를 배출 할 수 있다. 이 것은 학생을 기준으로 다시 계산할 필요가 있다. 철도 관련 석사 과정, 영어 수업으로 학위를 받을 수 있는 조건이 충족되는 대학인 ‘서울 과학 기술대학’ 을 기준으로 필요 비용을 산정해보았다.

[서울 과학 기술 대학교]

등록금 : 160만원/학기

외국인 기숙사 4인실 : 853,500원/학기

식비 : 681,390원/학기 [서울 과학기술대학교 홈페이지]

기타 잡비 : 320만원/년 [국제교육서비스 산업으로서 유학생 유치연구]

총 : 948만원/년

여기서 올해 1월 하노이의 베트남 기술대학교 대학생들을 상대로 설문을 받아서 낸 자료 만든 베트남 대학생 년 지출과 비교한다.

[베트남 기술대학교]

등록금 : 72만동/월

생활비 : 600만동/월(기숙사비, 식비 포함)

총 : 396만원/년

베트남 대학생 1년 지출 수준인 396만원을 제외한 552만원을 초청연수 비용으로 잡으면, 기존의 4,000만원의 예산에서 한번에 6명을 교육 시키고, 매년 3명의 석사 학위 졸업자를 배출하는 것이 가능하리라 예상된다. 베트남의 부모 입장에서는 하노이의 대학에 보내는 비용으로 한국의 석사 과정을 밟게 할 수 있다. 서울메트로의 경우 기존의 10명이었던 단기 초청연수생을 6명의 석사 장학생으로 전환하는 것이 가능하다. 또한 담당자는 베트남 연수생과 그들의 부모인 철도 관계자들과 지속적인 교류를 하며, 베트남 지역에 특화된 인재로 성장하는 것이 가능하다.

이렇게 10년을 갈고 노력한다면, 베트남 철도 산업에 서울 ODA 지원을 받은 30여명의 한국 유학파를 심을 수 있을 것이다.

3. 결론

본 연구를 통하여 서울시의 정책과 서울메트로의 발전을 베트남에 효과적으로 알릴 수 있는 새로운 서울시 ODA 초청연수 사업을 구체화 시켜 보았다.

기존의 서울시의 해외철도 관계자 단기 초청연수는 서울메트로와 서울도시철도공사에서 각각 진행된다. 또한 KORAIL, 철도시설관리공단에서도 비슷한 단기 초청연수를 진행 하고 있다. 예산에 제약이 큰 서울시 ODA 에서 새로운 사업을 만든다는 것은 대단히 어려운 결정이다. 하지만 예산의 한도 내에서 모든 사업을 교체 하는 것이 아닌, 서울메트로의 부분만 시범적으로 검토 개선하는 것은 충분히 가능하리라 생각 된다.

차후 행정적 절차에 대한 추가적 검토가 필요로 하다.

참고문헌

- [1] 최형찬(2015) 도시철도분야 ODA 초청연수사업 개선방안에 관한 연구,
- [2]. OECD(2015) OECD 개발협력 보고서
- [3] 조흥국(2011) 동남아시아의 최근 정치,외교에 대한 전략적 평가 : 태국, 베트남, 인도네시아, 필리핀을 중심으로, 대외경제정책연구원
- [4] 철도산업정보센터 홈페이지
- [5] 한국행정연구원(2013) 초청연수 사업 평가, 2013.
- [6] JICA(2013,2015) JICA ANNUAL REPORT
- [7] 이주현(2015) 국제교육서비스 산업으로서 유학생 유치 연구, 교육부

이 논문은 국토교통부의 철도 특성화대학원 지원사업으로
지원되었습니다.

This research was supported in part by Railroad Specialized
Graduate School of the Ministry of Land, Infrastructure and
Transport(MOLIT) in Republic of Korea.