

세계은행 업무동향 및 철도관련 사업 추진현황



이 준
한국철도기술연구원 선임연구원
T.031.460.5475
leejun11@krii.re.kr

I. 서론

세계은행은 세계의 빈곤퇴치를 목적으로 전 세계 최빈 국가나 개발도상국에게 재정지원과 기술지원을 하는 국제기구이다. 즉, 세계은행은 이자사업 등을 통한 이윤추구를 목적으로 하는 일반은행과는 달리 선진국의 투자지원(신탁기금과 같은 방식)을 기반으로 세계 여러 국가에게 낮은 금리 또는 무상으로 개발사업을 지원함으로써 해당 국가의 경제성장을 돕고자 설립된 기구이다. 지원대상 사업은 철도 및 도로와 같은 교통인프라 건설사업, 식수와 같은 수자원 개발사업, 교육 지원사업, 에너지개발 사업, 통신망 구축 사업 등 한나라의 성장을 뒷받침할 수 있는 중추 사업들이다.

이러한 사업추진을 위해서 세계은행은 중소득 개발도상국에 중장기 개발자금을 지원하는 국제부흥개발은행(IBRD)과 저소득 개도국에 양허성 자금을 지원하는 국제개발협회(IDA)를 두고 있으며 이 두 기구의 지원활동은 국제금융공사(IFC), 국제투자보증기구(MIGA), 국제투자분쟁해결센터(ICSID)에 의해 뒷받침되고 있다.

본 글에서는 2013년 12월부터 세계은행 Transport&ICT 부서에 파견 근무 중인 필자의 경험을 기반으로 세계은행의 구체적 사업추진과정과 최근 추진되고 있는 개혁과정을 개략적으로 설명하고 아울러 IBRD의 Global Practice 그룹을 중심으로 추진되고 있는 철도사업에 대해 이야기하고자 한다.

II. 세계은행의 세부기능 및 최근 동향

세계은행의 조직은 운영위원회(최고의사결정기구, 188개 회원국 장관으로 구성)와 상임이사회(25인, 의장 : 총

〈표 1〉 세계은행 그룹 주요 기구 비교

	IBRD ¹	IDA ²	IFC ³	MIGA ⁴	ICSID ⁵
설립 목적	전재 복구 및 장기개발 자금 지원	저소득 개도국에 양허성 자금 지원	개도국 민간기업에 대한 투융자	개도국에 대한 직접 투자의 비상업적 위험 보증	국제투자 분쟁 조정·중재 통해 국제민간 투자 촉진
설립 연도	1945	1960	1956	1988	1966
가맹 국수	187	170	182	175	146
조직	총회, 상무이사회, 총재 등(IDA는 별도 조직없이 IBRD와 공동업무 운영)		IBRD의 총회 위원, 상무이사 및 총재가 해당 직을 겸임	총회, 상무이사회, 총재 등(IDA는 별도 조직없이 IBRD와 공동업무 운영)	운영 이사회 및 사무국
가입 연도	1955	1961	1964	1988	1967
투표권	0.99% → 1.57%*	0.67%	0.67% → 1.06%*	0.47%	-

1) IBRD(국제부흥개발은행) : International Bank for Reconstruction and Development
 2) IDA(국제개발협회) : International Development Association 3) IFC(국제금융공사) : International Finance Corporation
 4) MIGA(국제투자보증기구) : Multilateral Investment Guarantee Agency
 5) ICSID(국제투자분쟁해결기구) : International Center for Settlement of Investment Disputes

재)에서 모든 의사결정이 이루어지며 총재는 조직의 운영과 인사를 총괄하고 있다.

직원은 170여개국에서 1만여명의 각 분야 전문가로 이루어져 있으며 약 3천명 이상(약 1/3)이 100여개 지역사무소에 근무 중에 있다.

세계은행에서는 흔히 알고 있는 빈국이나 개도국에 대한 재정지원사업(lending project)외에 신탁기금(Trust Fund)을 활용한 지식공유(Knowledge sharing) 사업이나 사업준비 등을 위한 해당국 TA(Technical assistance)사업들이 상당히 비중있게 수행되고 있다. 다만 이러한 사업들은 특정 공여국의 이해관계를 반영하거나 구매관련 일부 기업의 참여를 지원하는 방식으로 활용될 수 없다는 원칙을 가지고 있다.

세계은행에서 구분하고 있는 6개의 Region(지역)¹⁾은 VP(Vice Presidency) 산하 자체 예산을 가지고, 국별 그룹 및 섹터별로 구분되어 지역(국가)별 TA 및 lending 프로젝트를 개발하고 추진하고 있으며 지역별 대규모(예 : 5억불 이상) 대출 사업 신규 승인은 1년에 2~3건 정도 소수이다.

세계은행의 Region(지역) 조직의 Lending 프로젝트 개발 구조는 다음과 같다.

Region인력은 Sector별로 배치되어 담당 프로젝트별 TTL(Task Team Leader), 지역사무소(Country office) 및 워싱턴 headquarter의 Regional Sector Manager와 정보 교류를 수행하게 된다.

TTL은 대다수가 지역사무소에 상주하면서 업무의 대부분을 유선, 이메일, Video Conference로 처리하게 되나 일부는 워싱턴 headquarter에 상주하면서 업무를 수행하는 경우도 있다.

세계은행은 다자금융기관으로 WB금융지원 사업 구매 정책에 있어 특정 국가나 특정 기업에 호혜적인 정책 제시는 원칙적으로 불가하며 구속성 원조에 대한 수용성이 극히 낮다.(과거에 존재했던 tied-staffing 신탁기금이나 tied-consultant TA 무상지원(grant) 프로그램도 단계적으로 폐지되어 신규 설립 불가능한 상황이다.)

세계은행 직원 역시 개인, 특정 집단, 국적 등 자신의 배

경과 연관된 제안이나 선택을 할 수 없게 규정하고 있다.

세계은행의 재정지원사업은 국제법적 효력을 지니며 단, Guarantee 지원사업의 경우는 WB의 구매 정책 준수를 요구하지는 않으나, 정부 및 해당업체, 사업자의 구매 정책의 공정성을 수시로 점검하게 된다. 아울러 구매 관련 정책 준수 및 절차 이행은 수원국 정부/사업자의 책임으로 규정하고 있다.

세계은행의 사업 개발은 수원국의 강력한 지원 요구 및 WB의 CAS(Country Assistance Strategy) 등을 고려한 사업 적절성, 해당 프로젝트를 이끄는 프로젝트 팀 리더(TTL, Task Team Leader)의 역할이 매우 중요하다.

이에 따라 인프라 투자사업의 경우 일반적인 타당성조사 과정을 1년~2년 정도 거치게 되나 대부분의 경우는 객관적인 타당성조사 결과와 더불어 정치, 사회적 이해관계를 중심으로 사업추진여부가 결정되게 된다.

주요 재정지원사업의 의사결정은 개발단계에서 3~10년간 투자대상국(client country)과의 협의를 거치며, 협조용자(partnership) 기관과도 사전적, 포괄적으로 지원방안, 금액 등을 협의하게 된다.

해당 재정지원 사업의 이사회 승인 소요기간(project concept review~이사회 승인)은 안건 제시(Project Identification)후 대개 1년 이내로 비교적 빠른 시기에 이루어지게 된다. 따라서 세계은행 사업의 국내기업 참여를 위해서는 사업초기 Donor 구성시 신속한 참여와 Donor간 인적 네트워크 구성 필수적이라 할 수 있다.

한편 2015년 2월 현재 세계은행은 2012년 7월 1일 취임한 김용(Jim Yong Kim) 총재의 강한 리더십하에 성과 중심의 유연한 조직 운영을 목표로 6개 지역 중심의 조직을 14개 GP로 개편하고 향후 3년간('15~'17) 500명 감축 및 4억불 절감 추진 중이다.

예상하는 바대로 세계은행 역시 성과중심의 효율성을 강조하는 세계적인 추세에 부응하기 위한 획기적인 구조 조정을 수행 중에 있으며, 이를 위해 조직체계를 총재 아래에 2명의 Managing Director(COO, CFO)를 두고 사업은 COO 아래 국단위 Global Practices(14개, 縱조직)²⁾와

1) 6개 지역(아프리카, 동아시아/태평양, 유럽/중앙아시아, 라틴아메리카, 중동/북아프리카, 남아시아)

2) 14 GPs Agriculture/ Education/ Energy and Extractives/ Environment & Natural/ Resource/ Finance& Market/ Governance/ Health, Nutrition & Population/ Macro Economics and Fiscal/ Management/ Poverty/ Social Protection & Labor/ Trade & Competitiveness/ Transport & ICT/ Social, Urban, Rural & Resilience/ Water

Cross Cutting Solution Areas(5개, 横조직)³⁾가 담당하는 체계로 개편하였다.(2014년 7월 1일부)

6개 지역(아프리카, 동아시아/태평양, 유럽/중아시아, 라틴아메리카, 중동/북아프리카, 남아시아)은 주제별로 담당 GP, CCSA와 협력하여 사업을 집행하게 된다.

Ⅲ. 주요 철도관련 추진사업

세계은행에서 추진 중인 교통인프라 구축사업은 예산 제약과 시급성 등의 이유로 대부분 도로사업 중심으로 이루어져 있다.

하지만 최근 지속가능성, 녹색성장 등과 같은 선언적 의미의 국제적 주요 공동의제에 힘입어 대규모 철도프로젝트에 대한 관심이 증가하고 있는 실정이다.

하지만 도로에 비하여 몇배 높은 재원이 필요하고 연속성, 연계성과 같은 측면의 신중한 논의 등으로 인하여 철도사업 추진속도는 여전히 더딘 실정이다.

2015년 현재 세계은행내 IBRD의 Global Practice 그룹의 Transport & ICT 분야에서 추진 혹은 논의되고 있는 주요 철도관련 프로젝트에 대해 개략적으로 살펴보면 다음과 같다.

(1) 오만 철도 건설 프로젝트

- 오만정부는 자국 철도개발계획(GCC 철도망을 Muscat까지 연결)을 Doqum(주요 항만개발계획)-Salalah- 예멘 국경까지 확대하는 2000km PF 철도개발계획으로 확대 결정
- 2010-2011년 WB와 협력하여 수행한 오만 철도건설사업의 타당성조사(Feasibility study)결과를 근거로 한 사업추진 진행중
- 현재 오만 국립철도청(Oman National Railway) 엔지니어링 설계 예비단계 추진 중이며 예비 엔지니어링 설계자로 Italferr(이태리 회사)를 선정
- 세계은행에서는 2014년 오만 철도 건설을 위한 정부조직 구성에 대한 TA 사업 완료 및 지속적인 사업추진에 대한 기술적 협력관계 유지중

(2) GCC 철도건설 프로젝트

- 사우디, 바레인, 카타르 등 GCC-SG(GCC 전략그룹)에서 2013. 9월 GCC 철도건설 프로젝트 중 사우디와 바레인을 연결하는 신규 수상가교(Causeway)에 대한 타당성 및 기술조사수행 시 세계은행의 기술 지원
- GCC 철도건설 사업은 2,177km에 이르는 GCC 국가를 통과하게 되는 대규모 철도프로젝트로서 천문학적 인 비용(US \$ 154억)이 소요됨
- 이와 같은 대규모 GCC 철도건설 및 운영효율화 방안 마련 및 GCC 철도청(GCC Railway Authority) 구성을 위한 GCC Railway Guide line 연구 수행 중(TA사업).

(3) 중국 고속철도 건설 프로젝트

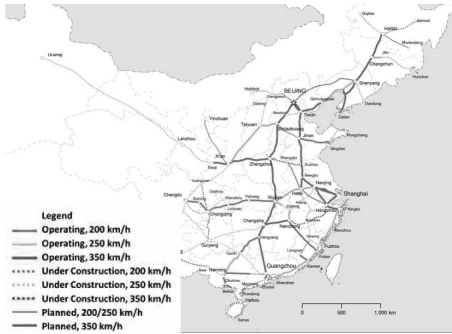
세계은행은 개발도상국의 경제개발을 지원하는 것에 주력. 주로 차관, 지분참여, 지급보증의 형태로 개발도상국을 지원하고 있는데 이때 지원대상국의 선정기준은 1인당 GNI가 약 1,000~6,000달러 사이인 국가로서 신용도가 높아 국제금융시장에서 자금차입이 어느 정도 가능한 국가임.

중국의 경우 최근 200km/h급 이상의 고속철도사업을 활발히 진행 중인데 1인당 GNI가 세계은행 지원대상에

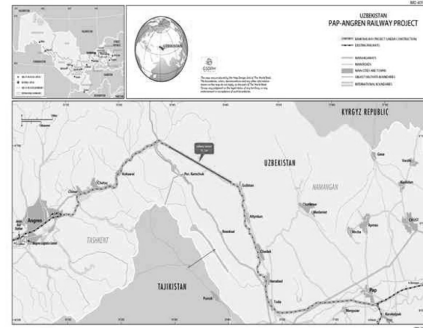
(표 2) 세계은행 지원 중국 고속철도사업 개요

Project	Max. Speed kph	Length Km	loan	Total Est. Cost	Bridges+ Viaduct+
	/Type		USD	USD	Tunnels (% of route km)
			m	billion	
Shijiazhuang - Zhengzhou	350 PDL	355	300	7.2	69
Guiyang - Guangzhou	250 PDL	857	300	15.5	80
Jilin- Hunchun	250 PDL	360	200	6.5	66
Zhangjiakou - Hohhot	250 PDL	286	200	5.3	67
Nanning - Guangzhou	200 Mixed	463	300	6.7	53
Harbin - Jiamusi	200 Mixed	343	300	5.6	48
Yinchuan-Xi'an	200 mixed	650	200	11.8	
Total		3314	1800	58.6	64

3) (5 CCSAs) Climate Change/ Fragility, Conflict & Violence/ Gender/ Jobs/ Public Private Partnership



〈그림 1〉 세계은행 지원 중국 고속철도사업



〈그림 3〉 세계은행 지원 우즈베키스탄 철도사업

속하는 관계로 다음과 같은 사업 추진에 대해 세계은행의 지원을 받아 사업을 진행 중임.

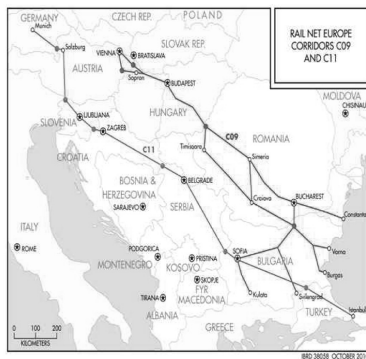
중국은 세계은행의 지원을 통해 고속철도사업을 추진함과 동시에 동남아시아 개발도상국에 대한 철도사업 진출이라는 다소 역설적인 방식의 사업을 진행하고 있음

(4) 동유럽 철도망 연계 프로젝트

- 여러 동유럽 국가를 경유하는 철도네트워크내에서 필요한 정보통신체계의 표준과 호환성에 관한 연구를 TA 사업으로 진행 중

(5) Uzbekistan Pap-Angren Railway Project

- 19.2km의 터널을 포함한 단선 철도건설사업으로서 총 사업비 US\$1,438.75 million 중 US\$200 million를 융자해주는 사업으로 구체화된 재정지원 사업임
 - 총사업기간은 2015년부터 2019년까지로 예상



〈그림 2〉 세계은행 지원 동유럽 철도망 개량사업

(6) 기타 철도망 구축 관련 기술 지원 사업

- Malawi Rail Concessions

석탄수송을 위한 모잠비크에서 말라위를 통해 나칼라 항구까지의 화물철도망 건설 사업 기술지원

- Ukraine Railway Network

우크라이나 철도망 효율화방안 전략수립 지원

- Iraq Railway project

이라크 철도망 구축 기본계획 수정전략 지원

IV. 결론

2015년 현재 세계은행에서 추진 중인 교통관련 인프라 투자지원 사업은 효율성과 성과를 중심으로 빠르게 변화하고 있는 국제정세에 따라서 재편되고 있다. 과거 반복되어 온 지루한 사업구간 및 지원액 등과 같은 협상에 소요되는 시간을 줄이고 저비용 고효율을 달성할 수 있는 소규모 사업중심으로 투자 패러다임이 변화하고 있다. 이에 따라 철도부문의 재정지원사업은 사업추진이 빠르게 진행될 수 있는 재정이나 정치적 추진 여력이 있는 국가 중심으로 진행되고 있으며 아울러 철도의 개량이나 시스템 개선 및 연계와 같은 측면의 전략수립 및 사업개발이 점점 그 규모를 늘려가고 있는 추세이다.

철도에 대한 선진화된 기술을 보유하고 있는 우리나라에서는 이러한 투자사업 동향에 대한 변화양상을 수용하여 수혜국에 대한 인적 네트워크 및 기술전파를 위한 전략수립을 진행하여야 할 것으로 판단된다.