일반사업 2020-24-03

신남방 물류시장 조사 : 베트남

Logistics Market Research on Vietnam

김동환

2020. 10.

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**김동환**
연구진	연구책임자 **김동환** 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 연구원
연구기간	2020. 01. 01 ~ 2020. 12. 31
보고서 집필내역	
연구책임자	**김동환** 연구총괄
산·학·연·정 연구자문위원	**길광수** (한국해양대학교 교수) **구자림** (부산항만공사 해외사업실장)

※ 순서는 산·학·연·정 순임

목차

제 1장 서론 1

제1절 연구배경 및 목적 1

제2절 연구 범위 및 방법 3

제 2장 베트남 경제 현황 및 투자 동향 5

제1절 베트남 주요 경제 및 산업 현황 5

1. 베트남 경제 현황 및 전망 5
2. 베트남 주요 산업 현황 8

제2절 베트남 무역 및 수출입 동향 11

1. 베트남 무역 규모 11
2. 베트남 주요 수출입 대상국 및 품목 12
3. 한-베트남 수출입 동향 15

제3절 베트남 투자 동향 20

1. 베트남 해외투자 동향 20
2. 한-베트남 투자 동향 23
3. 외국인 투자 관련 정책 및 법·제도 개정 주요 내용 26

제 3장 베트남 물류시장 현황 29

제1절 베트남 물류시장 규모 및 주요 현황 29

1. 베트남 물류시장 현황 29
2. 베트남 물류시장 관련 주요 지표 33

제2절 베트남 물류인프라 현황 38

1. 주요 항만 및 물동량 현황 38
2. 도로 및 철도 인프라 현황 45
3. 물류인프라 개발 계획 48

제3절 우리 해운·물류기업 베트남 진출 현황 55

1. 업종별 진출 현황 분석 55

2. 해운·물류기업 진출 현황 분석 56

제4절 베트남 물류시장 특징 및 주요 이슈 60

1. 베트남 물류시장 특징 60
2. 2020년 베트남 물류시장 주요 이슈 66

제 4장 요약 및 시사점 73

제1절 조사 내용 요약 73

제2절 시사점 76

1. 글로벌 공급망 재편에 따른 현지 기업과의 M&A 추진 76
2. 내륙물류시설 투자 확대를 위한 방안 마련 필요 76

참고문헌 79

표목차

〈표 2-1〉 베트남 주요 경제지표(2014-2019) ····· 7
〈표 2-2〉 2021-2030 사회경제개발전략 주요 내용 ····· 8
〈표 2-3〉 주요 산업별 GDP 증가율(2015-2018) ····· 9
〈표 2-4〉 베트남 정부의 주요 산업 정책 ····· 10
〈표 2-5〉 베트남 대외무역 규모 추이(2014-2019) ····· 11
〈표 2-6〉 베트남의 주요 수출 국가(2019년 기준) ····· 12
〈표 2-7〉 베트남의 주요 수입 국가(2019년 기준) ····· 13
〈표 2-8〉 베트남의 주요 수출입 품목 ····· 14
〈표 2-9〉 한-베트남 수출입 추이(2014-2019) ····· 16
〈표 2-10〉 한-베트남 주요 수출 품목 ····· 18
〈표 2-11〉 한-베트남 주요 수입 품목 ····· 19
〈표 2-12〉 최근 5년간 베트남 해외직접투자 추이 변화(2014-2019) ····· 21
〈표 2-13〉 업종별 해외직접투자 현황(2019년 기준) ····· 23
〈표 2-14〉 우리나라 기업의 업종별 베트남 직접투자 현황(1988-2019 누적) ··· 25
〈표 2-15〉 투자법 개정에 따른 조건부 사업 목록 제외 사업 ····· 27
〈표 2-16〉 투자법 개정에 따른 외국인 투자사업 충족 조건 ····· 28
〈표 3-1〉 베트남 LPI 순위 변화 ····· 34
〈표 3-2〉 베트남 지역별 항만 현황(2019년 기준) ····· 38
〈표 3-3〉 최근 5년간 항만물동량 추이 변화(2014-2019) ····· 40
〈표 3-4〉 최근 5년간 컨테이너 물동량 추이 변화(2014-2019) ····· 41
〈표 3-5〉 베트남의 도로 구분 및 총 길이(2019년 기준) ····· 47
〈표 3-6〉 업종별 베트남 진출 우리 기업 현황 ····· 55
〈표 3-7〉 운수 및 창고업의 베트남 투자신고 및 투자금액 현황(2010-2019) ···· 57
〈표 3-8〉 투자 신고건수 기준 업종별 분류(2010-2020) ····· 58
〈표 3-9〉 운송수단별 물류시장 규모 추이(2014-2019) ····· 64
〈표 3-10〉 글로벌 기업의 베트남 이전 추진 사례 ····· 67
〈표 3-11〉 베트남 주요 수출 품목 변화 ····· 68
〈표 3-12〉 베트남 주요 수입 품목 변화 ····· 69

그림 목차

〈그림 2-1〉 최근 10년간 베트남 경제성장률 변화(2010-2019) ····· 6
〈그림 2-2〉 한-베트남 수출입금액 추이(1990-2019) ····· 15
〈그림 2-3〉 한-아세안 주요 국가 수출입 규모(2019년 기준) ····· 17
〈그림 2-4〉 베트남 해외직접투자 추이 변화(2000-2019) ····· 20
〈그림 2-5〉 베트남 해외직접투자 상위 5개국(누적금액 기준) ····· 22
〈그림 2-6〉 對베트남 해외직접투자 추이 변화(2010-2019) ····· 24
〈그림 3-1〉 베트남 물류시장 규모 및 전망(2017-2023) ····· 30
〈그림 3-2〉 베트남 물류시장 구조 ····· 31
〈그림 3-3〉 운송수단별 총 물동량 비중(2018년 기준) ····· 32
〈그림 3-4〉 베트남 물류시장 총 물동량 추이(2008-2018) ····· 33
〈그림 3-5〉 베트남 수출·통관 경쟁력 파악 현황 ····· 35
〈그림 3-6〉 베트남 수출·통관 8개 항목별 점수 ····· 36
〈그림 3-7〉 아세안 국가 간 수출·통관 경쟁력 점수 비교 ····· 37
〈그림 3-8〉 베트남 항만물동량 및 컨테이너 물동량 추이(2010-2019) ····· 39
〈그림 3-9〉 북부지역(하이퐁항) 주요 터미널 현황 ····· 42
〈그림 3-10〉 남부지역(호치민) 주요 터미널 현황 ····· 43
〈그림 3-11〉 남부지역(까이멥) 주요 터미널 현황 ····· 44
〈그림 3-12〉 베트남 인프라 시장 규모 추이(2014-2019) ····· 45
〈그림 3-13〉 수송 인프라 구성 비중(2019년 기준) ····· 46
〈그림 3-14〉 북부지역 ICD 현황(2017년 기준) ····· 49
〈그림 3-15〉 남부지역 ICD 현황(2017년 기준) ····· 50
〈그림 3-16〉 ICD 개발 대상 지역 ····· 51
〈그림 3-17〉 하이퐁 락후엔 터미널 개발 프로젝트 ····· 52
〈그림 3-18〉 운수 및 창고업의 베트남 진출 신규법인 수 및 투자금액 추이(2005-2019) ·· 56
〈그림 3-19〉 트러킹 운송 시장 점유율 비교(2017년 기준) ····· 60
〈그림 3-20〉 국제운송 분야 시장 점유율 비교(2017년 기준) ····· 61
〈그림 3-21〉 포워딩 시장 점유율 비교(2017년 기준) ····· 62
〈그림 3-22〉 글로벌 물류기업 대상 포워딩 시장 점유율 비교(2017년 기준) ····· 63
〈그림 3-23〉 운송수단별 시장 점유율 비교 ····· 65
〈그림 3-24〉 베트남 최저임금 인상률 추이(2013-2020) ····· 70

제 1 장

서론

제1절 연구배경 및 목적

우리나라 해운·항만·물류기업의 국제물류 서비스 향상 및 글로벌 경쟁력 강화를 위한 방안 가운데 하나는 해외 현지 물류 네트워크 구축이라 할 수 있다. 현지 물류 네트워크를 통해 고객이 원하는 물류 서비스를 제공할 수 있으며 글로벌 시장 내 경쟁력 확보 차원에서 필수적이다. 네트워크 미확보 시 비상사태에서 화물운송 차질 피해가 발생하는 반면, 체계적인 네트워크 확보 시 전반적인 물류효율성 제고 및 물류비 절감에도 기여할 수 있다. 해외 현지 운송 네트워크 구축은 해운·물류기업의 국제물류 경쟁력 확보에 필수적인 요소임에도 체계적 지원이 부족한 실정이다. 즉, 급변하는 글로벌 물류시장에서 경쟁력을 갖추기 위해서는 해외 물류 네트워크 확보를 통해 화물운송에 대한 정확성·안정성·적시성 보장이 필요하다. 그럼에도 해외에 진출한 우리 해운·물류기업들의 현지 물류 네트워크 구축 체계는 여

전히 미흡한 수준이며 경쟁력 있는 물류기업 육성을 위한 정부의 체계적인 지원 방안도 부족한 실정이다.

이에 해양수산부는 '해외물류시장 개척지원사업'을 통해 우리 해운·물류기업의 해외진출을 적극 지원하고 있으며, 본 연구는 베트남 물류시장에 대한 다양한 정보 제공을 통해 베트남에 진출하고자 하는 우리 물류기업을 위한 진출 방안 및 주요 이슈 등을 제시하고자 한다. 베트남의 무역규모는 전체 GDP의 약 2배에 이를 정도로 무역 중심의 경제를 구성하고 있다. 또한 수출입이 한국, 중국, 일본 및 미주, 유럽 등 일부 국가에 집중되어 있고 중간재의 중국 의존도가 아세안 국가 중 가장 높다. 코로나19 발생에 따른 글로벌 수요와 공급의 감소는 중간재 중심의 무역구조를 보이는 베트남에 취약할 수 밖에 없다. 이에 베트남에 진출한 우리 기업들은 이러한 리스크에 대한 철저한 이해를 바탕으로 대응책을 마련할 필요가 있다. 베트남 물류시장 선점을 위한 글로벌 기업들의 경쟁이 지속되고 있는 가운데 우리 기업들 또한 정확한 정보와 차별화된 진출 전략을 가지고 경쟁력 확보를 위한 다양한 방안을 마련해야 한다.

제2절 연구 범위 및 방법

본 연구는 베트남 물류시장 정보 및 주요 이슈를 살펴보았다. 뿐만 아니라 베트남 경제 및 투자 동향 등을 통해 베트남 무역 및 수출입 변화 등을 중점적으로 살펴보았다. 총 4장으로 구성되어 있으며, 제2장은 베트남 경제 현황 및 투자 동향으로 베트남 경제 및 산업 동향, 무역 및 수출입 동향, 해외투자 동향 등을 파악하였다.

제3장은 베트남 물류시장 현황으로 베트남 물류시장의 규모 및 주요 지표, 순위 등을 살펴보았다. 또한 물류인프라 중 항만, 도로, 철도 현황 및 향후 개발 계획 등을 파악하였다. 제3절에서는 우리 해운 물류기업의 진출 현황을 분석하였다. 투자 관련 통계 데이터를 토대로 세부 업종별 진출 현황 등을 파악하였다. 마지막으로 베트남 물류시장의 특징과 주요 이슈 등을 통해 우리 기업에게 시사점을 제시하였다.

제 2 장

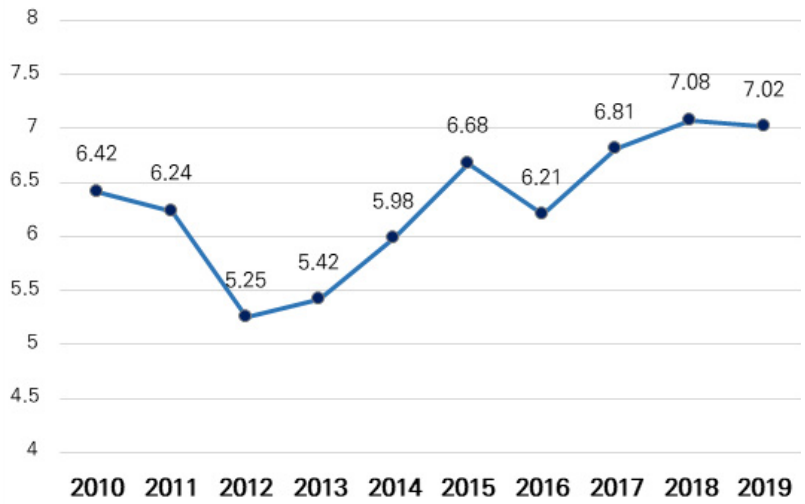
베트남 경제 현황 및 투자 동향

제1절 베트남 주요 경제 및 산업 현황

1. 베트남 경제 현황 및 전망

베트남은 1980년대 이후 개방·개혁 정책 기조 아래 수출 주도의 성장전략과 자본과 기술의 도입 및 적극적인 산업화 추진으로 최근 10년 동안 연평균 6.3%의 높은 경제 성장률을 유지하고 있다(〈그림 2-1 참조〉). IMF가 예측한 베트남의 2020년 경제 성장률은 6.5%로 코로나19에도 불구하고 높은 수준을 유지할 것으로 전망되고 있다. 해당 전망치는 아세안 국가 가운데 캄보디아(6.8%) 다음으로 높은 수치로 중국에 생산시설을 둔 글로벌 기업들의 베트남 투자 확대 및 제조시설 이전으로 수출 규모는 더욱 증가할 것으로 예상된다.

〈그림 2-1〉 최근 10년간 베트남 경제성장률 변화(2010-2019)



자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

현재 베트남은 우리나라를 비롯한 유럽 등 세계 주요 경제권과 자유무역협정(FTA)을 체결하고 환태평양경제동반자협정(PPP), 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 등 다자간 무역협상을 추진함으로써 대외무역에 적극적으로 나서고 있다. 이에 향후 베트남의 경제성장은 글로벌 기업 및 중국에서 이전되는 기업들의 해외투자가 얼마나 지속적으로 나타나는지에 달려있다고 볼 수 있다.[1)]

또한 큰 규모의 내수시장을 보유하고 있으며, 아세안 국가 가운데 경제성장을 이끌어 갈 국가로 주목받고 있다. 베트남의 인구는 2019년 기준 약 9,600만명으로 평균 연령은 약 32세, 생산가능인구 지표인 15~64세 인구 비중이 약 70% 수준으로 매년 꾸준히 생산가능인구가 증가하고 있다. 이는 베트남의 실업률을 통해서도 확인할 수 있는

1) 김세원 외(2017)

데 2017년(3.2%), 2018년(2.2%), 2019년2.9%) 등 최근 5개년 동안 실업률을 살펴본 결과 3% 내외를 꾸준히 유지하고 있다(〈표 2-1 참조〉).

또한 젊은 층 인구 비중이 높은 것이 주요 특징이며, 꾸준한 경제성장으로 인해 중산층이 늘어나고 있으며, 이에 내수시장도 빠르게 성장하는 등 대내적 여건의 개선으로 해외투자는 꾸준히 증가할 것으로 전망된다.[2)]

〈표 2-1〉 베트남 주요 경제지표(2014-2019)

주요 지표	2014	2015	2016	2017	2018	2019
GDP (억 달러)	2,334	2,394	2,571	2,813	2,427	2,660
GDP 성장률	6.42	6.99	6.69	6.94	7.08	7.02
1인당 GDP (달러)	2,561	2,597	2,759	2,985	2,587	2,800
실업률(%)	3.4	3.4	3.2	3.2	2.2	2.9
연평균 물가 상승률(%)	4.1	0.6	2.7	3.5	3.5	2.8

자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07)

베트남 정부는 올해 2016년부터 시작된 사회경제개발계획(2016-2020)을 마무리할 예정이며, 경제 구조개혁 이행, 생산 능력 및 효율성 증대 등을 목표로 추진하였다. 또한 향후 10년에 대한 사회경제개발전략 수립을 위한 방안을 마련 중이며, 과거 자국 경제의 양적 성장 및 효율성 증대를 중점적으로 실현한 것과 달리 향후 10년은 4차 산업혁명에 적극 대응하고 디지털 경제로 변화를 추구하는 것으로 예상된다(〈표 2-2 참조〉).[3)]

2) 김세원 외(2017)

〈표 2-2〉 2021-2030 사회경제개발전략 주요 내용

주요 정책 방향	1. 현대적이고 통합된 시장기반 경제 전환 2. 새로운 유형의 비즈니스, 디지털 경제에 대한 법적 프레임워크 구축, 수정 및 시범운영 3. 시장 원칙에 부합하는 공공 서비스의 제공, 환경 보호 실천
핵심 추진 과제	1. 과학기술의 발전과 혁신 기업 중심의 발전 지향, 혁신적인 신규 정책의 파일럿 테스트 실행 허용, 신규 비즈니스 및 기술 모델의 실행화 및 리스크 감수 2. 디지털 기술, 5G, 인공지능, 블록체인 등 신규 기술의 응용확대, 청정에너지, 환경기술, 경제 효율성 증대 3. 기초 과학 연구 투자(핵심 디지털 기술 연구개발 초점, 국가 혁신센터 및 스타트업 생태계 시스템 개발)

자료 : 한국콘텐츠진흥원, 베트남 콘텐츠 산업동향, 2020.

베트남 정부의 향후 경제발전 방향은 해외투자를 적극적으로 유치함과 동시에 내부적으로 자국 기업의 혁신을 통한 경쟁력 제고 및 민간부문 활성화, 사회 부정부패 개선을 통한 경영환경 및 투명성 제고 등을 추진할 예정이다. 또한 과거 해외투자에 치중된 국가 경제로 자제 산업 경쟁력 저하 및 신성장 동력 발굴 지연 등을 해결하기 위해 향후 우선순위에 따라 투자를 허가하는 제도를 도입할 예정이며, 분쟁이 예상되는 투자유치는 지양하는 방향의 선별적인 정책 시행이 예상된다.[4]

2. 베트남 주요 산업 현황

베트남의 산업구조는 전통적으로 1차 산업(농업, 임업, 수산업)이 발달하였으나, 최근 몇 년 간 제조·가공업 및 서비스업의 비중이 크게 증가하였다. 대표적인 1차 산업인 농업은 1990년 전체 GDP의 약

3) 한국콘텐츠진흥원(2020)
4) 전게서

40%를 차지했지만, 200년 약 25%로 감소한데 이어 2010년대 후반 18% 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다. 동 기간 제조업과 서비스업의 비중이 지속적으로 증가하는 등 장기적 관점에서 살펴보면 농업의 비중이 감소하면서 제조업 중심의 2차 산업의 비중이 증가하는 산업구조를 보이고 있다.

1차 산업의 GDP 증가율을 살펴보면 2017년(2.9%), 2018년(3.8%) 등 3% 내외의 증가율을 기록한 반면에 제조업 및 건설업 중심의 2차 산업은 8~9%의 높은 증가율을 나타내고 있다. 또한 3차 산업은 도·소매업 및 금융·보험을 중심으로 8% 수준의 높은 증가율을 보이고 있으며 향후 이러한 추세가 지속될 전망이다(〈표 2-3〉 참조).

〈표 2-3〉 주요 산업별 GDP 증가율(2015-2018)

산업	2015	2016	2017	2018
1차 산업	2.4%	1.4%	2.9%	3.8%
농업	2.0%	0.7%	2.1%	2.9%
임업	7.7%	6.1%	5.1%	6.0%
수산업	2.8%	2.8%	5.5%	6.5%
2차 산업	9.6%	7.6%	7.9%	8.8%
제조·가공업	10.6%	11.9%	14.4%	13.0%
광공업	-3.8%	-3.2%	-4.0%	-3.1%
건설업	10.8%	10.0%	8.7%	9.2%
3차 산업	6.3%	7.0%	7.4%	7.0%
도·소매업	9.1%	8.3%	8.4%	8.5%
금융·보험업	7.4%	7.8%	8.1%	8.2%
숙박·외식업	2.3%	6.7%	9.0%	6.8%
부동산업	3.0%	4.0%	4.1%	4.3%

자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

베트남 정부는 '베트남 산업발전전략(2025)'를 통해 제조업을 국가 핵심 육성 산업으로 선정하였다. 해당 전략 내 선정된 주력산업을 살펴보면 농업기계, 조선, 자동차, 농림수산업, 석유화학, 섬유 및 의류, 가죽 및 신발 제조업 등이 대상이며 해당 산업을 뒷받침할 수 있는 부품 및 소재산업의 육성방안 및 외국인 투자 유치 확대를 위한 방안을 마련 중에 있다. 또한 중소기업 육성 및 스타트업 지원을 위해 법인세 감면 및 대출지원 등 다양한 프로그램을 마련하고 있으며 스타트업을 위한 환경 조성에 다각적인 노력을 기울이고 있다. 국영기업의 높은 부채비율 감소를 위해 기업이 보유한 주식 매각을 적극 추진하고 있으며, 민영화 정책 추진으로 민간 투자활성화 및 민간 기업 육성 정책을 적극 시도하고 있다(〈표 2-4〉 참조).

〈표 2-4〉 베트남 정부의 주요 산업 정책

구분	주요 내용
제조업 육성 정책	- 베트남 산업발전전략(2025)를 통한 주력 산업 선정 - 농업기계, 자동차, 조선, 섬유·의류, 가죽·신발 제조 등
부품·소재산업 육성 정책	- 글로벌 기업의 현지 투자 진출 강화 및 제조업의 고도화에 따른 부품·소재 산업 마스터플랜 수립 및 관련 산업 해외투자유치 확대 추진 - 법인세 및 수입세, 부가가치세 우대, 신용대출 등 다양한 인센티브 제공 추진
중소기업 및 스타트업 지원 정책	- '18년 1월 중소기업지원법 최초 시행 및 법인세 감면, 대출 지원 등 중소기업 지원 프로그램 마련 - 자국 내 스타트업을 위한 환경 조성 및 창업 지원 - 혁신 스타트업 생태계 지원 제도 수립을 통한 육성 방안 마련
민간기업 육성 정책	- 국영기업 부채비율 감소 및 민간 투자활성화를 위한 민간기업 육성 정책 실시 - 정부의 지속적인 민영화 정책 추진으로 베트남 500대 기업 중 민간기업 비중 50%수준으로 확대 - 국영기업의 주식 매각 가속화 및 투자금 회수 등

자료 : KOTRA 해외시장뉴스(검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

제2절 베트남 무역 및 수출입 동향

1. 베트남 무역 규모

베트남의 전체 수출입 규모는 2019년 기준 약 5,100억 달러로 2014년 이후 약 12%의 증가율로 지속적으로 증가하고 있다. 수출입 모두 증가추세로 각각 연평균 증가율 12.0%, 11.4%를 나타내고 있으며 무역수지 또한 2015년을 제외하면 매년 무역흑자를 기록하고 있다. 특히 지난해는 약 100억원의 무역수지를 나타내는 등 향후 베트남의 대외무역은 지속적으로 증가할 것으로 전망된다(〈표 2-5〉 참조).

〈표 2-5〉 베트남 대외무역 규모 추이(2014-2019)

(단위 : 백만 달러)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	연평균 증가율
수출	150,217	162,016	176,508	215,118	243,696	264,189	12.0%
(증가율)	13.8%	7.9%	9.0%	21.8%	13.3%	8.4%	
수입	147,849	165,775	174,978	213,215	237,241	253,355	11.4%
(증가율)	12.0%	12.1%	5.6%	21.9%	11.3%	6.8%	
수출입 합계	298,066	327,792	351,559	428,334	480,939	517,545	11.7%
무역수지	2,368	-3,759	1,602	1,903	6,455	10,833	35.5%

자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

2. 베트남 주요 수출입 대상국 및 품목

1) 베트남 주요 수출입 국가

베트남의 주요 수출입 국가는 한, 중, 일 3개국과 미국이 핵심이라 할 수 있다. 먼저 주요 수출 상대국을 살펴보면 미국과 중국이 각각 24.5%, 21.2%로 전체 수출액의 약 45%를 차지하고 있다. 이어서 일본(8.6%), 한국(7.1%) 순으로 나타나고 있다. 상위 4대 수출국의 비중에 전체 60% 이상을 차지하고 있는 등 특정 국가에 대한 수출 의존도가 높다고 할 수 있다. 미국과 중국은 전년대비 수출액 증가율도 20%가 넘으며 매년 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타났다(〈표 2-6〉 참조).

〈표 2-6〉 베트남의 주요 수출 국가(2019년 기준)

(단위 : 백만 달러)

순위	국가	수출액	증감률	비중
1	미국	58,784	23.5%	24.5%
2	중국	50,939	23.1%	21.2%
3	일본	20,627	9.5%	8.6%
4	한국	17,141	-6.0%	7.1%
5	독일	8,940	30.1%	3.7%
6	홍콩	6,025	-24.3%	2.5%
7	네덜란드	6,023	-15.0%	2.5%
8	인도	5,826	-11.0%	2.4%
9	프랑스	4,950	33.7%	2.1%
10	태국	4,783	-9.2%	2.0%

자료 : 한국무역협회 무역통계(stat.kita.net, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 바탕으로 저자 재구성

주요 수입국을 살펴보면 주요 상위 수출국과 동일한 형태로 한국, 중국, 일본 3개국이 많은 비중을 차지하고 있으며 태국, 싱가포르 등 일부 아세안 국가 순으로 나타났다. 중국은 전체 수입국 가운데 가장

많은 비중인 39%를 차지하고 있어 베트남의 핵심 수입국이며, 우리나라(17.9%) 또한 중국에 이어 두 번째로 높게 나타났다. 특히 중국은 전년대비 증가율이 36.9%를 보이고 있는데 최근 중국이 자체기술 개발을 통해 중간재 제조국으로 변화하고 있음을 의미한다. 상위 5대 수입국이 전체 수입액의 약 75%를 차지하고 있으며, 수출입 모두 특정 국가에 대한 의존도가 높은 것이 특징이라 할 수 있다. 미국의 경우 수출액은 높은 반면에 수입액은 상대적으로 낮은 비중을 차지하는 것으로 나타났다(〈표 2-7〉 참조).

〈표 2-7〉 베트남의 주요 수입 국가(2019년 기준)

(단위 : 백만 달러)

순위	국가	수출액	증감률	비중
1	중국	89,670	36.9%	39.0%
2	한국	41,068	-13.7%	17.9%
3	일본	15,154	-20.4%	6.6%
4	태국	11,532	-4.2%	5.0%
5	싱가포르	11,053	144.2%	4.8%
6	대만	10,266	-22.4%	4.5%
7	홍콩	9,556	520.4%	4.2%
8	미국	9,458	-25.9%	4.1%
9	말레이시아	6,954	-6.7%	3.0%
10	인도	4,316	39.7%	1.9%

자료 : 한국무역협회 무역통계(stat.kita.net, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 바탕으로 저자 재구성

베트남의 수출입 국가별 수출입금액 비중 등 파악을 통해 베트남의 수출입 형태를 짐작해 볼 수 있다. 주요 수입국인 중국, 한국, 일본 등에서 원자재 및 중간재를 수입하여 최종제품을 미국이나 유럽 등으로 수출하는 형태로 아시아 시장 내 글로벌 공급사슬 중심국으로 그 입지를 다지고 있다. 미-중 무역분쟁 등으로 중국 내 글로벌

기업들의 베트남 투자확대에 따라 향후 이와 같은 수출입 형태가 지속될 것으로 전망된다.

2) 베트남 주요 수출입 품목

앞서 베트남의 주요 수출입 국가 파악을 통해 수출입 및 무역행태를 살펴보았다. 일부 국가에서 원자재 및 중간재 수입을 통해 제조·가공 후 완제품을 미국 및 유럽 등으로 수출하는 형태로 주요 수출입 품목 현황을 통해서도 이를 확인할 수 있다.

베트남의 주요 수입 품목을 살펴보면 기계류 및 장비, 전자제품 및 그 부품, 전화기 및 그 부품, 섬유·의류·신발 원자재, 플라스틱 원료 등 원자재 및 중간재가 대부분을 차지하고 있다. 수출 품목으로는 전화기 및 부품, 섬유·의류제품, 신발·가방류, 컴퓨터 및 전자제품 등 수입품목의 중간재 및 원자재를 이용해 제조·가공한 품목을 다수 찾을 수 있다(〈표 2-8〉 참조).

〈표 2-8〉 베트남의 주요 수출입 품목

순위	수출 품목	수입 품목
1	각종 전화기 및 그부품	기계, 장비, 도구 및 기타 부속품
2	섬유·의류제품	컴퓨터, 전자제품 및 그 부품
3	컴퓨터, 전자제품 및 그 부품	각종 전화기 및 그 부품
4	신발류	직물
5	기계, 장비, 도구 및 기타 부속품	철강 및 그 제품
6	수산물	플라스틱 원료
7	목재 및 목제품	섬유·의류·신발 원자재
8	수송수단 및 그 부품	섬유제품
9	커피	기타 비금속류
10	가방, 지갑, 모자, 우산	플라스틱 제품

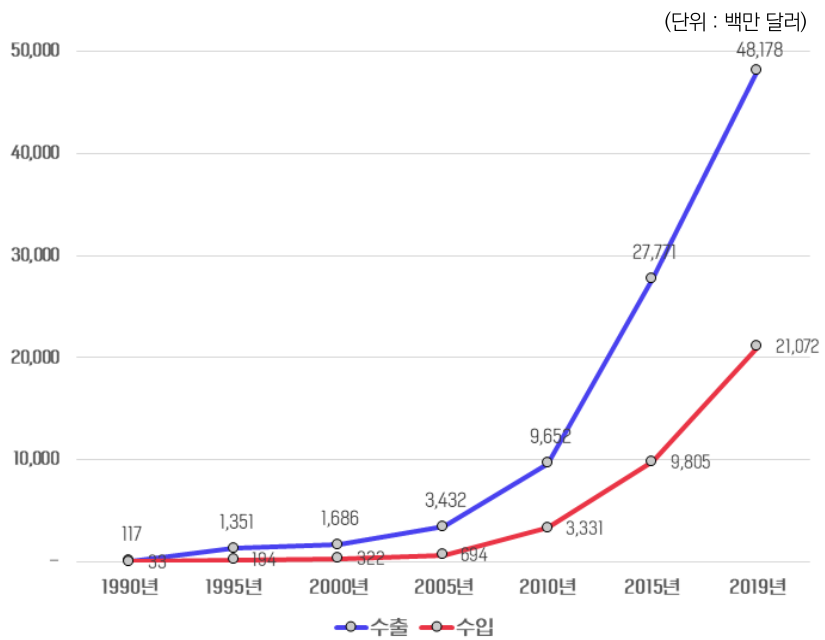
자료 : 베트남 관세청(www.customs.gov.vn, 검색일 : 2020.10.8.) 자료를 토대로 저자 재구성

3. 한-베트남 수출입 동향

1) 한-베트남 수출입 규모 추이

우리나라와 베트남은 1980년대 초 본격적으로 수출입 활동이 발생하기 시작하였으며, 1990년 이후 매년 꾸준히 증가하고 있다. 1990년 약 1억 2천만 달러의 수출금액이 발생한 이후 '95년 '90년 대비 10배 이상 증가한 13억 달러를 기록하는 등 증가추세가 이어져왔다. 특히 2010년 이후 그 증가추세가 더욱 두드러져 2015년(277억 달러), 2019년(481억 달러) 등 최근 몇 년간 들어 수출 강세가 이어지고 있다(〈그림 2-2〉 참조).

〈그림 2-2〉 한-베트남 수출입금액 추이(1990-2019)



자료 : 한국무역협회 무역통계(stat.kita.net, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 바탕으로 저자 재구성

최근 5년간 한-베트남 수출입 추이를 살펴보면 수출입 모두 각각 연평균 증가율 16.6%, 21.4%의 높은 성장률을 보이며 증가세가 이어지고 있다. 무역수지 또한 13.5% 연평균 증가율을 보이며 긍정적인 신호를 나타내고 있으나, 2017년 46.3%, 29.5%의 전년대비 높은 증가율을 기록한 이후 2018년, 2019년 증가세가 점차 감소하고 있는 실정이다(〈표 2-9〉 참조).

〈표 2-9〉 한-베트남 수출입 추이(2014-2019)

(단위 : 백만 달러)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	연평균 증가율
수출	22,352	27,770	32,630	47,753	48,622	48,177	16.6%
(증가율)	6.0%	24.2%	17.5%	46.3%	1.8%	-0.9%	
수입	7,990	9,084	12,495	16,176	19,643	21,071	21.4%
(증가율)	11.4%	22.7%	27.4%	29.5%	21.4%	7.3%	
수출입 합계	30,342	36,854	45,125	63,929	68,265	69,248	17.9%
무역수지	14,362	18,686	20,135	31,577	28,979	27,106	13.5%

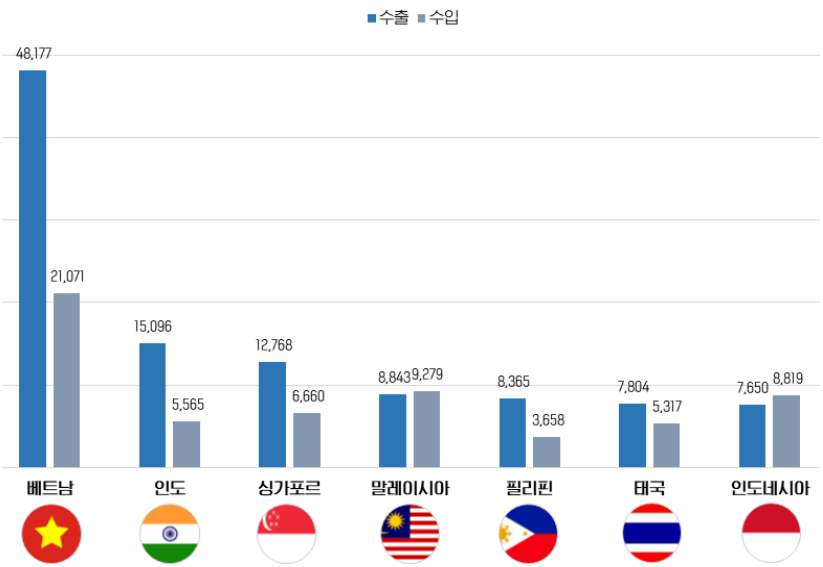
자료 : 한국무역협회 무역통계(stat.kita.net, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 바탕으로 저자 재구성

베트남은 우리나라 전체 수출입 상대국 중 중국, 미국에 이어 3번째로 높은 나라로 핵심 수출국이라 할 수 있다. 한-베트남 수출입 규모는 아세안 국가 가운데서도 가장 큰 규모를 차지하고 있으며 인도, 싱가포르, 말레시아 등과 비교해 볼 때 전체 수출입액에서 큰 차이를 보이고 있다. 수출규모를 살펴보면 한-베트남 수출액은 인도, 싱가포르,

말레이시아, 필리핀, 태국 등 아세안 상위 국가의 수출액을 모두 합한 규모와 유사한 수준으로 큰 비중을 차지하고 있다(〈그림 2-3〉 참조).

〈그림 2-3〉 한-아세안 주요 국가 수출입 규모(2019년 기준)

(단위 : 백만 달러)



자료 : 한국무역협회 무역통계(stat.kita.net, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 바탕으로 저자 재구성

2) 한-베트남 수출입 주요 품목

한-베트남 주요 수출입 품목은 반도체, 디스플레이, 무선통신기기, 의류, 합성수지 등이 대표적이다. 주요 수출 품목을 살펴보면 반도체, 평판디스플레이 및 센서, 무선통신기기 등 최근 몇 년간 수출 상위 품목들이 큰 변화 없이 핵심 품목군을 형성하고 있다. 수출 1위

품목인 반도체는 몇 년간 높은 증가율을 보였지만 '19년에는 소폭 감소하였으며 2020년 상반기에는 감소세가 확대되고 있다. 평판디스플레이 또한 전년대비 약 10% 감소하였지만 2020년 상반기 다시 회복세를 보이고 있다(〈표 2-10〉 참조).

2020년 상반기 기준 베트남 수출 10대 품목 중 평판디스플레이와 무선통신기기를 제외한 8개 품목이 수출 감소세를 보이고 있으며, 석유제품은 약 30%로 큰 폭의 수출하락을 나타내고 있다.

〈표 2-10〉 한-베트남 주요 수출 품목

(단위 : 백만 달러)

순위	품목명	금액	전년대비 증감률	2020년 상반기 기준
1	반도체	10,730	-1.9%	-6.2%
2	평판디스플레이 및 센서	7,970	-10.5%	5.7%
3	무선통신기기	2,933	11.4%	12.9%
4	기구부품	2,230	-4.4%	-8.6%
5	석유제품	2,196	11.2%	-30.2%
6	합성수지	1,624	-2.1%	-8.1%
7	플라스틱 제품	1,210	0.4%	-12.6%
8	철강판	1,157	10.4%	-12.4%
9	광학기기	946	0.2%	-14.7%
10	기타 기계류	842	-3.9%	-11.3%

자료 : 한국무역협회 호치민지부, 2020년 상반기 베트남 및 한-베 수출입 동향, 2020.

주요 수입품목을 살펴보면 무선통신기기, 의류, 잡화, 평판디스플레이 등이 주를 이루고 있다. 수입 1위 품목은 무선통신기기로 꾸준한 증가세를 이어오고 있으나 '19년 대비 증가율이 소폭 하락하였다. 주요 수입품목의 금액 변화를 살펴보면 2020년 상반기는 코로나19의 영향으로 의류, 목재, 기구부품 등 소비재는 감소한 반면에 컴퓨터, 반도체 등 산업재의 수입이 각각 50.3%, 56.9% 등 큰 폭으로 증가하였다(〈표 2-11〉 참조).

〈표 2-11〉 한-베트남 주요 수입 품목

(단위 : 백만 달러)

순위	품목명	금액	전년대비 증감률	2020년 상반기 기준
1	무선통신기기	5,691	17.6%	2.1%
2	의류	3,646	2.1%	-10.6%
3	평판디스플레이 및 센서	1,197	5.2%	-23.2%
4	신변잡화	1,053	7.4%	11.3%
5	컴퓨터	679	25.9%	50.3%
6	목재류	657	-17.1%	-6.9%
7	기구부품	512	15.1%	-4.1%
8	산업용 전기기기	479	14.8%	12.4%
9	반도체	471	19.1%	56.9%
10	영상기기	356	-2.0%	17.0%

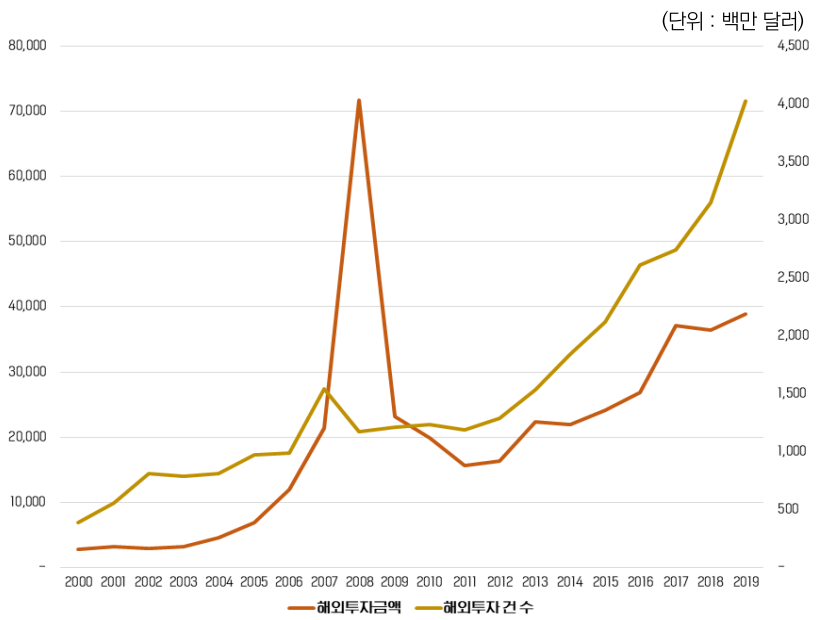
자료 : 한국무역협회 호치민지부, 2020년 상반기 베트남 및 한-베 수출입 동향, 2020.

제3절 베트남 투자 동향

1. 베트남 해외투자 동향

베트남의 해외직접투자는 2000년대 들어 크게 증가하기 시작하였다. 2000년 총 27억 달러의 해외투자유치를 기록한 이후 꾸준한 증가세를 이어갔으며, 2008년 717억 달러의 사상최고치를 기록하였다. 이후 2010년 초반까지 감소세가 이어지다가 2013년부터 다시 증가하기 시작하여 2019년 약 390억 달러의 해외직접투자를 기록하였다. 동 기간 해외투자건 수의 증가세도 지속되는 가운데 2019년 기준 약 4,000건을 유치하였다(〈그림 2-4〉 참조).

〈그림 2-4〉 베트남 해외직접투자 추이 변화(2000-2019)



자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

최근 5년간(2014년-2019년) 베트남의 해외직접투자 유치 추이를 살펴본 결과 해외투자금액 및 해외투자건 수 각각 12.2%, 16.9%의 연평균 증가율로 증가세가 이어졌다. 2019년의 해외직접투자 유치 실적은 2010년 대비 약 2배 증가하였으며, 투자건 수 기준 약 3배 이상 증가한 것으로 나타났다.

〈표 2-12〉 최근 5년간 베트남 해외직접투자 추이 변화(2014-2019)

(단위 : 백만 달러)

연도	2014	2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증가율
투자금액	21,921	24,115	26,890	37,100	36,368	38,951	12.2%
투자건 수	1,843	2,120	2,613	2,741	3,147	4,028	16.9%

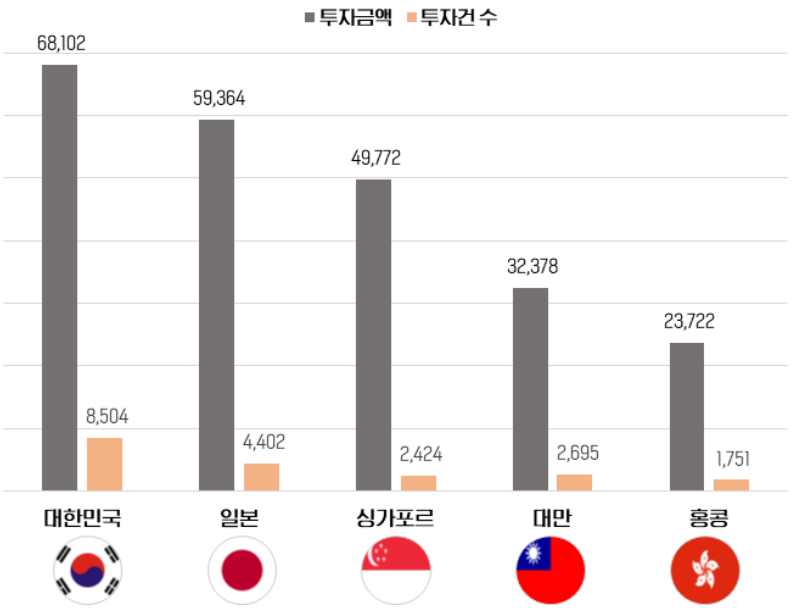
자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

베트남의 해외직접투자(누적금액 기준) 주요 국가를 살펴본 결과 우리나라(681억 달러)가 가장 많은 투자액을 기록하였으며 일본(596억 달러), 싱가포르(497억 달러), 대만(323억 달러), 홍콩(237억 달러) 순으로 나타났다. 투자건 수에서 우리나라가 약 8,500건으로 가장 많은 실적을 기록하였으며, 두 번째로 높은 일본은 약 4,400건으로 우리나라의 절반 수준인 것으로 나타났다(〈그림 2-5〉 참조).

누적금액 기준 우리나라의 베트남 투자금액은 약 390억으로 이는 전체 베트남 해외투자액의 약 19%를 차지하고 있는 등 베트남의 핵심 투자국으로 입지를 다지고 있다. 이어서 일본(16.3%), 싱가포르(13.7%), 대만(8.9%), 홍콩(6.5%) 등 상위 5개국이 전체 베트남 해외투자금액의 60% 이상을 차지하고 있다.

〈그림 2-5〉 베트남 해외직접투자 상위 5개국(누적금액 기준)

(단위 : 백만 달러)



자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

업종별 베트남의 해외직접투자 추이를 살펴보면 제조업, 부동산업, 전력·가스, 숙박 및 요식업, 건설업 등이 핵심 업종으로 나타났다. 지난 해 투자금액 기준으로 살펴보면 제조업이 약 2,100억 달러로 전체 업종 가운데 가장 높은 금액 기록하였으며, 약 60%를 차지하고 있다. 이어서 부동산업(16.1%), 전력·가스(6.5%), 숙박 및 요식업(3.3%), 건설업(2.9%) 순으로 나타났다. 베트남 주요 산업 중 제조업이 차지하는 비중이 매우 높음을 시사하고 있으며, 투자건 수 또한 약 14,000건으로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 운송·물류 및 창고업은 약 50억 달러로 8번째로 높은 실적을 기록하였으며, 비중은 1.4%로 나타났다(〈표 2-13〉 참조).

〈표 2-13〉 업종별 해외직접투자 현황(2019년 기준)

(단위 : 백만 달러)

순위	업종	투자건 수	투자금액	비중(%)
1	제조업	14,463	214,610	59.1%
2	부동산업	871	58,439	16.1%
3	전력, 가스	132	23,654	6.5%
4	숙박 및 요식업	842	11,990	3.3%
5	건설업	1,696	10,406	2.9%
6	도소매 및 유통	4,572	8,155	2.2%
7	운송·물류 및 창고업	828	5,092	1.4%
8	광물, 자원	108	4,898	1.3%
9	교육업	526	4,376	1.2%
10	정보통신	2,149	3,875	1.1%

자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.07.) 자료를 토대로 저자 재구성

2. 한-베트남 투자 동향

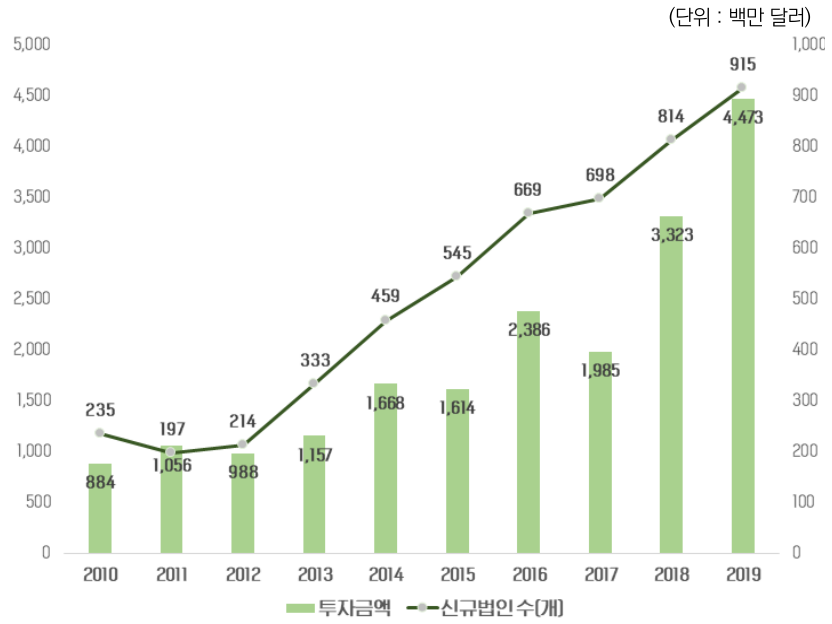
앞서 우리나라가 1988년부터 2019년까지 누적기준 對베트남 해외직접투자금액이 가장 높은 국가임을 확인하였다. 이를 토대로 우리나라의 베트남 해외투자 추이 변화를 통해 구체적인 내용을 살펴보았다. 최근 10년간(2010-2019년) 베트남 해외직접투자금액 및 신규법인 수의 변화를 살펴보면 꾸준한 증가세를 이어가고 있음을 알 수 있다.

투자금액 기준 2010년 약 9억 달러를 기록한 이후 증가와 감소가 반복되는 가운데 2017년 이후 큰 폭으로 증가하여 2019년 약 44억 달러를 기록하였다. 투자금액은 2010년 이후 10년 동안 약 5배 증가

했으며 최근 추세로 미루어 볼 때 증가세가 지속될 것으로 예상된다. 신규법인 수 또한 2010년 약 230개가 설립된 이후 2011년부터 꾸준한 증가세를 유지하였으며, 2019년 900개가 넘는 신규법인이 설립되었다(〈그림 2-6〉 참조).

한국수출입은행 해외직접투자통계 자료에 따른 우리나라의 對베트남 투자금액은 2019년까지 누적기준 약 250억 달러, 신규법인 수는 약 7,100개로 파악되었다. 최근 3년간(2017-2019년)의 투자금액이 전체 투자금액(2019년 누적기준)의 약 39%를 차지하는 등 베트남 해외직접투자는 증가세를 이어나갈 것으로 전망된다.

〈그림 2-6〉 對베트남 해외직접투자 추이 변화(2010-2019)



자료 : 한국수출입은행 해외직접투자통계(검색일 : 2020.10.08.) 자료를 토대로 저자 재구성

〈표 2-14〉 우리나라 기업의 업종별 베트남 직접투자 현황(1988-2019 누적)

(단위 : 백만 달러)

순위	업종	투자건 수	투자금액	투자금액 비중(%)
1	**제조업**	**4,164**	**47,821**	**74.0%**
2	부동산업	168	8,576	13.2%
3	건설업	868	2,767	4.2%
4	**물류·운송업**	**161**	**1,057**	**1.6%**
5	도·소매, 유통업	942	893	1.3%
6	숙박 및 요식업	317	844	1.3%
7	전력, 가스	28	612	0.9%
8	정보통신	308	442	0.6%
9	과학기술	537	385	0.5%
10	의료	35	232	0.3%

자료 : KOTRA, 2020 베트남 진출전략, 2019.

우리나라 기업의 업종 구분에 따른 베트남 해외투자를 살펴보면 1988년부터 2019년까지 누적기준 제조업이 약 480억 달러로 전체 투자금액의 74%를 차치하고 있다. 이어서 부동산업(13.2%), 건설업(4.2%) 순으로 나타났으며, 물류·운송업은 4번째로 약 10억 달러의 투자금액을 기록하였다. 이는 제조업이 베트남 투자의 핵심이라 할 수 있으며, 투자금액 및 투자건 수에서 타 산업 대비 높은 수치를 보여주고 있다(〈표 2-14〉 참조).

전체 업종 가운데 제조업의 투자가 상대적으로 높은 이유는 베트남 투자금액 중 가장 많은 부분을 차지하고 있는 삼성전자의 베트남 진출을 주요 원인으로 꼽을 수 있다. 또한 삼성전자를 중심으로 1,2차 벤더 및 협력제조사 등이 동반진출을 통해 클러스터를 형성하는

등 이로 인해 제조업의 투자금액이 많은 비중을 차지하고 있다. 이후 섬유, 의류 및 신발 가공·제조업 등으로 투자가 확대되었으며, 매년 제조업이 베트남 전체 투자금액 가운데 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.[5)]

우리 기업의 진출 지역을 중심으로 투자 현황을 살펴보면 국내 기업의 최대 진출 지역은 박닌성으로 전체 투자금액의 약 16%를 차지하고 있으며, 동나이(10.7%), 하이퐁(10.6%), 하노이(8.9%), 호치민(7.9%) 순으로 이어지고 있다. 북부지역이 56.5%로 가장 많은 투자금액을 기록하였으며 남부지역(36.9%), 중부 및 기타지역(6.6%) 순으로 나타났다.[6)]

3. 외국인 투자 관련 정책 및 법·제도 개정 주요 내용

베트남 국회는 2020년 6월 2014년 시행된 투자법을 전면 개정하는 신규 투자법(Law 61/2020/QH14)을 발표하였다. 새롭게 시행되는 법령은 2021년 1월 1일부터 발효될 예정이며, 이전의 투자법 대비 규제와 조항에 변화가 있을 것으로 예상된다.

1) 조건부 사업목록 제외 및 추가

2014년 투자법 제7조 제4항에 명시된 조건부 사업목록에는 총 243개 사업이 기재되어 있다. 조건부 사업목록은 제한된 사업목록을 의미하며, 외국인 투자 및 사업 운영 등에 있어 어려 가지 제약을 두고 있는 사업이라 할 수 있다.

5) KOTRA(2019)
6) 전게서

이에 베트남 정부는 투자법 개정을 통해 종전의 243개 조건부 사업목록을 2021년 1월 법령 발효 후 227개로 축소할 예정이며, 조건부 사업목록에서 제외되는 24개 업종 리스트는 다음과 같다(〈표 2-15〉 참조).

〈표 2-15〉 투자법 개정에 따른 조건부 사업 목록 제외 사업

사업 목록(24개)
1. 채권추심사업
2. 중재 서비스
3. 채무 거래 서비스
4. 액화석유가스(LPG)병의 제조 및 수리
5. 프랜차이즈화
6. 물류서비스
7. 부동산 중개업
8. 공동주택 운영 및 관리 교육사업
9. 외국기업이 제공하는 도시계획 컨설팅 서비스
10. 야생 멸종위기 및 희귀 동·식물의 번식, 사육사업
11. 조직은행 서비스
.
.
.
.

자료 : KOTRA 해외시장뉴스(2021년 1월 시행 베트남 신규 투자법 주요 내용) 자료를 토대로 저자 재구성

투자법 개정에 따라 조건부 사업 목록에서 제외되는 사업은 채권추심사업, 중재서비스, 채무 거래 서비스 등이 있다. 이 중 눈여겨봐야 할 사업은 '물류서비스'로 조건부 사업목록에서 제외된다면 향후 물류서비스에 투자하는 외국기업은 시장 진입 및 투자 관련 베트남 투자자와 동등한 대우를 받게 될 것으로 예상된다.[7]

7) KOTRA, '2021년 1월 시행 베트남 신규 투자법 주요 내용'을 토대로 정리

2) 외국인 투자 사업 등록 기준 및 지분 비율

외국인 투자기업의 등록은 기획투자부 산하 외국인투자청에서 심사 및 등록을 담당하고 있다. 투자정책 승인(투자법 제30조, 제31조, 제32조)에 따라 승인 후 투자등록증을 교부하며, 외국인 투자기업이 투자정책에 따른 승인이 완료되더라도 다음과 같은 조건을 충족하지 못하는 경우 투자등록증을 교부할 수 없도록 투자법이 개정될 예정이다(〈표 2-16〉 참조).

〈표 2-16〉 투자법 개정에 따른 외국인 투자사업 충족 조건

외국인 투자기업 대상 투자등록증 교부 충족 조건
a. 투자프로젝트는 금지된 사업 목록 및 규정을 포함하지 않는다.
b. 투자프로젝트의 실행을 위한 장소(토지 및 건물)이 마련되어 있다.
c. 투자프로젝트는 투자자 계획에 부합한다.
d. ㎡ 당 투자 자본(또는 종사자당 투자자본)은 최소 규정 이상이어야 한다.
e. 외국인 투자자에게 적용되는 기준을 충족한다.

자료 : KOTRA 해외시장뉴스(2021년 1월 시행 베트남 신규 투자법 주요 내용) 자료를 토대로 저자 재구성

이외에도 외국인 투자 지분 비율 관련 종전 외국인 투자자가 51% 이상 지분을 보유해야 한다는 규정 중 '51% 이상 → 50% 초과'로 변경 될 예정이다. 기존 투자법에 따라 운영되는 외국인 투자기업 가운데 외국인 지분율이 50%를 초과하나 51% 미만인 경우 조건부 시장 진입 허용 사업에 투자하는 경우나 외국인 또는 현지 투자자에게 적용되는 투자조건의 모호함이 발생할 수 있으므로 주의할 필요가 있다.[8)]

8) 전게서

제 3 장

베트남 물류시장 현황

제1절 베트남 물류시장 규모 및 주요 현황

1. 베트남 물류시장 현황

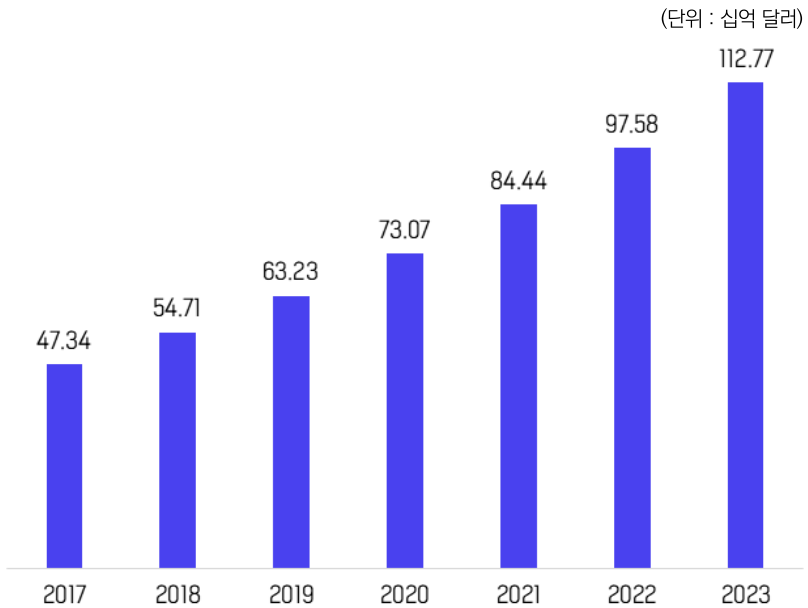
1) 베트남 물류시장 규모

베트남 물류시장은 꾸준한 경제성장률 및 해외직접투자 증가 등의 이유로 매년 꾸준한 성장을 이어가고 있다. 2017년 베트남 물류시장 규모는 약 470억 달러를 기록하였으며, 2023년까지 연평균 성장률 15%로 1,000억 달러를 돌파할 것으로 전망된다(〈그림 3-1〉 참조).

베트남 물류시장이 꾸준한 성장을 이어가고 있음에도 불구하고 베트남의 총 물류비는 여전히 타 아세안 국가 대비 높은 수준으로 나타났다. KOTRA 조사에 따르면 베트남의 물류비는 GDP 대비 약 20% 내외 수준으로 태국, 말레이시아(13~15%) 등 주변국 대비 높은 비중

을 차지하고 있다. 주된 이유는 자국 물류기업의 영세성 및 노후화된 인프라, 통관문제 등을 꼽을 수 있다.

〈그림 3-1〉 베트남 물류시장 규모 및 전망(2017-2023)



자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

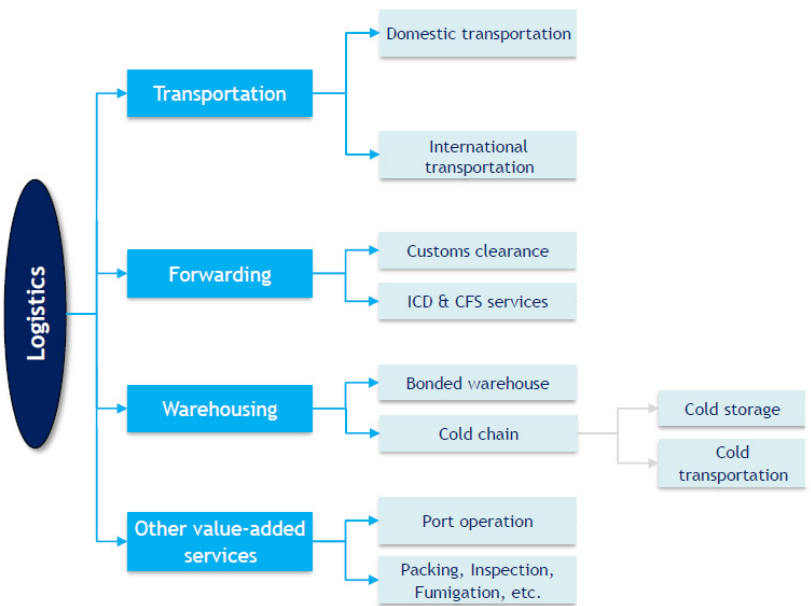
2) 베트남 물류시장 구조

베트남 물류시장은 운송, 포워딩, 창고업 등 크게 3개 분야로 구분할 수 있다. 운송은 국제운송과 국내운송으로 나뉘며 국내 운송은 도로, 철도, 해상, 항공으로 구분된다. 국내 운송은 베트남 현지기업이 대부분을 차지하고 있으며 해상, 항공, 철도운송은 베트남 국영기업이 주로 담당하고 있다. 국제운송은 글로벌 물류기업들이 다수 활동하고 있으며, 베트남 현지 기업은 일부 해운, 항공포워딩 업무를 수

행하고 있다(〈그림 3-2〉 참조).

베트남 현지기업이 강세를 보이는 분야는 포워딩 내 통관업무로 Sotrans, Vinatrans, Vinalink, Tan Cang Logistics, and Vinafreight 등 다수의 베트남 기업들이 해당 분야를 점유하고 있다. 통관업무 외에도 ICD 운영을 통한 LCL, FCL 화물의 혼재, 분류 등 물류서비스도 제공하고 있다. 마지막으로 창고업은 일반창고와 콜드체인 2가지로 구분하며 특히, 최근 베트남 물류시장 내 콜드체인이 급격한 성장률을 보이고 있어 글로벌 기업들의 관심이 높아지고 있다

〈그림 3-2〉 베트남 물류시장 구조

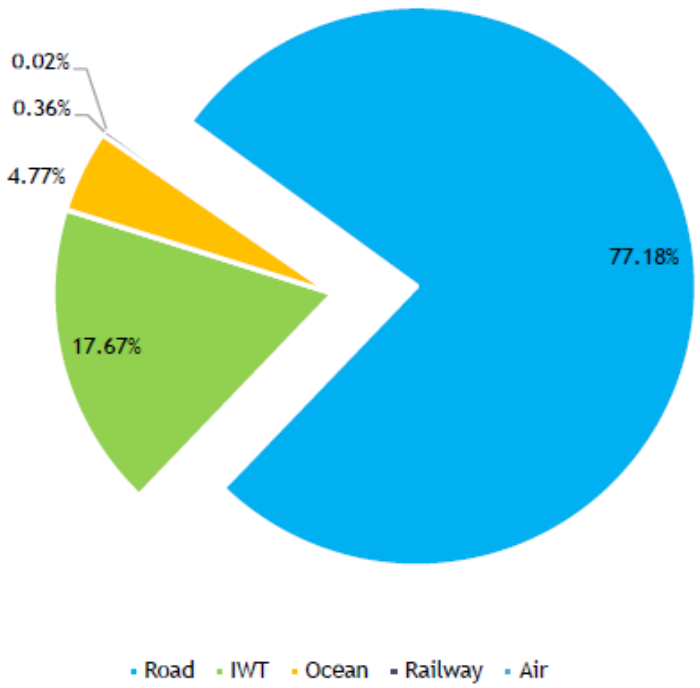


자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

3) 베트남 물류시장 물동량 현황

베트남 물류시장의 규모와 구조에 이어 총 물동량 현황을 살펴보았다. 총 물동량은 도로, 철도, 해상, 항공 4가지 운송수단의 물동량 총합으로 도로운송이 전체 물동량의 약 77%로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 이어서 IWT(Inland Waterway Transport)가 17.8%, 해상운송(4.8%), 철도(0.4%), 항공(0.02%) 순으로 나타났다.

〈그림 3-3〉 운송수단별 총 물동량 비중(2018년 기준)

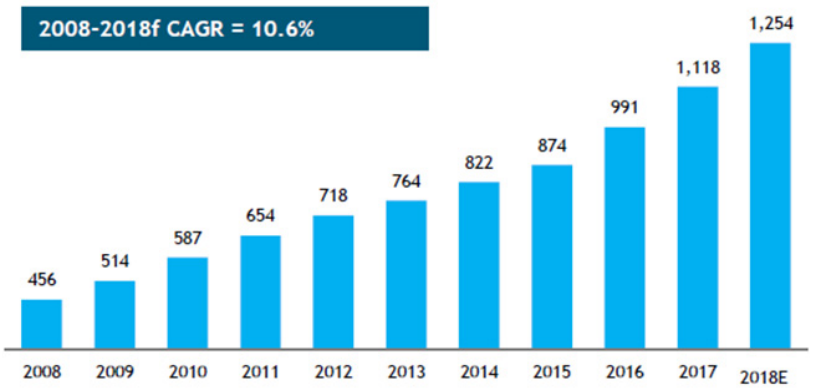


자료 : FiinGroup, 'Vietnam Logistics Market 2019', 2019.

운송수단 중 가장 많은 비중을 차지하는 도로운송은 2008년 약 450만 톤을 기록한 이후 꾸준한 증가세를 이어가고 있다. 2008년부터 2018년까지 매년 연평균 성장률 10.6%로 2018년에는 약 1,200만 톤의 실적을 기록할 것으로 예상된다(〈그림 3-4〉 참조).

〈그림 3-4〉 베트남 물류시장 총 물동량 추이(2008-2018)

(단위 : 백만 톤)



자료 : FiinGroup, 'Vietnam Logistics Market 2019', 2019.

2. 베트남 물류시장 관련 주요 지표

1) LPI 지수

World Bank에서 전 세계 160개국을 대상으로 실시하는 물류경쟁력 지수(Logistics Performance Index, LPI)를 통해 베트남의 물류시장을 파악해보았다. 통관, 인프라, 운송, 물류서비스, 접근성, 시간 등 총 6가지 항목에 대해 평가하며, 베트남은 2018년 종합점수 3.27을 획득하여 전체 39위를 차지하였다. 2007년 처음 조사가 실시된 이후

높은 점수를 기록하는 가운데 2016년 64위를 기록했지만 2018년 조사가 시작된 이후 최고점을 기록하는 등 베트남의 물류경쟁력이 점차 개선되고 있음을 알 수 있다(〈표 3-1〉 참조).

〈표 3-1〉 베트남 LPI 순위 변화

연도	순위	종합점수	통관	인프라	운송	물류 서비스	접근성	소요시간
2007	53	2.89	2.89	2.50	3.00	2.80	2.90	3.22
2010	53	2.96	2.68	2.56	3.04	2.89	3.10	3.44
2012	53	3.00	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64
2014	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
2016	64	2.98	2.75	2.70	3.12	2.88	2.84	3.50
2018	39	3.27	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67

자료 : World Bank LPI

2) 수출·통관 경쟁력 지수

World Bank는 국가별 수출입 물류프로세스의 경쟁력 측정을 통해 수출 및 통관 관련 경쟁력을 파악하였다. 수출입 서류 작성 및 제출, 통관, 국내운송 등 총 3가지 항목에 대하여 시간 및 비용을 항목별로 측정하였으며, 수출입 서류 제출 및 통관은 수출과 수입을 구분하여 각각 파악하였다.

수출 서류 제출 및 승인에 소요되는 시간은 평균 50시간이며, 비용은 약 139달러가 소요된다. 아세안 평균인 55.6시간 보다는 낮지만 주요 선진국(2.3시간) 대비 효율성이 매우 떨어지며 비용 또한 선진국(약 33달러)의 네 배로 매우 높은 수준이다. 수입을 위한 서류절차

또한 소요시간은 76시간으로 수출절차 대비 더 많은 시간이 소요되며, 비용은 183달러로 높게 나타났다. 선진국은 평균 3.4시간이 소요되며 비용은 23.5달러로 비용 측면에서 수출대비 경쟁력이 떨어진다. 수출 통관을 살펴보면 소요시간은 55시간으로 타 아세안 국가(57.5시간) 대비 유사한 수준인 반면 선진국(12.7시간) 대비 4배 이상의 시간이 소요된다. 비용 또한 290달러로 선진국(136.8달러)의 두 배 이상의 비용이 요구된다. 수입 통관 또한 평균 56시간과 373달러 비용이 소요되는 등 아세안 국가 평균(68.4시간, 423달러) 대비 높은 수준이나 선진국(8.5시간, 98달러)과 비교 시 격차가 매우 크다고 볼 수 있다(〈그림 3-5〉 참조).

〈그림 3-5〉 베트남 수출·통관 경쟁력 파악 현황

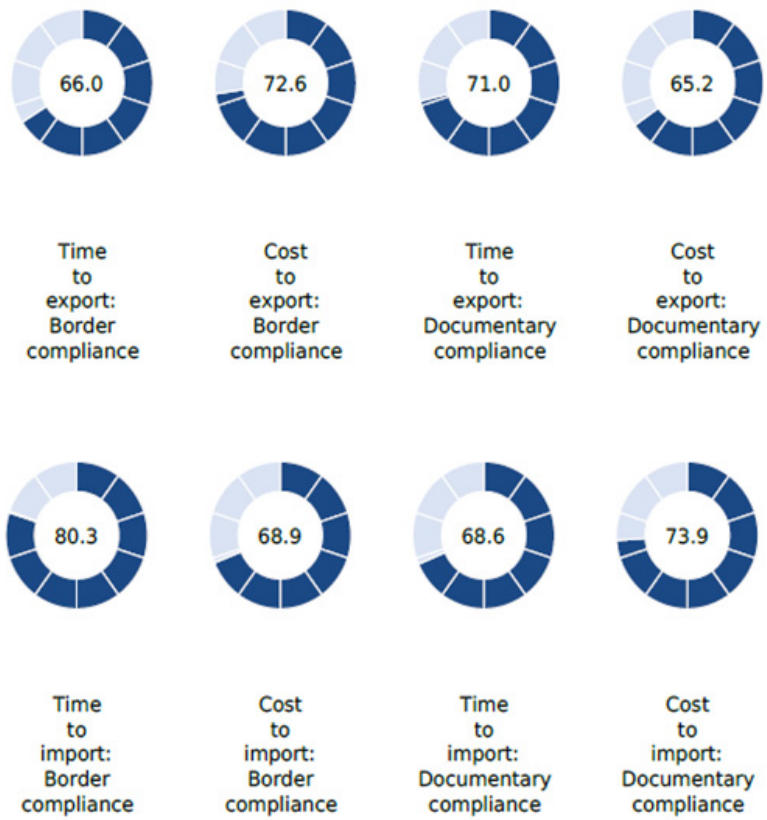
Indicator	Vietnam	East Asia & Pacific	OECD high income
Time to export: Border compliance (hours)	55	57.5	12.7
Cost to export: Border compliance (USD)	290	381.1	136.8
Time to export: Documentary compliance (hours)	50	55.6	2.3
Cost to export: Documentary compliance (USD)	139	109.4	33.4
Time to import: Border compliance (hours)	56	68.4	8.5
Cost to import: Border compliance (USD)	373	422.8	98.1
Time to import: Documentary compliance (hours)	76	53.7	3.4
Cost to import: Documentary compliance (USD)	183	108.4	23.5

자료 : World Bank, 'Doing Business 2020', 2020.

World Bank는 수출·통관 경쟁력 조사 내용을 토대로 이를 각 항목별로 점수화 하였다. 〈그림 3-5〉의 총 8가지 항목을 토대로 각각 점수를 부여하였다. 8개 항목 가운데 가장 높은 점수를 획득한 분야은

'수출통관'으로 80.3점을 획득하였으며, 가장 낮은 점수를 획득한 분야는 '수출서류 작성 및 제출에 소요되는 비용'으로 65.2점을 얻었다(〈그림 3-6〉 참조).

〈그림 3-6〉 베트남 수출·통관 8개 항목별 점수



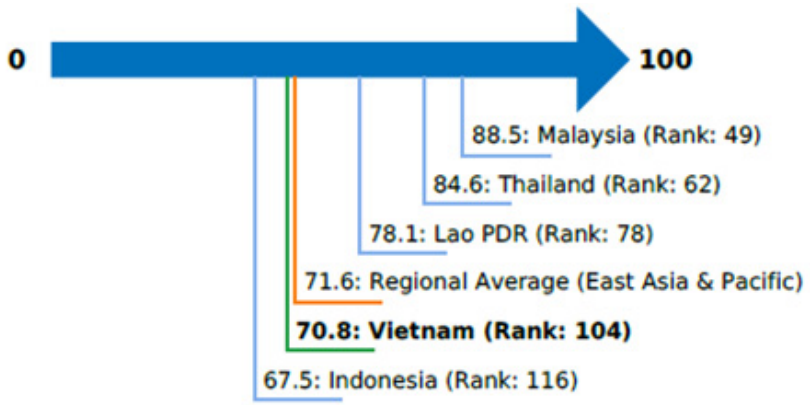
자료 : World Bank, 'Doing Business 2020', 2020.

앞서 산출한 8개 항목의 평균을 산출해보면 베트남의 수출·통관 경쟁력 점수는 70.8점으로 나타났다. 이를 전 세계 국가 및 베트남

주변국과 비교했으며, 베트남은 70.8점으로 전 세계 순위 104위를 기록하였다. 주변국 중 가장 높은 점수를 기록한 국가는 말레이시아이며 88.5점으로 세계 49위를 기록하는 등 베트남과는 차이를 나타내고 있다. 이어서 태국(84.6점), 라오스(78.1점), 인도네시아(67.5점) 순으로 나타났다(〈그림 3-7〉 참조).

아세안 주변국과 비교해 볼 때 베트남의 수출·통관 경쟁력이 떨어진다고 볼 수 있으며, 이는 LPI 지수에서도 나타났다. 2018년 기준 평균 3.27로 39위를 기록했지만, 통관 항목에서는 2.95점으로 6개 평가 항목 중 가장 낮은 점수를 기록하였다. LPI 지수 및 수출·통관 경쟁력 지수를 파악한 결과 '수출입 통관' 분야가 베트남 물류시장의 가장 시급한 사항이라 할 수 있다.

〈그림 3-7〉 아세안 국가 간 수출·통관 경쟁력 점수 비교



자료 : World Bank, 'Doing Business 2020', 2020.

제2절 베트남 물류인프라 현황

1. 주요 항만 및 물동량 현황

1) 항만 현황

베트남 항만협회(Vietnam Port Association, VPA) 자료에 따르면 베트남의 항만은 총 78개[9]로 북부, 중부, 남부로 구분하여 관리하고 있다. 가장 많은 항만이 분포한 지역은 남부지역으로 총 43개의 항만이 있으며, 호치민을 비롯한 바리아붕따우 지역에 주요 항만이 밀집해 있다. 북부지역은 총 15개의 항만이 자리 잡고 있으며, 하이퐁항, 딘부항, 남딘부항이 대표적이다. 항만물동량 또한 가장 많은 항만이 분포한 남부지역이 총 물동량의 64%를 차지하고 있으며 북부(24.3%), 중부(11.7%) 순으로 나타났다(〈표 3-2〉 참조).

〈표 3-2〉 베트남 지역별 항만 현황(2019년 기준)

구분	북부지역	중부지역	남부지역	합계
항만 수	15개	20개	43개	78개
항만 물동량 비중	24.3%	11.7%	64.0%	-
주요 항만	하이퐁항 딘부항 남딘부항	다낭항	깟 라이 사이공 까이멥	-

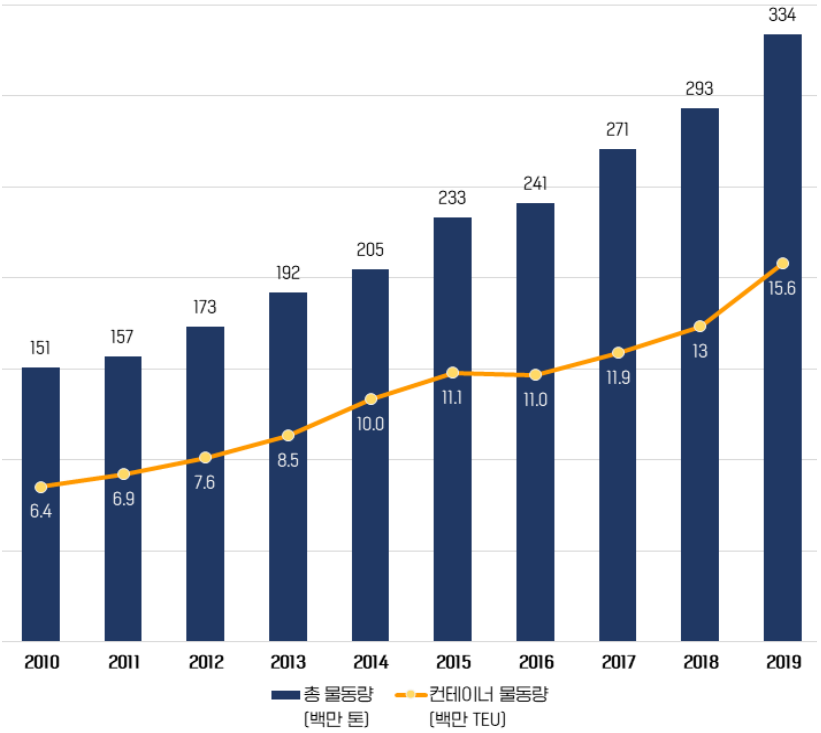
자료 : 베트남 항만협회(www.vpa.org.vn) 자료를 토대로 저자 재구성

9) 베트남 항만협회 홈페이지(www.vpa.org.vn, 검색일 : 2020.10.13.) 항만 현황 자료 참조

2) 항만물동량 현황

베트남 항만물동량은 2019년 기준 약 3.3억 톤의 실적을 기록하였으며, 2010년 1억 5천만 톤을 기록한 이후 연평균 성장률 9.2%의 꾸준한 성장세가 이어져 2019년 3억 톤을 돌파하였다. 컨테이너 물동량을 살펴보면 2010년 640만 TEU를 기록한 이후 10%가 넘는 연평균 성장률을 보이며 2019년에는 1,560만 TEU의 처리량을 기록하였다. 이처럼 베트남 항만물동량 및 컨테이너 물동량 모두 큰 증가율을 보이며 성장을 이어가고 있으며, 향후 추세가 지속될 전망이다.

〈그림 3-8〉 베트남 항만물동량 및 컨테이너 물동량 추이(2010-2019)



자료 : 베트남 항만협회(www.vpa.org.vn) 자료를 토대로 저자 재구성

최근 5년간(2015-2019년)의 전체 항만물동량 변화를 자세히 살펴보면 2015년 약 2억 3천만 톤의 실적을 기록한 이후 연평균 성장률 9.3%로 증가세가 이어지고 있다. 지역별 구분으로 살펴보면 남부지역이 전체 물동량의 60% 내외 수준으로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 연평균 증가율 또한 11.7%로 북부지역 및 중부지역 대비 높은 성장세를 나타내고 있다. 북부지역은 전체 물동량의 약 25% 수준을 차지하고 있으며, 연평균 증가율은 3개 지역 가운데 가장 낮은 4.7% 수준을 보이고 있다. 중부지역의 물동량은 2019년 약 4천만 톤으로 전체 물동량 중 10%가 넘는 비중을 차지하고 있다(〈표 3-3〉 참조).

〈표 3-3〉 최근 5년간 항만물동량 추이 변화(2014-2019)

(단위 : 천 톤)

구분 (비중)	2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증가율
북부	67,741	52,859	73,543	74,082	81,328	4.7%
	(29.0%)	(21.9%)	(27.1%)	(25.2%)	(24.4%)	
중부	28,813	28,121	29,827	35,285	39,459	8.2%
	(12.3%)	(11.7%)	(11.0%)	(12.0%)	(11.8%)	
남부	136,992	160,271	168,376	184,238	213,103	11.7%
	(58.7%)	(66.4%)	(62.0%)	(62.8%)	(63.8%)	
합계	233,546	241,252	271,747	293,606	333,891	9.3%

자료 : 베트남 항만협회(www.vpa.org.vn) 자료를 토대로 저자 재구성

총 항만물동량 가운데 컨테이너 물동량을 중점적으로 살펴보면 2015년 약 1,100만 TEU의 처리실적을 기록한 이후 연평균 성장률 8.9%로 2019년 1,500만 TEU를 돌파하였다. 지역별로는 남부지역이

70%가 넘는 물동량을 처리하고 있으며, 점점 그 비중이 늘어나고 있는 추세이다. 남부지역의 연평균 증가율은 약 10%로 올해 처음으로 1,000만 TEU를 넘어섰다. 북부지역은 3개 지역 중 가장 낮은 5.1%의 연평균 증가율을 나타내고 있으며, 20%를 상회하는 비중을 차지하고 있다. 중부지역은 약 4% 수준의 비중을 차지하고 있는 것으로 미루어 볼 때 컨테이너 화물 대비 일반화물의 처리량이 높다고 할 수 있다. 그럼에도 연평균 증가율 14.6%로 가장 빠른 증가세를 보이고 있다. 이는 다낭을 중심으로 한 자동차 제조시설 및 부품단지 클러스터 조성 등에 따른 물동량 창출이 예상되며, 중부지역의 컨테이너 물동량 증가추세가 지속될 것으로 보인다.(〈표 3-4〉 참조).

〈표 3-4〉 최근 5년간 컨테이너 물동량 추이 변화(2014-2019)

(단위 : 천 TEU)

구분 (비중)	2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증가율
북부	2,901	2,664	2,772	2,822	3,541	5.1%
	(26.2%)	(24.0%)	(23.2%)	(21.7%)	(22.7%)	
중부	408	476	524	575	703	14.6%
	(3.7%)	(4.3%)	(4.4%)	(4.4%)	(4.5%)	
남부	7,779	7,944	8,668	9,610	11,362	9.9%
	(70.2%)	(71.7%)	(72.4%)	(73.9%)	(72.8%)	
합계	11,089	11,086	11,965	13,008	15,607	8.9%

자료 : 베트남 항만협회(www.vpa.org.vn) 자료를 토대로 저자 재구성

3) 주요 '컨' 터미널 현황

(1) 북부지역 주요 터미널(하이퐁항)

북부지역의 중심은 하이퐁항으로 북부지역의 수출입 관문항 역할을 수행하고 있다. 13개의 소규모 터미널이 운영 중이며, 수심은 8~9m 수준이다. Port of Haiphong, SNP 등 베트남 현지기업이 터미널 운영을 담당하고 있으며 HMM, 고려해운, 장금상선, SM상선 등 우리 국적선사가 기항하고 있다. 하이퐁항의 주요 컨테이너 터미널은 Tan Vu 터미널, Dinh Vu 터미널, VIP Green Port, Nam Hai Dinh Vu 등이 대표적이다(〈그림 3-9〉 참조).

베트남 정부는 하이퐁항의 급증하는 물동량 처리 및 미주, 유럽 등 원양항로 개설을 위해 락후엔 심해항만 개발 계획을 수립하였으며 현재 1,2번 선석이 완공되어 운영 중이다.

〈그림 3-9〉 북부지역(하이퐁항) 주요 터미널 현황



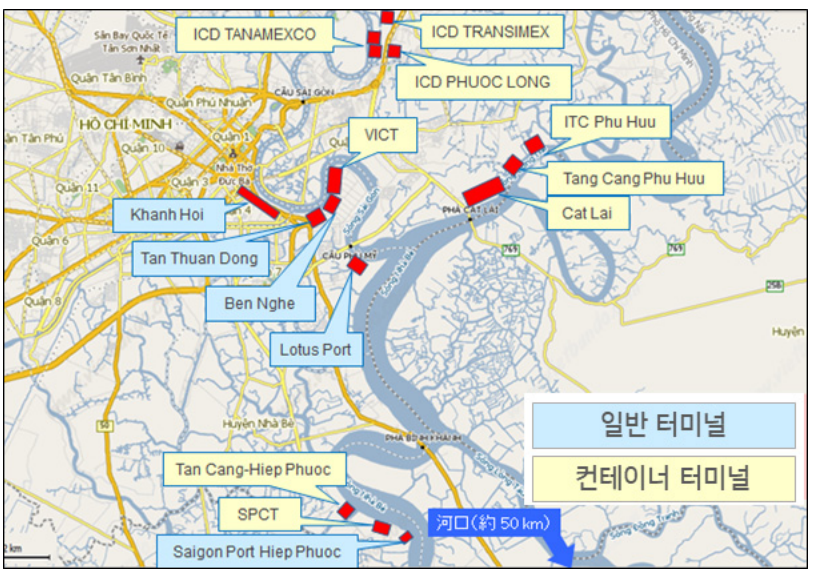
자료 : Port of Hai Phong 내부자료

(2) 남부지역 주요 터미널(호치민, 까이멥)

남부지역의 대표적인 컨테이너 터미널은 호치민의 깟라이(Cat Lai)와 까이멥(Cai Mep)으로 구분되며 각각 호치민 물동량의 75%, 25% 수준을 처리하고 있다.

깟라이 터미널은 호치민 도심 내에 위치하고 있으며, 강 줄기를 따라 터미널이 위치하고 있는 것이 특징이다. 베트남 정부는 도심 내 교통혼잡 등을 이유로 깟라이 터미널의 물동량을 까이멥으로 이전하는 계획을 수립하였다. 하지만 통관 및 도심 접근성 등의 이유로 여전히 화주가 깟라이 터미널을 선호하고 있으며 물동량이 집중되고 있는 실정이다.

〈그림 3-10〉 남부지역(호치민) 주요 터미널 현황



자료 : VIMC 내부자료

까이멥 지역의 주요 컨테이너 터미널은 TCIT와 CMIT가 대표적이다. TCIT는 까이멥 지역의 최대 컨테이너 터미널로 2019년 전년대비 20% 증가하여 약 195만 TEU의 화물을 처리하였다.

까이멥 지역의 물동량이 증가하는 추세이나 여전히 깟라이 터미널의 물동량이 높은 비중을 차지하고 있으며, 까이멥에서 하역한 물동량의 일부는 바지선 운송을 통해 다시 깟라이로 재운송되고 있는 실정이다. 그럼에도 남부지역의 산업단지 개발 및 이전 등에 따라 까이멥 지역의 물동량은 꾸준히 늘어날 것으로 예상된다.

〈그림 3-11〉 남부지역(까이멥) 주요 터미널 현황



자료 : VIMC 내부자료

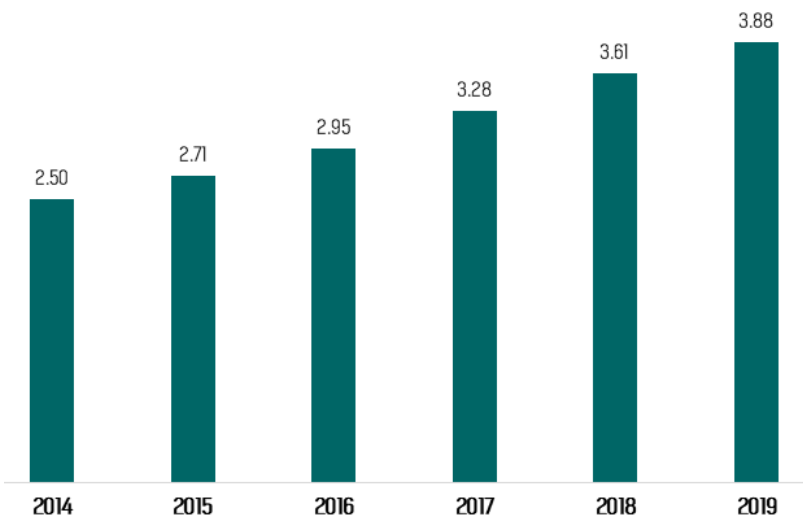
2. 도로 및 철도 인프라 현황

1) 인프라 시장 현황

베트남의 인프라 산업은 수송 인프라와 공급시설로 크게 구분하고 있다. 수송 인프라는 항만, 공항, 도로, 철도 등이 해당되며, 공급시설은 전력, 가스, 에너지, 상하수도 시설 등을 포함한다. 인프라 시장의 규모를 살펴보면 2014년 약 25억 달러를 기록한 이후 연평균 성장률 9.2%로 꾸준한 증가세를 이어가고 있으며, 2019년 약 38억 달러를 기록하였다(〈그림 3-12〉 참조).

〈그림 3-12〉 베트남 인프라 시장 규모 추이(2014-2019)

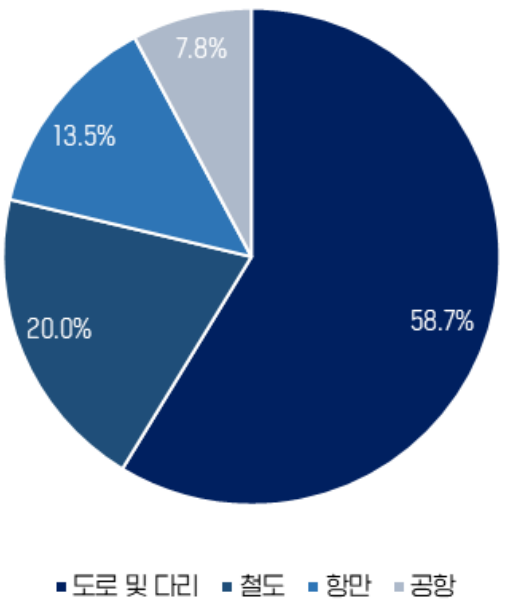
(단위 : 십억 달러)



자료 : Fithc Solution(www.fitchsolution.com, 검색일 : 2020.10.12.)자료를 토대로 저자 재구성

전체 인프라 산업 중 수송 인프라가 약 70%, 공급시설이 약 30%를 차지하고 있다. 수송 인프라는 4가지 분야로 구분되며 '도로 및 다리' 건설이 58.7%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 이어서 철도(20.0%), 항만(13.5%), 철도(7.8%) 순으로 나타났다. 공급시설의 경우 전력설비가 90%로 높은 비중을 차지하고 있다(〈그림 3-13〉 참조).

〈그림 3-13〉 수송 인프라 구성 비중(2019년 기준)



자료 : Fithc Solution(www.fitchsolution.com, 검색일 : 2020.10.12.)자료를 토대로 저자 재구성

2) 도로 인프라 현황

베트남의 도로는 국도, 지방도, 특별도, 고속도로 등으로 구분하여 총 길이는 약 28만㎞이다. 도로를 이용한 물동량은 2019년 기준12.9억 톤으로 전년대비 11% 증가하였다. 베트남의 도로물동량은 전체 물동량의 75% 이상을 차지하고 있음에도 불구하고 전체 고속도로 길이는 약 1,000㎞로 전체 도로 길이의 0.4% 수준에 불과하다.

〈표 3-5〉 베트남의 도로 구분 및 총 길이(2019년 기준)

도로 구분	길이(㎞)
국도	24,866
지방도	28,142
구도	57,032
동도	159,082
특별도	8,045
고속도로	1,009

자료 : 한국무역협회 호치민지부, '2020년 베트남 인프라 산업 현황 및 전망', 2020.

3) 철도 인프라 현황

베트남 철도의 총 길이는 약 3,100㎞로 가장 긴 노선은 하노이와 호치민을 연결하는 철도로 약 1,700㎞에 이른다. 고속철도 개발은 현재 추진 중이며, 도시철도는 하노이에서 시험운행 중에 있다. 철도를 이용한 화물운송은 전체 물동량의 0.4% 수준에 그치며, 2019년은 전년 대비 9.1% 증가한 5백만 톤의 화물을 처리하였다.

3. 물류인프라 개발 계획

1) ICD

(1) ICD 운영 현황

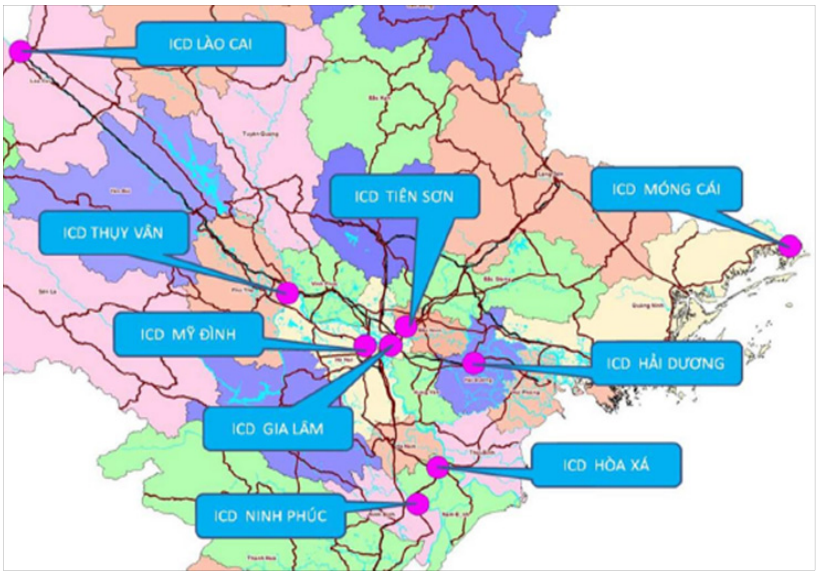
베트남 정부는 화물운송 체계의 효율성 저하 및 장거리 운송에 따른 시간·비용 증가 문제 해결을 위해 여러 가지 방안을 마련하고 있다. 북쪽과 남쪽에 각각 주요 수출입 항만을 보유하고 있음에도 이외에도 별다른 물류시설이 존재하지 않아 물류운영의 효율성이 떨어져 국가물류비 증가 등으로 이어지고 있다.

베트남은 국내와 달리 ICD 시설을 이용하여 독자적인 통관 업무 수행을 가장 큰 장점으로 꼽을 수 있다. 이러한 이유로 투자가 가치가 높은 사업임은 분명하나 베트남 정부 또한 이러한 사실을 인지하고 있어 ICD 운영에 대한 허가를 따내기가 매우 어려운 실정이다.

하이퐁항 중심의 북부지역에는 총 11개의 ICD가 존재하며 하노이를 비롯한, 라오까이, 남딘, 하이즈엉 등에 위치하고 있다. 하이즈엉에 위치한 ICD는 하이퐁항과 불과 50㎞ 떨어져 있어 화주의 선호도가 높다. 항만과 가장 멀리 떨어진 ICD는 라오까이에 위치하고 있으며, 하이퐁항과의 거리는 약 400㎞ 정도 떨어져 있다. 북부지역의 ICD에서 처리하는 컨테이너 물동량은 15~20만 TEU로 전체 하이퐁항에서 처리하는 컨테이너 물동량의 3~5% 수준이다.[10]

10) UNESCAP(2017) 자료를 토대로 정리

〈그림 3-14〉 북부지역 ICD 현황(2017년 기준)

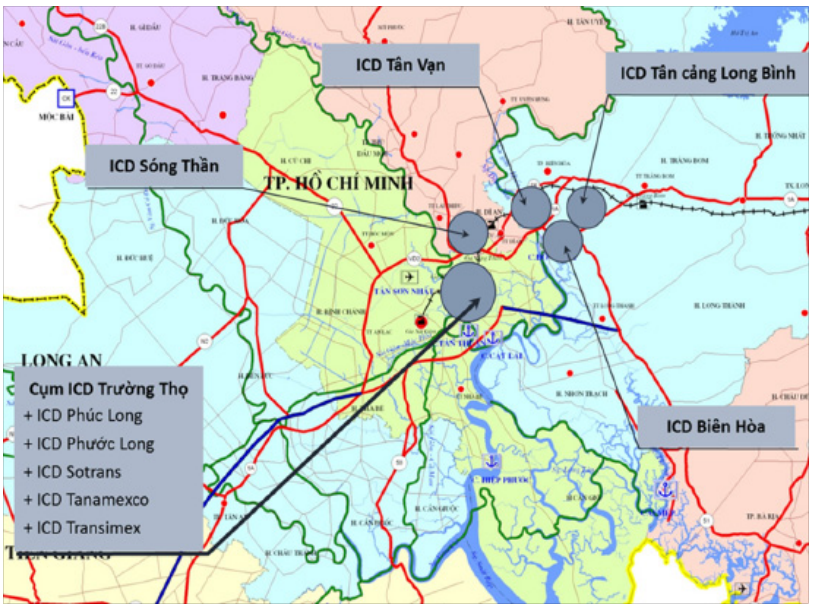


자료 : UNESCAP, 'Dry Port Development Plan to Enhance Logistics and Connectivity in Vietnam, 2017.

호치민항 중심의 남부지역 또한 11개의 ICD가 운영되고 있으며, 호치민에 가장 많은 6개의 ICD가 위치하고 있다. 남부지역에 운영되고 있는 ICD는 항만과 거리가 북부지역 대비 가까운 곳에 자리 잡고 있으며 보통 20~70㎞ 떨어져 있다. 11개 ICD의 총 면적의 합은 약 300ha로 롱빈에 위치한 ICD가 150ha로 가장 큰 면적을 보유하고 있다. 또한 11개 ICD 중 7개 시설이 내륙수로와 연결되어 있어 바지선 운송이 가능하며, ICD에서 처리하는 물동량은 호치민과 붕따우 지역 총 '컨 물동량의 약 40% 수준이다.[11]

11) 전게서

〈그림 3-15〉 남부지역 ICD 현황(2017년 기준)

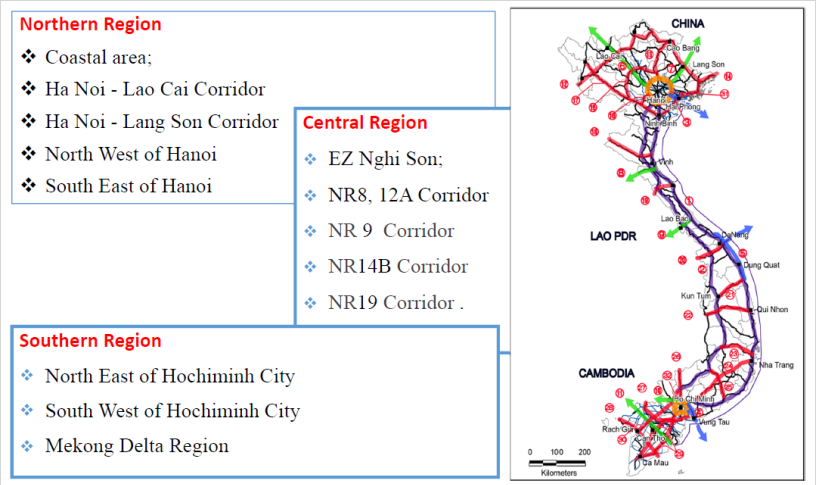


자료 : UNESCAP, 'Dry Port Development Plan to Enhance Logistics and Connectivity in Vietnam, 2017.

(2) ICD 개발 계획

베트남 정부는 2011년부터 ICD 개발을 적극 추진하였으며, 구체적인 개발을 위한 마스터플랜을 수립하였다. 동 계획을 통해 2030년까지 북부, 중부, 남부지역에 총 13개의 ICD를 신규 건설할 예정이며, 약 1,400만 TEU의 '컨 물동량 처리 가능한 시설 능력을 보유할 것으로 예상된다.

〈그림 3-16〉 ICD 개발 대상 지역



자료 : UNESCAP, 'Dry Port Development Plan to Enhance Logistics and Connectivity in Vietnam, 2017.

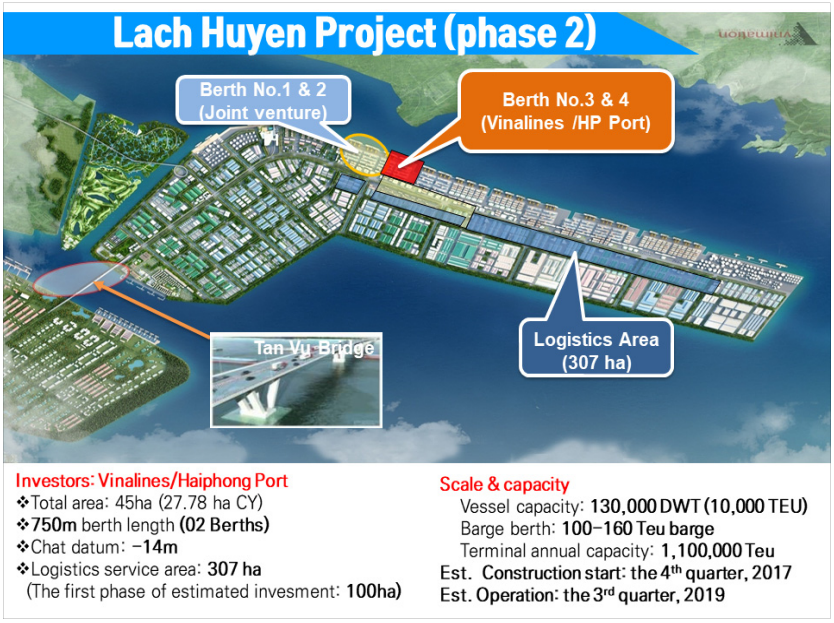
2) 항만

2019년 베트남 정부는 2021-2030 베트남 항만 개발을 위한 마스터플랜을 발표하였다. 전체 항만의 물동량 처리량을 2020년까지 10억 톤, 2030년까지 16억 톤으로 확대할 계획이며, 이에 하이퐁 지역의 락후엔(Lach Huyen) 터미널, 다낭의 리엔치우(Lien Chieu), 까마우 지역에 신규 터미널 개발 및 보수공사를 일부 진행하고 있다. 해당 항만개발 등을 통해 베트남 전 지역 간 물류연결성을 강화하고 물류비 절감 및 관련 산업 성장 동력 확보 등을 목표로 추진하고 있다.

(1) Lach Huyen Project

항만 개발 관련 프로젝트의 핵심은 하이퐁의 락후엔 3.4번 선석공사로 2019년 10월 베트남 총리의 승인 이후 진행되고 있다. 2020년부터 본격적인 공사를 시작하여 2025년 완공을 목표로 추진하고 있으며, 3번 선석의 경우 2020년부터 운영할 계획이다.

〈그림 3-17〉 하이퐁 락후엔 터미널 개발 프로젝트



자료 : VIMC 내부자료

베트남 정부는 하이퐁을 중심으로 한 북부지역의 물동량 증가 및 미주, 유럽 노선 개설 등을 위해 심해항만(락후엔 터미널) 개발을 추진하였으며 1,2번 선석은 베트남의 SNP와 일본기업의 JV 형태로 설립된 HICT가 운영 중이다. 해당 터미널의 처리능력은 약 110만TEU

로 2019년 기준 약 41만 TEU를 처리했으며, 터미널 용량 대비 37% 수준이다. 락후엔 3, 4번 선석은 총 길이 750m로 총 면적은 45ha, 수심은 14m로 10,000TEU급 선박이 입항 가능하다. 총 터미널 용량은 1, 2번 선석와 동일 110만 TEU 수준이다.

(2) Nam Dinh Vu Port Project

하이퐁 동쪽에 위치한 남딘부 터미널은 현재 2단계 확장공사가 진행 중이며 2021년 완공 후 본격적인 운영에 들어갈 예정이다. 기존 1개 선석만 운영 중이던 남딘부 터미널은 2단계 공사를 통해 총 2개 선석을 운영할 예정이며 공사 완료시 터미널 총 길이가 1㎞에 이를 것으로 보인다. 남딘부 터미널은 하이퐁항의 여러 리버포트 중 바깥에 위치하고 있어 지리적 장점이 있으며 또한 터미널 뒤쪽으로 남딘부 산업단지가 위치하고 있어 화물 유치에 여러 가지 이점이 있다. 동 프로젝트의 핵심은 선석 개발 및 확장을 통해 터미널 입출항 하는 선대의 규모를 증대시키는 것이며, 터미널 하역능력 또한 연간 112만 Teu로 늘어날 것으로 예상된다.[12)]

3) 도로 및 철도

2017년 베트남 정부는 하노이와 호치민을 잇는 남북고속도로 건설 사업을 승인하였으며, 50억 달러 규모의 총 654km 구간에 이르는 건설 사업이 진행될 예정이다. 베트남 정부는 남북고속도로 관련 총 11개 프로젝트 중 8개의 프로젝트를 민관합작투자사업(PPP)으로 진행할 계획을 발표하였으나, 참여 기업 대부분이 중국계 기업으로 발표

12) KOTRA 하노이무역관(2020.10.05.)에 별도 요청한 해외시장조사 보고서를 토대로 정리

를 철회하였다. 이후 '19년 9월, 국가안보 문제를 내세우며 외국기업의 고속도로 건설 사업 참여를 배제할 것이라 발표하였고 국내기업만 참여할 수 있도록 신청자격을 변경하였다. 하여 '20년 3월, 베트남교통부는 민관합작투자사업으로 예정되었던 프로젝트를 전면 취소하고 공공사업으로 전환하기로 결정하였다.[13]

남쪽과 북쪽을 잇는 남북고속철도 건설 사업 또한 진행될 예정이다. 총 길이 1,570㎞, 총 사업이 약 560억 달러 규모의 고속철도 건설 사업은 국가 재정 및 사업성 우려 문제로 잠정 중단되기도 했지만 사업성 평가 및 예비타당성 조사를 통해 사업을 재개하였다. 이후 베트남 정부는 지난해 2월 예비타당성 조사 결과를 발표하였으며, 총 사업이 587억 달러 규모로 정부 80%, 민간 20%로 예산을 구성하였다. 하노이-빈(285㎞), 호치민-나트랑(364㎞) 구간을 2032년 까지 우선 건설할 계획이며, 타 구간은 2050년까지 최종 완공을 목표로 추진하고 있다.[14]

13) 한국무역협회 호치민지부, '2020년 베트남 인프라 산업 현황 및 전망'을 토대로 저자 정리
14) 전게서

제3절 우리 해운·물류기업 베트남 진출 현황

1. 업종별 진출 현황 분석

'KOTRA 해외진출디렉토리'에 따르면 우리 기업 최초의 베트남 진출은 1990년대 초에 처음 이루어졌으며, 이후 매년 꾸준히 증가하기 시작하였다. 2019년 기준 베트남에 진출한 우리 기업은 약 5,700개로 파악되었으며, 제조업이 1,460개로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 이어서 섬유·의류·신발(15.9%), 도·소매 및 무역(10.8%), 건설업(10.0%) 순으로 나타났으며, 우리 해운·물류기업은 5.2%로 약 300개의 기업이 진출하였다. 이는 제조업 진출 기업 대비 약 1/5 수준으로 우리 기업에 양질의 물류서비스를 제공하기에는 매우 부족한 실정이다.

〈표 3-6〉 업종별 베트남 진출 우리 기업 현황

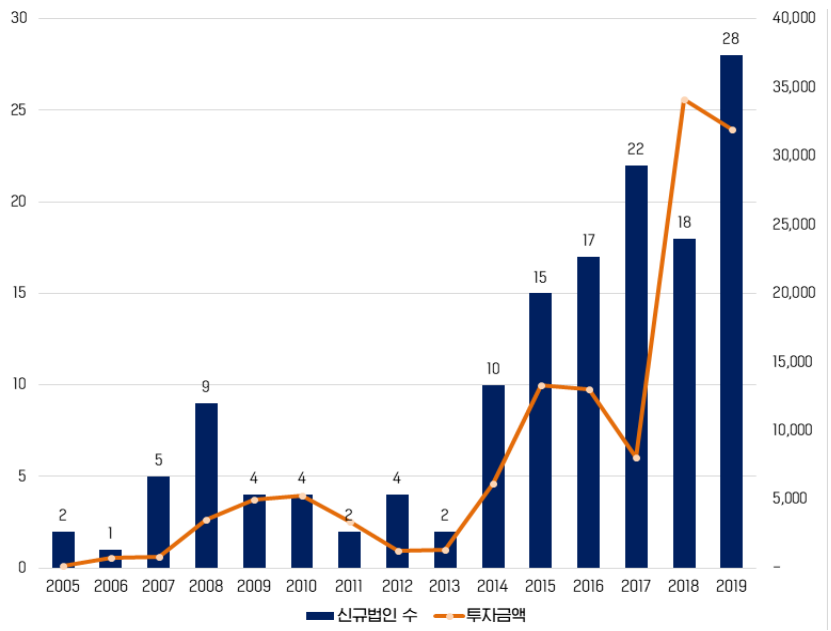
업종	지역		합계	비중(%)
	남부	중부·북부		
제조업	669	791	1,460	25.4
섬유·의류·신발	687	230	917	15.9
물류·운수업	130	170	300	5.2
도·소매 및 무역	319	300	619	10.8
건설업	220	353	573	10.0
· · ·	· · ·	· · ·	· · ·	
계	2,500	3,250	5,750	

자료 : 주베트남 한국상공인연합회(www.korechamvietnam.com, 검색일 : 2020.10.13.) 코참 디렉토리 자료를 토대로 저자 재구성

2. 해운·물류기업 진출 현황 분석

한국수출입은행에서 제공하는 우리 기업의 해외직접투자통계 자료를 통해 해운·물류기업의 베트남 진출 및 투자규모 등을 살펴보았다. 먼저 2005년부터 2019년까지 '운수 및 창고업'의 신규법인 수를 살펴보면 2013년까지 꾸준히 한 자리 수의 신규법인이 설립된 이후 2014년(10개), 2015년(15개), 2016년(17개) 등 큰 폭으로 증가하였다. 2019년에는 가장 많은 28개의 신규법인이 설립되었으며, 신규법인 수 증가에 따라 투자금액도 유사한 증가추세를 보이고 있다. 즉, 2010년 중반 이후 우리 해운·물류기업의 베트남 진출이 확대되었으며, 그 추세가 지속되고 있다(〈그림 3-19〉 참조).

〈그림 3-18〉 운수 및 창고업의 베트남 진출 신규법인 수 및 투자금액 추이(2005-2019)



자료 : 한국수출입은행 해외직접투자통계(stats.koreaexim.go.kr) 자료를 바탕으로 저자 재구성

앞서 운수 및 창고업에 대한 신규법인 및 투자금액을 살펴보았으며, 이를 바탕으로 우리 해운·물류기업의 투자 동향을 파악하였다. 2010년부터 2019년까지 평균 30건의 투자 신고건수가 발생하고 있으며, 그 중 일부가 신규법인 설립까지 이어진 것으로 볼 수 있다. 신고건수에 따른 평균 투자금액은 약 40만 달러로 전체적인 투자규모는 해마다 증가하고 있다(〈표 3-7〉 참조).

〈표 3-7〉 운수 및 창고업의 베트남 투자신고 및 투자금액 현황(2010-2019)

연도	신고건수	신규법인 수	투자금액 (천 달러)	평균 투자금액 (천 달러)
2010	11	4	5,300	482
2011	5	2	3,393	679
2012	10	4	1,272	127
2013	7	2	1,328	190
2014	24	10	6,138	256
2015	37	15	13,321	360
2016	46	17	13,032	283
2017	56	22	8,039	144
2018	34	18	34,146	1,004
2019	63	28	31,971	507

자료 : 한국수출입은행 해외직접투자통계(stats.koreaexim.go.kr) 자료를 바탕으로 저자 재구성

앞서 '운수 및 창고업'에 대한 우리기업의 신규법인 설립 및 투자규모 등을 살펴보았다. 운수 및 창고업은 한국표준산업분류에 따른 대분류에 속하고 이를 업종별 중분류로 다시 나누면 수상운송업, 육상운송 및 파이프라인 운송, 창고 및 운송관련 서비스업, 항공 운송업으로 구분할 수 있다. 각각의 중분류는 다시 소분류 구성되며, 외

항 화물 운송업, 화물 자동차 운송업, 일반 창고업, 화물운송 중개 및 대리 서비스업, 물류터미널 운영업 등으로 나눌 수 있다. 이를 토대로 우리 해운·물류기업의 세부 업종별 투자건수를 살펴본 결과 다음과 같다.

2010년부터 2020년 상반기까지 운수 및 창고업의 전체 투자 신고건수는 290건이며, 이를 각각 해상운송업, 일반창고업, 물류터미널 운영업, 화물운송 중개 및 서비스업, 기타 등 5가지 유형으로 구분하였다. 전체 290건의 투자신고 중 가장 많은 비중을 차지하는 업종은 '화물운송 중개 및 서비스업'으로 227건(78%)을 기록하였다(〈표 3-8〉 참조).

〈표 3-8〉 투자 신고건수 기준 업종별 분류(2010-2020)

연도	해상운송업	일반창고업	물류터미널 운영업	화물운송 중개 및 서비스업	기타[15]	합계
2010	2	0	0	7	1	10
2011	2	1	0	2	0	5
2012	2	0	0	6	2	10
2013	2	1	0	4	0	7
2014	4	0	0	19	1	24
2015	0	3	1	29	4	37
2016	3	1	0	37	2	43
2017	4	1	1	41	7	54
2018	1	4	0	24	2	31
2019	0	1	1	45	5	52
2020	1	2	1	13	0	17
합계	21	14	4	227	24	290

자료 : 한국수출입은행 해외직접투자통계(stats.koreaexim.go.kr) 자료를 바탕으로 저자 재구성
주 : 2020년은 6월까지 실적을 반영함

15) 항공화물 운송업, 화물자동차 운송업 및 그 외 업종

즉, 포워딩기업의 진출이 가장 많이 발생했다고 볼 수 있으며, 선사 및 창고업, 터미널 운영사 등의 진출은 상대적으로 낮게 나타났다. 특히 물류시설 투자 및 보유와 관련 있는 일반창고업 및 물류터미널 운영업의 경우 최근 10년간의 총 투자 신고건수가 각각 14건, 4건에 그치는 등 포워딩 기업의 신규 투자 추세와 대비된다. 우리 기업들의 베트남 물류시장 진출 형태가 포워딩 형태의 단순 화물중개 및 서비스업 중심으로 이어져왔다는 의미이며, 물류창고, ICD, 터미널 등에 대한 투자는 여전히 미흡한 수준으로 나타났다.

특히, 컨테이너 터미널 관련 투자는 총 4건으로 항만물류시설에 대한 투자는 여전히 미흡한 수준으로 우리 국적선사 중 일부는 Depot 등 시설을 운영 중이거나, '컨' 터미널에 대한 지분을 보유 중이나 소수에 지나지 않는다. 베트남의 시설 투자 관련 법·제도의 제약 및 높은 진입장벽 등으로 기업의 물류시설에 대한 투자가 여의치 않으나 정부지원 및 공공부문 참여 등을 통해 물류시설에 대한 투자 방안을 마련할 필요가 있다.

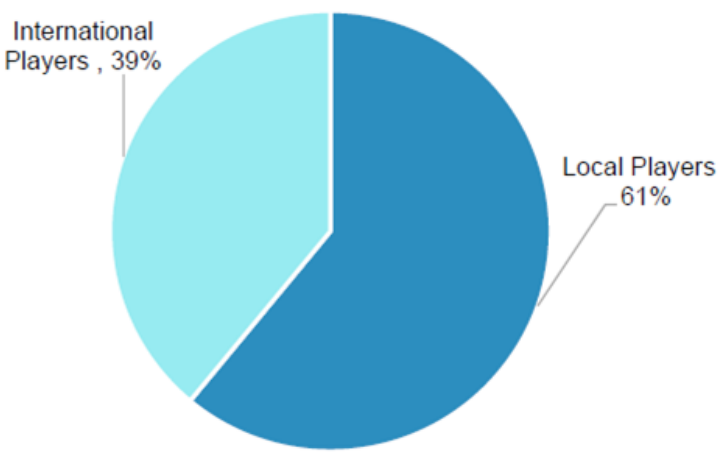
제4절 베트남 물류시장 특징 및 주요 이슈

1. 베트남 물류시장 특징

1) 글로벌 물류기업의 높은 시장 점유율

베트남 물류시장의 특징 중 하나로 글로벌 물류기업들의 높은 시장 점유율을 꼽을 수 있다. 현지 베트남의 물류기업은 2PL 중심으로 운영되고 있는데 이는 제조업 중심의 베트남 시장경제에서 글로벌 기업의 물류를 해당 기업의 파트너 글로벌 물류기업들이 담당하고 있기 때문에 나타나는 현상이다.

〈그림 3-19〉 트러킹 운송 시장 점유율 비교(2017년 기준)

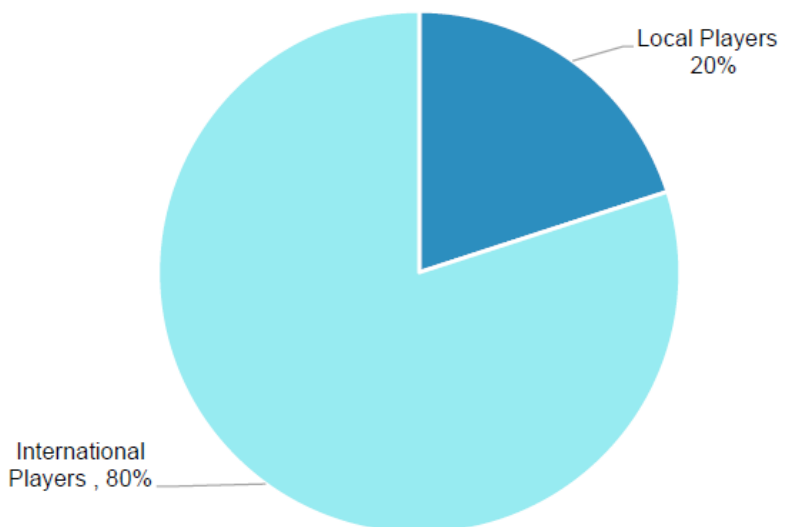


자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

2017년 기준 베트남의 트러킹 시장의 점유율을 살펴보면 베트남 현지기업이 약 60%, 글로벌 기업이 약 40%를 점유하고 있는 것으로

나타났다. 베트남 물류시장 내 가장 경쟁이 치열한 분야로 꼽을 수 있으며, 베트남 현지 소규모 업체가 난립해 있다고 볼 수 있다. 최근에는 대형 글로벌 물류기업들이 트러킹 시장 점유율 확대를 위해 현지 기업과 파트너십 형성을 적극 추진하고 있는 실정이다. 해당 시장 내 글로벌 물류기업으로는 DHL, DSV, DB Schenker, Nippon Express, Kerry Logistics 등이 대표적이며 국내 기업 가운데 삼성SDS가 약 3%의 점유율을 차지하고 있다.

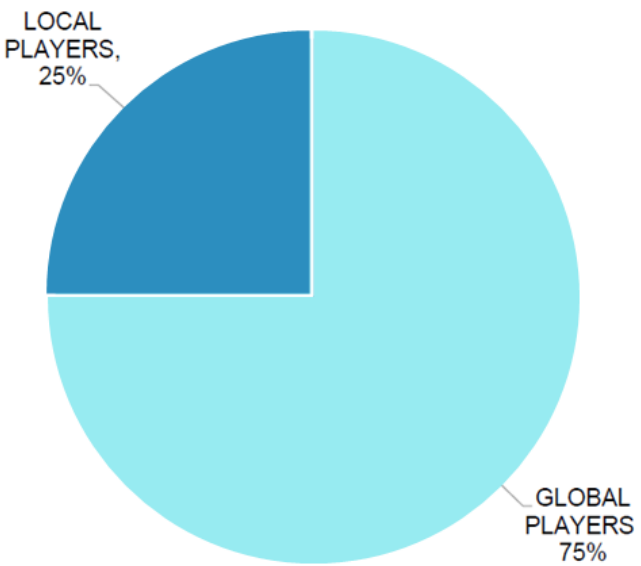
〈그림 3-20〉 국제운송 분야 시장 점유율 비교(2017년 기준)



자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

한편 국제운송 분야는 글로벌 기업들의 시장 점유율이 80% 수준이며, 베트남 현지기업은 20%에 그치고 있다. 트러킹 운송 분야의 현지기업이 높은 점유율과 대비되며, 현지 기업의 물류시스템, 운영노하우, IT 수준 등이 글로벌 기업 대비 여전히 미흡한 수준이라 할 수 있다.

〈그림 3-21〉 포워딩 시장 점유율 비교(2017년 기준)

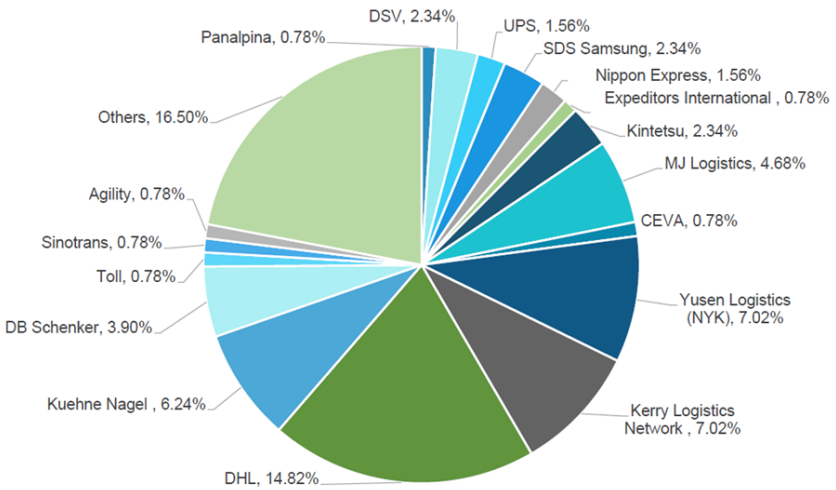


자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

포워딩 시장 또한 국제운송 분야와 유사한 형태로 글로벌 기업들의 시장 점유율이 높게 나타났다. 글로벌 기업들은 국제운송 시장 대비 조금 낮은 75%를 기록하였다(〈그림 3-22〉 참조).

글로벌 기업 가운데 포워딩 시장 내 가장 높은 점유율을 차지한 기업은 DHL로 약 15%를 차지하고 있다. 이어서 Kerry Logistics(7%), Yusen Logistics(7%), Kuehne Nagel(6.2%) 순으로 나타났다. 국내 기업 중에는 유일하게 삼성SDS가 약 2.3%의 점유율을 차지하고 있다(〈그림 3-23〉 참조).

〈그림 3-22〉 글로벌 물류기업 대상 포워딩 시장 점유율 비교(2017년 기준)



자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

트러킹, 국제운송, 포워딩 등 베트남 물류시장의 분야별 시장점유율을 현지기업과 글로벌 물류기업 간 비교를 통해 살펴보았다. 트러킹 시장을 제외하면 국제운송 및 포워딩 시장 내 글로벌 물류기업의 점유율이 80%에 이르는 등 높은 비중을 차지하고 있다. 이처럼 글로벌 물류기업들의 시장점유율이 높은 이유는 베트남 경제 및 산업구조에서 원인을 찾을 수 있다. 특히 제조업에 대한 해외직접투자가 높아 글로벌 기업들의 생산기지 역할을 수행하고 있어 해당 기업의 화물 또한 글로벌 제조기업들과 계약 관계에 있는 글로벌 물류기업이 담당하고 있는 구조가 대부분이다. 베트남 정부는 자국 기업을 보호한다는 명분으로 외국기업에 대해 여러 가지 제약이 있으며, 현지 기업와 파트너십을 통한 지분 참여가 요구되는 등 독자적인 운영(물류센터 운영, 트러킹 등)에 제한을 두고 있다.

2) 노후화된 인프라 시설에 따른 높은 물류비

베트남의 경제 및 산업화의 속도가 꾸준히 증가하고 있으며, 규모 등이 성장하는 가운데 물류의 성장은 상대적으로 느리다는 의견이 지배적이다. 대표적으로 물류인프라 구축 문제를 꼽을 수 있다. 항만의 경우 남부의 호치민과 북부의 하이퐁을 중심으로 일부 심해항 개발 및 터미널 유지 보수를 통해 인프라 개선을 추진하고 있으나, 여전히 대형선박의 입출항이 어려운 실정이다. 도로 및 철도는 매년 개발 계획을 수립 중이나 정부 예산 문제 등으로 실제 실행은 더디게 진행되고 있다. 인프라 문제는 고스란히 물류비 증가로 이어지며 베트남의 물류비는 타 아세안 국가 대비 높은 수준이다.

〈표 3-9〉 운송수단별 물류시장 규모 추이(2014-2019)

(단위 : 십억 달러)

운송수단	2014	2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증가율
육상	16.8	18.6	20.5	23.3	26.7	30.5	12.7%
해상	5.8	6.6	7.4	8.5	9.9	11.5	14.7%
항공	0.9	1.0	1.1	1.3	1.5	1.7	13.6%
철도	0.16	0.18	0.20	0.23	0.27	0.31	14.1%
합계	23.7	26.4	29.2	33.3	38.4	44.0	-

자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

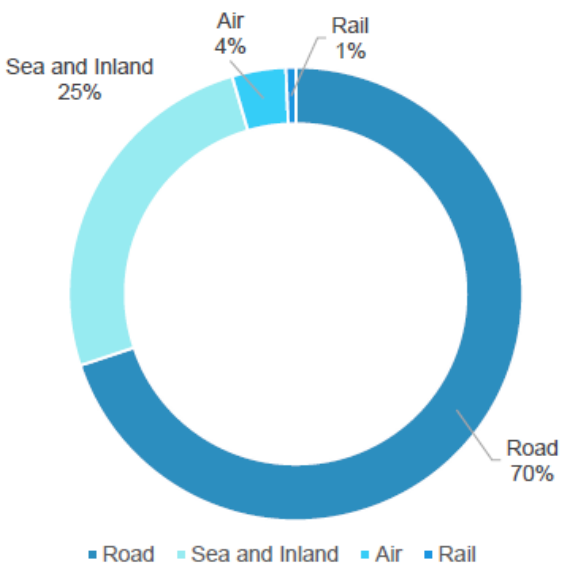
베트남 상공회의소 조사에 따르면 베트남 현지 물류기업을 통해 컨테이너 1개를 운반할 경우 하노이→하이퐁(약 120㎞)까지 육상운송을 통해 운송하는 비용보다 글로벌 물류기업을 통해 우리나라에서 베트남까지 운송하는 비용이 1/3수준으로 저려한 것으로 나타났다.

이처럼 육상운송 즉, 트러킹 비용이 높은 이유는 베트남 물류시장

구조를 통해서 파악해 볼 수 있다. 베트남 물류시장의 전체 물동량 중 70% 이상이 육상운송을 통해 발생하는 가운데 해당 시장규모 또한 70~80% 수준에 이르고 있다. 이에 베트남 현지 물류기업들이 트러킹 시장에 진출해 높은 운임을 형성하고 있으며, 글로벌 기업들이 해당 시장 진출을 통해 물류비 절감을 추진했으나 외국인 투자 관련 제약으로 이마저도 어려운 실정이다. 결국 문제 해결을 위해서는 인프라 개선을 통한 시장의 효율성 증대가 이루어져야 할 것이다.

이와 같은 운송비용 증가는 트러킹 등 단순 운송역역으로 제한된 활동영역 뿐만 아니라 베트남 물류시장의 협소한 규모와 자본으로 인해 발생하며, 여전히 물류 관련 경험과 기술이 부족한 가운데 3PL을 추진할 인적자원 및 네트워크 등이 부족한 상황이다.[16]

〈그림 3-23〉 운송수단별 시장 점유율 비교



자료 : Mordor Inteligence, 'Vietnam Freight & Logistics Market', 2018.

16) CLO, '베트남 물류의 개혁개방은 이제부터(2018.09.19.)' 내용을 토대로 정리

2. 2020년 베트남 물류시장 주요 이슈

1) 미-중 무역분쟁에 따른 생산시설 이전

2018년 시작된 미-중 무역분쟁으로 미국은 중국에서 수출 혹은 생산된 제품에 대하여 관세를 부과하는 등 무역활동을 제한하는 규제를 강화하고 있다. 초기 관세 회피를 목적으로 중국에 대규모 생산시설에 투자했던 글로벌 기업들은 미-중 무역분쟁 이후 중국이 수행했던 생산기지의 대안으로 베트남 이전을 검토하기 시작하였다. 일부 기업들은 관세 회피를 위해 중국에서 생산된 제품을 베트남으로 가져온 후 베트남에서 수출하는 방법을 이용하기도 했다. 이러한 결과 2019년 상반기 베트남의 대 미 무역 흑자는 206억 달러를 기록, 전년 동기 대비 약 33% 증가한 것으로 나타났다.

미-중 무역분쟁이 올해 말 일부 해소될 것으로 전망되나 글로벌 제조기업 중 상당수는 이미 베트남에 생산시설 이전을 추진완료 했거나 긍정적으로 검토 중인 것으로 나타났다. 특히 스마트폰을 비롯한 노트북 및 전자제품 등의 생산 이전에 대한 검토가 다수 진행 중이며, 구글을 비롯한 팍스콘, 샤프, 인텔 등이 대표적이다. 국내 기업으로는 삼성전자가 중국 내 스마트폰 공장 철수 후 베트남에 생산라인 건설 투자를 검토하고 있다(〈표 3-10〉 참조).

〈표 3-10〉 글로벌 기업의 베트남 이전 추진 사례

기업	국가	주요 품목	내용
Google	미국	스마트폰	스마트폰 생산시설 이전
FOXCONN Advancing Through Innovation	대만	스마트폰	아이폰 생산시설 투자
Inventec	대만	이어폰	애플 Airpod 생산 이전 검토
Goertek	중국	이어폰	애플 Airpod 시험 생산 중
QUALCOMM®	미국	스마트폰	R&D 센터 설립(하노이)
KYOCERA	일본	복사기	복사기 및 프린터 생산라인 이전
DELL	미국	노트북	조립공장 시험생산 진행 중
amazon	미국	E-book	E-book 생산시설 건립 검토
SHARP	일본	노트북	노트북 생산시설 베트남 이전 검토
intel	미국	반도체	반도체 생산라인 투자(호치민)
SAMSUNG	대한민국	스마트폰	중국 내 스마트폰 공장 철수에 따른 베트남 생산시설 투자 검토
UAC	미국	항공기 부품	항공기 부품 제조 공장 투자(다낭)

자료 : 한국무역협회, 코로나19 베트남 경제의 파급 영향과 원인(2020) 및 www.vietnam-briefing.com (검색일 : 2020.10.13.) 자료를 토대로 저자 재구성

2) 코로나19에 따른 베트남 수출입 변화

코로나19가 베트남 수출입 전체에 부정적인 영향을 미치며 주요 수출입 품목 또한 큰 폭으로 감소하였다. 글로벌 수요가 타격을 입어 베트남 수출입에도 큰 영향을 미쳤다. '20년 4월의 주요 수출 품목을 살펴보면 베트남의 핵심 수출품인 전자제품, 핸드폰, 섬유, 신발 등 모두 전월대비 큰 폭으로 하락하였다. 특히, 핸드폰은 '20년 3월 대비 감소폭이 50%가 넘는 등 크게 감소하였다(〈표 3-11〉 참조).

〈표 3-11〉 베트남 주요 수출 품목 변화

(단위 : 백만 달러)

구분	2020년 3월		2020년 4월	
	수출액	증감율(전월대비)	수출액	증감율(전월대비)
전자제품	3,688	34.5	3,036	-17.7
핸드폰	5,317	9.2	2,502	-52.9
기계·설비	1,963	18.9	1,649	-16.0
섬유·의류	2,339	4.7	1,610	-31.2
신발	1,393	2.4	1,204	-13.5
목재	986	32.0	697	-29.3

자료 : 한국무역협회, 코로나19 베트남 경제의 파급영향과 원인, 2020.

주요 수입 품목 또한 하락을 벗어나지 못하였다. 컴퓨터를 비롯해 기계, 직물, 핸드폰, 철강, 섬유 등 주요 품목이 모두 전월대비 감소하였다. 주요 품목 중 핸드폰이 약 34%로 가장 큰 폭으로 하락하였으며, 이어서 컴퓨터·전자(-24.4%), 섬유(-20.3%), 플라스틱(-16.5%) 순으로 나타났다. 수출입 모두 핸드폰이 가장 큰 폭으로 하락한 것으로 나타났다(〈표 3-11〉 참조).

〈표 3-12〉 베트남 주요 수입 품목 변화

(단위 : 백만 달러)

구분	2020년 3월		2020년 4월	
	수입액	증감율(전월대비)	수입액	증감율(전월대비)
컴퓨터·전자	5,062	13.6	3,828	-24.4
기계·설비	3,034	25.9	2,977	-1.9
직물	1,068	50.6	924	-13.5
핸드폰	1,188	26.4	787	-33.8
철강	819	30.4	715	-12.7
플라스틱	759	2.5	634	-16.5
섬유	540	46.2	430	-20.3

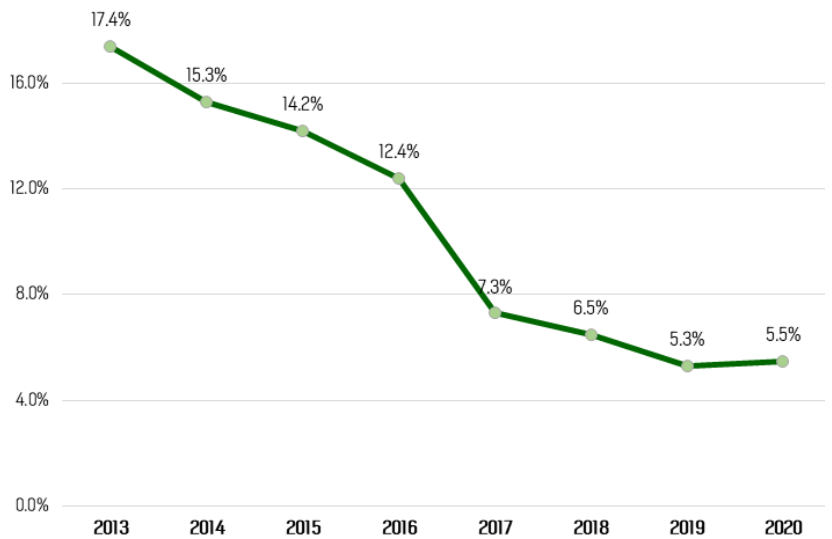
자료 : 한국무역협회, 코로나19 베트남 경제의 파급영향과 원인, 2020.

베트남 경제가 코로나19에 취약한 양상을 보이는 것은 베트남 무역규모가 GDP의 약 2배에 이를 정도로 수출입 무역중심의 경제 구조를 형성하고 있기 때문이다. 또한 수출과 수입이 미국, 중국 등 일부 국가에 집중되어 있고, 중간재의 중국 의존도가 아세안 국가 중 가장 높다. 즉, 수출은 미국과 유럽 등 대규모 소비시장에 집중되어 있고, 수입은 중국, 일본 및 우리나라를 비롯한 아시아의 비중이 매우 높아 리스크에 취약하다. 또한 베트남은 중간재 수출 관련 전방 참여도는 하락한 반면에 재화 생산을 위한 중간재를 수입 관련 후방 참여도는 크게 상승했다. 특히 후방 참여율의 상승은 글로벌 기업들이 비용절감을 위해 베트남 내 생산시설 구축을 확대하고 있기 때문이다. 베트남 진출 우리 기업 또한 글로벌 공급망 변화에 대하여 수출시장 및 중간재 수입 루트를 다변화하고 수입 중간재에 대한 중국의 비중을 점차 줄이거나 베트남 현지에서 중간재를 조달하는 방안이 필요할 것으로 보인다.[17]

3) 베트남 최저임금 상승에 따른 산업에 영향

2019년 7월 베트남 임금위원회는 내년도 최저임금을 5.5% 인상하기로 합의하였다. 베트남의 최저임금 인상률을 살펴보면 2013년(17.4%), 2014년(15.3%), 2015년(14.2%) 등 2020년까지 인상률이 점차 감소하는 추세이나 2018년(6.5%), 2019년(5.3%) 등 여전히 높은 인상률을 기록하고 있다. 몇 년간 지속된 최저임금 인상은 베트남 인건비에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다(〈그림 3-24〉 참조).

〈그림 3-24〉 베트남 최저임금 인상률 추이(2013-2020)



자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn, 검색일 : 2020.10.15.) 자료를 토대로 저자 재구성

17) 한국무역협회(2020)

노동집약산업이 핵심인 베트남의 산업구조는 지속적인 최저임금 인상에 따라 해외직접투자 비중이 높은 제조업의 원가를 증가시키는 위험요인으로 작용할 수 있다. 가먼트 산업을 예를 들자면 최저임금 인상으로 인건비 상승이 불가피함에 따라 인건비가 저렴한 지역으로 대거 생산시설이 이동할 것으로 예상된다. 이는 핵심 산업 및 공장의 입지에 큰 영향을 미치게 되며, 이러한 제조시설이 이전함에 따라 트러킹 대신 바지선을 이용해 물류비를 절감하려는 기업들이 늘어나게 되고 신규 리버포트가 하나둘씩 늘어나고 있는 추세이다.[18)]

최저임금 인상 정책이 주요 제조시설 이전의 원인이 되었으며, 이는 결국 물류산업에도 적지 않은 영향을 미치게 된다. 베트남은 저렴한 인건비 기반의 제조업이 국가 경쟁력으로 자리매김한 만큼 향후 인건비 변화에 민감하게 반응할 수밖에 없는 구조이며, 물류기업 또한 인건비 상승에 따른 산업의 변화를 예의주시 할 필요가 있다.

18) 베트남 진출 물류기업 담당자 인터뷰를 토대로 작성

제4장

요약 및 시사점

제1절 조사 내용 요약

베트남은 1980년대 이후 개방·개혁 정책 기조 아래 수출 주도의 성장전략과 자본과 기술의 도입 및 적극적인 산업화 추진으로 최근 10년 동안 연평균 6.3%의 높은 경제 성장률을 유지하고 있다. IMF가 예측한 베트남의 2020년 경제 성장률은 6.5%로 코로나19에도 불구하고 높은 수준을 유지할 것으로 전망되고 있다. 해당 전망치는 아세안 국가 가운데 캄보디아(6.8%) 다음으로 높은 수치로 중국에 생산시설을 둔 글로벌 기업들의 베트남 투자 확대 및 제조시설 이전으로 수출 규모는 더욱 증가할 것으로 예상된다. 또한 큰 규모의 내수시장을 보유하고 있으며, 아세안 국가 가운데 경제성장을 이끌어 갈 국가로 주목받고 있다. 베트남 정부는 올해 2016년부터 시작된 사회경제개발계획(2016-2020)을 마무리할 예정이며, 경제 구조개혁 이행, 생산능력 및 효율성 증대 등을 목표로 추진하였다. 또한 향후 10년에 대

한 사회경제개발전략 수립을 위한 방안을 마련 중이며, 과거 자국 경제의 양적 성장 및 효율성 증대를 중점적으로 실현한 것과 달리 향후 10년은 4차 산업혁명에 적극 대응하고 디지털 경제로 변화를 추구하는 것으로 예상된다. 베트남 정부는 '베트남 산업발전전략(2025)'를 통해 제조업을 국가 핵심 육성 산업으로 선정하였다. 해당 전략 내 선정된 주력산업을 살펴보면 농업기계, 조선, 자동차, 농림수산업, 석유화학, 섬유 및 의류, 가죽 및 신발 제조업 등이 대상이며 해당 산업을 뒷받침할 수 있는 부품 및 소재산업의 육성방안 및 외국인 투자 유치 확대를 위한 방안을 마련 중에 있다.

베트남의 무역추이를 살펴보면 수출입 국가별 수출입금액 비중 등 파악을 통해 베트남의 수출입 형태를 짐작해 볼 수 있다. 주요 수입국인 중국, 한국, 일본 등에서 원자재 및 중간재를 수입하여 최종제품을 미국이나 유럽 등으로 수출하는 형태로 아시아 시장 내 글로벌 공급사슬 중심국으로 그 입지를 다지고 있다. 미-중 무역분쟁 등으로 중국 내 글로벌 기업들의 베트남 투자확대에 따라 향후 이와 같은 수출입 형태가 지속될 것으로 전망된다. 한국수출입은행 해외직접투자 통계 자료에 따른 우리나라의 對베트남 투자금액은 2019년까지 누적기준 약 250억 달러, 신규법인 수는 약 7,100개로 파악되었다. 최근 3년간(2017-2019년)의 투자금액이 전체 투자금액(2019년 누적기준)의 약 39%를 차지하는 등 베트남 해외직접투자는 증가세를 이어나갈 것으로 전망된다. 베트남 물류시장이 꾸준한 성장을 이어가고 있음에도 불구하고 베트남의 총 물류비는 여전히 타 아세안 국가 대비 높은 수준으로 나타났다. KOTRA 조사에 따르면 베트남의 물류비는 GDP 대비 약 20% 내외 수준으로 태국, 말레이시아(13~15%) 등 주변국 대비 높은 비중을 차지하고 있다. 주된 이유는 자국 물류기업의

영세성 및 노후화된 인프라, 통관문제 등을 꼽을 수 있다.

베트남 물류시장의 규모와 구조에 이어 총 물동량 현황을 살펴보았다. 총 물동량은 도로, 철도, 해상, 항공 4가지 운송수단의 물동량 총합으로 도로운송이 전체 물동량의 약 77%로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 이어서 IWT(Inland Waterway Transport)가 17.8%, 해상운송(4.8%), 철도(0.4%), 항공(0.02%) 순으로 나타났다.

우리 기업의 진출 현황을 살펴보면 2005년부터 2019년까지 '운수 및 창고업'의 신규법인 수를 살펴보면 2013년까지 꾸준히 한 자리 수의 신규법인이 설립된 이후 2014년(10개), 2015년(15개), 2016년(17개) 등 큰 폭으로 증가하였다. 2019년에는 가장 많은 28개의 신규법인이 설립되었으며, 신규법인 수 증가에 따라 투자금액도 유사한 증가추세를 보이고 있다. 즉, 2010년 중반 이후 우리 해운·물류기업의 베트남 진출이 확대되었으며, 그 추세가 지속되고 있다.

2020년 베트남 물류시장의 주요 이슈로는 미중 무역분쟁에 따른 생산시설 이전, 코로나19에 따른 수출입 변화, 최저임금 상승에 따른 영향 등을 꼽을 수 있다. 특히, 최저임금 인상 정책의 경우 주요 제조시설 이전의 원인이 되었으며, 이는 결국 물류산업에도 적지 않은 영향을 미치게 된다. 베트남은 저렴한 인건비 기반의 제조업이 국가 경쟁력으로 자리매김한 만큼 향후 인건비 변화에 민감하게 반응할 수밖에 없는 구조이며, 물류기업 또한 인건비 상승에 따른 산업의 변화를 예의주시 할 필요가 있다.

제2절 시사점

1. 글로벌 공급망 재편에 따른 현지 기업과의 M&A 추진

베트남 물류협회 관계자에 따르면 최근 주요 해외투자자들의 관심은 베트남 물류기업의 지분 매입이라고 밝혔다. 베트남 물류기업의 연평균 성장률은 14~16% 수준으로 대형물류회사를 중심으로 M&A 가능성을 타진하는 경우가 많은 것으로 나타났다. 최근 베트남 물류시장 내 발생한 인수합병(M&A) 거래의 다수는 한국과 일본 기업인 것으로 나타났다. 지난해는 일본의 스미토모와 스즈요가 베트남 제마뎁(Gemadept)의 지분을 10% 취득했다. 이러한 사례는 미중무역분쟁 및 코로나19 등을 비롯한 글로벌 공급망의 변화에서 시작했다고 볼 수 있으며, 현재 미국을 비롯한 전 세계 많은 나라들은 중국으로부터 이전을 추진하는 자국 기업들을 대상으로 다양한 인센티브를 제공하고 있는 것으로 나타났다. 우리 기업 또한 베트남 시장 내 경쟁력 확보를 위해 현지 물류기업과의 M&A 전략을 적극적으로 고려할 필요가 있다.

2. 내륙물류시설 투자 확대를 위한 방안 마련 필요

베트남에 진출한 우리 해운·물류기업의 세부 업종별 진출 현황을 살펴본 결과 대부분 중소포워딩 기업의 진출로 물류시설에 대한 투자는 소수에 그치고 있다. 베트남 진출 우리 기업이 양질의 물류서비스 제공을 위해서는 내륙물류시설이 필수적이며, 시설 투자에 대한 어려움, 애로사항 등을 면밀히 분석하여 실질적인 투자에 나설 필요

가 있다. 현재 베트남 하노이와 호치민 인근에 KOTRA가 공동물류센터를 운영 중이다. 해당 물류센터는 기존 우리기업이 보유한 물류센터를 공동물류센터로 지정하여 저렴한 비용으로 우리 화주 및 포워딩 기업에게 제공하고 있다. 하지만 현지 관계자에 따르면 공동물류센터에 대한 실효성이 크지 않아 이용률이 매우 낮은 실정이다. 이에 공동으로 활용 가능한 시설을 Depot, ICD 등으로 확대하는 방안을 제안하고자 한다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

김세원, 김종일, 강동근, 「베트남 산업발전전략과 한국의 베트남에 대한 산업 ODA 정책 방향」, 산업연구원, 2017.

한국무역협회, 코로나19 對베트남 경제의 파급 영향과 원인, 2020.

한국무역협회 호치민지부, 2020년 상반기 베트남 및 한-베 수출입동향, 2020.

한국콘텐츠진흥원, 2020년 베트남 경제 전망, 2020.

KOTRA, 2020 베트남 진출전략, 2019.

〈국외 문헌〉

Fiin Group, Vietnam Logistics Market 2019, 2019.

Motor Inteligence, Vietnam Freight & Logistics Market, 2018.

UNESCAP, Dry Port Development Plan to Enhance Logistics and Connectivity in Vietnam, 2017.

World Bank, Doing Business 2020, 2020.

〈인터넷 자료〉

베트남 관세청 www.customs.gov.vn

베트남 통계정 www.gso.gov.vn

베트남 항만협회 www.vpa.org.vn

세계은행 www.worldbank.org

주베트남 한국상공인연합회 www.korchamvietnam.com

한국수출입은행 해외직접투자통계 stats.koreaexim.go.kr

한국무역협회 무역통계 stat.kita.net

Fitch Solution www.fitchsolution.com

KOTRA 해외시장뉴스 news.kotra.or.kr

일반사업 2020-24-03

신남방 물류시장 조사 : 베트남

2020년 12월 31일 인쇄
2020년 12월 31일 발행

발 행 인 | 장 영 태
발 행 처 | 한국해양수산개발원
49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호
조판·인쇄 | 갭스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337
비매품/무료