

# 베트남의 경제 개발과 사회간접자본 확충 전략

권 울 / 대외경제정책연구원 지역정보센터

베트남은 1986년 말 'Doi Moi(쇄신)' 노선을 채택한 이후 개혁·개방 정책을 적극 추진하여 교역 및 투자 유치에 큰 성과를 거두고 있다. 그러나 원활한 경제 개발과 공업화를 위해서는 사회간접자본(SOC)의 확충이 가장 시급한 과제로 대두되고 있으며, 이에 따른 SOC 관련 건설 수요는 점차 확대될 전망이다. 베트남 정부가 최근 SOC 확충 사업에 외국 민간 자본을 적극 유치하고 있어, 우리 건설 업체의 베트남 진출 기반 확대 전략이 필요하다. 즉, 우리 건설 업체의 금융 조달과 해외에서의 기체 능력 제고를 위한 금융 기관들의 연불 금융 확대와 재무 구조 개선 등의 노력이 필요하다. 무엇보다도 단순 시공 중심의 수주 체제에서 설계, 감리, 유지 관리 등을 종합한 일괄 수주 체제로의 전환이 필요하다.

## 머리말

베트남은 1986년 말 '도이모이(Doi Moi: 쇄신)' 노선을 채택한 이후 개혁·개방 정책을 적극 추진하고 있다. 舊소련·동구와는 달리 정치적 안정을 유지하면서 경제 구조 조정에 큰 성과를 거두고 있다. 대외적으로는 80년 중반 이후 동서 관계의 긴장 완화와 아시아·태평양 경제권의 급부상이라는 연쇄적인 '구조 전환의 계기'를 맞이하고 있다. 향후 베트남 경제의 발전 가능성은 이러한 구조 전환의 외생적인 계기를 과연 어떻게 내부화하면서 성장의 원동력을 단계적으로 설정해 나가야 하는가 라는 중요한 문제와 직결되고 있다.

무엇보다도 베트남 경제가 지속적인 성장 기반을 마련하기 위해서는 현재 경제 개발과 공업화에 가장 큰 장애 요인으로 대두되고 있는 사회간접자본(SOC) 확충 문제를 해결해야 한다. 특히, 수송과 에너지 부문의 改·補修 작업이 시급한 과제이고, 이를 위해 외국의 자본과 기술 등 추가적인 지원이 절대적으로 필요한 실정이다.

93년 제 1차 베트남원조국회의(Donor Conference)가 개최된 이래 국제 금융 기관과 주요 선진국의 공공 차관과 원조 공여가 확대되고 있어 최근 SOC 확충 사업이 본격화되고 있을 뿐만 아니라, 지난 8월 초 미국과의 국교 수립으로 베트남 경제는 새로운 전환점을 맞이하고

있다. 따라서 본고는 베트남의 개혁·개방 정책의 성격과 외자 도입 정책을 중심으로 개발 전략의 주요 내용을 검토하고, 운송 및 전력 부문 등에서 활발히 추진되고 있는 SOC 사업 현황과 확충 계획을 살펴봄으로써 향후 우리 기업의 진출 방안을 모색하고자 한다.

생산과 소비, 국내 시장과 해외 시장을 연계시키는 개방적인 다부문 상품 경제(Open Multi-Sector Commodity Economy) 체제를 지향하고 있다고 할 수 있다.

### 최근 경제 동향과 주요 성과

## ■ 경제 개혁과 개방 노선

### 개혁·개방 정책의 기본 방향

베트남의 전면적인 개혁·개방 정책은 재화 생산과 서비스 부문 모두에 비약적인 향상을 가져와 사회·경제 생활 전반에 큰 영향을 주었다. 남북 통일 이후 강력한 중앙 집권적 계획 경제 체제를 고수해 오던 베트남은 경제 개혁을 통해 국가의 거시적 조정에 입각한 간접적 메커니즘을 수립하고, 경제 분권화를 점차 확대시키고 있다.

이에 따라 '사회주의 공업화론'에 입각한 중공업의 우선적 육성 정책과 대규모 생산 체계 건설 목표에서 탈피하여 농업의 발전, 소비재 생산 확대 및 수출품의 개발과 품질 향상이라는 3대 경제 목표를 설정하고, 국가 경제의 산업 구조를 전면 재조정하고 있다.

무엇보다도 대외 지향적인 경제 성장 정책 하에 베트남은 외국 자본과 기술, 해외 시장 확대를 추구하고, 국제 시장과 연계된 국내 시장의 안정적 통합을 목표로 하고 있다. 따라서 베트남의 경제 체제는 시장 메커니즘을 기초로

최근 몇년 동안 민간 부문의 생산 활동이 촉진되고, 거시 정책에서 물가 안정을 중심으로 한 베트남 정부의 안정화 시책이 주효하여 경제 안정의 토대가 마련되고 있다. 특히, 1992년 상반기 이후 원유 및 쌀 생산의 증대와 서방과의 경제 교류가 확대되면서 베트남 경제는 침체를 벗어나기 시작하였다(<표 1> 참조).

1991년까지 5~6% 수준에 불과하던 베트남의 국내 총생산(GDP) 증가율은 1992년 이후 8% 이상을 기록하고 있고, 1994년에는 8.5%의 성장률을 기록함으로써 고도 성장 국면으로 진입하고 있음을 보여주고 있다. 특히, 7월 말 ASEAN에 가입한 베트남은 96년 1월부터 ASEAN 자유무역지대(AFTA) 결성에 정식 참여하기로 결정하고, 2006년까지 역내 관세를 5% 이하로 인하하기로 기본 방침을 세웠다. 노동력이 풍부하고 외자 유치에 적극적인 베트남이 향후 AFTA에 참가함으로써, ASEAN의 역내 분업 구조 재편이 보다 가속화되고 교역 기반이 크게 확대될 전망이다.

<표 1> 베트남의 주요 경제 지표

	단위	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GDP 성장률	%	7.1	5.1	6.0	8.3	8.0	8.5
물가 상승률	%	96.0	47.6	67.3	17.5	5.2	14.0
무역 수지 <sup>1)</sup>	억 달러	△3.5	△0.4	△0.6	△0.6	△3.0	△9.0
수출	"	13.2	17.3	20.4	24.8	30.0	36.0
수입	"	16.7	17.7	21.1	25.4	33.0	45.0
FDI 승인액	억 달러	5.4	6.0	12.9	19.4	27.8	37.0
총외채*	억 달러	28.4	35.6	37.5	40.7	40.2	49.6
총외채/GDP	"	35.8	37.3	50.3	44.6	34.1	37.0
D.S.R.	"	28.7	22.3	13.1	10.5	11.4	7.7

자료: 1) World Bank, *Vietnam: Transition to the Market*, 1993. 9, p. 240.

주: \* 경화 기준(구소련 외채 100억 루블 제외).

## 개발 전략과 주요 목표

### 경제 개발과 외자 도입

베트남은 경제 안정화와 지속적인 성장을 유지하기 위하여 이미 1991년 6월의 제 7차 당대회에서 사회 경제 안정화 및 발전 전략을 채택한 바 있다. 이 발전 전략에 의하면, 우선 6차 5

개년 경제개발계획이 종료되는 2000년까지 국민 소득(1991년 기준)의 100% 증가를 위하여 수출을 급속히 증가시키고, 서방과의 경제 협력을 강화한다는 기본 계획을 세운 바 있다<sup>1)</sup>.  
올 베트남의 GNP 규모는 182억 달러에 이르고 있고, 향후 2000년에는 268억 달러에 이를 것으로 추정되고 있다.

그러나 1994년 2월 미국의 엠바고 해제 이후

<표 2> 경제 성장 목표

	1993	1994	1995	1996	1997
GDP 성장률	8.1	8.7	8.0	8.0	8.0
물가 상승률	5.2	9.3	7.0	6.0	6.0
경상 수지 적자/GDP	8.3	4.9	5.6	6.2	6.5
재정 수지 적자/GDP	5.5	3.1	4.2	4.2	4.3
외환 보유고 <sup>1)</sup>	6.0	8.5	9.8	11.0	11.0

주: 1) 외환 보유고의 단위는 수입액으로 환산한 것임.

2) 본 표는 세계은행과 합의한 중기 프로그램에 의해 작성된 것임.

1) State Planning Committee, *Strategy for Socio-economic Stabilization and Development up to the Year 2000*, 1991.

경제 활성화가 예상됨에 따라 당중앙위원회는 새로운 경제 계획 목표를 설정하고, 오는 2000년까지 1인당 GDP를 두 배로 늘리기로 경제 목표를 상향 조정하였다. 국가계획위원회(SPC)는 이와 같은 목표를 달성하기 위해 세계은행의 구조 조정 프로그램에 따라 경제 성장률을 7.5~8% 수준에서 8~9%로 높여나갈 계획이다(<표 2> 참조).

경제 목표의 상향 조정과 함께 SPC는 공업화 및 산업 기반 확충을 위하여 기존에 설정된 경제 개발 자금 조달 목표를 400억 달러에서 480~500억 달러로 수정하고, 외자 조달 목표는 기존 200억 달러에서 280~300억 달러로 상향 조정하였다. 특히, 외자 도입 목표의 상향 조정에 따라 SOC 부문에 집중적으로 투여될 공적개발원조(ODA) 조달 목표도 70~80억 달러에서 80~100억 달러로 증액되었다(<표 3> 참조).

<표 3> 개발 자금 조달 목표액(1991~2000)

(단위: 억 달러)

항 목	기존 목표	수정 목표*
국내 조달	200	200
- 정부 투자	70~80	70~80
- 민간 부문	120~130	120~130
해외 조달	200	280~300
- FDI	120~130	180~200
- ODA	70~80	80~100
총 액	400	480~500

자료: 1) SRV, Vietnam: A Development Perspective, Prepared For the Donor Conference, 1993. 9, p. 73.

주: \* 1994년 8월 당중앙위에서 수정된 목표액.

### 지역 개발 전략과 SOC 확충

93년 11월 제 1차 베트남지원국회의에서 베트남 정부가 밝힌 바에 의하면, 최우선 외자 도입 부문은 도로, 항만, 공항, 철도 건설 등과 같은 운송 분야이다. 총 96억 달러 규모의 ODA 중 운송 부문의 개발 자금 비중이 37%를 차지하고 있다. 특히, 전력 분야는 총 17억 달러 규모로서 17%를 차지하여 수송 및 전력 분야가 절대적인 비중을 차지하고 있다(<표 4> 참조).

지역적으로는 하노이 - 하이퐁 - 홍카이를 연결하는 북부 삼각 지역, 호치민 - 동나이 - 봉따우를 연결하는 남부 삼각 지대, 다낭을 중심으로 한 중부 삼각 지대를 우선적으로 개발하기 위하여 집중적인 SOC 투자를 할 계획이다(<그림 1> 참조). 무엇보다도 사회간접시설의 미비는 외자 유치에 가장 큰 장애 요인이고, 베트남내 산업 발전에도 심각한 지장을 초래하고 있는 실정이어서 주요 거점 지역을 중심으로 '개발 삼각 지대(Growth Triangle)'를 설정하고, 지역 개발과 공업화를 상호 연계하고 있다. 이를 위해서 국제 금융 지원이나 주요 선진국의 공공 차관과 원조의 대부분을 개발 삼각 지대 내에 우선적으로 투자하여 경제 하부 구조 확충 사업을 대거 유치한다는 계획이다. 부족한 운송 및 통신, 항만 등을 확충함으로써 일차적으로 선정된 3개의 성장 지대에 투자 환경을 근본적으로 개선시켜 보고자 하는 것이다.

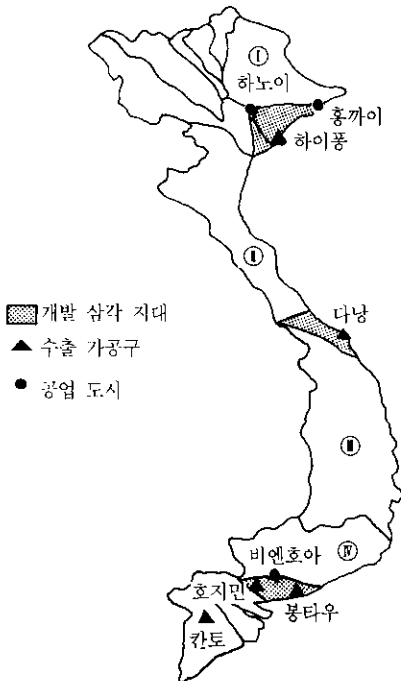
<표 4> 베트남의 공적 원조 요청 사업(1993~2000)

(단위: 백만 달러)

부 분	전 수	금 액
<경제 하부 구조>	38	7,546
운 송	21	3,517
전 력	4	1,700
관개 및 삼림	6	1,468
통 신	5	340
비료 생산	2	521
<사회 하부 구조>	17	1,832
<기술 지원 사업>	67	219.6
합 계	121	9,597.6

자료: SRV, Vietnam: A Development Perspective, Prepared For the Donor Conference, 1993. 9, pp. 84~99.

<그림 1> 베트남의 주요 경제 지역과 개발 삼각 지대



주요 SOC 확충 사업과 지원 현황

베트남의 수송 수단별 비중을 보면 도로가 40%, 내륙 수로 28.8%, 항만 23.9%를 차지하고 있는데, 최근 도로와 철도를 중심으로 투자가 집중적으로 이루어지고 있다. 이를 위한 재원은 이미 언급했듯이 대부분 국제 금융 기관과 주요 선진국들의 공공 차관에 의하여 조달될 예정이다.

베트남 수송 부문 확충 계획에 의하면 도로, 철도 등 주요 수송 시설 개선을 위한 총투자 자금이 33억 달러에 이르고 있고, 그 중에서 도로 부문의 개·보수 사업비가 25억 달러에 이르고 있어 전체 자금의 70%를 차지하고 있다 (<표 5> 참조). 한편, 수송 부문 투자 재원의 외자 의존 비율이 평균적으로 65%를 차지하고 있으나, 도로 부문 확충에 내자 비율이 40%에 이르고 있는데, 이는 베트남 정부가 도로 부문의 우선 순위를 높여 재정부담을 크게 늘리고 있기 때문이다.

<표 5> 운송 체계 개선을 위한 자금 조달(1994~2000)

(단위: 백만 달러)

	총비용 (a+b)	외자(a)		내자 (b)
		금액	비중(%)	
도 로	2,518	1,527	61	991
철 도	259	207	80	52
내륙 수로	190	152	80	38
항 구	262	210	80	51
항 공	112	90	80	22
총 계	3,341	2,186	65	1,154

자료: World Bank, Vietnam Transport, 1994. 8, p. 35.

국제 금융 기관

트 원조를 제공하고 있다.

1993년 국제 금융 기관의 지원 재개로 그동안 지연되었던 항만, 도로 및 철도 등 경제 하부 구조 확충 사업이 본격적으로 추진되고 있다. 세계은행과 아시아개발은행이 역점을 두고 있는 사업은 베트남의 북부와 남부를 연결하는 1번 국도 改·補修 사업이다.

세계은행은 남북 교통의 동맥 역할을 하는 1번 국도 보수 및 확장 공사에 향후 총 4억 달러를 지원할 예정이다. 우선 1차로 하노이~빈(279 km) 구간과 호지민~냐짱(Nha Trang) 구간이다. 지원 금액은 1억 2,000만 달러이고, 베트남 정부도 2,100만 달러를 국가 예산으로 지원할 예정이다. 그밖에 ADB는 북부 수리 시설 정비 사업으로서 홍강 델타 지역의 관개 및 홍수 방지 사업에 7,650만 달러, 호지민시 상수도 시설 확충 사업을 위해 7,600만 달러의 프로젝

각국의 지원 현황

베트남의 최대 원조 공여국인 일본은 베트남의 산업 기반 정비와 하부 구조 개선에 역점을 두고 전력 공급, 도로 및 철도 등 운송 분야에 엔 차관을 집중적으로 공여하고 있다. 일본의 유상 자금 협력 기관인 해외경제협력기금(OECF)<sup>2)</sup>은 베트남 정부와 1994년 1월 우선 1단계로 7개 사업에 523억 엔 규모의 프로젝트 차관 공여 협정을 체결하였다. 베트남의 전력 사업을 지원하기 위하여 하노이 북부에 위치한 파라이(Pha Lai) 화력발전소와 동나이강의 합뚜언-다미(Ham-Thuan) 수력발전소 확충 사업이 추진되고 있고, 총규모 8억 달러에 이르는 푸미(Phu My)발전소가 완성되면 향후 남부 전력 부족 현상은 크게 개선될 것으로 전망된

<표 6> 일본의 엔 차관 지원 사업 현황

프로젝트	지원 금액(백만 엔)	이자율(%)	상환 기간	연계 조건
푸미 화력발전소	26,942	1.0	30(10)	비조건부
파라이 수력발전소	730	1.0	30(10)	비조건부
합뚜언-다미 발전소	1,463	1.0	30(10)	비조건부
5번 국도 개보수	8,782	1.0	30(10)	비조건부
다리 복구(1번 국도)	3,870	1.0	30(10)	LDC 비조건부
철도 교량(중단 철도)	4,042	1.0	30(10)	비조건부
하이퐁항 개보수	3,975	1.0	30(10)	비조건부
재건 자금(상품 차관)	2,500	1.0	30(10)	비조건부
총 계	52,304	-	-	-

자료: 권 울, 「주요국의 對베트남 경제 협력과 한국의 ODA 지원 방향」, KIEP, 1994. 12, p. 85.

2) OECF는 세계은행의 국제개발협회(IDA)와 유사한 장기 저리 엔 차관을 공여하고 있고, 10년 거치 30년 만기 연율 1%를 적용하고 있음.

다. 이 밖에도 하이퐁항 확장 공사와 남북 종단 철도(하노이~호지민 구간)의 교량 보수 공사를 지원한다.

한편, 대만은 일본과 함께 5번 국도(하노이~하이퐁, 106 km)를 2차선에서 4차선으로 확장하는 사업을 하고 있고, 우리나라는 18번 도로(박닌~카일린, 81 km)와 남부 동나이성의 티엔 탄 상수도 사업에 5,000만 달러의 대외경제협력기금(EDCF)을 지원하고 있다.

### BOT 사업 확대

베트남 정부는 공적 개발 원조 사업 외에도 민간의 외자와 기술 도입을 적극적으로 추진하고 있다. <표 7>에서 보듯이 베트남의 건설 업체는 1,500여 개에 이르고 있고, 대규모 국가 사업을 추진하는 국영 건설 업체가 다수 존재하나, 대부분 노후화된 장비와 기술 부족으로 대규모 사업 수행 능력이 취약한 실정이다. 이에 따라 베트남 정부는 외국 원조나 차관 이외에도 SOC 부문에 외국의 민간 자본을 적극 유치하기 위하여 BOT 계약을 도입하고 1992년 외자법 2차 개정에서 명문화하였다.

현재 베트남에서 BOT 사업 승인은 수상이 직접 관장하고 있고, 주요 사회 하부 구조 건설 사업은 각료 평의회에서 심의되고 있다. 베트남은 1993년 BOT 계약으로 추진해야 할 구체적인 사업 목록과 관련 세부 규정을 발표한 바 있으며, 주요 사업으로는 빈탄~나베 구간의 도로 건설(2.4억 달러), 헝푸옥발전소(2억 달

리), 하이퐁 수출 가공구(1.5억 달러) 등이다. 일정 기간 경영한 후 본국 정부에 양도하는 BOT 계약 체결은 이미 다른 동남아 국가에서 시행되고 있는 제도로서 향후 베트남의 도로, 항만, 항구, 전력 발전소 등의 SOC 건설 사업에도 외자 기업의 활발한 진출이 예상된다.

<표 7> 베트남의 건설 업체 현황

부 문	개수	주요 업무 분야
국영 부문	885	대규모 국가 사업 추진
- 건설부	80	주요 국가 사업, 공단 건설
- 에너지부	5	전력 송배전 시설, 광산 개발
- 운수·통신부	165	도로, 철도, 다리, 항만 시설
- 수리부	22	댐, 저수지, 관개 시설
집단 경영 부문	67	중소 규모 건설 공사 추진
민영 부문	121	중소 규모 건설 공사 추진
합 계	1,516	총 고용 인원 82만 명

자료: SCCI, Vietnam Investment Review, 1993. 11, pp. 8~14.

<표 8.> BOT 사업 현황

(단위: 달러)

부문	사업	금액
- 운송	28	371,418,100
- 우편·통신	6	96,654,000
- 수출 가공구	4	276,916,984
- 기타	6	205,000,810
합계	44	949,989,894

자료: <표 7>과 동일.

### 진출 전략 및 과제

베트남은 양질의 노동력과 부존 자원을 중심

으로 교역 및 투자 유치에 큰 성과를 거두고 있지만, 원활한 경제 개발과 공업화를 위해서는 수송과 에너지 체계 등 SOC 확충이 가장 시급한 과제로서 대두되고 있다. 베트남의 개혁·개방 정책이 가속화됨에 따라 경제 개발 과정에서 필수적인 SOC 관련 건설 수요는 점차 확대될 전망이다.

최근 국제 금융 기관의 지원 확대로 유리한 조건의 국제 입찰 사업에 우리나라 해외 건설 업체는 적극적인 진출을 시도하고 있다. 특히, 일본의 엔 차관 사업의 경우 United Loan으로서 공사 업체가 외국 기업들간에 공개 경쟁 입찰로 결정되고 있어, 각종 SOC 건설 공사에 한국 기업의 참여 가능성이 높을 것으로 보인다.

한편, 베트남 정부가 최근 SOC 확충 사업에 외국 민간 자본을 적극 유치하고 있으므로 유망 BOT 사업에 적극 진출하기 위한 노력이 필요하다. 일반적으로 개도국들은 대형 프로젝트 발주시 자금 부족을 이유로 BOT 사업 발주자의 금융 요청을 수주 조건으로 하고 있기 때문에 베트남 건설 시장의 진출 기반을 확대하기 위해서는 다음과 같은 문제점을 사전에 고려해야 한다.

우선, 우리 건설 업체의 금융 조달 능력을 높이기 위해서는 국내 금융 기관들의 연분 금융 확대가 필요하고, 우리 기업들도 해외에서의 기채 능력을 높이기 위한 재무 구조 개선 등 각별한 노력이 필요하다. 그러나 무엇보다도 중요한 것은 단순 시공 중심의 수주 체제에서 탈피하여 설계, 감리, 유지 관리 등을 종합한

일괄 수주 방식을 추천함으로써 건설 수요를 다양화, 고도화하고, 수주 확대 기회를 넓혀야 할 것이다.

이러한 노력과 함께 베트남의 경제 개발 과정 초기에 적극 참여할 수 있는 다양한 사업 발굴이 필요하다. 특히, SOC 확충 사업은 베트남 경제 개발 및 공업화 과정에서 파급 효과가 크므로 베트남의 경제개발계획에 기여도가 높은 부문의 우선적 개발을 추진함으로써 중장기적으로 수주 기회를 넓힐 수 있는 기반을 확대·조성해 나가야 할 것이다. 이러한 측면에서 단기적인 사업 추진보다는 경제 협력 차원에서 진출 여건을 확대하기 위해 상호 인력 교류 및 기술 이전 사업을 개발하고, 적기에 진출함으로써 다양한 진출 선점 효과를 도모해야 할 것이다.

그러나 대부분의 유상 원조 사업의 경우 원조 공여 국가의 건설 업체에게 우선적으로 공사 발주권이 부여되고 있음을 감안할 때, 우리나라의 경우 SOC 확충 사업을 위한 對베트남 유상 원조 자금을 적정 규모로 확대해 나가야 할 것이다. 무엇보다도 국제 금융 기관의 지원을 통해 활발히 추진될 공공 사업에 우리 기업의 진출 가능성은 크게 증대될 전망이다. 이를 위해서 정부 차원에서는 국제 금융 기관과의 협조 용자(co-financing)를 강화함으로써 우량 국제 입찰 사업에 우리 기업이 참여할 수 있는 기반을 확대해야 할 것이다. 예를 들어, ADB가 지원하고 있는 150억 달러 규모의 메콩강 개발 사업과 같은 대규모 건설·토목 사업에 적극



참여함으로써 우량 사업을 확보하는 한편, 민간 기업의 진출을 적극 뒷받침할 수 있는 정보 수집 및 자금 지원 등 정부 차원의 협력 방안도 마련되어야 할 것이다. 이러한 적극적인 수주 노력은 향후 메콩강 유역의 6 개국으로 구성된 인도차이나 경제권에서 활발히 진행될 진출 기회를 넓히고, 동남아 지역에서의 해외 공사를 수주할 수 있는 여건을 보다 확대하는 데 크게 기여할 것이다.♣

◆ 참고 문헌 ◆

권 율, 「주요국의 對베트남 경제 협력과 한국  
의 ODA 지원 방향」, KIEP, 1994. 12.  
——, 「베트남의 외국인 투자 유치 정책과 제  
도 분석」, KIEP, 1993. 10.  
——, “베트남의 외자 도입 정책과 공적 개발  
원조 현황”, 「지역경제」, 제2권 제12호.  
——, 「베트남의 수출 가공구 개발 정책과 현  
황」, KIEP 지역정보센터, 1993. 12.  
——, 「베트남 편람(증보판)」, KIEP 지역정보  
센터, 1995. 3.  
김학수, 「한국의 對베트남 경제 협력 추진 방  
안」, KIEP, 1992. 1.  
한국무역협회, 「인도 지방 삼국 편람 - 베트남,  
라오스, 캄보디아」, 1990. 5.  
한국수출입은행, 「베트남 - 경제 동향과 투자  
환경」, 1992. 2.

ADB, *The Vietnamese Economy in 1994*,  
1994. 8.  
SCCI, *Vietnam Investment Review*, 각호.  
SRV, *Vietnam: A Development Perspective*,  
*Prepared For the Donor Conference*,  
1993. 9.  
State Bank of Vietnam, *Financial Policies  
and Institution to 2000*, Ministry of  
Finance, 1994. 7.  
Statistical Publishing House, *Statistical  
Yearbook 1993, 1994*.  
———, *Economy of  
Vietnam, Hanoi*, 1994.  
UNDP, *Briefing Note on the Socialist  
Republic of Vietnam*, 1994. 7.  
———, *Development Cooperation: Vietnam*,  
1993. 9.  
World Bank, *Vietnam Public Sector Man-  
agement and Private Sector Incentives  
Economic Report*, Document of World  
Bank, 1994. 9.  
———, *Vietnam Transport*, 1994. 8, p.  
35.  
日本貿易振興會, 「印度支那情報」 각호.  
———, 베트남, 1990. 6.  
———, 인도츨나情報, 1991. 12.  
岡田臣弘, 「베트남近代化의 現實と 展望」,  
*JECR PAPER*, 日本經濟研究 센터,  
1993. 8.