

동아프리카 철도 건설 동향 및 시사점

장종문 구미·유라시아실 아중동팀 연구원 (jmjang@kiep.go.kr, Tel: 3460-1225)

차 례 ● ● ●

1. 서론
2. 동아프리카 철도 마스터플랜
3. 주요국의 대응(인도, 중국)
4. 시사점

주요 내용 ● ● ●

- ▶ 구 식민종주국에 의해 건설된 아프리카 지역의 철도는 20세기 중반 이후 쇠퇴하기 시작하여 해마다 수송량이 감소하는 상황에 놓여 있음.
 - 최근 범아프리카주의를 기치로 한 지역통합의 움직임이 가시화되고 역내 교역이 증가함에 따라 철도의 가치가 재부상하면서, 역내 통합 철도망의 필요성이 대두됨.
 - 특히 동아프리카의 경우 역내교역이 크게 증가하고 있고, 1,000mm의 동일한 궤간을 사용한다는 점에서 통합철도망의 실현 가능성이 높은 지역임.
- ▶ 상기 맥락에서 동아프리카 공동체(EAC: East African Community)는 2009년 동아프리카 종합 철도 마스터플랜을 수립한 바 있음.
 - 이 계획은 동아프리카 공동체 회원국간의 논의에서 시작되었고, 철도의 공공성을 강조하는 의견을 반영하여 막대한 금액의 공공조달을 통해 재원을 마련하는 내용을 골자로 하고 있음.
 - 폐쇄적인 재원조달 계획은 2009년 이후 사업이 정체되는 원인으로 작용하였으나, 최근 들어 인도와 중국의 사업 참여로 이 계획이 다시 주목 받고 있음.
- ▶ 인도는 위 계획의 구상단계부터 관심을 보여온 선발주자이나, 2013년 중국이 케냐 몸바사-나이로비 신규 철로 건설공사를 수주하고, 2014년 5월 리커창 총리가 케냐를 방문하여 다양한 지원계획을 발표하면서 중국을 중심으로 사업이 추진될 가능성이 높아진 상황임.
- ▶ 아프리카 철도건설 시장이 단기적으로 우리의 전략시장은 아니나 대아프리카 개발협력과 관련하여 주목할 필요가 있고, 향후 산업이 고도화되면서 형성될 철도시장에 진출하기 위한 사전준비 차원에서 중요성을 띠고 있음.

1. 서론

■ 아프리카 지역 대부분의 철도는 19세기 말 구 식민종주국들에 의하여 건설되기 시작했고, 20세기 중반까지 확장된 바 있음.

- 당시 영국, 프랑스 등 서구 열강들은 식민 지배를 강화하고 자원을 수탈할 목적으로 철도건설에 집중하였으며, 광물과 농산품 등을 유럽으로 이동하는 수단으로 활용하였음.
- 이러한 특징으로 인해 아프리카 지역의 철도는 승객운송보다는 화물운송에 적합한 특징을 가지고 있고, 주요 항구와 자원생산지역을 중심으로 발전되었음.
- 제2차 세계대전 이후 아프리카 국가들이 독립하면서 현지 철도운영은 대부분 독립국 정부가 독점적으로 운영하게 되었으며, 그 결과 정부의 재정문제로 인한 유지·보수·관리의 문제와 비효율 문제가 발생함.
- 신호와 통신 장비의 노후화로 인해 안전사고가 지속적으로 발생하고 있으며, 철로가 노후화되고 용접상태가 양호하지 않아 차축당 적하 무게가 18톤 이하로 낮은 편이고, 평균 50km 이내로 운행되고 있음.
- 아프리카 지역 철도의 낙후성에도 불구하고 최근 아프리카 역내교역이 증가하고 지역통합의 움직임이 가시화되면서 철도의 경제적 가치가 재부상하고 있음.
- 아프리카 지역의 철도가 세계시장에서 차지하는 비중은 철로의 길이를 기준으로 5.8%, 수송량을 기준으로 1.3%에 불과하여 향후 발전 잠재력이 매우 높은 편이고, 특히 화물수송 측면에서 역내교역에 기여할 수 있는 잠재력이 큰 운송수단이라 할 수 있음.

그림 1. 아프리카 철도 지도



자료: AICD(2009), Sub-Saharan African Railways를 토대로 저자 작성.

표 1. 대륙별 철도 통계

구분	총 노선 기준		수송량 기준	
	길이 (km)	비중 (%)	수송량 (억 톤)	비중 (%)
아메리카	381,884	37.8	34,981	36.9
유럽	356,058	35.1	27,975	29.5
아시아&태평양	215,492	21.3	30,610	32.3
아프리카	58,582	5.8	1,291	1.3
세계전체	1,012,016	100	94,857	100

자료: International Union of Railways(2008)를 토대로 저자 작성.

■ 최근 아프리카 권역별로 통합 철도망의 필요성이 제기되고 있으며, 특히 동아프리카 통합 철도망의 실현 가능성이 가장 높다고 할 수 있음.

- 서아프리카를 포함한 대부분의 국가들이 국가별로 서로 다른 궤간 시스템을 사용하고 있는 반면 동아프리카 공동체 회원국들은 1,000mm의 동일한 궤간을 사용하고 있음.
- 동아프리카 공동체 차원의 관세동맹 체결 이후 회원국들간 역내교역이 크게 증가하고 있으며 이러한 현상은 역내 통합 교통망의 건설을 촉진하고 있음.
 - 동아프리카 공동체 회원국간 교역은 관세동맹이 발족된 2005년 11억 2,000만 달러에서, 2012년에는 24억 7,000만 달러로 가파른 상승세를 보이고 있음.¹⁾
 - 이미 기 공동체 회원국을 잇는 동아프리카 철도 마스터플랜(East African Railway Master Plan)이 발표된 바 있고, 최근 개별국가 단위의 대규모 철도건설이 가시화되고 있음.

■ 현재 지역 공동체 차원에서 추진 중인 동아프리카 철도 건설의 성패는 새롭게 형성되는 아프리카 철도시장의 가능성을 가늠할 수 있다는 점에서 귀추가 주목됨.

2. 동아프리카 철도 마스터플랜

가. 추진 배경

■ 동아프리카 공동체는 향후 과제로 추진 중인 통화동맹에 대한 목표²⁾와 별개로 역내 공동 인프라 건설과 관련된 대규모 계획들을 수립한 바 있고, 최근 철도 분야를 중심으로 공동사업계획을 구체화하고 있음.

- 통화동맹에 관한 논의는 중앙은행의 설립을 비롯한 다양한 제도적·정책적 합의가 필요하고 각국의 이해관계가 첨예하게 부딪히는 사안이나, 인프라 공동투자는 상대적으로 이해관계가 일치하는 측면이 존재함.
- 일례로 철도 인프라와 관련해서 동아프리카 공동체 회원국들은 철도의 노후화로 인해 수송능력이 지속적으로 줄어드는 현상을 겪고 있으며, 특히 르완다, 부룬디 같은 내륙 국가들의 경우 주변국가의 항구와 연결된 교통수단이 절실한 상황임.

■ 지역 공동체 차원에서 수립된 동아프리카 철도 마스터플랜은 1차적으로 탄자니아, 케냐, 우간다 및 르완다를

1) 전혜린(2014), 「동아프리카 공동체 추진 현황과 전망」, KIEP 지역경제 포커스 제14-20호.

2) 동아프리카 공동체는 2023년까지 공동화폐를 사용하는 통화동맹을 공동체의 주요 비전으로 삼고 있음.

철도로 연결하고 차후 남수단, 에티오피아 노선을 추가적으로 연결하는 대규모 철도건설 계획으로, 최근 탄자니아와 케냐를 중심으로 사업이 구체화되고 있음.

- 위 계획은 동아프리카 공동체 회원국들의 인프라 개발 관계부처 장관회의를 통해 논의되다가 2009년 마스터플랜이 수립되었고, 2013년 이후 케냐 등의 회원국들이 대규모 철도건설 계획을 발표하면서 관심이 집중되고 있음.
- 위 계획은 막대한 재원이 소요되는 사업으로 재원조달 방법에 대한 의문이 지속되고 있으나, 동시에 국가간 이견을 조율할 총괄 조직의 필요성이 꾸준히 제기되어 왔음.
- 그러나 2013년 1월 아프리카개발은행(AfDB), 인도신용기금(India Trust Fund), NEPAD(New Partnership for Africa's Development) 등이 총 180만 달러를 지원해 동아프리카철도개발청³⁾을 신설하기로 하면서 기 계획의 실현 가능성이 어느 때보다 높아진 상황임.

나. 재원조달 계획

- 위 마스터플랜에 따르면, 동아프리카 철도 완성에 필요한 자본은 약 350억 달러에 달하며, 이 중 공공에서 조달해야 할 자본은 266억 달러 수준으로 민간의 89억 달러에 비해 3배 가까이 많은 규모임.

표 2. 동아프리카 종합철도 건설 자본조달 계획

(단위: 백만 달러)

	공공조달	민간조달	총계
기존 노선 재정비	300	900	1,200
신규노선 개발	26,300	8,000	34,300
총계	26,600	8,900	35,500

자료: CPCS(2009), "East African Railway Master Plan Study," East African Community.

- 철도는 공공재적인 성격을 가진 국가의 기간망으로 아프리카 국가들 역시 양자간 차관형태의 자본을 민간조달보다 선호하는 경향이 있고, 특히 동아프리카의 경우 철도산업에서 민간이 차지하는 비중이 여타 역내국가에 비해 높다는 문제가 제기되어 왔음.
- 다음 [표 3]에서 보면 동아프리카의 경우 2000년 이후 케냐, 우간다, 탄자니아 등에서 철도사업의 민영화 사례가 관찰되고 있고, 결과적으로 서아프리카 일부 국가들과 더불어 철도의 민영화 수준이 상대적으로 높은 상황⁴⁾임을 알 수 있음.

3) 현재 동아프리카철도청은 각국의 관련 기관과 공조를 통해 자금유치 및 국가간 철도사업 추진을 총괄하고 있음.

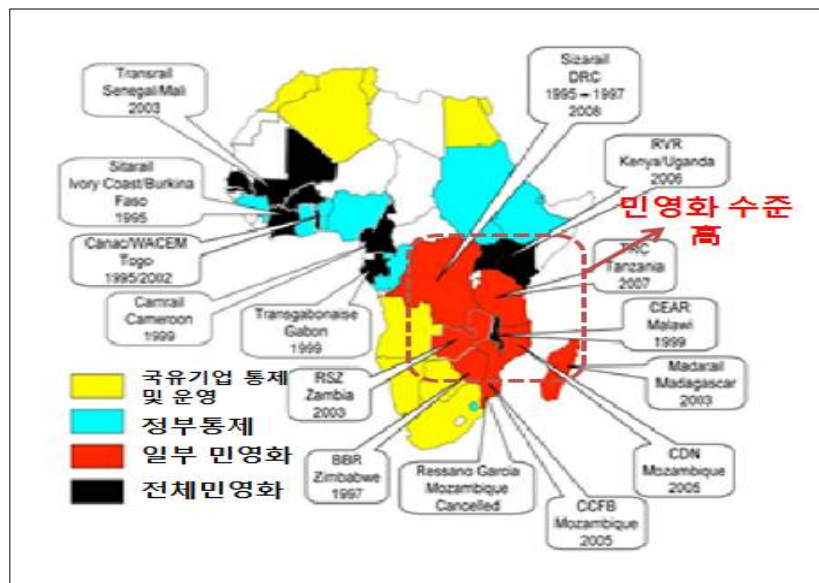
4) 반면 아프리카에서 상대적으로 높은 소득을 가지고 있는 북아프리카와 남아프리카의 경우 여전히 정부주도로 철도산업을 관리하고 있는 상황임(그림 3 참고).

표 3. 동아프리카 국가 주요철도 민영화 세부내용

국가	이전대상	계약시기	계약기간	5년간 투자금액 (백만 달러)	공공서비스 의무조항 (PSO)
케냐·우간다	RVR	2006년	25년	100	있음
탄자니아	TRC	2007년	25년	88	있음

자료: CPCS(2009), "East African Railway Master Plan Study," East African Community.

그림 2. 아프리카 철도사업권 민영화 현황



주: 1990년 이후.

자료: International Union of Railways(2008).

■ 위 마스터플랜은 국가 기간망의 공공성 확보라는 지역사회의 분위기를 반영하고 있음.

- 케냐와 탄자니아 등 동아프리카의 주요 국가들이 철도운영권을 민영화한 이유는 철도의 수송능력 증대, 운영의 효율성 제고와 함께 재원부족으로 인한 유지·보수·문제를 완화하고자 하는 의도가 존재하였음.
- 하지만 국가 기간망이 해외 민간자본에 의존되어 있다는 문제제기와 함께 민영화 이후에도 철도산업이 지속적으로 쇠퇴하자 철도산업의 민영화 논의는 사라지고 공공성이 강조되는 사회 분위기가 대두함.
- 상기 맥락에서 동아프리카 종합철도 계획은 공공조달을 통한 건설이라는 기본 틀을 갖추게 되었고 특히 운영권을 양도하지 않은 신규노선의 경우 공공조달을 통해 정부가 운영권을 확보하려는 경향성이 나타나게 되었음.
- 동아프리카 종합철도 계획도 공공조달을 통한 자본투입 계획을 가지고 있으며, 구체적으로 향후(2009년 기준) 20년간 신규노선 개발을 중심으로 중기(6년에서 10년)에 자본 투입이 집중될 예정임.

표 4. 공공조달 자본의 투입계획(자본투입 기간별 분류)

(단위: 백만 달러)

		단기(1~5년)	중기(6~10년)	장기(11~20년)	총계
총투자액	기존 노선 재정비	100	100	100	300
	신규노선 개발	1,700	18,800	5,800	26,300
	총계	1,800	18,900	5,900	26,600
연평균투자액	기존 노선 재정비	20	20	10	-
	신규노선 개발	340	3,760	580	-
	총계	360	3,780	590	-

자료: CPCS(2009), "East African Railway Master Plan Study," East African Community.

- 결과적으로 위 계획이 성공적으로 추진되기 위해서는 장기간 꾸준하게 투입될 수 있는 공공자본의 조달이 절대적이며, 이러한 맥락에서 동아프리카 각국들은 정부차원에서의 해외차관 유치에 노력하고 있음.

다. 기대효과

■ 위 마스터플랜에 따르면 새롭게 건설될 총 14개 주요 철도로 인해 역내교역이 더욱 빠르게 증가할 전망이다.

- 그동안 지리적으로 고립되었던 르완다, 브룬디, 남수단 등의 교역환경이 크게 개선되고 대규모 항구를 보유하고 있는 케냐와 탄자니아의 경제는 더욱 발전할 전망이다.
 - 현재 동아프리카 5개국(케냐, 탄자니아, 브룬디, 르완다, 우간다)의 철도시설은 총 7,363km의 철로 중 6,334km 구간만 활용 중이고, 낙후된 시설로 인해 역내 화물의 10% 정도만 소화하고 있음.
 - 위 계획이 실현되면 철도가 소화하는 물동량이 현재 370만 톤에서 2030년 1,600만 톤으로 증가함으로써 역내 물류 이동의 70%를 수용할 수 있게 됨.
- 마스터플랜에 따르면 신규철로의 평균속도는 시속 80km에 이를 전망으로, 역내 물류이동의 중요한 축을 담당할 전망이다.

■ 기본적인 철도노선이 복구되면 고속철도 및 도시화 철도 등 새로운 산업이 부흥하는 계기가 될 수 있음.

- 철로공사와 같은 철도 인프라 시장이 전체 철도에서 차지하는 비중이 20% 수준으로, 화차(Rolling stock) 시장이나 관련 서비스 시장에 비해 상대적으로 낮은 비중이라 할 수 있음.
- 다만 철로 공사 이후에는 산업고도화에 따른 신규 수요가 발생하고 장기적으로 도시화 전철, 고속전철 등의 신규시장에 대한 수요가 증가할 것으로 기대됨.

3. 주요국의 대응(인도, 중국)

가. 인도

■ 동아프리카 철도건설 사업에 최초로 관심을 보인 인도는 다수의 아프리카 진출 경험을 경쟁력으로 EAC 차원의 수요조사사업 및 최근 동아프리카 철도개발청 설립까지 이 사업에 꾸준한 지원을 수행하였음.

- 인도는 동아프리카 철도계획이 가시화되기 전부터 케냐, 탄자니아 등의 철도사업에 참여한 바 있고, 동아프리카 외의 나이지리아와 모잠비크 등에서도 풍부한 사업 경험을 보유하고 있음.

표 5. 인도의 아프리카 철도시장 진출 주요 사례

대상국가	시기	내용
케냐	19세기 초	영국의 식민지령하에 있던 인도는 당시 몸바사항에서 시작된 케냐 철도 건설 시 관련 물자와 인력을 제공한 바 있음.
나이지리아	1979~82년	인도의 인디안 레일웨이 그룹(Indian Railway Group)은 나이지리아 철도망 관리를 위한 기술관리 서비스 계약을 체결한 바 있음.
모잠비크	2004년	인도의 CCFB(RITES사 계열)사는 모잠비크의 베이라(Beira)선의 운영권을 2004년에 양도받아 운영하고 있음.
탄자니아	2008년	인도의 RITES(Rail India Technical and Economic Service)사는 탄자니아의 철도 운영권 일부를 양도 받음.

자료: International Railway Journal(2006); CPCS(2009)를 통해 저자 작성.

■ 인도는 특히 동아프리카 철도시장에 지속적인 관심을 보여왔고, 동아프리카 철도건설과 관련하여서도 마스터플랜 수립단계부터 적극적인 관심을 나타낸 바 있음.

- 인도가 동아프리카 철도시장에 지속적인 관심을 가지고 있는 이유는 지정학적인 이해관계와 관련이 있다고 평가할 수 있음.
 - 동아프리카 양대 항구인 케냐의 몸바사항과 탄자니아의 다레살람항은 모두 인도양을 접하고 있어 두 항구에서 시작하는 철도건설 계획은 인도의 대아프리카 교역에 직접적인 영향을 줄 수 있음.
- 동아프리카 철도건설과 관련해서 동아프리카 공동체 대표단과 인도정부는 2008년 공식적인 미팅을 가진 바 있고, 당시 동아프리카 철도건설 마스터플랜을 수립하는 데 필요한 수요조사 사업에 인도정부가 참여하는 합의안을 도출한 바 있음.
- 또한 당시 인도정부는 동아프리카 개발은행에 위 건설 사업을 위한 자금을 대여금 형식으로 지원할 것을 표명한 바 있음.

■ 동아프리카 철도 마스터플랜은 2009년 발표 이후 3년 이상 별다른 세부계획 없이 표류하다가 2013년 인도의 지원으로 탄력을 받게 되었음.

- 인도와 아프리카개발은행 등의 지원으로 2013년 설립된 동아프리카 철도개발청은 2014년 현재 이 마스터 플랜의 세부계획을 총괄하여 사업의 속도를 높이고 있음.
- 반면 전통적으로 아프리카 철도산업과 관련이 높은 유럽의 경우 최근에서야 유럽투자은행(EIB) 차원의 지원계획이 발표된 바 있으나, 기업차원의 관심표명은 전무한 상황임.

나. 중국

■ 인도가 동아프리카 종합철도 건설 계획단계부터 관심을 보인 선발 참여국이라면 중국은 공격적으로 사업에 뛰어들고 있는 후발 참여국이라 할 수 있음.

- 2013년 11월 중국은 케냐의 몸바사에서 수도 나이로비까지 480km를 연결하는 신설 노선 건설을 수주하였는데, 이 사업은 동아프리카 종합철도 건설계획과 깊은 관련이 있음.
- 동아프리카 종합철도 마스터플랜에서는 이 노선이 재정비 노선에 포함되나, 케냐 정부는 몸바사항을 동아프리카의 물류 허브로 만들고자 대규모 대체노선을 설계하였음.

■ 비록 중국이 위 계획에서는 후발주자라고 할 수 있으나, 역사적으로 아프리카 다수의 지역에서 철도 건설 사업을 수행하였고 최근에도 여러 국가에서 철도사업을 진행하고 있음.

- 중국은 이미 1975년 동아프리카의 관문인 탄자니아의 다레살람(Dar es Salaam)에서 잠비아를 잇는 타자라(TAZARA, Tanzania - Zambia Railway Authority)선을 건설할 당시 5억 달러의 무이자 차관과 연간 5만여 명의 기술자를 파견하여 완성⁵⁾하였고, 2000년대 들어서도 수단, 나이지리아, 리비아 등의 철도산업에 막대한 투자를 이어오다 최근에는 동아프리카 지역에 진출하고 있는 상황임.

■ 또한 중국은 2014년 5월 리커창 총리의 아프리카 4개국 순방에서도 동아프리카 종합철도와 관련하여 중국정부의 전폭적인 지원을 약속한 바 있음.

- 리커창 총리는 아프리카 순방길 마지막 방문국 케냐에서 우후루 케냐타 케냐 대통령과 함께 몸바사-나이로비 간 철도건설 서명식에 참석하여 총 공사비의 90%인 38억 달러의 차관을 제공하기로 합의

5) TAZARA선 건설 당시 서방국가들은 경제성을 이유로 지원을 거부한 반면 중국은 무이자 차관을 통해 무산될 위기에 처한 TAZARA선 건설계획을 직접적으로 지원하여 아프리카 국가들과 중국의 우호적인 관계형성에 긍정적인 영향을 미침.

- 리커창 총리의 이번 아프리카 순방의 성과는 중국의 대아프리카 원조 및 경제협력과 관련한 다양한 지원을 구체화했다는 평가를 받고 있는데, 특히 아프리카 철도산업과 관련한 계획이 많은 부분을 차지하고 있음.

표 6. 중국 리커창 총리의 아프리카 4개국 순방의 주요내용

대상 국가	주요 내용
아프리카 전체	- 나이지리아 아부자에서 열린 2014년 세계경제포럼(WEF) 아프리카 정상회의 참석 - 대아프리카 차관증액(200억 달러 => 300억 달러) - 중국·아프리카의 발전기금을 20억 달러 증액해 50억 달러 규모로 확대 - 아프리카 국가의 야생동물자원 보호를 위해 아프리카 대륙에 1,000만 달러 규모의 무상원조를 제공 - 아프리카 현지에서 고속철도 연구센터를 건립하여 고속철도 관련 기술, 교육 관리경험을 아프리카와 공유
나이지리아	- 나이지리아 해안철도 사업권 수주(중국철도건설 공사, 131억 달러 규모)
케냐	- 신규 철도건설 등 총 17건의 협정에 서명 - 중국의 하이난 항공과 케냐 아스트랄 항공의 공동출자를 통한 신규 항공사 설립 MOU 체결

자료: 저자 작성.

- 중국의 공격적인 지원은 향후 본격화될 동아프리카 종합철도 건설계획을 겨냥하고 있다는 평가를 받고 있으며, 지원 방법도 관련 대상국 정부가 선호하는 차관 제공, 부채탕감의 형태를 띠고 있음.
- 이미 중국은 2011년 재정적으로 어려움을 겪고 있는 TAZARA 철도공사 채무의 약 50%를 경감해주기로 약속하였고, TAZARA선의 현대화를 위한 자금지원을 수행하기로 발표한 바 있음.
- TAZARA선의 현대화는 향후 인접국가와의 연결을 고려한 철도보수공사와 궤선 표준화작업을 포함하고 있음.

4. 시사점

- 현재 동아프리카 국가들은 역내·외 교역을 촉진하기 위해 동아프리카 종합철도 건설계획과 같은 대형 철도 프로젝트를 기획하고 있으나 자본조달에 어려움을 겪어왔음.
- 특히 최근 들어 철도망의 소유 및 운영권을 정부의 통제하에 두어야 한다는 문제제기가 강해지고 있어 적극적인 민간기업을 통한 투자유치가 다소 제한적인 상황임.
- 실제로 동아프리카 종합철도 개발 마스터플랜은 공공자본 조달을 통한 건설을 주요 골자로 하고 있음.
- 중국은 아프리카 지역에 차관형태의 지원과 더불어 관련 기업과 정부의 부채를 탕감해주고 이를 연계하여 철도시장에 진출하는 전략을 추진하고 있는 것으로 판단됨.

- 차관지원이나 부채탕감을 통한 철도산업 진출전략은 공공차원의 자본조달을 통해 민간에 대한 영향력을 줄이고자 하는 현지정부의 이익과 부합하는 측면이 있음.
- 전술한 동아프리카의 케냐, 탄자니아 사례는 물론, 서아프리카의 나이지리아 철도건설 진출사례는 모두 정부차원의 금융지원이 선행되었음.

■ 아프리카의 철도건설 붐은 장기적으로 우리에게도 기회가 될 수 있음.

- 우리나라는 고속철도 분야에서 세계 5번째 운영국이고, 4번째 자체 고속철도 생산국으로, 그동안 베트남 브라질 등에서 고속철도 수주를 위해 노력해왔으나 아직 가시적인 성과가 없는 실정임.
- 전 세계 철도시장은 연간 약 110조 원 규모⁶⁾로 큰 시장이고, 우리의 기술력도 상당부분 세계수준에 근접해 있으나, 수출 측면에서는 아직까지 일부 민간부분의 부품수출을 제외하고는 이렇다 할 성과가 없는 상황

표 7. 철도사업 분야 해외수주실적(1965~2014년)

(단위: 건, %)

지역	전기공사	철도공사	엔지니어링	원조	국내발주	지역총계
중동	1	12	0	0	2	15(9%)
유럽	0	0	5	0	0	5(3%)
오세아니아	0	1	0	0	0	1(1%)
아프리카	0	0	14	1	0	15(9%)
아시아	4	70	36	9	5	124(76%)
북아메리카	0	0	1	0	1	2(1%)
남아메리카	0	0	0	1	1	2(1%)
분야별 총계	5(3%)	83(51%)	56(34%)	11(7%)	9(5%)	164(100%)

자료: 한국철도협회(2014), 「한국철도통계」를 바탕으로 저자 재구성.

- [표 7]에서 보듯 그동안 우리기업의 아프리카 철도사업 관련 수주는 1965년 이후 15건이나, 대부분 엔지니어링을 중심으로 한 컨설팅 사업으로 제한되어 있고 아직까지 공사수주 사례는 전무한 상황임.
- 다만 수주진수 기준으로 아프리카 지역은 아시아와 중동 지역 다음으로 우리기업의 수주경험이 있는 시장이고, 향후 시장 전망도 긍정적으로 평가할 수 있음.

■ 아프리카의 철도시장 진출은 민·관의 유기적인 역할분담이 필수적이라 할 수 있음.

- 아프리카 철도시장에 진출하기 위해서는 중국의 사례와 같이 대상국에 대한 금융지원이 병행되어야 하므로 우리정부의 역할이 중요하게 작용할 수 있음.

6) 한국철도협회(2013), 「한국철도통계」.

- 중국은 아프리카 철도 인프라 건설을 대아프리카 원조 차원에서 접근하고 있는 동시에 향후 형성될 첨단시장에 대한 지배적 지위확보 차원에서 접근하고 있는 것으로 판단됨.
- 철도 인프라 건설은 아프리카 전 지역에서 관심을 기울일 만한 사업이고, 우리의 입장에서는 공여능력이 충분한 분야이므로 원조 차원의 접근도 국가 이미지 제고 및 미래시장에 대한 투자 측면에서 중요함. **KIEP**