

	베트남(하노이) 해외사무소 해외동향보고서	작성팀	마케팅지원팀
		담당자	정길기 소장
		일시	2025. 6.

CEPA Insight

- 하노이시, 2030년까지 시내버스 100% 친환경 전환 추진
- 호치민시, 영업용이륜차 100% 전기화 전환 추진
- 박닌성, 베트남 북부 '반도체산업 중심지' 도약 목표

■ 하노이시, 2030년까지 시내버스 100% 친환경 전환 추진

- 베트남 수도 하노이시가 오는 2030년까지 모든 시내버스를 전기버스 등 친환경 에너지 차량으로 전환할 계획으로 '시내버스 전환 로드맵'을 28일 발표했다.
- 로드맵에 따르면 전환은 모두 2단계로 진행될 예정이다. 먼저 하노이시는 내년까지 기업들을 대상으로 친환경 차량과 충전인프라 투자를 장려하기 위한 지원제도와 정책 마련에 집중할 계획이다.
- 하노이시는 올해 친환경버스를 전체 버스의 10% 비중으로 끌어올린 뒤 내년까지 이를 20~23%로 확대할 계획이다. 나아가 2027~2030년은 전환 가속화 단계로 2030년 최종 100% 전환을 목표로 하고 있다.
- 이를 위해 하노이시는 운수회사들을 대상으로 친환경버스 구매 및 전기 충전소 설치 자금 확보를 우선 지원할 계획이며, 주요 터미널과 환승센터, 신도시 지역에 급속 충전시설을 설치할 계획이다. 전기 구동 버스에 안정적인 전력 공급을 위한 전력 분야와의 협력도 강화한다.

- 노선별로는 4순환 도로를 기준으로 도심 지역 내 버스 노선의 전환이 우선 추진된다. 당국은 이를 통해 버스 운행에 따른 소음과 배출가스를 줄이고, 대중교통 서비스의 품질을 끌어올린다는 계획이다.
- 동시에 전기차의 특성에 맞춘 버스망 개편으로 도시철도와 간선급행버스체계(BRT), 신형 교통 중심지와의 효과적인 통합을 추진할 계획이다.
- 하노이시는 시내버스 전환 로드맵의 효과적인 시행을 위해 관련 결의안을 시 인민의회에 제출할 예정이다. 결의안에는 이자 지원과 가격 및 비용 기준 개정, 친환경 버스에 맞춘 계약 조건 등이 포함 된다.
- 또한 하노이시는 공유 인프라 기술표준 개발과 최적화된 토지 이용 및 집중 투자를 위해 충전소 기준을 교통 및 도시 계획 체계에 반영할 예정이다. 스마트 교통 이니셔티브 초기단계, 도시 전역에 대중교통 통합 전자이용권 발권 시스템을 구축해 관리 효율과 운영비 절감 등에 나설 방침이다.

관련기사 링크: <https://www.insidevina.com/news/articleView.html?idxno=31133>

■ 호치민시, 영업용이륜차 100% 전기화 전환 추진

- 호치민시가 관내에서 운행중인 영업용 이륜차의 전기오토바이 전환을 유도하기 위해 다양한 제도적 지원에 나설 계획이다.
- 현재 호치민시는 승차공유 플랫폼 및 배송기사 이륜차의 100% 전기화를 목표로 관련 계획을 수립중이다.
- 호치민시의 경제·정책 싱크탱크인 호치민시개발연구원(HIDS)은 일반 계획을 마련중이며, 오는 7월중 구체적인 로드맵을 발표할 예정이다.

- HIDS는 “전기오토바이 전환 프로그램은 배출가스 저감을 위한 시정부의 구체적인 실천 계획중 하나로, 2030년까지 온실가스 배출량을 9% 줄이겠다는 국가적 공약에도 기여하는 것”이라고 설명했다. 또한 호치민시는 이 프로그램을 통해 탄소배출권 시장에서 판매할 수 있는 크레딧 확보도 목표로 하고 있다.
- 당국에 따르면 전환 대상 영업용 이륜차는 40만대에 달할 것으로 추산된다.
- 이에 대해 레 탄 하이(Le Thanh Hai) HIDS 응용경제컨설팅센터장은 “이번 로드맵은 이륜차 소유주의 전환 비용을 최소화하는 동시에 지속 가능한 녹색전환 성장을 목표로 계획된 것”이라며 “운전자들이 전기 오토바이의 전비를 알게 된다면, 신차 할부 구입에 따른 추가적인 초기부담이 없다는 사실을 깨닫게 될 것”이라고 설명했다.
- HIDS가 400여명의 이륜차 기사를 대상으로 실시한 설문조사에 따르면, 영업용 오토바이의 일평균 주행거리는 80~120km 정도로, 주유비로만 7만~10만동(2.7~3.9달러)을 쓰고 있었다. 반면 전기오토바이 충전비는 2만동(80센트)이 채 되지 않았는데, HIDS는 이를 기준으로 전기오토바이 전환시 평균적으로 연료비만 월 100만~200만동(38.6~77.2달러)을 절감할 수 있다는 입장이다.
- HIDS는 이를 토대로 소액금융사인 CEP 및 일부 시중은행과 제휴를 통해 월부금이 휘발유 비용 절감액과 동일한 24~30개월 기간 전기차 구입 대출상품을 설계했다. 동시에 호치민시는 자치권을 통해 대출이자의 최소 2%를 지원한다는 계획이다.
- 이 밖에도 호치민시는 차량 사용자 외 기업을 대상으로 한 정책 지원을 계획하고 있다. 기업의 내구연한 만료 내연기관 차량, 배출가스 기준 미충족 차량, 수리비 고비용 차량 등을 정책자금으로 사들이는 지원안과 함께 참여기업에 대출 지원을 한다는 방침이다.

- 시 정책방향에 따라 출고가 인하에 나서는 전기 모빌리티 제조·유통 기업은 최소 2%의 대출이자 지원을 받게 된다.
- 기업과 소비자를 대상으로 한 지원과 동시에 호치민시는 전기충전소 및 휴게소 확충, 예비배터리 교환장소, 재생에너지 사용 우선, 인프라 투자 기업 대출이자 지원 등 관련 지원정책 마련과 인프라 확충에도 속도를 낼 계획이다.
- 영업용 이륜차 외 호치민시는 2030년까지 관내 모든 내연기관 버스의 친환경 버스 전환을 중기적 목표로 세운 상태다. 현재 호치민에서는 전체 138개 노선에 2,200여대 버스가 운행중이며, 이 가운데 31%를 전기 또는 CNG(천연가스) 버스가 차지하고 있다.

관련기사 링크: <https://www.insidevina.com/news/articleView.html?idxno=31091>

■ 박닌성, 베트남 북부 '반도체산업 중심지' 도약 목표

- 박닌성 인민위원회가 최근 마이크로칩 및 반도체 생산의 북부지역 중심지 도약을 내용으로 한 '2045년 목표, 2025~2030년 반도체 산업 개발계획'을 발표했다.
- 이 같은 목표를 실현하기 위해 박닌성은 반도체 분야 대기업을 중심으로 FDI(외국인직접투자) 유치에 나서는 한편, IT 집종화 구역을 조성하고, 반도체 산업의 심층 발전에 집중하는 동시에 마이크로칩 전문가와 엔지니어를 포함한 고숙련 인재 양성에 주력할 예정이다.
- 이 밖에도 이번 계획에는 칩 제조공장 건설과 다수 핵심기술 확보, 글로벌 반도체 공급망 참여, 베트남산 반도체 브랜드 수출 등이 주요 목표로 포함됐다.

- 박닌성은 반도체 지원산업을 위한 전용 산업클러스터를 조성해 부품 및 소재 수입 의존도를 낮출 계획이며, 동시에 3~5개 주요 기술기업을 유치해 제조공장 및 R&D센터 투자로 기존 투자자들의 사업 확장을 장려할 계획이다.
- 인력 양성과 관련, 박닌성은 2030년까지 5년간 반도체 산업 종사자 최소 3만50명을 육성할 계획이다. 여기에는 대졸자 1.8%, 초대졸 43.3% 등이 포함된다.
- 박닌성 재정국은 유관기관과의 협력을 통해 반도체산업 개발을 위한 제도와 정책 수립을 담당하게 된다. 여기에는 반도체 투자자에 대한 법인세 면제와 연구 및 생산에 사용되는 첨단 부품 및 장비 수입세 지원 혜택, 반도체 관련산업의 신속한 행정절차 처리를 주요 내용으로 담은 이른바 '60% 그린 레인' 등이 포함된다.
- 또한 박닌성은 반도체 스타트업에 대한 저리대출 지원, 국내 기업을 위한 반도체 혁신 지원 기금 조성, 반도체 제조업체를 위한 산업단지 토지 임대료 지원 등의 추가 지원안을 검토하고 있다.
- 이 밖에도 박닌성은 마이크로칩 및 반도체 제조를 위한 연구개발센터 설립을 검토중이며, 하이테크 산업을 지원하기 위해 필수 인프라와 국제표준에 따른 인터넷 서비스를 제공할 계획이다.
- 박닌성은 4월 기준 누적 FDI 유치액이 전년동기대비 2.2배 늘어난 19억 1,000만여 달러를 기록하며 전국 1위를 달렸다.