Emerging
City
Ho Chi Minh City

Ho Chi Minh City

안현진 박사수료 jinnie4u@snu.ac.kr 서울대학교 환경대학원

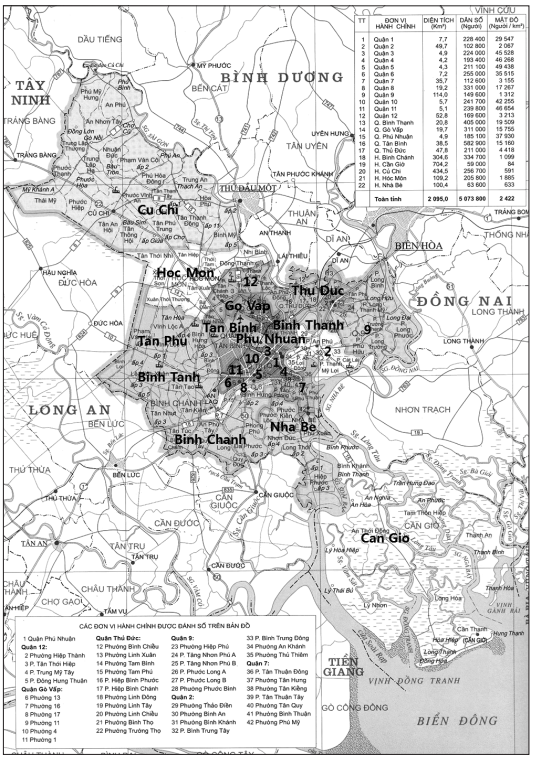
호찌민시 현황

▶ 호찌민시는 베트남 동남부와 메콩델타 지역 사이에 위치한 베트남 최대 상업도시. 경제규모 및 교역규모가 베트남 내 최대로 경제수도. 베트남의 중공업 및 경공업을 포함한 전 산업 분야가 밀집되어 있는 곳

- 2014년 3월 현재 서울과는 공식적인 국제 교류관계가 수립되어 있지 않음
- 정식명칭 : Ho Chi Minh City (HCMC)
- 어원 : 과거 사이공으로 불리던 지역을 베트남 공산당 창설자이며, 프랑스 식민지로부터의 베트남 민족 해방에 크게 기여한 혁명가이자, 현대 베트남 최고의 민족지도자인 호찌민 주석의 이름을 따 호찌민시로 개명
- 행정법상 지위 : 5개 직할시 중 하나
- 행정구역 : 도시지역의 19개 군(1 ~ 12, 고밥, 탄빈, 탄푸, 빈탄, 푸년, 투특, 빈딴)과 교외지역의 5개 현(구찌, 혹몬, 빈칸, 냐베, 컨쩌)으로 구성
- 면적 : 2,096㎢ (국가 면적의 0.63%)
- 인구 : 7,681,700명 (2012), 전 인구의 8.65% 거주
- 인구 밀도 : 3,666명/㎢
- 언어 : 베트남어
- 1인당 지역 총생산 (GRDP) : $ 4,513 (2013)
- 기후 : 열대 몬순, 2계절 (5 ~ 10월 : 우기, 평균기온 28.1℃, 평균 강수량 36mm/11 ~ 4월 : 건기, 평균기온 27.3℃, 평균 강수량 280mm)

그림1 베트남 전도

그림2 호찌민시



자료 : TS. Le Phuoc Dung. 2005. Viet Nam Administrative Atlas. Ban Do Cartographic Publishing House. p.56, 저자 수정

1. 호찌민시 일반현황

가. 역사적 특성[1]

■ 프랑스 식민역사를 담고 있는 베트남 남부의 중심 도시

○ 남북으로 길게 늘어진 형태인 베트남의 남부 도시로, 북부에 위치한 수도 하노이와는 약 1,700km 떨어져 있음

○ 동측의 바다에서 서측으로 약 55km 떨어져 있으며, 동나이강의 지류인 사이공강에 면하고 있음

○ 17세기 후반 중국 국경지대에서 남하해 온 베트남인에 의하여 개척 시작

– 응우옌(Nguyen)왕조시기에 지아딘(Gia Dinh)현이었으나, 토착민들은 사이공(Saigon)으로 호칭

○ 1859년 프랑스에 점령되어 전형적인 식민도시로 건설되었고, 1908년 시로 승격된 후 급속히 발전하여 코친차이나(Cochinchina)[2]의 중심도시로 성장

– 프랑스풍의 관청, 교회, 극장 등 많은 건물들이 건축되었으며, 당시 건설된 도로와 그 도로에 늘어선 가로수들이 아름다운 풍치를 이루어 '동양의 진주'로 불렸음

– 현재까지 도심 내에 식민시기 건물들과 가로망이 남아 있어 이국적인 경관을 만들어 내고 있음

○ 1950년 프랑스의 지원 하에 바오 다이(Bao Dai) 정권이 수립되고 1954년 베트남이 남북으로 갈리면서 남베트남(월남)의 수도로 기능

그림3 호찌민시 전경

그림4 호찌민시 노트르담성당

그림5 호찌민시 인민위원회

그림6 시민극장

1 베트남 개황(외교통상부, 2011), 호찌민시 홈페이지(http://www.eng.hochiminhcity.gov.vn)

2 베트남 남부 메콩강 삼각주를 중심으로 한 지역으로 베트남이 프랑스 보호령 하에 있을 당시 유럽인들이 부른 명칭

■ 사이공(Saigon)에서 호찌민시(Ho Chi Minh City)로 개명

○ 하노이에서 '베트남민주공화국'의 독립을 선언한 호찌민이 이끈 월맹군은 1954년 프랑스와의 전투에서 승리를 이끌며 프랑스를 인도차이나에서 철수시킴

○ 1975년 북베트남(월맹)이 월남을 통일하여 1976년 '베트남사회주의공화국'이 새롭게 발족되었고 사이공(Saigon)은 주변의 위성도시인 쪼론(Cho Lon), 지아 딘(Gia Dinh)을 통합하여 호찌민시로 개칭

■ 1986년 도이모이 정책 이후 경제수도로 성장

○ 호찌민시는 하노이 다음의 정치적 위상을 가진 도시로 베트남의 사회주의 국가 건설에 큰 일조하였으며, 특히 베트남의 산업화, 근대화에 앞장서며 경제수도로 역할

– 동나이, 붕따우, 빈증과 같은 산업지역, 대규모 곡창지대인 메콩델타, 남서부와 중부 산악지역의 산림자원 등 풍부한 자원을 보유한 주변 지역을 배후지로 하는 베트남 경제의 중심지로 변모

– 통일 후 베트남의 경제 성장은 느리게 이루어졌으나, 1986년 도이모이 정책 이후 시장경제체제를 받아들이면서 경제가 빠르게 발전하였으며 호찌민시는 더욱 급격한 성장

– 외국인 직접투자가 집약적으로 이루어졌으며, 상당한 규모의 서비스산업과 관광산업 또한 집중

나. 행정적 특성

■ 사회주의, 단일당 체제 국가의 도시

○ 호찌민시에는 시장 격에 해당하는 호찌민시 인민위원장(호찌민시 당 부서기)이 존재하지만 주요한 사안에 대해서는 인민위원장보다 당 서열이 높은 호찌민시 당서기가 정치적 영향력을 행사[3]

– 호찌민시 인민위원회(Ho Chi Minh People's Committee)에는 계획투자부(Dept. of Planning and Investment), 교통부(Dept. of Transportation), 산업무역부(Dept. of Industry and Trade) 등 18개의 부처와 호찌민 경찰청(HCM City Police), 호찌민 통계청(HCM City Statistics Bureau) 등 5개 정부 기관이 있음

■ 19개의 군과 5개의 현으로 구성

○ 군(Quận, Urban District): 1~12군, 고밥(Go Vap), 탄빈(Tan Binh), 탄푸(Than Phu), 빈탄(Binh Thanh), 푸년(Phu Nhuan), 투득(Thu Duc), 빈딴(Binh Tanh)

○ 현(Hyuện, Rural District): 구찌(Gu Chi), 혹몬(Hoc Mon), 빈칸(Binh Chanh), 냐베(Nha Be), 컨져(Can Gio)

3 외교통상부. 2011.

다. 인구사회적 특성

■ 베트남 최대 인구 밀집 도시

○ 호찌민시의 인구는 7,862천명(2012년), 인구밀도는 3,666인/㎢으로 베트남 도시 중 가장 많은 인구가 거주하고 인구밀도도 가장 높은 도시

– 베트남 전체 인구의 8.6%가 호찌민시에 거주

– 베트남의 도시화율은 2011년 기준 약 31.6%이며, 전체 도시인구(27,719.3천명) 중 약 22.5%가 호찌민시에 거주

표1 베트남 주요 도시의 인구 수

구분	전국	호찌민시	하노이	하이퐁	껀터	다낭
면적(㎢)	330,951.1	**2,095.6**	3,323.6	1,523.9	1,409.0	1,285.4
인구수(천명)	88,772.9	**7,681.7**	6,844.1	1,904.1	1,214.1	973.8
인구밀도(인/㎢)	268	**3,666**	2,059	1,250	862	758

자료 : General Statistics Office. 2012. Statistical Handbook of Vietnam Year 2012. pp.17-20.

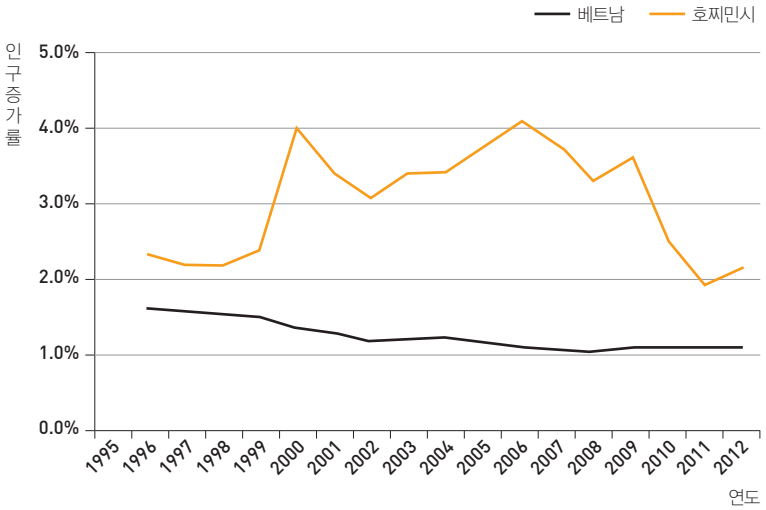
■ 베트남 전체의 2배에 달하는 인구증가율 보유

○ 호찌민시의 인구는 1995년 이후 최고 4%의 증가율을 보였으며 최근에는 2% 이상을 유지하고 있어, 호찌민으로 베트남의 인구가 유입되고 있음

– 2000년대 들어서 약 10년 간 3% 이상의 높은 증가율을 보이다가 최근 2012년에 2.1%로 감소

– 반면 베트남 전체 인구는 2000년 이후 연 평균 1.1%로 완만하게 증가

그림7 베트남과 호찌민시 인구 증가률



자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn)

라. 경제적 현황

■ 높은 경제성장률을 가진 호찌민시

○ 호찌민시는 베트남의 경제 수도로, 2012년 기준 베트남의 경제성장률이 5.0%인 반면 호찌민시의 경제성장률은 9.2%로서 상당히 높은 편임[4]

– 호찌민시는 입지조건 및 비교적 양호한 인프라, 외국인투자의 집중 등으로 베트남 경제 성장의 견인차 역할을 수행[5]

– 일자리 창출을 위해 자유무역지대 내 외국인 투자유치, IT 및 전자산업의 중점 육성, 불필요한 기업 규제 및 감사 폐지 등의 정책을 적극 시행중[6]

○ 2004년 호찌민시에 등록된 산업체수를 통해 호찌민시의 산업구조를 살펴보면 서비스 부문이 72.4%로 가장 많은 비중을 차지[7]

○ 호찌민시의 산업 총 생산(27.99억 USD)은 베트남 전체(140.49억 USD)의 20%를 차지[8]

– 베트남 전체 수출의 26.2%를 호찌민시에서 담당

표2 호찌민시와 베트남의 무역현황(2012년)

(단위 : 억 USD)

	수출	수입
호찌민시	300	261
베트남	1,146	1,143

자료 : CBRE. 2012. Ho Chi Minh City Market View Q4 2012.

■ 배트남의 외국인 투자

○ 1986년 도이모이 정책 후 국제시장에 경제를 개방하면서 베트남 내 외국인의 직접투자 시작

○ 베트남 전국에 매해 등록되는 외국인 직접투자(registered FDI)는 최근 감소하는 추세이나 실제로 약 110억 달러가 꾸준히 실행

– 주요 외국인 직접 투자 분야 중 건설, 가스/전기/상하수도, 교통/통신 등의 인프라 분야의 외국인 직접투자가 증가하는 중

표3 연도별/주요 분야별 베트남 내 외국인 직접투자 금액(등록 기준)

(단위 : 백만 USD)

연도		2008년	2009년	2010년	2011년
총액		64,011.0	23,107.3	19,886.1	15,598.1
분야	제조업	28,902.4	3,942.8	5,979.3	7,788.8
	건설	492.1	652.0	1,816.0	1,296.4
	부동산	23,702.8	7,808.4	6,827.9	869.9
	도소매	54.8	261	462.1	499.1
	호텔/식음료	1,350.2	9,156.8	315.5	476.8
	가스/전기/상하수도	3.7	183.9	2,962.7	2,851.7
	교통/정보통신	1,882.1	299.8	987.5	972.3
	기타	7,622.9	802.5	535.1	843.2
실집행 금액		11,500.0	10,000.0	11,000.0	11,000.0(추정)

자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn)

○ 베트남에 투자를 하고 있는 주요 나라는 일본, 한국, 타이완, 싱가포르, 영국 버진 아일랜드, 홍콩(중국) 등

– 2011년까지의 국가별 총 투자 규모를 살펴보면 한국은 2위로 전체 외국인의 투자규모의 약 12%를 차지

표4 국가별 베트남 투자 규모

국가	투자규모 (백만 USD)	비중 (%)
일본	24,381.7	12.2
한국	23,695.9	11.9
타이완	23,638.5	11.9
싱가포르	22,960.2	11.5
영국 버진 아일랜드	15,456.0	7.8
홍콩	11,311.1	5.7

자료 : 베트남 통계청(www.gso.gov.vn)

■ 호찌민시의 외국인 투자환경[9]

○ 호찌민시는 베트남의 경제, 상업, 금융, 서비스, 교육의 허브 역할을 하여 상업서비스, 물류, 금융, 보험, 정보통신, 교육, 의료, 법률 컨설팅 등 광범위한 부문에 외국 투자를 유치 중

– 베트남에서 가장 큰 공항인 탄 손낫 국제공항을 보유하고 있고, 교통시설, 통신시설 등 기반시설이 베트남의 다른 지역에 비해 양호. 많은 도시인구로 인한 큰 시장과 풍부한 전문 인력을 보유하고 있어 외국 투자자들에게 매력적인 투자지역으로 여겨지고 있음

표5 주요 분야별 호찌민시 내 외국인 직접투자 총액

(단위 : 천 USD)

구분		프로젝트 수	투자 금액	법적 자본금
총액		4,136	31,591,250	11,772,689
분야	제조업	1,420	9,062,340	3,584,742
	건설	354	879,526	414,443
	부동산	1,459	14,864,495	4,325,690
	도소매/호텔/식음료	450	2,626,104	1,269,764
	금융	39	630,865	512,713
	교통/정보통신	229	1,872,110	1,151,509
	기타	185	1,655,810	513,828

자료 : 호찌민시 통계청(www.pso.hochiminhcity.gov.vn)

4 CBRE 베트남(CB Richard Ellis Vietnam, 이하 CBRE). 2013.
5 외교통상부. 2011.
6 외교통상부. 2011.
7 호찌민시 홈페이지(www.hochiminhcity.gov.vn)
8 2010년 기준. 베트남 통계청(www.gso.gov.vn)
9 KOTRA. 2012.

○ 하지만, 다른 지역에 비해 높은 임금과 토지임대료, 생활비는 호찌민시 투자의 단점으로 꼽힘

○ 또한 법적 규제 및 외국인 투자조건, 세금에 관하여 엄격한 호찌민시의 관료주의 성향은 호찌민시의 외국인 투자에 있어 단점으로 작용

■ 호찌민시의 외국인 투자현황[10]

○ 1988년 이후 2011년 까지 외국자본이 투입된 프로젝트는 총 4,136건으로 약 316억 달러

– 2011년 7월 말 현재 호찌민시에는 2,381개의 외국상사 대표사무소가 소재[11]

표6 국가별 호찌민시 투자 규모

국가	투자규모 (천 USD)	비중 (%)
싱가포르	6,099,475	19.3
말레이시아	5,440,814	17.2
홍콩	3,584,828	11.3
한국	3,395,947	10.8
일본	2,376,204	7.5
타이완	2,296,691	7.3
영국 버진아일랜드	2,042,340	6.5
영국	905,321	2.9
미국	846,314	2.8
프랑스	841,496	2.7

자료 : 호찌민시 통계청(www.pso.hochiminhcity.gov.vn)

2. 호찌민시 인프라 현황

가. 인프라 일반 현황

■ 열악한 인프라와 외국 자본을 통한 개선 노력

○ 세계 경제 포럼(World Economic Forum)에서 발행된 '세계 경쟁력 보고서 2008–2009'에 따르면 134개국 중 베트남의 인프라 수준은 매우 낮은 편

표7 베트남의 인프라 경쟁력 순위

인프라 전체	97
도로	102
철도	66
항구	112
항공 수송	92
전기 공급	104

자료 : WEF. 2009. The Global Competitiveness Report 2008-2009; BMI. 2010. Vietnam Infrastructure Report Q4 2010 재인용

○ 국내 자본의 취약으로 지금까지 인프라 시설은 주로 공적개발원조(Official Development Assistance, 이하 ODA) 및 외국인 투자에 의존해왔으나 부적절한 계획과 토지개간에 따른 보상 등 여러 문제로 프로젝트가 빈번히 연기

– 이에 최근 베트남 정부는 연기되는 프로젝트에 대하여 보상을 하고, 도로, 철도, 항만, 전력 등 주요 인프라 프로젝트에 민관협력사업(Public Private Partnership, 이하 PPP 방식)과 수익형민자사업(Build–Operate–Transfer, 이하 BOT 방식)을 도입하는 등 적극적인 노력을 꾀하고 있음.

나. 교통 인프라 현황

■ 열악한 교통 인프라

○ 베트남의 경제가 빠르게 발전하면서 수출입이 증가하고 이에 따른 국가 간, 국내 간 교통 인프라에 대한 수요도 증가했으나, 이에 비하여 교통 인프라의 공급 정도와 질은 현저히 열악한 상태[12]

– 베트남의 총 도로망 연장은 222,000km로 세계에서 20위에 달하는 규모이지만, 19%만이 포장도로이며 나머지는 비포장 도로

– 호찌민시는 경제 성장과 함께, 이에 따른 교통량도 증가하고 있으며 매일 1,300대의 오토바이와 150대의 자동차가 등록(150대의자동차가 등록)[13]

– 호찌민시는 베트남내 다른지역에 비하면 교통 인프라는 괜찮은 편이나 증가하는 교통량을 감당하지 못하고 있으며 도로의 상태도 열악

■ 오토바이 중심의 도로 교통 체계

○ 인구 증가에 따라 교통량도 함께 급속히 증가

– 호찌민시의 인구가 매해 2% 이상씩 증가함에 따라 교통량도 증가 중

○ 아직 대중교통보다는 민간교통수단(특히 오토바이)에 의존

– 2004년 기준 총 교통량 중 민간교통수단(private vehicle)이 93%의 매우 높은 비율을 차지

– 그 중 오토바이가 78%를 차지하고 자동차는 1.2%, 자전거는 14%에 불과(ADB, 2006)[14]

– 과거와 비교해보면, 버스, 택시와 같은 대중교통수단이 미미하게 증가하였으며 여전히 오토바이가 70%대의 높은 수송 분담율을 보임

– 오토바이의 등록 대수는 1991년 50만대에서 2011년 487만대로 지속적으로 증가

○ 오토바이가 선호되는 이유

– 적은 비용으로 door–to–door의 통행이 가능

– 베트남인은 1개 이상의 직업을 가지고 있으며 아이들을 학교에 직접 등하교 시켜야하는 등 이동 편의를 위해 오토바이가 최적

---

10 외교통상부, 2011.
11 이중 한국 215개사, 홍콩 237개사, 싱가포르 208개사, 일본 161개사 등이 소재
12 BMI, 2010.
13 Harvard Kennedy School, 2008.
14 과거 '동양의 진주'였던 도시가 현재는 '세계 오토바이의 수도(the motorcycle capital of the world)'로 바뀌었음

표8 1996년과 2002년 호찌민시의 교통수단별 통행량

	1996년 (%)	2002년 (%)
자전거	20.4	17.4
버스	0.2	1.7
오토바이	76.5	74.5
자동차	2.2	1.4
택시	-	4.1
오토바이 택시	-	0.8
트럭	0.7	-
주중 통행량 (백만)	8.2	11.9

자료 : Harvard Kennedy School. 2008. p. 12 exhibit 5. 재구성

– 1년 내내 오토바이를 탈 수 있는 기후를 가지고 있기 때문[15]

○ 많은 오토바이의 수만큼 그에 따른 교통사고도 도시의 주요 문제

– 호찌민시에서는 매달 약 100명이 교통사고로 사망하는데, 그중 대부분이 오토바이 운전자와 오토바이에 치인 보행자임[16]

– 이에 호찌민시는 오토바이의 위험성과 환경문제 등의 이유로 오토바이 통행을 줄이고 대중교통 이용을 증진하고자 노력 중임

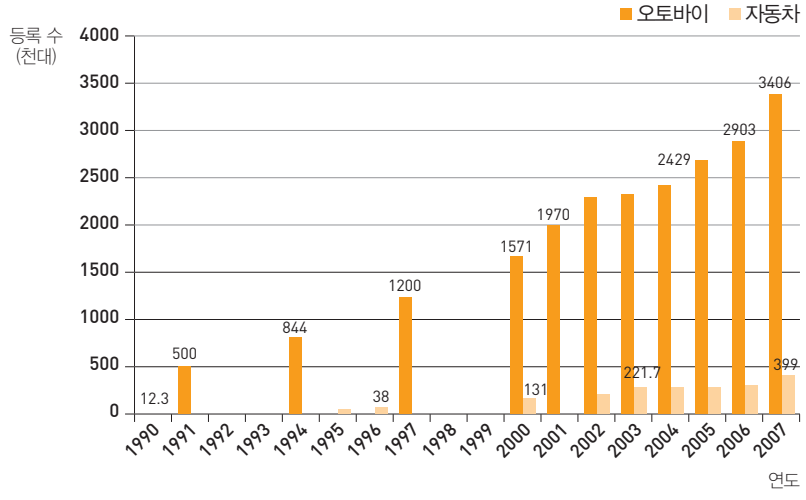
■ 자동차 이용 증가

○ 자동차의 경우 2000년대에 들어서 크게 증가하는 추세

– 2007년도 등록 승용차량은 약 40만 대로 증가

– 개인 소유의 승용차 비중은 아직은 매우 적은 편이며, 대부분 공공 차량이거나 법인 차량

그림8 호찌민시의 오토바이와 자동차 등록 수(1990년-2007년)



자료 : Harvard Kennedy School. 2008. p.13. exhibit 6. 재구성

○ 베트남 내 승용차의 개인소유는 높은 수입관세와 등록세로 활발하지 못한 상태였으나 앞으로 개인 소유의 승용차는 크게 증가할 것으로 예상

– 최근 베트남 정부는 중고 승용차의 수입도 허용하였고, 경제성장률과 베트남 국민 소득의 증가에 따라 승용차를 소유하고자 하는 욕구가 더욱 높아질 것으로 예상

■ 공항 수요가 급증에 따른 인프라 확충 계획

○ 탄손낫(Tan Son Nhat) 국제공항

– 베트남에서 가장 큰 국제공항으로 호찌민시의 북서쪽에 위치하며, 한 해 동안 1,100만명 이상의 승객이 이곳을 이용(2007년 기준)

– 수요를 맞추고자 2007년에 여객터미널을 추가로 건설하고 국내선과 국제선 여객터미널을 별도로 운영하고 있으나 여전히 공간이 부족

– 현재 호찌민시 외곽 동나이(Dong Nai) 지역에 롱탄(Long Thanh) 국제공항을 건설 중이며, 2015년 완공 후 탄손낫 공항은 국내선 전용으로 사용할 계획

라. 수자원 관리 현황

■ 상수도 현황[17]

○ 호찌민시의 물 공급은 1874년에 설립된 사이공수도총공사(Saigon Water Corporation, 이하 SAWACO)에 의해 제공

– 호찌민시에 제공되는 수돗물의 93%는 Thu Duc, Tan Hiep, Binh An의 세 공장에서 생산

○ 호찌민시의 상수도 공급률은 76%(2007년 기준)이며, 하루 1.2백만㎥을 공급

– 경제성장과 증가하는 인구를 감안할 때 매우 부족한 상태

■ 하천 관리 현황[18]

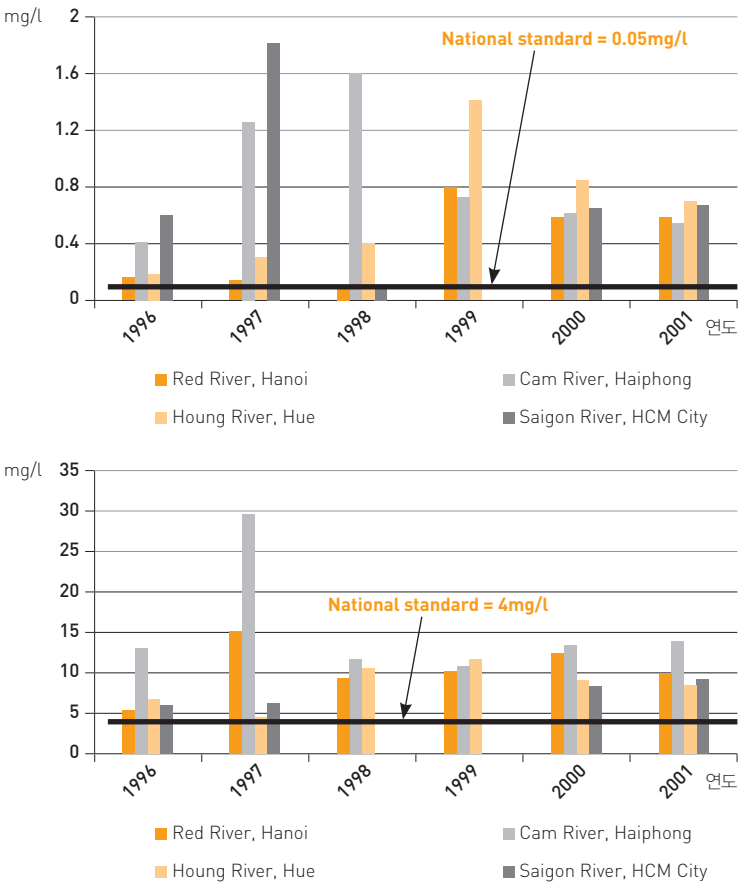
○ 베트남 하천 대부분의 상류 수질은 양호한 수준이나, 급격한 산업화 및 도시화로 인하여 지하수 및 하천 하류의 오염이 심각

– 호찌민시에는 주변에 위치한 산업단지에서 배출되는 폐수가 주변 주요 하천으로 유입되어 하천의 오염도가 매우 높으나, 폐수시설을 갖추고 있는 곳은 호찌민시의 산업단지 및 수출가공공단 12곳 중 2곳, 빈증의 13곳 중 2곳, 동나이의 17곳 중 3곳에 불과

– 호찌민시를 관통하는 사이공강은 하천의 오염물질 함유량이 허용기준치 이상으로 나타남

15 Harvard Kennedy School. 2008.
16 Harvard Kennedy School. 2008.
17 ADB. 2008.
18 환경부. 2006.

그림9 베트남 주요 하천의 오염도(상: BOD5 농도, 하: MH4 농도)



자료 : 환경부. 2006. 베트남 환경산업 시장 현황조사 및 성공적 진출전략 수립. pp. 27.

마. 폐기물 관리 현황

■ 산업단지로 인한 산업폐기물 관리 부족

○ 폐기물 관리 및 처리는 수질 관리와 함께 베트남 정부가 우선순위에 두고 있는 환경 분야

– 현재 호찌민시에는 3개의 폐기물 매립지가 운영 중이며 1개를 추가로 건설할 계획

○ 실질적으로 폐기물로부터 발생되는 침출수를 처리할 수 있는 시설은 1곳 밖에 없어 매립지의 침출수가 인근 지역 지하수로 흘러들어 2차 오염을 유발

○ 특히, 호찌민시의 산업폐기물은 전체 도시 폐기물의 20~25%를 차지하며, 이는 주요 대도시[19] 산업폐기물 총량의 50% 정도(주요 발생원: 경공업, 기계, 화학 순)

표9 호찌민시 산업폐기물 현황량

(단위 : 톤/년)

구분	전기 · 전자	기계	화학	경공업	식품 · 가공	기타	총계
호찌민시	27	7,506	5,571	25,002	2,026	6,040	46,172
주요대도시	1,936	20,469	17,941	56,261	2,574	10,287	109,468

자료 : UNEP. 2001. State of the Environment in Vietnam 2001; 환경부. 2006. p.36 재인용

바. 전자통신 현황

■ 빠르게 성장하는 정보통신산업

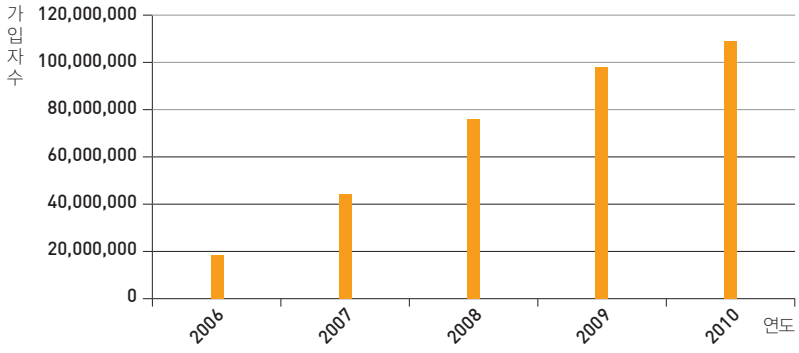
○ 베트남의 정보통신산업은 아직 초보적 수준이나 1995~2000년간 매년 평균 45%, 2001~2005년간은 20~25%의 성장률로 빠르게 성장 중

– 유선통신은 국영기업체인 VNPT(베트남 우정공사)가 거의 독점함(99%).

– 무선통신은 비나폰(Vinaphone), 모비폰(Mobifone), 비텔(Viettel) (이상 GSM방식), S-폰, EVN(이상 CDMA 방식) 등 여러 회사가 경쟁하고 있음.

– 특히 이동통신분야는 최근 몇 년 동안 60~80%의 성장을 기록[20]

그림10 베트남의 이동전화 가입자 수



자료 : MIC. 2011. Vietnam ICT White Book 2011. p. 33.

○ 인터넷 서비스는 1997년 말 처음 시작

표10 베트남 인터넷 현황

	2009년	2010년	증가율(%)
인터넷 사용자 수	22,779,887	26,784,035	17.6
브로드밴드 인터넷 가입자 수 (xDSL, CATV, Leased line 등)	3,214,584	3,669,321	14.1
.vn 도메인 등록 수	133,568	180,870	35.4

자료 : MIC. 2011. Vietnam ICT White Book 2011. p.35

■ 전자 정부 현황

○ 베트남 전자 정부의 경우 주변 아시아 국가에 비해 미흡

– 중앙정부 부처나 기관의 웹사이트 구축 현황은 2010년 28%이며, 지방정부의 경우에는 62%로 2008년 이후 거의 변화가 미미[21]

19 하노이, 하이퐁, 꽝닌, 다낭, 꽝남, 꽝나이, 호찌민시, 동나이, 바리아

20 남북으로 긴 베트남의 지리적 여건상 유선 통신망보다는 이동통신망의 구축이 수월하다는 점에서 이동통신 산업의 성장이 가속화

21 MIC. 2011.

표11 베트남 정부의 웹사이트 구축 비율(%)

	2008년	2009년	2010년
중앙정부 부처 및 기관	26	27	28
지방정부	59	61	62

자료 : MIC. 2011. Vietnam ICT White Book 2011. p.63

○ 베트남 정부는 2010년 8월 정부기관에의 IT 적용 국가 프로그램(The National Program on Application of IT to Operation of State Agencies)을 승인

– 2015년까지 전자정부를 위한 IT 인프라 구축을 완성하여 주정부기관의 내부 활동에 IT를 적용하고 공공서비스 분야에도 온라인으로 정보를 제공하고자 함

– 2020년에는 모든 정부기관의 업무를 전자화하고 공공서비스 분야에도 온라인을 확대 계획

3. 선진도시로 가기 위한 인프라 계획

가. 대중교통 체계 확충을 위한 시스템 구축

■ 열악한 버스 체계를 개선

○ 공공기관인 사이공 버스회사(Saigon Bus Company, 900대)와 28개의 개인 버스회사(약 2,300대)로 나뉘어 서비스를 제공하던 기존의 시스템을 통일 이후 모두 국영화하였다가 서비스 악화로 실패

– 결국 1988년 정부는 다시 기존의 버스회사들에게 소유권을 이전하여 운영토록 함

○ 1994년 사이공 버스회사와 호주의 투자자들간 조인트 벤처를 통해 벤탄시장을 중심으로 방사선으로 뻗어나가는 버스 루트를 신설하는 등 버스 서비스 개선 노력 본격화

○ 세계은행의 원조로 만들어진 '2020 HCMC 마스터 플랜'의 수립을 통해 '모델버스(model bus)'를 도입하고 새로운 루트를 실험

– 그 결과 2002년 5.7만명이던 버스 승객이 2007년 38만 명으로 5년만에 6배 이상 증가

○ 또한 간선급행버스체계(Bus Rapid Transit, BRT)를 도입하기로 결정

– 최근 한국정부에 의해 수행된 사업타당성 조사를 마치고 첫 번째 BRT 루트를 2015년까지 건설하여 2017년 운행을 계획

2020 호찌민시 도시 교통 개발 계획의 주요 내용

■ 호찌민시의 경제 발전과 더불어 필요한 교통 인프라에 부합하기 위하여 '2020 호찌민시 도시 교통 개발 계획'이 승인

■ 주요한 계획 내용

⇒ 대중교통의 이용을 증진하고 교통혼잡을 줄이기 위하여 총 107km에 해당하는 6개의 메트로 라인과 3개의 트램 루트를 계획

⇒ 간선급행버스체계(BRT) 건설

⇒ 4개의 고가 고속도로(Elevated Expressways) 건설

⇒ 외곽 순환 도로(Ring Road) 건설 등

■ 호찌민시는 2020년 까지 교통 인프라 부문에 150억 달러의 투자를 기대하고 있으며, 2009년 20억 달러에 해당하는 교통 프로젝트를 계획

■ 최초의 도시철도 프로젝트 추진 시작

○ 호찌민시는 철도교통을 통해 도시 내 교통 혼잡문제를 줄이고자 2007년 9월 호찌민시 인민위원회 산하 도시철도국(Management Authority of Urban Railways, MAUR)을 설립

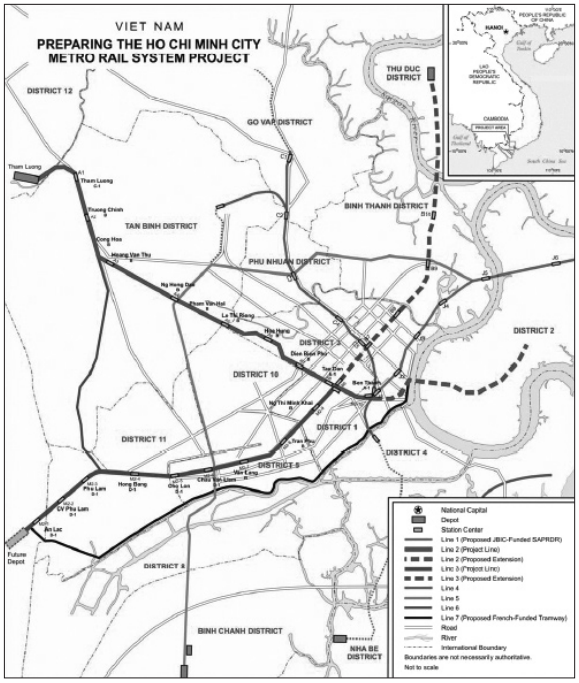
○ MAUR은 호찌민시 도시철도 프로젝트 개발 주체로 메트로 7개선, 트램 1개선, 모노레일 2개선을 계획하였으며, 2013년 현재 메트로 1호선과 2호선, 5호선을 추진 중

표12 호찌민시 메트로/모노레일 계획

Line		구간	역	비용(억 달러)
메트로	1	Ben Thanh ~ Suoi Tien(19.7km/지하 2.6km)	14	24
	2	An Suong 버스터미널 ~ Thu Thiem(19km) –1단계 : Ben Thanh ~ Tham Luong(11.3km)	11	1단계 : 13.7
	3A	–1단계 : Ben Thanh ~ 웨스턴 버스터미널(지하 9.7km) –2단계 : 웨스턴 버스터미널 ~ Tan Kien(6.5km)	11	1단계 : 15 2단계 : 2.3
	3B	Cong Hoa Roundabout - Hiep Binh Phuoc(12.1km/지하 9.1km)	10	12
	4	Ben Cat Bridge - Ngyen Van Linh(24km/지하 15km)	20	25
	5	–1단계 : Bay Hien - Saigon Bridge(11.7km) –2단계 : Bay Hien - New Can Giuoc 버스터미널과 Depot Binh Chanh(14.6km/지하 7.4km)	23	1단계 : 10 2단계 : 13
	6	Ba Queo - Phu Lam(지하 6.7km)	7	6
전차	1	Sai Gon - Cho Lon – 이스턴 버스터미널(12.2km)	23	2.5
모노레일	2	Ngeuyen Van Linh - District 2(14km)		3.5
	3	Go Vap - Quang Trung Software Park - Tan Thoi Hiep(8.5km)		2

자료 : MAUR. 2008. Ho Chi Minh City Urban Railways Network.

그림11 호찌민시 메트로 시스템 계획



자료 : ADB. 2006. Socialist Republic of Vietnam: Preparing the Ho Chi Minh City Metro Rail System Project, Technical Assistance Report. p.4.

나. 상하수도 인프라 계획

○ 상수도의 급수 부족 문제를 해결하기 위해 호찌민시는 '2025 상수도 마스터플랜'을 수립

– 상수도 공급률을 100%로 끌어올리고 하루에 3.2백만㎥을 공급할 수 있도록 상수도시설 개선 계획 수립

– 이를 위해 아시아개발은행은 상하수도 체계를 6개의 존(six hydraulic zones)과 약 500개의 구역(500 district metered-areas, DMAs)으로 구분할 것을 제안

○ 프랑스 정부는 An Dien-An Phu 지역의 파일럿 프로젝트에 투자하기로 결정

– 이러한 계획의 연장선에서 SAWACO는 상수도관리 및 정보 시스템의 GIS 구축과 함께 저수지, 펌프 시설과 약 90km의 상수도관 설비 등을 추가로 계획

○ 일본과 세계은행 자본을 활용하여 2008년부터 하수시설 확충

– 급속한 도시화와 산업화로 산업 및 가정용 폐수가 급증하고 있으나, 30년 동안 오래된 하수도에 투자가 부재

– 하수시설의 부족으로 우천 시나 사이공강의 만조 시 도시 내 도로가 침수되는 경우가 빈번

– 이에 2008년부터 2개의 하수도 프로젝트를 일본(Japan Bank for International Cooperation, 이하 JBIC)과 세계은행의 자본을 통해 실행

– JBIC의 프로젝트의 경우 47만 ㎥의 용량, 오수관, 펌프 시설 등을 갖춘 하수처리시설을 건설함으로써 도시 하수처리 용량을 60% 이상 증가 계획

4. 2025년 호찌민시 사회경제 개발 계획[22]

가. 추진배경

○ 2013년 12월 호찌민시를 위한 새로운 마스터 플랜을 승인

– 호찌민시는 19개의 도시지역 및 5개의 농촌지역으로 이루어진 이미 인구 800만에 달하는 대도시 · 도시는 지속적으로 성장하고 있으며 베트남의 경제. 문화. 과학. 기술의 허브로 역할

– 하지만 호찌민시의 현재 도시구조는 장기 도시개발과 관리를 위해 미흡하다고 판단한 바 2007년부터 새로운 도시 마스터플랜을 계획

– 2013년 8월 완성된 새로운 마스터플랜은 같은 해 12월 베트남 국회의 승인

나. 계획의 범위 및 기본방향

○ 계획 범위

– 호찌민시의 2020년까지의 마스터 플랜 및 2025년 도시의 비전 정립

22 Vietnam Breaking News.2014.01.14.Master Plan for HCM City Socio-economic Development till 2020 Approved와 베트남 국회 홈페이지(http://www.na.gov.vn/htx/Vietnamese/)를 참조하여 정리

– 각종 도시계획 지표 및 토지이용 기본방향과 도로, 상하수도, 전기/통신, 환경 시설 등 인프라 시설의 투자 방향을 제시

○ 계획의 기본방향

– 신개발과 재개발의 조화를 이루고 문화와 전통을 지닌 현대 도시를 건설하며 도시의 수변경관을 향상시키기 위한 도시기반시설 체계 구축

– 과학, 기술 및 인적 자원 향상, 사회경제의 개발에 내적 자원을 적극 활용

– IT산업 발전에 집중한 지식기반 경제 개발, 서비스 산업 육성, 힙푹(Hiep Phuoc)항 및 신도시에 대한 투자 개발 지속, 수평적 개발에서 수직적 개발로 성장 모델 변경

– 자연과 생태계를 보호하고 자원을 소중하게 사용하며, 기후 변화에 대응하는 지속적인 개발 추진

○ 주요 개발 목표

– 경제, 사회, 기반시설, 전기, IT, 상하수도 등 주요 부문의 개발 목표를 2025년까지 단계별로 설정

표13 경제부문의 단계별 목표

		2015년	2020년	2025년
연평균 경제 성장률(%)		10~10.5	9.5~10	8.5~9
1인당 GDP(USD)		4.9~5.0	8.4~8.8	13.3~14.3
산업구조 비중(%)	3차 산업	56.0~57.0	58.2~60.1	58.3~61.1
	2차 산업	41.7~42.7	39.2~41.1	38.3~41.1
	1차 산업	0.9~1.0	0.7~0.8	0.6~0.7

표14 사회부문의 단계적 목표

	2015년	2020년	2025년
계획인구(만 명)	820	920	1.000
일자리 창출(개/년)	120,000	125,000	130,000
실업률(%)	4.5		4 이하
빈곤가구률*(%)	7~8	0	-

*2016년까지 빈곤가구주의 연평균 수입을 16억동(7만 5,833달러)으로 증가시킴. 빈곤가구률은 도시 전체 인구 중 빈곤 가구 비율.

다. 도시개발의 세부 내용

○ 도시 개발 모델: 15km반경의 도심인 1개 중심과 4개의 개발극을 가진 중심–다극 모델(center–multipolar model)

– 1군, 3군, 4군 일부, 빈탄(Binh Thanh)군과 2군의 투티엠 신도시(Thu Thiem New City)로 이루어진 도심과 4개의 개발 축에 위치한 4개의 부도심

– 4개 개발 축 : 바다로 뻗어나가는 동축, 남축의 주 개발축(main axes), 북서축과 서남서축의 부 개발축(sub axes)으로 설정

○ 지역의 개발 내용에 따라 도시개발지역, 산업개발지역, 생태계–관광지역, 농업지역, 교외주거지역, 자연보호지역 등 6개의 개발지역으로 구분

○ 또한 지역의 기능에 따라 도시지역, 교외지역, 산업지역, 도심, 특별중심 등으로 도시를 구분

– 도시지역 : 현재 도시지역(14,200ha)은 2025년까지 4.5백만 명까지 수용하고 6개 구역을 새로이 포함시켜 전체 도시지역을 35,200ha로 확장하고 2.9백만 명을 추가로 수용
– 교외지역 : 총 면적 160,200ha로서 2025년까지 2.6백만 명을 수용
– 집중산업클러스터 및 산업 지역 : 1개의 하이테크파크, 20개 산업지역, 수출지역, 지역산업 클러스터 등 8.792ha의 지역
– 도심 : 1군, 2군, 4군 일부, 빈탄군의 현재 도심지역(930ha)에 투티엠 신도시(2군, 737ha)를 추가하고, 각 개발축에 부도심을 건설
– 특별 중심(special centers) : 고등교육 및 과학 연구 센터, 병원 및 의료 센터, 문화 및 스포츠 센터 육성
– 자연보호 및 개발금지 구역 : 컨쩌 맹그로브 습지, 구찌 및 빈칸의 특별 수림 등은 개발 금지, 공항주변, 보안구역, 강 주변 지역 등은 개발 제한 및 금지

5. 한국의 투자 동향

가. 한국기업의 대 호찌민시 투자 동향

■ 호찌민시 진출 기업 현황[23]
○ 상사대표사무소 215개와 투자업체 1,500여개(호찌민시 인근 지역 포함, 인가기준)
○ 자영업(비공식 투자) : 300여 개

표15 호찌민시 진출 기업 현황

구분	업체명
정부 유관기관 및 지원기관	경남 무역사무소, 부산시 무역사무소, KOTRA, 한국석유공사, 한국무역보험공사, 한국생산기술연구원, 한국무역협회 등
금융	신한은행, 신한비나, 외환은행, 우리은행, 수출입은행, 국민은행, 기업은행, 미래에셋증권, 현대증권, 현대해상화재보험, 삼성화재보험, LIG 보험 등
무역/유통	대한항공, 아시아나항공, 효성, 삼성, CJ, SK, 한화, 대한통운, 고려해운, 한진해운, 롯데베트남쇼핑, 다이아몬드 플라자, 금호렌트카
건설업	GS건설, 금호건설, 포스코건설, 대원건설, 삼환기업, 범양건영 등
전자/기계 제조업	포스코, 삼성전자, LG전자, 대한전선, LS전선, 현대비나신, 금호타이어 등
섬유/봉제	태광비나, 성현비나, 한솔비나, 한세비나, 창신비나, 화승비나, 세화비나, 이랜드베트남, 풍국사이공 등
법률/자문	로고스, 정평, 지평지성, 율촌 등
산림업	산림조합비나

자료 : 외교통상부, 2011.

23 외교통상부, 2011.

■ 투자 현황

○ 한국의 대 호찌민시에 대한 투자규모를 살펴보면 2011년까지 총 투자액은 34억 달러이며 이는 한국의 베트남 전체 투자액(237억 달러)의 약 14.3%

– 투자건수는 865건으로 한국의 전체 베트남 프로젝트 수(2,960건)의 약 30%에 달하는 규모[24]

○ 투자분야는 전통적으로 제조업 중심으로 섬유, 봉제, 신발, 전자 등이며 호텔, 철강, 리스, 관광, 건설 등으로 다양한 분야에 진출 투자[25]

나. 국내기업의 호찌민시 투자 사례 : GS 건설[26]

■ 베트남 최초의 외국인 BT(Build-Transfer) 방식의 프로젝트 진행

○ 2007년 호찌민시와 GS건설 BT사업 체결

– TBO(The Tan Son Nhat – Binh Loi – Outer Ring Road) 도로건설에 대한 대가로 호찌민시로부터 도심내 부지 5개소 약 30만평을 제공받아 개발 중

○ BT사업의 근간이 되는 TBO 도로 및 교량 건설, 자이리버뷰 아파트, 투티엠(Thu Thiem) 신도시, 9군 미니 신도시 등 여러 프로젝트를 진행 중

○ TBO도로 및 빙러이(Binh Loi) 교량 건설

– 탄손낫 국제공항에서 수안히엡(Xuan Hiep) 교차로를 연결하는 13.65km의 호찌민시 내부 간선도로로서, 2007년 12월 투자 승인을 획득한 후 2008년 6월에 기공

– 빙러이교 : TBO 도로의 랜드마크로서 베트남에 최초로 도입된 닐센아치(Nielson Arch)형의 교량

○ Xi Riverview 아파트

– 호찌민시 도심에서 6km떨어진 2군에 건설된 아파트로 외국인들이 주로 거주하는 고급 주거지역에 위치

– 27개 층 3개 주거동의 총 270세대이며, 부대시설로 커뮤니티센터, 상가, 유치원 등 마련(2010년 말 준공, 분양 완료)

■ 냐베(Nha Be) 신도시[27]

○ GS건설의 외국인 단독투자로 개발 중인 349ha 규모의 신도시

– 호찌민시 도심에서 10km 떨어진 남부의 냐베현에 위치

– 계획인구 : 약 68,000명(17,000세대)

– 주거유형 : 단독주택 및 중층 아파트의 약 1,600세대와 아파트 및 주상복합의 약 15,400세대

– 주요시설 : 지역 중심 상업, 근린상업, 오피스, 종합병원, 국제학교 등

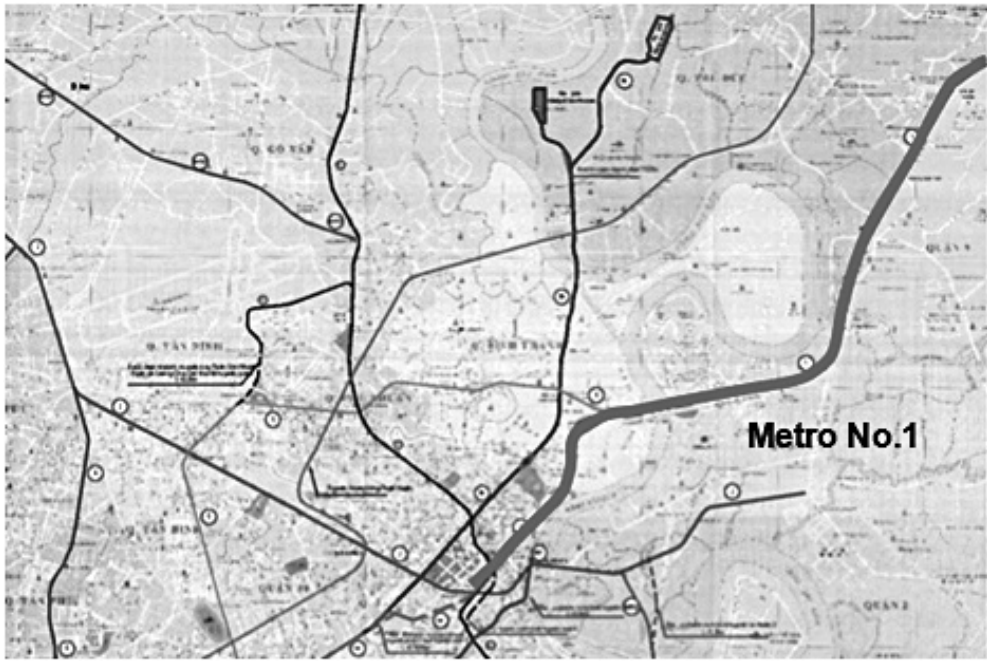
24 호찌민시 통계청. 2011.
25 외교통상부. 2011.
26 GS건설 홈페이지(http://www.gsconst.co.kr) 참조
27 양준환. 2012.

○ 50년간 토지를 임대하여 신도시를 개발
– 인프라시설 건설을 통해 택지를 조성하여 2차 투자자에 부지를 매각
– 시범단지 및 자체 보유 부지를 개발하여 분양 임대
– 국제학교 및 병원, 복합상업시설 등 주요 시설을 유치
– 택지조성 완료 후 신도시의 운영 및 관리
○ 2007년 투자승인을 시작으로 환경영향평가 승인, 마스터플랜 승인, 인프라 설계 승인 등의 절차를 밟았으며 2012년 현재 전체 부지 중 75%에 해당하는 261ha의 토지 사용권을 확보
– 개발 1단계에 해당하는 약 36ha 부지에 대한 부지성토, 펜스설치 등의 사전부지공사를 완료

■ 메트로 1호선 건설에 참여

○ 호찌민시에서 최근 도로 교통 프로젝트로 수행하고 있는 도시철도 건설사업 중 메트로 1호선 지상구간 공사를 2012년 8월에 수주(발주처: MAUR)
– 메트로 1호선은 호찌민시의 중심부인 벤탄시장(Ben Thanh)에서 수오이티엔(Suoi Tien) 차량기지까지 연결되는 총 19.7km의 도시철도 건설사업
– GS건설은 지상 총 17.2km, 특수 교량 6개소, 역사 11개소, 21만㎡ 규모의 차량기지를 건설 (공사기간은 54개월(2012년 8월 ~ 2017년 2월)

그림12 메트로 1호선: Ben Thanh - Suoi Tien



자료 : MAUR 홈페이지(http://www.maur-hcmc.vn)

6. 결론

○ 호찌민시는 베트남의 경제수도이자 남부 역사적 중심도시로, 현대적 도시경관과 함께 특히 프랑스 식민지 시대의 전통적 도시경관을 유지하고 있는 독특한 경관을 가진 도시

○ 베트남 수도 하노이 다음의 정치적 위치를 가지고 있으나 경제적으로는 하노이의 우위에 있는 경제수도

– 베트남 내 타 도시보다 양호한 인프라시설, 베트남 최대 인구밀집지역으로 인한 풍부한 노동시장 등의 이점으로 외국인의 투자가 끊임없이 이루어지고 있으며 높은 경제성장률을 유지

○ 세계 기준에 의하면 베트남의 인프라 수준은 매우 낮은 편이나 외국 자본을 통해 꾸준히 개선 노력 중

– 교통 부문의 경우 현재 오토바이가 주요 교통수단이나 버스, 지하철 등 대중교통 시스템 도입을 시도 중

– 급증하는 인구에 비하여 상수도 급수능력이 부족하고, 빠른 도시화, 산업화에 비해 하수도, 하천, 폐기물 등의 관리는 현저히 떨어지는 수준

– 정보통신산업은 이동통신망을 중심으로 매우 빠르게 성장하고 있으나 전자정부 구축은 주변 국가에 비해 미흡한 상태

○ '2020 호찌민시 도시교통개발계획'과 '2025 호찌민시 사회경제개발계획'을 잇달아 발표하면서 도시의 공간구조를 새로이 구축하고 기반시설체계를 확충하여 장기적으로 체계적인 도시개발과 관리 도모

○ 한국과의 관계를 살펴보면, 호찌민시는 이미 한국의 정부 유관기관 및 지원 기관과 여러 분야의 민간기업 또한 진출해 상당한 투자규모를 유지

– 과거에는 주로 제조업 중심으로 투자가 이루어졌으나 다양한 분야로 확대 중

○ 호찌민시는 외국인의 투자가 오랫동안 상당부분 이루어져 왔으나 인구, 면적 등 도시의 규모를 고려할 때 발전 가능성이 남아 있는 도시

– 시의 적극적인 계획이 반영되고 있는 대중교통, 수처리 시설 등 기반시설 분야와 신도심 개발, 산업단지 개발 등 도시개발사업의 분야에 주목 필요

참고 문헌

– 양준환. 2012. 해외도시개발 사례: 베트남 신도시 프로젝트를 중심으로. 도시문제 528호. 대한지방행정공제회. p. 40-45.
– 외교통상부. 2011. 베트남 개황.
– 환경부. 2006. 베트남 환경산업 시장 현황조사 및 성공적 진출전략 수립.
– KOTRA. 2012. 주요 투자유망국(중국. 베트남. 인도네시아. 캄보디아. 미얀마) 투자환경 비교.
– ADB. 2006. Socialist Republic of Vietnam: Preparing the Ho Chi Minh City Metro Rail System Project. Technical Assistance Report.
– ADB. 2008. Socialist Republic of Vietnam: Preparing the Ho Chi Minh City Water Supply Project. Technical Assistance Report.
– BMI. 2010. Vietnam Infrastructure Report Q4.
– CBRE. 2012. Ho Chi Minh City Market View Q4.
– General Statistics Office. 2012. Statistical Handbook of Vietnam Year 2012.
– Harvard Kennedy School. 2008. Ho Chi Minh City.
– MAUR. 2010. Ho Chi Minh City Urban Railways Network.
– MIC. 2011. Vietnam Information and Communication Technology White Book 2011. Information and Communications Publishing House.
– Statistical Office in Ho Chi Minh City. 2011. Statistical Yearbook.
– The Department of Transport of Ho Chi Minh City. 2010. Transport Infrastructure of Ho Chi Minh City Calling For Investment. 내부자료.
– World Bank. 2011. Vietnam at a Glance.
– TS. Le Phuoc Dung. 2005. Viet Nam Administrative Atlas. Ban Do Cartographic Publishing House.
– Master Plan for HCM City Socio-economic Development till 2020 Approved. 2014.1.14. Vietnam Breaking News.
– 베트남 국회 홈페이지(http://www.na.gov.vn/htx/Vietnamese/)
– 베트남 통계청(General Statistics Office) 홈페이지 (http://www.gso.gov.vn)
– 호찌민시(Ho Chi Minh City) 홈페이지 (http://www.eng.hochiminhcity.gov.vn)
– 호찌민시 계획투자부(The Department of Planning and Investment) 홈페이지 (http://www.dpi.hochiminhcity.gov.vn)
– 호찌민시 도시철도국(Management Authority For Urban Railways) 홈페이지 (http://www.maur-hcmc.vn)
– 호찌민시 통계청(Statistical Office in Ho Chi Minh City) 홈페이지 (http://www.pso.hochiminhcity.gov.vn/)
– GS건설 홈페이지(http://www.gsconst.co.kr)