

# 글로벌 물류 현지시장 동향

www.kmi.re.kr

발행인 조정희 원장 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)  
총괄 김동환 감수 이연경 자료 문의 051-797-4770 Email: kdong@kmi.re.kr

## FIATA 2025가 보여준 베트남 물류산업의 방향성

### Contents

- 01 베트남 정치, 경제 및 물류산업 개관
- 02 베트남의 물류 정책 동향
- 03 FIATA 2025 하노이
- 04 결론 및 시사점

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.



# FIATA 2025가 보여준 베트남 물류산업의 방향성

PTV Group

강종원 법인장

## 01 베트남 정치, 경제 및 물류산업 개관

베트남의 거시경제 및 정치 환경을 살펴보면, 지난 10여 년간 연평균 6~7%대의 경제성장률을 달성하며 동남아시아 지역의 주요 제조 및 수출 거점으로 성장해 왔다.<sup>1)</sup> 특히 2024년 베트남의 GDP 성장률은 7%를 초과한 것으로 평가되고 있으며, 정부 역시 2025년 경제성장 목표를 8% 이상으로 설정함으로써 고성장 기조를 지속하겠다는 정책적 의지를 분명히 하고 있다.<sup>2)</sup> 베트남 경제는 수출 의존도가 높은 구조적 특성을 보이며, 수출액이 GDP 대비 약 80%를 상회하는 수준으로 글로벌 무역 환경 변화와 공급망 재편 동향에 민감하게 반응하는 구조를 갖고 있다. 이러한 특성은 베트남이 글로벌 제조 및 물류 네트워크에서 차지하는 전략적 위상을 보여주는 동시에, 대외 환경 변화에 따른 변동성에도 노출되어 있음을 의미한다. 정치적으로는 2024년 이후 지도부 개편이 이루어지며 정책 방향의 연속성과 집행력이 한층 강화되는 양상을 보이고 있다. 공안부 장관을 역임한 또 럼(Tô Lâm)은 2024년 5월 국가주석으로 선출되었으며, 이어 2024년 8월 베트남 공산당 서기장직에 취임함으로써 실질적인 최고 지도자로 부상하였다. 또 럼 서기장은 반부패 운동과 행정·관료 시스템 개혁을 주도해 온 인물로 평가되며, 정부 조직 15~20% 규모 축소, 공공부문 효율성 제고, 그리고 인프라·제도·인력 분야의 3대 돌파구(breakthrough) 전략을 핵심 정책 과제로 제시하고 있다.<sup>3)</sup> 이러한 정책 기조 하에서 2025년 2월 베트남 국회는 2025년 GDP 성장률 8% 이상 달성과 물가상승률 4.5~5% 수준 유지를 목표로 하는 경제개발계획을 승인하였다. 동시에 중국과 연결되는 북부 지역 철도망 확충, 고속도로 건설, 전력·원자력발전 및 액화천연가스(LNG) 발전소 건설 등 대규모 인프라 사업도 연이어 의결되었다. 이는 경기 둔화 및 지정학적 불확실성에 대응해 공공투자 확대와 물리적 인프라 구축을 통해 성장동력을 강화하려는 베트남 정부의 정책 방향을 보여주는 것으로 해석된다.<sup>4)</sup>

1) Tăng trưởng GDP năm 2024 của Việt Nam "sáng cửa" đạt 7% (검색일: 2025.11.24.)

2) Phần đầu tốc độ tăng trưởng GDP năm 2025 đạt trên 8% (검색일: 2025.11.25.)

3) Đại tướng Tô Lâm được bầu làm Chủ tịch nước (검색일: 2025.11.25.)

4) Bối cảnh kế hoạch phát triển KT-XH năm 2025 với mục tiêu tăng trưởng đạt 8% trở lên (검색일: 2025.11.24.)



### ■ 베트남 경제성장률 추이와 향후 전망(2012~2025년)



자료: <https://diendandoanhnghiep.vn> (검색일: 2025.11.25.)

다음으로 베트남 물류 산업의 성장과 구조적 과제를 살펴본다. 2024년 11월 베트남 산업통상부(MOIT)는 제조업 및 수출 확대에 힘입어 베트남 물류 산업이 연평균 14~16%의 높은 성장률을 기록하고 있으며, 2024년 기준 시장 규모는 약 420억 달러 이상으로 추산된다고 발표하였다. 그러나 이러한 외형적 성장에도 불구하고, 베트남의 물류비용 대비 GDP 비중은 약 16.8~18% 수준으로, 세계 평균(10% 내외)뿐 아니라 일본·싱가포르·말레이시아·인도네시아 등 주요 경쟁국(8~13%)에 비해 상당히 높은 편이다. 이는 도로 교통 혼잡, 항만과 내륙운송 간 연계 부족, 복합운송 인프라 미흡, 디지털화 및 자동화 수준의 격차 등이 복합적으로 작용한 결과로 지적된다. 이러한 구조적 문제를 인식한 베트남 정부는 2024년 국가 물류포럼 등을 통해 물류비/GDP 비율을 중기적으로 15%, 장기적으로 12~15% 수준으로 낮추고, 물류산업의 GDP 기여도를 15~20%까지 확대하겠다는 목표를 반복적으로 강조하였다. 이는 물류비 구조 개선이 단순한 산업 효율성 문제를 넘어, 수출경쟁력과 국가 공급망 안정성을 좌우하는 핵심 정책 과제임을 시사한다.<sup>5)</sup>

베트남의 항만-물류 인프라는 이러한 정책 목표를 뒷받침하는 핵심 기반으로 기능하고 있다. 베트남은 약 3,200km에 달하는 해안선을 따라 34개 항만구역과 300개 이상의 선석으로 구성된 국가 항만체계를 구축하였으며, 전체 설계 처리능력은 연간 약 9억 5천만 톤 규모로 평가된다.

5) Government approves logistics services development strategy (검색일: 2025.11.28.)



항만체계는 지리적으로 북부(하이퐁·꽝닌), 중부(다낭·꽝남·칸호아), 남부(호치민·바리아붕따우·동나이)의 3개 권역으로 구분되며, 내륙컨테이너기지(ICD)와 배후물류단지 구축도 단계적으로 추진되고 있다. 다만 현재 물동량 운송은 여전히 도로 운송 의존도가 높은 구조를 보이며, 철도 및 내륙수로를 활용한 복합운송체계는 초기 발전 단계에 머물러 있는 것으로 평가된다. 이러한 한계에도 불구하고, 남부의 카이맵-티바이(Cái Mép-Thị Vải) 항만과 북부의 락허옌(Lạch Huyện) 항만과 같은 심해항은 20만 DWT급 이상의 대형 컨테이너선이 직접 접안할 수 있는 시설을 갖추고 있어, 베트남 항만이 미주 및 유럽 노선의 주요 기착지로 기능할 수 있는 물리적 기반을 확보하고 있다는 점에서 전략적 의미를 가진다.<sup>6)</sup>

### ■ 베트남의 항만·물류 인프라 현황



자료: <https://en.baochinhphu.vn> (검색일: 2025.11.23.)

6) Hệ thống Cảng biển Việt Nam - mắt xích trọng yếu trong chuỗi cung ứng toàn cầu (검색일: 2025.11.28.)



## 02 베트남의 물류 정책 동향

### 1) 국가 물류서비스 발전전략(2025-2035)

베트남 정부는 2025년 10월 「물류서비스 발전전략(2025~2035, 2050년 비전)」을 승인하였다(결정 2229/QĐ-TTg). 동 전략은 물류를 단순한 지원 기능이 아닌 고부가가치 핵심 산업으로 재정의하고, 2035년까지 베트남을 동남아시아 지역의 물류 허브로 육성하는 것을 목표로 하고 있다.<sup>7)</sup> 실제로 발전전략에서 설정한 주요 정량 목표를 살펴보면, 물류 산업의 연평균 성장률을 12~15% 수준으로 유지하고, 물류 부가가치의 GDP 대비 비중을 5~7%(장기적으로는 7~9%)까지 확대하는 것을 목표로 하고 있다. 또한 물류비용의 GDP 대비 비중은 현재 16~18% 수준에서 중기적으로 12~15%, 장기적으로는 10~12% 수준까지 단계적으로 감축할 계획이다. 세계은행 물류성과지수(LPI) 순위의 경우, 우선적으로 상위 40위권 진입을 달성하고, 장기적으로는 30위 이내 진입을 지향하고 있다. 인프라 측면에서는 국제 기준을 충족하는 현대적 물류센터 5~10개소 구축을 추진하며, 물류기업의 디지털 솔루션 도입률을 100% 수준으로 제고하는 것을 핵심 정책 과제로 설정한 것을 확인할 수 있다.

### 2) 통관·무역원활화 및 디지털 세관

베트남 재정부 및 관세총국은 관세행정 발전전략을 통해 2025년까지 ‘디지털 세관(Digital Customs)’ 구축을 목표로 설정하였다. 주요 추진 과제로는 전자문서 및 전자결제 기반의 국경 통관 절차 온라인 처리 확대, 위험 기반 검사체계 및 정보분석 시스템 강화를 통한 검사 효율성 제고, 그리고 세관·기업·운송업체·금융기관 간 데이터 연계를 통한 통관 가시성 향상 등이 제시되고 있다.<sup>8)</sup> 이와 함께 한국·중국·아세안 등 주요 교역국과의 원산지증명서(C/O) 전자 교환 시스템 구축도 추진되고 있다. 특히 한국 및 중국과의 전자 원산지증명서(e-C/O) 연계는 통관 소요시간 단축과 서류 처리 부담 경감에 실질적으로 기여할 것으로 예상된다. 베트남은 UN/CEFACT 및 WCO 국제 표준에 기반한 무역원활화 로드맵(2022~2027)을 수립하여 관세 및 통관 절차의 투명성과 예측가능성을 제고하는 작업을 단계적으로 추진하고 있으며, 이는 향후 디지털 기반 물류·무역 시스템 구축의 제도적 기반으로 작용할 것으로 평가된다.<sup>9)</sup>

7) Toàn văn Quyết định 2229/QĐ-TTg 2025 Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2050 (검색일: 2025.11.24.)

8) Phấn đấu cobản hoàn thành Hải quan sốvào năm (검색일: 2025.11.25.)

9) Hệ thống trao đổi dữ liệu xuất xứ điện tử giữa Việt Nam và Hàn Quốc: Kết quả đáng ghi nhận qua một năm triển (검색일: 2025.11.25.)



## 03 FIATA 2025 하노이

### FIATA 2025 하노이



자료: <https://fiata.org/n> (검색일: 2025.11.23.)

2025년 10월 6일부터 10일까지 하노이 국립컨벤션센터(National Convention Center)에서 국제운송업자연맹(FIATA) 세계총회(FIATA World Congress 2025, 이하 FIATA 2025)가 개최되었다. FIATA와 베트남물류기업협회(Vietnam Logistics Business Association, VLA)가 공동 주최한 본 총회는 “Green and Resilient Logistics”를 공식 주제로 설정하였다. 행사에는 전 세계 100여 개 국가 및 지역에서 1,000명 이상이 참관 등록을 완료하였으며, 120개 이상의 전시 부스와 함께 기업 간 비즈니스 상담(B2B) 프로그램이 병행 운영되었다. FIATA와 베트남물류기업협회(Vietnam Logistics Business Association, VLA)가 공동으로 주최한 본 총회는 “Green and Resilient Logistics”를 공식 주제로 설정하였다. 본 행사에는 전 세계 100여 개 국가 및 지역에서 1,000명 이상이 참관 등록을 완료하였으며, 120개 이상의 전시 부스가 운영되었다. 또한 기업 간 비즈니스 상담(B2B) 프로그램이 병행 진행되었다.<sup>10)</sup> 베트남 정부는 총회 유치를 국가 전략 차원의 기회로 인식하였다. FIATA 2025를 “베트남이 지역 물류 허브로서의 역할을 확인하고, 디지털 전환과 녹색물류, 순배출 제로(Net Zero) 비전을 대외적으로 천명할 수 있는

10) <https://fiata.org> (검색일: 2025.11.25.)



계기"로 규정하였으며, 물류비용 구조 개선 및 친환경 운송체계로의 전환을 촉진하는 정책 이벤트로서 그 의의를 강조하였다.<sup>11)</sup> 이러한 정치·외교적 중요성을 고려하여, 총회 준비 과정에서는 총리실을 비롯한 중앙부처 및 하노이시 인민위원회가 직접 지원에 나섰다. 또한 FIATA 회장단과의 연쇄 회동이 진행되는 등 정부 차원의 적극적인 협력 체계가 구축되었다. 베트남이 FIATA 세계총회를 유치한 것은 이번이 처음이며, FIATA 설립 99주년을 맞이하여 개최된 2025년 총회가 하노이에서 열렸다는 점은 베트남 물류산업의 국제적 위상 변화를 상징하는 것으로 해석된다.

FIATA 2025에서 나타난 글로벌 물류 트렌드의 핵심 키워드는 단연 “녹색(green)”이었다. 총회의 모든 공식 문서와 주요 세션에서 가장 빈번하게 언급된 개념 역시 녹색 전환과 회복탄력성(resilience)이었다. FIATA 본부는 하노이 개막 직후 발표한 보도자료에서 기후변화와 지속가능발전에 대한 압력이 물류산업의 “전면적 재구성”을 요구하고 있다고 진단하며, 녹색 전환을 더 이상 선택이 아닌 “기업 생존을 위한 여권(passport)”으로 규정하였다. FIATA 회장 투르구트 에르케스킨(Turgut Erkeskin)은 개막 연설에서 무역 구조 변화, 지정학적 긴장, 전자상거래 확대, 기술 혁신, 탄소감축 의무가 복합적으로 작용하면서 글로벌 물류가 근본적인 전환기에 진입했으며, 이러한 환경 속에서 포워더는 “사람과 지구를 위해 책임 있는 운송을 보장하는 중심축” 역할을 수행해야 한다고 언급하였다. 베트남 정부는 FIATA 2025를 계기로 세계 주요 선사들이 이미 국가 지원 수준을 넘어 자체적인 Net Zero 전략을 추진하고 있으며, 항만·터미널·육상운송 부문 전반으로 친환경 투자가 확대되고 있다고 분석하였다. 아울러 베트남 역시 에너지 전환, 수송수단 다변화, 탄소배출권 시장 도입 등을 통해 제도적 기반을 정비하고 있음을 국제사회에 소개하였다. 총회 이후 별도 인터뷰에서 VLA 회장 다오 쯩 파(Đào Trọng Khoa)는 “녹색물류는 더 이상 전략적 구호가 아니라 베트남 물류산업이 따라야 할 필수적인 변신 서사”라고 규정하며, 내륙수로와 철도 활용 확대, 친환경 창고 운영, 디지털 가시성 확보를 통해 비용과 배출을 동시에 줄여야 한다고 강조하였다.

한편 2024년 7월, 팜 민 쯔(Phạm Minh Chính) 총리는 FIATA 회장과의 회담에서 베트남 물류서비스 산업이 연평균 14~16%의 성장세를 기록해 왔으며, 이를 기반으로 2023년 수출입 총액이 약 7,000억 달러에 근접하였다고 언급하였다. 또한 정부가 2025~2035 물류서비스 발전 전략(2045 비전)을 수립 중이며, 디지털 전환과 녹색 전환, 농업 및 제조업 물류 고도화를 전략의 핵심 축으로 설정하겠다는 계획을 제시하였다. FIATA 2025 개막식 연설에서 팜 민 쯔 총리는 “연대·협력·책임·지속가능 발전”을 기조로, 베트남이 글로벌 물류 비즈니스 커뮤니티의 “신뢰할 수 있는 파트너이자 안전하고 매력적인 투자지”가 될 준비가 되어 있다고 선언하였다.<sup>12)</sup> 총리는 베트남이 3,200km에 달하는 해안선과 다수의 심해항, 공항, 국경 관문을 보유하고 있으며, 물류를

11) FIATA World Congress 2025: Cơn hội đ logistics Việt Nam tăng tốc hội nhập toàn cầu (검색일: 2025.11.25.)

12) <https://en.vietnamplus.vn> (검색일: 2025.11.26.)



국가의 세 가지 핵심 성장동력 중 하나로 규정하고 있음을 강조하였다. 이에 따라 베트남은 녹색·디지털·멀티모달 물류를 중심으로 역내 핵심 허브로 도약하겠다는 의지를 표명하였다. 또한 FIATA 및 글로벌 기업들과 함께 혁신과 디지털 전환, 녹색·지속가능 물류 협력, 고급 물류인력 양성, 국제·지역 물류회랑 및 거점 인프라 구축, 다중운송(multimodal) 네트워크 강화를 위한 “다섯 가지 공동 노력(Five Joint Efforts)”을 제안하였다. 이는 베트남이 FIATA 2025를 통해 단순한 국제행사 개최국을 넘어, 글로벌 물류 규범 설정과 인력 양성, 회랑 구축 과정에 능동적으로 참여하겠다는 전략적 의사표시로 해석된다.



## 04 시사점

베트남은 지난 십여 년간 제조업 기반 고성장을 지속하며 동남아시아의 주요 생산·수출 거점으로 부상하였다. 그러나 물류비용 대비GDP 비중이 16~18%에 달하는 구조적 비효율은 수출경쟁력 제고의 핵심 제약요인으로 지적되어 왔다. 이에 베트남 정부는 2025년을 기점으로 물류를 단순한 지원 기능이 아닌 국가 핵심 성장동력으로 재정의하고, 「물류서비스 발전전략(2025-2035)」을 통해 지역 물류 허브로의 전환을 공식화하였다.

FIATA2025하노이 개최는 이러한 정책 전환의 상징적 분기점으로 평가할 수 있다. 베트남 정부는 총회를 통해 녹색물류·디지털 전환·복합운송 네트워크 구축을 핵심 의제로 제시하며, 글로벌 물류 규범 형성 과정에 능동적으로 참여하겠다는 의지를 천명하였다. 특히 팜 민 쯔 총리가 제안한 "다섯 가지 공동 노력"은 베트남이 단순히 국제 물류 네트워크의 경유지가 아니라, 인프라·제도·인력 측면에서 지역 표준을 선도하는 허브로 자리매김하고자 하는 전략적 포지셔닝을 보여준다.

그러나 이러한 비전의 실현을 위해서는 몇 가지 구조적 과제가 선결되어야 한다. 우선 도로 운송 중심의 물동량 처리 방식에서 벗어나 철도 및 내륙수로를 활용한 복합운송체계를 실질적으로 구축해야 한다. 현재 베트남의 물류비용이 높은 주된 원인 중 하나는 도로 교통 혼잡과 항만-내륙 간 연계 부족에 있으며, 이는 복합운송 인프라의 체계적 확충 없이는 해소되기 어려운 문제이다. 아울러 디지털 세관 및 무역원활화 조치가 법제화 단계를 넘어 현장에서 체감 가능한 수준으로 이행되어야 한다. 전자문서 처리와 위험 기반 검사체계 구축은 이미 정책 로드맵에 포함되어 있으나, 이를 실제 통관 현장에서 일관되게 적용하고 관련 민간 부문과의 데이터 연계를 원활히 하는 것이 관건이다. 동시에 녹색물류 전환을 위한 재정 지원, 탄소배출권 거래제도, 친환경 운송수단 보급 등 제도적 인센티브 체계가 조속히 마련되어야 한다. FIATA 2025에서 강조된 바와 같이 녹색 전환은 이제 기업 생존의 필수 조건이 되었으며, 정부 차원의 명확한 정책 신호와 실행 수단이 뒷받침되지 않을 경우 민간 부문의 자발적 투자를 유도하기 어렵다. 더불어 글로벌 수준의 물류 전문인력 양성을 위한 교육·훈련 프로그램이 산업계 수요와 긴밀히 연계되어 운영되어야 한다. 기술 혁신과 디지털화가 가속화되는 환경에서 인적 역량의 고도화는 물리적 인프라 구축 못지않게 중요한 경쟁력 요소로 작용한다.

베트남은 지정학적 위치, 풍부한 노동력, 개방적인 통상정책을 기반으로 제조업 중심의 성장 모델을 성공적으로 구축하였다. 이제 물류 인프라와 서비스 역량의 고도화를 통해 이러한 성장의 지속가능성을 확보할 수 있을 것인가가 향후 베트남 경제의 중요한 시험대가 될 것이다. FIATA 2025는 베트남이 스스로에게 던진 질문이자, 국제사회를 향한 약속의 출발점이다. 이 약속이 실질적 성과로 이어질 수 있을지는 앞으로 수년간의 정책 실행력과 민관 협력의 효율성에 달려 있다.