



 신흥지역정보 종합지식포탈 <a href="http://www.emerics.org/">http://www.emerics.org/</a> 2018. 12. 27.   동남아시아	<b>「이슈&amp;트렌드」</b> <b>베트남 다낭(Danang) 인도차이나 반도의 차세대 물류 기지로 부상</b> 작성   이재호 전문연구원(KIEP 세계지역연구센터 동서남아대양주팀)
--	--

- 2018년 12월 14일 베트남 중부 해안 다낭(Danang)시의 대규모 물류 인프라 설립안이 인민위원회 승인을 통과해 대규모 물류 인프라 건설이 추진될 예정이다.
- 동 물류 인프라 설립안은 다낭시 2030년 물류 인프라 개발계획에 기반한 것으로 항구 및 물류 터미널 형태로 예산 6억 달러, 토지 312헥타르가 소요될 예정이다.
  - 베트남은 빠른 산업화와 경제성장에도 불구하고 열악한 물류 여건이 성장의 걸림돌로 작용해왔으며, 베트남의 산업지대 및 물류 시설은 수도 홍강델타(하노이 일대) 및 동남부(호치민 일대)에 집중되어 있어 중부지역은 상대적으로 발전이 더딘 상황임.

표1. 베트남 광역지역별 물류 처리 현황

광역 지역	물동량(천톤)	비중(%)	승객(백만명)	비중(%)
홍강 델타(북부)	436,630	35.0	1,201	34.1
북부 내륙 고원지대	126,265	10.1	90	2.6
중북부 및 중부 해안	284,072	22.8	295	8.4
중부 고원	45,233	3.6	80	2.3
동남부	232,284	18.6	1,174	33.4
메콩 델타(남부)	122,866	9.9	679	19.3
총계	1,247,350	100.0	3,519	100.0

자료: 베트남통계청(www.gso.gov.vn)

- 신규 물류 터미널은 기존 다낭 항만에서 처리되는 물동량을 빠르게 흡수해 다낭의 핵심 물류 처리 시설로 성장할 것으로 예상됨.
- 동 계획으로 건설이 추진되는 물류 인프라 중 항만 부문은 물동량 처리 비중을 2020년 25%, 2025년 30%, 2030년 35%, 2045년 45%까지 지속 확대할 예정임.
  - 항공 부문은 처리 물동량 비중을 2020년 10%, 2025년 15%, 2030년 20%, 2045년 40%, 철도 부문의 경우 2030년 20%에서 2045년 40%까지 확대할 예정임.
- 다낭시 복합 물류 인프라는 향후 베트남의 남북간 물류 여건 개선 뿐만 아니라 인도차이나 반도의 중심 물류 경제축인 GMS(Greater Mekong Subregion) 동서 경제회랑의 동부 물류 거점으로서의 역할도 기대됨.

- 향후 동 물류 기지가 활성화될 경우 베트남 제3의 도시인 다낭이 베트남 남북을 연결하는 중심 물류 기지이자 및 메콩유역 경제·물류의 중심축인 동서경제회랑(East-West Economic Corridor)의 주요 물류 거점으로 부상할 것으로 예상됨.

그림1. 인도차이나 반도 동서경제회랑



자료: East-West Economic Corridor(EWEC) Business Database.

- 향후 다낭이 베트남 중부 및 동서경제회랑의 복합 물류 거점으로 성장할 잠재력을 감안해 우리 기업들의 베트남 중부 지역 진출도 고려할 필요가 있음.
- 베트남의 산업화와 경제개발이 북부 하노이, 동남부 호치민을 중심으로 진행되어왔으며 현재 공간적으로 포화상태인 점을 감안하면 향후 중부지역의 개발 잠재력이 높을 것으로 판단됨.