

한-케냐 인프라 협력센터

주요 프로젝트 동향 보고 (12월 1-2주)

□ 정책 및 시장 동향

① 케냐 주요 경제 동향

○ 주요 경제 지표

출처:trading economics

	해당년/월/주/일	전년/월/주/일	참고시점
환율(USD)	129	130	2025.11월
인플레이션(%)	4.6	4.6	2025.10월
CPI(points)	147	147	2025.10월
정부부채비율(% of GDP)	65.5	72	2024.12월

○ 루토 대통령, KES 5조 규모의 국가 개발 계획 재원 마련 위한 국부펀드 및 인프라펀드 설립 제안¹⁾

- 월리엄 루토 대통령은 향후 10년간 추가 차입 없이 KES 5조을 개발사업에 투입하기 위해, 국부펀드(Sovereign Wealth Fund, SWF)와 국가인프라펀드 (National Infrastructure Fund, NIF)라는 두 가지 주요 재원 조달 수단을 제안함.
- 국부펀드(SWF)는 석유·광물 등 천연자원 관련 수입을 집적하는 구조로서, 안정화 부문, 인프라 투자 부문, 미래세대 부문의 세 가지 구성 요소로 이루어질 예정임.
- 국가인프라펀드(NIF)는 국영기업 매각대금, 민관협력(PPP), 기타 국내 재원을 통해 자본을 조달하여 도로, 댐, 에너지, 연구 등 다양한 분야의 인프라를 재원 지원할 계획임.
- 주요 계획 투자에는 총 2,500km의 고속도로 확장(복선화), “메가 댐” 50기 건설, 10,000MW 전력 생산능력 추가, 표준궤 철도(SGR)의 Malaba까지 연장, 그리고 연구개발(R&D) 투자 비중을 국내총생산 (GDP)의 2%까지 확대하는 내용이 포함됨.

1) <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/ruto-eyes-two-sovereign-funds-to-deliver-sh5trn-worth-projects-5271802>

- 대통령실, 분기 예산 KES 43.2억 초과 집행…재정 통제 우려 부각²⁾
 - 재무부 자료에 따르면 대통령실은 2025/26 회계연도 1분기에 KES 19.2억 예산 대비 KES 43.2억을 지출해 약 125% 규모로 초과 집행한 것으로 나타났음.
 - 이는 중앙정부 부처 중 가장 큰 편차로, 정치적으로 민감한 기관에서의 지출 통제 미흡에 대한 우려가 제기되고 있음.
 - 해당 초과 지출은 추가적인 재원 전용 또는 차입 확대를 통해 경상비 충당이 필요해지면서 차입 압력이 가중될 것으로 예상됨.
 - 이에 대응하여 재무부는 전자조달(e-procurement), 인사관리 체계 개선, 국가 기관의 지배구조 강화 등 재정관리 개선을 위한 개혁 조치를 추진하고 있음.
- 세계은행, 케냐 성장 전망 상향…그러나 부채 증가를 안정성의 주요 위협요인으로 지적³⁾
 - 세계은행(World Bank)의 제32차 케냐 경제 업데이트(Kenya Economic Update)는 케냐의 공공부채가 KES 12조 규모(국내총생산 대비 68.7%)로 상승해 지속적인 거시경제 취약성이 나타나고 있다고 경고했음.
 - 높은 부채 상환 비용과 낮은 세수는 케냐의 재정 여력을 제약하며, 생활비 및 기업 운영 비용 악화를 초래하고 있음.
 - 이러한 위험에도 불구하고 세계은행은 통화 안정성 개선을 근거로 케냐의 성장 전망을 상향 조정하여, 2025~2027년 평균 4.9% 성장률을 전망하고 있음.
 - 보고서는 낮은 신용, 강화된 외환보유액, 안정된 실링화 등이 긍정적 요인이라고 평가하면서도, 재정 통합 목표 미달 및 높은 경상지출 등 재정 분야 이탈이 여전히 중대한 위험으로 남아 있다고 지적함.
- 세계은행, 재정 위험 확대 속 케냐의 불안정한 경기 회복 지적⁴⁾
 - 세계은행(World Bank)은 케냐의 인플레이션 안정, 실링화 강세, 높은

2) <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/state-house-leads-offices-exceeding-budgets-in-three-months-5273140>

3) <https://www.the-star.co.ke/news/2025-11-24-world-bank-reviews-kenyas-economic-growth-upward>

4) <https://businesstoday.co.ke/world-bank-warns-kenyas-recovery-at-risk/>

외환보유액에도 불구하고, 재정적자 확대와 부채 증가로 인해 경제 회복세가 여전히 취약한 상태라고 경고함.

- 2024/25 회계연도 케냐의 재정적자는 세수 부진과 경직적 지출 구조로 인해 국내총생산(GDP) 대비 5.9%로 상승했으며, 이로 인해 공공부채는 GDP 대비 68.8% 수준에 이르렀음.
- 세계은행은 2025~2027년 연평균 4.9% 성장률을 전망하면서도, 장기적 발전은 경쟁정책, 노동시장, 국영기업 관리 등 구조적 개혁에 달려 있다고 강조함.
- 세계은행은 경쟁 촉진적 개혁과 엄격한 재정 통합이 시행될 경우 GDP 성장을 견인하고, 매년 수십만 개의 공식 일자리를 창출하며, 2035년까지 부채 비율을 GDP 대비 44%로 낮출 수 있다고 분석함.

○ 국회예산실(PBO), KES 2.2조 개발사업, 재원 지연으로 위기 경고⁵⁾

- 국회예산실(Parliamentary Budget Office, PBO)은 정부의 대응 재원 집행 지연으로 인해 케냐가 KES 2.2조 규모의 개발사업이 중단되거나 차질을 빚을 위험이 있다고 경고했음.
- 정부 분담금이 KES 1,300억 부족할 경우, 핵심 인프라, 사회·경제 서비스 제공을 위하여 현재 진행 중이거나 계획된 234개의 사업이 차단되고 지연될 수 있음.
- 2025/26 회계연도 개발예산의 약 3분의 1이 외부 차관 및 보조금에 의존하고 있어, 정부의 적기 공동재원(co-financing) 없이는 공여기관 지원 사업이 추진될 수 없음.
- 재원 집행 지연과 조정 미비가 지속될 경우, 공여기관이 재원을 '예산 외 (off-budget)' 활동으로 전환할 위험이 있으며, 이는 투명성 저하, 책임성 약화, 케냐의 종합 개발 전략 추진에 부정적 영향을 미칠 수 있음.

○ 케냐, 판다채권 계획 중단 후 사무라이채권으로 전환…국가 부채 전략에 미치는 영향⁶⁾

5) <https://nation.africa/kenya/business/state-funding-delay-risks-blocking-sh2-2trn-projects--5280028>

6) <https://www.theeastfrican.co.ke/tea/business-tech/debt-why-kenya-has-left-panda-for-samurai-5279798>

- 케냐 정부는 계획 중이던 '판다(Panda)' 채권 발행을 중단하고, 대신 일본을 방문해 엔화 표시 '사무라이(Samurai)' 채권(약 1억 7천만 달러) 발행을 추진하여 대체 외부 차입 시장을 활용하고자 하였음.
- 이러한 전환은 중국 금융시장 변동성을 고려한 신중한 접근과, 중국 화폐 표시 부채에 대한 의존도를 낮추어 외부 차입원을 다변화하려는 의지를 반영함.
- 이번 조치는 국제통화기금(IMF)과의 신규대출 프로그램 협상이 교착 상태에 있는 가운데 이루어진 것으로, 사무라이채권 발행은 외국 채권자 신뢰 확보와 외부 자금 접근성을 유지하기 위한 보다 광범위한 전략의 일환임.
- 다만, 근본적인 재정 및 부채 관리 문제를 해결하지 않은 채 신규 차입에 의존할 경우 케냐가 이미 안고 있는 대규모 외부 채무와 부채 상환 부담으로 인해 취약성이 증가할 수 있음.

- 케냐 KES 2.5조 규모 연금산업, 주요 인프라 사업을 위한 국내 자본 제공 가능성⁷⁾
 - KES 2.5조 이상의 자산을 운용하는 케냐 연금기금이 국가 인프라 사업의 잠재적 재원으로 재검토되고 있으며, 장기 자본을 제공함으로써 케냐의 대규모 인프라 자금 부족 문제를 일부 해소할 수 있음.
 - 은퇴자금 보전을 중심으로 한 전통적 투자와 달리, 연금기금은 예측 가능한 현금흐름과 실물자산 담보(도로, 사회 인프라, 부동산)를 갖춘 프로젝트로 투자 방향을 전환할 수 있으며, 이를 통해 인플레이션에 대한 해지 효과가 있는 수익을 달성하면서 국가 개발을 지원할 수 있음.
 - 인프라 담보 증권, 민관협력(PPP), 부동산투자신탁(REIT), 주택용 '수쿠크(Sukuk)' 등과 같은 금융 혁신 수단이 주택, 교통, 공공시설 등 프로젝트에 연금자본을 투입하는 실질적 채널로 부상하고 있음.
 - 이러한 잠재력이 실현되기 위해서는 규제체계 개선, 연금 수탁자의 복합 투자 평가 역량 강화, 표준화된 프로젝트 파이프라인 문서화, 정부 보증과 같은 위험 완화 메커니즘 구축 등이 필요함.

7) <https://www.businessdailyafrica.com/bd/opinion-analysis/columnists/pension-funds-redefining-project-financing-in-kenya-5283406>

② PPP 관련 동향

- 루토 대통령의 KES 5조 인프라 비전: 성장 동력인가 아니니 시대 PPP 논란의 반복인가⁸⁾
 - 루토 대통령은 국가 개발 촉진과 기업 비용 절감을 위해 운송 및 물류 네트워크 구축·개선을 중심으로 하는 KES 5조 규모의 인프라 계획을 발표하였음.
 - 그러나 비평가들은 이번 대규모 계획이 논란이 많았던 과거 아다니 그룹과의 PPP(민관협력) 거래를 연상시키는 ‘아다니의 유령’에 시달릴 수 있다며, 유사한 불투명 거래 위험을 경고하고 있음.
 - KES 5조 규모 프로젝트가 이전 PPP의 실패 사례를 재현할 수 있다는 우려가 있으며, 투명성 부족, 책임 전가, 국가 재정 부담 가능성 등이 문제로 지적됨.
 - 일부 관측자들은 정치적으로 연계된 민간 이해관계자가 과도한 혜택을 받을 수 있다고 평가하며, 거버넌스, 공공책임성, 재정 효율성 측면에서 우려를 제기함.
- 케냐, 마우 서밋 - 말라바(Mau Summit - Malaba) 회랑 개선 PPP 준비 지원 위해 KES 4억 9,700만 MCDF 보조금 수령⁹⁾
 - 케냐는 다자개발금융협력센터(Multilateral Cooperation Center for Development Finance, MCDF)로부터 315만 달러(약 KES 4억 9,700만) 보조금을 수령하여 마우 서밋 - 말라바 도로 대규모 개선사업(PPP) 준비를 지원하게 됨.
 - 아시아인프라투자은행(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)이 타당성 조사를 수행하며, 기술 설계, 환경·사회적 보호 장치, 기후 회복력, 통행료 적정성, 투명한 PPP 구조 등을 평가할 예정임.
 - 이번 연구는 243km PPP 업그레이드 사업의 계약 및 입찰 문서 준비를 목표로 하며, 이는 AIIB의 케냐 첫 단독 투자이자 아프리카에서의 첫

8) <https://www.standardmedia.co.ke/national/article/2001534963/rutos-sh5tr-projects-haunted-by-ghosts-of-adani>

9) <https://businesstoday.co.ke/kenya-gets-ksh497m-for-mau-summit-malaba-road/>

PPP 구조화 사업이 될 것임.

- 해당 프로젝트는 안전성 향상, 운송비 절감, 교통 혼잡 완화, 배출가스 감축, 케냐의 지역 물류 허브 역할 강화 등을 통해 지역 무역을 촉진할 것으로 기대됨.
- 케냐가 PPP 기반 인프라 계획을 추진하기 위해 개발금융기관(DFI)을 필요로 하는 이유¹⁰⁾
 - 케냐가 인프라 및 공공재 제공을 위해 민관협력(PPP)에 점점 더 의존하게 됨에 따라, 성공적인 추진을 위해서는 개발금융기관(Development Finance Institutions, DFI)의 강력한 리더십이 요구됨.
 - DFI는 신뢰성, 투명성, 거버넌스 규율, 위험배분 전문성을 제공하여, 공공의 불신과 PPP 추진을 종종 좌절시키는 기술적·재무적 위험을 극복하는 데 기여함.
 - DFI는 혼합금융, 부분적 위험보증, 견고한 계약 체계를 활용하여 연금 기금 등 국내외 기관자본을 장기 인프라 프로젝트로 동원하는 핵심적 역할을 수행한다.
 - 이러한 제도적·재정적 리더십 없이는 PPP가 주변적 수준에 머물 위험이 있으며, 신뢰성 있고 구조화된 DFI 기반 PPP 파이프라인 구축이 케냐가 대규모 인프라를 제공하면서 부채 관리와 재정적 적정성을 확보하는 핵심으로 제시됨.

③ 인프라 정책 및 동향

- 트럼프 행정부, 6천만 달러 MCC 보조금 취소로 나이로비 BRT 사업 불확실성 증가¹¹⁾
 - 트럼프 행정부는 2023년 케냐와 체결된 나이로비 버스 고속(BRT) 프로젝트 지원용 6천만 달러(약 KES 77억 6천만) 규모의 밀레니엄 챌린지 코퍼레이션(Millennium Challenge Corporation, MCC) 보조금을 취소함.

10)

<https://www.businessdailyafrica.com/bd/opinion-analysis/columnists/kenyas-ppp-projects-need-the-leadership-of-development-finance-5286500#:~:text=However%20PPPs%20do%20not%20succeed,PPP%20evolution%20for%20several%20reasons>

11) https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/trump-axes-sh7bn-road-deal-signed-by-ruto-biden-5275048#google_vignette

- 예산 종료 통보는 케냐 재무부에 공식 접수되었으며, 이로 인해 BRT 사업과 관련 도시교통 개혁이 위험에 처하게 됨.
- MCC 프로그램은 보다 안전하고 기후 친화적이며, 보행자 편의 및 성평등을 고려한 교통 인프라 구축을 위해 설계됨.
- 이번 취소는 케냐에 대한 다른 계약 및 보조금 포함, 미국 개발원조 전반을 축소하는 트럼프 행정부의 외교정책 변화의 일환임.

○ 케냐·우간다, SGR 철도 및 송유관 연장 통해 지역 통합 강화 협력¹²⁾

- 윌리엄 루토 대통령은 케냐와 우간다가 Naivasha에서 Kampala까지 표준궤철도(Standard Gauge Railway, SGR)를 공동으로 연장 투자하고, 르완다와 콩고민주공화국(DRC)까지 연결할 계획이라고 발표함.
- 양국은 또한 석유 송유관을 공동으로 연장하고, 양자협정에 따라 인프라를 공동 소유할 계획이라고 밝힘.
- 송유관 사업 추진을 위해 케냐는 케냐 파이프라인 컴퍼니(Kenya Pipeline Company) 지분 65%를 매각할 계획이며, 나이로비 증권거래소를 통해 주식을 제공하고 동아프리카공동체(EAC) 민간 부문의 참여를 유도할 예정임.
- 이러한 프로젝트는 동아프리카 통합 심화, 교통 및 에너지 연결성 강화, 지역 무역 촉진이라는 보다 광범위한 정책 목표의 일환으로 추진됨.

○ 탄자니아, 바가모요 항만 건설 2025년 12월 착공 발표¹³⁾

- 탄자니아는 장기 지연된 바가모요(Bagamoyo) 항만 건설을 2025년 12월 시작할 예정이며, 이는 동아프리카 최대 규모 인프라 사업 중 하나의 재개를 의미함.
- 본 프로젝트는 케냐 몸바사 항만을 포함한 인근 항만과 경쟁할 수 있는 주요 지역 무역 허브를 조성하는 것을 목표로 함.
- 건설 추진은 수년간의 지연 이후, 정부의 재확약과 잠재 투자자와의 협상 완료에 따른 것임.

12) <https://www.standardmedia.co.ke/national/article/2001534890/ruto-kenya-uganda-to-jointly-invest-in-pipeline-sgr-extensions>

13) <https://nation.africa/kenya/news/africa/tanzania-to-start-constructing-bagamoyo-port-in-december-official-says-5275568>

- 해당 항만은 탄자니아의 지역 해상무역 및 경제 경쟁력 강화를 크게 촉진할 것으로 기대됨.

- 케냐, 도로유지보수 6년 만에 최저 수준…RMLF 재원 삭감 영향¹⁴⁾
 - 2025년 6월 기준 케냐의 도로 보수량은 6년 만에 최저 수준인 35,965km에 머물러 정부 목표 대비 5,148km 부족함.
 - 이러한 감소는 도로유지보수세(Road Maintenance Levy Fund, RMLF) 재원이 행정용 및 차입금 상환으로 전용되면서 상당한 재원 삭감이 발생한 데 기인함.
 - 주요 도로 관련 기관인 케냐국가도로청(KeNHA), 케냐도시도로청(KURA), 케냐지방도로청(KeRRA)의 배정액의 감소로 유지보수 및 건설 기준을 충족하는 데 어려움을 겪음.
 - 이는 전년도 호조를 보였던 실적과 대조를 이루며, RMLF가 국가 교통 인프라 개발의 핵심 기둥임에도 불구하고 도로 재원 지속 가능성에 대한 우려를 제기함.
- 공청회 및 의회 승인 미비로 몸바사 KES 170억 폐기물 에너지화 사업 중단¹⁵⁾
 - 몸바사 고등법원은 긴급 사건으로 지정된 청원을 심리하여, KES 170억 규모 폐기물-에너지 사업을 중단시킴. 법원은 해당 사업이 카운티 승인 과정에서 공공 참여가 부족하고 카운티 의회의 승인을 받지 않았음을 확인함.
 - 청원은 의원과 인권단체가 제기했으며, 민간업체(Jospong Group)에 대한 입찰 수주가 “비밀리에” 진행되었고, 필수적인 입법 검토와 시민 의견 수렴 없이 이루어졌다고 주장하였음.
 - 법원은 신청서가 즉시 송달될 것을 명령하고, 모든 이해관계자에게 7일 이내 답변할 기회를 부여했으며, 심리는 2025년 12월 15일에 예정됨.
 - 이번 사안은 카운티 차원의 대규모 인프라 및 폐기물 관리 사업에서 투명성, 적법 절차, 공공 참여와 관련된 중대한 문제를 보여줌.

14) <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/road-maintenance-drops-to-6-year-low-amid-budget-slash-5282658>

15) https://www.standardmedia.co.ke/coast/article/2001535714/why-court-has-halted-sh17-billion-mombasa-waste-project#google_vignette

④ 정치 동향

- 루토 대통령의 KES 5조 '싱가포르 로드맵': 케냐 인프라, 경제 및 사회서비스 대대적 개편 계획¹⁶⁾
 - 윌리엄 루토 대통령은 케냐를 싱가포르와 유사한 국가로 전환하기 위한 국가 전면 개혁 계획을 발표했으며, 이는 교통, 에너지, 농업, 교육, 주택 등 대규모 투자에 기반을 둔 로드맵으로 비유됨.
 - 이 계획은 향후 수년간 최소 KES 5조 규모를 공공 재원, 제안된 국부 펀드(Sovereign Wealth Fund), 민관협력(PPP)를 혼합하여 투자하며, 도로, 항만, 공항, 철도 등 주요 인프라에 명시적으로 집중함.
 - 인프라 우선순위에는 주요 고속도로의 복선화(2차선 확장) 또는 현 대화, 교통·물류망 업그레이드, 에너지 생산능력 확대, 사회 인프라 강화 등이 포함되며, 이는 4대 축 개발 전략의 일부로 추진됨.
 - 이 로드맵은 단순한 경제 성장에 그치지 않고 구조적 전환을 목표로 하며, 공공서비스(교육, 보건, 주택) 개선, 관개를 통한 농업 촉진, 산업화 증진, 케냐를 지역 물류·무역 허브로 자리매김하는 것을 포함함.
- 정부, 전국 'Jukwaa la Usalama' 협의회 후 지역별 안보 과제 도출¹⁷⁾
 - 정부는 2025년 4월부터 10월까지 개최된 'Jukwaa la Usalama' 포럼을 통한 수렴된 의견을 바탕으로 지역별 안보 및 사회적 과제를 발표하였음.
 - 동부 케냐는 경계 분쟁, 인간-야생동물 갈등, 가축 도난 문제가 주요 과제로 나타났으며, 북동부는 테러와 반복되는 토지 분쟁에 지속적으로 직면하고 있음.
 - 해안, 리프트밸리(Rift Valley), 나이로비, 서부, 난자(Nyanza), 중앙 지역 등은 각각 토지 분쟁, 약물 남용, 강도·약탈, 성기반폭력(SGBV), 테러 우려, 불법 주류 유통 등 다양한 위협을 보고함.
 - 이번 결과는 케냐의 변화하는 위협 환경에 대응하기 위해, 지역별 맞춤형 개입과 국가 차원의 통합 안보 전략이 필요함을 강조함.

16) <https://nation.africa/kenya/news/ruto-s-roadmap-to-singapore--5271874>

17) <https://www.the-star.co.ke/news/infographics/2025-12-03-key-issues-per-region-as-per-the-government>

□ 일반 프로젝트 동향 및 센터 운영 현황 보고

① 일반 프로젝트 동향

① Muthaiga-Kiambu-Ndumberi Road (B32)¹⁸⁾

< 사업 개요 >

- (발주처) 케냐 국도청(Kenya National Highways Authority, KeNHA), 도로국(State Department for Roads)/도로교통부(Ministry of Roads and Transport) 산하
- (도급사) 아직 선정되지 않음. 사전 자격 갖춘 시공사 대상으로 공개 입찰 진행 중. KeNHA는 중국 수출입은행(EXIM Bank) 자금 지원 계획을 감안하여 중국 시공사 대상으로 사전 자격 심사 및 국제 공개 입찰 공고 발행함. 최신 공개 자료 기준으로 단일 시공사 선정은 아직 이루어지지 않음.
- (사업비) 각 내각 브리핑과 정부 공지에서는 Pangani-Kiambu 구간 개선사업 비용을 KES 387억으로 명시하고 있으며, 공적 자료에서는 EXIM Bank 지원 금융을 통한 사업비 조달도 언급됨.
- (펀딩) 사업 용량 확대 지원을 위해 중국(중국수출입은행, China Exim Bank)의 개발 금융/우대 금융 계획이 참조됨. 정부(KeNHA/도로교통부)가 사업 발주처로서 계약 및 조달을 관리.
- (사업내용)
 - 본 업그레이드는 Pangani-Muthaiga-Kiambu Town-Ndumberi(Ndumberi, B32) 구간을 대상으로 하며, Muthaiga-Kiambu Town-Ndumberi 구간은 약 23.5km로 보고됨. 이는 Pangani-Ndumberi 구간 및 인접망의 용량 확충과 티카(Thika) 구간 연계 사업의 일부임.
 - 사업 범위에는 4차선 도로 확장, 양측 2차선 서비스도로, 보행자·자전거 전용 시설, 우회도로 및 교차로 개선 등이 포함됨.
 - 양측 서비스차로, 보행자 도로 및 비자동차 교통(NMT) 전용차로 설치, 혼잡 구간 우회로/루프 설치, 배수시설 및 통근자 편의시설 개선을 통해 안전성 향상 및 교통 혼잡 완화 목표.
 - KeNHA는 2025년 7월 국제 공개입찰/사전자격심사(Tender No: KeNHA/2889/2025)를 공고하고, EXIM은행 금융 조건 하에 자격 있는 중국 시공사·컨소시엄의 사전 자격심사를 요청했으나, 같은 달 입찰은 취소되고 조달 절차가 재구조화됨. 현재 KeNHA가 입찰 및 사전자격 심사 관리를 지속하고 있음.
- (추진현황)
 - 2025년 7월: KeNHA는 Pangani-Muthaiga-Kiambu Town-Ndumberi(B32) 도로 용량 확장 사업 사전자격심사/국제 공개입찰 서류(Tender No. KeNHA/2889/2025)를 공고하며 EXIM은행 금융 계획을 명시함.

18) <https://www.roads.go.ke/cabinet-approves-dualling-muthaiga-kiambu-ndumberi-road-ease-congestion-nairobi-tuesday-november-11>

- 2025년 7월 22일: KeNHA는 국제 공개입찰 취소 공고를 게시하여 행정/조달 절차 일시 중단.
- 2025년 11월 11일: 내각이 23.5km 구간 Muthaiga-Kiambu-Ndumberi 회랑 4차선 도로 확장 승인(정부 공문 발행), 업그레이드 추진에 대한 정치적 의지를 명확히 하고 조달·시공 활동 재개 신호.
- 2025년 11월(현재): KeNHA 및 도로교통부, 언론 보도에 따르면 내각 승인과 사업 범위가 공개됨. 조달 및 재원 조달 단계가 진행 중이나, 시공 계약 체결이나 금융 마감은 아직 공개되지 않음.

○ (주요상황)

- 내각 승인(2025년 11월): 조달 일시 중단 이후 4차선 확장 추진에 대한 공식 정부 승인으로, 정책적 확정 신호로 작용함.
- 본 사업은 중국수출입은행(China Exim Bank) 우대 금융 지원을 전제로 설계되었으며, KeNHA는 해당 금융 조건에 따라 중국 시공사·컨소시엄을 사전자격심사 대상으로 초청함. 이는 입찰 자격 및 상업 구조에 영향을 미침.
- KeNHA는 2025년 7월 국제 공개입찰을 취소한 후 조달 절차를 재조정·재공고했으며, 이로 인해 2025년 중반 초기 조달 추진과 11월 내각 승인 사이의 공백이 발생함.
- 해당 구간은 Muthaiga, Runda, Ridgeways, Kiambu Town 등 고성장 교외 지역을 연결하며, 나이로비 북부 접근도로의 혼잡 완화, 통근자 안전 향상, 비동력 교통(NMT) 접근성 개선을 목적으로 설계됨.

② Machakos Junction-Mariakani Road¹⁹⁾

< 사업 개요 >

- (발주처) 케냐 국도청(Kenya National Highways Authority, KeNHA)/도로국(State Department for Roads)
- (도급사) 아직 지정되지 않았으며, 공개적으로 계약이 체결되지 않음. 해당 사업은 2025년 11월 말 정부가 발표한 새로운 4차선 도로 확장 PPP 사업 목록에 포함되어 있으며, 조달 및 협력(우선 입찰자/시공사) 세부사항은 현재 공개되지 않음.
- (사업비) 별도로 공개되지 않음. Machakos Junction-Mariakani 구간은 정부의 국가 도로 확장 계획 내 포함되어 있으며, 수십억 케냐실링 규모 사업과 연계됨.
- (편딩) PPP/민간 파트너 금융 모델이 제시됨. 정부는 대규모 4차선 확장 사업에 민간자본 동원 위해 PPP를 강조(공공 차입 과다 방지 목적). 구체적 금융기관은 공개되지 않음.
- (사업내용)
 - Machakos Junction-Mariakani 구간은 정부가 새로 발표한 주요 도로 목록에 포함된 사업으로, 혼잡 완화 및 지역 연계성 강화를 위해 복선화 및 현대적 4차선 도로로 업그레이드될 예정임. 정부 발표 자료에서는 이 구간을 Muthaiga-Kiambu-Ndumberi, Rironi-Naivasha-Mau Summit, Mau Summit-Kericho-Kisumu 등과 함께 지역 우선 회랑으로 분류됨.
 - 발표 내용에서는 교차로, 육교, 비자동차 교통 시설(NMT), 화물차 휴게 공간, 현대적 배수 및 안전 시설 등 복선화 사업의 표준 요소를 강조하고 있으며, 동일 프로그램 하에 시행될 경우 마차코스 정션-마리아카니 회랑에도 이러한 설계 원칙이 적용될 것으로 예상됨.
- (추진현황)
 - 2025년 11월 말: 루토 대통령은 주요 4차선 도로 확장 및 PPP 도로사업의 국가적 시행 계획을 공개적으로 발표했으며, Machakos Junction-Mariakani 구간이 도로 확장 대상 구간으로 명시됨. 이는 현재까지 해당 구간에 대한 주요 공개 이정표임.
 - 프로그램 맥락: 이번 발표는 다른 주요 사업(예: Rironi-Mau Summit PPP) 기념 착공과 동시에 이루어졌으며, 발표된 구간들에 대한 정치적 우선순위 및 조달 가속화 가능성을 시사함.
 - 다만, Machakos Junction-Mariakani 구간 관련 조달 공고, 입찰 광고, 계약 체결, 시공사 동원 등은 공개 자료에서 확인되지 않음.

○ (주요상황)

- 공식 우선순위 지정: 정부는 Machakos Junction - Mariakani 구간을 2025년 11월 발표된 대규모 4차선 확장/PPP 프로그램 내 국가 우선 구간으로 지정함.
- 발표에서는 대규모 도로 확장 사업에 대해 민간자본을 활용하고 공공 부채 노출을 관리하기 위해 PPP를 선호하는 재원 경로로 강조함. 이는 해당 회랑의 조달, 통행료/요금 구조, 민간사업권 조건에 영향을 미칠 것으로 예상됨.

19) <https://www.roads.go.ke/president-ruto-launches-key-road-projects-transform-connectivity-machakos-county-machakos-county>

- 설계 요소 예상: 교차로, 보행자 및 비동력 교통(NMT) 시설, 화물차 주차장, 축중량 관리 지점, 안전 인프라 등이 프로그램 전반에 표준화되고 있으며, Madakos Junction - Manakari 구간 개선에도 동일하게 적용될 가능성이 높음.
- 정부의 공개 발표(2025년 11월 말)는 조달 단계 가속화에 긍정적 신호를 제공하지만, 사업 수준 문서를 통해 범위, 비용, 일정 확인이 여전히 필요함.

③ Kisumu-Busia Road/Kisumu – Busia-Kakira-Malaba Multinational Expressway²⁰⁾

< 사업 개요 >

- (발주처) 케냐 국도청(Kenya National Highways Authority, KeNHA) – 케냐 구간의 시행 기관으로서, 다국적 고속도로 구간 추진과 관련하여 동아프리카공동체(EAC) 및 우간다 유관 당국과 협력.
- (도급사) 지정되지 않았으며, 아직 조달 진행되지 않음
사업은 타당성 조사 및 사업 준비 단계에 있으며, 공사 계약 체결 사실은 공개 자료에서 확인되지 않음
- (사업비) 공사 비용은 아직 확정되지 않음. 타당성 조사 및 사업 준비 단계는 다자개발 파트너(AfDB/기부기관) 자금으로 진행됨. 동일 프로그램 내 이전 지역 구간 사업은 수억~수십억 달러 규모로 언급되나, Kisumu-Busia 구간의 최종 공사비는 타당성 조사와 조달 결과에 따라 결정될 예정임.
- (편당) 타당성 조사 비용은 다자개발 파트너(아프리카개발은행/AfDB) 지원 및 EAC 조정 하에 수행됨. 공사 재원은 기부금, 우대차관, 민간/PPP 자본 혼합을 검토 중이며 투자자 대상 홍보 및 참여 유치 활동이 진행 중임.
- (사업내용)
 - 본 사업은 약 200km 규모의 다국적 고속도로로, 케냐 Kisumu에서 Busia까지 연결되며, 우간다 Kakira-Malaba로 이어짐. 국경 간 무역 및 연계성 강화를 위한 북부 회랑 전략 구간을 형성함.
 - 계획된 개선 사항에는 우선 구간을 중심으로 기존 2차선 단일차로를 4차선 2차로 복선도로로 전환하는 작업이 포함되며(케냐 구간 내 104km의 4차선 확장), 우회도로, 국경시설 개선, 현대적 안전 시설 설치, 비자동차 교통(NMT) 사용자 시설도 포함됨.
 - AfDB 자금 지원 하의 준비 단계(타당성 조사 및 투자 준비 연구)는 관련 구간을 대상으로 GOPA Infra GmbH 및 ITEC Ltd 컨설팅팀에 위탁되었으며, 기술 설계, 환경·사회 보호 장치, 경제성 평가를 포함함.
- (추진현황)
 - 2023~2024년: AfDB 및 지역 파트너는 북부 회랑 개선사업을 위한 준비 조사 및 범위 검토 수행, Kisumu-Busia 구간 포함.
 - 2025년 10~11월: 케냐와 우간다 정부는 Kisumu-Busia/Kakira-Malaba 고속도로의 타당성 조사 및 투자 준비 결과를 공식 승인함. 지역 언론과 EAC 공식 발표에 따르면 해당 사업이 "타당성과 투자 준비 완료" 상태임을 알림.
 - 2025년 11월: AfDB/EAC 및 각국 정부는 장기 자본 유치(민관협력·우대차관 포함)를 위한 투자자 홍보 및 프로젝트 구조화 착수. 기술팀은 타당성 보고서를 완료하거나 전달함.
 - 향후 단계(예상): 상세 설계 및 입찰 문서 조달, 재원 구조(공공, 기부금, PPP) 결정,

20) <https://www.eac.int/press-releases/150-infrastructure/3449-kenya-uganda-expressway-feasibility-marks-leap-for-northern-corridor-upgrade>

환경·이주 계획 관련 공청회 실시, 경쟁 입찰/민간 사업권 또는 기부금 조달, 이후 시공사 동원 및 건설 착수.

○ (주요상황)

- 본 사업은 케냐-우간다 간 국경 횡단 고속도로로, 전략적 경제 중요성이 높으며 EAC 조정 및 조달·설계 표준의 통일이 요구됨.
- 타당성 완료/투자 준비 상태: AfDB 지원 타당성 조사 결과 기술적·경제적 타당성이 확인되어 사업이 재원 조달 및 조달 단계로 진행 가능.
- AfDB는 타당성 조사 자금 지원과 투자 근거 마련에서 핵심적 역할을 수행하며, 잠재적 금융기관과 협력하고 민간 자본 유치를 위한 위험 완화 설계 지원.
- 경제적 근거: 예상 효과로는 국경 간 무역 신속화, 몸바사 항만과의 운송 비용 절감, 지역 통합 강화, 서부 케냐 및 인접 우간다 구역의 사회·경제적 성장 촉진 등.

④ Athi River-Namanga Road (Arusha-Namanga-Athi River)²¹⁾

< 사업 개요 >

- (발주처) 케냐 국도청(Kenya National Highways Authority, KeNHA)/도로국(State Department for Roads). 해당 구간은 탄자니아(Arusha-Namanga-Athi River)와의 협력을 통해 다국적 간선도로로도 설정됨.
- (도급사) 2025년 11~12월 기준, 전체 4차선 확장 전환을 위한 단일 시공사가 공개적으로 동원된 바 없음. 과거 구간은 서로 다른 시공사와 다자간 프로그램 하에 시행되었으며, 최근 정부 발표에서는 Athi River-Namanga 구간을 신규 PPP 4차선 확장 대상으로 포함했으나, KeNHA는 전체 현대화 패키지에 대한 최종 계약 체결을 아직 공개하지 않음.
- (사업비) 현재 4차선 확장/PPP 범위에 대한 단일 통합 공사 계약 금액은 공개되지 않음. 이전 사업 단계(Arusha-Namanga-Athi River 개발)는 다자개발 예산과 정부 배정을 통해 재원 조달됨. 전체 4차선 확장에 필요한 최종 투자 비용은 타당성 조사 및 PPP 구조화 완료 후 확정될 예정임.
- (펀딩) 과거에는 다자개발 파트너(AfDB/지역 재원), 케냐 정부, 간헐적 기부금 지원을 통해 타당성 조사 및 보수 공사 비용이 조달됨. 2025년 국가 도로 프로그램에서는 대규모 4차선 확장 사업에 대해 PPP/민간 파트너 금융을 선호 재원으로 명시함. Athi River-Namanga 구간에 대한 구체적 금융기관(EXIM, AIIB, AfDB, 민간 컨소시엄 등)은 이번 사업 단계에서 공개적으로 확인되지 않음.
- (사업내용)
 - Athi River-Namanga 구간은 나이로비 남동부 접근로에서 탄자니아 국경 Namanga를 거쳐 Arusha까지 연결되며, 과거에는 Arusha-Namanga-Athi River 구간으로 정의되었음 (총 구간 약 240km). 해당 도로는 북부 회랑 네트워크 내 전략적 국경 간 무역로임.
 - 신규 국가 프로그램 하에서 제안된 개선 사항에는 다차선 도로 확장, 혼잡 도시 우회도로, 입체 교차로, 비자동차 교통(NMT) 시설, 현대적 배수 설비 및 기후 대응 설계가 포함됨. Athi River-Namanga 구간도 동일 모델로 시행될 경우 이러한 설계 기준을 따를 것으로 예상됨.
 - 이전 단계 및 준비 작업에는 환경·사회 영향평가(ESIA), 도로 안전 설계, 구간별 보수 공사가 포함되었으며, AfDB 멀티미디어 자료 및 프로젝트 페이지에서 구일부 구간의 과거 건설/확장 작업이 문서화되어 있음.
- (추진현황)
 - 2024년 이전: Arusha-Namanga-Athi River 구간은 과거 사업 활동이 있었으며, AfDB 지원 연구와 초기 건설/보수 단계가 포함됨(감사원 보고서 및 프로젝트 기록 존재).
 - 2024~2025년 (준비/입찰): KeNHA는 Athi River 지역 네트워크 관련 다수의 유지보수 및 축중량 측정 입찰 공고 게시. AfDB 및 EAC는 지역 회랑 업그레이드와 타당성 조사에 지속적 관심.

21) <https://www.eac.int/infrastructure/road-transport-sub-sector/projects>

- 2025년 11월: 대통령 및 KeNHA 공개 발표에서 Athi River–Namanga 구간이 국가 4차선 도로 확장 PPP 시행 사업 우선 구간으로 명시됨(정치적 발표/우선순위 신호). 이는 해당 구간이 조달 및 PPP 구조화에서 높은 우선순위로 진입했음을 의미하지만, 당시 전체 4차선 전환을 위한 구속력 있는 계약 체결이나 시공 동원은 공개되지 않음.

○ (주요상황)

- Athi River - Namanga 구간은 케냐에서 탄자니아(Arusha)로 연결되는 국경 횡단 회랑으로, 동아프리카 무역 및 관광에서 전략적 중요성을 지님. 이와 같은 다국적 특성 때문에 일반적으로 EAC 조정 및 표준 통일이 요구됨.
- 해당 구간은 이전 단계 및 재원 구조를 반영한 감사원 보고서 (Auditor-General reports)와 AfDB 프로젝트 페이지 등 기존 문서가 존재, 기준 데이터 도출에 활용 가능.
- 2025년 PPP 4차선 확장 프로그램 포함: 정부는 2025년 11월 발표에서 Athi River - Namanga이 PPP를 통한 업그레이드 대상 회랑으로 명시됨, 정치적 의지와 민간 자본 동원 의도를 시사.
- 국가 정책에서 PPP 강조 및 유사 회랑의 통행료 및 민간사업권 구조 언급을 고려할 때, Athi River - Namanga도 민간 금융과 사용자 요금 기반 구조로 설계될 가능성이 높지만, 세부 사항은 아직 공개되지 않음.