

국내 물류기업의 베트남 진출 비즈니스 모델과 시사점

- 베트남 북부 지역을 중심으로-

정태원*

A Study on the Business Model and Implications of Korean Logistics

Companies into Vietnam

-The Case of Northern Vietnam-

Chung, Tae-Won

Abstract

This study examines the recent business models of domestic logistics companies in Hanoi and Hai Phong, Vietnam, and suggests implications. We introduced business models (coastal shipping, distribution center and ICD transportation, cold chain, border crossing, port development, etc.) that provide logistics services through cooperation with existing logistics companies (shippers, logistics companies, local companies, etc.). If we propose a partnership plan in the short and medium term, short-term projects include warehouse, ICD, trucking business, and it is feasible to not only collaborate with Korean companies that have already entered the market, but to also invest in joint ventures with local companies (up to 51% of local companies). In the long term, we can consider coastal transportation, cross-border transportation, trucking, and investment in new deep sea ports. All of these businesses require local partnerships, so local companies require a 51% stake.

Key Words : Vietnam, Hanoi, Hai-phong, Logistics Business Model, Logistics Companies

▷ 논문접수: 2019. 11. 18. ▷ 심사완료: 2019. 12. 17. ▷ 게재확정: 2019. 12. 27.

* 성결대학교 동아시아물류학부 교수, 제1저자, logichung@sungkyul.ac.kr

I. 서론

베트남은 2007년 1월 세계무역기구(WTO)에 가입하고 자유무역협정(FTA) 체결이 확대되어 국제 비즈니스 여건이 호전됨에 따라 신흥 유망 시장으로 부상하였고, 이에 따라 외국인직접투자(FDI) 자금 유입이 증가하고 있다.

1988년부터 2016년 까지 누계 기준, 대 베트남 외국인 투자건수는 22,280건, 총 투자금액 2,927억 달러에 이르고 있으며 외국인 투자가 2009년 이후 세계경기 침체 및 베트남 국내 경제 불안에 따라 정체현상을 빚어왔지만 2011년 이후 증액투자가 늘어나면서 꾸준한 자금유입이 이루어지고 있다. 2016년 기준 외국인직접투자(FDI)는 신규투자건수 2,240건(전년 동기대비 20.8% 증가), 총투자금액 약 181억 달러(전년 동기대비 10.5% 감소)를 기록 했으며 국가별로는 1988년부터 2016년 까지 누계 기준 한국이 금액 면에서 최대 투자국으로 516억 달러를 기록하고 있고, 일본(420억 달러), 싱가포르(380억 달러), 대만(313억 달러)이 뒤따르고 있다.

최근 수도 하노이 지역을 전략적으로 발전시키려는 베트남 정부 시책과 중국과의 접근성 확대, 우리나라 대기업 등의 투자 확대 등에 따라 베트남 북부 지역으로의 투자가 점차 늘어나는 추세이며 2016년에 들어서면서 개별·소규모 투자가 증가하고 있으며 누계 기준, 한국 기업의 투자금액은 하노이 하이퐁 중심 북부지역이 267억9000만 달러로 남부지역 호치민 지역의 투자액을 넘어서고 있다(베트남 기획투자국, 2017). 삼성전자는 2014년부터 2년째 걸쳐 중국, 태국 등에 있는 스마트폰, 가전제품의 생산라인을 과감하게 베트남으로 옮겼으며 그리고 이에 따라 삼성디스플레이, 삼성전기, 삼성SDI 등 계열사도 이곳으로 생산 설비를 이전하였다. 삼성전자는 현재 하노이 동쪽 박닌성에 1공장

과 북쪽 타이웁웁성에 2공장을 갖고 있으며 이 베트남복합단지의 면적은 무려 300만㎡, 근무인력은 10만 명에 다다르고 있다. LG는 2013년부터 베트남 북부의 항구도시 하이퐁에 대형 생산단지를 조성하였으며 LG디스플레이는 베트남을 OLED(유기발광다이오드) 모듈 생산 기지로 삼을 계획이다. 2017년 하반기부터 1차 양산에 들어간 LG디스플레이 제1공장은 2018년 하반기에 2차 양산에 들어갈 예정이며, LG디스플레이가 베트남 OLED 공장에 투자한 금액은 1조원 규모로 알려져 있고 LG전자와 LG이노텍 등 LG그룹 내 다른 전자 계열사들 또한 베트남에 잇따라 공장을 짓고 있다.

이러한 국내 대기업들의 발 빠른 베트남 북부지역으로의 비즈니스 사업의 진출은 최근 국내 물류 기업들에게 자극제가 되어 북부지역 하노이 하이퐁 지역을 중심으로 세방기업, 하나로 트랜스, CJ, 범한 판토스, 국적해운선사 등의 진출이 이루어져왔다. 이에 본 연구는 베트남 북부지역 하노이, 하이퐁 지역을 중심으로 최근 이루어지고 있는 국내물류기업들의 비즈니스 모델을 검토해보고 시사점을 제시함으로써 베트남 북부지역으로의 진출을 계획하고 있거나 진출해서 비즈니스를 운영하고 있는 국내 물류기업들에게 시사점을 제시하는 것을 연구의 목적으로 한다.

II. 선행연구 분석

1. 선행연구 분석

베트남 물류 관련 논문을 검토한 결과 본 연구의 목적과 방향이 밀접한 5개 논문을 심도 있게 검토하였으며 베트남 지역의 항만컨테이너 터미널 투자 비즈니스 모델 관련된 연구, 베트남 투자시 지역적 차이에 관한 연구, 중소기업의 공동물류센터

확대방안 연구, 국내수출입 기업의 포괄적인 베트남 진출방안 연구, 제조와 물류기업의 공동 진출이나 로컬기업과의 조인트 벤처에 의한 투자에 대한 연구 등으로 요약된다.

박용안 외 1인(2007)은 우리 해운·항만 물류기업의 베트남 항만터미널 건설 및 운영 진출과 관련해서 몇 가지 시사점을 제시하였으며 먼저, 우리 해운·항만 물류기업은 베트남 항만운영에 대한 전문지식을 충분히 축적하지 못했으므로 현지 물류기업과 우리 해운항만 물류기업 간 협작을 통한 컨테이너 터미널운영 등에 참여하는 것을 제안하였으며 또한, 투자대상지역별로 살펴볼 때, 경제활동이 집중되어 있는 남부권 호치민시 주변 투자가 비교적 낙관적일 것으로 제시하였고 특히, CY와 ICD 사업 진출에 대한 비즈니스 모델을 제시하였다.

김지연(2011)은 베트남의 통상 및 투자환경과 한국기업의 현지화요인에 대한 연구를 진행하였으며 실증연구 결과 자회사에 대한 투자금액이 높을수록, 현지지향성이 높을수록 현지화의 수준이 높아질 것이라는 가설을 지지하였으며 또한 북부지역과 남부지역의 지형적, 문화적 차이로 인해 현지화의 수준이 차이를 보일 것이라는 가설은 통계적으로 유의미한 결과가 나타나지 않았다.

전형구 외1 명(2012)은 중소기업의 베트남 진출방안을 중심내용으로 하고 있으며 특히, 현재 코트라에서 운영 중인 베트남 공동물류센터 확대 필요성을 제시하였다. 이에 대한 구체적 이유로는 물류비 절감을 통한 중소기업의 수출확대와 동남아 지역의 거점으로 베트남을 중심으로 수출시장의 다변화를 가져올 수 있도록 하기 위해서는 공동물류센터의 활성화를 통해 중소기업의 수출경쟁력을 도모해야한다고 주장하였다. 이재은 외 2명(2013)은 한국과 베트남의 물류현황에 대한 탐색적인 비교 연구를 통해 국내 수출입 기업에게 수출을 확대하고

새로운 시장 개척에 도움이 되는 효과적인 전략안을 제시하였다.

장선미 외1 명(2016)은 우리나라 물류기업이 잠재적 성장력을 가지고 있는 베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마를 중심으로 이들 지역에 진출하는데 있어 물류인프라 및 투자법과 제도를 분석하였으며 구체적인 진출방안으로는 첫째, 이들 지역의 물류기업 진출은 인프라 구축사업과 연계하여 이루어질 필요가 있으며 둘째, 취약한 내수시장의 약점을 극복하고 풍부한 천연자원 개발과 연계하여, 제조업 또는 자원 개발기업과 공동으로 진출하거나 위험을 분산하기 위해 다른 물류기업과 공동으로 진출하는 것을 제시하였다.

III. 한국기업의 베트남 북부 지역 진출현황

1. 지리적 장점 및 인프라

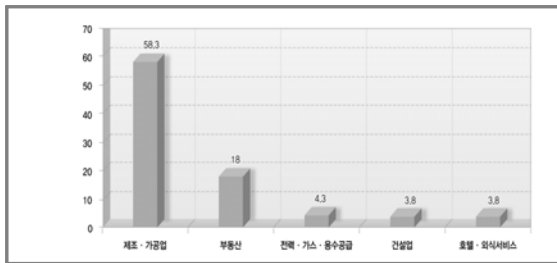
베트남 북부지역의 지리적 장점 및 인프라를 살펴보면 베트남의 수도 하노이 지역을 중심으로 대표적인 항을 포함하고 있는 하이퐁시는 베트남 조선 및 철강산업의 거점이다. 북부 최대 항만이 위치하고 있으며, 수도 하노이로부터 102km, 중국 국경과는 200km 떨어져 있는 등 베트남 북부 물류의 중심 도시라 할 수 있다. 하이퐁-하노이-쿤밍(중국)을 연결하는 경제회랑 프로젝트를 통해 고속도로를 건설 중이며, 육상 및 해상 교역의 중심으로 부각되고 있으며 도로는 제 5번 국도(하노이-하이퐁), 제 10번 국도(하이퐁-하롱베이)가 연결되어 있고, 2015년 말, 하이퐁-하노이를 잇는 고속도로가 완공되어, 이동시간이 기존 2시간 30분에서 약 1시간 이상 단축되었으며 특히 탄부와(Tan Vu)와 라쿠엔 전용도로 완공을 통해 하이퐁 시와 라쿠엔 신

항만과의 접근성도 크게 개선될 예정이다. 항만은 기존 하이퐁(Hai Phong) 항만과 딘부(Dinh Vu) 항만의 화물처리량은 전체로 약 52백만톤/년이며 이외에 라쿠옌(Lach Huyen) 국제항만(화물처리량: 100백만톤/년)을 건설 중에 있으며 2019년 완공되어 비약적인 화물 처리 능력의 증가를 보일 것으로 전망하고 있다.

2. 투자현황

베트남은 2007년 1월 세계무역기구(WTO)에 가입하고 자유무역협정(FTA) 체결이 확대되어 국제 비즈니스 여건이 호전됨에 따라 신흥 유망 시장으로 부상하였고, 이에 따라 외국인직접투자(FDI) 자금 유입이 증가하고 있다. 1988년~2016년 11월 누계 기준, 대 베트남 외국인 투자건수는 22,280건, 총 투자금액 2,927억 달러에 이르고 있다. 외국인 투자가 2009년 이후 세계경기 침체 및 베트남 국내 경제불안에 따라 정체현상을 빚어왔지만 2011년 이후 증액투자가 늘어나면서 꾸준한 자금유입이 이루어지고 있다. 국가별로도 1988년~2016년 누계 기준 한국이 금액 면에서 516억 달러로 최대 투자국을 기록하고 있으며 업종별로는 제조·가공업 부문이 가장 높은 투자 비중을 보이고 있다.

단위: %



자료: 베트남 하노이 무역관, 2017

그림 1. 업종별 베트남 투자 비중

최근 수도 하노이 지역을 전략적으로 발전시키려는 베트남 정부 시책과 중국과의 접근성 확대, 우리나라 대기업 등의 투자 확대 등에 따라 베트남 북부지역으로의 투자가 점차 늘어나는 추세이며 우리나라기업의 경우 북부지역이 전체의 55.2% 차지하고 있어 투자 쏠림 현상이 급격하게 나타나고 있다.

표 1. 한국의 베트남 지역별 투자현황

단위: 억달러, %

지역	북부	중부	남부	오일 가스
지방성 수	29	13	21	1
한국 프로젝트 수	2,594	149	2,619	2
투자액	267.89	25.39	190.68	1.1
비율	55.2	5.2	39.3	0.3

자료 : 베트남 기획투자부(MPI), 2016. 6. 20 기준(베트남 행정구역 편제에 따름)

특히, 삼성전자는 2014년부터 2년에 걸쳐 중국, 태국 등에 있는 스마트폰, 가전제품의 생산라인을 과감하게 베트남으로 옮겼다. 그리고 이에 따라 삼성디스플레이, 삼성전기, 삼성SDI 등 계열사도 이곳으로 생산 설비를 이전하였으며 삼성전자는 현재 하노이 동쪽 박닌성에 1공장과 북쪽 타이응웬성에 2공장을 갖고 있다. 이 베트남복합단지의 면적은 무려 300만㎡, 근무인력은 10만 명에 다다르고 있다. LG는 2013년부터 베트남 북부의 항구도시 하이퐁에 대형 생산단지를 조성하고 LG디스플레이는 베트남을 OLED(유기발광다이오드) 모듈 생산 기지로 삼을 계획이며, 2017년 하반기부터 1차 양산에 들어간 LG디스플레이 제1공장은 2018년 하반기에 2차 양산에 들어갈 예정이다. LG디스플레이가 베트남 OLED 공장에 투자한 금액은 1조원 규모로 알려

져 있으며, LG전자와 LG 이노텍 등 LG그룹 내 다른 전자 계열사들 또한 베트남에 잇따라 공장을 짓고 있다.

3. 투자인센티브

베트남 북부지역 공단 내 투자인센티브를 살펴보면 크게 경제특구와 일반 공단으로 구분할 수 있으며 경제특구의 법인소득세 세율은 제조업의 경우 영업개시일로부터 15년~30년간 10% 세율을 적용받으며 감면기간도 이익발생 후 4년 동안 면제로 일반 공단의 20% 세율적용과 감면기간 2년간 면제인 것에 비해 유리하게 적용 받을 수 있다. 개인소득세도 경제특구의 경우 50% 감면인 반면 일반 공단에는 혜택이 없어 차이가 있다.

표 2. 하이퐁 내 공단별 주요 투자 인센티브

프로젝트 유형	법인 소득세 (CIT)		개인소득세
	세율	면제(감면) 기한	세율
경제 특구	제조업체 영업개시일로부터 15년~30년간 10% 적용	-이익 발생 후 4년 동안 면제 -이후 9년 동안 50%감세	50% 감면
일반 공단	우대지역(20%적용), 하이테크 산업분야 투자(10% 적용)	-이익 발생 후 2년 동안 면제 -이후 4년 동안 50%감세	해당 없음

자료 : Kotra 하노이 무역관, 2017

4. 항만 및 물동량 현황 및 전망

하이퐁은 하노이에서 100km 남동쪽, 송 타이 빈(Song Thai Binh)의 어귀에, 캄 강(River Cam)의 남쪽 측면에 위치한다. 딘 부(Dinh Vu) 항구는 하이퐁에서 8km 하류에 위치하며 최대 선석의 길이는

200m, 최대 접안선박은 40,000DWT 수준으로 연간 벌크화물 17백만 톤, 컨테이너 1백만 톤, 선박 5천여 척을 처리하고 있다. 그중 컨테이너를 위주로 처리하는 딘부 컨테이너 터미널의 하역능력은 <표 3> 과 같다.

표 3. 딘 부 컨테이너 터미널 (Dinh Vu Terminal)

선석 번호 / 이름	길이 (m)	수심 (m)	용도
부두 1	245	10.2	일반 및 컨테이너, 최대 흘수 9.0m, 40,000WT
부두 2	185	10.2	일반 및 컨테이너, 최대 흘수 9.0m, 20,000WT
3	230	10.5	컨테이너, 일반 화물 선박 20,000DWT, 1,200 TEU
4	230	10.5	컨테이너, 일반 화물 선박 20,000DWT, 1,200 TEU
5	230	10.5	컨테이너, 일반 화물 선박 20,000DWT, 1,200 TEU
6	230	10.5	컨테이너, 일반 화물 선박 20,000DWT, 1,200 TEU
7	215	10.5	컨테이너, 일반 화물 선박 20,000DWT, 1,200 TEU

또한 북베트남 지역 최근 한국자본 중심으로 외국인 투자가 집중되고 있으며, 이에 따른 수출 물량 급증으로, 하이퐁 항만 물동량 수요가 늘어날 것이라 판단된다.

표 4. 하이퐁 항만 물동량 추세 및 전망

Year	TEU
2011	2,663,595
2012	2,659,947
2013	3,100,174
2014	3,470,142
2015	3,886,553
2016	4,258,883
2017	4,684,771
2018(E)	5,153,248
2019(E)	5,668,573
2020(E)	6,235,430

자료: 베트남 하노이 무역관, 2018

5. 한국기업의 베트남 북부지역 진출현황

국내 물류기업의 베트남 북부지역의 진출 현황과 비즈니스 모델을 살펴보면 D물류기업의 경우 포스코 가공센터와 베트남 내 고객기업 간 배송을 실시하고 있으며 B물류기업의 경우(서브윈: 완제품 조달)의 경우 LG전자 및 협력업체의 RDC(Regional Distribution Center) 운영 및 납입대행을 실시하고 있다. 수출입 C 물류기업의 경우 호치민-하노이 간 운송, 포스코 배송, 베트남-중국 간 국경운송, 코트라 공동물류센터 운영하고 있으며 K선사의 경우 호치민-하노이 간 연안운송, 중량물 및 프로젝트 물류, 포스코 배송을 담당하고 있다. 또한, H 물류기업의 경우 삼성전자 및 협력업체의 BWT(Bonded Warehouse Transaction) 및 VMI(Vendor Managed Inventory), 베트남-중국 간 국경운송, SDI 및 삼성전기의 수출입물류, H물류기업의 경우 LS전선의 호치민-하노이 간 연안운송, 중국-베트남-캄보디아-태국 등을 연계하는 국경운송을 운영중이다. 로지스 밸리(창고사 6개 업체 공동투자)의 경우 삼성전자 및 협력업체의 VMI 서비스를 실시하고 있다.

〈표 5〉 국내물류기업 베트남 북부지역 진출 현황 및 비즈니스 모델

구분	K선사	H선사	H 물류기업	C 물류기업	H 물류기업	S 물류기업	D물류기업	B물류기업
시작연도	2008	2017	2010	2002	2016	2016	2006	2008
참여기업 및 자본구조	KCTC(49%) - SAFI(해운대리), TRANACO(국영), 3M\$ 이상 투자	100% 자가지분	100% 자가지분	100% 자가지분	창고는 100% 자가지분, 육상운송은 로컬업체와 조인트벤처	창고는 100% 자가지분, 트럭킹은 51:49지분	100% 자가지분	현지기업과 조인트벤처
제공서비스	복합운송주선, 통관, 내륙운송, 보관	테포 운영, 자가물동량 운영	운송, 포워딩, Trucking 등	운송, 포워딩, 창고, Cross-border trucking	국제물류업 (항공, 해상), 창고, 내륙운송, 통관, 국경운송, 물류컨설팅	창고, 트럭킹, ODCY보세창치장, 포워딩	초중량물 통관, 포워딩, 운송	수출입, 통관, 창고, 운송, 트레버스
비즈니스 모델	<ul style="list-style-type: none"> 포스코 가공센터-고객 배송 호치민-하노이 연안운송 중량물/프로젝트 물류 	<ul style="list-style-type: none"> 단순 야적 	<ul style="list-style-type: none"> LS전선 호치민-하노이 연안운송 Border trucking (중-베-라오스-태국-캄보디아-베트남 남부) 	<ul style="list-style-type: none"> 창고: 20%, 수배송: 80% 베-중 국경운송(베트남 구간 자차 이용) 포스코 가공센터-고객 배송 호치민-하노이 운송 	<ul style="list-style-type: none"> BWT/VM I, 수출통관 베-중 border trucking SDIV: 해외 FF 전담 삼성전기 	<ul style="list-style-type: none"> 로컬 및 글로벌 유통업체 내수 및 수출입 보관 및 운송, 포워딩 	<ul style="list-style-type: none"> 포스코 가공센터-고객배송 	<ul style="list-style-type: none"> LG전자: 하이퐁 물류 중괄, 하노이/다낭/호치민3개 RDC 운영, 3-4개 로컬 운송업체 이용 한/중/동남아 수입해상운송, 수출물류 동양산업/Comet: 조달물류 및 납입대행
주요 고객	<ul style="list-style-type: none"> 대우인터내셔널, 포스코, 락엔라, 외국인 투자 중공업 회사 	<ul style="list-style-type: none"> 홍아 해운, 자가물량 	<ul style="list-style-type: none"> LS전선 	<ul style="list-style-type: none"> SEV, LG전자, CJ, KOTRA 통합물류센터 고객사 	<ul style="list-style-type: none"> 삼성전자 및 협력업체 	<ul style="list-style-type: none"> 네슬레, 킨도, 삼화유업 등(내수 80%, 수출 20%) 	<ul style="list-style-type: none"> 포스코 	<ul style="list-style-type: none"> LG전자, 동양산업, Comet(하이퐁)
주요 품목	cotton, 공장 건설 기자재 및 생사품		전자제품, 의류, 원단/완제품 등	전자 및 부품, 집회	전자제품 등	유통업체 물량(식품, 집회 등)	철강	전자 및 부품
서비스 제공 지역	베트남 8개 도시(호치민, 하노이, 다낭)법인	베트남 (하이퐁 단부)	베트남 전역 (호치민, 하이퐁) 호치민에 대표 사무소	베트남전역 (하노이, 호치민, 다낭)에 창고 확보	베트남(호치민, 연풍, 박닌) 물류센터, Thai Nguyen 사무소	베트남 하노이 인근(홍엔 지역)	하노이 (박닌)	호치민, 하노이(박닌), 다낭.
인원	<ul style="list-style-type: none"> 주재원 3명 현지인원 14명 	<ul style="list-style-type: none"> 주재원 3명 	<ul style="list-style-type: none"> 호치민(노동인력 35명, 기사 70명), 하노이(노동인력 30명, 기사 22명) 	<ul style="list-style-type: none"> 하노이 대표 사무소(30명, 한국인 8명), 연풍 사무소 및 창고(138명, 한국인 5명), 총 277명 	<ul style="list-style-type: none"> 주재원 2명 현지 7명 (현지1명 영업 전담) 	<ul style="list-style-type: none"> 한국인 3명 현지인원 71명 	<ul style="list-style-type: none"> 한국인 3명 현지인원 82명 	

IV. 물류 비즈니스 모델 사례분석

1. 연안운송사업

1) 개요

베트남의 경제성장과 더불어 증가되는 물동량 처리를 위해 연안운송을 이용하여 효율적인 운송 및 물류비 저감을 위한 사업으로 국내물류기업 진출 시 고려해 볼 수 있는 비즈니스 모델 중 하나이다. 베트남의 도로망은 약 285,200km에 이르며 104개의 도로 약 17,000km와 7개의 고속도로 6,478km로 이루어져 있으며 육로를 통한 국내 여객 및 화물 운송 비율은 전체의 약 75.6%를 차지하며 여객운송의 비율은 전체의 약 94.09% 차지하고 있다. 또한 전국도의 60%가 비포장도로일 정도로 매우 제한적, 까다로운 법규, 비리 등 경찰업무의 비 투명성, 적재 및 트럭 중량 제한, 운전기사 확보 및 운영 문제, 외국기업에 대한 개방 제한 등 다양한 장애요인 존재한다. 뿐만 아니라 베트남 철도망은 전체 3,143km이며 화물의 운송비율은 전체의 약 0.64% 여객의 수송 비율은 전체의 약 0.42%를 차지하고 있어 거의 낮은 이용률은 나타나고 있는데 이는 호치민-하노이 간 1,726km가 협궤일 정도로 대부분 주요 노선에 있어서의 협궤 및 단선문제, 복선화 및 고속화 미흡 등으로 인해 안정적인 운송수단으로 어렵기 때문이다.

2) 비즈니스 모델 분석

베트남 항만 하역시장은 대도시와 접한 항만위주로 발전하였고 호치민 지역은 항만물동량은 약 650만 TEU로 63% 하이퐁지역 약 350만 TEU로 34%를 차지하고 있으며 물동량이 많은 호치민-하노이 간 운송의 경우, 운송시간이 3~4일정도 소요되며 이는 철도 및 도로와 소요시간이 비슷하나 두 운송 수단에 비해 운임이 철도의 63%, 도로의 42%에 불과하

여 연안운송을 이용할 수밖에 없다. 현재 호치민-하노이 구간의 연안운송은 CY-CY 간 운임이 TEU당 250달러로서 3일이 소요되며 주간 10항차 정도가 운영되고 있다.

베트남 물류시장 규모는 500억~600억 달러에 달하며 연평균 성장률 15~20%의 속도로 빠르게 성장 중이며, 향후 5~10년간 두 자릿수 성장률을 유지할 전망이다. 또한 연안수송 사업을 운영하기 위해서는 파트너의 확보가 필요하며 현지 라이선스를 보유하고 있는 베트남 현지 선사 (Vinalines, Gemadept, Bien Dong 등)과 같은 조인트 벤처가 요구된다.

2. 물류센터 및 ICD 사업

1) 개요

내륙컨테이너화물통관기지(ICD:Inland Container Depot, Inland Clearance Depot)는 항만 혹은 공항이 아닌 내륙에 위치하여 항만과 똑같이 컨테이너 화물처리를 위한 시설을 갖추고 수출입 통관업무 등 종합물류터미널의 기능을 하는 사업이며 ICD의 주요 기능은 수출입화물 통관, 화물집하, 보관, 분류, 간이 보세운송, 관세환급, 선사 B/L발급 등이 있다.

2) 비즈니스 모델 사례

국내 S기업의 물류센터 현황을 살펴보면 베트남 현지 합자 투자 없이 단독물류센터 구축하여 성공적으로 운영하였으며, 트럭킹 로컬업체와 합작(지분율 : 51대 49)으로 트럭킹 사업도 구상하고 있다. 주요 화주군 현재 10업체 주 거래처이며(한국 거래처; 2개 포함), 취급품의 비율은 내수 80%, 보세(수출입) 20% (유통, 포위딩업체 중심; 네슬레, 킨도, 삼화유업 등) 이다.

표 6. 국내 S기업 창고 현황



구분	내용
위치	홍옌성 포노이 B공단
창고 규모	지상 1층 (중 2층 사무실)
대지 면적, 연면적	30,000㎡ (9,075평), 10,064㎡ (3,044평)
보관용적	7,684 pallet

토지 임대차 가격은 평당 약 65\$이며(하이퐁: 80~100\$ 수준), 총 560만\$을 투자하였으며 2016년 9월 물류센터 1개동 준공 후 2018년 동일규모의 2차 물류센터를 완공하였다.

표 7. S기업 물류창고 지리적 이점

위치	지리적 이점
하노이 30km	하노이 및 인근 지역을 타겟으로 유통 물류에 최적의 입지 조건
하이퐁항 75km	15년 2월에 개통한 하노이~하이퐁간 고속도로에 가장 근접한 최신식 물류센터
공항 47km	IT시스템을 바탕으로 고객 맞춤형 통합서비스 제공 가능

3) 비즈니스 모델 분석

물류센터 운영시 필요 예상 영업이익은 약 5~6억으로 추정하여 약 12~13년 후 투자금 회수계획을 목표로 하고 있으며. 북베트남 지역 진출한 국내 제조기업, 물류기업, 유통기업 등의 수출입 물류서

비스(Warehouse, ICD, CFS, ODCY, 통관, 포워드, 터미널 운영사 등)을 선사와의 협업을 통한 단계적 진출이 가능하다. 부지의 위치, 연결성, 육해상 교통인프라 등을 고려했을 때, 박닌(Bac Ninh), 락후옌(Lach Huyen) 인근 공단 등이 ICD(Inland Custom Depot) 입지로 유망하다. 북부 베트남 지역의 ICD 허가는 각 지역마다 1개로 제한되어 있으므로 ICD 물류센터 사업을 하려는 경우 허가가 나지 않은 지역으로 고려하여야 할 필요가 있다.

3. 콜드체인모델

1) 개요

저온유통체계, 즉 냉동, 냉장에 의한 신선한 식료품의 유통방식으로 어류, 육류, 청과물 등의 신선한 식료품을 생산지에서 가정까지 저온을 유지함으로써 선도를 떨어뜨리지 않고 배송하는 방식 및 유통과정을 말한다. 콜드체인의 주 대상은 신선 식품이며, 신선 식품은 크게 4가지 온도 관리 방법으로 보관되며 급속냉동(-50~-40℃), 냉동(-40~-10℃), 냉장(-10~10℃), 상온 보관(10~40℃)으로 구분할 수 있다.

2) 비즈니스 모델 사례

베트남 소비자들의 소득 증가로 인해 식품분야의 지출 증가가 지속적으로 이어지고 있으며 특히 식품 안전에 대한 인식 향상과 사회적 관심이 높아져 신선, 고급 식품에 대한 선호도가 지속 증가하여 콜드 체인의 사업이 유망사업으로 제기되고 있다.

현재 베트남에서 콜드체인 통합 서비스를 제공하는 업체는 아직 없으며 한국계 유통업체(롯데마트, 이마트, 롯데리아, 푸레주르, BBQ등 17개 업체)들이 베트남에 진출해 있으나 콜드체인 서비스를 제공하지 못하고 있는 실정이다.

표 8. 콜드체인 투자 사례

구분	내용	비고
John Swire Cold Storage Vietnam	<ul style="list-style-type: none"> •투자액 : 219억 •규모 : 면적 42,500㎡, 창고 높이 8~ 13m •냉장고 38대 •빈증성, 송탄에 공장설립 •직원 300명, 트럭 25대 보유 	
CLK Cold Storage	<ul style="list-style-type: none"> •투자액 : 1,800만 달러 •규모 : 면적 9,300㎡ •영하 50° ~ 영상 25° 까지 가능한 시설 투자 	

3) 비즈니스 모델 분석

베트남은 연중 날씨가 덥고 기온이 높아 식품이 쉽게 변질될 우려가 있기 때문에 베트남 내 신선식품 유통을 위해서는 저온 유통을 위한 시스템 구축이 필수적이다. 이러한 기후적 여건에 비해 베트남 지역에서는 저온창고 시설과 냉장차량이 턱없이 부족하여 콜드체인 비즈니스를 하기에는 비교적 적합하다. 그러나 반면 높은 초기투자 비용과 미흡한 물류 인프라와 복잡한 유통경로, 높은 물류비용과 손실률 등을 고려할 때 베트남 현지 물류업체와의 제휴·협력을 통해 파트너를 확보하는 전략이 필요하다.

4. 중국과의 국경 통과모델

1) 개요

중국에 대한 베트남의 무역 의존도는 꾸준히 증가해, 베트남의 전체 수입량 중 중국산이 30%를 차지하고 있다. 심천, 동관 등 남중국에 소재한 전자/기타 제조기업 등으로 부터 하노이/하이퐁 소재 기업 간 통관/운송 및 공급사 재고관리(VMI)등의 서비스를 이용하여 국경통관 물류의 효율성의 증대를 목적으로 하는 사업모델이다.

2) 비즈니스 모델 사례

베트남은 북쪽으로 중국과 1,350km에 이르는 긴 국경선을 맞대고 있어 육로를 통한 무역이 용이하며 양국은 아세안-중국 자유무역협정(ACFTA)을 맺은 상태이므로, 관세 면제와 특혜세율을 적용할 수 있다. 해당 무역협정으로 인해 베트남은 2006~2015년 사이 90%에 이르는 품목의 수입관세를 철폐했으며 육로를 이용한 무역거래는 조건에 따라 관세를 면제받을 수 있다. 한편, 중국 평양 세관에서 베트남 랑손 세관 통과까지 차량대기 및 통과 후 국경통과는 2.5시간이 소요 되고 있다. 중국 난닝(Nan Ning)-베트남 랑손-하노이-하이퐁의 노선으로 베-중 경제 회랑으로 이용되며 베트남은 주로 농작물, 수공업품, 카사바 등을 수출하고 기계, 장비, 트럭, 비료 등을 수입 하고 있다.

3) 비즈니스 모델 분석


국경모델사업인 평양, 랑손 세관은 하이퐁 지역 기업의 입지 접근성이 좋고 베-중 연결 고속도로, 티엔손 ICD 등 인프라 및 입지여건이 매우 좋은 편이다. 남중국 소재 전자 및 기타 부품기업(SDIV, BYD, ATL, 이렌텍, KSD, 한솔 등), 중국 저장 지역의 광동성의 전자 및 기타 부품기업이 주요고객으로 될 전망이다. 1.8톤 이상의 화물의 운송시 항공료보다 저렴하여 항공운송 대비 강점을 가질 수 있으며. 베-중 간 직통관 현지운송 운송업체(VK Logistics등)와의 협력이 필요시 된다.

5. 락후엔 신항만 개발사업

1) 개요

인천항공사의 대규모 항만개발사업으로 기존 하이퐁 항만 Nam Hai지역, Dinh Vu지역부터 소형 수심항만 제외한 심해수심인 Lach Huyen 2단계 개발사업 참여하는 사업이다.

표 9. 락후엔 신항만 현황도

신항만 현황	인프라 현황
	<ul style="list-style-type: none"> •TAN VU-LACH HUYEN 수상대교 -락후엔 심해항에서 산업단지 연결로 •하이퐁-하노이신고속도로: 하이퐁과 하노이 1시간으로 연결 •하이퐁-꽝닌-중국고속도로 - 중국까지 3시간으로 연결 •하이퐁Cat Bi 신 국제공항 -인천과 하이퐁 직항 노선 취항

2) 비즈니스 모델 현황

1단계 락후엔 신항만 개발계획을 살펴보면 라쿠엔 딥씨 포트(2개 선석) 일본 ODA와 베트남(MIT) 정부에 의한 합작투자자 1,845,000㎡ 지역을 건설할 예정이다.

참여사는 SNP 51%, MOL 17.5%, ITOCHU 15%, Wanhai 16.5%로 구성될 것으로 알려졌으며 2020년에서 2025년까지 6개 컨테이너 터미널의 선석의 길이는 2,250m, 일반화물 터미널은 3개선석이며 선석의 연장은 750m, 수심은 14m로 계획상에 포함되어져 있다. 최대접안선박은 일반화물 100,000DWT, 컨테이너 6,000TEU 입항가능하며 연간 35 ~21 십만톤 일반화물 처리능력으로 예상된다. 또한 2단계 락후엔 신항만 개발계획으로는 5,083,000㎡ 면적으로 건설예정인 2025년에서 2030년까지 16개 컨테

이너 터미널의 선석을 개발하는 사업으로 연장길이는 6,000m, 일반화물 터미널은 7개선석이며 선석의 연장은 1,750m, 수심은 14m 이상이다. 최대접안선박은 일반화물 100,000 DWT, 컨테이너 8,000 TEU 입항가능하며 연간 118,000,000 ~ 136,000,000의 일반화물 처리능력이 예상된다.

3) 비즈니스 모델 분석

주요 개발지역은 DEEP C HP II(던부항 배후), DEEP C HP III(락후엔신항 배후)이 유력한 지역이며 선사 등의 공동투자를 통한 물량확보, 추후 컨테이너 Depot 보성 및 콜드체인 등의 사업다변화가 가능하다. 현지기업(HAIAN)과 하이퐁배후 합작투자 사업으로 최근 한국계 기업(PANTOS LOGISTIC)과 합작 투자의 형태로 물류창고와 컨테이너 Depot 개발 사업을 추진하고 있으며, 현재 합작법인 설립이 완료된 상태이다. HAIAN은 2009년 하이퐁 항만개발로 사업을 시작하였으며, 현재 베트남 주식시장에 상장된 기업으로 호치민-하노이 연안운송, 창고, 물류 등으로 영역을 확대하고 있다.

V. 결 론

본 연구는 베트남 북부지역 하노이, 하이퐁 지역을 중심으로 최근 이루어지고 있는 국내물류기업들의 비즈니스 모델을 검토해보고 시사점을 제시함으로써 베트남 북부지역으로의 진출을 계획하고 있거나 진출해서 비즈니스를 운영하고 있는 국내 물류기업들에게 시사점을 제시하는 것을 연구의 목적으로 한다. 분석결과 베트남 북부지역 우리나라 수출입 물류기업의 비즈니스 모델을 정리하면 아래와 같다.

먼저 기 진출한 물류업체(선사, 물류업체, 현지업체 등)와의 협력을 통한 물류서비스를 제공하는 비즈니스 모델이며 앞에서 제시한 5가지 모델별 단기/중기로 나누어 파트너 십 방안을 제시하였다. 단기적 사업으로는 Warehouse, ICD, Trucking 사업 등을 들 수 있으며 기 진출한 우리나라업체들과의 협업이 가능하며 창고부문과 단독투자가 가능하며 ICD와 트럭킹은 반드시 로컬업체와 조인트 벤처 투자(로컬업체 51% 이상 투자)가 필요하다. 또한, 장기적으로는 연안운송, 국경간 운송, 트럭킹, Deep Sea 신항만 투자 등을 고려할 수 있으며 앞의 4개의 비즈니스 수행시 전부 현지파트너 십이 필요하며 로컬 업체는 51% 이상의 투자지분이 요구된다.

가 매우 중요하며 둘째, 베트남 국적의 로컬 물류업체와의 공동투자 모색이 반드시 수반되어야 한다. 왜냐하면 앞에서 전술하였듯이 5개의 제안 비즈니스 모델 중 베트남은 제도적으로 창고사업을 제외한 모든 비즈니스 수행시 로컬기업의 최소 51% 투자를 명시하고 있어 로컬 물류기업과의 공동투자부분이 매우 중요하다. 셋째, 국내외 중소 제조 및 물류기업에게 최고의 서비스 및 저렴한 요율을 제공할 수 있어야 하며 이를 통해 국내외 중소기업을 위한 종합 물류 비즈니스센터 운영 역할을 수행하는 것 또한 매우 중요하다. 마지막으로 리스크 감소를 위한 국내 관련 업체와의 공동투자 방안을 모색할 필요가 있다. 국내 선사, 운영사, 물류사, 제조업 등 진출을 고려하고 있는 관련업체와의 유기적인 협력이야 말로 주요성공요인 중 하나일 것이다.

표 10. 기 진출 협력 가능 업체별 비즈니스 제안 모델 (사업별/중단기 별)

구분	연안운송 (현지파트너십)	W/H (Cold Chain, 단독 가능)	ICD (CY/CFS/O DCY) (현지파트너십)	국경간 운송 (현지파트너십)	Trucking (Cold Chain, 현지파트너십)	항만/터미널 개발 또는 운영 (현지파트너십)
중단기 별		로지스밸리 (하이퐁지역, Deep C) , 홍야, 로지스밸리, 남성, 우련, 장금, 판토스 홀딩스	세방, 남성, CJ, 홍야, 장금, 판토스홀딩스		세방, 남성	
진출 방안	세방, 남성, 장금, 홍야, 한진, 포스코, 태광, CJ			세방, 남성 및 하나로 TNS, 한진	Cold Chain (세방, 남성)	. Deep Sea 2단계 신항만, (CJ, 세방, 남성, 장금, 홍야, 우련 통운)

결국 베트남 북부지역 하노이, 하이퐁 지역을 중심으로 한 물류기업의 비즈니스가 효과적으로 이루어지기 위한 성공요인으로는 첫째, 하노이, 하이퐁 지역을 중심으로한 ICD 물류 거점 및 네트워크 확보

참 고 문 헌

김지연(2011), 베트남의 통상 및 투자환경과 한국기업의 현지화요인 연구, 세계지역연구논총, 제29권, 제1호, 205-222.

박용안·김은수(2007), 베트남 물류시장 개방과 해운·항만부 문진출방안- WTO 가입에 따른 진출방안을 중심으로-, 해양수산개발원, 월간 해양수산 제273호

베트남기획투자부(MPI)(2016), 베트남 행정구역 편제자료

손승호(2007), 베트남 금융시장 현황과 진출전략, 수은해 외경제, 25~45.

이재은·고민욱·박정섭(2013), 한국과 베트남 물류현황에 관한 탐색적 연구, 물류학회지, 제23권, 제2호, 121~142.

장선미·조현숙(2016), 물류환경 분석을 통한 물류시장 진출 방안에 관한 연구 - 메콩강 유역 4개국을 중심으로, 한국항만경제학회지, 제32집 제4호, 193-209.

전형구·차중근(2012), 중소기업의 베트남 진출전략에 관한 연구-KOTRA 해외공동물류센터 활용방안을 중심으로-, 기업경영연구, 제19권 제1호, 153-168.

한국무역협회(2016), 미얀마 신정부 출범과 진출유망분야

한국수출입은행(2006), 베트남 국가현황 및 진출방안

KOTRA(2009), 베트남 투자 실무 가이드

KOTRA(2014), 베트남 투자법

KOTRA(2015), 베트남 진출전략 보고서

KOTRA(2016), 베트남 하노이 무역관

국내 물류기업의 베트남 진출 비즈니스 모델과 시사점

- 베트남 북부 지역을 중심으로-

정태원*

국문요약

본 연구는 베트남 북부지역 하노이, 하이퐁 지역을 중심으로 최근 이루어지고 있는 국내물류기업들의 비즈니스 모델을 검토해보고 시사점을 제시하였다. 기 진출한 물류업체(선사, 물류업체, 현지업체 등)와의 협력을 통한 물류서비스를 제공하는 비즈니스 모델들(연안운송, 물류센터 및 ICD 운송, 콜드체인, 국경통과, 항만개발 등) 소개하였다. 이 모델별 단기/중기로 나누어 파트너쉽 방안을 제시하면 단기적 사업으로는 Warehouse, ICD, Trucking 사업 등을 들 수 있으며 기 진출한 우리나라업체들과의 협업이 가능하며 창고부문 투자 이외에 ICD와 트럭킹 사업은 로컬업체와 조인트 벤처 투자(로컬업체 51% 이상 투자)가 필요하다. 또한, 장기적으로는 연안운송, 국경간 운송, 트럭킹, Deep Sea 신항만 투자 등을 고려할 수 있으며 전부 현지파트너쉽이 필요한 사업이어서 로컬 업체는 51% 이상의 투자지분이 요구된다.

주제어: 베트남, 하노이, 하이퐁, 물류 비즈니스 모델, 물류기업

