

III. 사업 여건

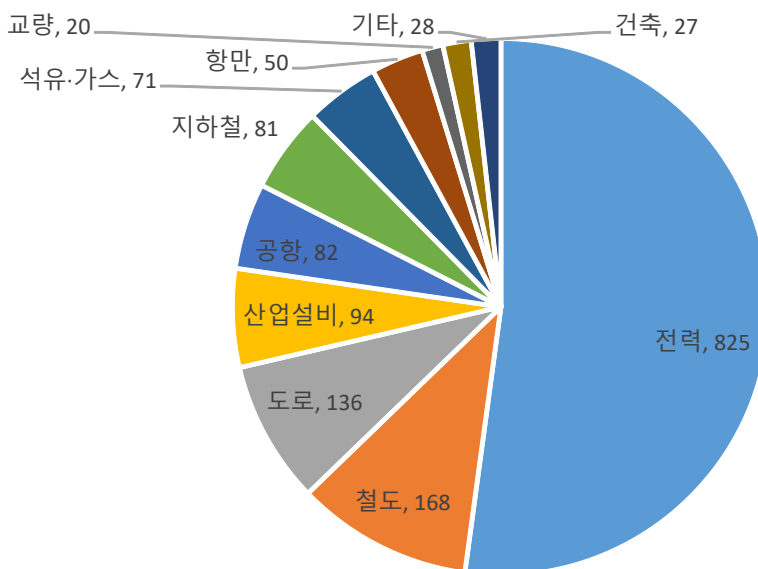
1 인프라 여건

가. 인프라 예산

- (인프라 예산) 방글라데시 정부에서 계획 중인 주요 인프라 프로젝트 예산은 총 1,582억 USD이며 이 중 전력 분야는 825억 USD로 가장 큰 비중 차지(52.1%)
- 전력 다음으로 철도, 도로, 항만 등 국가 연결성을 높이는 물류 인프라 프로젝트 위주로 예산 배정

〈인프라 프로젝트 예산 현황〉

(단위: 억USD)



* 출처: KOTRA('19.5) 해외시장 뉴스

- (2019 인프라 예산 배정) 2019년 5월 19일에 발표된 FY2019-20년도 예산안 초안 중 연간개발 프로그램(Annual Development Programme)을 보면 에너지 및 수송 인프라에 가장 많은 예산이 배정되어 있음(전체 예산의 40.6%)
- FY2019-20 ADP 예산 중 에너지 인프라 분야의 금액은 전년 대비 13.0% 증가한 33억 USD, 수송 인프라 분야의 금액은 전년 대비 16.2% 증가한 62억 USD임

〈ADP 예산 배정 현황〉

(단위: 억USD)

구 분	FY2018-19		FY2019-20		증가율
	금액	비중	금액	비중	
교육	55	26.9%	65	27.4%	19.7%
농업&농촌개발	44	21.8%	51	21.5%	15.5%
에너지 인프라	29	14.3%	33	13.8%	13.0%
수송 인프라	53	26.3%	62	26.0%	16.2%
기타	22	10.8%	27	11.3%	22.1%
합 계	203	100.0%	238	100.0%	17.2%

* 출처: 방글라데시 기획재정부('19.6)

나. 인프라 정책

- (7차 경제개발계획) 방글라데시 제7차 5개년 경제개발계획(2016~2020)은 수송 인프라 경쟁력 제고를 위해 철도 및 내륙수운 관련 개발 강화를 강조
 - 제7차 5개년 경제개발 계획상 철도 인프라 개발의 주요 목표는 철도 신설 및 보수, 기관차 확충 및 철도 정비창 및 철도역 건설 등이 있음

〈제7차 5개년 경제개발계획 상 철도 인프라 개발 주요 목표〉

- ① 철도 신설(856km), 복선화(1,110km), 보수 및 업그레이드(725km)
- ② 기관차 확충(100대), 객차 확충(1,120대) 및 보수(624대)
- ③ 구조 크레인(4대), 시뮬레이터(1대)
- ④ 철도 정비창 신설, 철도 신호 시스템 구축(81개 역)

* 출처: 주 방글라데시 대한민국 대사관('16.2) 경제·통상 정보

- 내륙수운 인프라 개발에 대해서는 신규 수로 개발, 기존 수로 개선 및 내륙항 개발 등이 계획

〈제7차 5개년 경제개발계획 상 내륙수송 인프라 개발 주요 목표〉

① 신규 수로 개발 및 기존 수로 개선	- 수로 조사(6,000km), 준설: 39억 m ² - 준설선 입찰(30대), Service vessel 입찰
② 내륙항 개발	- River Port 신축/보수: 10개/9개, 컨테이너 터미널 신설: 2개 - 부교 조달: 135개

* 출처: 주 방글라데시 대한민국 대사관('16.2) 경제·통상 정보

IV. PPP 주요 제도

1 PPP 제도 및 관련법

가. 베트남 PPP 제도 변천

- 베트남의 PPP 제도는 다른 여러 나라들과 비교해보면 시작 단계라고 볼 수 있다. 2020년 PPP법을 최초로 제정하였고 2021년부터 발효가 된다. 그리고 관련된 여러 하위법 및 관련법을 개정 중에 있다. 실질적으로 오래전부터 BOT, BT 등 PPP 방식을 도입했고 PPP 사업을 실행해왔다. 따라서 베트남의 PPP 제도에 대한 시대적인 변화와 PPP 규정에 따른 프로젝트별 실행 건수에 따라 초기 단계, 개발 단계, 촉진 단계로 구분하여 설명하고자 한다.
- 베트남 PPP 프로젝트 실행 건수에 대한 통계자료는 부정확하나, World Bank 통계에 따르면 1990년부터 2016년까지 베트남의 금융약정이 체결된 PPP 프로젝트 수는 87건이다. WorldBank 자료 기준은 에너지 분야, 정유 분야를 비롯해 중앙 정부에서 추진한 사업을 통계치로 발표했다. 그러나, 이 통계에 포함되지 않은 많은 프로젝트들이 현재까지 진행되어 왔으며, MPI 보고자료에 따르면 2018년 기준 330여 이상의 PPP 프로젝트가 수행되었다.

〈베트남의 PPP 규정 변화〉

구분	규정	내용
1997~2009	1997년 Decree 77/CP on BOT 1998년 Decree 62/CP BOT BT BT 도입 2007년 Decree 78/CP	베트남 투자법에 근거한 시행령
2009	Decree 108 On Investment in the Form of BOT, BTO, BT Contract	기존 규정을 통합 및 개선
2011	Decision 71 Promulgating the Regulation on Pilot Investment in PPP Form	PPP 사업 촉진을 위한 총리령 이지만 실질적 효과는 미약
2015	Decree 15 On Public-Private Partnership Investment Form	Decree 108과 Decision 71 을 통합한 PPP 규정

	Decree 30 Guidelines for some articles on Investor selection of the Law on Bidding	Decree 108과 거의 유사 Decree 30으로 투자자 선정 규정 구체화
2018	Decree 63 On Public-Private Partnership Investment Form	PPP 프로젝트 다양화 BT사업에 대한 명확화 투자자 보호, 정부보증 제도는 여전히 미비
2020	Law on Public-Private Partnership Investment	베트남 최초 PPP 법 현재 관련 시행령 준비 중

□ 초기단계 (1990년대~2009년)

- 베트남은 1990년대 급속한 경제성장과 인구 증가로 인해 공공 인프라 수요와 정부 재정의 한계로 인해서 민간 자금을 공공 인프라 투자 개발에 활용하는 제도를 도입하기 시작했다. 최초의 규정은 1992년 외국인투자법(Foreign Investment Law)를 개정해서 BOT 방식을 도입했다. 1994년에 처음으로 Binh An Water Corporation Limited와 정수장(Water treatment plant) BOT 계약을 체결했다. 이 단계에서 PPP 제도는 외국인 투자자에게 상당히 제한적이었다.
- 그리고 1997년에 투자법(Investment Law) 최초의 PPP 관련 규정, Decree 77/CP가 제정되어 BOT 방식을 규정화하였다. 이 규정은 국내 투자자만 참여할 수 있었고 주로 정부 기간 산하의 공기업(State-own enterprise)가 정부 재원 없이 실행할 수 있는 법적 근거가 되었다. 이후 1998년 이 규정이 개정되어 외국인 투자자도 참여할 수 있게 되었다.
- 초기 규정에 따라 시행된 최초의 사업은 Phu My Port 사업으로 규모는 약 1천만 달러의 사업이었다. 이후 베트남이 WTO에 가입하고 나서 2007년 개정했다.

□ 개발단계 (2009년 ~ 2015년)

- 2009년에 Decree 108이 제정되면서 실질적인 PPP 규정이 제도화되었다. 이때부터 베트남 PPP 사업이 큰 변화를 맞아 2011년 이후에는 도로 분야 사업들도 급격하게 늘어났다. 즉, 베트남의 도로 인프라 수요 증가와 함께 Decree 108이 발표되면서 베트남 국내 투자자들이 BOT 사업을 보다 더 이해할 수 있었던 것으로 보인다.

2 Kenya' s Key Opportunities and Strengths

Kenya' s opportunities and strengths in relation to regional investment competitors portend quick wins for Public Private Partnership (PPP) infrastructure investors in terms of portfolio selection, estimation of demand and can give insights in appropriate financial deal structures. This section details why PPP investors should be interested in Kenya. Kenya is making remarkable changes to the regulatory environment for doing business to enhance a conducive environment for private sector investors. Major reforms have been undertaken to aid in starting a business, dealing with construction permits, automating processes to encourage compliance with statutory requirements and to facilitate trading across borders. In the latest World Bank Ease of Doing Business 2020 report released on October 24th, 2019, Kenya climbed five places to position 56 out of 190 countries world over.

The East African second most populous country is among top 4 countries in Africa with the most favorable doing business environment after Mauritius, Rwanda and Morocco (ranked position 13, 38 and 53 respectively). Among the top nine African countries making it to the first 100 are Tunisia at position 78, South Africa (84), Zambia (85), Botswana (87) and Togo (97). Moreover, Kenya was highlighted as one of the most improved countries globally because of making regulatory changes to facilitate businesses in dealing with construction permits by automating the process and lowering fees charged. Kenya has also improved access to credit and access to electricity “by investing in substations, automatic air brake switches and ring main units” . Measures have also been taken to protect minority investors in companies registered in the country while resolving insolvency and paying taxes has been smoothed.

4 PPP Financing in Kenya

Private sector capital has become a critical component of infrastructure procurement process through Public Private Partnerships (PPPs). Through the PPPs, the Kenya government can cover the funding gap for infrastructure deficit in the country which is conservatively approximated as US\$ 4 billion per year¹⁾. The PPP policy framework in Kenya is considered enabling despite teething challenges as discussed in a later section of this report.

The government and contracting authorities at the upstream players are responsible for creating an enabling policy environment and selection and contracting of PPP deals. On the other hand, downstream players include bilateral and private financing organizations who are key in the development and commercialization of the infrastructure in a PPP contract. Government leverages Private sectors as private investors leverages government in a PPP partnership. PPPs are more efficient than public procurement. By considering the true long-term cost of service delivery in project selection, PPP identifies a project's long-term risks and the allocation of those risks between the public and private sectors. Due to the contractual nature of PPPs the public sector is held to account in ensuring that the infrastructure procured is well maintained. At the same time, the private sector has incentives, as their capital is exposed to performance risk, to design and build these assets considering the costs of longer-term maintenance and renewal. Governments choose from an array of different forms of privatization for infrastructure and service delivery to achieve four key goals :

1) Kenya Bankers Association (2016)