

대 베트남 외국인직접투자의 최근 동향

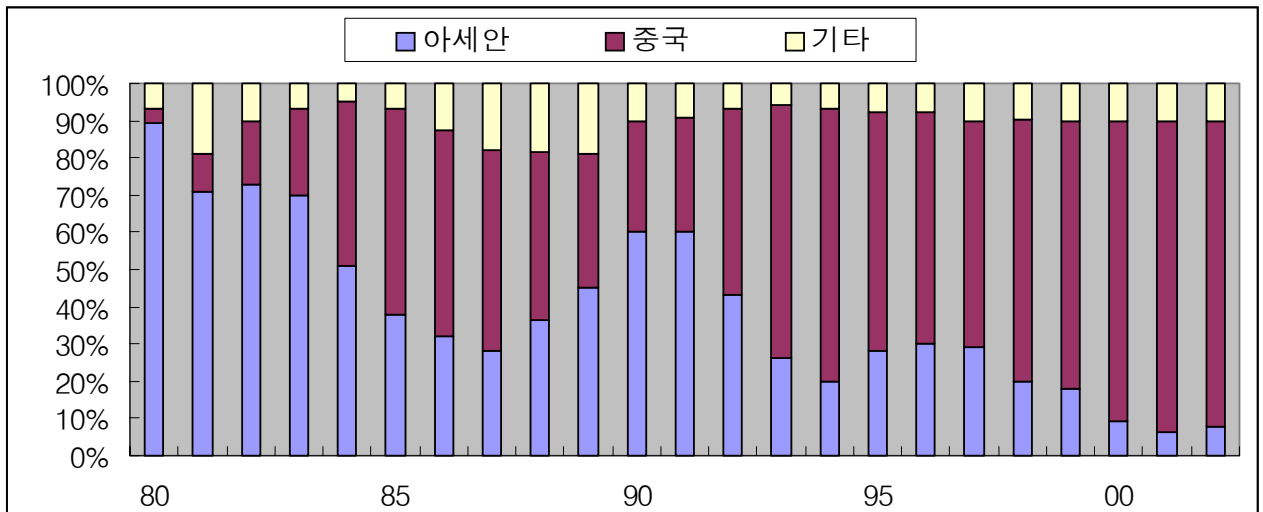
최근 베트남에 대한 직접투자는 금액면에서 과거에 비해 크게 감소하고 있으며 이는 여러 외부적인 요인에 의한 영향에 기인하고 있음. 이에 불구하고 베트남에 대한 투자환경에는 여전히 매력적인 면이 많은 편이고 문제점 또한 차차로 개선되고 있음.

□ 아시아 통화위기의 영향

- 베트남에 대한 직접투자가 하락세에 있는 주 요인으로는 통화위기 발생의 여파로 볼 수가 있는데, 통화위기로 인한 경제불안으로 아시아 역내의 설비가 과잉상태에 있다는 인식이 강해지면서 신규 투자가 전반적으로 자제되었음. 실제로 베트남에 대한 직접투자가 급감된 것은 통화위기가 발생한 1997년이후로 나타났음.

□ 중국과의 경쟁에 따른 타격

<그림 1> 대 아시아 직접투자 유입의 점유율

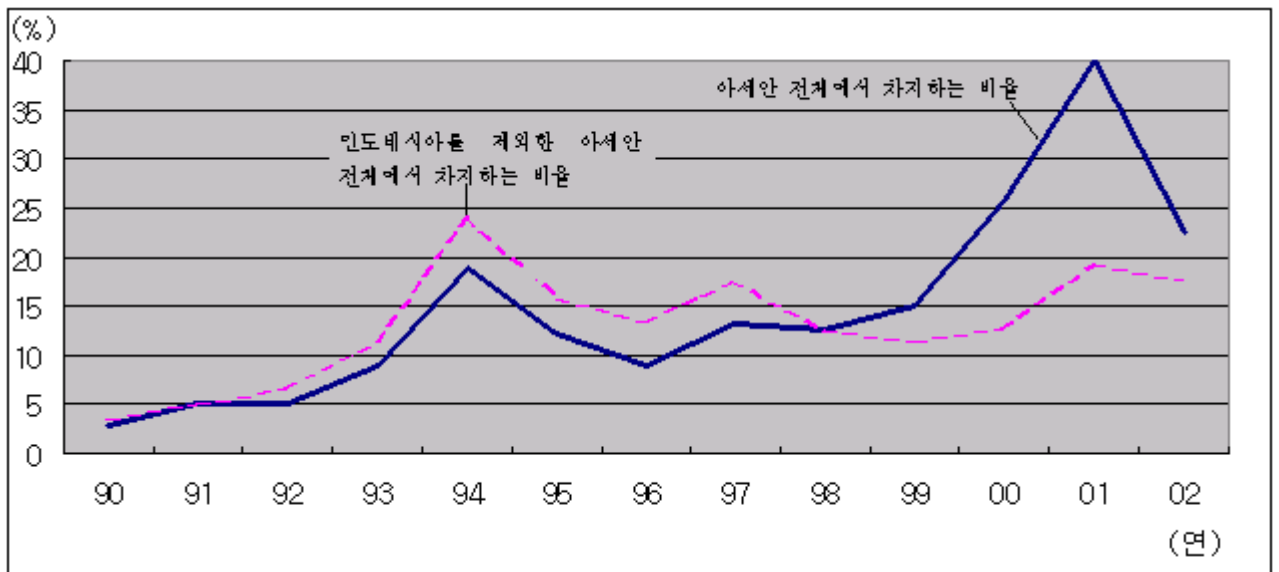


자료 : Mizuho Financial Group

주 : 아시아에서 일본과 NIES는 제외.

- 최근 중국투자의 붐이 계속되는 가운데 베트남을 포함한 동남아시아 전체가 상대적으로 매력이 감소하고 있음.(그림 1) 이렇게 경제대국인 중국의 고성장에 따라, 동남아시아에 대한 주목도가 떨어지는 것은 어느 정도 불가피한 상황이라고 할 수 있음.
- 그러나 동남아시아 전체의 직접투자에서 베트남이 차지하는 점유율은 과거에 비해 최근에는 오히려 높은 수준에 있으며,(그림 2) 직접투자의 순유입액이 현재 마이너스를 기록하고 있는 인도네시아를 제외하고 베트남의 점유율이 현재로서는 커다란 변화가 없어서 동남아시아 중에서 베트남에 대한 투자매력은 특별히 감소되지 않았다고 평가됨
- 그러나 베트남에 대한 직접투자를 건별투자금액 면에서 보면 베트남의 경제규모를 감안할 때 국내시장을 노린 대형 투자가 지속적으로 유입되기는 힘들 것으로 보여 90년대 중반과 같은 투자유입이 재현되기는 어려울 것으로 보임.
- 참고로 대내 직접투자 유입액을 GDP에 대비해 살펴보면, 90년대 중반의 베트남이 경제규모에 비해 아시아 속에서도 두드러지게 높은 수준이었음을 알 수 있음.

<그림 2> 아세안의 직접투자중 베트남 점유율



자료 : UNCTAD, World Investment Report

주 1. 아세안에는 싱가포르가 포함되지 않음

2. 인도네시아 대상의 직접투자는 98년 이후 마이너스가 계속됨.

□ '베트남 거대 시장' 환상의 퇴색됨에 따라 투자 감소

- 베트남의 국내시장 확대에 대한 기대가 한때 굉장히 높아 자동차 등의 일부 업종에 필요 이상의 일련의 대형 투자가 이루어진 점이 지적되고 있음.

- 베트남은 7천만 명이나 되는 인구를 가지고 있는 만큼, 경제성장이 궤도에 오르면 언젠가는 거대 시장으로서 주목을 받을 것으로 보이나, 베트남의 자동차 시장을 보면 국내 판매대수가 연간 3만대에 미치지 못함에도 불구하고 11개나 되는 자동차 업체가 생산거점을 두고 있는 등 공급 과잉의 양상을 띠고 있음.

- 베트남 현재의 1인당 GDP 수준이 400달러 선에 머물고 있음을 감안할 때 지금의 경제성장 추세로 보아도 경제전체가 구매력을 갖춘 대규모 소비시장으로 변모하기까지는 상당한 시간이 걸릴 것으로 보임.

□ 투자환경의 미정비와 정보 부족

- '베트남 거대 시장' 환상의 퇴색과 비슷한 현상으로, 제도적·물적으로 투자 환경이 충분히 정비되지 않았고, 현지 정보가 충분히 정비되지 않았던 1990년 중반에 투자붐이 일어나는 바람에 결과적으로 베트남에 대한 실패가 높아진 것도 투자 감소의 요인으로 들 수 있음.

- 예를 들면 예전에는 합작의 형태를 취하는 직접투자 조건이 많았는데, 파트너와의 의견 조정에 시간이 걸린다는 지적이 많았으며, 이에 따라 '베트남의 국영기업은 자금·기술·판매력도 없으면서 사업추진에 장애요소가 되는 경우가 많아 합작 파트너로서는 일반적으로 적절치 않다'라는 평가가 많은 편임.

□ 베트남의 WTO 가입시 입지면에서 유리할 듯

- 베트남은 아세안 가입국임과 동시에 인접한 대중국 사업의 거점으로서도

서서히 주목을 모으고 있음. 이는 중국은 이미 WTO에 가입했고 베트남도 2004년까지 가입하는 것을 목표로 하고 있어, 그에 따라 양국간 관세율 하락이 전망되는 점에서 대중국 사업이 더욱 활발해질 것으로 보이기 때문임.

- 아울러 베트남의 수도 하노이에서 자동차로 중국 국경에 접근하려면 예전에는 3시간 걸렸지만 도로정비가 진전됨으로써 지금은 약 1시간 45분이 정도 걸려 베트남 북부의 주요 항만도시인 하이퐁까지 걸리는 2시간보다도 약간 짧은 수준이며, 이로서 교통설비 면에서도 베트남을 거점으로한 대 중국 사업은 한층 더 수월해졌음.
- 베트남이 가입할 아세안의 구조(AFTA)상에서도 무역자유화가 진전되고 있음. 산업이나 기업 상황에도 따르지만 어디까지나 저임금하의 가공조립을 목표로 한다면 베트남도 충분히 투자지역으로서 경쟁력이 있다고 할 수 있음.

선임연구원 김종호
E-mail: jhokim@koreaexim.go.kr