ASEAN 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색

- 중국의 보완시장으로서의 아세안 진출 방안 모색

서울대학교 아시아연구소 동남아센터

본 정책연구용역과제는 대한민국 외교부 동아시아 경제과
(East Asian Economic Affairs Division)의 연구지원에 의해 작성된 것 입니다.

《참여연구원》

○책임연구원
최경희(정치외교학 박사)
서울대학교 아시아연구소 선임연구원
kallikyung@hanmail.net

○연구원
이종하(경제학 박사)
조선대학교 무역학과 교수
jhlee.eco@gmail.com

백용훈(사회학 박사)
한국동남아연구소 연구원
beakyh@hanmail.net

○연구보조원
이유경(도시재생학 박사과정)
서울대학교 아시아연구소 연구보조원
julep13@naver.com

정책적 제안

□ 아세안 국가들과의 FTA를 적극 활용함과 동시에 주요국 중심의 국제 분업 구조를 개선함으로써 격차 유지 및 밸류체인(value chain)의 효율성 증대 필요

◦ 동아시아 생산네트워크가 아세안으로 이동하는 등 재편됨에 따라 아세안 시장에 대한 투자와 산업 고도화를 적극적으로 추진할 필요가 있음.

◦ 또한 중국의 산업 고도화에 대응하기 위해 R&D 투자 등 지속적인 혁신기술 개발 및 확보를 통한 새로운 부가가치 창출에 집중할 필요가 있음.

□ 한국의 비교우위를 점하고 있는 분야에 대한 중국 및 아세안과의 기술격차를 유지·확대하기 위한 노력이 필요

◦ 비교우위 분야에 대한 면밀한 검토를 위해 업종별 분업구조에 대한 심층적 분석이 선행되어야 함.

◦ 분석결과에 따라 업종별로 비교우위 분야의 경쟁력은 더욱 강화하고, 비교열위 분야에 대해서는 비교우위 확보를 위한 전략방안 마련을 적극 추진할 필요가 있음.

□ 태국: 스마트 전자 및 자동화 분야 산업을 주목해야 함

◦ 중소득국 함정에 빠져 있는 태국은 “태국 4.0” 모델과 경제사회발전 계획을 통해 “창조+혁신”을 강조하며 스마트 붐을 목표로 정하고 경제 구조를 변화시키고 있음.

◦ 태국 4.0 발전 계획에서 “First S-Curve”와 “New S-Curve”로 구분하여 제시된 10개 분야의 선별된 산업에 주목할 필요가 있음

◦ “First S-Curve” 산업은 기존에 태국이 비교 우위에 있던 산업 분야를 개혁하는 것으로서 차세대 자동차, 의료 관광, 스마트 전자, 농업 및 생명공학, 그리고 식품 분야가 해당됨.

◦ “New S-Curve” 산업은 태국의 미래 성장을 가속화하기 위한 것으로서 자동화 및 로봇 공학, 항공 및 물류, 신재생에너지, 디지털, 의료 및 건강 분야가 해당됨.

◦ 결론적으로 한국 정부와 기업은 10개 분야와 관련 업종을 면밀히 파악하여 이 부문에 대한 전략적 진출이 필요함.

□ 베트남: 6개 분야의 부품소재 산업 및 관련 업종에 주목해야 함

◦ 최근 무역 수지에서 확인했듯이, 한국의 대(對) 중국 중간재 수출 감소가 한국의 대(對) 베트남 중간재 수출 증가로 이동한 것을 확인할 수 있음.

◦ 베트남은 아세안 역내는 물론이고 유럽, 유라시아 등 세계 시장으로의 수출 잠재성이 큰 국가임; 고부가 가치의 수출 상품 개발을 위한 제조업 발전 가능성이 더욱 확대되고 있음.

◦ 최저임금제 상승과 미국의 TPP 철회로 인하여 노동집약적 산업(섬유·의류 및 가죽·신발) 분야에 대한 투자 위축 등 불안의 요소가 있지만, 임금 상승 비율이 해마다 줄어들고 있고 중국 견제를 위한 미국의 대응 전략으로서 베트남-미국 간 무역 및 경제 협력 증진이 예상됨; 베트남은 향후 단순 가공 수출보다는 원부재료에서부터 고급 제품 생산 및 디자인까지 가능하도록 하는 산업 고도화에 집중 투자할 것으로 예상됨.

◦ 베트남의 공업 발전 전략에서 2025년까지 우선 선정된 산업 분야는 ① 가공 및 제조 분야(기계, 화학, 농림수산물 가공, 섬유·의류 및 가죽·신발), ② 전자 및 원거리 통신, ③ 신재생에너지 분야임.

◦ 결론적으로 한국 정부와 기업은 투자 인센티브가 있는 ① 기계공학, ② 전자정보기술, ③ 자동차 조립·생산, ④ 섬유·의류, ⑤ 신발·가죽, ⑥ 첨단 기술 부문 등 6개 분야의 부품소재 산업 및 관련 업종에 주목하고 이에 대한 전략적 진출이 필요함.

□ 캄보디아: 인프라 및 신재생에너지 사업 분야에 주목해야 함

◦ 캄보디아 정부는 역사상 최초로 장기발전계획인 산업발전정책(IDP) 2015-2025를 공식 발표하였음.

◦ 캄보디아 경제 구조는 의류 및 신발, 건설, 식품가공업에 편중되어 있기 때문에 산업 다각화를 강조하는 정책을 수립하였음.

◦ 중국의 보완시장과 생산기지로서 캄보디아의 위치를 고려해볼 때 인프라 산업, 유통 및 운송 부문, 그리고 신재생에너지 부문에 대한 우리 기업의 전략적 진출이 필요함.

□ 말레이시아: 최첨단 과학기술 산업과 이슬람 경제 진출에 주목해야 함.

- ○ 말레이시아는 한국과 R&D 협력 확대를 통한 최첨단 기술을 개발 및 도입하고자 함. 이러한 기술 및 지식 집약적 분야에는 나노·바이오·환경·로봇 등 최첨단 과학기술에 기초한 산업분야임. 또한 이러한 기술 및 지식 집약적 산업은 신재생 에너지, 녹색성장 산업분야와 긴밀히 연관된 것임.
- ○ 특히 말레이시아는 이러한 과학기술이 '도시생활'의 질적수준을 높이는데 기여하고자 함. 말레이시아는 스마트시티 건설을 통해 6개 분야-건축·환경, 건강, 에너지, 교육, 수송, 디지털 미디어-의 당면한 문제의 해결책을 찾고자 함. 스마트시티는 ICT 기술뿐만 아니라 최근에는 '녹색산업'과도 연결돼 도시환경을 지속 가능한 상태로 만드는 것도 중점을 두고 있음.
- ○ 말레이시아는 이슬람 경제의 교두보임. 이슬람경제 영역에는 할랄음식, 이슬람 금융, 할랄여행, 화장품, 의학품, 미디어와 레크레이션, 의류 등 7가지 영역인데 최고의 1위 시장이 말레이시아임. 한국이 문화적으로는 이슬람 시장 영역을 준비하기에는 쉽진 않지만, 미래 먹거리 시장차원에서 소홀히 할 수 없는 영역임.

□ 인도네시아: 이슬람경제, 디지털 진입사회로의 변화를 주목해야함.

- ○ 인도네시아도 이슬람 경제에서 예외가 아님. 위에서 언급한 것처럼 말레이시아가 이슬람 경제 Top 10에서 1위 국가이고, 인도네시아가 10위 국가임. 그러나 향후 경제규모의 측면에서 보았을 때, 인도네시아는 말레이시아보다 훨씬 더 큰 '이슬람 경제 시장규모'를 차지하게 될 것임. 그 동안 상대적으로 인도네시아 정부가 말레이시아보다 이슬람 경제영역에 대한 발전을 덜 중요시하였지만, 앞으로 인도네시아 정부는 이 부분을 강화 발전시킬 계획이기 때문에 한국의 입장에서 이슬람경제 영역에 대해 인도네시아에 대한 진출을 적극적으로 대응할 필요가 있음.
- ○ 또한 지금 이 시대, 시장적 요구는 경향적으로 비슷한 추세를 보이고 있다고 볼 수 있음. 다시 말하자면, 말레이시아에서 필요한 과학기술이 신재생 에너지, 녹색성장, 스마트 시티 산업분야로 확대되는 것을 원하는 것처럼 인도네시아도 마찬가지임. 사실 인도네시아를 '신흥시장'이라고 보기는 어려움. 이미 산업분야별로 강자가 존재하는 시장임. 그래서 한국에서 '선도적'이라고 평가받는 신성장 산업 분야의 기업들이 인도네시아의 진출을 고민할 때임.

- 또한 인도네시아는 디지털 사회에 진입했다고 불 수 있음. 2016년 인도네시아 인터넷서비스제공협회에 따르면, 인터넷 사용자가 약 1억3000만 명이고 스마트폰 사용자가 약 6300만 명임. 인도네시아 시장에서 가장 높은 성장세를 보이는 분야는 스마트폰을 활용하는 스타트업임. 올해는 핀테크(Fintech), 전자상거래(E-commerce), 서비스형 소프트웨어(Saas·Software-as-a-Service), 수요자 중심 서비스 시장(on-demand service) 4개 분야가 두드러진 성장세를 보일 예정임. 따라서 한국도 인도네시아의 이러한 시장적 요구에 반응하여 투자 및 진출업종을 차별화할 필요가 있음.

□ 필리핀: 인프라와 BPO 산업분야 진출에 주목해야 함.

- 필리핀 두테르테 대통령은 8가지 포인트 경제정책을 제시했음. 첫째, 조세시스템의 개혁, 둘째, 민관협력체제(PPP: Public-private partnership)의 비효율성을 줄이면서, 인프라 에 대한 지출 가속화, 셋째, 외국계 기업에 대한 소유권 제한조치를 개혁하여 투자환경 개선, 넷째, 농민에 대한 비즈니스 지원을 통한 농업분야 발전, 다섯째, 토지 개혁, 여섯째, 숙련노동자를 양성하기 위한 교육시스템 강화, 일곱 번째, 소득세 시스템 개선, 여덟 번째, 현금 송금 프로그램 개선 등 임.
- 위의 8가지 중에서 본 연구주제와 핵심적으로 관련된 것이 '인프라' 영역임. 필리핀의 경우, 인프라 예산은 GDP의 4.3% 수준이지만, 두테르테 대통령은 임기 내에 7%까지 확대해 도로 철도, 항공, 항만 시스템 개선에 투입할 계획임. 무엇보다 인프라에 대한 투자 및 관련 업종 진출은 필리핀만의 핵심과제가 아님. 베트남, 태국, 캄보디아, 말레이시아, 인도네시아 등 본 연구에서 언급된 거의 모든 국가의 핵심과제이기도 함. 따라서 한국정부는 동남아 인프라 분야에 투자 및 관련 업종의 진출을 위해서 좀 더 체계적인 대응이 절실히 필요한 때임.
- '업무처리 아웃소싱(BPO)' 분야는 서비스 산업에서 GDP의 51.3%를 차지하고 있는 필리핀의 근간 산업임. 필리핀의 BPO 시장엔 미국과 유럽의 금융, 보험, 컨설팅 업계가 일찍 진출했음. 성공적으로 자리잡은 글로벌 기업인 JP모건, 액센추어, 컨버지스 등이 있음. BPO 산업은 소프트웨어 개발, 인터넷 보안 서비스 등 한국 기업이 활용할 수 있는 분야가 많기 때문에, 한국도 필리핀 BPO 산업분야를 더 많은 관심과 진출이 필요한 영역임.

《목차》

정책적 제언

Ⅰ. 서론 ····· 1
1. 연구배경
2. 연구목적 및 내용
3. 분석틀 및 방법

Ⅱ. 한국과 중국, 아세안의 무역 및 분업구조 현황과 전망 ····· 8
1. 한국과 중국 사이 무역 및 분업구조
1) 중국 경제의 위상
2) 한국과 중국 간 교역 현황
3) 한국과 중국 간 분업구조의 변화
2. 한국과 아세안 사이 무역 및 분업구조
1) 아세안 경제의 위상
2) 한국과 아세안 간 교역 현황
3) 한국과 아세안 간 분업구조의 변화
4) 한국과 아세안 주요국 간 분업 구조
3. 소결

Ⅲ. 미래지향적인 한국과 아세안: 투자 및 유망업종 분석 ····· 28
1. 아세안 역내 분업구조와 한국의 아세안 시장진출 변화 양상
1) 아세안으로의 한국 제조업 진출 변화양상
2) 아세안으로의 한국 서비스업 진출 변화양상
2. 대륙부 동남아 국가
1) 태국
2) 베트남
3) 캄보디아
4) 대륙부 동남아 국가에 대한 종합적 이해
3. 해양부 동남아 국가
1) 말레이시아
2) 인도네시아
3) 필리핀
4) 해양부 동남아 국가에 대한 종합적 이해

Ⅳ. 결론 및 시사점 ····· 69

<참고문헌> ····· 76

<부 록> ····· 79

《표 목차》

Ⅰ. 서론 ····· 1
<표 1> 가공단계별 UN의 BEC 분류 기준

Ⅱ. 한국과 중국, 아세안의 무역 및 분업구조 현황과 전망 ····· 8
<표 2> 한국의 가공단계별 무역 중 중국의 비중 변화
<표 3> 한국과 중국 간 무역의 구조와 성장 : 가공단계별
<표 4> 한국의 對중국 가공단계별 산업간 무역 및 산업 내 무역
<표 5> 한국의 對중국 가공단계별 무역수지 기여도
<표 6> 한국의 가공단계별 무역 중 對아세안 비중 변화
<표 7> 한국과 아세안 간 무역의 구조와 성장 : 가공단계별
<표 8> 한국의 對아세안 가공단계별 산업간 및 산업 내 무역 변화 추이
<표 9> 한국의 對아세안 가공단계별 무역수지 기여도
<표 10> 한국과 아세안 주요국 간 교역의 구조 요약
<표 11> 한국의 對아세안 주요국 가공단계별 산업간 및 산업 내 무역지수 요약

Ⅲ. 미래지향적인 한국과 아세안: 투자 및 유망업종 분석 ····· 28
<표 12> 한국의 對아세안 해외직접투자 중 제조업 10대 업종의 변화 추이
<표 13> 한국의 對아세안 해외직접투자 중 서비스업 10대 업종의 변화 추이
<표 14> 2017-2036 태국 국가 전략 계획, "6-6-4 플랜"
<표 15> 태국 4.0 발전 계획: "First S-Curve"와 "New S-Curve" 산업 분야
<표 16> 2016-2020 베트남 사회경제개발계획(SEDP)
<표 17> 2016-2025 베트남 공업 발전 전략 및 2035 비전
<표 18> 제조업종별 한국 기업의 베트남 투자현황
<표 19> 캄보디아 《IDP 2015-2025》 의 주요 내용
<표 20> 말레이시아 동방정책 2.0의 중점 추진 6대 분야
<표 21> 전략적 추진분야(strategic thrusts) 및 게임 체인저(game changer)
<표 22> 인도네시아 투자 기대 및 수출유망품목

Ⅳ. 결론 및 시사점 ····· 69

<부록> ····· 79

《그림 목차》

Ⅰ. 서론 ····· 1

Ⅱ. 한국과 중국, 아세안의 무역 및 분업구조 현황과 전망 ····· 8
<그림 1> 중국의 GDP 및 세계경제 비중
<그림 2> 중국의 외국인직접투자 및 세계 투자 비중
<그림 3> 한국의 對중국 수출입 및 무역수지 규모
<그림 4> 한국의 對중국 수출입 비중 및 무역수지 기여도
<그림 5> 아세안의 GDP 및 세계경제 비중
<그림 6> 아세안 국가의 외국인직접투자 및 세계 투자 비중
<그림 7> 한국의 對중국 수출입 및 무역수지 규모
<그림 8> 한국의 對아세안 수출입 비중 및 무역수지 기여도

Ⅲ. 미래지향적인 한국과 아세안: 투자 및 유망업종 분석 ····· 28
<그림 9> AEC의 구조적 특징
<그림 10> 태국 경제 모델 단계
<그림 11> 베트남 사회경제개발전략(SEDS) 단계
<그림 12> GMS 경제회랑의 캄보디아 구간
<그림 13> 동남아 국가들의 하위 지역협력 구도

Ⅳ. 결론 및 시사점 ····· 69

<부록> ····· 79

Ⅰ. 서론

1. 연구배경

기획재정부 통계자료에 따르면, 한국의 경제성장률은 2008년부터 2016년까지 각각 2.8%, 0.7%, 6.5%, 3.7%, 2.3%, 2.9%, 3.3%, 2.8%, 2.8%이다. 이렇듯 한국경제는 오랜 시기동안 저성장국면을 지나오고 있다. 또한 한국의 1인당 국민소득에 대한 세계은행 통계자료에 따르면, 2008년 대략 2만 달러, 2010년 2만2천 달러, 2012년 2만3천 달러, 2014년 2만 4천 달러, 2016년 2만7천 달러 수준으로 10년 전 곧 3만 달러 시대에 진입할 것으로 예측했던 기대는 아직 실현되지 못하고 있다. 여기에 오랫동안 청년층의 높은 실업률과 계속된 가계부채 증가와 위기 증후는 한국경제가 장기불황의 늪에 빠진 것이 아닌가하는 우려를 자아내게 만들고 있다.

그리고 최근 한국에 사드(THAAD) 배치가 구체화되면서, 한국경제에 대한 중국의 보복조치들은 이러한 우려를 더 가중시키고 있는 상황이다. 2017년 3월 8일자 보도 자료는 대략 1년 동안 중국인 관광객이 40% 감소한다면, 한국 경제성장률이 0.2% 떨어지는 효과가 있다고 발표하였다. 관광객의 감소는 호텔숙박업, 화장품, 면세점, 유통, 항공 관련 업종의 타격으로 이어진다. 이에 사드배치 이슈가 복잡하게 전개되는 2017년 한국의 경제성장률은 2% 정도에 미칠 것이라는 전망이다.[1)]

그러나 이 시점에서 한국과 중국사이의 경제관계는 최근 현안 이슈인 사드(THAAD)를 둘러싼 경기보복과 같은 단기 이슈만의 문제가 아니라는 점에 주목할 필요가 있다. 중국경제에 대한 의존성이 심화된 한국경제의 문제점은 그 동안 자주 지적되어왔다. 그리고 무엇보다 중국경제가 현 단계의 성장과정에서 많은 문제점을 내포하고 있다는 점을 고려해볼 때 중국경제에 의존하고 있는 한국경제에 시사하는 바가 크다는 점이 더욱 중요하다.

우선, 현 단계 중국경제의 5대 리스크를 지적해 보고자 한다. 첫째, 중국은 대내외의 모순적인 상황에 의해 거시조절 정책결정의 어려움을 겪고 있다. 미국 금리인상, 물가상승 등 대내외 여건 변화에 따라 통화정책의 긴축적 변화가 예상된다. 소비자물가는 소폭 상승하면서 마이너스 실질금리가 지속되고 있어 금리인상 등 긴축적 통화정책이 필요할 것으로 보인다. 둘째, 최근 중국 부동산 정책이 완화기조에서 급하게 규제기조로 선회하면서 중소규모 도시들에서는 부동산 정책의 실효성이 저하될 우려도 존재한다. 셋째, 중국기업들의 수익성 개선이 지연되면서 기업부문의 부채가 빠르게 확대되고 있

1) 자료: “[中사드 보복] 한국의 동남아 투자 증가 계기된다”(http://www.newspim.com/news/view/20170308000252, 검색일: 2017.04.02.)

다. 넷째, 미국 금리인상 등으로 위안화 평가절하로 달러 대비 위안화 비율이 7위안/달러에 접근하는 등 시장에서 외화수요가 빠르게 증가하고 있다. 다섯째, 미중 간 통상마찰 우려가 확대되면서 중국의 대외무역 환경변화에 따른 경제적 손실이 불가피해 보인다. 종합적으로 최근 중국경제의 구조적 불확실성이 확대되면서 경착륙 우려가 다시 제기된다(천용찬·한재진 2017).

이러한 중국경제구조의 불확실성이 확대되어지는 가운데, 중국경제의 의존성이 높은 한국경제는 동반성장이 아닌 동반위기에 빠질 우려가 존재한다. 최근 중국 수입증가율이 하락하고 있는 가운데, 우리나라의 對 중국수출 증가율이 지속적으로 하락하고 있다. 한국의 對 중국수출구조의 특징이 갖는 문제점은 다음과 같다. 첫째, 對 중국 중간재 수출비중은 부품·부분품 중심으로 확대 추세이나, 소재 수출은 비중이 감소 양상을 보이고 있다. 둘째, 최종재 수출은 2008년 글로벌 금융위기 이후 감소 추세이다. 또한 2010년 이후 소비재의 비중은 정체를 보이고 있다. 셋째, 對 중국 고위기술 제품 수출은 증가하고 있으나 특정 분야에 대한 편중이 심화되고 있다. 2014년 기준 전문·과학장비, 전기전자, 통신장비로 수출편중 현상이 나타나고 있다. 넷째, 對 중국 직접투자가 감소세를 보이는 가운데, 중국진출 국내기업들의 對 한국 수입 비중도 감소하고 있다. 한국의 중국 직접투자 비율은 2000년 118.8%에서 2015년 전년대비 9.6% 감소하였다(천용찬·한재진 2016).

이렇듯 한국과 중국 사이의 불확실한 경제관계는 사드로 인한 단기적 또는 한시적 문제가 아니라 좀 더 구조적인 문제로부터 그 원인이 발생하고 있다는 점에 주목해야 한다. 본 연구는 Post-China 이후의 한국경제의 보완재로서 '아세안(Association of Southeast Asian Nations, ASEAN)'시장이 갖는 의미를 분석하고자 한다. 중국경제로부터 한국경제가 갖는 이점이 고속성장을 했던 시기보다 줄어들었지만, 현 단계에서 바로 아세안 시장이 중국시장의 완벽한 대체재가 될 수 있다고 장담할 수는 없다. 오히려 한국의 수출시장의 다변화와 다각화라는 맥락에서 '아세안 시장'은 의미 있는 보완재가 될 수 있다. 그러나 성공적인 한국의 대 아세안 시장전략을 펼친다면, 중국 시장을 대체할 만한 시장으로서 아세안 시장이 성장할 가능성이 전혀 없는 것은 아니다. 2017년 3월 「매일경제」의 여론조사에 따르면, 중국 경제 의존도를 줄이면 대안이 되는 국가가 어디인가라는 답에 동남아가 65.4%로 1위를 차지했다.[2] 이러한 여론조사의 결과는 한국과 동남아 경제 관계가 매우 긴밀하게 발전해 오고 있는 현실을 잘 반영하고 있다.

2) 자료: "중국 사드 보복 설문조사 | 中 의존 벗어나려면 "동남아·인도 대안" 3명 중 2명 "중국 상품 불매운동 계획"(http://news.mk.co.kr/newsRead.php?&year=2017&no=182043, 검색일: 2017.04.02.)

2. 연구목적 및 내용

본 연구의 목적은 한-중 경제관계에서 노정된 단기적, 구조적 문제가 무엇인가를 파악하고 이를 극복하기 위한 시장 다변화를 위해 아세안 시장이 갖는 특징과 전망을 분석하고자 한다.

전 세계가 아세안 시장을 주목한다. 2000년 이후 아세안 경제의 빠른 성장세가 지속되면서 세계 경제에서 아세안 경제가 차지하는 중요성이 확대되고 있다. 아세안이 세계 GDP에서 차지하는 비중은 2000년 4.9%에서 2015년 6.1%로 증가했으며, 세계 총수출에서 차지하는 비중은 동기간 6.7%에서 7.1%로 증가했다. 아세안 경제의 높은 성장잠재력으로 인해 아세안에 대한 외국인직접투자(FDI)도 빠르게 증가해 2014년에는 1,328억 달러를 기록하며 중국(1,285억 달러)를 추월하였다(조규림·오준범 2016).

그리고 한국과 아세안 경제관계를 보면, 2014년 기준 아세안(1,380억 달러)은 중국(2,354억 달러) 다음으로 한국의 제2의 무역파트너이자 제2의 해외직접투자지역이자, 중동 다음의 부동산 건설시장이자, 한국인의 1위 방문지역이다. 무엇보다 아세안은 2003년과 2007년 아세안정상회의에서 아세안경제공동체(ASEAN Economic Community, 이하 AEC) 출범을 발표한 결과 2015년 12월 AEC를 공식 출범시켰다. 2015년의 AEC는 2007년부터 대략 8년이란 짧은 시간 동안 아세안 전체 시장 규모를 두 배 이상 성장시킨 쾌거를 갖고 있으며, 2015년 AEC 공식출범 이후 그 성장은 더 빠르게 진전될 것이라고 기대하고 있다.

Post-China 이후 보완재로서 아세안 시장이 갖는 의미를 도출하기 위해 본 연구는 다음과 같은 구체적인 내용을 다루고자 한다. 첫째, 지난 30여 년 간 걸어왔던 한국과 중국 사이의 분업 및 무역구조를 분석하고, 중장기적으로 이러한 분업 및 무역구조가 갖는 문제점을 분석하고자 한다. 이러한 분석에 앞서서는 현 단계 미국과 중국 중심의 세계경제질서가 갖는 특징 및 문제점과 중국 경제성장의 내재적 문제점에 대한 분석이 진행되어야 한다.

둘째, 본 연구는 아세안 국가들 중에서도 태국, 베트남, 캄보디아, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀 이상 6개국을 중심으로 기존 한국과 아세안 사이의 무역 및 분업구조를 분석하고자 한다. 한국과 중국의 무역 및 분업구조를 대체할 만한 한국과 아세안의 무역 및 분업구조가 어떠한 양상인가를 분석하고자 함이다. 또한, 아세안은 단일한 생산기지와 소비시장을 지향하고 있기 때문에, 역내에 어떤 무역 및 분업구조를 갖고 있는지를 분석하는 것도 한국과 아세안 사이의 무역구조를 전망하는데 도움이 될 것으로 판단한다.

셋째, 본 연구의 분석대상국가로 삼고 있는 태국, 베트남, 캄보디아, 말레이시아, 인도

네시아, 필리핀 국가와 한국 사이의 산업 정책 그리고 미래 지향적인 투자 및 유망업종을 분석하고자 한다. 첫 번째와 두 번째 주제에 대한 분석을 전제로 미래지향적인 투자 및 유망업종을 한국과 개별 국가 간 양자적 관계에서 분석하고자 한다. 아세안은 단일 생산기지를 지향하고 있기 때문에 아세안 내부에도 분업구조가 생성될 가능성이 있다. 서술 방식은 대륙부 국가와 해양부 국가, 즉 두 국가군으로 구분하되 한국과 아세안 개별국가들 간의 양자관계를 기초로 전개할 예정이다. 아세안은 국가별 지리적 위치에 따라 대륙부 동남아와 해양부 동남아로 구분해볼 수 있다. 지리적 인접성과 산업구조의 연계성 역시 파악해보기 위한 것이다. 태국, 베트남, 캄보디아는 대륙부 동남아에 해당되고, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀은 해양부 동남아에 포함된다.

넷째, 최종적으로 한국의 대 아세안 경제정책에 대한 함의를 도출하고자 한다. 한국의 시장 다변화와 현 단계 대외경제 관계의 한계를 극복하기 위해 대 아세안 경제외교정책이 어떠해야 하는지를 다차원적으로 도출해보고자 한다.

결과적으로 본 연구는 아시아 분업구조 변화에 대응하면서 국내 경제의 장기적 성장동력을 확보하기 위한 연구결과물을 만들고자 한다. 첫째, 아세안을 포함한 아시아 분업구조의 변화에 대응하기 위한 수출 확대전략이 마련되어야 한다. 둘째, 아시아의 분업구조 상에서 한국의 비교우위를 점하고 있는 분야에 대해 중국과의 기술격차를 유지할 수 있는 노력이 필요하다. 셋째, 중국을 대체하는 생산기지로 부상하고 있는 아세안의 경제적 발전에 대해 주목할 필요가 있다.

3. 분석틀 및 방법

본 연구는 중국시장의 보완재 혹은 대체재로서 아세안 시장이 갖는 의미를 도출하기 위해 다음의 세 가지 방법론을 이용하고자 한다. 첫째, 본 연구는 중국에서 아세안으로의 동아시아 생산네트워크 이동을 중국 중심의 새로운 발전모델인 수련형 모형(water lily model)에 기초하여 설명한다. 1990년대에는 일본을 시작으로 동아시아에서의 순차적인 산업발전 과정을 경험적으로 설명하는 안행형 모델(flying geese model)[3]이 일반적인 것으로 인식되어 왔으나 중국의 부상으로 안행형 모형의 현실 설명력이 한계에 직면하면서 2000년대 들어 수련형 모형이 등장하였다. 수련형 모델은 경제성장에 따라 생성된 집적지역[4]이 성숙단계에 들어서 임금 및 지

3) 안행형 모형은 동 모형은 선도국에서 경쟁력이 저하된 산업이 다음 단계에 있는 국가로 이전하고, 여기서 다시 경쟁력이 저하되면 다음 단계의 국가로 이전해 간다는 것이다. 이때, 후발국은 독자적인 기술개발 능력과 자본이 부족하기 때문에 앞선 국가의 투자가 매우 중요한 역할을 하게 된다.

4) 집적경제란 다수의 경제주체들이 동일한 지역에 집중함으로써 발생하는 외부경제(external economy)를 의미하고, 집적으로 인한 규모의 경제효과는 물론, 신규투자 증가, 일자리 증가로 지역경제 활성화에 기여할 뿐만 아니라 지식의 파급 등으로 긍정적 외부효과 발생시키게 된다. 반면, 집적비경제는 집

가상승 등으로 집적의 비경제(disagglomeation economies) 현상이 나타나면 기업은 새로운 입지우위를 찾아 다른지역으로의 해외투자를 선택한다는 것이다(박번순 2005). 이때, 후발잎자루는 선발잎자루의 투자로 형성되고, 다음 발전단계까지 중간재를 의존한다. 즉 동 모형은 동아시아 내에서 지역간 비교우위에 따라 집적지역이 순차적으로 형성되면서 발전 동력이 유지되는 과정을 설명한다. 예를 들어 중국의 잎자루가 발전하고 생산비용이 상승하면 아세안에 대한 투자가 이루어지고 시장이 형성되어 새로운 잎자루가 형성된다는 것이다. 따라서 본 연구는 이상과 같은 논의에 기초해 한국과 아세안 주요국 간 분업구조를 설명한다. 즉 한국의 후발잎자루가 중국에서 아세안 주요국으로 변경되는 과정에 집중하고자 한다.

둘째, 한국-중국과 한국-아세안 간 분업구조의 변화를 분석하기 위해 중국과 아세안이 세계경제에서 차지하고 있는 위상을 파악한 후 한국과 중국 및 아세안 국가들 간 무역구조와 패턴을 분석한다. 이때, 중국과 아세안의 경제규모와 외국인직접투자는 물론 한국의 對중국 및 對아세안 수출입과 무역수지를 가공단계별(1차상품, 중간재 및 최종재)로 분석한다. 또한 보다 면밀한 분석을 위해 산업 간 무역, 산업내 무역 및 무역수지 기여도에 대한 지표를 측정하여 가공단계별 비교우위구조를 분석한다.[5] 한편, 무역관련 지표를 분석 과정에서 대체로 제조업을 중심으로 국가별 분업구조의 변화를 분석한다. 동아시아 생산네트워크의 이동으로 나타나는 분업구조의 변화는 대체로 통상마찰 회피, 생산거점의 확대, 비용절감, 우회수출을 위한 생산거점의 확보 등을 위한 다국적기업의 해외진출과정에서 나타나는 것이 대부분이기 때문이다. 그러나 서비스업의 경우 대체로 일반상품과 달리 공급자와 수요자가 한 장소에서 만나야 거래가 성립하는 경우가 대부분이다. 따라서 서비스업은 현지 혹은 주변국으로의 시장확대를 목적으로 하기 때문에 분업구조의 변화를 설명하기에는 적절하지 않다. 또한 운송서비스, 도매 및 상품중개업 등은 동아시아 생산네트워크의 이동에 따라 함께 증가할 수 있기 때문에 제조업 분석만으로도 서비스업의 분업구조의 일정 부분이 설명될 수 있다. 이상의 분석을 위해 세계 및 각국의 GDP는 국제통화기구(international monetary fund, IMF)에서 제공하는 'World Economic Outlook(2016.10)'의 구매력평가 기준(purchasing power parity, PPP) 자료를, 외국인직접투자는 국제연합 무역개발협의회(united nations conference on trade and development, UNCTAD)에서 제공하는 자료를 활용한다. 또한 무역통계 자료는 'UN comtrade' 자료를 이용하고, 가공단계별 무역데이터는 UN의 BEC 코드와 HS2002 코드 간 연계표를 이용해 추출한다.

적경제가 심화되는 과정에서 발생하는 환경오염이나 혼잡비용 등 부정적 외부효과가 확산되는 것을 의미한다.

5) 각 지표에 대한 구체적인 설명은 '<참고> 무역관련 지표 설명'을 참조하시오.

<표 1> 가공단계별 UN의 BEC 분류 기준

가공단계별 구분		BEC 코드	BEC 분류명
1차 산품		111	• 미가공 산업용 식음료품
		21	• 미가공 산업용 원자재
		31	• 연료 및 윤활유
중간재	반제품	121	• 가공된 산업용 식음료품
		22	• 가공된 산업용 원자재
		321	• 자동차 차체
		322	• 가공된 연료 및 윤활유
	부품 및 부분품	42	• 운송장비를 제외한 자본재의 것
		53	• 운송장비의 것
최종재	자본재	41	• 운송장비를 제외한 자본재
		521	• 산업용 운송장비
	소비재	112	• 가정용 식음료 제품
		122	• 가정용 식음료 반제품
		51	• 승객용 자동차
		522	• 기타 비산업용 운송장비
		61	• 내구성 소비재
		62	• 반내구성 소비재
		63	• 비내구성 소비재

자료 : 문병기외 2인, “무역통계 품목분류 체계(MTI) 개선방안”, 한국무역협회 Trade Focus, 2017년 3호.

셋째, 아세안 주요국에 대한 투자 및 유망업종을 분석한다. 이때, 각 국가별 발전단계 및 중장기 산업정책 등 정책방향을 검토한 후 한국의 기업이 진출가능한 투자업종을 선정한다. 일반적으로 자본이 부족한 후발국의 경제성장과정에서는 정부의 역할이 매우 중요하기 때문이다. 한편, 투자 및 유망업종 분석에서는 한국과 아세안 간의 분업구조를 분석한 것과는 달리 제조업은 물론 서비스업도 함께 대상에 포함하여 분석한다. 전세계에서 아세안으로 진출한 제조업 관련 기업들이 자리메김하는 과정에서 서비스 수요가 크게 증가한 반면, 아세안 현지에는 아직까지 이러한 기업이 요구하는 서비스에 대해 양과 질 모든 측면에서 충분히 공급하고 있지 못하고 있기 때문이다. 또한 아세안 주요국의 정책 중 많은 부분이 제조업 관련 정책이지만 경제성장과 함께 중산층 인구가 빠르게 확대되면서 서비스업 관련 산업의 육성에도 관심이 상당히 높아지고 있다. 이는 국내 서비스 기업들이 포화상태에 이른 국내시장을 벗어나 새로운 성장동력을 찾아 아세안으로 이동할 충분한 유인이자 기회요인이 된다고 할 수 있다. 따라서 아세안 주요국에 대한 투자 및 유망업종에 대한 분석과 선택에서는 제조업은 물론 서비스업으로까지 범위를 확장하여 양자적 관계에서 분석하고자 한다.

<참고> 무역관련 지표 설명[6)]

각 지표에 대한 측정 방법 및 경제적 의미는 를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 산업간 무역(inter-industry trade)은 무역특화지수(trade specialization index, 이하 *TSI*)를 이용하여 분석한다. *TSI*는 특정한 업종이나 상품이 수출에 특화되어 있는지 또는 수입에 특화되어 있는지를 보여주는 지수로 순수출비율지수 또는 국제경쟁력지수라고도 한다. *TSI*는 해당상품의 순수출액이 제품의 무역총액에서 차지하는 비율로서 계산된다. *TSI*가 '-1'인 경우는 완전수입특화를, '0'인 경우는 비교우위 중립적인 상태를, '+1'인 경우에는 완전수출특화를 나타낸다. *TSI*는 식(1)과 같이 측정된다.

$$TSI_i = (X_i - M_i)/(X_i + M_i) \quad (1)$$

여기서 X_i는 상품 i에 대한 총수출액을, M_i는 상품 i에 대한 총수입액을 의미하고, $(X_i - M_i)$은 i상품의 무역수지를, $(X_i + M_i)$은 교역량을 나타낸다. 또한 *TSI*가 국제경쟁력지수로 사용될 때는 다음과 같은 의미를 가진다. *TSI*가 0~1인 경우에는 제품이 무역흑자가 되어 국제시장에서 강한 경쟁력을 가지고 있다고 평가하고, 0~-1인 경우에는 제품이 무역적자가 되어 국제시장에서 상대적으로 경쟁력이 약하거나 수출되지 못하고 있음을 의미한다. *TSI*가 낮아지는 것은 두 가지 관점에서 볼 수 있는데, 하나는 경쟁력이 약화되는 것이고 다른 하나는 무역이 촉진되어 양국 산업구조가 유사해지는 것이라고 볼 수 있다.

둘째, 산업 내 무역(intra-industry trade)은 일반적으로 사용되고 있는 Grubel-LIoyd지수(이하 *GL*지수)를 이용한다. *GL*지수는 총 무역에서 산업 내 무역이 차지하는 비중을 나타내는 것으로 식(2)와 같이 측정된다.

$$GL_i = 1 - \frac{(X_i - M_i)}{(X_i + M_i)} \quad (2)$$

여기서 X_i는 상품 i에 대한 총수출액을, M_i는 상품 i에 대한 총수입액을 의미하고, $(X_i - M_i)$은 i상품의 무역수지를, $(X_i + M_i)$은 교역량을 나타낸다. *GL*지수의 범위는 $0 \le GL_i \le 1$이다. 극단적으로 특정 산업에서 수출과 수입이 동일하여 산업 내 무역만 발생한다면 1의 값을 갖게 되고, 역으로 수출이 0이나 혹은 수입이 0일 경우 즉 산업 내 무역이 이루어지지 않고 산업간 무역 혹은 일방 무역만 이루어지는 경우 0의 값을 갖게 된다.

셋째, 무역수지 기여도(Contribution to Trade Balance, 이하 CTB)는 무역수지 불균형으로 조정된 i산업군의 '무역수지 기여'정도를 측정하는 것으로 만일 모든 품목이 비교우위 또는 비교열위가 없다면 품목별 무역수지는 교역비중 만큼 전체 무역수지를 차지할 것이라는 개념이다. 본 연구에서 CTB지표는 식(3)과 같이 한국의 對 중국 또는 對 아세안 무역수지를 가중치로 둔 무역수지기여도 지표를 측정한다.

$$CTB_i = \frac{100}{X-M}[(X_i - M_i) - (X-M)\frac{(X_i + M_i)}{(X+M)}] \quad (3)$$

여기서 $(X_i - M_i)$은 i산업군의 무역수지를, $(X-M)$은 무역수지를 의미한다. '무역수지 기여'가 총무역(상품무역+서비스무역)에서 차지하는 비중(100분율)으로 측정한다. 이는 전체 경상수지 불균형으로 조정된 각 산업군의 무역수지에의 기여도를 의미한다. 무역수지기여도 지수의 장점은 경기변동의 효과를 배제할 수 있고 국가의 산업간 특화정도의 비교에 유용하며 상위산업지표를 하위산업지표의 합으로 나타낼 수 있으며 수출입을동시에 고려하는 시현된 비교우위를 알 수 있다. 위 식에서 전항은 실제 관측된 i상품의 무역수지를 후항은 이론상의 무역수지, 즉 무역이 균형상태에 있을 때를 가정한 i상품의 무역수지를 의미한다. 만약 실적치>이론치이면 어떤 상품의 무역수지의 기여도가 0보다 큰 비교우위 산업이 되는 반면, 실적치<이론치이면 무역수지기여도가 0보다 작은 비교열위 산업이 된다.

Ⅱ. 한국과 중국, 아세안의 무역 및 분업구조 현황과 전망

1. 한국과 중국 사이 무역 및 분업구조

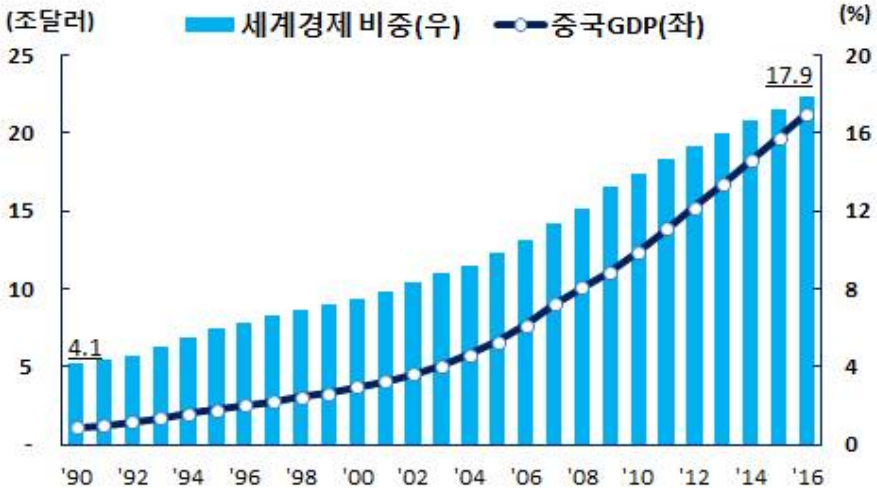
1) 중국 경제의 위상

중국의 GDP는 1990년 1.1조달러로 세계경제의 4.1%에 불과했지만 2016년에는 21.3조달러로 세계경제의 17.9%를 차지하는 등 연평균 12.6%로 매우 빠르게 성장해왔다. 이와 함께 저렴한 인건비와 풍부한 노동력 등으로 세계시장의 생산기지 역

6) 무역관련 지표는 송옥붕외 2인(2014), 송준헌·유진만(2014) 및 이준엽(2003)에서 제시한 방법론에 기초하여 재작성하였음

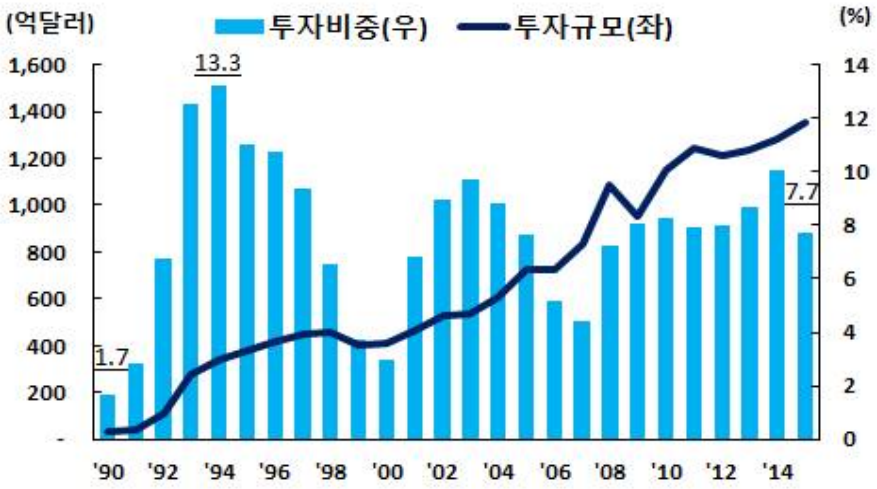
할이 부각되면서 중국을 향한 외국인직접투자 역시 매우 빠르게 증가하였다. 세계 각국에서 중국으로의 직접투자는 1990년에는 34.9억달러로 전세계 외국인 직접투자의 1.7%에 불과했지만 2015년에는 1,356.1억달러로 7.7%를 차지했다. 즉 전세계의 對중국 외국인직접투자는 연평균 15.8%씩 증가해 왔다. 이상과 같은 중국을 향한 투자의 증가는 집적경제 효과로 인한 중국의 산업발전은 물론, 우리나라 산업의 경쟁력과 글로벌 분업구조에도 큰 변화를 야기했다.

<그림 1> 중국의 GDP 및 세계경제 비중



자료 : IMF, World Economic Outlook(2016.10)
주 : 세계 및 중국의 GDP는 PPP기준임

<그림 2> 중국의 외국인직접투자 및 세계 투자 비중



자료 : UNCTAD

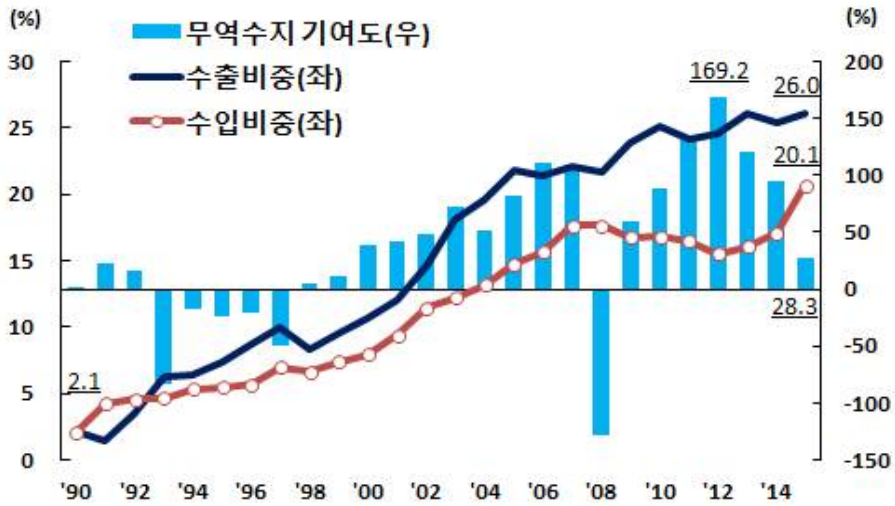
2) 한국과 중국 간 교역 현황

중국의 성장과 함께 한국과 중국 간 교역도 급격히 증가해 왔다. 한국의 對중국 수출입 및 무역수지 규모는 <그림 3>에 제시돼 있다. 한국의 對중국 수출입은 2000년대 들어 빠르게 증가하다가 최근 한국과 중국의 경기둔화로 다소 위축되고 있다. 즉 수출은 2013년 이후 다소 감소하는 모습을 보이고 있으며, 수입은 2011년 이후 정체된 모습을 보이고 있다. 다만 수출의 증가속도가 수입보다 빨랐기 때문에 무역수지는 2009년 이후 400억 달러 이상 흑자를 유지하고 있다. 교역의 증가로 한국에서 중국의 중요성은 지속적으로 증가해왔는데, 이는 한국의 對중국 수출입비중 및 무역수지 기여도를 제시한 <그림 4>를 통해 알 수 있다. <그림 4>는 한국의 對중국 무역의존도가 매우 빠르게 증가하고 있다는 것을 보여준다. 즉 한국의 對중국 수출은 1990년 2.1%에서 2015년 26%까지 증가해 사상 최고 수준을 보이고 있으며, 수입은 2000년대 들어 2007년 17.7%까지 빠르게 증가하다가 글로벌 금융위기 이후 크게 감소했지만 2012년 이후 다시 증가해 2015년 20.1%를 기록했다. 한편, 무역수지 기여도를 보면, 우리나라의 對중국 무역경쟁력이 빠르게 약화되고 있다는 것을 알 수 있다. 즉 무역수지 기여도는 2000년대 이후 글로벌 금융위기를 제외하고는 대체로 양(+)의 영향을 미쳤고, 영향의 크기도 2012년 169.2%까지 확대되었으나 2012년 이후 빠르게 하락하면서 2015년 28.3%를 기록했다.

<그림 3> 한국의 對중국 수출입 및 무역수지 규모

자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

<그림 4> 한국의 對중국 수출입 비중 및 무역수지 기여도



자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

3) 한국과 중국 간 분업구조의 변화

한국과 중국 간의 교역은 양국 간의 분업구조에도 큰 영향을 미쳤다. <표 2>는 한국의 교역에서 가공단계별로 중국이 차지하는 비중을 제시하고 있다. <표 2>를 보면, 첫째, 한국의 對중국 1차 산품 수출은 2005년 33.2%로 최고치를 기록한 이후 소폭 감소했고, 중간재는 2005년 이후 유사한 수준이 유지되고 있며, 최종재는 2005년 8.9%에서 2015년 18.4%로 크게 증가했다. 구체적으로 보면 중간재는 반제품은 감소한 반면, 부품 및 부분품이 증가했고, 최종재는 자본재와 소비재 모두 증가하는 추세를 보이고 있다. 둘째, 수입은 1차 산품이 지속적으로 감소하고 있으며, 중간재와 최종재는 각각 2005년 15.5%와 22.6%에서 2015년 24.9%와 27.8%로 크게 증가했다. 구체적으로 중간재는 부품 및 부분품을 중심으로 크게 증가했고, 최종재는 자본재는 크게 증가한 반면, 소비재는 비중이 다소 감소하였다. 셋째, 수출과 수입을 종합하여 나타낸 교역량은 1차 산품의 비중이 감소한 반면, 중간재와 최종재는 모두 증가했다. 중간재의 경우 부품 및 부분품을 중심으로 증가했고, 최종재는 자본재와 소비재 모두 증가했다.

<표 2> 한국의 가공단계별 무역 중 중국의 비중 변화

(단위 : %)

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
수출	2002	20.53	20.66	25.69	14.42	7.56	10.02	4.05
	2005	33.16	31.42	30.88	32.04	8.91	11.50	4.65
	2010	27.28	30.40	29.19	31.87	17.30	20.90	7.82
	2015	29.03	30.60	25.56	35.65	18.41	23.77	8.13
수입	2002	7.06	10.04	11.23	8.29	18.19	11.66	27.16
	2005	5.70	15.54	16.24	14.29	22.56	19.03	28.25
	2010	2.13	19.39	17.38	23.72	28.56	27.78	29.90
	2015	1.52	24.85	21.85	30.05	27.76	30.80	24.44
교역	2002	7.30	15.47	18.35	11.57	11.12	10.56	11.90
	2005	6.13	24.16	23.53	25.05	13.49	14.03	12.63
	2010	2.57	25.53	23.34	28.95	21.04	22.99	16.64
	2015	2.10	28.27	23.84	33.78	21.95	26.06	15.61

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

이상과 같이 한국의 가공단계별 수출입에서 중국으로의 중간재 및 최종재 부문에 대한 비중 확대는 한국의 對중국 수출이 과거 생산재 중심에서 소비재로 빠르게 다각화 되고 있다는 것을 보여준다.

한국과 중국 간의 분업구조를 분석하기 위해서는 한국의 가공단계별 對중국 교역을 살펴보아야 한다. <표 3>은 한국의 對중국 교역에서 한국과 중국 간 무역의 구조를 제시하고 있다. 우선, 수출은 1차 산품을 제외한 중간재와 최종재 모두 규모의 측면에서는 크게 증가한 반면, 수출에서 차지한 비중은 중간재가 크게 감소했고, 최종재는 크게 증가하였다. 즉 중간재는 반제품과 부품 및 부분품 모두 감소하면서 2005년 약 82%에서 2010년 72%로 감소한 반면, 최종재는 자본재를 중심으로 증가하여 2005년 18%에서 2010년 28%로 증가하였다. 가장 최근인 2015년의 경우 대체로 2010년과 유사한 수준을 유지하고 있다. 둘째, 수입은 규모와 비중 모두에서 1차 산품이 빠르게 감소하면서 중간재와 최종재가 소폭 증가했다. 즉 1차 산품은 2005년 9.3%에서 2015년 1.6%까지 크게 감소한 반면, 중간재와 최종재는 각각 2005년 55%와 36%에서 2015년 62%와 37%로 소폭 증가했다. 셋째, 무역수지를 보면, 1차 산품은 만성적인 적자가 지속되고 있지만 그 규모는 축소되고 있고, 중간재는 흑자폭이 확대되고 있으며, 최종재는 흑자를 유지하고 있다. 다만, 중간재

의 경우 부품 및 부분품의 흑자는 지속적으로 확대된 반면, 반제품은 축소되었고, 최종재의 경우 자본재는 2005년 이후 크게 확대된 반면, 소비재는 적자폭이 확대되고 있다.

<표 3> 한국과 중국 간 무역의 구조와 성장 : 가공단계별

(단위 : 억달러, %)

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
수출	2002	1.16 (0.49)	179.83 (75.72)	123.83 (52.14)	55.99 (23.58)	56.50 (23.79)	44.04 (18.54)	12.46 (5.25)
	2005	3.28 (0.53)	507.34 (81.95)	266.65 (43.07)	240.68 (38.88)	108.46 (17.52)	87.01 (14.05)	21.45 (3.47)
	2010	5.42 (0.46)	835.87 (71.55)	441.96 (37.83)	393.90 (33.72)	327.01 (27.99)	286.23 (24.50)	40.77 (3.49)
	2015	5.87 (0.43)	1,004.37 (73.25)	420.15 (30.64)	584.22 (42.61)	360.99 (26.33)	306.34 (22.34)	54.66 (3.99)
수입	2002	21.77 (12.52)	83.74 (48.15)	55.78 (32.07)	27.96 (16.08)	68.42 (39.34)	25.39 (14.60)	43.02 (24.74)
	2005	36.08 (9.34)	211.16 (54.65)	141.48 (36.62)	69.68 (18.03)	139.11 (36.01)	72.49 (18.76)	66.62 (17.24)
	2010	23.98 (3.35)	422.74 (59.08)	258.75 (36.16)	164.00 (22.92)	268.86 (37.57)	165.19 (23.08)	103.67 (14.49)
	2015	14.06 (1.56)	557.14 (61.76)	310.41 (34.41)	246.73 (27.35)	330.84 (36.68)	191.85 (21.27)	138.98 (15.41)
무역 수지	2002	-20.60	96.09	68.06	28.03	-11.92	18.65	-30.57
	2005	-32.80	296.18	125.17	171.01	-30.66	14.52	-45.17
	2010	-18.56	413.12	183.22	229.90	58.15	121.05	-62.90
	2015	-8.19	447.23	109.74	337.49	30.16	114.48	-84.32

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

이상과 같은 한국과 중국 간 가공단계별 무역 구조의 변화는 한국의 對중국 무역이 기존의 가공수출을 위한 일방적인 중간재 수출 구조에서 상위수준의 분업체계로 변화하고 있다는 것을 시사한다. 또한 중국의 소위 'China Inside'로 불리는 중간재 자급률 확대 등 정책적 요인에 의한 영향도 작용했다고 할 수 있다.

<표 4> 한국의 對중국 가공단계별 산업간 무역 및 산업 내 무역

구 분	연도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
산업 내무역 (GL지수)	2002	0.102	0.635	0.621	0.666	0.905	0.731	0.449
	2005	0.167	0.588	0.693	0.449	0.876	0.909	0.487
	2010	0.369	0.672	0.739	0.588	0.902	0.732	0.565
	2015	0.589	0.714	0.850	0.594	0.956	0.770	0.565
산업간무역 (TSI지수)	2002	-0.026	0.120	0.085	0.035	-0.015	0.023	-0.038
	2005	-0.017	0.150	0.063	0.087	-0.016	0.007	-0.023
	2010	-0.005	0.111	0.049	0.061	0.016	0.032	-0.017
	2015	-0.002	0.099	0.024	0.075	0.007	0.025	-0.019

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

이상과 같은 분업구조의 변화를 보다 면밀히 살펴보기 위해 산업 내 무역과 산업간 무역으로 구분하여 볼 수 있다. 즉 <표 4>는 산업 내 무역지표와 산업간 무역지표를 이용해 한국의 對중국 가공단계별 분업구조를 제시하고 있다. 전술한 바와 같이 산업 내 무역지표는 *GL*지수를, 산업간 무역지표는 무역특화지수(*TSI*)를 활용한다. 우선, <표 4>에서 한국과 중국 간의 산업 내 무역을 살펴보면, 가공단계에 관계없이 확대되고 있음을 알 수 있다. 즉 1차 산품은 2002년 0.102에서 2015년 0.589까지 지속적으로 증가하고 있으며, 중간재와 최종재는 2002년 0.635와 0.905에서 2015년 0.714와 0.956으로 다소 증가했다. 다만, 중간재는 반제품은 증가한 반면, 부품 및 부분품은 다소 감소했고, 최종재는 자본재와 소비재 모두 소폭 증가했다.

다음으로 산업간 무역을 보면, 1차 산품은 모두 음(−)의 값으로 만성적인 비교열위 상태 즉 수입특화가 있고, 중간재는 모두 양(+)의 값으로 여전히 비교우위 즉 수출특화가 있으며, 최종재는 2002년~2005년 음(−)의 값으로 비교열위에 있다가 2010년부터 양(+)의 값으로 비교우위를 보이고 있다는 것을 알 수 있다. 즉 1차 산품은 여전히 경쟁력이 없으며, 중간재와 최종재는 비교우위가 있지만 그 크기가 점차 감소하고 있는 것을 알 수 있다. 그러나 중간재 중 부품 및 부분품은 여전히 비교우위 수준을 유지하고 있으며, 최종재 중 자본재는 비교우위가 강해지고 있는 반면, 소비재는 여전히 만성적인 비교열위를 보인다는 것을 알 수 있다.

한편, 한국의 가공단계별 對중국 교역에 대한 경쟁력은 수출입을 동시에 고려해

비교우위를 검토하는 무역수지 기여도를 이용해서도 평가할 수 있다. 무역수지 기여도는 실제 관측된 i상품의 무역수지와 무역이 균형상태에 있을 때를 가정한 i상품의 무역수지 간의 차이를 통해 측정할 수 있으며, 그 값은 <표 5>에 제시되어 있다. 가공단계별로 무역수지 기여도를 보면, 1차 산품과 최종재는 모두 음(−)의 값으로 비교열위 산업으로 나타난 반면, 중간재는 모두 양(+)의 값으로 비교우위 산업으로 나타났지만 기여도의 크기는 지속적으로 감소하고 있는 것으로 나타났다.

<표 5> 한국의 對중국 가공단계별 무역수지 기여도

구분	연도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품 및 부분품		자본재	소비재
무역수지 기여도	2002	-0.50	248.35	-481.08	43.25	-14.32	-2.16	-32.34
	2005	-0.86	91.47	-1,672.80	39.79	-18.59	-10.16	-32.65
	2010	-0.89	46.95	693.91	13.28	-14.92	-7.36	-52.66
	2015	-1.20	14.70	25.27	7.50	-18.02	-8.87	-97.31

자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

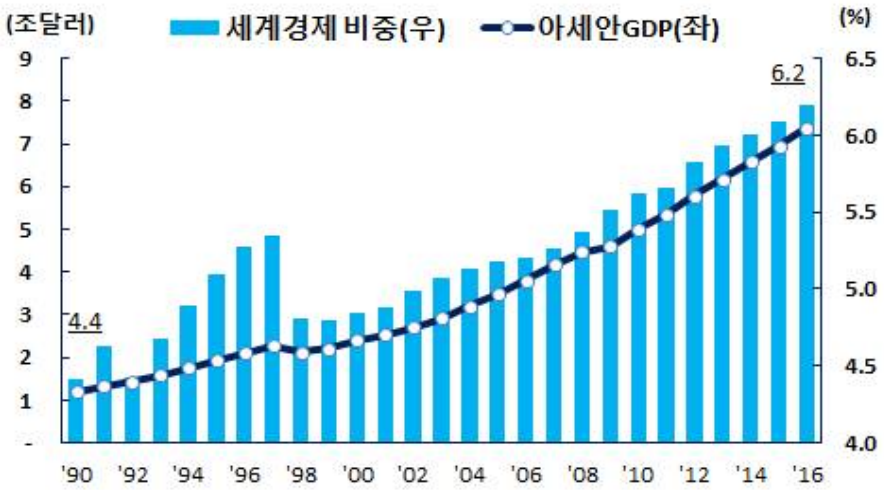
2. 한국과 아세안 사이 무역 및 분업구조

1) 아세안 경제의 위상

아세안의 GDP는 1990년 1.2조달러로 세계경제의 4.4%에 불과했지만 2016년에는 7.4조달러로 세계경제의 7.4%를 차지할 정도로 빠르게 성장하였다. 특히 중국의 경제성장률 둔화, 인건비 상승 및 정부 규제 강화 등으로 생산기지로써의 매력이 하락하면서 글로벌 기업들이 아세안을 주목하기 시작했다. 즉 아세안은 상대적으로 저렴한 인건비, 풍부한 노동력, 각국 정부의 적극적인 투자 유치 정책 등으로 중국을 대체 혹은 보완하는 시장으로 인식됨에 따라 아세안으로의 외국인직접투자 역시 매우 빠르게 증가하였다. 이와 함께 아세안으로의 외국인직접투자 역시 매우 빠르게 증가하였다. 세계 각국에서 아세안으로의 직접투자는 1990년 128.2억달러로 전세계 외국인직접투자의 6.3%에서 2013년 사상 최대규모인 1286.4억달러로 9%까지 확대되었고, 2015년에는 1,256.9억달러로 전세계의 7.1%를 차지했다. 즉 전세계의 對아세안 외국인직접투자는 연평균 9.6%씩 증가해 왔다. 이상과 같은 아세안

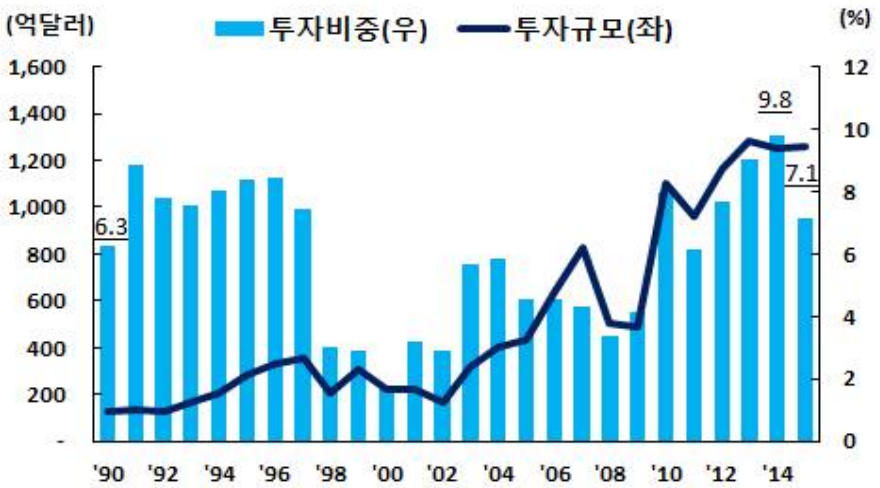
을 향한 투자의 증가는 아세안의 산업발전은 물론, 다국적 기업의 신규 진출 및 중국에 투자했던 기업들의 생산기지 이전으로 글로벌 분업구조에 다시 한번 큰 변화를 예고하고 있다.

<그림 5> 아세안의 GDP 및 세계경제 비중



자료 : IMF, World Economic Outlook
주 : 세계 및 중국의 GDP는 PPP기준임

<그림 6> 아세안 국가의 외국인직접투자 및 세계 투자 비중



자료 : UNCTAD

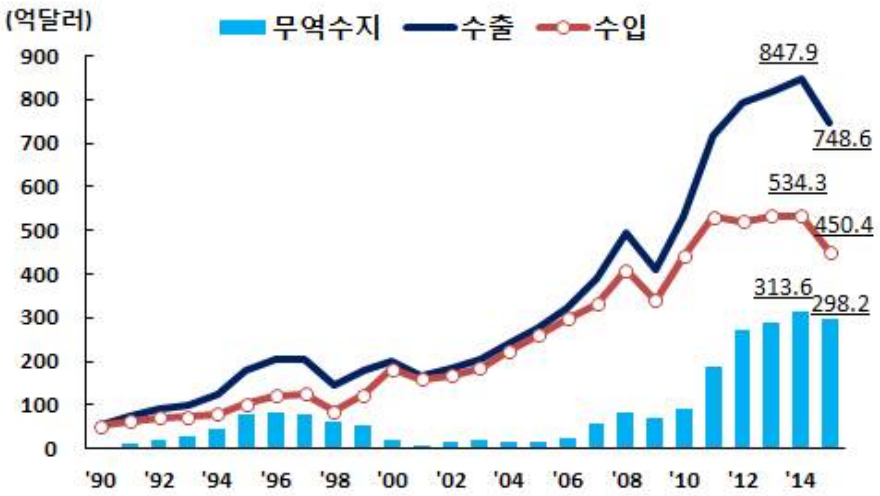
2) 한국과 아세안 간 교역 현황

아세안 국가들의 성장과 함께 한국과 아세안 간 교역도 빠르게 증가해 왔다. 한

국의 對아세안 수출입 및 무역수지 규모는 <그림 7>에 제시돼 있다. 한국의 對중국 수출입은 2000년대 들어 빠르게 증가하다가 최근 한국의 경기둔화로 수입을 중심으로 다소 위축되고 있다. 즉 수출은 2014년 이후 다소 감소하는 모습을 보이고 있으며, 수입은 2011년 이후 정체된 모습을 보이고 있다. 다만 글로벌 금융위기 이후 수출의 증가속도가 수입보다 빨랐기 때문에 무역수지 수지는 2010년 이후 300억 달러 내외의 흑자를 유지하고 있다.

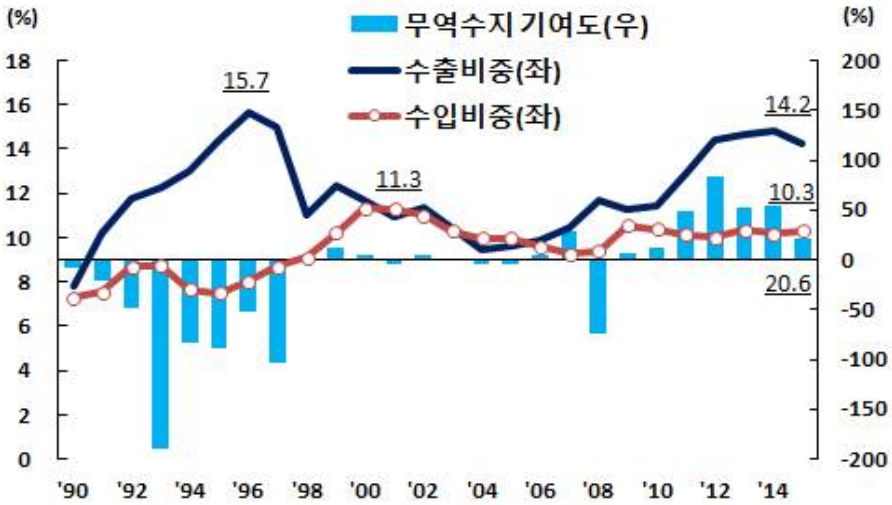
교역의 증가로 한국에서 아세안의 중요성은 지속적으로 증가해왔는데, 한국에서 아세안의 중요성을 검토하기 위해 한국의 對아세안 수출입 비중 및 무역수지 기여도를 계산하여 <그림 8>에 제시하였다. <그림 8>은 2000년대 들어 한국의 對아세안 수출이 매우 빠르게 증가하고 있다는 것을 보여준다. 즉 한국의 對아세안 수출비중은 2004년 9.5%에서 2015년 14.2%까지 증가했다. 다만, 수입비중은 2000년대 들어 지속적으로 감소해 9.3%까지 하락했다가 글로벌 금융위기 이후 증가해 10% 수준이 유지되고 있다. 한편, 무역수지 기여도를 보면, 우리나라의 對아세안 무역경쟁력이 다소 약화되고 있다는 것을 알 수 있다. 즉 무역수지 기여도는 글로벌 금융위기 이후 대체로 양(+)의 영향을 미쳤고, 영향의 크기도 2012년 83.8%까지 확대되었으나 이후 하락하면서 2015년 20.6%를 기록했다.

<그림 7> 한국의 對중국 수출입 및 무역수지 규모



자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

<그림 8> 한국의 對아세안 수출입 비중 및 무역수지 기여도



자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

한국과 아세안 간의 교역은 양국 간의 분업구조에도 큰 영향을 미쳤다. <표 6>은 한국의 교역에서 가공단계별로 아세안이 차지하는 비중을 제시하고 있다. <표 6>을 보면, 첫째, 한국의 가공단계별 수출 중 아세안의 비중을 보면, 한국의 對아세안 수출은 가공단계에 관계없이 모든 부문에서 증가했다. 즉 1차 산품은 2005년 11.2%에서 2015년 17.6%로, 중간재는 2005년 7.4%에서 2015년 13.4%로, 최종재는 2005년 1.2%에서 2015년 4.5%로 각각 소폭 증가했다. 구체적으로 보면 중간재는 반제품과 부분 및 부분품 모두 증가했고, 최종재 역시 자본재와 소비재 모두 증가하는 추세를 보이고 있다. 둘째, 수입은 1차 산품이 등락을 반복하고 있으나 2005년에 비해 2015년은 소폭 감소했으며, 중간재와 최종재는 각각 2005년 6.6%와 2.0%에서 2015년 7.1%와 7.4%로 증가했다. 구체적으로 중간재는 반제품과 부품 및 부분품 모두 소폭 증가했고, 최종재는 자본재가 소폭 증가한 반면, 소비재는 4.9%에서 13.4%로 크게 증가했다. 셋째, 수출과 수입을 종합하여 나타낸 교역량은 1차 산품의 비중이 소폭 감소한 반면, 중간재와 최종재는 모두 증가했다. 중간재의 경우 반제품과 부품 및 부분품 모두 소폭 증가했고, 최종재는 자본재와 소비재 모두 크게 증가했다.

<표 6> 한국의 가공단계별 무역 중 對아세안 비중 변화

(단위 : %)

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
수출	2002	16.30	8.00	13.94	0.62	1.44	1.15	1.86
	2005	11.24	7.42	13.49	0.45	1.22	0.99	1.59
	2010	10.49	9.97	16.98	1.39	1.83	1.15	3.62
	2015	17.64	13.41	19.39	7.41	4.52	4.34	4.86
수입	2002	8.72	6.86	11.32	0.28	2.32	0.21	5.24
	2005	8.92	6.64	10.25	0.18	1.96	0.14	4.90
	2010	10.91	7.09	10.23	0.33	3.11	0.24	8.05
	2015	5.93	7.99	11.03	2.74	7.38	1.90	13.39
교역	2002	8.86	7.44	12.61	0.46	1.74	0.84	3.01
	2005	8.96	7.06	11.86	0.34	1.47	0.70	2.71
	2010	10.90	8.70	13.64	1.01	2.26	0.87	5.39
	2015	6.18	11.21	15.51	5.85	5.60	3.55	8.77

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

이상과 같이 한국의 가공단계별 수출입에서 아세안으로의 중간재 부문에 대한 비중 확대는 한국의 對아세안 교역이 과거에 비해 생산기지로써의 역할이 강화되고 있다는 것을 보여준다. 다만, 최종재의 경우 비중이 작아 소비시장으로써의 역할은 아직까지는 매우 작다는 것을 시사한다.

3) 한국과 아세안 간 분업구조의 변화

한국과 아세안 간의 분업구조를 분석하기 위해서는 한국의 가공단계별 對아세안 교역을 살펴볼 필요가 있다. <표 7>은 한국의 對아세안 교역에서 한국과 아세안 간 무역의 구조를 제시하고 있다. 우선, 수출은 1차 산품, 중간재와 최종재 모두 규모의 측면에서 크게 증가했고, 수출에서 차지한 비중은 중간재가 80%대로 대부분을 차지했으며, 최종재의 비중도 2005년 10.1%에서 2015년 16.6%로 점차 증가하고 있는 추세이다. 다만, 중간재의 경우 80%대를 중간재의 80%를 차지하던 반제품이 2015년 59.9%로 크게 감소한 반면, 부품 및 부분품이 22.8%로 크게 증가했고, 최종재는 소비재는 소폭 증가한 반면, 자본재는 2005년 5.5%에서 2015년 10.5%로 크게 증가했다. 둘째, 수입은 1차산품의 경우 규모와 비중 모두 감소했고, 중간재는 규모는 증가했지만 비중은 50%대를 유지했으며, 최종재는 규모와 비중

모두 크게 증가했다. 중간재와 최종재의 경우 중간재는 반제품의 비중이 감소한 반면, 부품 및 부분품의 수입이 크게 증가했고, 최종재는 자본재와 소비재가 모두 증가하면서 2005년 7.6%에서 2015년 27.3%로 크게 증가했다. 셋째, 무역수지를 보면, 1차 산품은 만성적인 적자가 지속되고 있고, 중간재는 흑자폭이 확대되고 있다. 최종재는 흑자를 유지하고는 있지만 그 규모는 매우 작은 것으로 나타났다. 중간재의 경우 부분품과 부품 및 부분품 모두에서 흑자폭이 지속적으로 확대되었고, 최종재의 경우 자본재는 흑자폭이 지속적으로 확대된 반면, 소비재는 적자폭이 지속적으로 확대되고 있다. 이상과 같은 한국과 아세안 간 가공단계별 무역 구조의 변화는 한국의 對아세안 무역이 가공수출을 위한 중간재 수출 구조로 집중되고 있다는 것을 알 수 있다. 즉 중국을 대체하는 생산기지로써 아세안의 역할이 증대되고 있음을 시사한다.

<표 7> 한국과 아세안 간 무역의 구조와 성장 : 가공단계별

(단위 : 억달러, %)

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
수출	2002	0.92 (1.14)	69.62 (85.61)	67.20 (82.64)	2.42 (2.97)	10.77 (13.25)	5.05 (6.21)	5.72 (7.04)
	2005	1.11 (0.82)	119.85 (88.27)	116.48 (85.79)	3.37 (2.48)	14.81 (10.91)	7.47 (5.50)	7.34 (5.41)
	2010	2.08 (0.67)	274.28 (88.19)	257.12 (82.67)	17.17 (5.52)	34.62 (11.13)	15.76 (5.07)	18.86 (6.06)
	2015	3.56 (0.67)	440.21 (82.67)	318.71 (59.85)	121.49 (22.82)	88.63 (16.64)	55.97 (10.51)	32.66 (6.13)
수입	2002	26.91 (28.99)	57.19 (61.60)	56.24 (60.57)	0.95 (1.03)	8.75 (9.42)	0.45 (0.48)	8.30 (8.94)
	2005	56.45 (35.56)	90.19 (56.81)	89.33 (56.27)	0.86 (0.54)	12.10 (7.62)	0.55 (0.35)	11.55 (7.28)
	2010	122.72 (40.02)	154.58 (50.41)	152.29 (49.67)	2.29 (0.75)	29.32 (9.56)	1.42 (0.46)	27.90 (9.10)
	2015	54.96 (17.06)	179.17 (55.62)	156.69 (48.64)	22.48 (6.98)	88.00 (27.32)	11.85 (3.68)	76.16 (23.64)
무역수지	2002	-25.99	12.43	10.96	1.46	2.03	4.60	-2.57
	2005	-55.34	29.65	27.15	2.51	2.71	6.92	-4.21
	2010	-120.64	119.71	104.82	14.88	5.30	14.34	-9.04
	2015	-51.39	261.04	162.03	99.01	0.63	44.13	-43.50

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

이상과 같은 분업구조의 변화를 보다 면밀히 살펴보기 위해 산업 내 무역과 산업

간 무역으로 구분하여 볼 수 있다. 즉 <표 8>은 산업 내 무역지표와 산업간 무역지표를 이용해 한국의 對아세안 가공단계별 분업구조를 제시하고 있다. 전술한 바와 같이 산업 내 무역지표는 *GL*지수를, 산업간 무역지표는 무역특화지수(*TSI*)를 활용한다. 우선, <표 8>에서 한국과 아세안 간의 산업 내 무역을 살펴보면, 또한 1차 산품과 최종재는 상승한 반면, 중간재는 지속적으로 하락하고 있음을 알 수 있다. 즉 1차 산품과 최종재는 각각 2002년 0.066과 0.896에서 2015년 0.122과 0.996까지 지속적으로 증가한 반면, 중간재는 반제품과 부품 및 부분품이 모두 감소하면서 2002년 0.902에서 2015년 0.579로 크게 감소했다. 최종재의 경우 자본재는 증가한 반면, 소비재는 지속적으로 감소했다. 이상의 결과는 1차 산품은 대체로 산업간 무역 즉 일방적인 교역이 이루어지고 있고, 중간재는 산업 내 무역과 산업간 무역 간의 균형이 이루어지고 있으며, 최종재는 산업 내 무역이 심화되고 있음을 알 수 있다.

다음으로 산업간 무역을 보면, 1차 산품은 모두 음(−)의 값으로 만성적인 비교열위 즉 수입특화가 나타나고, 중간재는 모두 양(+)의 값으로 여전히 비교우위가 있어 수출특화가 있으며, 그 값이 지속적으로 증가하고 있다. 최종재는 양(+)의 값으로 비교우위가 있어 수출특화가 있으나 그 값의 크기가 꾸준히 감소하고 있다. 즉 1차 산품은 여전히 경쟁력이 없으며, 중간재와 최종재는 비교우위가 있는 것으로 나타났지만 중간재의 비교우위가 강화된 반면, 최종재의 비교우위는 그 크기도 매우 작고 지속적으로 약해지고 있다는 것을 알 수 있다. 또한 중간재는 반제품과 부품 및 부분품 모두 비교우위가 있고, 그 크기가 증가한 반면, 최종재의 경우 자본재는 비교우위가 있고, 점차 강해지고 있지만, 소비재는 여전히 만성적인 비교열위 즉 수입특화가 점차 심화되고 있다는 것을 알 수 있다.

<표 8> 한국의 對아세안 가공단계별 산업간 및 산업 내 무역 변화 추이

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
산업 내 무역 (GL지수)	2002	0.066	0.902	0.911	0.565	0.896	0.163	0.816
	2005	0.039	0.859	0.868	0.408	0.899	0.137	0.777
	2010	0.033	0.721	0.744	0.235	0.917	0.165	0.807
	2015	0.122	0.579	0.659	0.312	0.996	0.349	0.600
산업간 무역 (TSI지수)	2002	-0.081	0.039	0.034	0.005	0.006	0.014	-0.008
	2005	-0.104	0.056	0.051	0.005	0.005	0.013	-0.008
	2010	-0.109	0.108	0.094	0.013	0.005	0.013	-0.008
	2015	-0.031	0.158	0.098	0.060	0.000	0.027	-0.026

자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

한편, 한국의 가공단계별 對아세안 교역에 대한 경쟁력은 수출입을 동시에 고려해 비교우위를 검토하는 무역수지 기여도를 이용해서도 평가할 수 있다. 무역수지 기여도는 실제 관측된 i상품의 무역수지와 무역이 균형상태에 있을 때를 가정한 i상품의 무역수지 간의 차이를 통해 측정할 수 있으며, 그 결과는 <표 9>에 제시되어 있다. 가공단계별로 무역수지 기여도를 보면, 1차 산품과 최종재는 대체로 음(−)의 값으로 비교열위 산업으로 나타났고, 그 크기가 증가하는 추세에 있는 반면, 중간재는 모두 양(+)의 값으로 비교우위 산업으로 나타났고, 그 크기도 소폭 증가하는 추세에 있는 것으로 나타났다.

<표 9> 한국의 對아세안 가공단계별 무역수지 기여도

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
무역수지 기여도	2002	-0.279	26.677	-87.143	2.401	-1.191	1.238	-4.728
	2005	-0.073	4.514	-369.582	0.609	-1.017	1.138	-4.576
	2010	0.015	12.303	396.723	1.724	-1.700	0.977	-10.567
	2015	-0.511	13.865	56.998	6.258	-5.521	3.080	-50.914

자료 : UN Comtrade
주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

4) 한국과 아세안 주요국 간 분업 구조

한국과 아세안 간의 분업구조를 주요국 별로 살펴본 결과는 <표 10>에 요약되어 있고, 수출입 및 무역수지에 대한 국가별 지표는 부록 <표 A−1> ~ <표 A−3>에 제시하였다. 또한 한국과 아세안 주요국 간 가공단계별 산업 내 무역과 산업간 무역을 분석한 결과는 <표 11>에 요약하여 제시하였고, 보다 구체적인 국가별 분석 결과는 부록 <표 A−4>에 제시하였다.

우선, 수출입과 무역수지에 기초한 분업구조를 살펴보면, 말레이시아에 대해서는 수출과 수입 모두 반제품을 중심으로 중간재가 약 90%를 차지하며, 모두 증가하는 추세를 보이고 있다는 것을 알 수 있다. 반면에 무역수지는 부품 및 부분품을 제외하면 모두 적자를 기록하고 있다.

인도네시아에 대해서는 수출의 94.2%가 반제품 중심의 중간재이고, 수입은 1차 산품과 반제품 중심의 중간재가 대부분을 차지하고 있으나 모두 소폭 감소하는 추세를 보이고 있다. 반면, 최종재는 비중은 상대적으로 작지만 소비재를 중심으로 소폭 증가하고 있는 추세를 보이고 있다. 무역수지는 1차 산품과 소비재 중심의 최종재가 대규모 적자를 보인 반면, 중간재는 반제품을 중심으로 대규모 흑자를 보이고 있다.

태국에 대해서는 수출의 88.8%가 반제품 중심의 중간재이고, 최종재가 9.4%를 차지하고 있으나 중간재는 소폭 감소한 반면, 최종재는 소폭 증가하는 추세를 보이고 있다. 수입은 53.5%가 중간재로 대부분을 반제품이 차지하고 있으며, 최종재가 소비재를 중심으로 27.2%를, 1차 산품이 19.3%를 차지하고 있다. 중간재와 최종재는 소폭 증가하는 추세를 보인 반면, 1차 산품은 큰 폭으로 감소하는 추세를 보이고 있다. 무역수지는 중간재가 반제품을 중심으로 대규모 흑자를 기록하고 있는 반면, 1차 산품과 소비재 중심의 최종재는 적자를 기록하고 있다.

필리핀의 수출은 91.3%가 중간재로 반제품이 대부분으로 소폭 감소하고 있으며, 최종재는 7.4%로 소비재가 대부분으로 소폭 증가하는 추세를 보이고 있다. 수입은 최종재가 39.4%로 가장 큰 비중을 차지했고, 중간재와 1차 산품이 각각 30.7%와 29.9%로 나타났는데, 최종재의 비중은 거의 변화하지 않았고, 1차 산품은 크게 증가하는 추세를 보인 반면, 중간재는 반제품을 중심으로 크게 감소하는 추세를 보이고 있다.

베트남에 대해서 수출은 중간재가 76.4%로 대부분을 차지하고 있고, 반제품은 큰 폭으로 감소한 반면, 부품 및 부분품은 큰 폭으로 증가하는 추세를 보이고 있다. 최종재의 경우 23.3%로 자본재가 대부분을 차지하고 있으며, 소폭 감소하는 추세를 보이고 있다. 수입은 최종재가 55.0%로 가장 큰 비중을 차지했고, 중간재와 1차 산품이 각각 37.7%와 7.3%로 나타났는데, 최종재는 소비재를 중심으로 소폭 감소했고, 1차 산품은 대폭 감소한 반면, 중간재는 반제품의 감소에도 불구하고 부품 및 부분품을 중심으로 큰 폭으로 증가하는 추세를 보이고 있다. 무역수지는 1차 산품과 소비재에서 적자를 기록하고 있지만 중간재와 자본재가 대규모 흑자를 기록하고 있다.

캄보디아에 대해서는 수출의 경우 중간재와 최종재가 각각 44.8%와 48.2%를 차지하고 있으나 중간재는 반제품을 중심으로 크게 감소하는 추세인 반면, 최종재는 자본재와 소비재가 동시에 크게 증가하는 추세를 보이고 있다. 수입의 경우에는 최종재가 77.3%로 대부분을 차지했고, 소비재를 중심으로 크게 증가하는 추세를 보였다. 중간재는 15.7%로 대부분이 반제품으로 구성되어 있으며 소폭 증가하는 추

세를 보이고 있다. 무역수지는 가공단계에 관계없이 모두 흑자를 기록하고 있는데, 중간재는 반제품이 최종재는 자본재가 대부분을 차지하고 있다.

이상의 결과는 한국과 아세안 전체를 분석한 경우와 같이 한국의 對아세안 주요국 수출이 가공수출을 위한 중간재 수출 구조로 집중되고 있다는 것을 보여준다. 이는 한국의 수출관점에서 아세안 주요국이 중국을 대체 혹은 보완하는 생산기지로써 아세안 주요국의 역할이 증대되고 있음을 시사한다.

<표 10> 한국과 아세안 주요국 간 교역의 구조 요약

(단위 : %, 백만달러)

구 분	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
				반제품	부품및부분품		자본재	소비재
수 출	말레이시아	0.9 (↓)	95.4 (↑)	94.9 (↑)	0.4 (↓)	3.8 (-)	0.1 (-)	3.6 (-)
	인도네시아	0.3 (-)	94.2 (↓)	93.9 (↓)	0.3 (-)	5.5 (↑)	0.2 (-)	5.3 (↑)
	태 국	1.8 (↑)	88.8 (↓)	87.9 (↓)	0.8 (-)	9.4 (↑)	0.5 (-)	8.9 (↑)
	필리핀	1.2 (-)	91.3 (↓)	90.8 (↓)	0.5 (-)	7.4 (↑)	0.4 (-)	7.1 (↑)
	베트남	0.3 (-)	76.4 (↑)	33.4 (↓)	43.0 (↑)	23.3 (↓)	17.6 (↓)	5.7 (↓)
	캄보디아	7.1 (↓)	44.8 (↓)	40.6 (↓)	4.2 (↓)	48.2 (↑)	23.2 (↑)	25.0 (↑)
수 입	말레이시아	4.9 (↓)	89.6 (↑)	89.5 (↑)	0.1 (-)	5.5 (↑)	0.1 (-)	5.3 (↑)
	인도네시아	39.1 (↓)	49.4 (↓)	49.3 (↓)	0.1 (-)	11.5 (↑)	0.1 (-)	11.4 (↑)
	태 국	19.3 (↓)	53.5 (↑)	51.7 (↑)	1.7 (↓)	27.2 (↑)	0.2 (-)	27.0 (↑)
	필리핀	29.9 (↑)	30.7 (↓)	30.7 (↓)	0.0 (-)	39.4 (-)	0.1 (-)	39.2 (-)
	베트남	7.3 (↓)	37.7 (↑)	15.6 (↓)	22.1 (↑)	55.0 (↓)	11.6 (↑)	43.5 (↓)
	캄보디아	7.0 (↓)	15.7 (↑)	15.5 (↑)	0.2 (↓)	77.3 (↑)	6.7 (↓)	70.6 (↑)
무 역 수 지	말레이시아	-234.9	-571.4	-586.7	15.3	-130.5	-1.3	-129.2
	인도네시아	-3,117.8	1,504.8	1,495.4	9.4	-602.3	2.7	-605.0
	태 국	-454.0	1,886.2	1,902.0	-15.8	-380.7	13.6	-394.3
	필리핀	-432.3	2,340.5	2,325.3	15.2	-389.0	9.1	-398.2
	베트남	-632.3	17,519.4	7,757.4	9,762.0	1,077.0	3,760.0	-2,683.0
	캄보디아	30.8	258.1	231.4	26.7	147.1	136.9	10.2

주 : 1) UN Comtrade자료에 기초한 2015년 기준 비중을 나타냄
2) '↑', '↓', '-'는 2005년 대비 변화 추세를 나타내며, 각각 비중확대, 비중축소 및 현상 유지를 의미함
3) 음영으로 표시된 부분은 수출 또는 수입이 10%p 이상으로 급격하게 변동한 경우를 의미함

다음으로 한국과 아세안 주요국 간 분업구조의 변화를 보다 면밀히 살펴보기 위

해 산업 내 무역과 산업간 무역으로 구분하여 볼 수 있다. 즉 <표 11>은 산업 내 무역지표와 산업간 무역지표를 이용해 한국의 對아세안 주요국에 대한 가공단계별 분업구조를 제시하고 있다.

전술한 바와 같이 산업 내 무역지표는 *GL*지수를, 산업간 무역지표는 무역특화지수(*TSI*)를 활용한다. 우선, <표 11>에서 한국과 아세안 주요국 간의 산업 내 무역을 국가별로 살펴보면, 말레이시아에 대해서는 중간재의 반제품과 최종재는 모두 0.5이상으로 산업 내 무역의 특징을 보인 반면, 1차 산품과 중간재의 부품 및 부분품은 0.5이하로 산업간 무역 혹은 일방적인 무역의 성격이 더 강하게 나타났다. 인도네시아에 대해서는 1차 산품은 '0'에 가까워 산업 내 무역이 이루어지지 않고 일방의 무역이 심화된 것으로 나타난 반면, 중간재와 최종재는 모두 산업 내 무역의 특징을 보이는 것으로 나타났다. 태국에 대해서은 1차 산품은 여전히 산업간 무역의 성격을 보인 반면, 중간재와 최종재 중 소비재는 산업 내 무역의 특징을 보이는 것으로 나타났고, 최종재는 0.5에 가까워 산업 내 무역과 산업간 무역 간의 균형이 이루어지고 있는 것으로 나타났다. 필리핀에 대해서는 최종재 중 소비재를 제외하고는 0.5이하로 나타나 대체로 산업간 무역의 특징이 나타나는 것을 알 수 있다. 특히 중간재 중 부품 및 부분품의 경우에는 '0'에 가까워 산업간 무역 즉 일방적인 무역이 강화되고 있음을 알 수 있다. 최종재 중 소비재의 경우에는 산업 내 무역이 산업간 무역 보다 약간 큰 것으로 나타났다. 베트남에 대해서는 최종재 중 소비재를 제외하고는 모두 0.5이하로 나타나 대체로 산업간 무역의 특징이 나타나는 것을 알 수 있다. 최종재 중 소비재의 경우만이 산업 내 무역의 특징이 다소 나타났지만 이전에 비해 크게 하락한 것으로 나타났다. 캄보디아에 대해서는 중간재와 최종재 중 자본재는 여전히 산업간 무역의 특징을 보였고, 1차 산품은 산업 내 무역과 산업간 무역이 균형있게 이루어지는 것으로 나타났으며, 최종재 중 소비재는 산업 내 무역이 심화되는 것을 알 수 있다.

다음으로 산업간 무역을 보면, 말레이시아와 인도네시아에 대해서는 대부분의 가공단계에서 '0'에 가까워 비교열위 혹은 비교우위가 있더라도 미미하거나 비교우위 중립적인 상태에 가까운 것으로 나타났다. 다만, 인도네시아의 경우 1차 산품의 경우 음(−)의 값으로 비교열위 즉 수입특화가 있는 것으로 나타났다. 태국과 필리핀에 대해서는 중간재 중 반제품의 경우 양(+)의 값으로 나타나 비교우위 즉 수출특화가 있는 것으로 나타났지만, 이외의 가공단계에서는 비교열위 혹은 비교우위가 있더라도 미미하거나 비교우위 중립적인 상태에 가까운 것으로 나타났다. 베트남에 대해서는 중간재에서 비교우위 즉 수출특화가 있는 것으로 나타났고, 이외의 가공단계에서는 비교열위 혹은 비교우위가 있더라도 미미한 것으로 나타났다. 캄보디아

에 대해서는 모든 가공단계에서 양(+)의 값이 나타나 비교우위에 따른 수출특화가 있는 것으로 나타났지만 중간재 중 반제품을 제외하고는 모두 '0'에 가까워 비교우위가 매우 미미한 것으로 나타났다. 이상과 같은 결과를 요약하면, 비교열위 즉 수입특화는 인도네시아에 대한 1차 산품 교역에서만 나타났고, 비교우위에 따른 수출특화는 태국과 필리핀에 대한 중간재 중 반제품 교역, 베트남에 대한 중간재 교역, 캄보디아에 대한 모든 교역에서 나타났다. 이외의 경우에는 그 값이 매우 작아 비교우위가 매우 미미한 것으로 나타나 비교우위 중립적인 상태에 가까운 것으로 해석할 수 있다. 한편, 말레이시아의 경우에는 모든 가공단계별 교역에서 비교우위 중립적인 것으로 나타났고, 캄보디아는 모두 비교우위가 있는 것으로 나타났지만 그 크기가 매우 작았다.

<표 11> 한국의 對아세안 주요국 가공단계별 산업간 및 산업 내 무역지수 요약

구 분	국가명	연 도	1차 산품	중간재			최종재		
					반제품	부품및 부분품		자본재	소비재
산업간 무역	말레이시아	2005	-0.103	-0.180	-0.181	0.001	-0.003	0.000	-0.003
		2015	-0.012	-0.028	-0.029	0.001	-0.006	0.000	-0.006
	인도네시아	2005	-0.171	-0.037	-0.038	0.000	0.000	0.000	0.000
		2015	-0.127	0.061	0.061	0.000	-0.025	0.000	-0.025
	태 국	2005	-0.085	0.158	0.165	-0.007	-0.031	0.001	-0.032
		2015	-0.037	0.153	0.155	-0.001	-0.031	0.001	-0.032
	필리핀	2005	-0.022	0.244	0.243	0.001	-0.048	0.001	-0.049
		2015	-0.049	0.265	0.264	0.002	-0.044	0.001	-0.045
	베트남	2005	-0.014	0.283	0.252	0.031	0.069	0.077	-0.007
		2015	-0.009	0.236	0.104	0.131	0.014	0.051	-0.036
	캄보디아	2005	0.089	0.303	0.275	0.028	0.113	0.055	0.058
		2015	0.018	0.154	0.138	0.016	0.088	0.082	0.006
산업 내 무역	말레이시아	2005	0.058	0.584	0.578	0.303	0.764	0.697	0.768
		2015	0.254	0.940	0.938	0.384	0.730	0.907	0.724
	인도네시아	2005	0.004	0.907	0.906	0.817	0.974	0.668	0.978
		2015	0.013	0.840	0.841	0.656	0.514	0.833	0.505
	태 국	2005	0.024	0.597	0.567	0.257	0.521	0.487	0.486
		2015	0.229	0.605	0.595	0.797	0.650	0.457	0.629
	필리핀	2005	0.231	0.393	0.394	0.185	0.434	0.001	0.413
		2015	0.150	0.292	0.294	0.004	0.542	0.277	0.524
	베트남	2005	0.229	0.121	0.118	0.143	0.590	0.124	0.912
		2015	0.202	0.297	0.282	0.308	0.909	0.376	0.540
	캄보디아	2005	0.080	0.015	0.009	0.063	0.217	0.157	0.267
		2015	0.497	0.208	0.224	0.032	0.695	0.174	0.968

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

3. 소결

한국과 중국, 한국과 아세안 간의 교역에 대한 현황과 경쟁력을 평가한 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 한국의 對중국 수출이 과거 생산재 중심에서 소비재로 빠르게 다각화 되고 있다. 즉 한국과 중국 간 가공단계별 무역 구조가 변화하고 있으며, 이는 한국의 對중국 무역이 기존의 가공수출을 위한 일방적인 중간재 수출 구조에서 상위수준의 분업체계로 변화하고 있다는 것을 시사한다. 즉 과거 한국은 중국에 중간재를 수출하고, 중국은 이를 조립가공하던 방식에서 벗어나고 있다고 할 수 있다. 이상의 분석결과에 기초할 때 한국의 對중국 교역에 대한 경쟁력은 중간재와 최종재는 비교우위가 있지만 그 크기가 점차 감소하고 있다는 것을 알 수 있다. 그러나 중간재 중 부품 및 부분품은 여전히 비교우위 수준을 유지하고 있으며, 최종재 중 자본재는 비교우위가 강해지고 있는 반면, 소비재는 여전히 만성적인 비교열위를 보인다는 것을 알 수 있다.

둘째, 한국에 대한 아세안의 역할이 과거에 비해 생산기지로써의 역할이 지속적으로 강화되고 있다. 즉 한국의 對아세안 무역이 가공수출을 위한 중간재 수출 구조로 집중됨에 따라 중국을 대체 혹은 보완하는 생산기지로써 아세안의 역할이 증대되고 있음을 시사한다. 이상의 분석결과에 기초할 때 한국의 對아세안 교역에 대한 경쟁력은 중간재와 최종재 부문, 특히 중간재 부문에서 비교우위가 강화되고 있는 것으로 나타났다. 한편, 최종재의 경우 비중이 작아 소비시장으로써의 역할은 아직까지는 매우 작다는 것을 알 수 있다. 즉 소비재는 여전히 만성적인 비교열위즉 수입특화가 점차 심화되고 있다.

셋째, 한국과 아세안 전체를 분석한 경우와 같이 주요국에 대해서도 대체로 유사한 결과가 나타났다. 즉 한국의 對아세안 수출이 주요국 대부분에서 가공수출을 위한 중간재 수출 구조로 집중되고 있기 때문에 중국을 대체 혹은 보완하는 생산기지로써의 역할이 증대되고 있다는 것이다. 또한 이러한 현상이 특정 국가에만 집중된 것이 아니라 아세안 주요국에서 동시에 확인된다는 것은 중국을 대체한다는 관점에서 더욱 고무적인 결과라 할 수 있다. 또한 비교우위 측면에서 보면, 한국의 아세안 주요국에 대한 경쟁력, 즉 비교우위에 따른 수출특화는 상대적으로 태국과 필리핀에 대한 중간재 중 반제품 교역, 베트남에 대한 중간재 교역, 캄보디아에 대한 모든 교역에서 크게 나타난다는 것을 알 수 있다.

이상의 결과에 기초할 때 과거 중국이 보유했던 중간재 중심의 교역이 이제는 아세안을 중심으로 이루어지고 있다는 것을 알 수 있다. 즉 동아시아 생산네트워크가

중국에서 아세안으로 점진적으로 이동하고 있다는 것이다. 아세안에 대한 외국인 직접투자가 빠르게 증가하고 있는 것은 이러한 관심을 반증하는 것이라 할 수 있다. 따라서 이상과 같은 한국-중국, 한국-아세안 간의 분업 구조를 고려할 때 한국의 관점에서 아세안은 중국을 보완할 수 있는 전략적 파트너로써 충분한 역할을 할 수 있다는 것을 알 수 있다.

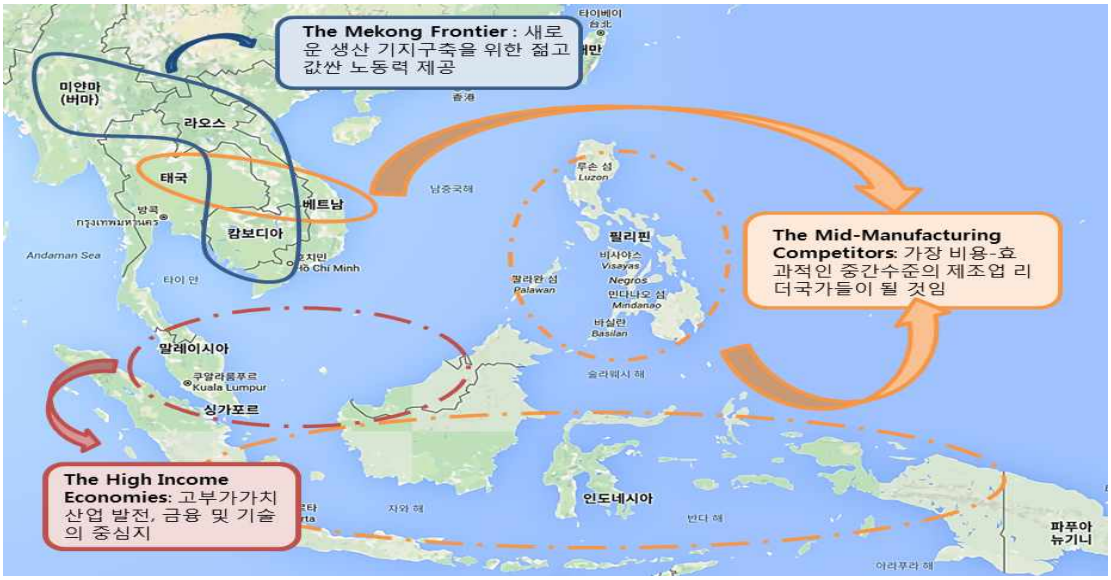
Ⅲ. 미래지향적인 한국과 아세안: 투자 및 유망업종 분석

앞서 2장에서 확인했듯이 한국의 대(對) 아세안 교역에 대한 경쟁력은 중간재와 최종재 부문, 그 중에서도 특히 중간재 부문에서 비교우위가 강화되고 있는 것을 보여주었다. 즉, 한국에 대한 아세안의 역할은 과거에 비해 생산기지로서의 역할이 지속적으로 강화되고 있는 상황이라는 것을 시사하는 바이다. 또한, 앞서 언급했듯이 아세안은 향후 소비시장으로서의 가치도 주목받고 있다. 따라서 태국, 베트남, 캄보디아, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀이 생산기지 및 소비시장으로서 어떠한 위치에 있는지에 중점을 두고 개별 국가의 경제 및 산업 정책 그리고 투자 및 유망업종을 파악해보고자 한다.

1. 아세안 역내 분업구조와 한국의 아세안 시장진출 변화 양상

단일생산과 소비시장을 지향하는 아세안경제공동체(AEC) 10개 국가는 크게 3 영역으로 1) 메콩 프론티어 국가군의 캄보디아, 라오스, 미얀마 2) 중간 제조업 경쟁국가군으로 태국, 베트남, 인도네시아, 필리핀 3) 고소득 경제국가로 브루나이, 싱가포르, 말레이시아이다. 이러한 분류체계에 기초하여 보았을 때는 라오스, 미얀마, 캄보디아의 경우 '저임금 노동집약적'산업분야의 진출이 유리한 국가들이고, 태국, 베트남, 인도네시아, 필리핀의 경우 '제조업, 기술집약적 산업, 유통서비스 산업'분야의 진출이 유리한 국가들이고, 싱가포르, 브루나이, 말레이시아의 경우는 '금융서비스산업 분야 및 4차 산업에 기초한 하이테크 산업'분야의 진출이 유리한 국가들이다. 물론 이러한 내용은 거시적인 차원에서 언급될 수 있는 것이다. 즉, 양자관계에서는 이러한 거시적인 차원으로 넘어서 다양한 산업분야가 동남아 국가들에게 진출할 수 있는 일이다.

<그림 9> AEC의 구조적 특징



자료: Maguire, Glenn B. et al., 2015. ASEAN: The Next Horizon, p.5의 분류를 그림으로 표현함.

위의 내용을 전제로, 연구대상으로 삼은 6개 국가를 대상으로 양자관계 차원에서 투자 및 유망업종을 논하기 전에 한국과 동남아 무역 및 경제관계에서 제조업, 서비스 분야의 진출변화과정을 정리하고자 한다.

1) 아세안으로의 한국 제조업 진출 변화양상

한국의 제조기업들의 對아세안 투자규모는 1990년 약 2억 달러에서 빠르게 증가해 2014년 19.3억 달러로 약 9.8배 증가했다. 또한 한국의 제조업 해외직접투자 전체에서 차지하는 비중도 2004년 6.5%까지 감소했었지만, 다시 증가해 2014년에는 26.4%를 기록했다.

한국의 對아세안 투자를 투자대상국가별로 살펴보면 대체로 주요 5개국-말레이시아, 인도네시아, 태국, 필리핀, 베트남-에 투자가 집중되어 왔다는 것을 알 수 있다. 90년대 초 인도네시아가 전체 아세안 투자의 44.5로 가장 높은 비중을 차지했고, 필리핀, 말레이시아, 태국, 베트남 등에 투자가 이어졌으나, 최근에는 베트남이 31.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 순으로 투자가 이루어지고 있다. 특히 베트남의 경우 2005~2009년 기간 아세안 전체투자의 59.7%를 차지할 정도로 주요 투자처로 각광을 받고 있다. 90년대 초에 비해 對아세안 투자규모가 급격히 증가했다는 점을 고려하면 베트남에 대한 기대가 상당히 크다는 사실을 알 수 있다(이충열 외, 2016).

<표 12> 한국의 對아세안 해외직접투자 중 제조업 10대 업종의 변화 추이

‘90-‘94 기간 10.4억 달러			‘10-‘14 기간 103.7억 달러		
	업종	비중		업종	비중
1	전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비	17.0%	1	1차 금속	19.5%
2	섬유제품: 의복제외	15.6%	2	화학물질 및 화학제품: 의약품 제외	16.7%
3	식료품	10.9%	3	기타 운송장비	11.2%
4	화학물질 및 화학제품: 의약품 제외	9.5%	4	전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비	9.2%
5	의복, 의복액세서리 및 모피제품	8.3%	5	의복, 의복액세서리 및 모피제품	8.1%
6	금속가공제품: 기계 및 가구 제외	5.7%	6	고무제품 및 플라스틱제품	5.8%
7	기타 제품	4.8%	7	가죽, 가방 및 신발	4.6%
8	비금속 광물제품	4.4%	8	전기장비	4.5%
9	전기장비	4.3%	9	섬유제품: 의복제외	3.1%
10	펄프, 종이 및 종이제품	4.0%	10	비금속 광물제품	2.7%
10대 업종 집중도		84.4%	10대 업종 집중도		85.4%

자료: 한국수출입은행, 해외투자통계(이충열 외, 2016: p.99, 재인용)

한국의 제조기업들의 對아세안 해외직접투자 증가와 함께 투자업종도 매우 빠르게 재편되어왔다. 한국 제조업의 對아세안 해외직접투자 10대 업종의 변화 추이는 다음과 같은 세 가지 특징이 있다. 첫째, 노동집약적 업종과 자본·기술집약적 업종이 다양하게 진출하고 있다. 투자의 다양성과 업종의 다양성, 투자규모의 확대 등이 나타난다. 둘째, 시간이 경과함에 따라 상위 투자업종으로의 투자집중도가 높아졌으나 최근에는 보다 다양화되고 있다. 이는 아세안지역의 경제가 빠르게 성장함에 따라 산업구조가 보다 다양화되고 있기 때문이다. 셋째, 상위 10대 투자업종의 종류가 노동집약적인 업종에서 자본집약적이고 기술집약적인 업종으로 확대되고 있다. 이러한 변화는 한국과 아세안 국가들의 산업구조와 정부정책 등의 변화 그리고 기술혁신 등의 영향으로 해석할 수 있다.

2) 아세안으로의 한국 서비스업 진출 변화양상

아세안 주요국의 서비스산업은 2000년 이후 연간 두 자릿수의 빠른 성장을 지속하고

있다. 이는 아세안 주요국에서 내수시장을 견인할 구매력을 갖춘 중간층 인구가 증가하고 있으며, 소비에 적극적이고 트렌드에 민감한 젊은 소비층이 크게 증가하고 있기 때문이라고 할 수 있다. 따라서 한국의 對아세안 직접투자는 과거 제조기업을 중심으로 이루어졌던 것과는 달리 이제는 서비스기업들을 중심으로 빠르게 증가하고 있다. 즉, 對아세안 직접투자에서 서비스업이 차지하는 비중이 1990년 약 10%에 불과했으나 2014년에는 약 36%로 약 25% 증가하였다.

<표 13> 한국의 對아세안 해외직접투자 중 서비스업 10대 업종의 변화 추이

''90-''94 기간 1.2억 달러			''10-''14 기간 53.9억 달러		
	업종	비중		업종	비중
1	금융 및 보험 관련 서비스업	24.0%	1	금융업	17.3%
2	부동산업	20.1%	2	도매 및 상품중개업	14.3%
3	금융업	17.7%	3	전문서비스업	12.4%
4	소매업: 자동차 제외	15.3%	4	부동산업	11.6%
5	숙박업	15.0%	5	소매업:자동차 제외	10.2%
6	도매 및 상품중개업	2.5%	6	육상운송 및 파이프라인 운송업	5.4%
7	통신업	2.1%	7	숙박업	4.4%
8	자동차 및 부품 판매업	1.1%	8	보험 및 연금업	3.9%
9	창고 및 운송관련 서비스업	0.7%	9	금융 및 보험 관련 서비스업	3.7%
10	수상 운송업	0.5%	10	창고 및 운송관련 서비스업	2.5%
10대 업종 집중도		99.0%	10대 업종 집중도		85.7%

자료: 한국수출입은행, 해외투자통계(이충열 외, 2016: p.133, 재인용)

위의 <표 13>을 보면, 한국 서비스기업의 對아세안 해외직접투자 증가와 함께 투자업종도 매우 빠르게 재편되어 왔다. 첫째, 90년대 초에는 '금융 및 보험 관련 서비스업', '부동산업', '금융업' 등이 매우 높은 비중을 차지했지만, 최근에는 '금융업', '도매 및 상품중개업', '전문서비스업' 등이 그 자리를 대신하고 있다. 둘째, 10대 업종으로의 투자 집중도는 90년대 초 99.9%에서 최근에는 85.7%로 다소 완화되는 추이를 보이고 있는 등 여러 업종으로 다각화되는 추이를 보이고 있다. 셋째, 90년대 초에는 10대 품목에 포함되었던 '자동차 및 부품 판매업', '수상운송업', '통신업' 등에서 '전문서비스업', '보

험 및 연금업', '육상운송 및 파이프라인 운송업' 등이 10대 품목으로 새롭게 등장하였다. 이러한 변화가 갖는 함의는 다음과 같다. 첫째, 한국의 금융회사들의 아세안 진출이 대규모로 빠르게 증가하고 있다. 둘째, 2000년대 들어 지속된 한류열풍과 한국제품의 질적 향상 등에 힘입어 국내 스마트폰, 화장품, 악세서리 등 여러 제품들이 아세안에서 큰 인기를 끌면서 이와 관련한 서비스 부문의 투자도 크게 증가한 결과이다. 셋째, 전문서비스업의 진출도 매우 활발해지고 있다는 점이다(이충열 외, 2016).

2. 대륙부 동남아 국가

본 절에서는 대륙부 동남아 국가들에 속하는 태국, 베트남, 캄보디아 각각에 대한 투자 및 유망업종을 설명하고자 한다.

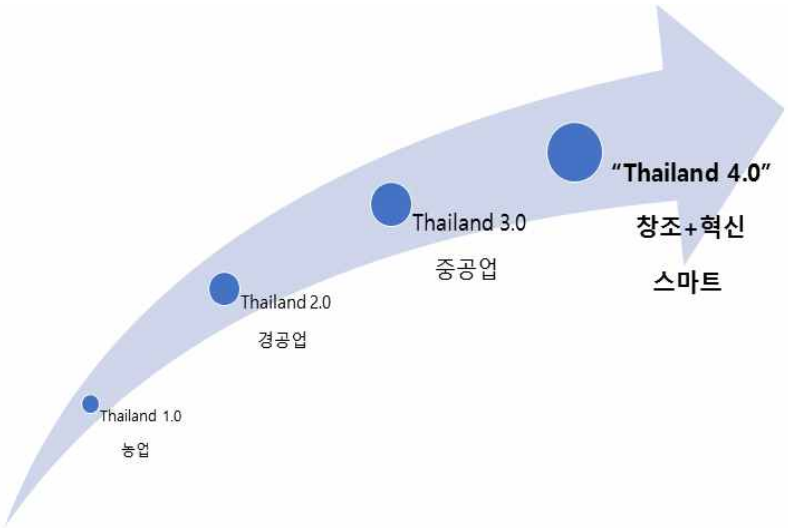
1) 태국

앞서 한국과 태국 간 교역 구조와 산업 내 무역 및 산업간 무역지표를 통해 확인했듯이 무역수지는 중간재의 경우 반제품으로 대규모 흑자를 기록하고 있는 반면, 1차 산품과 소비재 중심의 최종재의 경우 적자를 기록하고 있다. 따라서 한국이 지속적인 무역 흑자를 달성하기 위하여 태국이 향후 국가적으로 추진하고 있는 산업 정책이 무엇인지를 구체적으로 파악하고 이를 통해 한국 정부와 기업들은 생산기지로서의 태국 시장 진출에 대한 면밀한 정책 및 전략을 수립해야 할 것으로 판단된다.

① 국가 산업정책: "태국 4.0" 및 2017-2021 국가 경제사회발전 계획

태국의 GDP는 1957년부터 1993년까지 해마다 약 7~8%의 성장을 지속해왔지만, 1994년부터 현재까지의 성장률은 약 3~5% 다소 낮고 정체된 수준이다. 따라서 태국 정부는 태국이 중소득 국가의 함정(middle-income trap)으로부터 벗어나 고소득 국가로 나아가기 위한 목표를 설정하며 새로운 경제 모델로서 "태국 4.0 (Thailand 4.0)"을 추진하고 있다.

<그림 10> 태국 경제 모델 단계



자료: 필자 작성.

"태국 1.0"은 농업 부문에 그리고 "태국 2.0"은 저임금을 기반으로 한 경공업 부문에 중점을 둔 모델로서 이 시기에 태국은 저소득에서 중소득 국가로 성장하는 기반을 마련하였다. "태국 3.0"은 지속적인 경제 성장을 위하여 선진화된 기계를 기반으로 한 중공업을 강조하였다. 태국을 수출을 위한 생산 허브로 만들려는 계획과 함께 외국인 투자를 끌어들였다.

하지만, 태국 3.0 시기 동안 태국은 중소득국의 함정에 빠졌고 불균형적인 발전에 직면했다. 중소득국의 함정이란 중소득국의 수준에 도달한 이후에 국가의 성장이 느리고 정체된 상황을 의미한다. 태국은 낮은 인건비에 의한 선진국들의 생산기지 역할과 자동차와 전자 산업 등 특정 산업에 대한 선택과 집중 등을 통해 일정한 기간 동안 발전할 수 있었지만 퍼스트 무버(First Mover)로 전환하는 과정에서 새로운 성장 동력을 창출해내지 못하고 있다. 기존 제조업은 더 이상 태국의 저임금 산업에서 매력이 없으며 선진국들의 기술 혁신을 따라가지 못하고 있는 것이다. 대표적인 사례는 LG전자가 태국에서 운영하던 일부 시설을 베트남 하이퐁으로 옮긴 것이다. 해외 기업들의 생산기지 역할만 하다가 연구개발(R&D)이 제대로 이루어지지 않은 것에 대한 태국 정부의 대응책이 필요했던 것이다.

따라서 태국은 한 단계 더 높은 사다리로 올라서기 위하여 풍부하고 값싼 저숙련 노동력을 가진 국가로부터 "가치 기반 경제(value-based economy)"를 바탕으로 하는 혁신 국가로 변화 중이다. 이에 대한 구체적인 방안으로 태국 정부는 스마트 태국(Smart Thailand)라는 슬로건과 함께 "태국 4.0" 정책을 발표하였고 산업경쟁력을 제고하기 위하여 창조(creativity) 및 혁신(innovation)을 강조하며 경제 구조를 변화시키고 있다. 즉, 제조업 생산 중심의 태국 경제를 첨단 산업으로 탈바꿈하

겠다는 것이다.

태국 4.0은 국가의 경제와 생산에 있어서 중요한 변화를 담고 있다. 첫째, 지식 기반 경제로 도약함으로써 태국이 고소득 국가가 되기 위한 것이다. 조사와 발전, 과학과 기술, 그리고 창조와 혁신에 대해 강조한다. 둘째, 번영과 발전에 있어서 공정한 접근을 가진 통합 사회(inclusive society)를 향한 이동이다. 셋째, 환경을 파괴하지 않고 지속가능한 성장과 발전에 중점을 둔다.[7)]

쁘라윳 찬오차(Prayut Chan-o-cha) 태국 총리는 태국이 "가치 기반 및 혁신 주도 경제(value-based and innovation-driven economy)로의 변화"에 집중해야 한다는 점을 강조하면서 다음과 같은 주요 사항을 지적했다. 일반 공산품에서 탈피하여 혁신 제품을 생산하고; 일부 집중된 산업으로부터 탈피하여 기술, 창조 및 혁신을 증진시키며; 생산 기반 경제로부터 서비스 기반 경제로 변화해야 한다는 것이다. 그리고 태국을 아시아에서 가장 선호하는 투자 대상국가로 만들기 위하여 정부는 인프라에 대한 투자가 중요하다고 강조하였는데, 철도와 항공의 업그레이드, 고속기차, 그리고 동부경제회랑(Eastern Economic Corridor, ECC)[8)]의 개발 계획을 언급하였다.[9)]

한편, 태국은 2016년 9월에 제12차(2017-2021) 국가 경제 및 사회발전 계획(the National Economic and Social Development Plan, 이하 NESDP)을 발표했다. 이 계획의 실행은 2016년 10월 1일부터 시작하여 2021년 9월 30일까지이고 2017-2036 국가 전략 계획(the 20-year national strategy, 2017-2036)에 따라 산출된 것이다. 국가 전략 계획은 2017년부터 2036년까지 20년간 지속가능한 발전을 목표로 6대 분야(areas), 6대 주요 전략(primary strategies), 그리고 4대 지원 전략(supporting strategies), 즉 "6-6-4 플랜(plan)"을 바탕으로 한 발전 계획이다. 우선, 여섯 가지 분야는 ① 안보(security) ② 경쟁력 강화(competitiveness enhancement) ③ 인적 자원 개발(human resource development) ④ 사회적 평등(social equality) ⑤ 녹색 성장(green growth), 그리고 ⑥ 공공 부문 개혁(rebalancing and public sector development)이다.

다음으로, 여섯 가지 주요 전략은 ① 인적 자본 육성; ② 사회적 불평등 감소 및 정의 실현; ③ 지속 가능한 경쟁력 강화; ④ 지속가능한 발전을 위하여 녹색 성장

---

7) 태국투자청(BOI, 검색일: 2017.04.12.).

8) 동부경제회랑(Eastern Economic Corridor, ECC)은 촌부리·라용·차층사오 세 지역 일대를 말한다. 태국 정부는 이곳의 개발이 성공하면 태국 전역으로 확대할 계획을 가지고 있다. 이 세 지역은 태국 전통 공업지대가 집중해있는 곳으로 많은 외국 기업이 입주해있다. 대부분 태국의 저임금 노동력을 겨냥하여 투자해 들어온 제조업체들인데, 향후 태국 정부는 EEC로 지정하여 고부가가치 기업들을 유치하겠다는 것이다.

9) 태국투자청(BOI, 검색일: 2017.04.12.).

증진; ⑤ 국가안정성 제고; 그리고 공공 부문 운영의 효율성 강화 및 좋은 거버넌스이다. 끝으로, 네 가지 지원 전략은 ① 물류 시스템 및 인프라 개선; ② 과학기술, 연구개발 및 혁신; ③ 도시, 지역, 그리고 특별경제구역 개발; 그리고 ④ 국제 협력이다.

<표 14> 2017-2036 태국 국가 전략 계획, "6-6-4 플랜"

6대 과제	① 안보, ② 국가경쟁력 강화, ③ 인적자원 개발, ④ 사회적 평등, ⑤ 녹색성장, ⑥ 공공부문 개혁
6대 우선전략	① 인적 자본 육성, ② 사회적 불평등 감소 및 정의 실현, ③ 지속 가능한 경쟁력 강화, ④ 지속가능한 발전을 위하여 녹색 성장 증진, ⑤ 국가안정성 제고, ⑥ 공공 부문 운영의 효율성 강화 및 좋은 거버넌스
4대 지원전략	① 물류 시스템 및 인프라 개선, ② 과학기술, 연구개발 및 혁신, ③ 도시, 지역, 그리고 특별경제구역 개발, ④ 국제 협력

자료: 태국경제사회개발국(NESDB), 공보국(Public Relations Department, PRD) 자료를 참고하여 필자 작성.

② 태국 투자 및 유망업종

태국은 태국 4.0 정책을 통해 창조 및 혁신을 기반으로 한 스마트 붐을 조성하는 것을 목표로 한다. 따라서 이 부문에 대한 한국-태국 간 경제협력이 확대될 것으로 전망된다. 태국 4.0 발전 계획은 10개 분야의 선별된 산업에 집중한다. 즉, 기존에 태국이 비교 우위를 점하고 있던 다섯 가지 주요 산업(First S-Curve)을 개혁하고 이와 동시에 새로운 다섯 가지 산업(New S-Curve)을 증진시키는 것을 목표로 하고 있다. 우선, First S-Curve 산업 분야는 차세대 자동차(Next-Generation Automotive), 고소득 관광 및 의료 관광(High-Income Tourism and Medical Tourism), 스마트 전자(Smart Electronics), 농업 및 생명공학(Efficient Agriculture and Biotechnology), 그리고 식품 혁신(Food Innovation)이다.

다음으로, 정부는 태국의 미래 성장을 가속화하기 위하여 다섯 가지 추가 성장 동력 산업을 선별했다. New S-Curve 산업 분야는 자동화 및 로봇 공학(Automation and Robotics), 항공 및 물류(Aviation and Logistics), 신재생에너지 및 화학에너지(Bio-Energy and Bio-chemicals), 디지털(Digital), 그리고 의료 및

건강(Medical and Healthcare)이다. 이상 태국 4.0 발전 계획에서 선별된 10개 부문의 산업에 대한 내용은 아래의 <표 15>에 구체적으로 정리하였다. 한국 기업들은 각 분야마다 제시되어 있는 투자 및 업종부문에 대해 면밀히 파악하고 관련 산업에 대한 전략적 진출이 필요할 것으로 보인다.

<표 15> 태국 4.0 발전 계획: "First S-Curve"와 "New S-Curve" 산업 분야

구분	분야	투자 및 업종
"First S-Curve" 산업	① 차세대 자동차 (Next-Generation Automotive)	태국의 자동차 산업은 지난 50년 간 계속해서 발전하여 세계 10대 자동차 제조 국가로서의 위치에 있음. 자동차 산업은 태국의 핵심 산업으로서 GDP의 약 12%를 차지함. 동남아시아 자동차 산업을 선도하고 산업적 우위를 확보하기 위하여 디자인 및 R&D에 집중하고 있음. 최근 친환경 자동차(green vehicle) 지원 프로그램을 도입하여 세제 지원 등 인센티브를 제공하고 있음.
	② 스마트 전자 (Smart Electronics)	태국에서 전기 및 전자 산업은 지난 10년 동안 발전해 왔음. 최근 LG 가전공장이 베트남에 생산기지를 설립했지만, 동남아시아의 전기 및 전자 제품 제조 허브로 만들려는 태국 정부의 의지는 기업들에게 투자 인센티브를 제공함. 특히, 하드 디스크 드라이브(HDD). 반도체 및 직접 회로(IC, Integrated Circuits), 차세대 데이터 저장 장치(data storage solution), RFID(Radio-Frequency Identification, 전파식별) 제품, 그리고 스마트 자동차(smart vehicle)와 관련된 부품 개발에 주력하고 있음.
	③ 고소득 관광 및 의료 관광 (High-Income Tourism and Medical Tourism)	태국은 세계에서 가장 큰 의료 관광 시장이고 아시아의 의료 허브 국가로서 위치해있음. 태국은 줄기세포치료 등과 같은 선진 기술에서부터 치과 치료 및 건강 검진과 같은 일반 진료까지 제공하고 있음. 2014년 기준 태국을 방문한 외국인 환자의 수는 약 3백만 명이었고 의료 관광 수입은 약 40억 달러를 초과했음. 특히, 태국은 신종 질병, 전염병, 그리고 열대병에 대한 해결책 지원에 생명공학 프로그램을 개발해왔음. 태국은 기술 설립을 지원하기 위한 투자자들과의 협력을 환영하고 있음. 또한, AEC 출범에 따라 의료 장비의 발전을 촉진하기 위하여 Medical Device Cluster을 추진하기 시작했음.

	④ 농업 및 생명공학 (Agriculture and Biotechnology)	2012-2021 생명공학 발전 정책(National Biotechnology Policy Framework 2012-2021) 하에, 정부는 농식품(Agriculture and food), 의학 및 보건(Medicine and public health), 바이오 에너지(Bioenergy), 바이오 산업(Bio industries) 등 4개 분야를 강조하며 육성하고 있음. 국가혁신청(National Innovation Agency)은 바이오 플라스틱(bio plastic) 산업을 "new wave industry"로 발전시키기 위한 국가 로드맵을 수립하였음. 또한, 질병, 해충, 그리고 비생물적 스트레스에 대한 저항력이 있는 유전자 변형 식물에 재조합 DNA 기술을 테스트하는 식물 및 동물 생명 공학에 집중하고 있음.
	⑤ 식품 혁신 (Food Innovation)	태국은 우수한 자연적 조건을 기반으로 농수산물이 풍부함. 정부는 포장 식품(ready-to-eat packaged food), 식료 기계(food machinery)와 장비(equipment)와 관련한 식료품 가공업 등에 발달하고 있음. 또한, 생물공학과 연계하여 전통적인 태국의 발효 식품(traditional Thai fermented foods)의 질과 생산 과정을 개선하기 위한 조사연구에 몰두하고 있음.
"New S-Curve" 산업	⑥ 자동화 및 로봇 공학 (Automation and Robotics)	태국은 2014년 기준 산업용 로봇의 글로벌 공급망에서 8위를 차지했음. 태국에서 산업용 로봇은 지난 10년 동안 강력한 고객층을 기반으로 극적으로 팽창해왔음. 태국은 기존에 발전한 자동차 산업 및 전기·전자 산업과 연계하여 자동화 산업 로봇 시장의 팽창을 전망함.
	⑦ 항공 및 물류 (Aviation and Logistics)	태국 공항 이용객 수는 급증하고 있음. 2034년에 항공기 이용 승객은 7십억 명에 달할 것으로 전망. 하지만, 항공기, 우주선 그리고 관련 부품 시장은 여전히 수입에서 큰 비중을 차지함(2015년 기준 약 3십3억달러(US$)). 따라서 항공기 제조와 관련된 시장에서 외국인 기업들의 진출이 많은 것으로 예상됨. 또한, ASEAN 생산 및 물류 허브를 추진하는 태국의 강점을 이용하여 3자 물류 및 ASEAN 역내 국가로의 진출을 위한 중간 생산·물류 기지 건설에 따른 인프라 확충에 주목해야함.
	⑧ 신재생에너지	베트남 정부는 2012-2021 대체에너지개발계획(the

	및 생화학 (Bio-Energy and Bio-chemicals)	Alternative Energy and Development Plan)을 발표하였음. 태국 정부는 화석 연료로부터 벗어나서 저탄소 녹색성장을 통한 지속가능한 사회발전 계획을 수립하였음. 태양광 발전, 풍력 및 수력발전, 바이오 에너지(바이오매스, 바이오가스, 도시 폐기물), 바이오연료, 해일 및 지열 에너지 등에 대한 다양한 지원 정책을 시행하고 있음.
	⑨ 디지털 (Digital)	태국은 3천5백만 인터넷 이용자와 3천만 소셜 네트워크 이용자를 보유하고 있음. 2015년 6월 기준 태국 모바일 폰 이용자는 9천6백4십만 명이고, 스마트폰 이용자는 3천4백6십만 명임. 정부는 기존의 정보통신기술부를 디지털경제사회부로 변경하고 네 가지 영역 및 다섯 가지 전략을 기반으로 하는 '디지털 경제 계획'을 발표하였음. 네 가지 영역은 ① 전자상거래(digital commerce), ② 디지털 기업가정신(digital enterpreneur), ③ 디지털 혁신 (digital innovation), ④ 디지털 콘텐츠(digital content)이고, 다섯 가지 전략은 ① 하드웨어 사회기반시설(고성능 광대역, 데이터 센터 등 정보기술 사회기반시설 공급), ② 소프트웨어 사회기반시설(전자 결제, 전자상거래 활동 장려, 사이버 보안 등 법규 개정), ③ 서비스 사회기반기설(정부 및 공공 서비스의 디지털화, 전자 물류 시스템), ④ 디지털 경제 프로모션 및 혁신(ICT HR 개발 촉진, 디지털 콘텐츠 데이터 뱅크 설립), ⑤ 디지털 사회(장애인들의 삶의 질을 개선하기 위한 디지털 ICT 기술, 스마트 시티 등)
	⑩ 의료 및 건강 (Medical and Healthcare)	태국은 아시아의 의료 허브 국가로 위치함. 태국 공중보건부는 1960년대 후반 이후 성장을 거듭하며 의료산업을 육성하였음. 수준 높은 의료진, 다수의 국제 공인 병원, 첨단 의료 시설 및 기술을 보유하고 있음. 성형수술, 피부관리, 치아관리, 라식, 성전환수술, 건강관리 등의 서비스를 제공하며 의료 선진국에 비해 가격 경쟁력을 갖고 있음.

자료: 태국투자청(Board of Investment, BOI)[10)]

10) 태국투자청의 홈페이지를 접속하면 "Business Opportunities" (http://www.boi.go.th/index.php?page=index)에 각 산업 분야별로 약 10페이지 내외의 세부적인 정책 및 발전 방안 그리고 해외기업들의 투자 기회에 대한 내용이 제시되어 있다. 필자는 해당 내용 중 주요 내용을 요약 및 정리하였음(검색일: 2017.04.12.).

이 가운데 특히 스마트 전자와 자동화 분야에 주목할 필요가 있다. 전자기기 및 장비 부문에서 한국의 2016년 상반기 대(對) 태국 수출 1위 품목은 전자기기 및 장비 부문이다. 태국은 현재 동남아시아의 하이테크 생산기지로 불릴 만큼 자동차, 전기·전자 산업이 발달하고 있다. 또한, HDD, PCB, IC 등의 부품소재 제조업체는 태국시장에 주목할 필요가 있다. 일본부품을 선호하는 성향이 있지만 시장 규모가 큰 만큼 적극적으로 공략해야 할 필요가 있다. 품질과 가격 우위의 경쟁력 확보, 자동차용 PCB 등을 주목할 필요가 있다(코트라 방콕 무역관 2016).

특히, 하드디스크(HDD)와 전자부품 산업은 태국 경제를 이끄는 산업 중 하나이다. 태국은 세계2위 하드디스크 생산국이고 연간 4000억 바트(약 133억 달러) 이상의 수출 실적을 올리고 있다. 그리고 하드디스크 산업의 성장은 대용량 디스크의 수요를 증가시키는 요인이 있다. 4G 서비스 업체들이 늘어나면서 대용량 디스크의 수요는 점점 더 증가하는 추세이다. 스마트폰과 태블릿 등의 이용자가 늘어나면서 태국의 하드디스크 산업은 더욱 발전할 것으로 전망된다(KOTRA 해외시장뉴스 2013).[11)]

태국은 하이테크 산업을 통한 글로벌 밸류체인(Global Value Chain) 진입을 위하여 한국기업 전용공단 조성하고 있다. 한국기업 전용공단은 촌부리(Chonburi) 라용에 위치한 아마타(Amata) 공업 단지가 유일했으나 2016년 태국투자청에서 세 곳을 추가로 한국기업 전용공단으로 지정하였다.[12)] 신규 지정 공단은 방콕 인근 항구와 공항에 인접하여 교통인프라가 뛰어나고 법인세 면제 등 특별경제구역(SEZ) 인센티브를 수혜할 수 있다(코트라 방콕 무역관 2016).

뿐만 아니라, 태국은 2015년 말부터 앞서 <표 15>에서 제시한 10대 산업에 대해 10~15년간 법인세 면제, 개인소득세 면제 혹은 감면, 외국인 토지소유권 허용 및 영주권 발급 등의 인센티브를 제공하고 있다. 구체적으로 살펴보면, R&D, 전기제품 디자인 및 생산 그리고 자동차 부품과 철도 운송 서비스의 경우 8년 간 법인세를 면제해주고 식품 첨가제와 자동차 엔진 등의 경우는 5년 간 면제, 그리고 재생섬유 등은 3년 간 면제해주는 혜택을 제공하고 있다(코트라 방콕 무역관 2016).

인프라, 전력, 신재생에너지 분야 프로젝트와 관련된 기자재 시장 진출 역시 향후 유망할 것으로 보인다. 태국 정부는 “인프라 확장 7개년 계획”을 발표하여 중장기 인프라 프로젝트를 진행 및 계획 중이다. 태국은 사회간접자본 중장기 계획에 따라

11) https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=125052(검색일: 2017.04.18.)

12) 신규 지정된 한국기업 전용공단은 핀통(Pintong) 산업단지, 헤마라지(Hemaraj) 산업단지, 그리고 IRPC 산업단지이다.

2022년까지 4개 인프라 부문에 2조 4,000억 바트(약 700억 달러)투자 예정이다. 4개 부문은 전철(37.5%), 철도(27.9%), 도로(26.7%), 항만 및 물류(4.2%), 공항(3.7%) 순이다. 방콕 지상철, 지하철 확장 공사에 따른 철도차량, 유지·보수 설비 관련 산업에 대한 투자가 유망할 것으로 보인다(코트라 방콕 무역관 2016).

태국은 ASEAN 생산·물류 허브 국가로서 강점을 가진다. 아세안경제공동체(AEC) 출범으로 태국 정부는 역내 교통 및 물류 허브로서 지위를 확보하고, 급성장하고 있는 관광 인프라 구축, 경기 진작을 위한 확대 재정정책으로 교통 및 물류 인프라 확충에 적극 투자할 전망이다. 태국 정부가 발주하는 교통, 통신, 전력 분야 등 대규모 인프라 개발 프로젝트의 활성화에 따라 건설 장비 및 자재 시장 역시 크게 성장할 것으로 보여 해외 건설 시장에 강점을 갖고 있는 한국 기업에게는 많은 기회를 제공할 것으로 보인다(이요한 2016). 주요 자재는 시멘트와 철강제품이 될 것으로 예상된다. 또한 건설장비, 전기, 신호시스템, 시스템 운영 및 유지 관리 등도 교통 인프라 프로젝트 분야이므로 관련 업종의 투자 및 진출을 기대해볼 수 있다.

2) 베트남

① 베트남의 사회경제개발전략 및 계획

앞서 한국과 베트남 간 수출입 구조에서 확인했듯이, 베트남에 대한 수출 중 중간재 부품 및 부분품이 큰 폭으로 증가하는 추세를 보여주었고, 산업 간 무역에 있어서는 한국이 베트남에 대해 중간재 부문에서 비교우위, 즉 수출특화가 있는 것으로 나타났다. 즉, 한국 대(對) 베트남의 무역수지는 중간재가 대규모 흑자를 기록하고 있다. 중간재란 소비재나 생산재를 생산하는 과정에서 쓰이는 원료나 부속품과 같이 중간에 소요되는 재화를 뜻한다. 아세안 국가들 가운데 베트남이 중간재 부문에서 가장 큰 증가율을 보여준 것으로 나타났기 때문에 한국의 입장에서 볼 때 주요 생산기지로서 베트남의 역할은 더욱 강화될 것으로 보인다.

베트남은 투자 신흥국들 가운데 상당히 매력적인 시장이다. 베트남의 경제성장률은 약 6.0%로 주변 동남아시아국가들에 비해 높은 수준이고 특히 15세부터 64세까지 생산가능인구가 약 70%를 차지하고 있어서 상당히 풍부하다.[13] 따라서 제조업 생산기지 및 소비시장으로서 베트남의 가치는 더욱 주목받고 있다. 특히, 베트남 시장에 대한 관심은 동남아시아 경제통합의 가속화, 포스트 차이나(Post China)의

13) 자료: 베트남 통계청(General Statistics Office of Vietnam), CIA World Fact Book, Vietnam 2016.

대안 그리고 최근 사드(THAAD) 문제로 인한 중국 시장 진출의 어려움과 함께 급부상하였다. 그리고 '2011-2020 사회경제개발전략'(Socio-Economic Development Strategy, 이하 SEDS), '2016-2020 사회경제개발계획' (Socio-Economic Development Plan, 이하 SEDP) 그리고 '2016-2025 베트남 공업발전 전략 및 2035 비전'에서 구체적으로 제시한 우선순위 분야는 우리 기업의 베트남 투자와 수출에 긍정적인 영향을 줄 것으로 판단된다.

베트남은 1986년 도이머이(Doi Moi) 개혁개방 정책을 실시하면서 시장경제를 도입하였고 이후 1995년 ASEAN 가입 및 WTO 가입 신청 및 적극적인 대외개방을 통해 시장경제체제를 이행한다는 것에 대한 확신을 주었다. 베트남은 권력 서열 1위인 응웬푸쫑(Nguyen Phu Trong) 공산당 서기장을 비롯하여 외교·국방을 담당하는 쩐다이꽝(Tran Dai Quang) 국가주석, 행정을 담당하는 응웬쑤언푹(Nguyen Xuan Phuc)총리, 그리고 입법을 담당하는 응웬티낌응언(Nguyen Thi Kim Ngan) 국회의장을 중심으로 다른 국가들에 비해 상대적으로 안정된 정치체제를 운영하면서 경제 전략 및 계획을 수립하고 실천하고 있다. 특히, 이상의 최고지도부 4인이 포함되어 있는 공산당 정치국 위원(2016-2020 임기) 총 19명 중에서 13명이 북부 지방 출신의 보수 성향 인물이다.[14] 이러한 점을 고려해볼 때 베트남은 자국의 '안정'에 치중하면서도 실리적인 외교 및 경제 협력을 이루어나갈 것으로 전망해볼 수 있다.

베트남은 매 10년마다 경제 및 사회 발전에 대한 전략(SEDS)을 수립한다. 그리고 매 5년마다 SEDS의 성과를 평가함과 동시에 향후 5년의 계획(SEDP)을 구체적으로 설정한다. 지난 '2001-2010 SEDS'는 "사회주의 지향 시장경제 체제의 공식화"와 "현대화 및 산업화된 국가 건설"이었다. 당시 2001년 제9차 공산당 전당대회에서 베트남은 국가적인 차원에서 시장경제를 토대로 대외개방 경제정책을 적극적으로 추진하겠다는 전략을 수립했다. 경제발전과 더불어 사회적 안정을 도모하기 위해서 국민들의 복지수준을 향상시키고 환경보호를 통해 지속가능한 발전을 모색하였다.

과거에 베트남은 동남아시아 국가들 중에서 캄보디아, 라오스, 미얀마와 함께 가장 경제적으로 저발전한 국가(일명, CLMV 국가)로 분류되었다. 하지만, 2001-2010 SEDS 하에 노동집약적 산업, 즉 섬유·의류 및 신발·가죽 산업을 중심으로 한 제조업 부문의 투자를 적극적으로 유치하면서 2010년 하위소득국가에서 '중간하위소득국가(lower middle-income country)'로 한 단계 상승하는 성과를 보

14) 자료: 베트남 공산당 홈페이지(http://www.dangcongsan.vn/tu-lieu-van-kien/ban-chap-hanh-trung-uong/bo-chinh-tri/kh oa-xii.html, 검색일: 2017.04.17.)

여주었다(World Bank Data 2013).[15] 현재 베트남은 ASEAN 국가들 가운데 인도네시아, 태국, 필리핀과 함께 중간제조업 경쟁국가군(The Mid-Manufacturing Competitors)에 위치해있다. 그리고 ASEAN 선발 국가들(싱가포르, 말레이시아 등)과 저개발국가들(캄보디아, 라오스, 미얀마)을 서로 이어주는 가교 역할을 하고 있다.

2011년 11차 공산당 전당대회를 통해 발표한 '2011-2020 SEDS'의 기본적인 목표는 2020년까지 "현대화된 산업 국가로의 도약"을 추진하는 것이다. 특히, 정치 및 사회적 안정, 물질적인 생활수준 개선, 그리고 국제적 지위 향상과 함께 "선진공업국가 건설"을 목표로 하였다. 이를 위한 구체적인 전략은 GDP 성장률 연간 7~8% 유지, 2020년까지 1인당 GDP 3,200달러 달성, 도시화 비율 45%, 그리고 GDP 가운데 공업 및 서비스 비중 85%를 달성하는 것이다.[16] 특히, 응웬쑤언푹 총리는 2016년 3월 '2016-2020 사회경제개발계획(이하 SEDP)'을 국회에 제출한 바 있다. '2016-2020 SEDP'의 주요 목표는 ① 거시 경제 안정화 및 경제성장률 제고 ② 경제구조 조정 및 성장 모델 변화를 통한 생산성 및 경쟁력 강화 ③ 인민의 안전, 복지, 삶의 질 개선 ④ 기후변화 대처 및 환경 보호 ⑤ 국가안전 보장 ⑥ 외교업무 및 국제사회로의 통합 강화 ⑦ 국가 보호를 위한 우호적인 환경 조성 ⑧ 국제사회에서의 지위 향상 및 선진화된 공업국으로의 발전 등이다.

'2016-2020 SEDP'의 주요 내용은 최근 경제 성장 속도를 유지하면서도 "성장의 질적 개선" 그리고 "산업 고도화 및 기술 발전"을 목표로 하고 있다는 점이 중요하다. 특히, 국영기업 민영화 작업, 수출 확대 및 교역 촉진, 도소매 유통망 및 전자상거래 시스템 강화, 농업 부문 고도화 등에 힘쓰겠다는 점을 강조한다. 또한, 사회기반시설 구축과 주택 건설 등을 통해 국민생활의 질을 개선할 것을 계획하고 있다. 따라서 이 부문에 대한 경영 및 인프라 환경이 개선될 것으로 기대된다. 베트남의 단계별 SEDS와 2016-2020 SEDP는 각각 <그림 11>과 <표 16>에 정리하였다.

<그림 11> 베트남 사회경제개발전략(SEDS) 단계

15) 자료: http://data.worldbank.org/country/vietnam

16) 자료: 공산당 잡지(제11차 공산당대회 의결 정신에 다른 2011-2020 베트남 경제 분야 발전 해법[Giải pháp phát triển bền vững nền kinh tế Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020 theo tinh thần Nghị quyết Đại hội XI của Đảng], http://www.tapchicongsan.org.vn/Home/Nghiencuu-Traodoi/2012/16347/Giai-phap-phat-trien-ben-vung-nen-kinh-te-Viet-Nam-giai.aspx, 검색일: 2017.04.05.)

자료: 필자 작성.

<표 16> 2016-2020 베트남 사회경제개발계획(SEDP)

경제	연평균 GDP 성장률	6.5~7.0%
	2020년 1인당 GDP	US$3,200~3,500
	GDP 대비 공업 및 서비스 부문 비중	85%
	총 GDP 대비 사회 투자 비율	32~34%
	개발 및 투자	GDP 대비 32~34%
	빈곤가정 비율	연간 1~1.5% 감소
	2020년 도시화 비율	38~40%
사회	연간 노동생산성	5%
	농업 부문 노동자 비율	총 노동자 수 대비 40%
	직업훈련을 받은 노동자 비율	총 노동자 수 대비 65~70%
	도심 실업률	4% 이하

자료: 2016-2020 사회경제개발계획에 대한 의결(No.142/2016/QH13), 백용훈(2016) 재인용

2016-2020 SEDP 가운데 특히 GDP 대비 공업 및 서비스 부문의 비중을 눈여겨 볼 필요가 있다. 베트남은 공업 부문 육성을 통한 산업 고도화 계획으로 공업 및 서비스 부문의 비중을 85%까지 향상시킬 것을 목표로 하였다. 따라서 향후 공업 및 서비스업 부문의 비중은 2015년 대비 약 10% 이상 증가할 것으로 판단된다.[17] 베트남 정부는 법인세 감면 혹은 세제 혜택을 통해 FDI 기업의 첨단기술 투자 및 기술이전을 적극적으로 유도하고 있다.

17) 베트남 통계청 자료에 따르면, 2015년 기준 GDP 중 공업 및 서비스 부문의 비중은 약 73%(제조업 및 건설 부문이 약 33%, 서비스 부문이 약 40%)를 차지하였다.

그리고 사회 부문에서 베트남은 적극적인 외자유치를 통해 경제가 성장해온 내부적인 약점 및 한계를 극복하기 위해서 과학기술발전 및 고급 기술 인력 양성이 중요하다는 점을 인식하였다. <표 6>에서 직업 훈련을 받은 노동자 비율 65~70%(2015년 기준 51.6%[18])는 기술 양성을 위한 베트남 정부의 노력과 의지가 반영된 것으로 볼 수 있다. 또한, 2020년까지 도시화 비율 38~40%(2015년 기준 35.7%[19])는 인프라 개선 및 건설이 확대될 것이라는 전망을 제시하고 있다. 신도시 개발, 하노이와 호치민시의 지하철 등 교통 인프라 개선 및 법 체계 정비, 그리고 베트남 북부와 남부 간의 고속도로, 철도 그리고 상수도 등 인프라 건설이 확대될 것으로 보인다. 특히, AEC로 인한 운송 시스템의 필요에 따라 고속도로와 철도 건설이 가속화될 것으로 판단된다.

② 베트남 투자 및 유망업종

이상과 같은 베트남 2011-2020 SEDS 및 2016-2020 SEDP의 큰 틀 하에 최근 베트남 정부는 2014년 6월 9일, '2025년까지 베트남 공업 발전 전략, 2035년을 향한 비전'에 대한 총리 승인 결정문을 발표하였다(No. 879/QD-TTg).[20] 주요 내용 가운데 2025년을 기점으로 이전과 이후시기에 우선적으로 선정된 발전 전략 분야는 다음과 같다(아래의 <표 17> 참고). 중국의 보완 시장 그리고 생산기지로서 우리 기업의 진출 방안을 모색하기 위해서는 베트남 공업 발전 전략과 비전에 제시된 분야를 상세히 파악해볼 필요가 있다.

<표 17> 2016-2025 베트남 공업 발전 전략 및 2035 비전

분야		2016-2025	2025년 이후
가공 및 제조	기계 및 연금	농업 설비 기계, 자동차 및 기계 부품, 철강	조선, 비철금속 및 신재료
	화학 물질	화학 물질, 석유화학 및 수지-고무	의약품
	농림수산물 가공	농산품 가공 및 생산 과정의 국제 표준 적용, 베트남 농산품의 상표 제작	-
	섬유 및 가죽	내수 및 수출을 위한 원부재료 생산	유행 의류, 고급 신발 생산

18) 자료: KOTRA 해외시장뉴스(2016b, 검색일: 2016.12.15.)
19) 자료: Vietstock(http://vietstock.vn/2016/01/nam-2016-ty-le-do-thi-hoa-phan-dau-dat-368-763-454322.htm, 검색일: 2016.12.15.)
20) 자료: 총리 승인 결정문(http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/noidungchienluocphattrienkinhtexahoi?_piref135_16002_135_15999_15999.strutsAction=ViewDetailAction.do&_piref135_16002_135_15999_15999.docid=2895&_piref135_16002_135_15999_15999.substract=, 검색일: 2017.04.08.)

전자 및 원거리 통신	컴퓨터, 전화 및 부품 설비	소프트웨어, 디지털콘텐츠, 통신기술서비스, 의료전자
신에너지 및 재생가능에너지	신에너지와 바람, 태양, 생물연료(biomass)와 같은 재생가능에너지	평화 목적에 부합하는 원자력 에너지, 지열, 파도와 같은 재생가능에너지

자료: “2025년까지 베트남 공업 발전 전략 & 2035 비전” 총리 승인 결정문(No. 879/QD-TTg), 백용훈(2016) 재인용.

가공 및 제조 부문 가운데 기계 및 연금 분야를 살펴보면, 2025년까지 우선순위 공업 분야는 농업 설비 기계, 자동차 및 기계 부속품, 제철이다. 2025년 이후에는 조선, 비철금속, 신재료이다. 농기계 산업의 경우 베트남농기계국영기업과 제조업체들은 전체 농기계 40%를 생산하고 있지만 낙후된 업체들로 구성되어 있다. 그리고 베트남 자국 생산품의 품질이 수입품에 비해 떨어져 트랙터, 콤바인 등의 농기계를 해외에서 수입하고 있다. 즉, 베트남의 농기계 설비는 매우 낙후되어 있기 때문에 선진국으로부터의 기술 및 장비 도입이 시급한 상황이다. 베트남 현지 농기계 기업은 제품 및 디자인 개발을 위한 신규 투자 여력이 없어 농기계를 필요로 하는 베트남 영농인의 수요를 만족시키지 못하고 있다.

대표적인 베트남 농기계 제조기업은 베트남 산업무역부 산하의 VEAM(Vietnam Engine and Agriculture Machinery Corp)인데, 국영기업이라는 이점이 있음에도 불구하고 베트남 내 시장 점유율이 낮다. 또한 현지에서 생산되는 농기계는 대부분 저용량 엔진제품이고, 현지 수요가 높은 이앙기 및 수확기는 수입에 의존하는 실정이다. 특히, 부품·소재 산업의 부재 역시 현지 농기계 제조 산업의 발전을 가로막는 주요 요인이다(KOTRA 해외시장뉴스 2016a). 이에 베트남 정부는 수입 농기계에 대한 관세를 내리고 2014년부터 수입 농기계에 대해서 융지지원을 제공하고 있다(류고운 외 2014). 베트남 정부가 농업의 현대화 및 선진화를 위한 발전 방향에 중점을 두고 관련된 정책을 실시하고 있기 때문에 이 부문에 대한 우리 기업의 틈새 전략이 필요하다.

자동차 분야의 경우 베트남은 자동차 산업을 본격적으로 육성하고자 글로벌 자동차사의 적극적인 참여를 원하고 있다. 베트남 인구의 소득 증대에 따라 자가 차량 수요 증가가 예상되고 이에 따라 자동차 부품 및 악세사리 분야에서의 투자가 증대될 것으로 판단된다. 베트남에서는 도로가 좁고 오토바이 운행이 많기 때문에 소형 세단과 해치백 스타일의 자동차 판매가 많을 것으로 보인다. 베트남은 매년 자동차 최대 판매기록을 세우고 있다. 2016년 1~10월 기준 베트남 자동차 생산량과 판매량은 전년동기대비 각각 34%와 30%가 증가하였다. 이에 따라 관련 부품 및 소모품, 그리고 A/S과 관련된 잠재적 수요가 증가할 것으로 예상된다(Kotra 해외시장뉴스 2016b).

하지만, 아세안 경제공동체(AEC) 출범 이후에 2018년 역내 무관세로 인하여 베트남

자동차 산업에 부정적인 영향이 있을 것이라는 관측도 있다. 왜냐하면, 현재 도요타 등 일본 자동차 기업들이 태국에서의 부품 생산 등을 기반으로 강세를 보이고 있기 때문에 태국이 이미 선점한 자동차 시장과의 경쟁에 따른 부담감 때문인 것으로 보인다. 따라서 일부 해외 기업들은 베트남 투자를 늘리기보다는 지점, 유통망 확대에 중점을 두고 있다.

하지만, 베트남은 역내 시장보다 훨씬 더 넓은 수준에서의 경제 협력 및 수출을 목표로 자국 내 자동차 산업을 발전시키려는 목표를 세우고 있다. 최근 현대자동차는 베트남 현지 자동차 생산 업체인 타코(Thaco)와 합작 법인을 설립하는 계획을 추진 중이다. 베트남 중부에 연간 2만대 이상의 생산이 가능한 상용차 조립생산 공장을 건설 중이다. 그리고 러시아 자동차 제조사들 역시 베트남-유라시아 경제연합 간 FTA 협정 체결(2015년)에 의거해서 관세혜택을 보기 위하여 베트남 시장 진출을 목표로 움직이고 있다. 따라서 아세안 국가들과의 경쟁적인 측면에서 볼 때 지점 및 유통망에 중점을 두는 투자 방향도 고려해야 하지만 베트남 자동차 산업이 국가 주도의 중점 육성 사업인 만큼 투자 유망한 분야로 판단된다.

베트남 과학기술부는 2015년 11월 중고기계 수입에 대한 새로운 시행규칙을 공포하였다(Circular 23/2015/TT-BKHCN). 외국인투자기업들로부터 불합리하다는 비판을 받으면서 새로운 시행령이 제정되었다. 기존에는 사용기간이 5년 이하인 제품 그리고 잔존가치가 80% 이상인 경우에 수입할 수 있다는 규칙이 적용됐었는데, 2015년 새로운 규정에는 사용기간을 10년 이하로 늘렸고 안전, 에너지 절약, 환경보호와 관련된 국가기술 규정에 의거해서 제조한 상품으로 조정되었다. 그리고 10년 이상 사용한 중고기계의 경우에는 유관기관과 협의해서 결정하는 새로운 규칙을 공포했다(KOTRA 해외시장뉴스 2015). 따라서 기계 부품 및 중고기계와 관련된 산업 분야에 투자하고자 하는 기업은 새로운 시행규칙을 면밀히 살펴볼 필요가 있다. 또한, 베트남은 말레이시아, 인도네시아와 함께 아세안 철강 생산국가에 속한다. 하지만, 생산능력, 기술 부족으로 인해 여전히 수입에 의존하고 있다. 향후 자국내 생산 기반 경쟁력을 보다 강화시켜 나갈 것으로 보인다.

화학 물질의 경우 2025년까지 우선적인 분야는 기본적인 화학 물질, 석유화학, 수지-고무 기술 부품이다. 2025년 이후에는 의약품 분야이다. 베트남에서 석유 및 가스는 연간 GDP의 20-25%를 차지하는 중요 산업이다. 페트로 베트남(Petro Vietnam)이 베트남 유일의 석유 및 가스 기업으로 정유 및 유류 수출입과 유통을 독점하고 있다. 베트남은 원유, 가스, 석탄 등의 에너지 자원이 풍부하지만 정유 시설과 기술이 발달하지 못한 상황이다(고장희 외 2014). 따라서 한국 기업의 기술력을 기반으로 베트남 정유시설 건설 부문으로의 시장 진출이 필요할 것으로 기대된다.

농림수산업의 경우 베트남은 2025년까지 농산품 가공 및 생산과정의 국제 표준 적용과 베트남 농산품의 상표 제작을 목표로 하고 있다. 농림수산물 가공의 경우에 베트남

은 자국 내에서 생산되는 쌀과 농산품이 질이나 양적인 측면 모두 세계 최고 수준의 우수하고 안전한 산품이 되도록 만들려는 목표를 명확하게 제기하였다. 특히, AEC 출범으로 인해 해외 식품의 수입과 축산업 투자가 빠르게 늘어날 것으로 예상된다.[21]

섬유·봉제 및 가죽·신발 분야의 경우 2025년까지 내수 및 수출을 위한 원부자재 생산 그리고 2025년 이후에는 유행의류 및 고급 신발을 생산할 수 있는 기술 양성을 목표로 하였다. 특히, 섬유·봉제 분야는 베트남에서 매년 평균 14.5%의 성장률을 기록하는 주력 산업 분야이다. 베트남 정부는 향후 섬유·봉제 및 가죽·신발 분야에 대한 투자가 국민 경제를 더욱 발전시키고 높은 이윤을 가져다줄 것이라고 전망하고 있다. 하지만, 여전히 외국으로부터 약 60%의 원재료를 수입해야 하는 상황에 머물러 있다.[22] 따라서 베트남은 향후 기본 원자재를 자국 내에서 직접 생산하여 경쟁력을 확보함으로써 수출 증가와 함께 국제 공급 사슬에 참가해 나아가는데 주력할 것으로 판단된다.

도널드 트럼프 미국 대통령이 취임 이후 TPP(환태평양경제동반자협정)를 탈퇴하겠다고 공식적으로 선언한 이후 베트남에서 생산하여 관세 혜택을 통해 미국 등으로 수출하려는 섬유·의류 기업들은 투자와 실적에 대한 걱정과 우려감을 가지게 되었다. 미국의 TPP 철회는 기존 베트남 진출 업체는 물론이고 신규 투자 업체에게 분명히 반갑지 않은 소식이지만 그럼에도 불구하고 베트남 의류 시장 동향에 여전히 주목해야 할 필요가 있다. 왜냐하면, 최근 트럼프 대통령은 베트남 국가 주석에게 연락하여 양 국간의 무역 증진을 비롯한 지역적, 국제적 협력을 촉구하는 메시지를 보내면서 TPP 탈퇴와는 다른 행보를 보여주고 있기 때문이다. 그리고 올해 2017년 11월 베트남 중부 다낭에서 개최되는 APEC(아시아태평양경제협력) 정상회의에 트럼프가 참가할 것으로 보이기 때문에 양국 간의 협력에 대한 기대감도 한층 높아진 상황이다. 뿐만 아니라, 미국은 중국에 대한 견제 및 대응으로 베트남과의 관계를 우호적으로 유지해야 하는 입장에 있으므로 향후 경제 협력에 대한 진전이 있을 것으로 기대된다.

한편, 베트남의 최저임금 인상에 따라 섬유·봉제와 같은 제조업에 대한 투자 우려도 역시 존재한다. 베트남은 1997년부터 최저임금제를 도입하였고 경제사회적 발전 수준에 따라 총 네 개의 지역으로 구분해서 최저임금을 차등 적용하고 있다. 1지역은 하노이(Ha Noi), 호치민시(Ho Chi Minh City) 등을 비롯한 도심지역과 외국인투자유입이 많은 하이퐁시, 동나이(Dong Nai), 빈증(Binh Duong) 등으로 최저임금이 약 166불(US$)이다. 그리고 4지역은 농어촌 지역으로 약 114불(US$) 정도이다.[23] 베트남의 최저임금은 2016년과 2017년에 각각 약 12%와 7% 상승하였지만, 주변 국가들에 비해서는 현

---

21) 자료 : Vietnam Investment Review No.1267 January 25−31, 2016

22) 자료: 베트남 계획투자부 기업개발처(http://business.gov.vn/Tint%E1%BB%A9cv%C3%A0s%E1%BB%B1ki%E1%BB%87n/tabid/97/catid/384/item/13949/vi%E1%BB%87t-nam-m%E1%BB%99t-s%E1%BB%91-nganh-kinh-t%E1%BA%BF-co-tri%E1%BB%83n-v%E1%BB%8Dng-nh%E1%BA%A5t.aspx, 검색일: 2017.04.15)

23) 자료: 베트남 노동보훈사회부(Ministry of Labour-Invalids and Social Affairs) 노동 뉴스(http://www.molisa.gov.vn/vi/Pages/chitiettin.aspx?IDNews=24976, 검색일: 2017.04.15.)

재까지는 낮은 수준이다.[24)]

최저임금이 증가하고는 있지만 증가비율은 다소 완화되었다는 점도 주목해볼 필요가 있다. 2017년에 최저임금이 증가한 양상을 살펴보면, 노동자 측에서는 11% 인상을 요구했고 기업 측에서는 4%대의 인상안을 제시했는데, 노사정 협의를 통해 7%로 조정되었다. 즉, 최저임금을 너무 인상할 경우 기업들이 베트남에 대한 투자 매력을 느끼지 못할 경우 다른 주변 국가로 이동할 것을 염려한 정부 측의 생각이 반영되어 있는 것이다. 계획투자부 산하 연구소 부소장[25)]의 의견에 따르면, 베트남이 노동집약적 산업에서 점차 중공업과 하이테크 산업으로 옮겨가는 추세에 있지만 그럼에도 불구하고 베트남 일반 국민들은 여전히 노동집약적 산업에 상당히 많이 종사하고 있기 때문에 국민들의 소득이 어느 수준까지 상승할 때까지는 섬유·의류 분야에 대한 외국기업들의 투자가 지속적으로 필요하다고 설명했다. 따라서 이러한 자국 내 경제 상황을 충분히 인식하고 있는 베트남 정부는 향후 베트남의 최저임금 인상안에 대해 주변 국가들의 수준에 따라 계속해서 조정해나갈 것으로 보인다.

다음으로 전자 및 원거리 통신 부문의 경우 2025년까지 우선 분야는 컴퓨터, 전화, 부품 설비이고 2025년 이후는 소프트웨어, 디지털콘텐츠, 통신 기술 서비스 및 의료 전자이다. 최근 삼성과 LG전자가 베트남에 생산거점을 마련하고 시장점유율을 지속적으로 높이고 있다. 특히, 하이테크 산업 분야에 대한 베트남 정부의 인센티브 등 다양한 혜택에 따른 우리 기업들의 투자 진출 전략이 필요하다. 특히, 하이테크 기술개발 및 연구사업, 인큐베이팅 사업, 정부의 주요 인프라 개발사업, 초경량 건자재 및 정밀 원재료 생산, 바이오테크놀로지 사업 등에 대해서는 법인세의 혜택이 있다. 15년간 10% 우대 법인세율을 적용받을 수 있고, 추가로 과세소득이 발생한 연도로부터는 4년간 법인세를 면제해준다. 그리고 면제기간 종료 이후에는 9년간 50% 세액 감면 혜택을 받을 수 있다(코트라 하노이 무역관 2016).

끝으로, 신에너지 및 재생가능에너지 분야는 2025년까지 바람, 태양, 생물연료(biomass)와 같은 신에너지 및 재생 가능 에너지, 2025년 이후에는 평화 목적을 위한 핵에너지 발전, 지열과 음파와 같은 재생 가능 에너지를 우선적으로 발전시키는 것을 목표로 하고 있다. 베트남은 저탄소 녹색성장을 기반으로 신재생에너지 비중을 확대하고자하는 정책을 제시하며 2030년까지 20개의 신재생에너지 발전소를 보유하겠다는 계획을 발표하였다. 특히, 베트남은 풍력발전, 태양광발전, 바이오매스 등에 관심이 많은 것으로 파악된다. 기존 에너지 확충 계획은 수력발전 중심이었다면, 최근 계획에서는 태양광 에너지 개발 계획을 신규로 추가한 것이 주목할 만하다. 따라서 이 분야에 대한 투자가 활발히 진행될 것으로 예상된다(코트라 하노이 무역관 2016).

베트남의 경제 성장, 사회경제발전전략 및 계획, 그리고 공업발전정책 등을 종합

24) 인도네시아의 최저임금이 약 250불(US$), 태국이 약 174불(US$), 그리고 캄보디아가 153불(US$) 정도이다(자료: KOTRA 국가별 무역관).

25) 응웬반빈(Nguyen Van Vinh). 베트남 계획투자부-발전전략연구원 부원장(인터뷰 날짜: 2016.8.3.)

적으로 고려해볼 때 정부는 확실히 베트남 산업의 고도화를 위한 정책을 취하고 있는 것으로 파악할 수 있다. 베트남은 자국 제조업이 선진기술을 도입하고 글로벌 가치 사슬(Global Value Chain)에 적극적으로 참여할 수 있도록 하는 방향으로 나아가고 있는 것이다. 따라서 한국 정부 차원에서도 우리 기업이 베트남에서 다른 국가 및 글로벌 기업들과의 경쟁력을 키워나갈 수 있도록 도움을 주는 정책이 필요할 것으로 판단된다.

2016년까지 베트남에 투자한 한국 기업들 가운데 제조업 부문 업종별 투자 현황을 신고건수를 기준으로 살펴보면(아래의 <표 18> 참고), 전자부품, 컴퓨터 및 통신장비 제조업이 362건으로 가장 많은 비중을 차지하고 2위가 의복 및 모피제품 제조업, 그리고 3위가 기계 및 장비 제조업, 4위가 고무제품 및 플라스틱 제조업, 그리고 5위가 섬유제품 제조업(의복제외) 순이다. 2010년까지만 하더라도 의복 및 모피제품 제조업 부문이 1위(91건), 전자부품, 컴퓨터 및 통신장비 제조업이 2위(77건)였으나 2011년을 기점으로 순위가 변동되었다. 이러한 양상을 보더라도 베트남은 제조업 부문에서 산업의 고도화가 진행되고 있다는 것을 확인할 수 있다.

<표 18> 제조업종별 한국 기업의 베트남 투자현황

(단위: 건, 천불)

No.	업종	신고건수	신고금액	투자금액
1	전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	362	566,818	492,517
2	의복, 의복액세서리 및 모피제품 제조업	162	234,328	201,683
3	기타 기계 및 장비 제조업	128	69,833	51,323
4	고무제품 및 플라스틱제품 제조업	117	127,729	109,281
5	섬유제품 제조업; 의복제외	100	241,267	125,978
6	전기장비 제조업	96	162,794	135,016
7	화학물질 및 화학제품 제조업;의약품 제외	85	73,649	73,109
8	금속가공제품 제조업;기계 및 가구 제외	77	48,775	42,280
9	가죽, 가방 및 신발 제조업	69	123,642	98,536
10	1차 금속 제조업	62	90,941	86,409
11	기타 제품 제조업	58	33,821	20,920
12	의료, 정밀, 광학기기 및 시계 제조업	34	66,992	71,115
13	자동차 및 트레일러 제조업	23	44,821	40,517
14	식료품 제조업	22	123,849	90,875
15	비금속 광물제품 제조업	21	15,554	13,116
16	펄프, 종이 및 종이제품 제조업	15	5,479	5,739
17	인쇄 및 기록매체 복제업	12	5,409	5,628
18	의료용 물질 및 의약품 제조업	7	4,100	3,053

19	코크스, 연탄 및 석유정제품 제조업	5	3,330	2,497
20	가구 제조업	5	4,043	3,408
	합계	1,467	2,049,450	1,674,284

자료: 한국수출입은행 해외투자통계(검색일: 2017.04.17.)
주: 1) 2016년 12월말까지 투자실적 잠정치, 2) 업종은 통계청 표준산업분류 기준

베트남은 제조업 부문뿐만 아니라 소비재 시장으로서도 각광받고 있다. 베트남의 인구는 2015년 기준으로 약 9천 2백만 명(베트남 통계청 2015)이고 2017년 현재 약 9천 6백만 명이 넘어선 것으로 추정된다. 특히, 15세부터 64세까지의 노동가능 인구가 약 70%를 차지하고 있고, 0세부터 24세까지의 인구 역시 24%이다. 따라서 앞으로 젊은 연령층이 앞으로 성장해 나가면서 베트남의 경제 발전 수준과 함께 가지게 될 소비력에 주목해본다면 소비재 시장의 확대를 전망해볼 수 있고 이에 따라 베트남의 가치가 더욱 커질 것으로 예상해볼 수 있다. 예를 들면, 2015년 기준 베트남의 총 가처분소득은 1274억 5천 6백만 달러인데, 2010년 대비 91.6% 증가한 수치이다. 또한, 가구당 평균 가처분 소득은 3,455달러로서 2010년 대비 58.7% 증가하였다(Euromonitor International 2016).

한편, 제조업 및 공업 부문에 대한 투자 이외에도 경제발전과 1인당 소비수준의 향상으로 인하여 식품, 한국 화장품 등의 생활소비재, 소비패턴의 서구화에 따른 유통산업, 그리고 최근 TV 홈쇼핑과 온라인 쇼핑에 대한 구매력이 증가하고 있다는 점에도 한국 기업들은 주목해야 한다. 특히, 베트남 정부는 서비스업 가운데 관광업과 유통업을 향후 유망한 투자 및 업종으로 제시한 바 있다. 관광업의 경우 베트남은 현재 북부 사파(Sa Pa) 지역과 하롱베이(Ha Long Bay)와 중부 다낭(Da Nang)과 호이안(Hoi An), 그리고 남부 냐짱(Nha Trang), 무이네(Mui Ne), 달랏(Da Lat), 푸꾸옥(Phu Quoc) 섬 등과 같이 현재 많이 알려져 있는 관광 지역 이외에도 아직까지 상품으로 개발할 수 있는 지역들이 많다. 베트남에서 주요 커피 생산 지역에 해당하는 중부 닥락(Dak Lak) 성 부온마투옷(Buon Ma Thuot)이나 메콩강 델타 지역 등을 방문해보면 관광 상품으로서의 가치가 충분히 있고 매력적인 지역임에도 불구하고 여전히 접근 가능한 교통수단이 불편하며 호텔 시설이 부족하다.

세계은행과 아시아개발은행은 각각 2017년 7월 그리고 2019년 1월부터 베트남 ODA 중단계획을 발표하였다(World Bank Data, Vietnam 2013). 2010년 세계은행이 베트남을 하위소득국가에서 중간하위소득국가로 격상한 이후 베트남의 ODA 수원규모는 지속적으로 감소하는 추세이다. 따라서 수원여건 변화에 따라 인프라 사업 추진 방향이 변화할 것으로 전망되고 향후 사회간접자본 확충을 위해 민간협력사업(Public Private Partnership, PPP) 방식이 활성화될 것으로 보인다. 교통, 운

송, 도시개발, 에너지 등 각종 인프라 분야에서 PPP 형태로 추진될 프로젝트에 우리 기업의 지속적인 관심이 필요하다.

3) 캄보디아

앞서 한국과 캄보디아 간 무역 구조에서 확인한 바와 같이 한국의 대(對) 캄보디아 수출은 중간재의 경우 반제품을 중심으로 크게 감소하는 추세였고, 최종재는 자본재와 소비재가 동시에 크게 증가하는 추세를 보여주었다. 그리고 무역수지는 가공단계에 관계없이 모두 흑자를 기록하고 있다. 캄보디아는 2011년 이후 매년 6~7%의 경제성장률을 유지하고 있고 경제성장을 이끄는 선도 산업은 섬유와 관광이다. 캄보디아는 중국 및 베트남의 임금 상승에 따라 기업 이전을 모색하고 있는 섬유 및 의류 분야 기업들의 차세대 생산기지로 각광받고 있다. 그리고 세계문화유산 앙코르와트를 중심으로 한 관광산업 역시 캄보디아 경제를 이끄는 동력이다. 뿐만 아니라, 최근 인프라 관련 프로젝트 들이 본격화되고 있어 이에 따른 부동산 건설 부문 역시 국가경제를 이끄는 투자 및 유망 분야로 주목받고 있다. 이에 대한 대응 전략을 모색하기 위하여 캄보디아 국가 산업 정책(Industrial Development Policy, 이하 IDP)부터 파악해보고자 한다.

① 캄보디아 국가 산업 정책: IDP 2015-2025

캄보디아 정부는 2015년 8월 캄보디아 산업발전정책(IDP) 2015-2025를 공식 발표하였다. 이 정책은 캄보디아 역사상 최초로 수립된 장기발전계획이다. 현재 캄보디아의 경제 구조는 의류 및 신발, 건설, 식품가공업에 편중되어 있는데, 캄보디아 정부는 국가 발전을 위한 경제기반 강화와 투자 확대를 모색하기 위한 정책을 수립하였다. 캄보디아는 경제 다각화, 경쟁력 강화, 그리고 생산성 증대를 통해 2030년 중상위소득국(upper-middle-income country), 2050년 고소득국(high-income country)의 위치에 오르겠다는 야심찬 목표를 설정하였다.

IDP 2015-2025는 실질적이고 효율적인 정책 이행을 위하여 캄보디아발전위원회(Council for Development of Cambodia, 이하 CDC)의 권한을 강조하였다. 산업 성장을 위한 주요 목표는 섬유 및 봉제 중심의 제조업을 넘어서는 산업부문의 다각화를 강조하고 있다. 참고로 2016년 기준 상반기 총 수출액 중에서 의류 및 신발류 수출이 전체 수출액의 76%를 차지한다(코트라 프놈펜 무역관 2016). 또, 특별경제지구와 신규 산업단지 조성 그리고 교통/물류 등의 인프라 확충 등을 강조하고 있다.

<표 19> 캄보디아 《IDP 2015-2025》 의 주요 내용

주요목표	세부내용
외국인 투자 활성화 도모	- 특별경제구역과 같은 산업단지의 조성 - CDC[26]의 외국인 투자 절차 간소화 - 투자 인센티브 제도 재정비
성장가능성과 수출경쟁력을 갖춘 중소기업 육성	- 기존의 섬유·의류 등 제조업, 농가공 분야 뿐 아니라 중장기적 관점에서 IT 부문 육성 - 중소기업 자금조달 지원을 위한 금융시스템 개발 - 과학 분야 인재 양성
기업친화적 제도 수립	- 수출보험제도 수립 - 조세와 국가경제발전의 선순환 구조 수립 - 노동분쟁 전담 해결기구로 노동법원 신설
안정적인 인프라 구축	- 특별경제구역 신설 - 기존 특구 내 생산 및 수출 인프라 시설 구축 (발전시설, 수도공급원, 도로망, 철도 등) - 호치민~방콕을 연계하는 고속화 도로 개발

자료: 엄은희(2016)

IDP 2015-2025에서 주목해야 할 점은 다음과 같다. 첫째, 외국인 투자에 대해 호의적이고 개방적이다. 즉, 캄보디아개발위원회(CDC)는 외국인 투자에 대하여 호의적이며 특별경제구역 및 인센티브에 따라 향후 투자가 더욱 활발히 이루어질 것으로 기대된다. 최근 수도 인근과 접경지대인 포이펫(Poipet), 바벳(Bavet)에서 대규모의 경제특구(SEZ)가 조성되어 아시아의 주요 자본들의 투자를 끌어들이고 있다. 캄보디아는 한국의 개발협력 중점대상국 중 하나로 개발협력, 환경협력, 경제협력 간의 조화와 협력이 어느 국가보다 필요한 국가이다(엄은희 2016).

둘째, 캄보디아 농림수산부(MAFF)는 쌀 생산과 수출 촉진을 주요 목표로 하는 정책(Policy paper on the promotion of paddy production and rice export)을 수립하여 캄보디아를 쌀 수출국으로 변화시키기 위한 전략을 발표하였다. 특히, 캄보디아 쌀이 국제적으로 우수한 품질로 인정받도록 하기 위한 목표를 설정하였기 때

26) 캄보디아 개발위원회(Council for the Development of Cambodia)의 약자로 캄보디아의 투자 관련 업무를 관장하는 주무관청이다. 1994년 캄보디아 정부는 수상실 직속으로 설치되었으며, 신규 투자 신청에 대한 One-Stop Service 차 원에서 국내외 투자가들에게 투자 관련 각종 정보를 제공하는 한편 인센티브 승인 여부를 검토하고 있다. 산하에 Cambodian Special Economic Zones Board (CSEZ), The Cambodia Investment Board (CIB), Cambodian Rehabilitation and Development Board (CRDB) 등이 포함되어 있다.

문에 관련 분야에 대한 우리 기업들의 투자가 필요할 것으로 보인다. 특히, 관개수로 개발 미흡, 물류 수송에 따른 고비용이 캄보디아 쌀 수출 증대를 가로막는 원인으로 지목되고 있어 인프라 개선을 위한 프로젝트에 우리 기업이 주목할 필요가 있다.

셋째, 제조업 부문에서 섬유 및 의류 산업은 외국인 직접 투자가 가장 많이 이루어지고 있는 분야이다. 하지만, 지난 3년 간 최저임금 인상 문제에 대해 대규모 파업과 유혈 충돌 등 노사 간 갈등이 발생하여 외국인투자 기업들은 공장 운영에 대한 어려움을 토로하고 있다. 캄보디아 인구의 중위 연령(median age)은 24.9세이고 24세 이하 인구는 총 50.6%를 차지하고 있기 때문에 노동 가능인구가 상대적으로 풍부하다. 그리고 노동분쟁 전담 기구로 노동법원을 신설하여 자국 기업 및 외국투자기업 친화적인 제도를 수립하겠다는 의지를 보여줌으로써 향후 긍정적인 변화로의 가능성이 높다. 또한, 향후 경제성장에 따라 중산층이 점차 확대될 것이므로 소비재 산업 및 서비스업 분야로의 투자 및 진출 확대를 기대해볼 수 있다.

② 캄보디아 투자 및 유망 업종

앞서 여러 차례 언급했듯이 중국의 보완 시장으로서 아세안, 그 중에서도 생산기지로서의 캄보디아의 위치를 고려해 볼 때 다음과 같은 분야에서 투자가 유망할 것으로 판단된다.

첫째, 인프라 산업에 대한 투자이다. 현재 캄보디아 경제 성장을 저해하는 주요 요인으로 인프라의 미발달을 지적하는 평가가 제시되고 있다. 따라서 전력과 교통 및 수송 부문에서의 인프라 수요가 증가하고 있다. 전력 인프라 부문에서는 발전소뿐만 아니라 송전시설 확충을 위한 투자 유치가 시급한 상황이고, 특히 교통 인프라 부문에서의 외국인 투자가 필요할 것으로 예상된다(김형근 2015).

둘째, ADB가 주도하는 GMS 경제회랑 건설 사업에 따라 방콕-호치민 고속도로가 개통되면 캄보디아의 수도 프놈펜의 교통과 물류 허브로서의 기능이 상당히 강화될 것으로 판단된다. 캄보디아는 GMS 경제회랑 중 성장잠재력이 가장 큰 남부회랑(미얀마 다웨이~베트남 다낭 및 호치민 라인)의 중심에 자리하고 있다. 따라서 장기적으로 유통 및 운송업 부문, 특히 육상 물류 운송 부문에 대한 투자가 필요할 것으로 보인다(엄은희 2016).

<그림 12> GMS 경제회랑의 캄보디아 구간

자료: Mekong Institute, 엄은희(2016) 재인용

셋째, 신재생 에너지 부문에 대한 투자의 가능성이 높다. 캄보디아는 국가전략개발계획과 온실가스 자발적 감축을 목표로 신재생에너지원 개발 및 활용을 증진하겠다는 정책을 제시하고 있다. 문제는 캄보디아의 에너지/전력 공급에서 지역별 편중(수도권 중심)이 심하다. 전력의 대부분이 수도 프놈펜을 중심으로 공급되고 있는 상황이고 그 외 산업 단지는 자체 전력 생산 기능을 구동 중이다. 대부분의 농촌 지역은 여전히 전력 공급에서 소외되고 있다(엄은희 2016).

한국에너지공단의 최근 보고서(2016)에 따르면, 캄보디아의 주요 에너지원은 석탄과 석유인데 전량 수입에 의존하는 상황에 처해 있다. 특히, 지형적 조건이 수력발전에 불리하기 때문에 캄보디아의 에너지원 약 67%를 바이오연료 및 폐기물에 의존하고 있다. 캄보디아 정부는 신재생에너지 산업에 투자를 확대하기 위하여 바이오매스를 중심으로 시골 지역에 대한 민간 투자를 장려할 계획이라고 밝혔다. 따라서 캄보디아는 바이오에너지에 대한 의존도가 높고 에너지원 수입 의존도 역시 높기 때문에 이 부문에 대한 우리 기업의 투자가 유망할 것으로 보인다.

한국 기업의 대 캄보디아 투자 진출은 중고 오토바이 수출을 중심으로 한 무역업을 시작으로 초기에는 광산, 식당, 호텔, 관광 등 분야를 중심으로 투자가 이루어졌다. 1996년부터 다수의 봉제 공장이 진출함으로써 캄보디아 투자 진출이 본격화됐으며, 최근에는 여타 제조업, 건설, 농가공, 조립 등에 이르기까지 투자 분야가 확대, 다양화되고 있는 추세이다. 또한 고부가가치 산업인 전략, 통신 및 인터넷과 같은 산업이 늘어나고 있다. 특히, 최근에 들어서는 캄보디아에 일고 있는 부동산 개발 붐을 타고 건설 분야의 투자도 활발히 이루어지고 있는 추세이다. 또한 봉제 등

노동집약형 산업 투자 이외에 자원 활용형 농업 분야의 투자 비중도 점진적인 증가 추세를 보이고 있다(엄은희 2016).

뿐만 아니라, 캄보디아 경제에서 관광업은 매우 중요한 비중을 차지한다. 세계적인 유적지인 앙코르와트와 수도인 프놈펜, 휴양지인 시하누크빌 등이 관광지로 유명하다. 앙코르와트는 연간 200만 명이 넘는 관광객이 방문하고 있다. 캄보디아 관광산업에 대한 투자는 호텔, 리조트, 골프장 건설 등을 고려해볼 수 있다. 호텔은 앙크로 문화유적지 인근의 씨엠립, 휴양지로는 바닷가에 위치한 시하누크빌, 코콩(Koh Kong) 등이 유망하다. 이외에 캄보디아 정부에서 관광 다양화를 위해서 개발하고 있는 실크생산지역의 관광상품화, 불교 및 종교 관광, 크메르루즈 역사 현장 방문, 동북부 지역 생태 관광, 그리고 메콩강 돌고래 관광 등의 사업 등도 검토해볼 수 있다(KOTRA 해외시장뉴스 2011; 2012).

4) 대륙부 동남아 국가에 대한 종합적 이해

위에서 논의된 태국, 베트남, 캄보디아 개별국가에 대한 논의를 전체적으로 정리해 보면 다음과 같다. 태국, 베트남, 캄보디아의 경우 각각 제조업 부문을 기반으로 하는 중점 육성 산업 정책을 추진하고 있지만, 국가별로 다소 차이가 있다는 점을 확인할 수 있다. 태국의 경우 스마트 전자 분야, 베트남의 경우 부품 소재 산업 분야, 그리고 캄보디아의 경우 노동집약적 산업 분야에 집중함으로써 해당 국가에 따라 한국 기업의 차별화된 진출 전략이 필요할 것으로 판단된다.

태국은 스마트 붐(Smart Boom)을 목표로 경제 구조를 변화시키고 있는 상황에 처해 있다. 따라서 태국 정부는 기존에 태국이 비교 우위를 점하고 있던 산업 분야를 “창조+혁신”을 기반으로 개혁하는 First S-Curve 산업 정책을 통해 차세대 자동차, 의료 관광, 스마트 전자, 농업 및 생명공학, 그리고 식품 분야의 투자에 집중하고 있다. 뿐만 아니라, 미래 성장을 가속화하기 위하여 New S-Curve 산업, 즉 자동화, 항공 및 물류, 신재생에너지, 디지털, 의료 및 건강 분야에 대한 외국인 투자자들의 유치를 더욱 확대할 것으로 전망된다.

베트남은 고부가 가치의 수출 상품 개발을 위한 제조업 발전 가능성에 무게를 두고 있다. 특히, 베트남 공산당은 대외개방과 무분별한 외자유치로 인한 거시경제의 영향과 베트남 자국 산업의 위축 등을 고려하여 기술 및 인력 양성을 위한 투자에 집중할 것으로 관측된다. 6개 분야의 부품소재 산업(기계공학, 전자정보기술, 자동차 조립·생산, 섬유·의류, 신발·가죽, 첨단 기술 부문 등)에 대한 우리 기업의 전략적인 진출이 필요하다.

캄보디아는 의류 및 신발, 건설, 식품가공업 부문에 경제 구조가 편중되어 있다. 따라서 산업 다각화를 강조하는 정책을 수립하는 산업발전정책(IDP) 2015-2025를 공식 발표하였다. 캄보디아의 경제 구조가 취약하고 주요 산업 부문이 제한적인 이유는 인프라 및 유통·운송 부문의 수준이 열악하기 때문이다. 따라서 저임금 노동력을 기반으로 한 제조업 부문에 대한 투자와 함께 도로, 건설 등 인프라와 신재생 에너지 분야로의 투자가 필요한 것으로 판단된다.

3. 해양부 동남아 국가

1) 말레이시아

현 단계 말레이시아는 두 가지 경제발전 전략의 축으로 진행되고 있다. 하나는 2013년 현 총리인 나집이 발표한 '동방정책 2.0(Look East Policy 2.0)'이고, 다른 하나는 2016년부터 시작한 '제11차 5개년 발전계획'이다. 전자를 통해서 2013년 12월 나집 총리는 중점사업을 발표하였다. 그리고 11차 5개년 계획은 2020년까지 선진국에 진입하기 위해 필요한 6대 전략기반(strategic thrusts)과 6대 게임 체인저(game changer) 분야를 발표하였다.

〈 표 20 〉 말레이시아 동방정책 2.0의 중점 추진 6대 분야

중점 영역	세부 사항
최첨단 기술 개발	한국·일본과 R&D 협력 확대를 통한 최첨단 기술(나노·바이오·환경 기술 등) 개발 및 도입
하이테크 역량 개발	신기술 활용을 위한 지식기반 역량 개발 및 도입
최고급(high end) 서비스 개발	숙박, 관광, 식음료, 레스토랑 등 환대산업(hospitality industry) 및 건강 분야 서비스 노하우 개발 및 도입
안전하고, 재활용 가능한 에코 시스템운영	화석연료에 대한 과도한 의존 탈피 및 수자원 공급 체계의 개선, 신재생 에너지 발전 추진 등
중소기업의 현대화	기술 이전과 경영지원 등을 통해 가치사슬 고도화가 가능하고 높은 성장잠재력을 보유한 중소기업 간 연계 강화
경로 우대 정책	노령화에 따른 문제점 최소화를 위한 프로그램 개발, 특히 건강문제 및 노령자 생활방식에 집중

자료: 조대현. 2015.

〈 표 21 〉 전략적 추진분야(strategic thrusts) 및 게임 체인저(game changer)

6 strategic thrusts	
공정사회 포용력 제고	청년 리더십 및 기업가정신 프로그램 제공, 여성취업 제고
국민 생활여건 증진	모바일 헬스케어 투자, 저소득층 전용 주택 개발, 범죄예방
인적자원 개발	지식산업 투자, 교육과정 개선, 능력중심의 임금체계 구축
녹색성장 추진	관공서 에너지효율화, 불법 산림벌채 적발강화, 천연재해 대응력 향상
경제성장 인프라 투자	2020년까지 인구 99%에 수도 및 전기 공급, 물류 인프라 개선
산업 고부가가치화	이슬람금융/ICT/할랄 등 서비스산업 육성, 소규모 창업 지원
6 game changer	
노동생산성 향상	2020년까지 노동생산성을 92,300RM으로 향상
취약계층 지원	2020년까지 중산층을 45%로 확대
민간 직업훈련 확대	직업기술교육훈련(TVET) 수강생을 225,000명으로 확대
녹색성장 추진	산림지, 수자원 등 천연자원의 지속가능한 관리
혁신을 통한 부의 창출	산학협력 강화, 사업화 가능 기초연구를 민간차원에서 활성화
도시경쟁력 강화	2020년까지 4개 도시환경 개선 (주거공간 마련, 대중교통 개선)

자료: 코트라 쿠알라룸푸르 무역관. 2015.

이러한 위의 두 가지 경제 및 산업정책에 기초하여 보았을 때, 다음과 같이 말레이시아의 투자 및 유망업종이 도출될 수 있다.

① 기술 및 지식 집약적 산업분야

■ 나노·바이오·환경·로봇 등 최첨단 과학기술에 기초한 산업분야

말레이시아는 한국·일본과 R&D 협력 확대를 통한 최첨단 기술을 개발 및 도입하고자 한다. 그러나 이러한 기술 및 지식 집약적 분야는 아래에서 논의되는 신재생에너지, 녹생성장, 도시재생 스마트 시티 산업분야 자체와 긴밀히 연관된 것이다.

■ 신재생 에너지 산업분야

말레이시아 에너지녹색기술수자원부(Ministry of Energy, Green Technology and Water, KeTTHA)는 증가 추세인 신재생 에너지 관련 수요가 새로운 산업을 육성시키고 고용창출효과를 유발할 것이라고 판단하고, 제11차 말레이시아 플랜에서 2020년까지 전체 전력공급원 중에서 신재생 에너지의 비율을 7.8%(2080MW)로 늘리는 것을 목표로 삼고 있다(2015년 전력공급원의 5.5%). 에너지녹색기술수자원부는 신재생 에너지 구성을 현재 태양광 중심에서 보다 다양한 공급원으로 다변화시킬 계획을 세우고 있다(Kotra 해외시장뉴스 2015).

■ 녹생성장 산업분야

말레이시아는 2009년 그린산업을 국가 경제의 성장 동력으로 만들기 위해 녹색기술정책(National Green Technology Policy)을 제정했다. 녹색기술정책의 5대 목표로는 (1)경제성장에 있어 에너지소비 최소화 (2)녹색기술 산업 육성 (3)녹색기술의 세계적 경쟁력 확보를 위한 국가 차원의 기술개발 및 혁신 유도 (4)지속가능한 경제성장과 차세대를 위한 환경 보존 (5)녹색기술에 대한 공공교육 확대 및 활용 장려가 있다. 2015년 나집 총리는 2015에서 2030년까지 랑카위 섬을 말레이시아 최초의 저탄소섬으로 탈바꿈하는 방안에 대해 타당성 조사를 진행하고 있으며, 이와 관련해 제주도를 벤치마킹하기 위해 한국과도 협력하겠다고 발표했다. 향후 저탄소 도시개발, 전기버스 등 친환경 대중교통 확충 등 녹색기술을 활용한 인프라 투자가 이어질 것으로 전망된다(Kotra 해외시장뉴스 2015).

■ 도시재생 산업분야

말레이시아는 도시화가 급속하게 진행되면서 교통체증, 공해, 각종 공공서비스의 비효율적인 분배 등 도시문제들이 발생함에 따라, 이에 대한 해결책으로 도시생활의 질적 향상을 위한 스마트시티를 추진하고 있다. 말레이시아는 스마트시티 건설을 통해 6개 분야-건축&환경(building & environment), 건강(health), 에너지(energy), 교육(education), 수송(transport), 디지털 미디어(digital media)-의 당면한 문제의 해결책(solution)을 찾고자 한다(Agentschap NL Ministerie van Economische Zaken). 스마트시티는 ICT 기술뿐만 아니라 최근에는 '녹색산업'과도 연결돼 도시환경을 지속 가능한 상태로 만드는 것에 중점을 두고 있다. 이를 통해

교통, 에너지, 수처리, 건축 등을 모두 Smart Grid로 연결시켜 간다는 계획을 검토 중에 있다. 스마트시티 건설로 가는 과정에서 먼저 브로드밴드망을 정비하는 프로젝트를 진행하고 있으며, 도심과 교외로 나누어 각각 100MPS와 20MPS 수준의 통신망 연결을 추진하고 있다. 지금까지 추진되고 있는 가장 대표적인 스마트시티 프로젝트로는 사이버자야(Cyberjaya)와 조흐르주의 이스깐다르(Iskandar) 개발 프로젝트를 들 수 있다(Kotra 해외시장뉴스 2016).

② 이슬람 경제 분야

말레이시아는 이슬람 경제의 글로벌 리더이다. 톰슨 로이터(Thomson Reuter)에 의해 발행된 'Global Islamic Economy 2014-2015'보고서에 따르면 말레이시아는 세계 이슬람 경제지표(Global Islam Economic Indicator, GIEI) 대부분의 분야에서 가장 높은 순위에 위치한다. 이슬람 경제지표는 음식·음료, 금융, 의류/패션, 관광, 미디어/레크리에이션, 의약품, 화장품 7개 영역으로 구성된다. 말레이시아, 아랍에미레이트, 바레인, 사우디아라비아, 파키스탄, 오만, 쿠웨이트, 카타르, 요르단, 인도네시아가 이슬람경제규모에 있어서 Top 10 국가이다. 여기에서 말레이시아는 1위를 차지하고 있는 국가이다. 따라서 위에서 언급된 7개 영역에서 한국이 말레이시아에 진출하고자 할 때는, 반드시 '이슬람경제'의 필수 가치들을 고려해야만 한다.

■ 할랄 산업

할랄 산업은 말레이시아 경제의 중요 성장엔진 중의 하나이며 2011년 150억 링깃(50억 달러)에서 꾸준히 성장해 2020년에는 국내총생산(GDP)의 5.8%까지 비중이 늘어날 것으로 전망되고 있다. 말레이시아는 지정학적 위치, 이슬람 국가라는 종교적 측면, 그리고 무슬림이 인구의 주를 이루는 타 국가들에 비해 사회기반시설이 발달한 점을 내세워 세계 할랄 산업과 이슬람 금융을 선도하고 있다. 말레이시아는 2020년까지 할랄 제품, 서비스, 생산 및 교역의 글로벌 허브로 성장한다는 목표를 세우고 할랄 산업을 정부의 핵심 산업으로 선정하여 전략적으로 육성하고 있다(Kotra 쿠알라룸푸르 무역관 2015).

■ 이슬람 금융

말레이시아는 이슬람 금융법이 가장 발달한 국가로서, 이슬람 금융 발전에 선도

적 역할을 하고 있다. 2013년 기준 말레이시아의 이슬람 금융은 세계 전체 이슬람 금융의 25.53%(약 4,230억 달러)를 차지한다(Malaysia Islamic Finance Report 2015). 말레이시아에서는 2015년 기준 16개의 이슬람 은행과 11개 이슬람 보험사가 영업 중이다. 이슬람 금융은 이자를 부당한 것으로 간주하는 이슬람법-샤리아(Sharia)-에 따라 무이자를 원칙으로 하는 금융 거래이다. 이슬람 금융의 가장 큰 특징은 금융 거래에서 이자 및 이자로 판단되는 모든 종류의 추가적 이익을 허용하지 않는다는 것이다. 돈은 매개의 수단으로써 원칙적으로 이익 창출에는 사용될 수 없다. 하지만 파트너십 형태로 이익을 공유하는 것은 허용된다. 샤리아에서는 화폐의 증식을 의미하는 이자(riba)를 금하고 모든 상품 및 금융거래에는 반드시 실물이 동반돼야 한다. 1990년대까지는 이슬람 국가에서 조차 이슬람 금융이 일반 금융에 비해 미약한 수준에 머물렀지만 2000년대 이후 세계 경제의 발전 및 원유 가격의 상승으로 축적된 중동의 자금을 유치하기 위해 빠르게 확대되고 있다. 말레이시아는 1980년대 초 말레이인의 종교의식을 고양시키고 경제적 지위를 향상시키기 위한 제도적 장치로서 이슬람 금융이 구상되었다(나희량 2011).

③ 전자상거래 및 홈쇼핑 분야

2015년 한국 SK플래닛의 오픈마켓 11번가는 이런 성장세를 고려해 터키, 인도네시아에 이은 세 번째 해외시장으로 말레이시아에 진출했다. 직접 인터넷 판매 플랫폼을 구축하지 않더라도 11번가, 큐텐(Q1000)[27] 같은 기존의 플랫폼을 통해 상품 판매를 모색할 수 있다. 한편 홈쇼핑도 전자상거래와 함께 새롭게 성장할 시장으로 주목된다. GS 홈쇼핑은 2015년 1월 현지 최대 미디어그룹인 아스트로(Astro)와의 합작으로 홈쇼핑 채널 'GO SHOP'을 개국했다. 'GO SHOP'의 개국은 말레이시아 시장으로 진출을 희망하는 한국 중소기업에게 희소식이다. 'GO SHOP'을 통해 판매되는 상품의 60%가 한국 상품이고 삼성, LG와 같은 몇몇 대기업을 제외하면 대부분 중소기업의 상품이 판매되고 있다(뉴스 와이어 2015). 'GO SHOP'은 개국 첫해인 2015년에 550억 원의 매출을 올렸다.

말레이시아 소비재 시장을 공략하기 위해서는 한류에서 파생되는 긍정적인 국가 브랜드를 활용한 마케팅과 우수한 품질이라는 이미지가 필요하다. 가처분 소득이 꾸준히 상승하고 있는 말레이시아 소비자들은 ASEAN의 다른 국가 소비들에 비해 상품의 품질과 브랜드를 중요하게 생각한다. 소비재 시장은 현지문화에 매우 민감

27) 큐텐은 2010년 G마켓의 창업자 구영배와 이베이(e-Bay)의 합작 투자로 설립된 벤처회사로서, 현재 일본, 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아, 중국, 홍콩 등에서 B2C 기반으로 운영되는 아시아 지역 크로스 보터 인터넷 쇼핑몰(cross border internet shopping mall)이다.

하기 때문에 한류에 대한 긍정적인 효과를 최대한 활용하면서 현지문화를 깊게 이해하는 자세가 필요하다. 말레이시아 대표 위성방송사인 ASTRO에서 한국 드라마, 예능, 음악 등을 소개하는 채널을 신규 편성하여 성공적으로 운영하고 있다. 또한 대도시 쇼핑몰에서 한국 음식 및 프랜차이즈 매장을 쉽게 발견할 수 있고 한국 가수 공연도 매우 인기가 높다. 따라서 인터넷 인프라를 통한 온라인 쇼핑, 방송국을 통한 홈쇼핑, 프랜차이즈 방식의 매장 확장 등이 주요한 시장 진출 방법으로 고려될 수 있다. 한국의 11번가와 GS 홈쇼핑이 현지 파트너와 협력하여 시장 진출과 사업 확장에 성공한 사례를 벤치마킹할 필요가 있다. 개방적인 이슬람 문화권, 다양한 종족으로 구성된 복합사회, 한류뿐만 아니라 서구 및 타 문화에 대해 매우 수용적이라는 점 등을 고려해야 한다. 지나치게 한국을 강조하기 보다는 현지문화에 잘 수용될 수 있는 한국문화의 강점을 찾아야 할 것이다.

2) 인도네시아

현 조코위 정부는 2015년 '중기경제개발계획(Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, 이하 RPJPN 2015-2019)'을 발표하여 집행 중에 있다. 이러한 중장기발전계획의 핵심은 "인프라"이고, 그 중에서도 "해양강국 건설을 위한 인프라"이다. 이러한 계획을 현실화하기 위해서 그 다음 제출한 것이 '중기 외부 차관 계획(Daftar Rencana Pinjaman Luar Negeri Jangka Menegah 2015-2019(List of Medium-Term Planned External Loans 2015-2019), 이하 DRPLN-JM 2015-2019)'이다. DRPLN-JM 2015-2019의 88%가 인프라 관련 재정마련 계획이고, 12%가 그 밖의 영역에 해당된다.

RPJMN 2015-2019의 계획은 다음과 같다. 첫째, 식량주권확보와 해양중심국가 건설이다. 인도네시아는 쌀, 설탕, 콩, 옥수수 등 농산품이 풍부한 나라임에도 불구하고 아직 많은 양을 수입에 의존하고 있다. 따라서 식량주권확보는 중요한 화두 중의 하나이다. 둘째, '국제해양허브'를 포함한 인프라 개발 최우선 과제정책이다. 앞에서도 언급하였듯이 인도네시아 경제의 구조적 위기의 하나로서 높은 물류비는 인도네시아 국가경쟁력을 크게 훼손시키고 있다. 따라서 인프라 확보와 개선이 경제발전에 있어서 매우 시급한 과제이다. 셋째, 관광분야, 해양관광, 에너지 주권이다. 많은 관광자원을 갖고 있는 인도네시아로서 다양한 관광자원을 개발하여 경제성장의 동력으로 삼고자 하고, 넷째, 투자부양, 중소기업육성, 수출증대, 민간소비 진작이다. 다섯째, 부패, 비능률적인 정부 관료주의 극복이다. 무엇보다 정부의 비능률과 부패의 극복은 이러한 모든 문제를 해결하는 첫 열쇠이다. 인도네시아 경제

및 사회발전을 가로막는 가장 첫 번째 장애물은 '부패구조'에 있고, 이 부패구조의 핵심은 정부관료의 역할에 기인한다. 그래서 이 문제를 극복하고자 한다는 것은 조코위 정부에게 있어서 매우 큰 도전이다.

DRPLN-JM 2015-2019에 밝혀진 인프라 관련 계획 크게 16개와 비인프라 관련 계획이 13개로 구분되고, 각각 하위 프로그램들이 제시되어있다. 인도네시아 국가개발부에서 제출한 중기 인프라 계획이다. 유료 도로, 다리, 도로, 식수, 쓰레기, 관개시설 등 크게는 16개 영역으로 나누어있고, 그 하위 프로그램들이 체계적으로 제시되어 있다. 인도네시아 정부는 2,650km의 국도와 1,000km의 유로 도로 확장, 49개의 관개 댐, 15개의 공항 및 24개의 항구신설 그리고 현재 5,424km의 철도를 8,692km까지 확장, 35,000MW 발전소를 계획하고 있다. 에너지 분야에서는 하루에 30만 배럴의 기름을 정제할 수 있는 정유공장을 건설하고, 늘어나는 수요를 충당하기 위해 현재의 5만 7백 메가와트의 전력 생산량을 8만 6천 6백 메가와트로 증가시킬 계획이다. 또한 해양인프라와 관련하여 "해양 고속도로(Sea Tall)" 프로젝트를 수립했고, 이를 통해 섬들 간 국제연계성을 높이려고 한다. 특히 항만운송의 고비용 구조를 극복하기 위한 노력도 모색 중이다(이지혁 2015, Davidson 2016). 이러한 계획에 따라 인프라에 투여한 국가예산은 2014년 9.5%에서 2016년 14.8%로 증가하였다(Davidson 2016). 무엇보다 인도네시아가 2030년까지 경제대국 7위가 가능할지 안할지는 바로 이 인프라와 관련된 계획이 얼마나 실현되는가에 달려있다고 해도 과인이 아니다.

이상의 현 조코위 정부의 산업 및 경제정책을 보았을 때, 인도네시아에 대한 한국의 투자 및 유망업종은 다음과 같이 도출될 수 있을 것이다.

① 인프라

조코위 정부의 최우선 과제는 인프라 구축에 있다. 따라서 인도네시아 입장에서 보았을 때, 외국계 기업들의 투자를 기대하는 분야도 단연 인프라 영역에 있다. 이러한 맥락에서 인도네시아 산업동향과 2014년 신정부 등장 이후 인도네시아 시장이 투자를 기대하는 분야와 프로젝트는 다음과 같다.

<표 22> 인도네시아 투자 기대 및 수출유망품목

분야	프로젝트
해양인프라	- 24개 항구개발 프로젝트, 83개 상업용 항구, 1,481개 비상업용 항구 확장 - 7500척의 항해선 및 12개 조선소 활성화

교통인프라	- '19년까지 2,650km 신규도로 및 1,000km 유료도로 증설 - '19년까지 15개 신 공항 증설, 초계기 20대 도입 - '19년까지 총 3,258km 철도망 증설
식량인프라	- 경작지 확대, 49개 저수지 개발 - 1000만 헥타르 규모의 관개시설 공사
에너지인프라	- 석유정제시설 건설, 도시가스 보급, 가스배관시설 건설, 부유식가스저장 플랜트, 수력 및 지력 대체에너지 개발 - 35,000MW 용량공급을 위한 240개 발전소 건설
ICT인프라	- 공영방송(TVRI) 네트워크 디지털화 - e-Government 인프라 구축 - 국토 광케이블 연결 프로젝트 - 국가 범죄정보 시스템 구축

자료: 코트라 자카르타 무역관. 2015/2016. 『2016 인도네시아 진출전략』, 『2017 인도네시아 진출전략』 종합검토 후 작성.

② 디지털 산업분야

인도네시아 경제발전은 일정한 단계별 성장을 거치지 않는 것이 특징이다. 유선 전화가 일반화되고 그 다음 단계로 무선 전화시대로 간다거나, 노동집약적 산업발전단계에서 자본집약적 산업발전단계로 이행한다거나, 아날로그 사회에서 디지털 사회로 변모한다거나 우리가 일반적으로 상상하는 그런 단계별 진행은 없다. 2억 5천만 명의 인구규모, 1만 7천여 개의 섬으로 구성된 영토적 특성으로 보았을 때도, 이 전체를 아우르는 일반화된 성장단계를 전 사회적으로 밟아 간다는 것 자체가 애초에 불가능한 듯 보인다. 그럼에도 불구하고, 현대 인도네시아 사회는 '디지털 사회'로 진입했다고 보아도 무방할 것이다. 2016년 인도네시아 인터넷서비스제공협회(APII)의 발표에 따르면, 인터넷 사용자가 약 1억 3천 만 명이고, 스마트폰 사용자가 약 6천 3백만이다. 그래서 인도네시아 시장에서 최근 가장 높은 성장세 분야는 모바일 폰을 이용한 스타트업이다. 2016년 Indonesian Tech Startup 보고서에 따르면, 2017년에는 핀테크(Fintech), 전자상거래(E-commerce), 사스(SaaS, Software-as-a-Service), 수요자 중심 서비스 시장(on-demand service) 4개 분야가 두드러진 성장세를 보일 것이라고 예측을 하고 있다. 우리가 흔히 쓰는 클라우드 기반 파일 공유 서비스 '드랍박스'가 SaaS의 일종이다. 그리고 Uber, Go-jek, Grap 등은 인도네시아의 수요자 중심 서비스 시장에서 성공한 기업들이다. 사실, 인도네시아를 '신흥시장'이라고 보긴 어렵다. 이미 산업분야별로 강자가 존재하는 시장이기 때문이다. 그래서 지금이 한국에서 '선도적'이라고 평가받는 신성장 산업

분야의 기업들이 인도네시아 진출을 고민해야 할 때이다. 인도네시아에는 지금 첨단기술 스타트업 창업과 전자상거래 산업이 붐을 일으키고 있다.

③ 농업 및 관광분야

위에서도 언급한 것처럼 조코위 정부의 핵심 경제 및 산업정책 중에는 '식량주권 확보'가 있다. 현재 인도네시아의 GDP 중에서 제조업이 차지하는 비중이 42.9%, 서비스업이 차지하는 비중이 43.3%, 농업이 차지하는 비중이 13.7%이다. 이것은 인도네시아 인구와 자원에 비하면, 농업이 차지하는 비중이 상당히 낮은 비중에 해당된다. 최근 인도네시아인들의 식단에 핵심적인 재료로 사용되는 쌀, 마늘, 고추 등 가격파동이 심하다. 즉, 안정적으로 내수시장의 공급되지 않는다. 오히려 인도네시아가 제조업과 서비스 산업에 비하여 농업생산성이 매우 취약한 국가이다. 그래서 한국의 농업기술분야가 인도네시아에 진출할 수 있는 좋은 분야에 하나라고 본다. 또한 인도네시아에 입장에서 한국이 투자해 주었으면 하는 가장 좋은 분야가 관광이다. 인도네시아는 1만 7천 여 개의 섬으로 구성된 나라로서, 유명한 휴양지 발리와 롬복 등이 있다. 그러나 아직도 잠재된 관광자원이 무궁하다는 것이 인도네시아 정부의 판단이다. 이에 한국의 관광산업의 노하우와 관광기업의 인도네시아 투자를 인도네시아 정부는 기대하고 있는 것이다.

④ 녹색성장 및 신재생에너지

인도네시아 정부는 2019년까지 1,000억 달러 녹색투자, 17개 지속가능 목표, 파리기후변화협약 이행이라는 복합적 녹색성장 정책을 마련하였다. 하지만 국가 재원의 부족, 사업규모의 미미, 거래비용의 과다 등으로 인해 녹색성장 정책의 이행에는 제약이 많은 상황이다. 이에 GGGI는 이행가능한 녹색성장 로드맵을 정책입안자와 투자자의 관점에서 제안하였다. 아울러 지속가능 정책의 핵심으로 전략환경평가와 환경영향평가의 내실화를 제안하면서 첫째, 개발계획 평가에 대한 관계자와 이행기관의 중재 둘째, 사업 최적기간의 제안을 GGGI의 핵심역할로 제시하였다. 이렇듯 인도네시아 녹색성장에 대한 한국의 지원 및 투자 가능성이 높은 분야이다.

⑤ 이슬람경제

위에서 말레이시아 사례를 언급할 때, 이슬람 경제 투자 및 업종을 다루었다. 인

도네시아도 마찬가지이다. 2017년 현재 이슬람 경제 Top 10에서 1위를 차지하고 있는 것이 말레이시아이고, 인도네시아가 10위이지만, 1970년대부터 이슬람 경제를 발전시켜 온 말레이시아로선 당연한 일인지도 모른다. 그러나 고속성장과 인구학적 규모면에서 보았을 때 인도네시아 정부가 이슬람경제 영역을 발전시키려고 하는 의도를 갖고 있기 때문에, 말레이시아를 추격하는 것은 시간문제이다. 특히 국가적 차원에서 '할랄 인증제'가 전면적으로 실시된다고 한다면, 할랄 음식에 대한 요구는 상당히 증가할 것으로 보인다.

3) 필리핀

2016년 6월에 취임한 두테르테(Rodrigo Duterte) 정부는 급진적 마약퇴치정책으로 대표되는 사회정책 및 오랜 우방이었던 미국에 대한 '거리두기' 외교정책 등을 보여주면서, 기존 필리핀 정치사회 전통에서 보았을 때, 매우 이례적인 행보를 보인다고 볼 수 있다. 무엇보다 경제영역에서 두테르테는 해외직접투자와 경제성장을 유지하면서도 그를 선택한 저소득 계층의 요구인 일자리 창출과 임금상승정책도 동시에 수행해야 하는 어려움에 직면해 있다. 다음은 두테르테 정부의 경제정책의 8가지 중점과제이다(Wagner 2016).

첫째, 현재 거시경제정책을 유지하지만, 조세시스템의 개혁
둘째, 현재 민관협력체제(PPP: Public-private partnership)의 비효율성을 줄이면서, 인프라 에 대한 지출 가속화
셋째, 외국계 기업에 대한 소유권 제한조치를 개혁하여 투자환경 개선
넷째, 농민에 대한 비즈니스 지원을 통한 농업분야 발전
다섯째, 토지 집행과 관리 시스템 사이에 존재하는 불일치를 개선
여섯째, 숙련노동자를 양성하기 위한 교육시스템 강화
일곱 번째, 소득세 시스템 개선
여덟 번째, 현금 송금 프로그램 개선

위에서 언급된 8가지 모두 필리핀 국가 입장에서 보았을 때는 가장 어려운 과제가 '토지개혁'과 관련된 다섯 번째 이슈일 것이다. 두테르테 정부가 토지개혁의 근본적인 방향을 제시한 것은 아니지만 토지와 관련된 4부서 사이의 일관된 협력체제를 구축하려고 하는 것이다. 4부서는 농업부(Department of Agriculture), 토지등록청(Land Registration Authority). 환경과 천연자원부(Department for Environment

and Natural Resources) 그리고 국가 원주민 위원회(National Commission on Indigenous Peoples)이다. 뒤테르 정부가 이 문제를 해결할 가능성을 보여준다면 필리핀 사회경제의 획기적인 진전을 마련한다고 평가될 수 있다.

이상의 두테르테의 경제분야 8가지 핵심분야를 제기했는데, 한국의 투자 및 유망 업종의 관점에서 보면, PPP 관련 영역이 제일 관련성이 높다고 볼 수 있다. 즉, PPP 개선은 인프라 사업과 관련된 것이고, 필리핀의 인프라 계획은 지난 정부에서 제시된 것이지만 재원마련에 있어서 과거 정부가 비효율성에 노출되어 있었기 때문이다. 본 보고서에서는 필리핀에 대한 한국의 투자 및 유망업종에 대해서 두 가지 분야 인프라 분야와 BPO 분야에 대해서 언급하고자 한다.

① 인프라 분야

두테르테 정부은 필리핀 정부 경제발전의 최대 장애요소인 열악한 인프라 개선을 위해 前 아키노 정권을 능가하는 대대적인 인프라 투자계획을 밝혔다. 현재 GDP의 4.3% 수준인 인프라 예산을 내년에는 6% 수준인 216억 달러로 늘리고 임기 내 7%까지 확대하겠다고 발표하였다. 이중 40% 이상이 도로, 철도 건설 및 항공, 공항 시스템 개선에 투입될 예정이며 두테르테의 정치적 기반인 민다나오 지역의 물류시스템을 개선하여 주요 항구와의 접근성을 높일 계획이다.

필리핀경제개발청(NEDA)에 따르면, 2011년부터 2016년까지 진행된 115개 프로젝트 중 인프라 관련된 것은 94개이다. 분야별로 살펴보면, 54개는 운송, 25개는 수자원 개발, 7개는 사회간접자본, 3개는 IT, 2개는 전력분야이다. 두테르테 대통령은 취임 100일 만에 Ninoy Aquino 국제공항, 마니라 버스노선 연장 등을 포함한 36억 달러 규모의 9개 인프라 프로젝트를 승인했다. 현지 유력기업과 우리 기업 간 협력을 통한 공동입찰 사례가 증가함에 따라, 한국기업의 필리핀 인프라 분야 진출에 대한 계획이 더 많이 준비될 때이다.

② BPO 산업분야

필리핀은 제조업 기반이 취약한 편이나, 인도와 더불어 비즈니스 프로세스 아웃소싱(BPO: Business Process Outsourcing) 분야에서 세계적인 수준이다. BPO는 일부 업무를 전문회사에 위탁하는 아웃소싱 방법의 하나로, 경영 상 핵심 업무를 제외한 업무 처리의 운영 및 관리를 외부에 위탁하는 개념이다. 국가의 경제 발전 로드맵에 따르면, 2016년까지 250억 달러의 수입과 130만 명의 고용을 목표로 하

고 있다. 이러한 BPO 산업의 성장은 다른 분야의 산업의 부흥을 돕기도 하는데, 일례로 24시간 업무가 진행되는 이 서비스 산업의 특성상, 24시간 영업하는 식당이나 카페 등도 동반 성장하는 효과를 나타내고 있다. BPO 사업은 글로벌리제이션과 IT 기술의 발전과 함께 21세기에 있어 가장 주목받는 사업 분야가 되고 있다. 일반적으로 아웃소싱은 생산, R&D/디자인, IT, 비즈니스 서비스 부문으로 구분되지만, 현재 필리핀은 IT 관련 서비스와 비즈니스 서비스 부문을 통합하여 IT-BPO 서비스 산업으로 통칭하고 있다고 한다. 필리핀 BPO 산업의 주요 업종으로는 콜 센터(contact center), 자료 전사(data transcription), 애니메이션, 소프트웨어 개발, 후선 업무지원(back office) 서비스 등이 있다.

BPO 산업은 소프트웨어 개발, 인터넷 보안 서비스 등 한국 기업이 활용할 수 있는 분야가 많다. 한국기업은 영어 교육을 중심으로 필리핀에서 진출하고 있다. 최근 몇몇 기업은 필리핀 인력을 활용한 영어 화상 교육 서비스를 중국·일본으로 확대하고 있다.

4) 해양부 동남아 국가에 대한 종합적 이해

위에서 논의된 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 개별국가에 대한 논의를 전체적으로 정리해 보면 다음과 같다.

첫째, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 세 국가는 동남아 해양부 국가로서 이 세 국가를 연결하는 하위지역협력의 요체이기도 하다. 이 부분과 관련된 핵심은 '인프라' 사업 영역이다.

<그림 13> 동남아 국가들의 하위 지역협력 구도

자료: 아세안 사무국, 2010, MPAC.

위의 <그림 >에서 보여주듯이, 아세안은 동남아 10개국을 세 개의 하위 지역협력체를 중심으로 경제발전계획을 진행하고 있다. 본 절에서 논의된 말레이시아, 인도네시아, 필리핀은 브루나이를 포함하여 아세안의 동부발전 하위시스템 C(Eastern Subsystem C) 지역에 해당된다. 즉, '브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 동아세안 성장지역(BIMP-EAGA: Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippine East ASEAN Growth Area)' 플랜이다. 이 하위시스템 C의 계획이 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 개별 국가 차원에서 의미하는 바는 '인프라 사업'에 대한 해외투자에 대한 높은 기대를 갖고 있다는 것을 의미한다. 따라서 한국의 입장에서 세 국가에 대한 '인프라' 분야에 대한 투자가 매우 중요한 영역임은 분명하다. 도로, 철도, 항공, 항만, ICT에 대한 세 국가에 대한 한국의 인프라 투자를 증진할 뿐만 아니라 국가 간 연계성을 높이는 인프라 사업에 대해서도 관심을 가질 필요가 있다.

둘째, 말레이시아와 인도네시아에 대한 한국의 투자 및 업종분야에 있어서 단기적으로는 속도감을 낼 수 없지만 중장기적으로 시장대비를 해야 하는 영역이 바로 '이슬람 경제' 영역이라고 볼 수 있다. 이슬람 경제 영역에는 할랄음식, 이슬람금융, 할랄여행, 화장품, 의학품, 미디어와 레크레이션, 의류 등 7가지 영역인데 최고의 1위 시장이 말레이시아와 10위 시장이 인도네시아이다. 한국이 문화적으로는 이슬람 시장 영역을 준비하기에는 쉽진 않지만, 미래 먹거리 시장적 차원에서는 소홀히 할 수 없는 영역이다. 특히 경제규모의 측면에서 보았을 때, 인도네시아는 말레이시아보다 훨씬 더 큰 '이슬람 경제규모'를 갖고 있다. 그 동안 상대적으로 인도네시아 정부가 말레이시아보다 이슬람 경제영역에 대한 발전을 덜 중요시 하였지만, 앞으로 인도네시아 정부는 이 부분을 강화 발전시킬 계획이다. 따라서 한국의 인도네시아와 말레이시아에 대한 투자 및 업종진출에 대한 고려를 할 때, 이슬람경제 영역은 매우 중요시 고려되어야 한다.

셋째, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀에게 필요로 하는 투자 및 업종 분야가 지금 현 단계에서 중첩되는 사업영역이 많다는 점이다. '지속가능한 경제발전'이라는 모토 속에서 세계와 지역이 경제발전을 계획하고 있기 때문에, 첨단과학기술이 결합된 녹색성장 및 신재생 에너지 분야, 스마트 시티와 도시재생 계획, IT 과학기술 영역의 확대를 도모하는 4차 산업 영역 등이 급속도로 요구되어지고 있는 상황이다. 한국에서 준비되어지고 있는 인공지능에 기초한 4차 산업혁명은 인도네시아, 말레이시아, 필리핀에게도 지금 당장 필요한 영역이다. 예를 들면, 농업생산성을 증가

시키기 위한 IT 기술의 접목 또는 제조업 생산성을 증가시키기 위한 IT 기술의 접목 등은 한국과 동남아 국가에 동시적으로 요구되는 상황이다. 따라서 한국의 신성장 동력과 과학기술에 기초한 선도분야는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 시장에 적극적으로 진출할 필요가 있다. 이러한 투자 및 업종 진출은 자연스럽게 새로운 소비시장을 창출하는 통로이기도 하다. 강조되어서 얘기되어 왔지만, 동남아 국가들은 빠른 경제성장을 이루고 있고, 이에 따른 소득증가로 인해 새로운 소비욕구가 왕성한 시장이기도 하다. 결국 인도네시아, 말레이시아, 필리핀은 한국의 소비재 산업분야의 최종 소비지역으로 그 의미가 큰 지역이다.

Ⅳ. 결론 및 시사점

본 연구는 한국과 중국 간의 경제 및 무역 관계에서 노정된 구조적 문제를 확인하고 한국 정부와 기업들이 시장 다변화를 꾀하기 위한 전략으로서 아세안 시장이 갖는 특징과 전망을 분석하였다.

본 연구의 주요 분석 내용은 다음과 같다. 우선, 한국-중국 그리고 한국-아세안 간 분업구조의 변화를 분석해보았다. 중국과 아세안이 세계 경제에서 차지하고 있는 위상을 파악한 후에 한국과 중국 및 아세안 국가들 간의 무역구조와 패턴을 분석하였다. 한국과 중국의 무역 및 분업구조를 대체 혹은 보완할 만한 한국과 아세안의 무역 및 분업구조가 무엇인지를 분석하기 위한 것이다. 또한 아세안은 단일한 생산기지와 소비시장을 지향하고 있기 때문에, 역내에 어떤 무역 및 분업구조를 갖고 있는지를 분석하는 것 역시 한국과 아세안 사이의 무역구조를 전망하는데 도움이 될 것으로 판단된다.

분석 범위는 중국과 아세안의 경제규모와 외국인직접투자는 물론이고 가공단계별(1차상품, 중간재 및 최종재) 한국의 대(對) 중국 및 대(對) 아세안 수출입과 무역수지까지 포함시켰다. 그리고 면밀한 분석을 위하여 산업 간 무역과 산업 내 무역 그리고 무역수지 기여도에 대한 지표를 측정하여 가공단계별 비교우위구조를 파악해보았다. 단, 무역관련 지표를 이용했기 때문에 제조업 중심의 국가별 분업구조에 대해서만 파악할 수 있었다.

한국-중국 그리고 한국-아세안 간 분업구조를 파악한 후에 아세안 주요국(말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 태국, 베트남, 캄보디아)에 대한 투자 및 유망업종을 양자적 관계에서 분석해보았다. 이상의 6개국은 아세안의 지역적 포지션, 즉 고소득 경제국가군(싱가포르, 말레이시아), 중간제조업 경쟁국가군(인도네시아, 필리핀, 태국, 베트남), 그리고 메콩 선도 국가군(캄보디아, 라오스, 미얀마)에서 중요한 국가

들을 선별한 것이다. 선별 기준은 중국의 보완 시장으로서, 특히 글로벌 밸류 체인에 따른 제조업 부문에서 산업적 특성을 지니고 있는 국가들에 주목하였다. 단, 지리적 인접성에 따른 산업구조 연계성 역시 확인해보기 위하여 대륙부 국가(태국, 베트남, 캄보디아)와 해양부 국가(말레이시아, 인도네시아, 필리핀)로 구분하여 개별 국가에 대한 특징들을 살펴보았다.

투자 및 유망업종에 대한 분석은 우선 각 국가별 발전 단계 및 중장기 산업정책 등 정책방향을 검토하였고 이에 따라 한국 기업이 진출 가능한 투자 분야를 도출하였다. 산업정책을 검토한 이유는 일반적으로 자본이 부족한 후발국의 경제성장 과정에서 정부의 역할이 매우 중요하기 때문이다. 한편, 투자 및 유망업종에서는 앞서 무역 관련 지표의 한계상 제조업 중심의 분업구조를 분석한 것과는 달리 서비스업 또한 함께 포함시켜서 분석하였다. 아세안 현지 국가들은 중산층 인구가 빠르게 확대되면서 서비스업 관련 산업의 육성에 대해서도 상당한 관심을 기울이고 있다. 따라서 서비스업 부문에 있어서 한국의 국내 기업들이 포화상태에 있는 국내 시장을 벗어나 그리고 중국의 보완시장으로서 아세안으로 진출하는 전략을 수립하는데 도움을 주기 위한 것이다.

본 연구의 분석 결과는 다음과 같다. 우선 한국-중국, 한국-아세안 간의 교역 현황 및 경쟁력을 평가해보면 다음과 같이 정리할 수 있다. 첫째, 한국과 중국 간 가공단계별 무역 구조가 변화하고 있다. 한국의 대(對) 중국 수출이 과거 생산재 중심에서 소비재로 빠르게 다각화 되고 있다. 즉, 한국이 중국에 중간재를 수출하고 중국이 이를 가공 및 조립하던 방식에서 점차 탈피하고 있다는 것을 의미한다.

둘째, 한국의 대(對) 아세안 무역이 가공수출을 위한 중간재 수출 구조로 집중되고 있다. 즉, 중국을 보완하는 생산기지로서 아세안의 역할이 지속적으로 강화되고 있다는 것을 의미한다. 이러한 결과는 한국과 아세안 주요국들 간의 분석에 있어서도 유사한 결과를 보여주었다. 다시 말하면, 한국과 개별 국가 간에도 역시 가공수출을 위한 중간재 수출 구조로 집중되고 있기 때문에 생산기지로서의 역할이 증대되고 있다는 것을 시사한다.

특히, 이러한 현상은 특정 국가에만 집중된 것이 아니라 아세안 주요 국가들에서 동시에 확인되고 있다는 점이 주목할 만하다. 보다 구체적으로 특징들을 정리해보면, 비교우위에 따른 수출특화는 태국과 필리핀의 경우 중간재 중 반제품 교역에서, 베트남의 경우 중간재 교역에서, 그리고 캄보디아의 경우 중간재를 포함하여 1차 산품과 최종재 등 모든 교역에서 크게 나타났다. 이상의 결과를 정리하면, 과거 중국이 보유했던 중간재 중심의 교역이 점차 아세안을 중심으로 이루어지고 있다는 것을 확인할 수 있다. 즉, 동아시아 생산네트워크가 중국에서 아세안으로 점진적으

로 이동하고 있는 것이다.

그렇다면, 아세안으로 이동하고 있는 생산네트워크에서 우리 기업들은 어떠한 대응전략을 마련해야 하는가. 앞서 서론에서 이미 언급하였듯이 본 연구는 아세안 개별국가들이 생산기지로서 뿐만 아니라 서비스업 관련 시장으로서 어떠한 포지셔닝을 취하고 있는가를 국가에서 주도하고 있는 경제 및 산업 정책을 통해 확인하였고 구체적인 투자 및 유망업종을 제시하였다.

태국, 베트남, 캄보디아 등 대륙부 동남아 세 국가의 경우 각각 제조업 부문을 기반으로 하는 중점 육성 산업 정책을 추진하고 있지만, 국가별로 다소 차이가 있다는 점을 확인할 수 있다. 태국-베트남-캄보디아 간 산업 격차로 인하여 자동화 및 첨단 산업-기계 장치 및 부품소재 산업-의류·신발 및 가공업이 각각 국가별 산업적 특징으로 확인되었다.

중소득국의 함정에 빠져 있는 태국은 새로운 성장 동력을 창출해내기 위하여 "가시 기반 경제(value-based economy)"를 바탕으로 하는 혁신 국가로 변화 중이다. 이에 대한 구체적인 방안으로 태국 정부는 스마트 태국(Smart Thailand)라는 슬로건과 함께 태국 "4.0" 정책을 발표하였고, 산업경쟁력을 제고하기 위하여 창조(creativity) 및 혁신(innovation)을 강조하며 경제 구조를 변화시키고 있다. 즉, 제조업 생산 중심의 태국 경제를 첨단 산업으로 탈바꿈하겠다는 것이다.

태국은 태국 4.0 정책을 통해 창조 및 혁신을 기반으로 한 스마트 붐을 조성하는 것을 목표로 하고 있다. 특히, 10개 분야의 선별된 산업에 집중한다. 즉, 기존에 태국이 비교 우위를 점하고 있던 다섯 가지 주요 산업(First S-Curve)을 개혁하고 이와 동시에 새로운 다섯 가지 산업(New S-Curve)을 증진시키는 것을 목표로 하고 있다. First S-Curve 산업 분야는 차세대 자동차(Next-Generation Automotive), 고소득 관광 및 의료 관광(High-Income Tourism and Medical Tourism), 스마트 전자(Smart Electronics), 농업 및 생명공학(Efficient Agriculture and Biotechnology), 그리고 식품 혁신(Food Innovation)이다.

그리고 정부는 태국의 미래 성장을 가속화하기 위하여 다섯 가지 추가 성장 동력 산업을 선별했다. New S-Curve 산업 분야는 자동화 및 로봇 공학(Automation and Robotics), 항공 및 물류(Aviation and Logistics), 신재생에너지 및 화학에너지(Bio-Energy and Bio-chemicals), 디지털(Digital), 그리고 의료 및 건강(Medical and Healthcare)이다. 이상의 10개 부문에 대한 한국-태국 간 경제협력이 확대될 것으로 전망된다. 따라서 각 산업 분야와 관련된 업종에 대하여 한국 기업들의 투자 및 전략적 진출이 필요하다.

베트남은 중국에 대한 보완 시장으로서 가장 주목받은 국가이다. 한국의 대(對)

베트남 무역수지에서도 확인할 수 있었듯이 중간재 부문이 대규모 흑자를 기록하고 있다. 특히 아세안 국가들 가운데 베트남이 가장 큰 증가율을 보여주었다. 따라서 아세안 내 주요생산기지로서 베트남의 역할이 더욱 강화될 것으로 보인다. 특히, 베트남은 2011-2020 사회경제개발전략(SEDS)에서 "현대화된 산업국가로의 도약"과 "선진공업국가 건설"을 목표로 수립했다. 그리고 2016-2020 사회경제개발계획(SEDP)의 주요 내용이 "산업 고도화 및 기술 발전"이라는 점을 고려해볼 때 일관된 산업 정책을 추진하고 있는 것으로 이해할 수 있다.

뿐만 아니라, 베트남 정부는 '2025년까지의 베트남 공업 발전 전략, 2035년을 향한 비전'에 대한 정책을 발표하였다. 이 정책은 2025년을 기점으로 이전과 이후시기를 구분하여 우선적인 발전 전략 분야를 구체적으로 제시했다는 점에서 상당히 중요하다. 우선 순위의 산업 분야는 가공 및 제조 분야(기계, 화학, 농림수산물 가공, 섬유·의류 및 가죽·신발), 전자 및 원거리 통신, 그리고 신재생에너지 분야이다.

뿐만 아니라 기계공학, 전자정보기술, 자동차 조립·생산, 섬유·의류, 신발·가죽, 그리고 첨단 기술 부문 등 6개 분야의 부품소재 산업에 대해서는 투자 인센티브를 제공하고 있다. 한국 기업들은 베트남이 향후 고부가 가치의 수출 상품 개발을 위한 제조업 발전에 무게를 두고 있는 베트남의 정책 방향에 주목하여 관련 산업 분야 및 업종에 전략적으로 진출해야할 필요가 있다.

캄보디아 정부는 역사상 최초로 장기발전계획인 산업발전정책(IDP) 2015-2025를 공식 발표하였다. 캄보디아 경제 구조는 의류 및 신발, 건설, 식품가공업에 편중되어 있기 때문에 정부는 이를 파악하여 산업 다각화를 강조하는 정책을 수립하였다. 캄보디아는 외국인 투자에 대해 호의적이고 개방적이다. 하지만, 현재 캄보디아의 인프라 수준은 열악한 실정이기 때문에 경제 성장의 장애 요소로 간주된다. 특히, 전력과 교통 및 수송 부문에서 투자 유치가 시급한 상황이다. 따라서 인프라 산업에 대한 외국인 투자가 필요할 것으로 예상된다.

또한, 신재생 에너지 부문에 대한 투자의 가능성이 높다. 캄보디아는 국가전략개발계획과 온실가스 자발적 감축을 목표로 신재생에너지원 개발 및 활용을 증진하겠다는 정책을 제시한 바 있다. 캄보디아 정부는 신재생에너지 산업에 대한 투자를 확대하기 위하여 바이오매스를 중심으로 시골 지역에 대한 민간 투자를 장려할 계획이라고 언급했다. 따라서 중국의 보완시장과 생산기지로서 캄보디아의 위치를 고려해볼 때 인프라 산업, 유통 및 운송 부문, 그리고 신재생에너지 부문에 대한 우리 기업의 전략적 진출이 필요한 것으로 판단된다.

말레이시아, 인도네시아 그리고 필리핀 등 해양부 동남아 세 국가의 경우, 세 국가에 대한 양자적 투자 및 진출 업종 분야에 대한 논의 속에서 세 가지 핵심 키워

드가 제시될 수 있을 것이다. ‘인프라’, ‘이슬람경제’ 그리고 ‘과학기술집약산업 및 디지털 산업 분야’ 이다.

첫째, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀 인프라 사업에 대한 한국의 투자 및 업종 진출 관심도를 높여야 하고 체계적으로 진출해야 한다. 이 영역에 대해서도 최근 5-6년 동안 꾸준히 제기되어 온 영역이다. 도로, 철도, 항공, 항만, ICT에 대한 세 국가에 대한 한국의 인프라 투자를 증진할 뿐만 아니라 국가 간 연계성을 높이는 인프라 사업에 대해서도 관심을 가질 필요가 있다. 한국의 입장에서 세 국가에 대한 ‘인프라’ 분야에 대한 투자가 매우 중요한 영역임은 분명하다. 그러나 아직까지 이 부분에 대한 한국의 투자가 활성화되었다고 보기에는 어렵다. 인프라 사업이 장기적이고 대규모 사업인 만큼 한국정부의 역할이 절실히 필요한 영역이라는 점에서도 더 그렇다. 한국의 대내외적 경제상황을 고려한다면, 설비분야의 해외진출이라고 볼 때, 동남아 국가들의 인프라 사업에 대한 진출이 절실히 필요한 때이다.

둘째, 말레이시아, 인도네시아 이슬람 경제에 대한 한국의 투자 및 업종 진출 관심도를 높여야 한다. 이 분야와 관련하여 말레이시아와 인도네시아에 대한 한국의 투자 및 업종분야에 있어서 단기적으로는 속도감을 낼 수 없지만 중장기적으로는 반드시 시장대비를 해야 하는 영역이다. 이슬람 경제 영역에는 할랄음식, 이슬람금융, 할랄여행, 화장품, 의학품, 미디어와 레크레이션, 의류 등 7가지 영역인데 최고의 1위 시장이 말레이시아와 10위 시장이 인도네시아이다. 한국이 문화적으로는 이슬람 시장 영역을 준비하기에는 쉽진 않지만, 미래 먹거리 시장적 차원에서는 소홀히 할 수 없는 영역이다. 특히 경제규모의 측면에서 보았을 때, 인도네시아는 말레이시아보다 훨씬 더 큰 ‘이슬람 경제규모’를 갖고 있다. 그 동안 상대적으로 인도네시아 정부가 말레이시아보다 이슬람 경제영역에 대한 발전을 덜 중요시 하였지만, 앞으로 인도네시아 정부는 이 부분을 강화 발전시킬 계획이다. 따라서 한국의 인도네시아와 말레이시아에 대한 투자 및 업종진출에 대한 고려를 할 때, 이슬람경제 영역은 매우 중요시 고려되어야 한다.

셋째, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀에 한국의 과학기술집약산업 및 디지털 산업 분야의 진출을 높여야 한다. ‘지속가능한 경제발전’이라는 모토 속에서 세계와 지역이 경제발전을 계획하고 있기 때문에, 첨단과학기술이 결합된 녹색성장 및 신재생 에너지 분야, 스마트 시티와 도시재생 계획, IT 과학기술 영역의 확대를 도모하는 4차 산업 영역 등이 한국과 동남아 시장에 동시에 급속도로 요구되어지고 있는 상황이다. 다시 말하자면, 한국에서 준비되어지고 있는 인공지능에 기초한 4차 산업혁명은 인도네시아, 말레이시아, 필리핀에게도 지금 당장 필요한 영역이다. 예를 들면, 농업생산성을 증가시키기 위한 IT 기술의 접목 또는 제조업 생산성을 증

가시키기 위한 IT 기술의 접목 등은 한국과 동남아 국가에 동시적으로 요구되는 상황이다. 따라서 한국의 신성장 동력과 과학기술에 기초한 선도 분야는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 시장에 적극적으로 진출할 필요가 있다. 이러한 투자 및 업종 진출은 자연스럽게 새로운 소비시장을 창출하는 통로이기도 하다. 강조되어서 얘기되어 왔지만, 동남아 국가들은 빠른 경제성장을 이루고 있고, 이에 따른 소득증가로 인해 새로운 소비욕구가 왕성한 시장이기도 하다. 결국 인도네시아, 말레이시아, 필리핀은 한국의 소비재 제품의 최종 소비시장으로서도 그 의미가 크다는 것은 언제나 중요하다.

이상과 같이 본 연구는 한-중, 한-아세안 간 무역 구조와 무역 수지, 개별 국가의 산업 정책과 그에 따른 포지셔닝, 그리고 향후 유망한 투자 및 업종에 대해 살펴보았다. 이상의 분석과 전망을 기반으로 한국과 아세안 회원국들 간 경제협력이 더욱 증진될 수 있기를 기대한다.

《참고문헌》

○ 국문자료

고장희·권오기·설훈일. 2014. “베트남 응이손 정유석유화학플랜트를 위한 항만·해안 공사.” 대한토목학회 62(1).

김형근. 2015. “캄보디아 정부의 산업 발전 계획 발표.” 글로벌 비즈니스 뉴스레터 (2015년 12월호), 법무법인 지평(http://www.jipyong.com/newsletter/gbc/17_201512/data/c_cambodia.pdf).

나영주. 2016. “한국의 THAAD 배치와 중국의 대응전략.” 『민족연구』 67호.

류고운·조봉진·신승엽·김경욱. 2014. “베트남의 농업기계화 현황과 전망.” 한국농업기계학회 춘계학술대회 논문집 19(1): 175-176.

문병기, 김건우, 이도형. 2017. “무역통계 품목분류 체계(MTI) 개선방안.” 『Trade Focus』 (한국무역협회) 2017년 3호.

박번순. 2005. “중국의 부상과 동아시아 지역발전모델의 변화,” 『Issue Paper』 (삼성경제연구소).

백용훈. 2016. “2020년 현대화된 선진 공업 국가 건설을 꿈꾸는 베트남.” 개별 아세안 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색』 (외교부 동아시아 경제과 정책연구용역과제 보고서).

송옥붕・박환재・기석도. 2014. “한-중 제조업의 산업간 및 산업 내 무역구조분석,” 『산업경제연구』 (한국산업경제학회), 27권 1호, pp. 377-396.

송준헌・유진만. 2014. “한국과 일본의 산업 내무역 패턴 변화에 대한 동태적 분석,” 『무역학회지』 (한국무역학회), 39권 5호, pp. 259-280.

아세안 사무국. 2010. Master Plan on ASEAN Connectivity. 자카르타: 아세안 사무국.

엄은희. 2016. “AEC 안의 캄보디아: 최빈국을 넘어 차세대 생산물류 기지를 꿈꾼다.” 『개별 아세안 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색』 (외교부 동아시아 경제과 정책연구용역과제 보고서).

이기완. 2015. “사드와 AIIB를 둘러싼 미중관계와 한국.” 『국제정치연구』 제18집 1호.

이충열 외. 2016. “동남아 문화의 이해와 비즈니스 진출,” 『고래대학교 산학협력단 연구보고서』 .

이요한. 2016. “AEC 내 태국의 산업 정책과 기업 진출 전략: 생산·물류 허브를 꿈꾸는 태국.” 『개별 아세안 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색』 (외교

부 동아시아 경제과 정책연구용역과제 보고서).
이준엽. 2003. “한·중·일 산업 내무역구조 분석을 통한 동북아 국제분업체계 연구,” 『한국경제연구』(한국경제연구학회), 10권 2호, pp. 209-226.
이지혁. 2016. “2020년 선진국 진입을 꿈꾸는 말레이시아,” 『개별 아세안 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색』(외교부 동아시아 경제과 정책연구용역과제 보고서).
정법모. 2016. “BPO 산업을 기반으로 고도 경제성장을 지속하려는 필리핀,” 『개별 아세안 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색』(외교부 동아시아 경제과 정책연구용역과제 보고서).
조규림・오준범. 2016. “아시아 분업구조의 변화와 시사점.” 『VIP 리포트』(현대경제연구원), 16-27 (통권 700호).
조대현. 2015. “말레이시아 동방정책 2.0: 지식산업과 첨단 기술 육성 목표 한국, 동방정책 2.0 적극 참여 필요.” 『친디아 플러스』.
천용찬・한재진. 2016. “한국의 對 중국 수출구조 특징과 시사점.” 『VIP 리포트』(현대경제연구원), 16-19 (통권 672호).
천용찬・한재진. 2017. “2017년 중국경제의 주요 리스크 전망과 시사점.” 『VIP 리포트』(현대경제연구원), 17-1 (통권 674호).
최경희. 2016. “2030년 제7위 경제대국을 꿈꾸는 인도네시아,” 『개별 아세안 회원국에 대한 우리기업 진출방안 모색』(외교부 동아시아 경제과 정책연구용역과제 보고서).
최지영・김홍규. 2016. “사드 도입논쟁과 중국의 대한 경제보복 가능성 검토,” 『China Watching』(아주대중국정책연구소), 제14호.
코트라. 2012. 『주요 투자유망국 투자환경 비교』
코트라 마닐라 무역관. 2016. 『2017 필리핀 진출전략』
코트라 방콕 무역관. 2016. 『2017 태국 진출전략』
코트라 자카르타 무역관. 2016. 『2017 인도네시아 진출전략』
코트라 쿠알라룸프르 무역관. 2016. 『2017 말레이시아 진출전략』
코트라 프놈펜 무역관. 2016. 『2017 캄보디아 진출전략』
코트라 하노이 무역관. 2016. 『2017 베트남 진출전략』
한국에너지공단. 2016. 『개도국 에너지 이슈리포트』.

○ 영문자료

Thailand Board of Investment. 2017. “Thailand means opportunity Thailand.” Thailand Investment Review 27(1).
IMF. 2016. “World Economic Outlook”
UNCTAD. 2016. “World Investment Report.” New York and Geneva: UN.
United Nations, UN comtrade data, United Nations Statistical Division.
Wagner, Jack. 2016. “Pillippines: President-Elect Duterte Prompts Concern Over Economic Policy, ” The Diplomat (2016년 5월 27일자)

○ 베트남어 자료

- 2016-2020 사회경제개발계획에 대한 의결문(No.142/2016/QH13) (http://congbao.chinhphu.vn/noi-dung-van-ban-so-142_2016_QH13-(19527)?cbid=19519)
- 2016-2025 베트남 공업 발전 전략 및 2035 비전(No. 879/QD-TTg) (http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?mode=detail&document_id=174347)
- 중고기계 수입에 관한 시행 규정(Circular 23/2015/TT-BKHCN) (http://thuvienphapluat.vn/van-ban/Xuat-nhap-khau/Circular-No-23-2015-TT-BKHCN-import-of-used-machinery-equipment-and-technological-lines-296336.aspx)

○ 인터넷 자료

KOTRA 해외시장뉴스. 2011. “캄보디아, 관광산업과 나란히 발전하는 호텔투자.”
KOTRA 해외시장뉴스. 2013. “캄보디아 관광산업의 희망, 시하누크빌.”
KOTRA 해외시장뉴스. 2015. “베트남, 중고기계 수입 관련 시행령 수정 제정.”
KOTRA 해외시장뉴스. 2016a. “베트남 농기계 시장 현황과 진출 시 유의할 점.”
KOTRA 해외시장뉴스. 2016b. “2017년 대베트남 수출 유망품목 전망.”

베트남 계획투자부 기업개발처(http://business.gov.vn/)
베트남공산당(http://dangcongsan.vn)
베트남공산당 잡지(http://www.tapchicongsan.org.vn/)
베트남 노동보훈사회부(http://www.molisa.gov.vn/)
베트남통계청(https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx)
태국경제사회개발국(http://www.nesdb.go.th/nesdb_en/main.php?filename=index)
태국공보국(http://thailand.prd.go.th/main.php?filename=king)
태국투자청(http://www.boi.go.th/index.php?page=index&language=en)
한국수출입은행(https://www.koreaexim.go.kr/site/main/index001)
Euromonitor International(http://www.euromonitor.com/)
World Bank Vietnam(http://www.worldbank.org/en/country/vietnam)
World Fact Book 2016, Vietnam(https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vm.html)

○ 인터뷰

응웬반빈(Nguyen Van Vinh), 베트남 계획투자부-발전전략연구원 부원장
(인터뷰 날짜: 2016.8.3.)

《부 록》

<표 A-1> 한국과 아세안 간 무역의 구조와 성장 : 국가별, 가공단계별, 수출

(단위 : 백만달러, %)

국가명	가공단계		2002	2005	2010	2015
말레이시아	1차 산품		26.80 (3.57)	26.70 (2.36)	16.78 (0.73)	40.08 (0.86)
	중간재		687.23 (91.52)	1,060.85 (93.84)	2,159.76 (94.44)	4,452.70 (95.37)
		반제품	677.47 (90.22)	1,045.59 (92.49)	2,137.45 (93.47)	4,432.63 (94.94)
		부품및부분품	9.76 (1.30)	15.26 (1.35)	22.31 (0.98)	20.06 (0.43)
	최종재		36.85 (4.91)	42.97 (3.80)	110.29 (4.82)	175.93 (3.77)
		자본재	0.94 (0.12)	2.03 (0.18)	2.79 (0.12)	6.36 (0.14)
		소비재	35.92 (4.78)	40.93 (3.62)	107.50 (4.70)	169.57 (3.63)
인도네시아	1차 산품		7.76 (0.41)	7.17 (0.19)	27.75 (0.42)	19.94 (0.34)
	중간재		1,798.92 (94.95)	3,573.88 (96.82)	6,405.07 (96.52)	5,466.14 (94.18)
		반제품	1,792.39 (94.61)	3,562.43 (96.51)	6,380.72 (96.15)	5,447.81 (93.86)
		부품및부분품	6.52 (0.34)	11.45 (0.31)	24.35 (0.37)	18.33 (0.32)
	최종재		87.90 (4.64)	110.30 (2.99)	203.39 (3.06)	317.94 (5.48)
		자본재	0.62 (0.03)	0.90 (0.02)	7.21 (0.11)	9.40 (0.16)
		소비재	87.28 (4.61)	109.40 (2.96)	196.19 (2.96)	308.55 (5.32)
태 국	1차 산품		4.74 (0.53)	6.02 (0.36)	24.22 (0.64)	67.58 (1.80)
	중간재		832.02 (93.15)	1,570.11 (93.94)	3,432.10 (91.09)	3,328.63 (88.77)
		반제품	828.74 (92.78)	1,562.73 (93.50)	3,399.44 (90.23)	3,297.73 (87.94)
		부품및부분품	3.29 (0.37)	7.38 (0.44)	32.66 (0.87)	30.90 (0.82)
	최종재		56.45 (6.32)	95.29 (5.70)	311.38 (8.26)	353.72 (9.43)
		자본재	0.55 (0.06)	9.34 (0.56)	31.41 (0.83)	19.27 (0.51)
		소비재	55.90 (6.26)	85.95 (5.14)	279.97 (7.43)	334.46 (8.92)

국가명	가공단계		2002	2005	2010	2015
필리핀	1차 산품		8.56 (0.88)	12.25 (0.97)	20.64 (0.82)	38.19 (1.23)
	중간재		906.09 (92.77)	1,182.02 (93.73)	2,331.16 (93.08)	2,823.98 (91.33)
		반제품	897.50 (91.89)	1,176.88 (93.32)	2,315.67 (92.46)	2,808.77 (90.84)
		부품및부분품	8.59 (0.88)	5.14 (0.41)	15.48 (0.62)	15.21 (0.49)
	최종재		62.04 (6.35)	66.83 (5.30)	152.75 (6.10)	229.86 (7.43)
		자본재	0.23 (0.02)	4.17 (0.33)	4.76 (0.19)	10.90 (0.35)
		소비재	61.81 (6.33)	62.65 (4.97)	147.99 (5.91)	218.96 (7.08)
베트남	1차 산품		5.86 (0.26)	17.03 (0.50)	56.37 (0.58)	79.83 (0.29)
	중간재		1,543.31 (68.90)	2,447.65 (71.33)	7,478.38 (77.49)	21,214.51 (76.40)
		반제품	1,356.54 (60.56)	2,176.60 (63.43)	5,917.59 (61.32)	9,282.57 (33.43)
		부품및부분품	186.77 (8.34)	271.05 (7.90)	1,560.78 (16.17)	11,931.93 (42.97)
	최종재		690.74 (30.84)	966.62 (28.17)	2,115.92 (21.93)	6,471.93 (23.31)
		자본재	460.03 (20.54)	663.88 (19.35)	1,275.18 (13.21)	4,894.22 (17.63)
		소비재	230.71 (10.30)	302.74 (8.82)	840.74 (8.71)	1,577.71 (5.68)
캄보디아	1차 산품		18.01 (15.63)	25.50 (17.68)	36.00 (10.83)	45.99 (7.05)
	중간재		66.43 (57.66)	83.51 (57.90)	201.18 (60.54)	292.03 (44.76)
		반제품	60.08 (52.15)	75.70 (52.48)	183.55 (55.24)	264.91 (40.60)
		부품및부분품	6.35 (5.51)	7.82 (5.42)	17.64 (5.31)	27.13 (4.16)
	최종재		30.77 (26.71)	35.22 (24.42)	95.11 (28.62)	314.44 (48.19)
		자본재	14.20 (12.32)	16.53 (11.46)	36.77 (11.07)	151.28 (23.19)
		소비재	16.57 (14.39)	18.69 (12.96)	58.34 (17.56)	163.16 (25.01)

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

<표 A-2> 한국과 아세안 간 무역의 구조와 성장 : 국가별, 가공단계별, 수입

(단위 : 백만달러, %)

국가명	가공단계		2002	2005	2010	2015
말레이시아	1차 산품		447.64 (25.07)	892.43 (25.24)	996.98 (15.60)	274.96 (4.91)
	중간재		1,295.86 (72.58)	2,573.89 (72.80)	5,200.05 (81.39)	5,024.08 (89.63)
		반제품	1,293.71 (72.46)	2,571.16 (72.72)	5,187.65 (81.19)	5,019.31 (89.54)
		부품및부분품	2.15 (0.12)	2.73 (0.08)	12.40 (0.19)	4.77 (0.09)
	최종재		41.96 (2.35)	69.46 (1.96)	192.32 (3.01)	306.39 (5.47)
		자본재	2.47 (0.14)	3.80 (0.11)	7.46 (0.12)	7.66 (0.14)
		소비재	39.49 (2.21)	65.67 (1.86)	184.87 (2.89)	298.73 (5.33)
인도네시아	1차 산품		1,519.78 (34.57)	3,362.52 (43.19)	7,360.76 (55.65)	3,137.77 (39.13)
	중간재		2,793.40 (63.55)	4,305.81 (55.31)	5,526.64 (41.78)	3,961.33 (49.40)
		반제품	2,787.59 (63.42)	4,297.90 (55.21)	5,520.02 (41.73)	3,952.38 (49.29)
		부품및부분품	5.81 (0.13)	7.90 (0.10)	6.62 (0.05)	8.95 (0.11)
	최종재		82.54 (1.88)	116.21 (1.49)	339.21 (2.56)	920.22 (11.48)
		자본재	1.46 (0.03)	1.79 (0.02)	2.34 (0.02)	6.71 (0.08)
		소비재	81.07 (1.84)	114.42 (1.47)	336.87 (2.55)	913.51 (11.39)
태 국	1차 산품		246.56 (27.55)	492.73 (34.40)	984.24 (44.11)	521.52 (19.33)
	중간재		422.60 (47.22)	668.81 (46.69)	876.89 (39.30)	1,442.41 (53.45)
		반제품	393.28 (43.95)	618.72 (43.20)	848.73 (38.03)	1,395.75 (51.73)
		부품및부분품	29.32 (3.28)	50.10 (3.50)	28.16 (1.26)	46.66 (1.73)
	최종재		225.77 (25.23)	270.81 (18.91)	370.35 (16.60)	734.46 (27.22)
		자본재	2.71 (0.30)	3.01 (0.21)	3.47 (0.16)	5.70 (0.21)
		소비재	223.06 (24.92)	267.81 (18.70)	366.88 (16.44)	728.76 (27.01)

국가명	가공단계		2002	2005	2010	2015
필리핀	1차 산품		79.70 (20.53)	93.91 (15.06)	759.86 (45.03)	470.47 (29.91)
	중간재		167.52 (43.16)	288.79 (46.30)	518.01 (30.70)	483.53 (30.74)
		반제품	166.15 (42.81)	288.27 (46.22)	518.00 (30.69)	483.49 (30.74)
		부품및부분품	1.37 (0.35)	0.52 (0.08)	0.01 (0.00)	0.03 (0.00)
	최종재		140.90 (36.30)	240.98 (38.64)	409.72 (24.28)	618.89 (39.35)
		자본재	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.87 (0.05)	1.76 (0.11)
		소비재	140.90 (36.30)	240.97 (38.64)	408.85 (24.23)	617.14 (39.24)
베트남	1차 산품		69.36 (14.75)	131.54 (18.95)	1,041.54 (31.27)	712.08 (7.26)
	중간재		107.32 (22.82)	157.61 (22.71)	1,000.28 (30.03)	3,695.11 (37.70)
		반제품	52.99 (11.27)	136.69 (19.70)	821.36 (24.66)	1,525.17 (15.56)
		부품및부분품	54.33 (11.55)	20.91 (3.01)	178.92 (5.37)	2,169.94 (22.14)
	최종재		293.60 (62.43)	404.88 (58.34)	1,288.97 (38.70)	5,394.89 (55.04)
		자본재	37.84 (8.05)	43.82 (6.31)	118.12 (3.55)	1,134.18 (11.57)
		소비재	255.76 (54.38)	361.06 (52.02)	1,170.85 (35.15)	4,260.71 (43.47)
캄보디아	1차 산품		1.02 (33.74)	1.06 (17.74)	16.22 (37.34)	15.22 (7.03)
	중간재		1.04 (34.25)	0.61 (10.30)	3.44 (7.91)	33.93 (15.67)
		반제품	1.01 (33.54)	0.36 (6.00)	2.53 (5.83)	33.49 (15.47)
		부품및부분품	0.02 (0.71)	0.26 (4.30)	0.90 (2.08)	0.44 (0.21)
	최종재		0.97 (32.00)	4.29 (71.97)	23.79 (54.75)	167.35 (77.30)
		자본재	0.01 (0.22)	1.41 (23.67)	2.25 (5.17)	14.42 (6.66)
		소비재	0.96 (31.78)	2.88 (48.30)	21.54 (49.58)	152.92 (70.63)

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

<표 A-3> 한국과 아세안 간 무역의 구조와 성장 : 국가별, 가공단계별, 무역수지

(단위 : 백만달러)

국가명	가공단계	2002	2002	2005	2005
말레이시아	1차 산품	-420.83	-865.73	-980.20	-234.88
	중간재	-608.64	-1,513.04	-3,040.28	-571.39
	반제품	-616.24	-1,525.56	-3,050.20	-586.68
	부품 및 부분품	7.60	12.53	9.91	15.29
	최종재	-5.11	-26.49	-82.03	-130.46
	자본재	-1.53	-1.76	-4.67	-1.30
	소비재	-3.58	-24.73	-77.37	-129.15
인도네시아	1차 산품	-1,512.02	-3,355.36	-7,333.01	-3,117.83
	중간재	-994.48	-731.92	878.43	1,504.81
	반제품	-995.19	-735.47	860.69	1,495.43
	부품 및 부분품	0.72	3.55	17.74	9.39
	최종재	5.36	-5.91	-135.82	-602.28
	자본재	-0.84	-0.89	4.87	2.69
	소비재	6.20	-5.02	-140.69	-604.97
태 국	1차 산품	-241.82	-486.70	-960.03	-453.95
	중간재	409.42	901.30	2,555.21	1,886.21
	반제품	435.45	944.01	2,550.70	1,901.97
	부품 및 부분품	-26.03	-42.71	4.51	-15.76
	최종재	-169.32	-175.52	-58.97	-380.74
	자본재	-2.16	6.33	27.94	13.57
	소비재	-167.16	-181.85	-86.91	-394.30
필리핀	1차 산품	-71.14	-81.65	-739.22	-432.28
	중간재	738.57	893.22	1,813.14	2,340.45
	반제품	731.35	888.61	1,797.67	2,325.28
	부품 및 부분품	7.22	4.61	15.47	15.18
	최종재	-78.86	-174.15	-256.97	-389.03
	자본재	0.23	4.17	3.89	9.14
	소비재	-79.09	-178.32	-260.86	-398.18
베트남	1차 산품	-63.50	-114.51	-985.17	-632.25
	중간재	1,435.99	2,290.04	6,478.10	17,519.40
	반제품	1,303.55	2,039.91	5,096.23	7,757.40
	부품 및 부분품	132.45	250.14	1,381.87	9,761.99
	최종재	397.14	561.74	826.95	1,077.04
	자본재	422.19	620.07	1,157.05	3,760.04
	소비재	-25.04	-58.33	-330.10	-2,683.00
캄보디아	1차 산품	16.99	24.44	19.78	30.77
	중간재	65.39	82.90	197.75	258.10
	반제품	59.06	75.34	181.01	231.42
	부품 및 부분품	6.33	7.56	16.73	26.68
	최종재	29.81	30.93	71.33	147.10
	자본재	14.19	15.12	34.52	136.85
	소비재	15.61	15.81	36.81	10.24

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임

<표 A-4> 한국의 對아세안 가공단계별 산업간 및 산업 내 무역지수

국가명	가공단계	산업간 무역				산업 내 무역			
		2002	2005	2010	2015	2002	2005	2010	2015
말레이시아	1차 산품	-0.092	-0.103	-0.060	-0.012	0.113	0.058	0.033	0.254
	중간재	-0.132	-0.180	-0.186	-0.028	0.693	0.584	0.587	0.940
	반제품	-0.134	-0.181	-0.187	-0.029	0.687	0.578	0.584	0.938
	부품 및 부분품	0.002	0.001	0.001	0.001	0.362	0.303	0.714	0.384
	최종재	-0.001	-0.003	-0.005	-0.006	0.935	0.764	0.729	0.730
	자본재	0.000	0.000	0.000	0.000	0.550	0.697	0.544	0.907
	소비재	-0.001	-0.003	-0.005	-0.006	0.953	0.768	0.735	0.724
인도네시아	1차 산품	-0.137	-0.171	-0.227	-0.127	0.010	0.004	0.008	0.013
	중간재	-0.090	-0.037	0.027	0.061	0.783	0.907	0.926	0.840
	반제품	-0.090	-0.038	0.027	0.061	0.783	0.906	0.928	0.841
	부품 및 부분품	0.000	0.000	0.001	0.000	0.942	0.817	0.427	0.656
	최종재	0.000	0.000	-0.004	-0.025	0.969	0.974	0.750	0.514
	자본재	0.000	0.000	0.000	0.000	0.597	0.668	0.490	0.833
	소비재	0.001	0.000	-0.004	-0.025	0.963	0.978	0.736	0.505
태 국	1차 산품	-0.073	-0.085	-0.087	-0.037	0.038	0.024	0.048	0.229
	중간재	0.123	0.158	0.233	0.153	0.674	0.597	0.407	0.605
	반제품	0.131	0.165	0.232	0.155	0.644	0.567	0.400	0.595
	부품 및 부분품	-0.008	-0.007	0.000	-0.001	0.202	0.257	0.926	0.797
	최종재	-0.051	-0.031	-0.005	-0.031	0.400	0.521	0.914	0.650
	자본재	-0.001	0.001	0.003	0.001	0.338	0.487	0.199	0.457
	소비재	-0.050	-0.032	-0.008	-0.032	0.401	0.486	0.866	0.629
필리핀	1차 산품	-0.027	-0.022	-0.097	-0.049	0.194	0.231	0.053	0.150
	중간재	0.280	0.244	0.238	0.265	0.312	0.393	0.364	0.292
	반제품	0.277	0.243	0.236	0.264	0.312	0.394	0.366	0.294
	부품 및 부분품	0.003	0.001	0.002	0.002	0.275	0.185	0.001	0.004
	최종재	-0.030	-0.048	-0.034	-0.044	0.611	0.434	0.543	0.542
	자본재	0.000	0.001	0.001	0.001	0.024	0.001	0.310	0.277
	소비재	-0.030	-0.049	-0.034	-0.045	0.610	0.413	0.532	0.524

국가명	가공단계	산업간 무역				산업 내 무역			
		2002	2005	2010	2015	2002	2005	2010	2015
베트남	1차 산품	-0.012	-0.014	-0.040	-0.009	0.156	0.229	0.103	0.202
	중간재	0.269	0.283	0.261	0.236	0.130	0.121	0.236	0.297
	반제품	0.244	0.252	0.205	0.104	0.075	0.118	0.244	0.282
	부품 및 부분품	0.025	0.031	0.056	0.131	0.451	0.143	0.206	0.308
	최종재	0.074	0.069	0.033	0.014	0.597	0.590	0.757	0.909
	자본재	0.079	0.077	0.047	0.051	0.152	0.124	0.170	0.376
	소비재	-0.005	-0.007	-0.013	-0.036	0.949	0.912	0.836	0.540
캄보디아	1차 산품	0.078	0.089	0.028	0.018	0.107	0.080	0.621	0.497
	중간재	0.301	0.303	0.283	0.154	0.031	0.015	0.034	0.208
	반제품	0.272	0.275	0.259	0.138	0.033	0.009	0.027	0.224
	부품 및 부분품	0.029	0.028	0.024	0.016	0.007	0.063	0.098	0.032
	최종재	0.137	0.113	0.102	0.088	0.061	0.217	0.400	0.695
	자본재	0.065	0.055	0.049	0.082	0.001	0.157	0.115	0.174
	소비재	0.072	0.058	0.053	0.006	0.110	0.267	0.539	0.968

자료 : UN Comtrade

주 : 품목별 자료를 가공단계별로 분류하는 과정에서 일부 품목이 제외되어 가공단계별 수출입 합계가 실제 국가별 수출입과 다소 상이할 수 있으나 그 비중은 1% 미만임