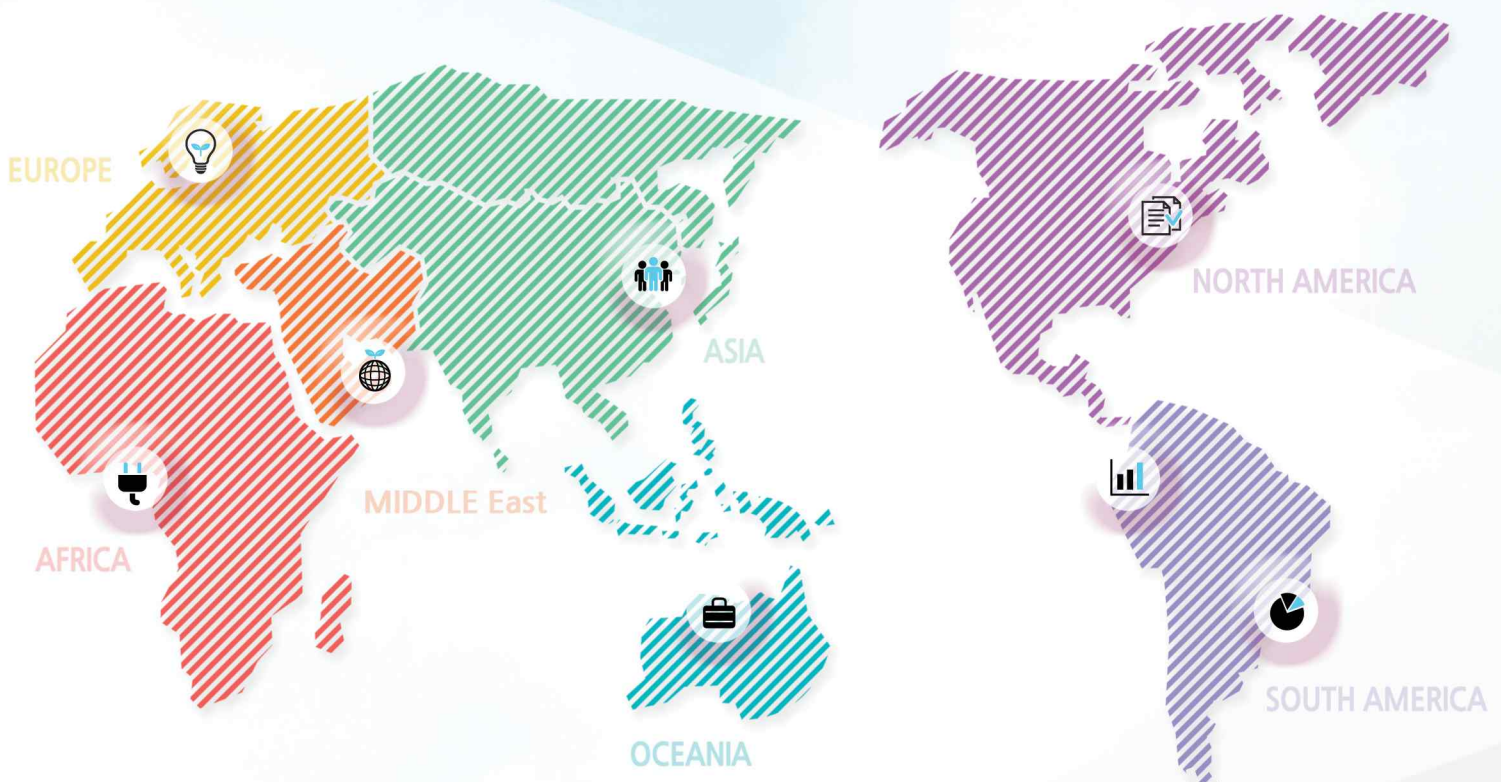




아세안 역내 경제통합에 따른 주요국 동향 및 시사점

CONTENTS

목 차

요 약

I. AEC 추진 동향 / 1

1	1. AEC 출범배경
9	2. AEC 주요내용
18	3. AEC 진척상황

II. AEC 출범에 따른 주요국 동향 / 20

21	1. 싱가포르
25	2. 인도네시아
30	3. 말레이시아
33	4. 태국
40	5. 필리핀
43	6. 베트남
48	7. 미얀마
51	8. 라오스
55	9. 캄보디아
57	10. 중국
60	11. 일본

III. AEC 출범에 따른 주요 산업 동향 / 63

63	1. 자동차
65	2. 섬유 · 봉제
66	3. 전기 · 전자
67	4. 농업 · 식품
68	5. 유통 · 서비스
69	6. 현지기업 반응

IV. 우리기업에의 시사점 / 74

요 약

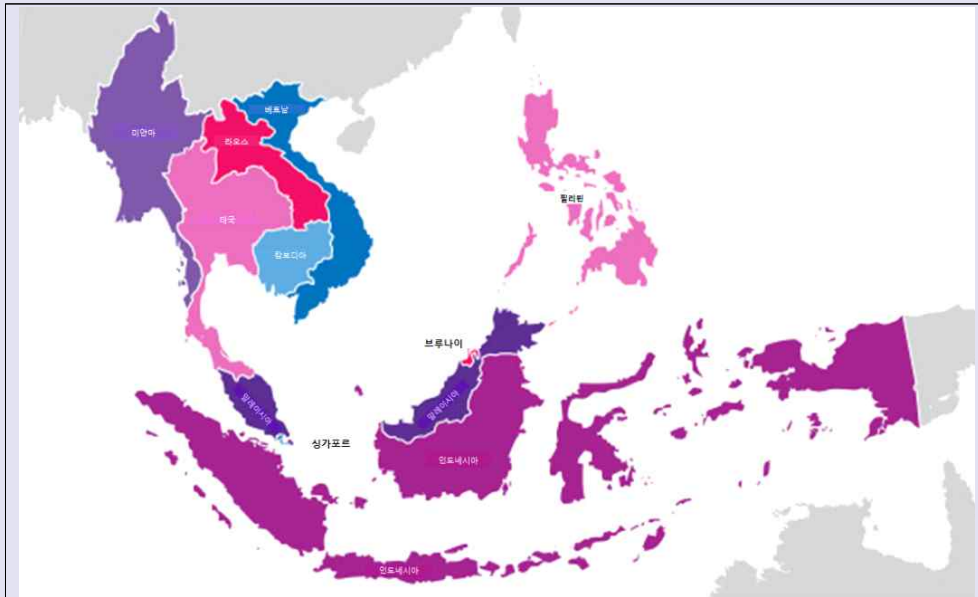
- 아세안은 2015년 12월을 아세안 경제공동체(AEC ; ASEAN Economic Community) 출범 목표로 설정하고, 지역경제 통합에 박차를 가하고 있음.
 - 아세안 역내 생산 네트워크의 확장과 다양화를 이끌 외국인직접투자 유치를 목표로, 인구 6억 3,000명, GDP 2조 3,000억 달러 이상의 거대 경제블록 탄생
 - 단일 경제권을 기반으로 하여 4대 중장기 목표를 설정하고, 5대 원칙(상품, 서비스, 투자, 노동력, 자본의 자유로운 이동)·12개 분야에 대해 협력하는 내용
 - 아시아관 EU를 목표로 하고 있으나, 회원국 간 상이한 경제발전 정도 및 구속력 부재로 연내 출범에는 부정적인 전망이 압도적
 - 아세안 6개국(싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 태국)은 민감품목과 초민감품목을 제외한 일반품목의 모든 관세를 2010년까지 철폐해야 함.
 - 나머지 4개국(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남)은 2015년까지 달성 목표
 - 관세 이외에 서비스, 자본, 전문인력의 자유이동 및 e-ASEAN 등 다양한 분야에서 역내 협력을 목표로 하고 있음.
- AEC 출범과 함께 아세안 회원국은 공장이전을 통한 생산기지, 내수시장 공략을 위한 소비재 유통 및 물류 거점으로서의 매력도가 상승할 것으로 기대
 - (생산기지로 활용) 태국, 인도네시아, 말레이시아는 자동차·전자·기계 등 제조업 분야의 역내 분업화가 고도화되면서 생산거점으로 발전 가능성이 높음.
 - (소비시장으로 활용) 베트남, 미얀마, 캄보디아 등 소비시장이 급성장하고 있는 국가에서 한류 상품을 접목한 유통 소비시장의 전망이 밝음.
 - (물류거점으로 활용) 미얀마, 라오스, 캄보디아 등은 중국-아세안을 연결하는 통합 물류망 확충을 위한 요충지로, 대규모 해상·육상 인프라 건설을 진행 중
 - 일본은 아세안을 생산비 절감을 위한 생산기지로 활용, 중국은 유럽 및 인도로 진출하기 위한 중간 거점으로서 아세안에 대규모 인프라 투자를 확충하고 있어, 아세안 역내 한중일 간 치열한 경쟁구도 불가피
- 탄탄한 FTA 공급망을 통해 동아시아 지역에서 글로벌밸류체인(GVC) 확대를 통한 동반성장 방안 모색
 - 아세안 경제통합을 단계적 과정으로 인식, 우리 개발경험 공유 등 장기적 관점으로 접근
 - 기존에 아세안을 수출시장, 원료공급 시장으로만 간주했던 시각을 탈피, 유망한 소비·유통시장으로 인식하고 거대 내수시장 선점에 초점을 맞출 필요가 있음.
 - 인프라 구축을 통한 기업 비즈니스 환경 개선과 역내 생산기지 확대를 통한 공급망 구축
 - 그간 우리나라가 구축해 온 한-베트남 FTA, 한-아세안 FTA 및 다자간 경제공동체를 아세안 역내 공급망과 촘촘히 연계하여 경쟁력 있는 밸류체인을 확장할 수 있음.

1. AEC 출범배경 * AEC ; 아세안경제공동체(ASEAN Economic Community)

♣ 아세안경제공동체(AEC ; ASEAN Economic Community)

- AEC는 아세안 10개국이 2015년 12월 출범을 목표로 추진 중인 경제 공동체로, 단일 경제권을 기반으로 하여 4대 중장기 목표*를 설정하고 5대 원칙(상품, 서비스, 투자, 노동력, 자본의 자유로운 이동), 12개 분야**에 대해 협력하는 내용
- 2007년, AEC 최종 달성시기를 2015년 12월로 정하고 청사진 채택
- * ① 단일시장 및 생산거점 구축 ② 경쟁력 높은 경제 블록화 ③ 균형적 경제발전 ④ 세계경제로의 통합
- ** 비즈니스, 통신, 건설 및 엔지니어링, 유통, 교육, 환경, 금융, 보건, 관광/여행, 오락, 문화/스포츠, 운송

♣ 동남아시아국가연합(ASEAN ; Association of Southeast Asian nations)



자료원 : ICEF Monitor

- ASEAN 창설과정
 - 1967년 아세안 창설(싱가포르, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 태국 5개국)
 - 1984년 브루나이 가입
 - 1995년 베트남 가입
 - 1997년 라오스, 미얀마 가입
 - 1999년 캄보디아 가입(아세안 완성)
- 회원국 간 큰 개발격차로 인해, 선발 6개국과 후발 4개국으로 구분
 - 선발 6개국 : 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 태국(아세안 창설 5개국) + 브루나이(석유 수출국)
 - 후발 4개국(CLMV) : 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남

□ AEC 출범 연혁

시기	성과	내용
1967	아세안 창설(방콕선언)	싱가포르, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 태국(5개국)
1977	특혜무역협정(APTA)*	• 1976년, 제1차 발리 정상회담에서 '아세안협력선언' 채택 • 쌍무적 또는 일부 회원국 간 특혜관세로, 대상 품목에 대해 우대관세율 적용 • 기초상품 및 아세안산업프로젝트(AIP) 제품 등에 대해 최혜국 관세율(MFN)보다 우대
1992	CEPT(공동유효특혜관세) 협정 체결	• 1990년, 제22차 아세안 경제장관회의에서 공동유효특혜관세(CEPT) 협정안 제출 • 1992년, 공동유효특혜관세(CEPT) 협정 체결 • 아세안자유무역지대(AFTA) 개시
1997	ASEAN Vision 2020 발표	• 2020년까지 아세안 비전 추진(경제통합 가속화) - 안정되고 경쟁력 높은 아세안 경제지역 구축 - 상품·서비스·투자의 자유 이동, 균형발전·빈곤 및 사회경제적 불균형 축소
1998	하노이행동계획 채택	• 'ASEAN Vision 2020'의 구체적 프로그램으로, 정치, 경제, 사회 등 10개 분야의 협력 프로그램(1차 행동계획1999~2004)
2003	아세안협력선언II	• 'ASEAN Vision 2020'('97년)을 보다 구체적 목표로 전환할 필요성에 따라, EU 형태의 정치·경제·사회 단일공동체를 2020년까지 설립할 것을 약속
2004	비엔티안행동계획	• 아세안의 경제통합 가속화를 위해 11개 우선분야 선정, 2010년까지 완전 통합 유도
2007	AEC 청사진 채택	• AEC 완성 시점을 2020년에서 2015년으로 앞당기고 AEC 추진 가속화 • 제13회 아세안 Summit에서 '2015 AEC 출범 주요 플랜'을 명시한 ASEAN Blueprint 채택
2007	아세안 헌장(ASEAN Charter) 제정	• 원칙에 입각한(rule based) AEC 구축 진행 - 2015년을 목표로, 상품·서비스·투자·전문인력·자본의 자유로운 이동에 대한 이행 약속
2015.12	아세안경제공동체(AEC) 출범 예정	

□ 정치 협력체의 성격으로 출범했던 아세안은 1990년대 태국궤 외환위기와 신흥 경제권의 부상에 대응하여 경제협력체로 발전하기 시작

- 아세안은 1967년 싱가포르, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 태국 등 5개국이 동아시아 역내 평화와 안보 등 정치적 협력의 목적으로 탄생
- 1997년 태국에서 발생한 외환위기가 말레이시아 및 인도네시아로 확산되면서, 동아시아 전체의 외환위기로 번지게 되었고 아세안의 경제협력에 대한 의지가 강해지게 되는 계기가 되었음.
 - 아시아 외환위기는 지역경제 공동의 문제로 인식되었고, 위기 극복을 위한 아세안의 협력 필요성에 대해 인지하기 시작
- 1990년대 들어 중국, 인도, 브라질 등 거대 경제권이 부상하면서 아세안으로의 외국인 투자가 감소하기 시작
 - 중국에 대한 대응으로 아세안 역내 생산 네트워크를 확장하고 외국인직접 투자를 유치하는 것이 AEC 출범 추진의 주요 이점이자, 목적으로 볼 수 있음.

□ 아세안 자유무역지대(AFTA)의 출범과 역내 특정 상품의 관세인하를 약속하는 공동유효특혜관세(CEPT)* 협정을 채택하면서, AEC 출범의 틀을 만들어감.

* 아세안 역내에서 원산지를 가진 품목에 대하여 아세안 회원국 간에 특혜관세를 부여하는 협정으로, 최초로 자유무역을 지역통합의 목표로 제시

- 1976년 2월, 제1차 아세안 정상회담(인도네시아 발리)에서 아세안 협력선언(Declaration of ASEAN Concord) 채택을 통해 역내 무역활성화 추진을 위한 노력 시작, 경제 통합의 계기 마련
 - 1977년, 아세안 경제통합의 근간이라고 할 수 있는 아세안특혜무역협정(APTA ; ASEAN Preferential trading Agreement) 체결을 통해 회원국 간 특정상품에 대해 특혜관세를 부여함으로써 역내 교역증진을 위한 초석 마련
 - 이 시기에 아세안산업프로젝트 추진, 아세안특혜무역협정 · 산업보완협정 · 산업 조인트벤처협정 등을 체결하면서 경제협력을 위한 실질적인 정책 시행¹⁾
 - * 아세안산업프로젝트(AIP ; ASEAN Industrial Project)는 특정산업 발전에 2개국 이상의

1) 「2015년 ASEAN 경제공동체(AEC) 추진배경과 향후 전망」, 대외경제정책연구원 강대창

아세안 회원국 정부가 대규모 산업에 대한 공동개발을 추진하는 계획

** 아세안산업보완(AIC ; ASEAN Industrial Complementation)협정은 각 국에 비교우위가 있는 산업을 선정, 집중 육성함으로써, 동남아시아 전반적인 산업의 효율성 제고 추진

*** 아세안산업조인트벤처(AIJV ; ASEAN Industrial Joint Venture) 협정은 동남아시아에서 규모가 큰 합작회사를 활성화시켜 산업 활동을 촉진하고자 하는 계획

○ 아세안자유무역지대 창설과 CEPT 채택을 통한 AEC의 기본 틀 마련

- 1990년, 아세안 경제장관회담에서 CEPT 협정안 제출
- 1991년 6월, 태국 아난(Anand) 총리가 아세안 회원국 간 관세철폐를 통한 역내 무역 증진을 위해 아세안자유무역지대(AFTA ; ASEAN Free Trade Area) 창설을 건의하였고, 1992년 제4차 싱가포르 정상회담에서 AFTA 설립에 합의
- 1992년 1월, 제4차 싱가포르 정상회담에서 CEPT 체결, 다음 해 AFTA도 정식 출범하게 되면서 아세안 역내 경제통합과 AEC 청사진의 기본 틀 마련

□ 아세안은 AEC의 기본 원칙이 되는 AEC 청사진을 채택하고, 2015년 12월을 목표로 지역경제 통합에 박차를 가하고 있음.

○ 2003년, 발리 정상회의에서 ‘ASEAN Vision 2020’ 을 채택하며, AEC 추진 공식화

- 2007년 세부 정상회의에서 AEC 청사진을 채택, AEC 출범의 완료시점을 기존에 합의하였던 2020년에서 2015년으로 앞당겨 AEC 추진을 가속화함.

○ AEC는 단일 경제권을 기반으로 하여 4대 중장기 목표*를 설정하고 5대 원칙(상품·서비스·투자·노동력·자본의 자유로운 이동), 12개 분야**에 대해 협력하는 주요내용을 담고 있음.

* ① 단일시장 및 생산거점 구축 ② 경쟁력 높은 경제 블록화 ③ 균형적 경제발전 ④ 세계경제로의 통합

** 비즈니스, 통신, 건설 및 엔지니어링, 유통, 교육, 환경, 금융, 보건, 관광/여행, 오락, 문화/스포츠, 운송

- 단일시장 구축과 재화, 서비스, 자본, 전문인력 등의 역내 자유이동을 추구하는 아시아판 EU로 볼 수 있음.
- 역내 관세철폐를 포함하여 아세안 회원국 간 전문인력 상호인증, 거시경제 및 재무정책 컨설팅, 인프라와 통신 연결 향상, e-ASEAN을 통한 전자거래 활성화, 역내 조달 증진을 위한 산업 통합 및 AEC 구축을 위한 민간 부문 참여 강화 등에 대한 협력을 추진 중에 있음.
- 아세안 역내 경제통합을 의미하는 것으로, 단일 생산기지화 소비시장을 구축해 10개 회원국 간 경제격차를 줄여 균등한 경제발전을 달성하는 것이 목표

□ AEC는 EU를 목표로 지역 경제통합을 추구하고 있으나, 회원국 간 큰 개발격차 및 상이한 산업구조 등으로 EU 보다는 경제통합 정도가 매우 낮음.

- 아세안은 경제통합 단계 중 회원국 간 관세철폐를 약속하는 자유무역지대에 해당하나, 생산요소의 자유로운 이동까지 보장하는 공동시장으로의 통합을 추구하고 있음. * 1992년 아세안자유무역지대(AFTA) 창설
- 역내 자유로운 교역과 투자유치를 위한 규제 및 장벽 제거를 목적으로 하고 있으나, EU와 같은 단일통화로의 통합은 계획하지 않음.
 - 회원국 간 큰 발전수준 차이와 상이한 산업구조에서 기인
 - 2012년 기준 싱가포르의 1인당 GDP가 51,162 달러인데 비하여, 캄보디아는 933 달러로 매우 큰 격차를 보이고 있음.

< 단계별 경제통합 단계 >



자료원 : FTA포털, 산업통상자원부

< 지역공동체별 경제통합 수준 >

분야	ASEAN	EU	NAFTA	MERCOSUR
상품 교역	△	○	○	△
서비스 교역	△	○	△	△
자본이동(FDI)	△	○	△	△
인력 이동	X	○	X	X
통화 통합	X	○	X	X
재정 통합	X	△	X	X

자료원 : ASEAN Economic integration : features, fulfillment, failures and the future, ADB, Hill, H. & Menon, J.(2011)

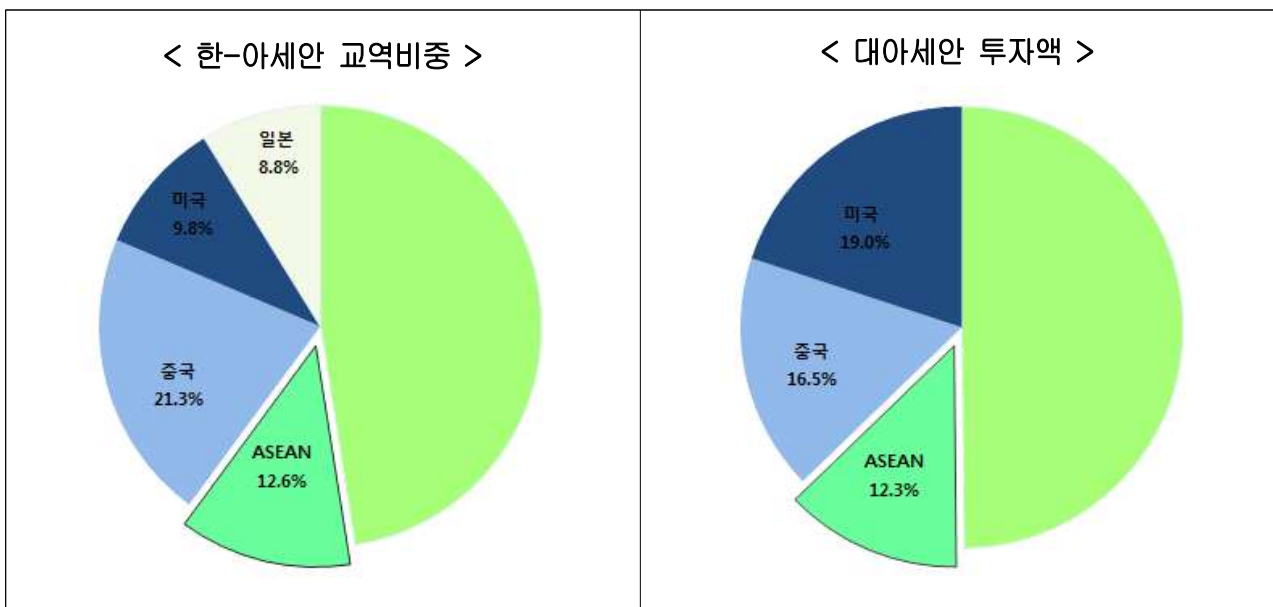
주 : ○ 완전통합, △ 부분통합, X 미통합

□ 2015년 AEC가 본격 출범되면, 인구 6억 3,000명, GDP 2조 3,000억 달러 이상의 거대 경제 블록 탄생

- 아세안 10개국의 총 인구는 6억 3,000만 명으로, 하나의 권역으로 묶으면 중국, 인도에 이어 세계 3위의 인구 대국에 해당
 - 아세안 10개국의 2013년 GDP를 합치면 총 2조 3,000억 달러로, 세계 7대 경제 규모에 해당하며 지난 15년 간 연평균 6%의 경제성장률 기록
- 아세안과 우리나라와의 무역 비중이 증가하고, 경제협력 영역이 확대되는 추세를 감안할 때, AEC 출범이 우리 산업에 미치는 영향도 적지 않을 것으로 보임.
 - AEC가 출범하는 2015년 말이면, 아세안이 중국에 이어 우리나라의 최대 경제 협력 파트너가 됨.
 - 2013년 기준 우리나라의 대아세안 교역액은 1,353억 달러로 전체 교역액의 12.6%를 차지, 중국 다음으로 우리나라의 두 번째로 큰 교역 대상국
 - 우리나라의 대아세안 투자는 2013년 기준 우리나라 전체 투자액의 12.3%를 차지하여, 미국, 중국에 이어 세 번째로 큰 투자 대상국으로 자리 잡음.

< 한-아세안 교역 및 투자액(2013년) >

(단위 : 억 달러, %)



자료원 : 한아세안센터

< 우리나라의 對아세안 교역 추이(2008-2013) >

(단위 : 백만 달러, 전년 동기 대비 %)

구 분		2008	2009	2010	2011	2012	2013
수 출	금액	49,283	40,979	53,195	71,801	79,145	81,998
	증가율	27.2	-16.8	29.8	35.0	10.2	3.6
수 입	금액	40,917	34,053	44,099	53,121	51,977	53,327
	증가율	23.6	-16.8	29.5	20.5	-2.2	2.6
무역규모		90,200	75,032	97,294	124,922	131,122	135,325
무역수지		8,365	6,926	9,096	18,681	27,168	28,671

자료원 : 산업통상자원부

< 우리나라의 對아세안 투자 추이(2005-2013) >

(단위 : 건, 백만 달러, 전년 동기 대비 %)

구 분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
건 수	989	1,482	2,301	2,531	1,778	1,965	2,100	2,064	2,426
증가율	25.0	49.8	55.3	10.0	-29.8	10.5	6.9	-1.7	17.5
금 액	957	3,592	6,473	10,493	6,253	7,071	6,262	4,453	4,470
증가율	28.2	275.4	80.2	62.1	-40.4	13.1	-11.4	-28.9	0.4

자료원 : 산업통상자원부

주 : 신고 기준

□ 아세안 회원국의 상이한 발전수준과 산업구조는 단일 경제권 형성과 생산거점 구축이라는 높은 수준의 공동시장 형성에 애로 요소로 작용

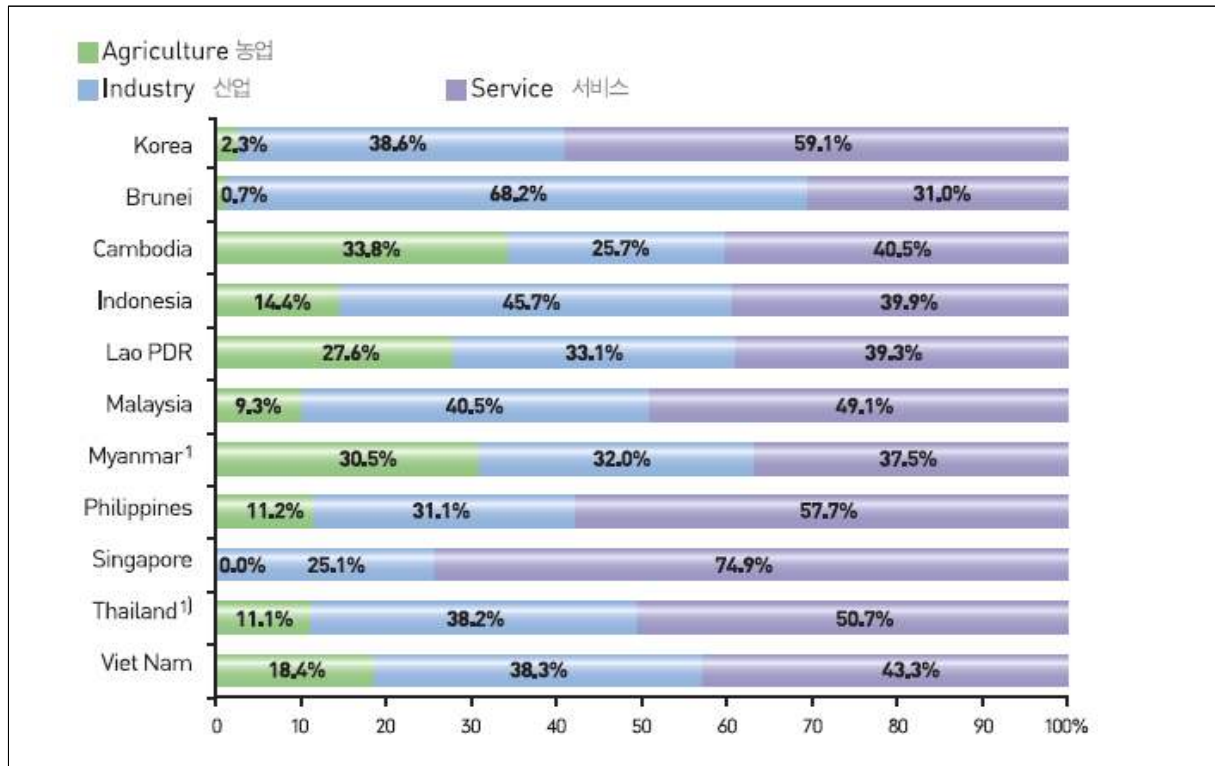
- AEC 출범을 추진할 중심 국가 부재와 느슨한 합의에 의한 연성 협력구조는 단일 생산기반으로서의 AEC 추진에 걸림돌로 작용
 - 경제공동체의 내용을 단일시장과 생산거점 구축, 경쟁력 높은 경제 블록화, 균형적 경제발전, 세계경제로의 통합으로만 명시하여, 경제공동체 추진을 위한 구체적인 거버넌스의 틀이 부재한 것으로 평가받고 있음.
- 아세안 10개 회원국은 국가별 개발수준 격차로, 상이한 산업구조를 보임.
 - 캄보디아, 미얀마, 라오스는 전체 산업에서 농업의 비중이 약 30% 가량을 차지하여, 여전히 1차 산업의 비중이 높음.
 - 인도네시아, 말레이시아, 태국, 베트남은 수년 간 제조업 비중이 높아, 2013년 기준 전체 GDP에서 제조업이 약 40% 비중을 차지하며 AEC 출범 이후에도

자동차, 철강 등 제조업 생산기지로서의 역할이 강화될 것으로 보임.

- 싱가포르의 서비스업이 약 75%를 차지, 서비스·금융, 관광 등 서비스 특화 사업이 발달한 산업구조를 보이고 있음.

< 한국 및 아세안의 국내총생산의 산업별 생산비중(2013년) >

(단위 : %/GDP)



자료원 : 2014년 아시아태평양 주요지표(ADB, 2014년 8월)

주 : 미얀마는 2012년 기준

산업분류 기준은 ISIC revision4를 따름(농업: 카테고리A, 산업:카테고리B-F, 서비스:카테고리G-U)

- AEC의 연내 출범에 대해서는 다소 회의적인 전망이 높으나, 거대 경제권인 아세안 지역에서 경제통합이 활발히 진행되는 점을 고려하면 우리 기업들에게도 새로운 투자 및 교역의 기회를 창출할 것으로 기대
- 이에, AEC 출범이 아세안 역내 주변국 및 우리기업에 미칠 영향을 분석하고 아세안과의 경제협력 강화 방안을 마련할 필요가 있음.

2. AEC 주요내용

□ 2007년 제13차 아세안 정상회의에서 2015년까지 AEC 출범을 위한 ‘아세안경제 공동체 청사진(AEC Blueprint)’ 채택을 통해 역내 경제통합 가속화

○ AEC 최종 달성시기를 2008-2009년, 2010-2011년, 2012-2013년, 2014-2015년으로 구분하고, 각 시기를 4개의 분야(단일시장과 생산기반, 경쟁력을 갖춘 경제블록, 균등한 경제발전, 글로벌 경제로의 통합)로 배분하여 단계별 경제통합을 추진

○ 단일 경제권을 기반으로 하여 4대 중장기 목표*를 설정하고, 5대 원칙(상품 · 서비스 · 투자 · 노동력 · 자본의 자유로운 이동), 12개 분야**에 대해 협력

* ① 단일시장 및 생산거점 구축 ② 경쟁력 있는 경제 블록화 ③ 균형적 경제발전 ④ 세계경제로의 통합

** 비즈니스, 통신, 건설 및 엔지니어링, 유통, 교육, 환경, 금융, 보건, 관광/여행, 오락, 문화/스포츠, 운송

< 아세안 경제공동체 추진 4대 목표 >

2008년-2009년	2010년-2011년	2012년-2013년	2014년-2015년
단일시장과 생산기반	경쟁력을 갖춘 경제블록	균형 경제발전	세계경제로의 통합
아래 분야의 자유화 추진 • 상품 무역 자유화 • 서비스 무역 자유화 • 투자 자유화 • 자본 자유화 • 숙련 인력의 자유로운 이동 • 12개 우선분야 통합 • 식품, 농수산, 임업 개발	아래 분야의 토대 마련 • 경쟁정책 강화 • 소비자 보호 • 지적재산권 보호 • 인프라 개발 • 조세 협력 • e-commerce 협력	• 중소기업 발전 • 아세안 통합 이니셔티브를 통한 회원국 간 개발격차 해소	• 대외경제관계 협력 • 글로벌 공급 네트워크 참여

자료원 : ASEAN Secretariat

< AEC 분야별 추진내용 >

구분	국가	추진 내용
품목별 관세인하	ASEAN6 * 싱가포르, 인도네시아, 태국, 말레이시아, 브루나이, 필리핀	· (우선통합품목) 2007년까지 수입관세 철폐 · (일반품목) 2010년까지 수입관세 철폐 · (민감품목) 2010년까지 민감품목의 관세를 0-5%로 인하
	CLMV * 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남	· (우선통합품목) 2012년까지 수입관세 철폐 · (일반품목) 2015년까지 수입관세 철폐(일부 민감품목은 2018년까지) · (민감품목) 베트남 2013년 라오스미얀마 2015년 캄보디아 2017년까지 0-5%로 인하
비관세장벽 제거	ASEAN5 * 싱가포르, 인도네시아, 태국, 말레이시아, 브루나이	· 2010년까지 모든 비관세장벽 제거
	필리핀	· 2012년까지 모든 비관세장벽 제거
	CLMV	· 2015년까지 모든 비관세장벽 제거(동의를 한 부분에 한해 2018년)
서비스 자유화	4대 핵심분야 * 항공운수, e-ASEAN, 의료, 관광업	· 2010년까지 70% 이상 허용
	물류 분야	· 2013년까지 70%이상 허용
	기타 분야	· 2015년 70% 이상 허용
투자 자유화	ASEAN8 * 싱가포르, 인도네시아, 태국, 말레이시아, 브루나이, 필리핀, 캄보디아, 베트남	· 2014년까지 3단계 투자규제 및 장벽 철폐
	미얀마, 라오스	· 2015년까지 3단계 투자규제 및 장벽 철폐
전문인력 상호인정	건설, 회계, 측량, 의사, 치과의사	· 2008년까지 상호인정협정 자유화 완성(치과의사는 2009년)
	전문서비스인력	· 2012년까지 상호인정협정 확인, 2015년까지 완전 자유화

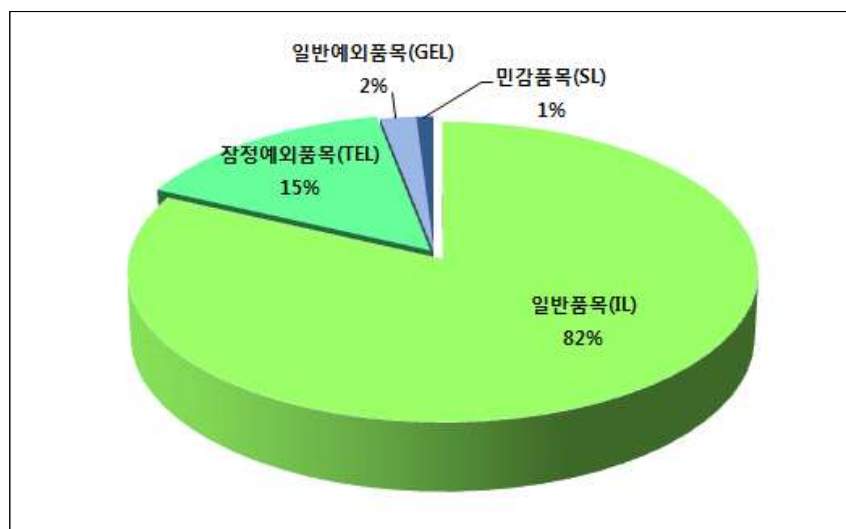
□ 상품 자유화

- (상품 자유화) 모든 아세안 내 상품관세 인하는 CEPT-AFTA 협정 및 관련 프로토콜의 스케줄을 따름.
- CEPT 협정에 포함되는 관세인하 품목(IL ; Inclusion List), 회원국이 자국 사정의 이유로 관세인하 대상에서 잠정적으로 제외하는 잠정예외품목(TEL ; Temporary Exclusion List), 국가안보, 국민건강 및 문화재 보호의 목적으로 관세인하 대상에서 배제하는 일반예외품목(GEL ; General Exclusion List), 곡물, 비가공 농산물 등

민감품목(SL ; Sensitive List), 설탕, 쌀 등 개방도가 극심한 초민감품목(HSL ; Highly Sensitive List)로 구분

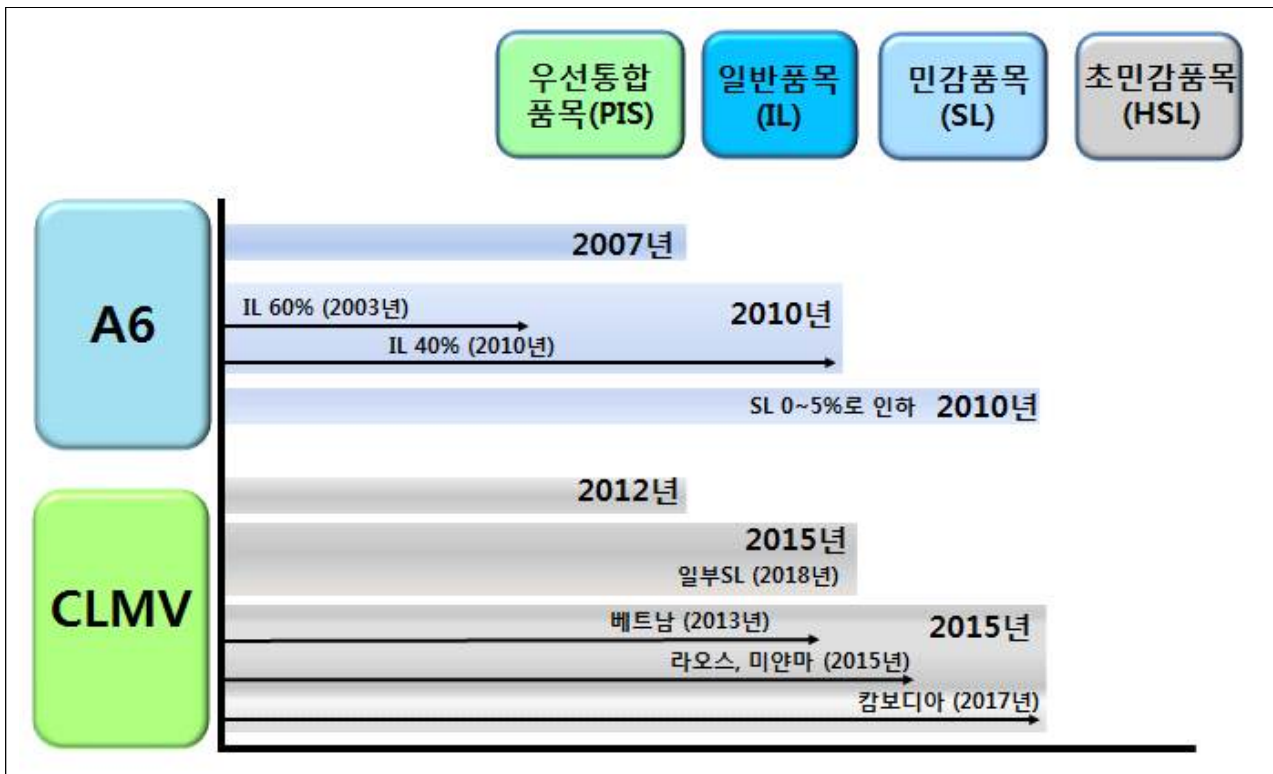
- 아세안 6개국과 CLMV 간 상이한 관세인하 스케줄을 적용
 - **(우선통합품목)** 아세안 6개국은 우선통합품목에 대해 2007년까지, CLMV 4개국은 2012년까지 관세 철폐
 - **(일반품목)** 아세안 6개국은 민감품목과 초민감품목을 제외한 일반품목의 모든 관세를 2010년까지 철폐(일반품목의 60%에 해당하는 품목의 관세를 2003년까지 철폐, 남은 품목 40%에 대한 관세를 2010년까지 철폐 완료)
 - CLMV 4개국은 민감품목과 초민감품목을 제외한 일반품목의 모든 관세를 2015년까지 철폐(일부 민감품목은 2018년까지)
 - **(민감품목)** 아세안 6개국은 민감품목 리스트의 남은 품목을 CEPT 일반품목에 포함하여 2010년까지 0~5%로 인하(베트남 2013년, 라오스와 미얀마는 2015년, 캄보디아 2017년)
 - * 모든 민감품목의 최종 ending rate은 0~5% 범위
 - **(잠정예외품목)** 잠정적으로 CEPT 품목에서 제외되는 품목들로, 잠정예외품목에 포함된 모든 품목들은 일반품목으로 전환되어 0~5%의 관세인하를 적용해야 함.
 - **(일반제외품목)** 국가안보, 사회풍속, 인간안보, 역사·고고학적으로 보존의 이유가 상당하여 CEPT 일반품목에서 영구 제외

< CEPT 협정 상 일반품목(IL), 민감품목(SL), 잠정예외품목(TEL), 일반예외품목(GEL) 품목별 비중 >



자료원 : ASEAN Secretariat

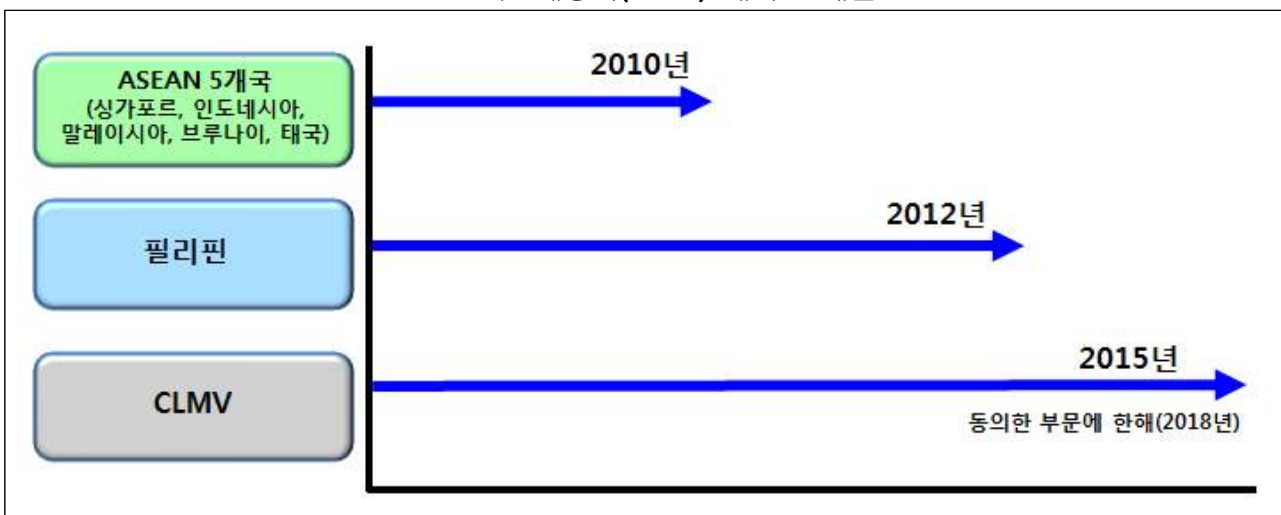
< CEPT 협정 상 품목별 관세인하 스케줄 >



자료원 : ASEAN Secretariat, Protocol to Amend Agreement CEPT 재구성

- (비관세장벽) 2015년까지 모든 비관세장벽 제거
 - 2010년까지 아세안 5개국(싱가포르, 인도네시아, 말레이시아, 브루나이, 태국)에 대한 비관세장벽 제거, 2012년까지 필리핀, 2015년까지 CLMV의 비관세장벽 제거 (동의를 한 부분에 한해 2018년까지 유연성을 가짐)

< AEC 비관세장벽(NTBs) 제거 스케줄 >

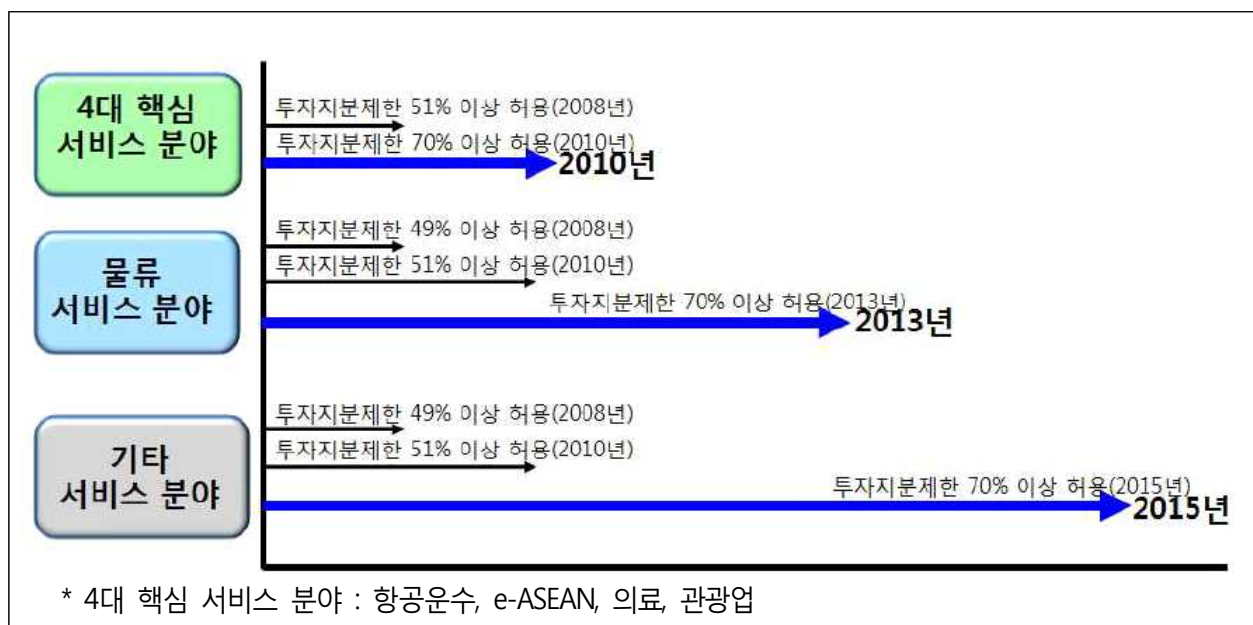


- (원산지규정) 아세안 국가 내 무역과 투자 진흥 및 역동적인 글로벌 생산 과정에 부합하도록 지속적으로 원산지규정과 CEPT 규정을 강화 및 개선함.
 - 원산지증명서 전자발급과 같이 인증절차 간소화 및 간소화 강화를 보장하고 이를 위해 국제절차를 조정
- (무역 원활화)
 - 간결하고 표준화된 무역 및 관세, 프로세스, 관련 정보의 흐름 등은 아세안 내 거래 비용을 감소시키는데, 이는 수출 경쟁력 강화와 단일 시장으로서의 상품, 서비스, 투자 및 단일 생산기반에서 아세안 통합을 촉진시킬 것
 - 아세안 무역원활화 기구 설치 및 지역 무역원활화 메커니즘 구축

□ 서비스 자유화

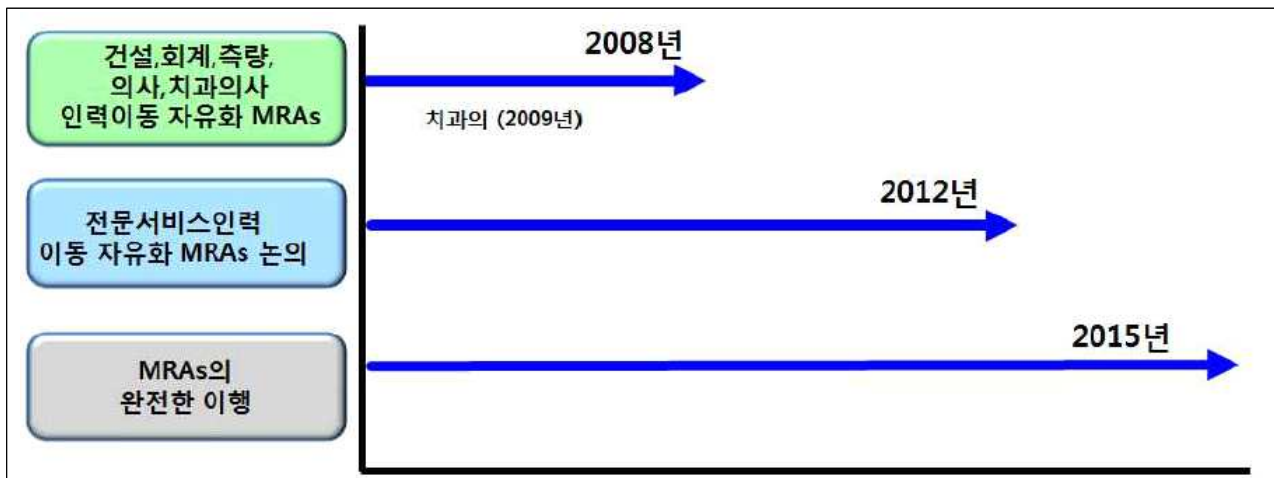
- AEC 출범과 함께 서비스 생산과 역내 기업 설립에 대한 제약을 없애기 위해 서비스 자유화에 합의하여, 2015년까지 서비스 자유화 달성을 목표로함.
 - (4대 핵심분야) 항공운수, e-아세안, 의료, 관광업 등 4가지 우선순위분야에 대해 2008년까지 51%, 2010년까지 70% 이상의 투자지분제한을 허용
 - (물류서비스) 2010년까지 51%, 2013년까지 물류 서비스의 70% 이상에 해당하는 투자지분제한 허용
 - (기타서비스분야) 나머지 서비스 부문에 대해 2008년까지 49%, 2010년까지 51%, 2015년까지 70% 이상의 투자지분제한 허용

< AEC Blueprint상 서비스이동 자유화 스케줄 >



- (금융서비스) 각 회원국들의 금융 서비스 발전 정도와 경제적 안정을 보장함.
 - 자유화 준비가 완료된 국가들은 우선적으로 진행, 향후 다른 국가들이 참여하여 ASEAN Minus X formula*에 따른 자유화 진행
 - * 자유화 준비가 완료된 국가들이 우선적으로 진행, 향후 다른 국가들이 참여하는 방식 “ASEAN-X allows a sub-group of 아세안 to proceed with an economic policy without waiting for participation by the other member states.”, 각 국은 2015년까지 점진적 자유화를 목표로 하고, 남은 하위 품목과 방식에 대해서는 2020년까지 자유화 추진
- 2008년까지 건설업, 회계업, 측량업(Surveying qualification), 의사(medical practioners), 2009년까지 치과의에 대해 현재 협상중인 상호인정협정(MRAs) 완성
 - 2012년까지 전문 서비스분야의 상호인정협정을 확인하여, 2015년까지 완전한 자유화 이행

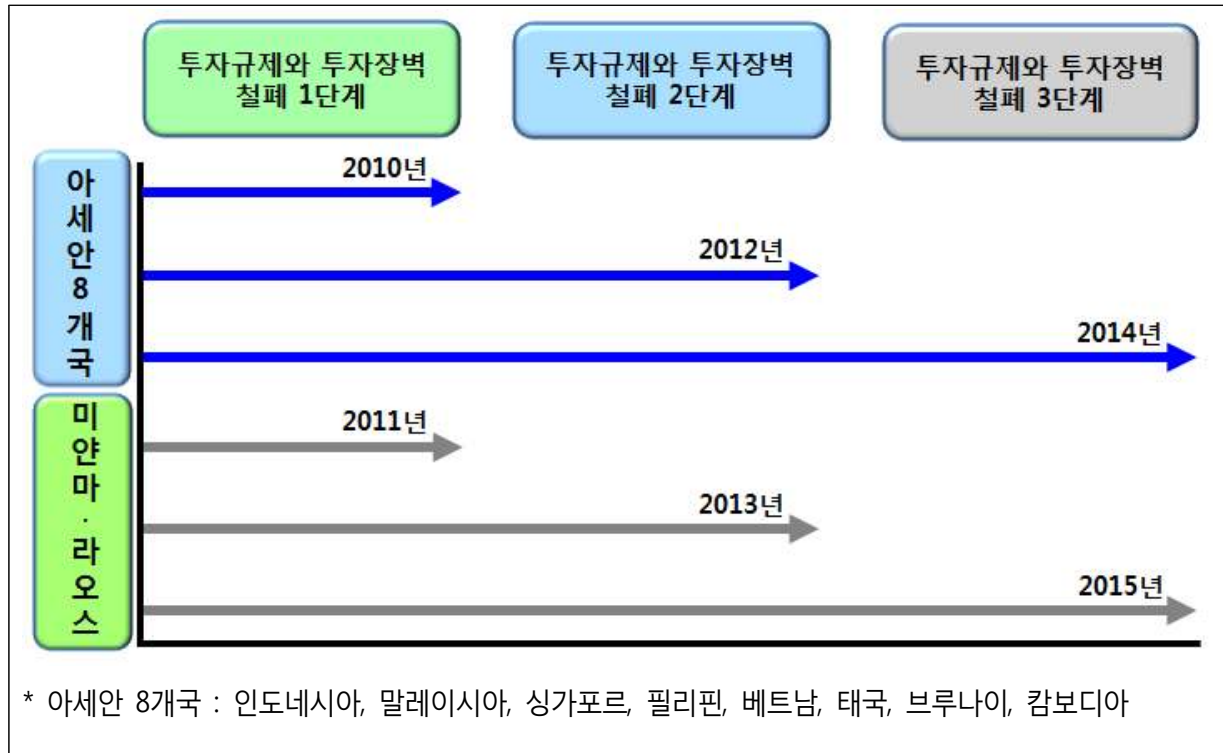
< AEC Blueprint상 상호인정협정(MRAs)자유화 스케줄 >



□ 투자 자유화

- 새로운 투자 및 재투자의 지속적 유입은 외국인직접투자 유치와 더불어 아세안 경제의 역동적 성장을 촉진하는 요소로 작용
 - 2014년까지 아세안 8개국*은 투자규제와 투자장벽의 3단계 철폐 완료
 - * 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 필리핀, 베트남, 태국, 브루나이, 캄보디아
 - 미얀마와 라오스는 2015년까지 완료 예정
- 투자 분야의 협력은 1998년 아세안 투자지대(AIA: 아세안 Investment Area)의 협의를 통해 시행
 - AIA에 의거, 모든 산업(제조업, 농업, 임업, 수산업, 광업 등)은 개방되어야 하고, 투자자에게 잠정예외품목과 민감품목에 명시된 일부 예외조항과 함께, 투자 전과 후에 내국민대우 원칙이 지켜져야 함.

< AEC Blueprint상 투자 자유화 스케줄 >



□ 노동 자유화

- 엔지니어링, 간호, 건축, 의료-치과 수련 서비스 등 자격상호인증(MRAs) 개발에 집중
- 숙련 노동자 및 전문가들의 비자발급 추진
 - 주요 서비스 분야에 대한 직업과 트레이너 기술을 위한 자격과 면허를 2009년까지 발전시키고, 나머지 서비스 분야는 2010~2015년까지 발전시킴.
 - 역내 학생과 직원들의 이동을 증진하기 위해 AUN(ASEAN University Network) 멤버들 사이에서의 협력 강화
 - 아세안 국가들 사이의 노동시장 정보, 취업을 위한 일시적 이주 허용

□ 자본의 자유화

- 거시경제적 안정과 모든 아세안 국가의 자본 자유화 확립을 추진하기 위해 규제 제거 및 완화를 추구하고 있음.

□ 경제블록 구축·회원국 간 균형발전을 위한 노력 촉구

- **(소비자 보호)** 소비자 보호를 강화하기 위해 ACCCP(ASEAN Coordinating Committee on Consumer Protection) 설립
 - 정보 공유와 교환을 용이하도록 소비자 보호 단체 네트워크 구축하고, 소비자 보호 관계관과 소비자 대표를 위한 지역별 교육과정 구축
- **(지적재산권)** 아세안 지적재산권 액션플랜 2004-2010(ASEAN IPR Action Plan 2004-2010)과 아세안 저작권 협업 계획(Work Plan for ASEAN Cooperation on Copyrights)을 통해 지역적으로 협력 중
 - 아세안 내 지적재산권 관련 기관들의 협력을 촉진하고, 사용자들이 쉽게 등록할 수 있는 아세안 파일링 시스템 구축
- **(인프라 개발)** 육로 운송은 싱가포르-쿤밍 철도연결 완성과 아세안 고속도로 네트워크 프로젝트(AHN ; ASEAN Highway Network)가 최우선적 과제임.
- **(전자 상거래)** e-ASEAN 체계 협정과 공동 기준을 바탕으로 아세안 내에서 전자상거래 및 온라인 상품무역을 가능케 하는 정책과 법적 기준 체계 필요
 - 전자거래와 분쟁처리에 관한 법적 인프라를 조화시키는 절차가 필요하며, 아세안 내 디지털 서명에 관한 상호 인정 촉진

□ 회원국 간 경제개발 격차를 축소하고, 글로벌 시장에서 경쟁 가능한 수준으로 역량을 제고하여 세계경제 통합을 이루는 것이 목표

- **(중소기업 발전)** 아세안 회원국의 다양성 최적화, 중소기업 경쟁력 및 탄력성 강화, 아세안 경제 발전에 중소기업의 공헌 향상을 목표로 중소기업 발전 정책 청사진 제시
 - 이를 위해 중소기업 네트워크 및 지역 생산, 분배 네트워크 개발에 참여 촉진, 중소기업 발전을 위한 자금 조달 등이 필요
- **(회원국 간 경제 개발격차 해소)** 아세안 회원국 간 발전 격차 뿐 아니라 세계 다른 지역과의 발전 격차를 줄이기 위해 총력을 기울이는 지침 제시
 - 아세안 내에서 CLMV가 다른 지역과의 협정을 통해 생산, 분배 네트워크를

발전시켜 역내에서 동등한 위치를 확보할 수 있도록 아세안 6개국의 지속적인 지원을 약속

- 아시아 개발 은행 및 세계은행과 같은 국제기관으로부터 지지 약속
- 아세안의 세계경제로의 통합을 위해, 대외경제관계에 대한 일관된 접근과 글로벌 공급망에 적극적으로 참여
- 아세안 회원국들 중 미개발 국가들이 산업적 역량과 생산성을 제고시켜 지역적, 국제적 통합 계획에 적극 참여시키기 위해 기술 원조의 포괄적인 패키지 개발이 필요함.

3. AEC 진척상황

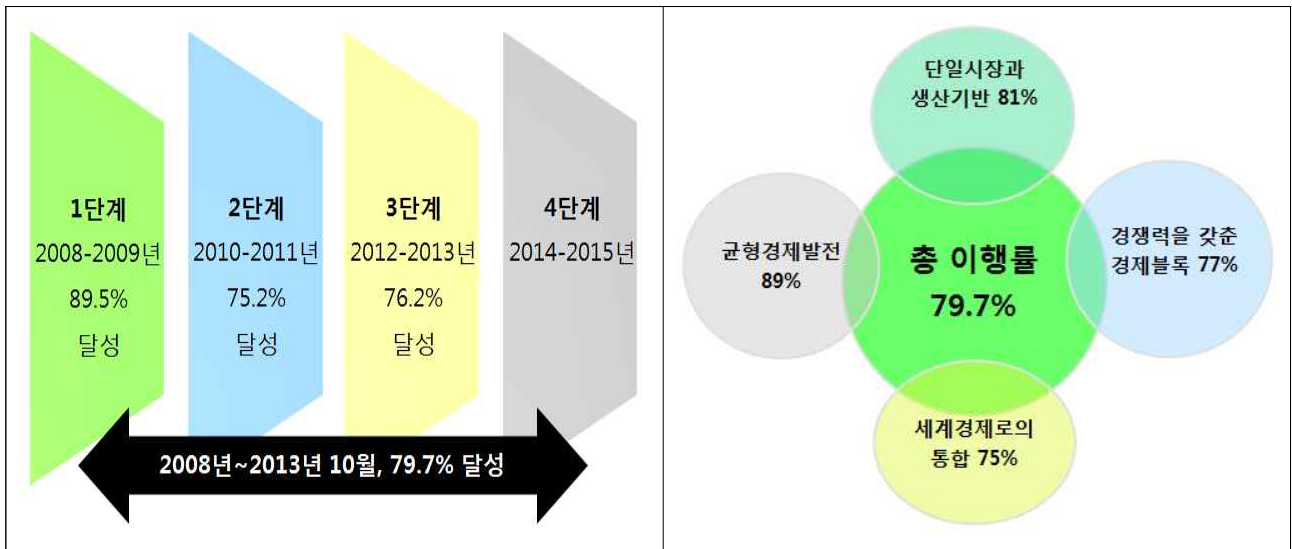
□ AEC 진행 상황

- 아세안 6국은 2010년부터 이미 모든 제품에 대한 역내관세를 0~5%로 낮추었고, 나머지 4개국도 2015년까지 모든 품목에 대한 역내 관세를 0~5%로 인하를 목표로 함.
- 2015년 AEC 달성을 통해 2009년 대비 단순예상으로 아세안 FTA 효과의 6배 이상의 성장효과를 볼 수 있을 것으로 예상
 - FDI 유입액은 2012년 기준 약 28% 증가한 63%의 증가율을 보일 것으로 전망되며, 아세안 6개 선도국과 CLMV 국가와의 발전 격차도 점차 감소할 전망

□ 아세안 사무국의 Scorecard*에 따르면, AEC는 약 79.7% 정도 진전

- 2008년~2013년 10월까지 AEC 달성을 위한 추진목표를 79.7% 달성
 - 단일시장 및 생산기반 조성을 위한 계획은 81%, 경쟁력을 갖춘 경제지역 구축은 77%, 균형경제 발전 계획은 89%, 세계 경제로의 통합은 75%를 달성했다고 평가
 - * 아세안 사무국은 2008년부터 2년 단위로 기간을 구분하여 경제공동체 목표 달성도를 AEC Scorecard를 통해 발표하고 있음. 이는 단지 각 부문의 제도를 채택했는지를 이행, 불이행으로 구분하여 계량화해 백분율 형태로 목표 달성도 수치를 제공하는 것으로 이 자체가 AEC 추진의 수준을 정확히 반영하고 있지는 않음.
- 나머지 20%의 까다롭고 민감한 사안들에 적극적 접근이 부재
 - 특히 단일시장 및 생산기반 구축 목표 중, 상품교역 자유화, 서비스 교역 자유화, 투자 자유화와 관련된 정책의 불이행 정도가 높음.
 - 균형경제발전 과제에서 중소기업 발전과 관련된 과제의 이행이 미흡
- AEC의 적극적 이행을 위해서는 이행 기제(compliance mechanism)를 강화, 투명성 확보를 통해 AEC 추진의 실효성을 다지는 것이 중요
 - AEC 추진을 위한 주요 정책 과제인 아세안 연계성과 개발 격차 축소에 대한 지속적 논의를 하고 있음.
 - 큰 틀에서 AEC 이행기제는 상당 부분 이행될 것으로 보이며, 아세안 회원국은 통합화에 박차를 가하고 있음.

< AEC Scorecard >



자료원 : ASEAN Economic Community: From Perspective of Korea, ASEAN Secretariat

□ 통합 거버넌스 부재와 낮은 개방도로 2015년 출범에 회의적 시각 존재, 추진 동력이 부족한 것으로 평가받고 있음.

- 통합 거버넌스 부재와 낮은 개방률은 적극적인 AEC 달성에 걸림돌이 되는 요소로 작용
 - EU*와는 다른 ASEAN WAY** 고수 : 역내 관세철폐, 생산요소 자유이동까지의 공동시장
 - * EU식 모델 : 단일통화, 관세동맹, 공동의회 / ASEAN : 개별회원국의 FTA를 통한 독립관세 유지
 - ** 타국의 내정에 간섭하지 않고 모든 결정은 전원합의제 방식
 - 최근 미국 상공회의소가 발간한 ‘ASEAN Business Outlook Survey 2015’에 따르면 전문가 대다수가 2015년 AEC 출범을 회의적으로 보며, 일부는 2020년까지도 실질적 출범이 어려울 것으로 전망
 - 의장국 중심으로 역내 경제통합 초석을 마련하는 데에 의의를 둘 것으로 보임.
- AEC 출범을 위한 인력 및 예산 부족과 아세안 국가 간 경제발전 차이는 실질적 AEC 추진을 어렵게 만드는 요소
 - 아세안 사무국의 경우 300명의 인력과 연간 1,600만 달러의 예산으로 운영, 재정과 인력에서 추진동력이 부족
- 자본시장의 통합은 시장에 대한 낮은 이해도로 3~6년 정도가 소요될 것으로 전망
 - 상품 관세가 계획대로 철폐될 가능성은 있으나, 생산요소의 자유로운 이동은 단기간에 불가능하다는 전망이 강함.
 - AEC의 달성이 아닌, ASEAN FTA의 완전한 실현이 우선 달성되어야 함.

II

AEC 출범에 따른 주요국 동향

국가	주요 내용
싱가포르	· (AEC 참여도) 아세안 경제통합 이끄는 교두보로서의 견고한 역할을 기대하며 경제통합 주도 · (주요정책) 싱가포르-쿠알라룸푸르 간 고속철도 연결을 통한 일일 경제권 형성 · (산업동향) - 금융, 바이오의료, 제조업(녹색, 바이오, R&D분야 투자) 중심지
인도네시아	· (AEC 참여도) 경제외교를 지향한 전략적 협력관계 구축을 목표로 적극 참여 · (주요정책) 투자유치를 위한 인프라 개선에 적극 노력 · (산업동향) - 노동집약적 제조업 거점, 거대 내수시장의 강점 - 자동차, 조선·철강·기계 등 제조업 생산기지로 부각 - 팜오일, 코코아, 석탄 등 풍부한 천연자원과 거대 내수시장으로 매력도 상승
말레이시아	· (AEC 참여도) 금융, 물류, 제조업 등 산업 전반에서 경제통합의 수혜자가 될 것으로 기대 · (주요정책) 농업, 헬스케어, 인프라 등 12개 분야 중심으로 경제개조프로그램 실시 · (산업동향) - 떠오르는 생산거점으로 부각, 항공·금융산업의 발전 가능성 큼. - 아세안을 단일시장으로 금융(CIMB), 항공(AirAsia) 적극 홍보 - 태국, 인도네시아에 이은 자동차 생산기지로 잠재력 보유
태국	· (AEC 참여도) 지속적이고 동등한 자국 발전을 위한 수단으로 간주하여, 적극 참여 · (주요정책) 특별경제구역 유치, 베트남-싱가포르-중국-인도까지 고속도로 연결 · (산업동향) - 아세안 물류 및 생산허브를 목표로 국경무역 활발히 진행 - 전 세계 제조업 생산기지로서의 역할이 더욱 확대될 전망 - 우리기업들의 3자 물류 진출을 위한 물류통로로 활용
필리핀	· (AEC 참여도) 지방 특화산업유치 강조하며 긍정적으로 인식하나, 교육 및 홍보 부족으로 참여 미미 · (주요정책) 금융법 개정, 인프라 구축 등 외국인투자 유치에 적극 · (산업동향) - 소비재 유통이 유망한 서비스 시장과 인프라 투자 활발 - 아세안 국가 중 유일하게 EU로부터 일반특혜관세적용, 섬유산업 발전에 긍정적 영향 기대 - 유망한 소비시장으로 소비재 등의 유통소비시장 전망 밝음.
베트남	· (AEC 참여도) 아세안과의 협력보다는, TPP 등으로 인한 수출가공 거점으로서의 이익에 초점 · (주요정책) 교통인프라 구축과 역외 경제협력을 통한 양자·다자간 교역 증시 · (산업동향) - 한-아세안 FTA 및 한-베 FTA를 연계한 글로벌밸류체인 구축 기대 - 한류 성숙지로서, 섬유산업 및 물류유통 산업 전망 밝음. - 전기·전자 산업 부분에서 우리나라 대기업의 진출 활발
미얀마	· (AEC 참여도) 낮은 노동생산성, 열악한 금융환경 및 인프라로 자국기업 피해 우려 · (주요정책) 경제개발5개년계획을 통한 제조업, 수력, 광물, 정보통신 발전 계획 · (산업동향) - 저임의 풍부한 노동력과 지정학적 위치를 바탕으로 한 접경국가의 생산거점 - 중국, 인도에 가까운 지리적 이점과 미개척 수출지로 선점기회 높음.
라오스	· (AEC 참여도) 내륙국의 한계를 극복하기 위한 모멘텀으로 활용계획 · (주요정책) 메콩강개발사업(중국 라오스 캄보디아 미얀마 베트남 태국을 통한 지속가능성장 도모) · (산업동향) - 풍부한 천연자원 보유, 중국-아세안을 연결하는 통합 물류망의 중심지 - 광업, 수력, 관광업이 라오스 경제를 이끌 성장 동력으로 주목
캄보디아	· (AEC 참여도) 도전이자 기회로 인식하며 캄보디아 경제의 취약성에 대한 우려도 큼. · (주요정책) 열악한 물류환경에 대한 개선 노력 및 주변국과의 물류망 연결을 위한 인프라 구축사업 · (산업동향) - 외국인투자에 우호적인 분위기와 저렴한 인건비로 매력도 상승 - 농업, 봉제업, 건설업 등 1, 2차 산업의 비중 높음.

1 싱가포르 : 금융·제조업(R&D, 바이오의료 투자) 메카로 역내 경제통합 주도

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) AEC 출범 시 아세안 시장에서 싱가포르의 교두보 역할이 더욱 공고해질 것으로 기대하며, 역내 경제통합을 적극적으로 선도
 - 인적교류 자유화에 따라, 역내 숙련 근로자가 선진국인 싱가포르로 이동하면서 싱가포르 내 고급인력 증가 및 노동경쟁력이 강화될 것으로 전망
 - 리셴룽 총리는 AEC에 따른 항공수송이 증가할 것에 대비하여 아세안 오픈스카이협정(ASEAN Open Skies Agreement)의 연내 이행 촉구
- (AEC 평가)
 - 리셴룽 총리는 2014년 아세안 정상회의에서 AEC의 달성을 위해 아세안 국가들의 적극적인 노력을 촉구하는 발언을 함.
 - 대다수 민간 산업 전문가들은 올해 안에 AEC가 출범하기 어려울 것으로 전망
 - 반면, 작년 말 유명 컨설팅업체의 업계 설문조사*에 따르면 90% 이상의 높은 비율이 향후 5년 내 AEC를 기반으로 비즈니스를 확장할 수 있을 것이라고 답변하여 AEC 출범에 대한 긍정적인 기대답변을 내놨음.

□ 정부 정책

- (싱-말 고속철도사업) 싱가포르와 쿠알라룸푸르를 90분 거리로 단축하는 총 연장 300km의 고속철도로, 2020년 완공을 목표로 추진
 - 현재 추진되는 고속철도는 기존의 철도라인이나 남북고속도로보다 서쪽으로 해안가 쪽에 더 가까이 위치하며 서해에 접한 3개 주에 걸쳐 7개의 철도역을 상정하여 양국을 일일 생활권으로 통합
 - 동남아 경제의 중심지 역할을 해 온 싱가포르와 중동으로 가는 관문인 말레이시아 간에 관광객 교류 증가 및 부동산 가치 상승 등 경제적 효과 기대

< 말레이시아-싱가포르 고속철도 예정 노선도 >



자료원 : Strait Times

- **(AEC 홍보 · 교육)** 경쟁력이 약한 중소기업을 대상으로 AEC 교육 프로그램, 생산성 향상을 위한 자금지원, 세제 지원책 등이 마련
 - 2014년 한 연구소에서 실시한 아세안기업 대상 설문조사에서 약 86%의 싱가포르 기업이 AEC를 모른다고 답해 정부는 AEC 홍보 및 교육에 주력
 - KOTRA 싱가포르 무역관이 2015년 2월 자체 실시한 설문조사에서도 약 74%의 기업이 AEC에 대해 잘 모른다고 답해, 인지도는 다소 높아졌으나 여전히 아세안 역내 통합에 대한 관심 및 인지도가 저조한 편

나. 산업 동향

- 관광, 금융 등 서비스 산업뿐만 아니라, 바이오메디컬, 전자 등 제조업에 대한 외국인 투자비중도 꾸준히 증가할 전망
 - 전체 산업에서 서비스업이 70%(도소매업 17%, 금융 14%, 물류 11%, 비즈니스서비스업 14% 등) 가량을 차지하는 싱가포르의 산업구조를 고려할 때, 서비스 산업의 자율화는 싱가포르 경제에 긍정적으로 작용할 것
 - 2014년 말, 싱가포르의 유명 컨설팅 업체가 선정한 동남아 지역 50대 유망 기업 중, 싱가포르 기업은 10개사로 에너지(3개사), 물류(2개사), 금융, 부동산 및 의료기기 등의 기업으로 나타남.

- **(금융·유통)** 세계 3위의 금융허브로, AEC 출범 이후에도 안정된 성장 기대
 - 600여 개 글로벌 금융기관이 활동하고 있는 싱가포르의 AEC 출범 이후 역내 국가들의 외국인투자 확대에 금융 산업이 더욱 활발해질 것으로 보임.
 - 시장조사기관 웰스인사이트에 따르면, 2020년 싱가포르는 스위스를 제치고 운용자산 규모로 세계 최대 자산관리 시장이 될 것으로 예측
- **(전기·전자)** 글로벌 기업의 조립공정 투자 진출 활발
 - 전자 산업은 2013년 기준 싱가포르 전체 제조업에서 약 28%를 차지
 - 싱가포르 정부는 2020년까지 전자산업과 관련된 녹색, 바이오, 플라스틱, 보안 등의 분야에 개발 및 투자하여 생산보다는 R&D로 구조개선을 추진하고 있음.
- **(바이오메디컬)** 바이오메디컬은 2013년 기준 237억 싱가포르 달러(약 20조 원)로, 싱가포르 전체 제조업 산출량의 8.2%를 차지²⁾
 - 아시아 바이오메디컬 허브를 목표로 2015년까지 산출량을 250억 싱가포르 달러(약 21조 원)로 상향하기 위해 투자를 지속하고 있음.³⁾
- **(숙련노동자 유입기대)** 숙련 노동자의 역내 자유이동에 따라 싱가포르 내 노동 경쟁력이 강화될 것으로 기대
 - 싱가포르 HR회사 Jobstreet이 아세안지역 취업희망자 약 2천여 명을 대상으로 한 설문조사에서 80%이상이 AEC 출범 시 싱가포르 근무를 가장 희망한다고 답변

□ 아세안 역내 경제통합에 대한 기업들의 인지도는 매우 낮은 편이며, 활용도도 높지 않음.

- 싱가포르 현지기업 및 현지 진출 우리나라 기업 50개사 중 약 74%가 AEC에 대해 전혀 모르거나, 거의 알지 못함.
 - AEC에 대해 알고 있는 25%가량의 기업들 중, AEC를 활용할 의사가 있는 기업은 절반도 되지 않음.
 - 싱가포르는 외국자본이 경제에 기여하는 비중이 매우 높아 자국 산업 또는 자국 기업을 크게 구분하지 않고, 경제활동의 대부분을 차지하는 싱가포르 정부기업 및 다국적기업이 이미 세계 시장에서 상당한 경쟁력을 갖춘 것에서 기인

2) 「KOTRA Global Insight-2015년 권역별 진출전략」, KOTRA

3) 「KOTRA Global Insight-2015년 권역별 진출전략」, KOTRA

다. 경쟁 동향

□ 금융 및 유통분야에서 전 세계 글로벌 기업들의 투자진출 활발

- 미국, 유럽, 일본, 중국 등 글로벌 금융 기업들의 투자가 활발하여, 싱가포르 내 로컬 기업이 아닌, 글로벌 다국적 기업들과 경쟁이 불가피
 - 다국적 기업들과 경쟁 할 수 있을 만큼의 경쟁력을 키우는 것이 중요

라. 우리기업 진출전략

□ AEC 출범 이후 아세안 역내에서 싱가포르의 입지는 더욱 견고해질 것으로 예측되는 바, 금융 및 비즈니스 인프라를 활용한 현지진출이 적합

- AEC 출범으로 인한 역내 금융 및 자본 자유화는 당장 거시적인 효과를 내지는 못하더라도, 향후 몇 년 안에 자유화가 진전될 전망이므로, 관련 분야에 선점하여 진출하는 전략이 필요
 - 우리나라 싱가포르 산업은행 지사는 우리기업들의 해외진출 촉진을 통한 투자 활동에 대한 기대로 AEC를 활용할 의사가 있음을 밝힘.

2 인도네시아 : 풍부한 노동집약적 제조거점 · 거대 내수시장으로 활용

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) 주변국과들의 전략적 제휴를 강조하며 AEC 출범에 적극적으로 준비
 - 조코위 정부는 자국 이익을 강조하는 경제외교를 지향, 전략적 제휴를 위한 역내 관계 구축에 초점
 - * 조코위 대통령은 2014년 11월 APEC 정상회담에서 “인도네시아가 TPP, FTAAP등의 협상에서 얻을 것이 없다면 추진하지 않겠다”고 밝혀, 자국의 이익에 신중한 입장을 밝힘.(Changing tone in foreign policy, EIU)
 - 한편, 아세안 대표부 Rahmat 인니 대사에 따르면 조코위 대통령은 AEC 출범에 능동적으로 참여하는 것이 주변국과의 우호관계를 증진시키는데 기여하는 것이라는 입장을 밝힘.
- (AEC 평가) 조코위 대통령은 AEC가 인도네시아 경제 및 기업에 미칠 영향을 낙관
 - AEC 출범으로 아세안이 경제적 통합이 이루어지면, 외국인직접투자 증가 및 협상력 제고로 국제경제뿐 아니라 국제정치에서도 아세안의 영향력이 커질 것으로 기대(Sanchita Basu, Eastasiaforum, 2015.1.31)
 - 반면, AEC의 연내 출범에는 회의적인 입장 "Moving too slowly towards an ASEAN Economic Community"(Jayant Menon, Eastasiaforum 2014.10.14)

□ 정부 정책

- (경제개발 마스터플랜) 인니 정부는 자원의존 경제에서 제조업, 서비스업 등 고부가가치 경제로의 전환을 통해 2025년까지 1인당 GDP 1만5천 달러, 세계 10위 경제대국 진입 목표
 - 자바, 수마트라, 칼리만탄, 술라웨시, 발리, 파푸아 총 6개 지역의 연결성을 강화하고 지역별로 여건에 맞는 8대 중점 분야 및 22개 산업을 중점 육성
- (물류 · 인프라 투자) 역내 투자유치를 통한 인프라 개선 시급
 - 인도네시아의 물류비는 GDP에서 차지하는 비율이 주변 경쟁국 대비 약 24% 높고,

항구에서의 체류기간도 길어 투자유치의 최대 걸림돌로 지적

- 2012년 세계은행(World Bank)의 물류성과지수*에 따르면, 인도네시아는 말레이시아, 태국, 필리핀 등 주변 아세안 회원국보다 낮은 59위를 기록

* 물류성과지수(LPI ; Logistics Performance Index) : 각국의 물류경쟁력을 가늠할 수 있는 대표적 지표로, 세계은행이 전 세계 160여 개국의 통관, 물류인프라, 국제수송, 물류역량, 물류추적, 적시성 등 항목을 조사해 그 평균치를 2007년부터 2년에 한 번씩 발표

** 싱가포르(4.13) 말련(3.45), 태국(2.98), 필리핀(3.14), 인니(2.85), 베트남(2.68)

- 열악한 물류 인프라 타개 정책으로, AEC 출범을 앞두고 인프라 구축을 위해 싱가포르·말레이시아 등 5개 기업으로부터 60억 달러 가량의 투자유치 예정

- (중소기업지원) 인도네시아 국영은행(BRI ; Bank Rakyat Indonesia)을 통해 영세한 중소기업에 대한 자금 지원 추진

- (은행시스템 통합) 인니 중앙은행(BI ; Bank Indonesia)은 말레이시아 중앙은행과 은행시스템 통합을 위한 가이드라인에 합의

* 인니 중앙은행 Agus 행장은 아세안 10개국을 대표하여 인니와 말레이시아가 역내 은행시스템 통합의 토대를 이루는 가이드라인에 합의했다고 밝힘(Jakarta Post, 2014.12.31.)

- (건설업) 외국인투자소유 지분을 확대 추진 예정

나. 산업 동향

- 세계 4위의 최대인구를 보유한 이점을 활용하여 자동차, 전자, 섬유 등 노동 집약적인 제조업의 전망이 밝음.

- (자동차) Business Monitor는 2014년부터 2018년까지 인도네시아 자동차 생산량이 매년 8% 증가할 것으로 전망, 태국을 대체할 수 있는 자동차산업 중심지로 부상할 것으로 예상

- 이는 AEC 출범 이후 자동차 제조업체들이 인도네시아 내수 및 동남아 수출 시장을 겨냥해 인도네시아로의 진출을 확대를 계획하는 것에서 기인
- 인도 타타모터스(Tata Motors), 2013년 7월 인도네시아를 동남아 시장 투자거점으로 활용할 계획임을 발표
- 일본 도요타(Toyota), 매년 수출 물량이 8% 정도 증가함에 따라 약 2억3천만 달러 가량을 인도네시아에 투자해 엔진공장을 설립할 계획임을 발표

- **(섬유·봉제)** 풍부한 노동력 및 소비시장으로 봉제 산업에 대한 투자 지속 전망
 - 인도네시아 봉제섬유협회(API)에 따르면, 2013년 기준 봉제섬유 수출은 73억 7천만 달러로, 전체 수출액에 5%에 해당
 - 최근 봉제 산업에 대한 투자가 지속적으로 이루어져 AEC가 출범하는 2015년에는 약 120억 달러에 달할 것으로 전망되며, 특히 현지 진출 우리나라 봉제업체가 수출 견인차 역할을 한다고 밝힘.
 - 인도네시아에 진출한 우리나라 기업의 1/3 가량이 섬유봉제, 신발 등에 종사하여 최근 동 분야에 대한 투자비중이 감소했음에도 불구하고 여전히 현지 진출 우리기업 중 가장 많은 비중을 차지
- **(전자)** 삼성, LG, 도시바, 파나소닉 등 한일기업과 중국 Midea, 로컬기업인 Polytron, Maspion, Sanken 등이 선전하고 있음.⁴⁾
- **(농업·식품)** 인도네시아는 풍부한 천연자원 보유국으로, 팜오일은 전 세계 1위, 코코아는 2위, 커피 4위 생산국
 - 팜오일 생산은 당분간 꾸준한 성장세를 보일 전망이나 농업 중에서도 세부 품목별로 역내 통합에 대한 입장이 상이함.
 - 인니코코아산업협회(Indonesia Cocoa and Chocolate Industry Players Association, APIKCI) Sony Satari 협회장은 인니 코코아 산업이 대외 경쟁에 취약해, AEC 출범이 코코아 산업에 미칠 영향을 비관적으로 평가⁵⁾

□ **역내 공산품 대거유입에 따른 인도네시아산 제품 경쟁력 하락과 고급인력 유출에 따른 노동 경쟁력 약화 예상**

- 인도네시아 산업부는 AEC 출범 이후 전체 산업의 30% 정도만 대외 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 평가
- **(인력 시장)** 역내 서비스 및 인력시장 개방에 따라, 의료, 회계, 법률 등 고급인력의 IT, 이동통신 분야로의 대거 유입 전망
 - 보스턴 컨설팅 그룹에 따르면, 인도네시아 산업에서 매년 5만 명 정도의 기술직 필요로 하는 데에 반해 실제 기술직 졸업자는 3만 명에 불과, 2025년에는 기술직

4) 「KOTRA Global Insight-2015년 권역별 진출전략」, KOTRA

5) Indonesia Business Daily(2515.1.11일자)

부족 비율이 70%까지 상승할 것으로 예상

- 노동집약 산업의 가장 큰 변수인 생산직근로자의 최저임금 상승으로 인도네시아가 갖는 저임금 노동력의 강점도 다소 약화될 것으로 예상됨.
- 한편, 인니 정부는 인근 저임금 국가의 노동자가 대량으로 인도네시아로 유입되어 노동경쟁력 약화 방지책으로 자국에 외국인 취업 시, 인니어 시험 의무화 추진 중

- **(공산품)** 아세안 회원국 중 미얀마, 캄보디아, 필리핀 3개 국가와만 무역수지 흑자를 기록하여 역내 공산품 대거 유입 막기 위해 인도네시아 상품 경쟁력을 강화시킬 필요가 있다는 산업계 의견이 강함.
- 현지 언론은 2011년 중국과의 FTA 발효 이후 저가 제품들이 인니로 대거 유입되면서 무역수지 적자가 10억 달러에 달했던 상황을 비교하며 AEC 출범이 이와 유사한 결과를 초래할 것을 우려
- 인니 정부는 인도네시아산 제품들이 AEC 출범 이후에도 타 아세안 국가와 경쟁할 수 있도록, 국가표준 인증 품목 확대, 국가위원회 설립을 통해 경쟁력을 제고시키고자 함.

□ 인도네시아 대기업들은 다른 아세안 국가들에 비해 AEC에 대한 인지도가 높고, 역내 단일시장 출범에 대비한 전략 마련에 노력하고 있음.

- 인도네시아 주요 기업은 역내 단일시장의 출범을 앞두고 준비 작업에 착수
- 인도네시아 최대 식품회사 인도푸드(Indofood), 아세안 시장에 공격적으로 진출하기 위해 필리핀 최대 설탕 제조업체인 록사스(Roxas)의 지분 34% 인수
- 인도네시아 최대 제약회사 깔베(Kalbe), 인도네시아와 유사한 시장구조를 가지고 있는 미얀마, 베트남 및 필리핀 시장에 진출할 계획이라고 밝힘.

다. 경쟁 동향

□ 인도네시아에서 일본 및 중국의 공급망 구축은 더욱 강화될 전망으로, 한중일 간 치열한 경쟁 예상

- 일본은 자동차, 전기전자, 건설 중장비, 철강 산업에서 對인도네시아 진출 확대
- 인도네시아의 해외투자 비중은 2014년 기준, 싱가포르(1위), 일본(2위), 말레이시아(3위) 순이며, 한국은 7위를 기록

- 특히, 도요타와 인도네시아가 공동 생산한 ‘키장(Kijang)’은 인도네시아에서 국민 승합차로 불리며 큰 성공을 거둠.
- 중국은 가격경쟁력을 앞세워 가전, 휴대폰 분야에서 對인도네시아로 활발하게 진출하고 있는 추세
 - 레노보(Lenovo), 화웨이(Huawei), 샤오미(Xiaomi) 등 중국 스마트폰 제품이 최근 인도네시아 스마트폰 시장 진출을 본격화하고 있음.⁶⁾

□ 글로벌 기업들은 풍부한 노동력을 보유한 인도네시아의 내수시장에 주목, 소비 시장 선점을 위한 경쟁 심화⁷⁾

- Fortune 500대 기업 중, 103개社가 인도네시아에 진출을 계획하고 있으며, 석유·광산, 금융, 자동차, 전자, 서비스·유통 분야의 비중이 큼.
- * 국별 진출기업 수 : 미국(26개), 일본(18개), 독일(8개), 영국(7개), 한국(6개)

라. 우리기업 진출전략

□ 세계 4위의 대규모 인구와 아세안 최대 내수시장으로서의 장점 활용

- 인도네시아는 인근 아세안 국가에 비해 안정적인 정치상황, 저임금의 풍부한 노동력으로 섬유·봉제 산업 및 제조업 생산기지로 적합
- 팜오일, 커피, 코코아, 석탄 등 풍부한 천연자원과 거대 내수시장을 활용하여 적극적으로 진출할 필요
 - 인도네시아의 전체 천연자원 중 현재까지 30% 가량만 확인, 자원 채취를 위한 인프라 확충에 우리기업들이 지분투자의 방식으로 참여 가능
 - 다른 국가에 비해 빠르게 성장하고 있는 인도네시아 소비시장을 공략, 생산 거점 뿐 아니라 거대 내수시장으로서의 잠재력을 활용하는 전략이 중요할 것으로 보임.

6) Jakarta Post(2014.8.28일자)

7) 「KOTRA Global Insight-2015년 권역별 진출전략」, KOTRA

3 말레이시아 : 떠오르는 생산거점 및 금융, 항공 산업의 메카

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) 2015년 아세안 의장국으로서 총리 및 외교부 장관 등 고위급 공무원들이 AEC의 성공적인 출범에 대한 강한 의지를 여러 차례 피력
 - 말레이시아 정부는 자국이 아세안 내에서 경제력이 높은 편이며 금융, 물류, 제조업 등 산업 전반에서 비교적 경쟁력을 갖추어 시장통합의 수혜자가 될 것으로 기대
 - * 외교부 장관(Datuk Seri Anifah Aman) 언론인터뷰 : "As chairman of ASEAN, Malaysia's main role is to ensure that the Roadmap for ASEAN Community(2009-2015) is fully implemented and to develop a Post-2015 Vision document to ensure ASEAN's sustainable growth covering all elements of people's well-being and livelihood."(The Sun Daily, 2015. 2월)
- (AEC 평가) 정부 차원에서는 AEC 출범의 필요성 및 시장통합의 혜택, AEC 출범을 위한 정부의 노력 등 홍보내용 위주로 보도
 - 반면, 연구기관 등은 AEC 출범 시기까지 과제이행 완료가 어려울 것이라는 비관적인 전망도 있음.

□ 정부 정책

- (경제개조프로그램) 주요 경제부문의 구조개선 도모
 - * Economic Transformation Programme
 - 2020년 1인 소득 1만5천 달러 달성을 목표로 농업·팜오일, 헬스케어, 인프라, E&E(전자·전자) 등 12개 분야를 중심으로 경제개혁 추진
 - 말레이시아 경제를 견인할 중점 산업분야에서부터 경제 체질 개선을 통해 동 분야에 대한 장기적 투자유치 및 산업 발전을 목적으로 함.
- (말-싱 고속철도사업) 쿠알라룸푸르와 싱가포르를 90분 거리로 단축하는 두 국가 간 고속철도는 총 연장 300km로, 2020년 완공을 목표로 추진
 - 동남아 경제의 중심지 역할을 해 온 싱가포르와 중동으로 가는 관문인 말레이시아 간 관광객 교류 증가 및 부동산 가치 상승 등 경제적 효과 기대

- **(홍보정책)** 지적되고 있는 기업인들의 인지도 부족에 대처하기 위하여 청년인턴 사업을 개최하는 등 홍보활동 강화
 - 통상산업부 지원사업으로 대학생들에게 AirAsia, Axiata, CIMB, GE, Nestle 등의 다국적 기업에서 10주 간 인턴기회를 제공하는 사업이 진행되고 있음.

나. 산업 동향

□ 자동차, 금융, 항공 산업은 아세안을 단일시장으로 적극 진출하고 있으나, 섬유 및 소비재 산업에서는 저개발국에 비해 경쟁력 약화 우려

- **(자동차)** 말레이시아는 태국 및 인도네시아와 함께 아세안 제조허브로서 자리매김할 전망이나, 자국 자동차업체들을 위한 비관세장벽 조치는 해결 과제로 남음.
 - 말레이시아 대표 자동차 제조업체인 Proton과 Perodua는 각각 인도네시아 진출을 위해 Adiperkasa 社와 MOU를 체결하고(2015.2월), 엔진생산을 위해 Daihatsu 社와 합작설립 공장을 착공(2014.10월)하는 등 AEC 출범에 대비하고 있음.
 - EIU는 말레이시아의 자국 자동차산업 보호 규제를 이유로 AEC가 출범하면 태국 및 인도네시아에 비해 말레이시아가 투자유치 경쟁력이 떨어지면서 Proton과 Perodua에 악재로 작용할 것으로 전망
- **(금융)** AEC 출범 전부터 동남아 진출을 적극적으로 도모하고 있는 CIMB와 Maybank 등의 말레이시아의 대표적인 은행들을 위주로 AEC 출범에 대한 기대감 및 조속한 시장개방 표명
 - CIMB은 이미 아세안을 하나의 경제권으로 인식하고, 아세안 전역을 대상으로 적극적인 홍보를 하고 있음.
 - * CIMB은 인도네시아의 조속한 금융시장 개방 촉구(2014년 6월), 아세안 사무국 내에 FSQM(financial services and capital markets) 전문가 그룹 형성 및 예산지원 필요성 제기(2015.1월)
 - ** Maybank : 아세안 역내 통화스왑 포함 필요성 제안(2014.9월)
- **(항공)** 동남아에서 대표적인 중저가 항공사로 입지를 굳힌 에어아시아(AirAsia)는 AEC 의장국으로서 말레이시아 정부가 항공 산업의 성장세의 제약조건인 인프라 개선 및 규정 표준화를 위해 적극적인 조치를 해 줄 것을 촉구

- 동남아 시장에서 확고한 입지를 확보한 에어아시아(AirAsia)와 말레이시아 에어라인(Malaysia Airlines)의 활약으로 말레이시아 항공업계는 역내 경제 통합의 수혜자로 평가되고 있음.
- (통신·ICT) 말레이시아 정보통신협회(PIKOM)는 통상산업부와 AEC 관련 긴밀한 협력체계를 유지하고 있다며 말레이시아가 AEC 출범을 담당하게 된 것을 긍정적으로 평가
- ICT산업은 다른 산업에 비해 비교적 규제가 덜해 이미 여러 회원사들이 아세안에 진출하고 있는 상황으로, AEC 출범으로 역내 활발한 기업 활동 촉진 기대
- (섬유) 말레이시아 섬유제조자협회(MTMA ; Malaysian Textile Manufacturers Association)는 2014년 9월 언론인터뷰에서 타 아세안 소재 섬유기업들과의 경쟁이 심화되는 것에 우려를 표명하며 정부지원책 촉구

다. 경쟁 동향

□ 일본은 기계·전기 등 제조업 분야에서 본격적인 생산기지 이전을 구축해 옴.

- 일본은 1980년대부터 기계 및 전기 분야 제조업 생산기지를 말레이시아로 이전하여 생산비를 절감해 왔음.
- 아세안 역내 통합이 가시화됨에 따라, 말레이시아 자체 내 생산 뿐 아니라, 제3국 진출을 위한 생산거점으로서 말레이시아 내 일본의 입지가 더욱 강화될 전망

라. 우리기업 진출전략

□ 최근 금융, 항공 등의 분야에서 말레이시아의 홍보가 적극적으로 이루어지는 바, 우리기업의 유망 투자분야로 활용 가능

- 필리핀 CIBM, 에어아시아는 동남아시아 전역을 하나의 단일권으로 간주하여 적극적인 홍보 활동을 벌이고 있음.
- AEC 출범에 따른 금융 및 항공 분야에서 아세안 역내의 수요 증가는 말레이시아 투자 증가로 이어질 전망

4 태 국 : 아세안 물류허브와 국경무역을 목표로 AEC 출범에 적극준비

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) AEC 출범을 지역 공동체의 지속적이고 동등한 발전을 위한 필수 요건이자 자국의 발전 수단으로 간주하여 매우 적극적으로 참여
 - bangkok post, the nation 등 영자 일간지가 현재 AEC에 대비하여 적극적인 해외 인수, 투자를 진행하고 있는 태국 내 대기업들의 동향을 중점적으로 다루고 있음.
- (AEC 평가) 주요 일간지가 역내 무역장벽의 철폐에 관해서 긍정적인 입장을 보도하고 있으나, AEC의 연내 출범시기의 현실성에 대한 회의론도 제기되고 있음.
 - 제도와 인프라 부문의 연결고리가 없고 각기 다른 기준과 규정, 통관 절차를 두고 있어 경제부문에서 이질적 요소가 매우 많다는 점을 근거로 실제 통합에 차질이 불가피한 상태라고 진단

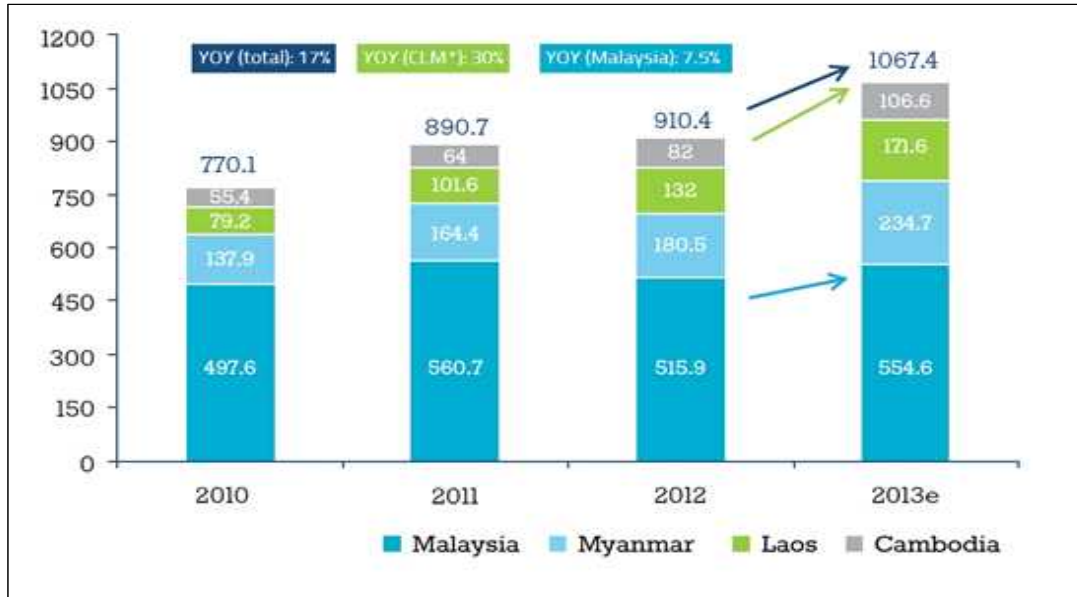
□ 정부 정책

- (국경무역 활성화) 주요 국경무역 장소(Mae Sot, Aranyaprathet, Trat, Mukdahan, Sadao-Padang 등 5개 지역, 약 3,000 km²)에 경제특구(SEZ ; Special Economic Zone)를 추진하여 국경무역 활성화 및 물류비용 감소 기대
 - 국경지역 치안이 불안한 말레이시아를 제외한 3개 국가(캄보디아, 미얀마, 라오스)와의 국경무역은 이미 2012년 3,945억 바트(약 118억5천만 달러)에서 2013년 5,128억 바트(약 154억 달러)으로 두 자릿수의 성장률 기록
 - SEZ에 Check point 등 세관을 현대화하고 다리, 도로 등 교통 인프라 투자 등을 통해 국경 무역 활성화에 적극 나서고 있음.
 - 태국 총리 프라윗 내각은 투자자들을 SEZ로 이끌어오기 위해 소프트론 1천5백만 달러의 투자를 보장하고, 8년 간 국경무역에 대한 법인세 면제 및 향후 5년 간 50% 면세혜택 부여를 추진 중
- 태국 쇼핑몰 MBK는 경제특구 SEZ 설정지역 중 하나인 Maesot에 생활

쇼핑몰을 세워 주변국인 미얀마에서 새로운 소비자들을 타깃으로 삼아 수익을 확대할 계획을 추진하고 있음.

< 태국의 주변 4개국과의 국경무역 성장률 >

(단위 : 십억 바트)



자료원 : BOI(Board of Investment)

- (아세안 물류허브화 전략) 인도차이나 반도의 중심에 위치한 지리적 접근성으로 아세안 내 물류허브로의 성장을 목표로 함.
 - 인도차이나 반도의 중심에 위치한 태국은 지리적 접근성이 뛰어나, 고속도로를 통해 베트남, 싱가포르, 중국, 인도까지 고속도로 연결
 - 현재 태국을 지나가는 아세안 고속도로 네트워크는 총 12개(총 길이 6,693km)로, 태국과 인근 국가를 연결하는 4차선 일반도로 및 고속도로를 개발하고 철도 복선화 및 고속철도 도입 추진 중
 - 수완나폼 공항, 돈므앙 공항 등 방콕 인근 국제공항의 확장프로젝트 추진하는 등 2015~2022년까지 2조 4천억 바트(약 750억 달러)을 철도, 도로, 해운, 항만 등 교통 인프라 확충에 투자할 계획

< 태국의 교통인프라 구축계획(2015-2022) >



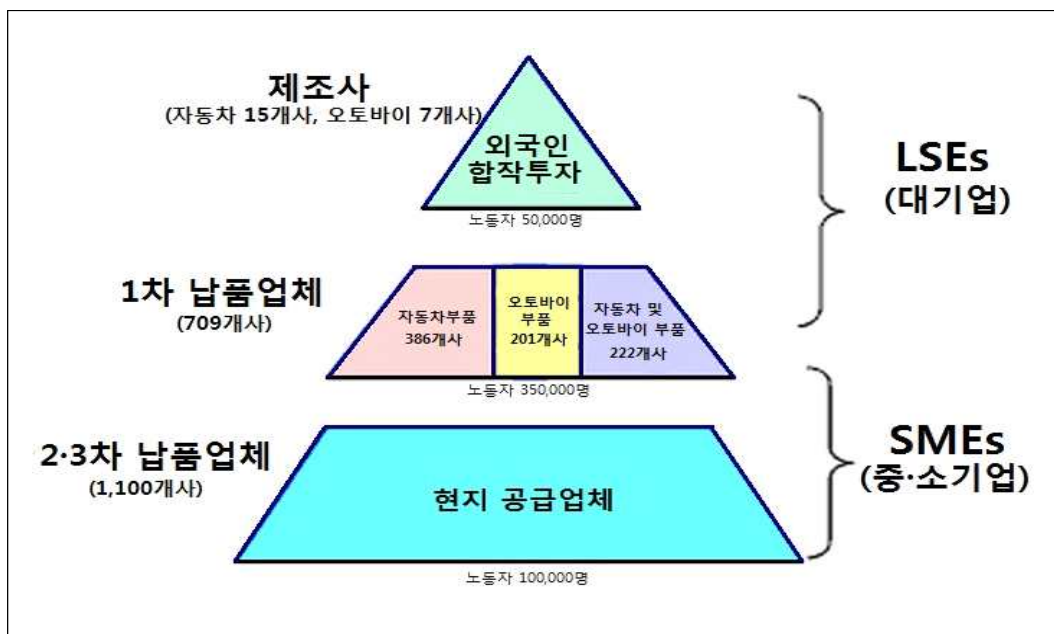
자료원 : 방콕 포스트

- **(투자유인 정책)** 투자 촉진법에 따른 해외 투자유인 정책 실시
 - R&D, 디자인, 기술인력 양성 등의 기여도에 초점을 맞춘 투자인센티브 제도 및 지역총괄본부(ROH)에 대한 조세·비조세 혜택 등의 투자 유인책 운영
 - 이러한 투자진흥책은 기존의 정치적으로 불안정한 국가 이미지에도 불구하고 아세안 국가들 중 수월한 사업 진행이 가능한 국가로 상위권에 랭크되어 해외 투자자에게 어필
- **(법인세율 인하)** 최저임금 인상에 따른 해외 투자자들의 경영 손실을 줄이기 위해 법인세율을 2012년에 기존 30%에서 23%까지 인하, 2013년 1월부터 추가로 종전 대비 3%p 인하된 20%를 적용

나. 산업 동향

- 자동차 및 전자·가전 산업 등 제조업이 전체 GDP의 40%를 차지, 제조업 분야의 성장이 지속될 전망으로, 아세안 제조업 허브화 전략으로 물류·인프라 산업도 함께 발달
 - (자동차 부품) 다른 아세안 회원국에 비해 역내에서 비교적 차량 생산기지, 인적자원, 연구개발 센터 등이 체계적으로 구축되어있어, 전 세계 자동차 부품 생산기지로서의 역할이 더욱 강화될 것
 - 다국적 자동차 기업들은 태국을 통한 아세안 국가 수출의 무관세 혜택을 통해 태국을 동남아 시장 진출의 교두보로 여기는 바, 태국 내 자동차산업은 지속적으로 성장할 전망
 - AEC 출범 이후 아세안 역내 자동차 부품 관세 면제 및 판매 시장 확대가 예상됨에 따라, 태국 정부는 2020년 자동차 생산량을 현재보다 40% 이상 늘어난 350만 대로 전망
 - 특히, 태국 정부는 친환경자동차 부품에 대한 관세 면제, 소비세 감면 등 지원 정책을 추진하고 있어 태국 내 친환경자동차의 생산비중이 높아지는 추세

< 태국의 자동차 산업구조 >



자료원 : 태국자동차부품제조업협회

- **(전자·가전)** 역내 관세철폐 및 적극적인 해외 투자 유치정책을 기반으로 생산기지 건설 및 수출 증가 기대
 - 전 세계 주요 전자제품 제조사들이 대부분 태국에 소재, 아세안 전자산업의 중심지로 발전
 - 태국은 아세안 국가 중 소비자 가전제품(에어컨, 세탁기, 냉장고) 최대 생산국으로 태국 내 생산되는 소비자 가전제품의 80% 가량이 수출되고 있으며, 2013년 기준 주요 수출국은 아세안(20%), 일본(14%), EU(13%), 미국(12%) 순⁸⁾을 기록
 - 태국 정부는 가전제품 등의 원활한 수출을 위해 수완나폼 국제공항, 램차방 항구, 고속도로 등의 물류 시스템 및 인프라 구축
 - 태국 투자청에서는 투자 촉진법에 따라 설비, 자재의 수입 관세와 법인세 등에 대한 면세 혹은 감면 혜택을 부여하는 방식의 투자 인센티브 프로그램운영
- **(물류·유통)** 태국의 교통 인프라 구축을 기반으로 물류비용이 크게 감소함에 따라 물류 및 유통 분야도 지속적으로 발달
 - 태국의 대표적인 유통 대기업 Central group이 Robinson 백화점을 베트남(호치민, 하노이), 인도네시아(자카르타)에 런칭하며 아세안 역내 투자를 적극적으로 진행
- **(금융·서비스)** 아세안 역내 협력강화, 합작 등을 통해 적극적으로 진출
 - 태국 카시콘 은행(KBank)은 최근에 라오스에 지점을 개설하고, 싱가포르에 지점 또는 현지 은행과 합작 형태로 은행을 개설하는 방안을 추진
 - 이벤트 기업 Index Creative village Plc(태국 내 시장점유율 1위), 보험 서비스 기업 Muang Thai Life Assurance 등은 AEC 출범에 대비하여 이미 미얀마, 베트남, 말레이시아, 인도네시아 등에 지사를 설립하고 해당 지역의 기업들과 파트너십 관계를 맺고 있거나 향후 아세안 시장 진출을 적극적으로 검토하고 있음.
 - 특히, 서비스업은 태국과 주변국(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 등)간의 수요 양상이 비슷하여 진출 장벽이 더욱 낮을 것으로 전망
- **(식품)** 베트남, 필리핀, 말레이시아 등 공격적으로 해외 시장 개척과 투자를 진행함으로써 역내 시장 점유율을 확보하는 등 입지를 굳히고 있음.
 - 태국 냉동식품社인 Thai Union Frozen Products Plc(TUF)는 캘리포니아의 Bumble Bee seafood, 노르웨이의 정어리 회사 King Oscar, 프랑스의 훈제연어 제조회사 Meralliance 등 아세안 역외에 근간을 두고 있는 회사들을 인수

8) Thai Electrical Electronics Institute

- 태국 음료 대기업 Thai beverage group, 식품 대기업 CP group 등도 베트남을 비롯한 아세안 국가의 여러 기업들을 인수, 합병하면서 기업 규모를 키우고 있음.
- 태국 식품 시장점유율 1위 기업인 Charoen Pokphand Foods(CPF)는 이미 베트남, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 라오스, 캄보디아 등 아세안 6개 회원국에 투자하고 있음.
- **(농업)** 태국 기업이 원재료인 농산물이나 1차 가공품을 외국에서 조달하거나, 캄보디아 등 이웃국가를 농산물 수출 기지로 활용하는 것이 용이해질 것으로 기대
- 농업 및 노동집약적 산업의 경우(비숙련 노동인력 집중 산업), 2013년 태국의 최저임금이 1일 300바트로 상승함에 따라 해외 기업들의 노동집약적 산업기지 건설이 미얀마, 라오스로 유출
- 결과적으로 AEC 출범이 노동비용의 경쟁력을 약화시킬 것으로 보임.
- **(숙련공 해외유출)** 임금격차로 인한 숙련 노동인력의 역내 유출 심화
 - 태국 간호사 조산사위원회는 2015년 말 AEC 출범에 따라 간호사, 의사 등이 싱가포르 등 역내로 이동이 활발해져, 태국 국립병원의 간호사 부족 현상이 심각해질 것으로 전망
 - 태국 국립 병원의 간호사 월급은 약 40만 원 정도인 것에 비해 싱가포르는 6배 이상이 높은 약 175만 원으로, 태국의 간호사들의 역내 이동이 예상됨.
 - 싱가포르, 말레이시아에 비해 고급인력이 부족한 현실을 반영, 노동경쟁력 제고를 위해 전 국민을 대상으로 영어 교육을 보급하기 위한 교육부의 장기 정책 중 하나인 영어 교육 캠페인을 통해, 언어 능력이 우수하고 숙련된 인적자원의 육성 추진 중

라. 경쟁 동향

- 태국은 전 세계 제조업 생산 시장(자동차, 전자·전기)에서 글로벌 기업들의 생산거점 구축을 위한 각축의 장이 될 것
- 글로벌 자동차 업체들은 태국을 부품 생산거점으로 활용, 소비거점으로서의 역할까지 확대되는 추세
- 일본 닛산은 태국 중심으로 생산체제를 구축, 컴팩트카 ‘마치’는 태국 공장에서 2010년부터 생산을 시작, 현재는 태국제 ‘마치’가 아세안과 일본으로 수출

- 미국 Ford, GM 및 독일 Mercedes-Benz, BMW 등 독일 회사 역시 태국을 제조 공장으로 삼아 supply chain 구축에
- AEC 출범으로 인한 역내 교역 활성화 및 글로벌 기업들 간 공동생산기지 구축으로 태국의 자동차 생산기지화 현상은 더욱 심화될 전망
- 태국의 800개 이상의 전지전자 제조업체 중, 일본계 기업이 절반 이상을 차지
 - 소니, 니콘, 파나소닉, 캐논, 캐논 등 주요 일본기업은 거의 대부분 태국에 생산거점을 보유하고 있다고 봐도 무방할 정도로 일본 업계의 영향력이 큼.

라. 우리기업 진출전략

- 아세안 물류허브로 성장하려는 태국의 강점을 활용해 3자 물류 및 아세안 역내 국가로의 진출을 위한 중간 물류기지로 활용
 - 태국의 아세안 물류 허브화 추진정책은 AEC 출범으로 더욱 가속화 될 전망이며, 최근 3자 물류비중이 증가하는 추세를 활용
 - 한국계 물류 운송업체에 따르면, 미얀마 건설시장이 유망해짐에 따라 태국을 통해 미얀마로 운송되는 화물량이 크게 증가하는 추세
 - 제조업이 GDP의 40%를 차지하는 태국은 제조업이 원재료를 수입해 조립 가공해 수출하는 구조를 감안, 우리 기업들의 진출에 용이
 - 태국은 자동차 산업이 발달했으나, 부품 국산화 비중이 낮은 편이고 전기 전자산업도 반도체 등 부품을 수입해 가공 및 조립하는 구조
 - 태국이 높은 잠재력을 보유한 전자 및 가전 분야에서 혁신능력 배양 및 브랜드 육성 등 고부가가치로의 확대를 계획함에 따라, 이미 우리나라가 고급 기술을 보유한 동 분야에서 선전을 기대할 수 있음.
 - SCB EIC(Siam Commercial Bank Economic Intelligence Center)는 조립생산에 집중된 태국 전자산업을 고부가가치 분야 위주로 개편 할 것을 권고
 - 태국은 AEC 출범에 따라 아세안 생산기지로가 되는 것을 최대 목표로 설정, 특히 반도체, 핸드폰, 컴퓨터, 철강, 석유화학 등 고급기술 분야에서 전문성을 확보한 한국이 태국 및 인근국가로의 진출을 노려볼 수 있음.

5 필리핀 : 소비재 유통이 유망한 서비스 시장과 인프라 투자 활발

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) 필리핀 정부에서는 AEC 출범이 지방자치단체의 경쟁력을 강화할 수 있는 좋은 기회가 될 것으로 예상하여, 지방마다 특화된 산업유치 강조
 - 그러나 관련 내용에 대한 교육이 부족하여 AEC 출범에 따른 영향에 대해 제대로 인지하지 못하고 있어, 참여가 미미함.
 - 대기업의 경우 이미 AEC 출범에 따른 시장 확장에 대해 준비하여 아세안 시장 외에 미국이나 유럽 시장으로의 진출을 모색하고 있는 반면, 대다수 중소기업은 어떤 역할을 수행해야 할지 파악하지 못해 참여가 불가능한 상황
- (AEC 평가) 현재 AEC에 대한 개념 및 출범에 대한 준비가 이루어지지 않아, 관세제도 및 산업정책을 마련하고 관련 교육이 필요하다는 현지 언론이 대부분

□ 유망산업 및 정부추진 정책

- (인프라 구축) 열악한 인프라 시설 개선을 위한 예산 투입
 - 2016년까지 인프라 투자를 GDP의 5%까지 확대하겠다고 발표
 - 농어업, 저가주택 건설, 에너지, 의료, 제조, 공공인프라, 물류 및 서비스 등 우선 투자유치 업종 제시
- (금융법 개정) AEC 출범에 따른 역내 금융 자유화 기조에 대응코자, 시장개방을 위한 금융법 개정 추진
 - 외국계 은행이 필리핀 시장 진출제한 허용을 전체의 30%에서 40%까지 확대하여 외국계 은행 진출을 허용
 - 각 국의 국책은행을 제외하고, 현지 로컬은행의 의결권 주식 보유한도를 기존 60%에서 100%로 상향 추진
 - 이에 따라, 외국계 은행이 지분투자 및 인수합병 형태로 현지 금융 산업에 진출할 수 있는 기회가 커짐.

- **(자국산업 보호책)** 쌀, 설탕, 옥수수 등 민감 품목들의 피해가 있을 것으로 예상되나 사실상 필리핀 정부는 이전부터 민감 품목을 보호해 왔으므로, AEC 출범 이후에는 민감품목 보다는 타 농산품의 경쟁력 약화에 따른 대책방안 모색에 주력할 계획
- (쌀 관세화 유예 연장) 1995년 이후 쌀 관세화를 유예, 최근 2017년 6월까지 쌀 관세화 유예가 합의됨에 따라 기존의 의무수입량(350,000톤)의 약 2.3배인 양(805,200톤)을 수입하는 조건으로 연장 인가를 받아냈으며 관세는 35%~50% 부과를 유지
- (수출용 정제설탕 부가세 면제) 설탕은 2013년 관세율 18%에서 2015년 관세율은 5%로 감소하게 됨에 따라 피해가 있을 수 있다는 우려가 있으나, 이미 필리핀 정부는 설탕의 가격 경쟁력을 강화하고자 수출용 정제설탕에 대해서 부가세 면제
- 설탕규제관리위원회(SRA ; Sugar Regulatory Administration)는 “Block Framing Program(블록 농업 프로그램)을 제도화하여 전문적으로 설탕 생산을 관리하고 있으며 사탕수수 산업발전 기금으로 블록 농업 프로그램, 융자 지원, 연구개발, 사탕수수산업에 종사자에게 장학금을 지원하고 있음.

나. 산업 동향

- 자동차 생산기지로 부각, 섬유분야에서 전망 밝을 것으로 보이며, 금융법 개정에 따른 외국인 투자유치 기대를 예상
- **(자동차)** McKinsey's 보고서에 따르면, 필리핀은 운송 및 부품 공급 등을 고려하여 낮은 제조비용을 산출할 수 있는 매력적인 국가로 상위권을 차지
- 특히 일본 자동차 회사(미쓰비시, 도요타 등)의 자동차 조립라인 공장을 인수, 건설, 증설하는 등 현지 제조공장 투자에 박차를 가하고 있음.
- 미쓰비시는 2012년 Ford사가 폐쇄한 필리핀 내 자동차 제조라인을 2014년 4월 인수하였고 도요타는 1,126만 달러(5억 페소) 규모의 자동차 공장 증설 계획
- **(섬유·의류)** 필리핀 의류산업은 2014년 12월, EU로부터 일반특혜관세(GSP ; Generalized System of Preference Plus)를 부여받음으로써 섬유 및 의류를 무관세로 유럽에 수출
- 특히 아세안 국가 중에서 필리핀만 유일하게 유럽의 GSP를 공여 받음으로써 아세안 주변 국가들에 비해 가격우위를 점하게 될 것으로 예상됨에 따라, 필리핀 경제 구역청(PEZA)는 약 3~5년간 외국인직접투자가 증가할 것으로 전망

- 반면, AEC 출범으로 베트남에서 생산되는 글로벌 브랜드 의류들이 무관세로 필리핀에 들어올 경우, Bench와 Penshoppe 같은 필리핀 현지 의류 브랜드는 가격 경쟁력이 약화되어 현지 의류 브랜드 산업의 축소를 우려하고 있음.
- **(농산물·식품)** 쌀, 설탕, 옥수수 등의 농산품의 경우 매우 민감한 품목으로 정부 차원에서 보호하고 있으나, 주변 아세안 국가의 값싼 농산물, 식품의 유입이 많을 것으로 예상되어 자국 농업 산업 보호대책 마련이 필요하다는 입장
 - AEC 출범으로 쌀, 옥수수, 설탕 등이 낮은 가격으로 유입될 것을 대비하여 쌀 관세화 유예를 연장, 수출용 설탕 부가세 면제 및 정부보조금 지원 등으로 민간품목을 보호하고 있음.
- **(금융·서비스)** 외국계 은행의 필리핀 시장진입 시, 진출제한을 전체의 30%에서 40%까지 확대하여 외국계 은행 진출을 허용하고 있으며 현지 로컬은행의 의결권 주식 보유한도를 기존 60%에서 100%로 상향 예정(국책은행 제외)
 - 우리나라의 수출입은행, 산업은행 등이 연락사무소 형태로 진출했으며, 신한은행은 2015년 1월, 필리핀 마닐라지점 설립을 계획을 발표하여, 베트남, 싱가포르, 미얀마에 이어 마닐라를 잇는 '동남아 금융케트' 구축을 추진
 - 반면, 필리핀 중앙은행(Banko Sentral ng Pilipinas)은 필리핀 금융업은 다른 아세안 국가에 비해 자산 규모가 작아 AEC 출범 이후에는 필리핀 은행의 시장 점유율이 하락할 것으로 예상

6 베트남 : 팽창하는 유통 소비시장과 한-베 FTA를 연계 글로벌밸류체인 구축

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) 아세안과의 협력 강화 보다는 역외국가과의 양자·다자간 협력을 중시하여, 전반적으로 AEC 출범에 회의적
 - 주력 수출시장을 타깃으로 한 수출가공 거점으로서의 자국의 이익을 더 중시
 - 아세안 역내 국가 이외에 미국, 유럽, 중국, 일본, 우리나라 등과의 협력이 큰 비중을 차지
- (AEC 평가) 아시아개발은행(ADB)과 국제노동기구(ILO)의 보고서에 따르면, AEC 출범 시 향후 10년 간 베트남 GDP는 약 15% 증가, 고용창출은 약 11%로 증가할 것으로 전망

□ 정부추진 정책

- (역외 경제협력) AEC 뿐만 아니라, 2014년 한-베 FTA 타결, 베-관세동맹(러시아, 벨라루스, 카자흐스탄) FTA 협상 타결, 2015년 베-EU FTA, TPP 협상 타결 추진 등 주요 교역상대국과 경제교역을 활발히 추진
- (교통인프라 구축) 2020년까지 총 457억 달러 규모의 교통인프라 구축 사업 추진 예정
 - 이 중, 베트남 정부 예산은 30~50억 달러, 외국인 자본은 47억 달러 정도로 예상되고, PPP 등 민간자본투자로 320억 달러를 충당 예정
 - * 베트남 도로 및 교량 건설을 위해 '15년까지 총 228.6억 달러, '16~20년까지 약 347억 달러의 예산이 소요될 것으로 집계되나 베트남 정부예산은 턱없이 부족하여, 전체 예산의 30~40%는 PPP 방식으로 예산 조달
 - 베트남 중앙정부, 58개성, 5개 도시, 3,265개 공기업 공공조달 시장이 형성되어, 2014년 기준 총 3만5천 개의 공공조달 입찰이 진행되었으며, 전체 예산규모는 430억 달러로 추정(이 중, 국제입찰은 1,000건)

- (국영기업 구조조정) 무역, 서비스 및 투자부문의 경쟁력 향상을 위한 국영기업 구조조정 등의 행정부문의 개혁 진행 중
 - 국영기업의 방만 경영으로 인한 낮은 업무 효율성, 불완전한 기업구조 등 공기업 부실 해결을 위해 국영기업의 지분 매각, 정보공개 의무화 추진
 - 2015년까지 356개의 국영기업을 민영화할 것을 발표, 베트남 최대 국영기업인 석유공사는 2015년까지 총 16개 자회사를 민영화 추진 예정

나. 산업 동향

□ 건설, 물류 및 섬유·의류 산업에서 두드러진 성장률을 보일 전망이나, 소비재 산업은 단기적으로 피해 우려

- (섬유·의류) 베트남의 섬유·의류 수출액은 전체 산업 수출액의 약 18%를 차지하는 유망 산업으로, AEC 및 TPP 등으로 최대 수혜업종으로 부상할 것으로 기대
 - 이미 중국, 홍콩, 일본, 우리나라 기업을 중심으로 신규 증액 투자를 증가하는 추세
 - 2014년 일신방직(한국, 1억 7,700만 달러)를 비롯하여, Texhong(홍콩, 3억 달러), Jiangsu Yulun(중국, 6,800만 달러)로부터 대규모의 투자 유입⁹⁾
- (전기·전자) 유럽, 일본, 우리나라 등 글로벌 대기업들이 대거 투자하면서, 협력업체들의 진출도 덩달아 활발히 진행될 전망
 - 삼성전자, 2012년 베트남 기존 공장에 15억 달러를 추가 투자 계획에 이어 제2공장 설립에 약 7억 달러를 투자할 계획임을 발표¹⁰⁾
 - LG전자, 하이퐁에 3억 달러 투자 발표
 - 일본 파나소닉, 캐논 및 핀란드 노키아 등이 대규모 투자 진출
- (물류·유통) 2014년 기준, 2008년 대비 가처분 소득이 95% 증가하는 등 소득 증가가 소비 증가로 이어져, 일본, 태국, 싱가포르, 우리나라 등 많은 국가들이 베트남 유통시장 선점을 위해 치열하게 격전 중
 - 일본 Aeon, 베트남 현지 파트너인 Citimart와 Fivimart와의 인수합병을 통해 베트남 전 지역에 형성된 유통체인을 확보하고, 인수한 베트남 기업의 노하우 및 경영자원을 통해 단시간 내 베트남 내 시장 확장을 위한 경쟁력을 확보

9) 「TPP 협상이 섬유산업에 미치는 영향 및 시사점」, KOTRA

10) 「KOTRA Global Insight-2015년 권역별 진출전략」, KOTRA

- 태국 BJC, 베트남의 독일 유통시장 체인인 Metro Cash & Carry 베트남을 8억 7,900만 달러에 인수, 이외에도 베트남 내 패밀리마트 체인 운영을 위해 기존 패밀리마트를 B' mart로 개명해 운영
- 우리나라 롯데마트, 포스코가 소유하고 있던 다이아몬드 플라자(백화점이 입점해 있는 호치민 시내의 주요 랜드마크 건물)을 매입하는 등 베트남 시장 개척에 공격적으로 나서고 있음.
- 이마트, 2015년 11월 고밥이라는 호찌민 공항 인근 지역에 대규모 매장을 오픈

□ 글로벌 경쟁력 열위에 있는 기업들은 AEC 출범에 대해 우려, 일부 대기업들은 지분매각 등을 통해 대응체제 마련에 주력

- AEC에 대한 로컬기업들의 이해도는 전반적으로 낮은 수준으로, 역내 경제 통합을 기회보다는 위기로 인식
 - 2013년 ISEAS(Institute of Southeast Asian Studies, 싱가포르) 조사에 따르면, 베트남 기업의 76%가 AEC의 출범에 대해 인지하지 못하고 있음.
 - 싱가포르, 말레이시아, 태국 등과 비교하여 글로벌 경쟁력을 갖추고 있는 기업이 상대적으로 적어 불리한 위치에 있어, 역내 무관세 수입품과 경쟁하기에는 브랜드 파워와 투자자본이 부족한 상황
- 일부 대기업들은 글로벌 기업에게 지분매각 등을 통해 AEC 출범에 대비
 - 베트남 로컬 제과시장의 28%를 점유하고 있는 킨도(Kinh-do)社は 기업지분의 80%를 미국계 글로벌 기업인 멘델레즈社에 매각, 이를 통해 확보한 자금으로 즉석라면, 조리용 오일 등 새로운 분야를 개발할 계획
 - 가전·전자제품 유통업체인 원킴(Nguyen Kiem)社は 지분의 49%를 태국기업에 매각하여, 역내 경제통합에 따른 유통시장 경쟁심화를 극복하고자 함.

다. 경쟁 동향

□ 완성차, 소비재 분야에서 아세안 역내국가 및 중국과의 경쟁이 가열될 것으로 예상

- 관세인하율이 큰 완성차는 아세안 회원국과의 경쟁에서 불리한 상황
 - 9인승 이하 승용차의 경우, 2014년부터 2018년 4년 간 한국산 수입관세율은 70%로 변함없는 데에 반해 아세안산 수입관세율은 4년 간 50%가 철폐

< 對한국 · 對아세안 완성차 관세율 비교 >

(단위 : %)

HS code	품목명	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		주요 수입국 (2013년)
		K*	A*	K	A	K	A	K	A	K	A	
8703	승용차 (9인승이하/2,500cc이하)	70	50	70	50	70	40	70	30	70	0	한국, 태국, 독일, 일본
8702	승용차 (10인승이상/버스)	70	50	70	50	70	40	70	30	70	0	중국, 일본
8704	트럭 (24MTs이상)	20- 68	5	20- 68	5	20- 68	5	20- 68	5	20- 68	0	중국, 태국, 일본, 인도

주 : K : 한국이 적용받는 수입관세 / A : 아세안 국가가 적용받는 수입관세

자료원 : 베트남 관세율표

- 베트남에 진출해 있는 일본 자동차 기업들도 아세안 국가들로부터 무관세로 수입되는 업체와의 경쟁을 우려
 - * 2015년 3월, 베트남을 방문한 일본 사절단은 베트남의 높은 생산비용으로 인해 현지에 진출한 일본 자동차기업들의 철수가 우려되는 상황이라고 밝힘.
- 현재 베트남의 수입차 시장에서 1위를 차지하고 있는 우리나라의 입지가 위협 받을 것으로 예상됨.
 - 2014년 기준, 베트남의 완성차 주요 수입국은 한국이 1위(14,766대), 태국이 2위(12,953대), 중국이 3위(11,631대), 인도가 4위(10,922대, 인도에서 생산된 현대자동차가 대부분)를 차지
 - 2014년 기준 대한 수입은 12.8% 증가한 반면, 태국은 78%, 중국은 234%로 태국 및 중국에 비해 수입 증가율이 크게 뒤지는 상황
 - 다만, 한-베트남 FTA가 연내 발효되면, 가격 경쟁력 확보가 가능할 것으로 보여짐.

라 우리기업 진출전략

□ 빠르게 성장하고 있는 소매유통시장을 우리 유통업체들의 소비 진출 기지로 활용

- 베트남 가처분소득 증가 및 유통 소비시장은 가파르게 증가하고 있는 시장으로, 경쟁국가의 진출이 본격화되기 전에 내수시장을 선점하는 것이 중요
 - 중국, 태국, 일본 등 주변 국가들이 베트남 유통시장 진출 본격화를 시작하고

있으나 과점 형태가 구축되진 않은 상황

- 한류 3세대 국가인 베트남에서는 중국 상품에 대한 불신이 팽배한데에 반해 우리나라 제품에 대한 긍정적 인지도가 두터워, 한류 프리미엄을 활용하는 것도 좋은 전략이 될 수 있음.

□ 한-베트남 FTA를 아세안 역내 경제통합과 연계하여, 글로벌 밸류체인의 연장선으로 활용

- 2014년 12월 체결된 한-베트남 FTA를 활용하여, 역외국가로서 받을 수 있는 관세인하의 불이익을 최소화
- 한-베트남 FTA가 연내 발효되면 아세안 역내 경제 통합과 연계, FTA 네트워크 확대 효과를 기대할 수 있음.

7 미얀마 : 저임의 풍부한 노동력 바탕으로, 중국-인도차이나반도를 잇는 통합물류거점

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) 낮은 노동생산성, 부족한 기술, 열악한 금융환경 및 인프라로 인한 자국 기업의 피해에 대한 우려가 높음.
- 미얀마 국가계획경제개발부에 따르면, AEC 출범은 장기적으로 미얀마 경제 성장에 긍정적인 것으로 판단되나 한편으로는 기업 경쟁력 약화에 따른 피해를 우려하고 있음.

□ 정부 정책

- (경제개발5개년계획) 2011년 신정부 출범 이후 경제개발5개년계획(2012~2016년) 추진을 통해 연평균 10.5%의 성장을 목표
 - 제조업, 자원개발, 수력발전, 광물자원, 정보통신, 경제특구개발 등을 우선 순위로 설정하여, 외국인투자 및 제조업 수출산업의 증대를 기대
- (중국과의 물류기지 연결) 미얀마 차우크푸 가스전과 중국 윈난성 쿤밍을 연결하는 2,380km의 대규모 석유가스관 공사가 2010년 착공, 2015년 1월 말 개통 완료
 - 차우크푸-쿤밍 수송 육로를 연결하는 등 미얀마는 중국-아세안-인도 및 유럽을 연결하는 물류 연결고리의 역할을 기대하고 있음.

나. 산업 동향

- 2011년 민간 신정부 출범, 2012년부터 투자제한이 완화됨에 따라 제조업, 건설업, 서비스업을 중심으로 급격히 투자가 증가하는 추세
 - (천연자원) 인프라 투자개발을 통한 자원개발 전망이 밝음.
 - 태국, 중국, 인도, 방글라데시 등 접경지역에 구리, 니켈(세계 매장량 1위) 등

풍부한 자원을 보유하고 있으나, 인프라 부족으로 미개발된 지역이 많음.

- 우리나라 대우인터내셔널의 미얀마 가스전 판로 개척 등 우리기업의 진출 유망 분야가 많은 지역으로 보다 적극적인 진출이 요구됨.
- (섬유·봉제) 저렴한 노동임금, 인접한 지리적 조건으로 인해 아시아 봉제업계의 마지막 보루가 될 것으로 전망
 - 미얀마 봉제 산업 노동자의 임금은 중국에 비해 1/2, 베트남에 비해 2/3 수준으로, 현지에 진출한 우리기업들의 봉제업의 선전은 향후 10~15년간 지속될 전망
- (소비유통) 미얀마 북부 및 남부를 중심으로 유통 新시장 형성 기대
 - 미얀마는 6,400만 명 규모의 내수시장과 접경지역 내 3억의 인구를 보유한 잠재 소비시장이나, 물류금융 등 기초적인 인프라 부족으로 자체 소비시장 발전이 더딤.
 - 아직까지 경쟁이 치열하지 않지만, 중국 및 우리나라의 인프라유통에 대한 투자가 이어지고 있으며, 기본적인 인프라가 갖춰지면 소비시장 발전이 가속화될 것으로 예상됨.
 - 우리나라 롯데리아는 미얀마 3호점을 개장, 하루 매출이 해외매장 중 1위를 차지하는 등 선전하고 있으며, BBQ도 현지기업과 합작으로 현재 4호점을 개설 중에 있음.

다. 경쟁 동향

□ 중국과 일본, 대만 등 주변국이 미얀마 특별경제구역 및 인프라 개발에 적극 참여

- 미얀마로 생산기지 이전에 따른 산업단지 개발에 착수
 - Kyaukphyu SEZ : Myanmar-China Pipe Line과 연계, 중국 주도로 산업단지 건설 및 중국기업의 생산기지 이전 전망
 - Thilawa SEZ : 일본 주도로 양곤 인근에 대규모 산업단지 건설 중으로 태국 진출 일본기업의 미얀마로의 생산기지 이전이 예상
 - Dawei SEZ : 태국 주도로 방콕에서 직선거리 300km에 위치한 산업공단 및 심해항 건설 진행 중으로, 태국 및 태국 진출 외국기업의 생산기지 이전 예상

- 중국은 미얀마를 연결하는 철도 및 수송육로 연결 등 단일 경제권 형성을 위한 인프라 투자에 적극적으로 참여
- 일본, 중국 등은 미얀마의 특별경제구역에 민관 개발 본격화
 - 미얀마는 저렴한 노동 비용이 장점으로 평가받고 있으며, 올해부터 일본과 미얀마가 공동으로 민관 개발을 진행하고 있는 특별경제구역이 본격 가동

라. 우리기업 진출전략

□ 인프라 투자를 기반으로 미얀마와의 파트너십 강화 필요

- 미얀마는 중국 및 인근 아세안 국가와 추진 중인 인프라 개발 협력을 추진 중에 있음.
 - 미얀마의 경제규모 및 사업 환경을 감안, 독자적으로 추진하기 어려운 대규모 프로젝트에 안정적인 성장을 지원하고 시장 진출의 초석 마련

□ 현지의 풍부한 노동력을 활용, 미개척 생산기지 선점 전략

- 풍부한 천연자원과 저임의 노동력을 활용해 생산기지로 활용
 - 생산직 직원 1인 고용 비용이 연간 1,100억 달러로 아세안 회원국 중 고용 비용이 가장 저렴하고 젊은 노동층으로 이루어져 있어, 봉제 산업 등 노동 집약적 산업에 적극 활용하는 전략
- 태국, 인도네시아, 말레이시아 등 대부분의 아세안 국가들이 이미 일본과 중국 등이 선점한데 반해, 미얀마는 우리나라 기업이 주변국가와 대등한 입장에서 진출할 수 있는 시장

8 라오스 : 풍부한 천연자원 보유·중국-아세안을 연결하는 통합 물류망 중심지

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) AEC 출범이 라오스 경제도약의 모멘텀 중 하나가 될 것이라는 기대감으로, AEC 추진 관련 국제회의에 적극 참여하고 있음.
- 지역경제 통합과 함께 내륙국의 한계를 기회로 살려, 아시아의 스위스가 되는 것을 목표로 하고 있음.
- (AEC 평가) 태국, 베트남 등 주변국과의 교역 증대 및 외국인투자에 대한 긍정적인 기대감을 나타내고 있음.
- 반면, 장기간 독과점 체제 정착으로 취약한 산업경쟁력과 낮은 노동생산성으로 인해 경쟁 무대에서 도태될 수 있다는 우려 또한 강함.

□ 정부 정책

- (메콩강 개발사업) 아시아개발은행(ADB)은 1992년부터 110억 달러를 투자해, 도로, 공항, 철도, 지역개발 등 메콩강 유역 개발사업(GMS ; Great Mekong Subregion)을 추진
 - 라오스는 중국, 태국, 베트남, 캄보디아, 미얀마 등 5개교로 둘러싸인 내륙국으로, 해상 운송 불가, 높은 물류비 및 통관문제로 개발이 지연되었음.
 - GMS가 완료되면 라오스를 중심으로 주변국을 동서남북으로 연결하는 경제 회랑(Economic Corridor)이 생성되어, 국경무역을 통한 골든트라이앵글 생성
 - 태국무역협회는 골든트라이앵글 지역에서 메콩강 수로를 통해 이뤄지는 해상운송만 연간 580억 달러 규모가 될 것으로 전망
 - 우리나라 수출입은행은 라오스 정부가 추진 중인 GMS 북부 송전사업 등 4개 사업에 EDCF 4,700만 달러를 지원하는 계약 체결
- (사회경제개발계획) 라오스 정부는 2011~2015년 사회경제개발계획에 따라 기존 낙후된 사회 인프라 개선을 위해 공공시설 확충을 활발히 진행
 - 역내 무역 자유화로 외국 방문객 및 관광객 증가가 예상됨에 따라 호텔 등 각종 숙박업의 발전도 기대

♣ GMS 경제벨트 '코리도(Corridor)'

- 인도차이나 반도의 경제 벨트로, 메콩강 유역 국가들(중국, 미얀마, 라오스, 태국, 베트남, 캄보디아 등 6개국)을 도로와 철도로 연결, 개발하여 EU와 같은 경제협력벨트로 구축
 - 인도차이나 반도와 13억 인구의 중국 및 9억 인구의 인도를 연결
 - 라오스, 캄보디아, 미얀마 등 저개발국가의 지속가능 성장과 경제발전을 목표로 함.
 - 세 개의 방향으로 나뉘어서 도로 및 철도망 건설
 - 남북 코리도(South-North Corridor) : 중국-태국-캄보디아 연결
 - 동서 코리도(East-West Corridor) : 미얀마-태국-라오스-베트남 연결
 - 남부 코리도(Southern Economic Corridor) : 태국-캄보디아-베트남
- * South-North Corridor는 중국이, East-West Corridor는 일본이 중적 투자하고 있음.

< GMS 경제벨트 >



○ Corridor 발달 단계

- Transport Corridor : 교통인프라 구축
- ↓
- Logistics Corridor : 물류환경 개선
- ↓
- Economic Corridor : 민간투자 촉진

자료원 : 매일경제

나. 산업 동향

□ 라오스 경제 성장의 원동력인 광업, 전력발전이 지속적으로 성장할 전망이며, 최근 몇 년 간 관광객이 급증하며 새로운 효자산업으로 기대

- (관광업) 역내 및 주변국의 관광객 급증으로, 새로운 효자산업으로 부상할 전망
 - 2014년 기준, 태국으로부터 200만 명, 베트남 110만 명, 중국으로부터 42만 명이 라오스를 방문

- 주요 관광객 비중은 태국, 베트남, 중국, 우리나라 순으로 관광객이 지출한 비용도 증가해, 관광산업은 새로운 효자산업으로 부상
- 2014년 한 해 우리나라 관광객이 급격히 늘어난 이유는, 작년에 방영되었던 라오스 여행 프로그램의 영향과 라오항공, 진에어, 티웨이 항공 등 라오스로의 항공노선 증설에서 기인한 것으로 보임.
- (광업) 라오스의 광업은 GDP 비중 1위로, 지속적인 외국인투자 기대
 - 전체 광물자원의 30%만 확인되었고, 국제 광물가격 상승으로 구리, 금 이외의 다양한 광물에 대한 외국인투자가 증가할 전망
- (수력발전) 라오스의 주요 성장 동력으로, 2020년까지 1만 2,000MW의 전기생산을 계획하고 있어 전력발전 분야는 지속적으로 발전하는 추세¹¹⁾
 - 최근 10년 간 40억 달러의 외국인투자가 이루어졌으며, 이는 전체 외국인투자의 32%에 해당
 - 라오스 정부는 수력발전 관련 민자사업과 민관협력사업에 더 많은 외국인 투자를 유치할 계획

다. 경쟁 동향

□ 메콩강 주변의 통합 물류망 구축을 둘러싸고 일본, 중국 간 주도권 싸움이 거셴.

- South-North Corridor는 중국이, East-West Corridor는 일본이 중점 투자하고 있음.
 - 일본은 미얀마-태국-라오스-베트남 4개국을 횡단하는 동서고속도로 구축과 제2 동서고속도로 정비에 거대 자금을 투자
 - 중국은 쿤밍-라오스-방콕을 연결하는 남북고속도로 건설에 박차를 가하고 있는데, 이는 물류망 연결로 메콩강 유역에 중국 주도의 경제벨트를 구축하려는 목적

11) 「2015 권역별 시장진출전략」, KOTRA

< 메콩강 주변 5개국 물류망 구축 >



자료원 : 매일경제

라. 우리기업 진출전략

□ KSP와 연계하여, 메콩강 주변의 인도차이나반도 물류망 진출에 적극 나서야 함.

- 동 물류망이 완공되면, 중국- 인도차이나반도를 잇는 거대 물류망이 생성되는 것으로, 우리나라는 더 이상 방관하고 있을 수 없는 상황
- 일본과 중국의 경쟁이 이미 심화된 지역으로, 무조건적인 투자보다는 우리나라의 개발경험을 전수해주는 KSP 사업 등을 통해 단계적으로 접근할 필요가 있음.

9 캄보디아 : 외국인투자에 우호적인 분위기와 저렴한 인건비로 매력도 상승

가. 정책 동향

□ AEC 참여도 및 평가

- (AEC 참여) 상무부 장관, AEC 출범이 캄보디아에게 도전이자 기회가 될 것이라 언급하며 긍정적인 기대감이 높음.
- ILO 조사 보고서에 따르면, AEC 출범이후 캄보디아는 향후 10년 간 약 20%의 GDP 상승이 예상된다고 밝힘.
- (AEC 평가) AEC에 대한 정부정책의 부재 및 로컬 기업의 인지도가 낮은 점을 문제로 지적하며, AEC 출범에 대한 캄보디아 경제의 취약성을 우려하는 현지 언론 내용이 다수

□ 유망산업 및 정부추진 정책

- (메콩강 개발사업) 중국, 미얀마, 라오스, 태국, 베트남, 캄보디아 등 6개국을 잇는 물류망 구축 사업으로, 완공되면 캄보디아 경제성장을 이끄는 견인차 역할 기대
- (물류 발달) 2014년 세계은행이 발표한 물류성과지수에 따르면, 캄보디아의 물류성과지수는 2010년 129위에서 총 160개 국가 중 83위로 46위나 상승한 수치
- 이는 배송지연과 불확실성을 줄이기 위한 캄보디아 정부의 노력과 외국인 투자유치에서 기인

나. 산업 동향

- 1,2차 산업이 주를 이루며, 농업, 봉제업, 건설업, 관광업이 경제성장의 견인차 역할을 함.

- (제조업) 제조업 및 건설 투자 확대에 따른 철강재, 건설장비 및 자재, 원단 등 기초 원자재와 정제원유 등의 수입 수요증대 예상¹²⁾
 - 새로운 생산기지 이전을 위한 일본 기업의 대류모 투자가 이어지고 있으며, 제조업 분야에서는 2013년 기준 약 3,260만 달러 투자

라. 경쟁 동향

□ 저개발 국가의 개발 수요 및 저렴한 인건비로 일본의 투자진출 확대

- 일본은 2005년 아소 다로의 동남에 외교벨트 전략으로, 캄보디아 및 라오스 개발에 역점을 두고 있음.
 - 후발 개도국으로서 개발수요가 크며, 아세안 주변국 대비 저렴한 임금 수준이 투자 매력도로 작용
- 캄보디아로 이전하는 일본 기업수는 꾸준히 증가하고 있으며, 직접투자 역시 증가
 - 일본은 대캄보디아 수출국가 중 5위를 차지하며, 2009년 이후 캄보디아에 대한 직접 투자는 꾸준히 증가하는 추세(2009년 약 2만7천 달러→2013년 약 1백만 2,228천만 달러)
 - 새로운 생산기지 건설을 위한 투자 증가가 주요 원인이며, 노동집약 산업인 전기 공장이 최근 몇 년간 캄보디아로 이동한 건수 증가

라. 우리기업 진출전략

□ 아세안 주변국과의 지리적 접근성 및 외국인투자에 호의적인 투자유치 분위기를 활용, 우리기업의 적극적인 진출 필요

- 원재료를 수입하고, 완제품을 수출하기 좋은 지리적 이점을 보유
 - 방콕-프놈펜-호치민에 이르는 고속도로 연결로, 주변국과의 물류 이점 활용이 가능
- 캄보디아는 부동산 획득을 제외하고는 외국인 투자에 대해 제한이 없으며, 건강 및 환경상 유해하지 않다면 외국인 투자에 매우 호의적인 사회 분위기를 가지고 있음

12) 「2015 권역별 시장진출전략」, KOTRA

10 중국 : 중국-인도차이나 반도의 통합물류망 구축을 위한 대규모 투자 지원

1. AEC 출범에 대한 시각

- 리커창 총리(李克強): AEC 출범을 적극 지원할 방침
 - 2014년 11월 열린 아시아 정상회의에서 리 총리는 ‘중국은 정치, 경제, 사회, 문화 공동체인 AEC 출범을 적극 지원하며, 지역 간 안정적인 발전을 위해 긍정적인 역할을 해나갈 것’이라고 발표
- 닝푸쿠이(寧賦魁) 대사 : ‘21세기 해상 실크로드’ 공동 건설
 - 주태국 중국대사인 닝푸쿠이는 2015년 2월 방콕에서 개최된 제5회 세계지식포럼에서 ‘新실크로드 공동건설 및 중국-AEC의 공동번영’을 주제로 발표
 - 연설을 통해, “동남아는 21세기 해상 실크로드의 중추이자 출발점으로 중국과 AEC는 동 프로젝트 추진을 계기로 인프라 구축 등 관련 분야에서 상호 협력을 강화해야 한다”고 강조
 - 또한 중국-AEC 자유무역구(中國-東盟自貿區) 및 경제파트너관계 협상(區域全面經濟伙伴關係談判)을 조속히 완성하고 경제무역 연계를 심화할 것을 제의
 - 중국-AEC 인프라 구축 전용대출, 아시아기초시설 투자은행, 실크로드 펀드 등을 적극 활용해 중국-AEC 협력자금을 마련할 것을 건의
- 환치우왕(環球網) : AEC 출범 올해 안으로 쉽지 않아
 - 환치우왕은 말레이시아 언론인 남양상보(南洋商報)의 기사를 인용해 올해 안에 AEC 출범은 어려울 것으로 전망된다고 보도하면서 주요 원인으로 글로벌 경기침체, 국제유가 하락, 투자시장 침체 등을 꼽았음.
 - 동남아 171개 글로벌 기업을 대상으로 실시한 설문조사에 따르면 올해 안으로 AEC가 출범할 것으로 예상하는 기업은 3.5%에 불과, 대다수 기업들이 몇 년 이상의 시간이 걸릴 것으로 답함.
 - 아직까지 많은 기업들이 AEC에 대해 충분히 이해하고 있지 못한 상황으로 향후 AEC에 대한 지속적인 안내와 공감대 형성이 필요할 것으로 분석
- 허쑤망(和訊網) : 新실크로드는 AEC 출범에 긍정적 작용할 것
 - 중국-AEC 상무이사회 집행이사인 쉬닝닝(許寧寧)은 ‘2015년 아시아 금융 포럼’에서 ‘新실크로드’의 실시 및 건설은 AEC가 올해 안에 출범하는데

일조할 것이며 출범 후 동남아시아 국가 간 경제무역협작에 적극적으로 작용할 것이라고 밝힘.

- 쉬닝닝은 '新실크로드' 공동 건설을 적극 추진함으로서 지역 경제 간 상호협력, 공동발전을 실현해야 한다고 주장
- 아세안이 가진 농업, 수산, 광산 분야의 풍부한 자연자원 역시 중국 가공기업에게 새로운 비즈니스 기회를 창출할 것으로 기대

2. 대아세안 진출동향

□ 인도차이나 반도를 인도 및 유럽으로 진출하기 위한 중간거점으로 간주, 통합 물류망 건설을 위해 대규모의 자본 투자

- (중국-아세안 인프라 연결) 중국 일대일로 정책의 일환으로 일로(一路)가 일컫는 아세안 국가들과의 해상 협력을 기초로 하여, 철도, 도로, 항구, 천연오일가스 파이프라인 프로젝트 등을 적극적으로 추진
 - 중국-미얀마 철도, 중국-라오스-태국 철도, 인도네시아 항구 개발 등의 대규모 프로젝트를 적극 추진하고 있음.
- (아세안과의 경제블록 구축) 중국 윈난성과 아세안을 연결하는 '경제 회랑' 전면 구축하는 등 아세안 회원국과의 다각적인 경제권 구축
 - 쿤밍-베트남 하노이, 쿤밍-태국 방콕, 쿤밍-미얀마 차우크푸, 쿤밍-미얀마 밀지나 등
 - 특히, 라오스, 미얀마, 베트남 등 국경을 접하고 있는 이웃국가에 대한 수출·수입 증가 및 경제통합을 가속화하고 있음.

< 인접 동남아 국가와의 수출액(좌)·수입액(우) >

(단위 : 백만 달러)



자료원 : KITA 통계

- (범아시아 고속철도 착공) 중국 쿤밍-라오스-태국-싱가포르를 연결하는 고속철도 건설사업 진행 중
 - 중국 정부의 차관으로, 원난성에서 라오스 비엔티안을 연결하는 고속철도 사업에 착공
 - 중국과 태국은 방콕-농카이와 방콕-치앙마이 철도 건설을 공동 추진
 - 범아시아 고속철도의 전체 구간은 2020년 이후에 완공 예정이며, 완공되면 대규모 중국-동남아시아를 연결하는 단일 경제권이 형성될 것

< 쿤밍-싱가포르 범아시아 고속철도 노선도 >



자료원 : 매일경제

- (대규모 ODA) 자원과 인프라 개발을 대규모로 지원하고, 무역수지 균형을 고려하여 교역규모를 확대하는 연성전략을 펴하고 있음.
 - 중국은 아세안 내 반중국 정서에 대응하여 의료 및 교육, 농업시설에 대한 원조와 상생협력형 진출을 위한 전략을 고도화하고 있음.
 - 중국은 궁극적으로 아세안을 중국 내륙에서 인도양으로 연결하는 통로로 개발, 상품 및 자원의 해상 수송로 역할을 하는 전략적 진출 거점으로 활용하는 것이 목적

11 일본 : 현지생산·현지공급을 위한 제조업의 아세안 생산기지 구축

1. AEC 출범에 대한 시각

- 최근 AEC와 관련한 일본 정부의 구체적인 언급 또는 공식 발표는 없음.
 - 일본은 이미 1970년대부터 주력 산업인 자동차·철강 등에서 아세안 지역에 공급망을 구축해놓은 상황이라 AEC 출범을 새삼스럽지 않게 인식하는 경향
 - 1970년대부터 차근차근 구축해 온 아세안에서의 일본의 제조업 생산기지 구축을 AEC 출범으로 제도화되는 것이라고 볼 수 있음.
 - 또한, 일본은 2008년 아세안과 포괄적경제연대협정(EPA)을 체결한 상태로 관세 철폐 등 자유무역 관련 조치들이 이미 실시되고 있음.
 - 다만, 일본은 아베정권 출범 이후 경제·안보 면에서 아세안을 중시하는 자세를 견지하고 있어 AEC 정식 출범 이후에는 관심도가 높아질 것으로 전망됨.
- AEC 출범으로 아세안 역내 진출 일본기업은 꾸준히 증가할 전망이며, 이는 아세안 역내 해외투자 활성화로 이어질 것으로 기대됨.
 - 2014년 12월 말 일본상공회의소 뉴스에 따르면, 브루나이를 제외한 아세안 9개국 소재 일본인 상공회의소 회원사가 5,900개로 증가, 5년 전에 비해 30%가 증가한 수치
 - 자동차 및 전기전자 업체가 많이 진출한 태국은 회원사 수가 1천5백여 개 (2014.12.15 기준)에 달했음.
 - 인도네시아도 5년 간 약 180개 증가했으며, 오랫동안 진출 기업이 많지 않았던 미얀마, 캄보디아, 라오스도 회원사가 급증하고 있다고 밝힘.
- 2014년 8월 산케이 신문이 실시한 주요기업 조사에 따르면, AEC 출범으로 인한 영향이 상당할 것으로 응답했으며, 생산기지로서의 역할에 대한 기대감 표명
 - AEC로 각 기업의 실적에 긍정적인 영향이 예상되느냐는 질문에 “큰 영향이 예상된다” (7%), “약간 영향이 있다” (38%)로 45%에 달하는 기업이 기대감 표명
 - 향후 유망국가(복수 응답)를 묻는 질문에는 ‘생산지’로 인도네시아(26개사), 베트남(20개사), 태국(17개사)로 아세안 성장에 대한 기대가 높았음.

2. 대아세안 진출동향

□ 아세안 내 분업화를 통한 탄탄한 Supply Chain 구축

- 현지생산, 현지공급 원칙에 따라 1970년대부터 아세안 투자진출을 강화해왔음.
 - 일본계 다국적 기업은 1960년대부터 아세안에 진출하여 역내에서 생산 활동을 하며 생산 네트워크를 확장해 왔음.
 - 특히, 혼다와 도요타 등 일본계 자동차 업체들은 아세안 다수 국가에서 다양한 종류의 부품을 생산하고, 이를 역내 교역을 통해 조립하는 형태로 아세안의 생산 공유를 자극
- (제조업 생산기지 이전) 2011년 동일본 지진 이후, 일본기업들은 주요 제조업 생산기지의 해외 이전 핵심지역으로 태국과 인도네시아에 중점적으로 투자 가속화
 - 자동차 및 전기전자(태국), 자동차 및 섬유(인도네시아), 기계 및 전기(말레이시아)
 - 2013년, 미쓰비시는 태국 Bank of Ayudhya를 인수하는 등, 기업합병을 통한 서비스 분야의 투자도 확대하고 있음.
- (철강) 일본의 대 아세안 철강 수출은 5개월 연속 전년대비 증가
 - *수출 증가율(% , 전년동기대비): 1.7('14.9)→12.7('14.10)→6.0('14.11)→11.0('14.12)→7.9('15.1)
 - 철강업계 1위인 신일본제철스미킨(新日鐵住金)*과 2위인 JFE 스틸 등은 자동차용 강판의 아세안 지역 내 생산체제를 강화하기 위해 인도네시아 크라카타우 스틸과 공장 설립에 합의했고, 태국에서는 1년 생산 능력을 '13년 136만 톤으로 증강
 - *신일본제철과 스미토모금속이 2012년 통합한 철강회사
 - JFE 스틸도 인도네시아에서 1년 생산 능력 40만 톤 공장을 2016년 가동 예정이며, 태국에서는 2013년 신규 공장 가동으로 생산 능력을 확대하고 있음.
 - * JFE 스틸 태국의 카츠타 마사키 사장은 AEC 출범에 대해 “고급 공급망을 보유하고 있는 태국으로서는 아세안 역내에서 더 우위에 서고, 수출 기지로서 중요한 거점이 될 것은 틀림없다”며, “실제 자동차 제조업체들은 태국에서의 연간 생산 능력을 증가시키는 것을 목표로 하고 있어 향후 산업 소재인 철강 수요가 늘어날 것은 확실하다”고 밝힘.
- (반도체 등 전자부품) 일본의 대아세안 수출은 '13년 10월부터 지속적인 증가세
 - 최근 5개월 연속 두 자리 수 이상의 증가율을 기록, 스마트폰 등에 사용되는 전자 부품의 수출이 급증하고 있는 것으로 보임.
 - * 수출 증가율(% , 전년동기대비) : 13.9('14.9)→17.8('14.10)→18.3('14.11)→19.0('14.12)→40.2('15.1)

- 액정 패널용 필름 기판을 생산하는 일본 업체 신도전자공업(新藤電子工業)은 미얀마 양곤에 현지 기업과 합작회사를 설립하고 양산형 액정 패널용 필름 기판을 생산하는 등 전자부품 업체도 현지 진출을 가속화하고 있음.
- * 미얀마는 저렴한 노동 비용이 장점으로 평가받고 있으며, 올해부터 일본과 미얀마가 공동으로 관민 개발을 진행하고 있는 티라와 특별경제구역이 본격 가동될 예정
- 지리적인 이점도 있어, 액정 TV, 컴퓨터, 자동차 생산의 일대 거점이 되고 있는 태국과 가까워 운송비용을 크게 줄일 수 있을 것으로 평가됨.
- **(자동차)** 지금까지 일본의 자동차 제조사들은 태국을 중심으로 생산기반과 Supply chain을 구축해왔으며, 기존 거점을 존속을 전제로 한 부품·소재의 상호 공급 체제를 유지하고 있음.
- 도요타는 아세안 역내 생산을 위한 부품·소재는 100% 역내 조달 방침을 세움. 이후 부품 공급을 목적으로 한 일본계 서플라이어의 현지 진출을 가속화함.
- 또한 역외 수출거점으로서 생산 기능 강화를 목적으로, 2002년에는 신흥국 시장을 타겟으로 하는 ‘혁신적국제다목적차(IMV)*’ 프로젝트를 실시
- * 태국, 인도네시아, 남아프리카공화국, 아르헨티나 4개국을 신흥시장 수출용 집중 생산거점으로 삼아, IMV 차량을 전 세계에 수출한다는 계획
- 태국에서는 픽업트럭 ‘VIGO’, 인도네시아에서는 미니벤 ‘키장 이노버’를 생산했으며, 부품의 경우에는 태국에서 디젤엔진을, 인도네시아에서는 가솔린 엔진을 생산, 각각의 차량 생산국에 공급함.
- **혼다**는 태국, 인도네시아, 말레이시아 각 국에서 자동차를 생산 중으로, 태국에서 프레스 부품, 전자부품, 내장부품 등을 각각 조달받고 있음.
- 다만, 자동차 본체는 녹다운(knock down) 형식으로 최종 조립은 역내 각 국에서 지속되고 있어, 생산거점의 통폐합은 진행하고 있지는 않는데, 이는 자동차 어셈블리 메이커의 철수가 사회 전체에 영향을 미칠 것을 우려한 각국 정부가 생산거점 유지를 강력히 요구하고 있기 때문인 것으로 보임.
- **닛산**은 태국 중심으로 생산을 유지하고 있으며, 컴팩트카 ‘마치’는 태국 주 공장에서 2010년부터 생산을 시작, 현재는 태국제 ‘마치’가 아세안과 일본 시장에 수출되고 있음.

III

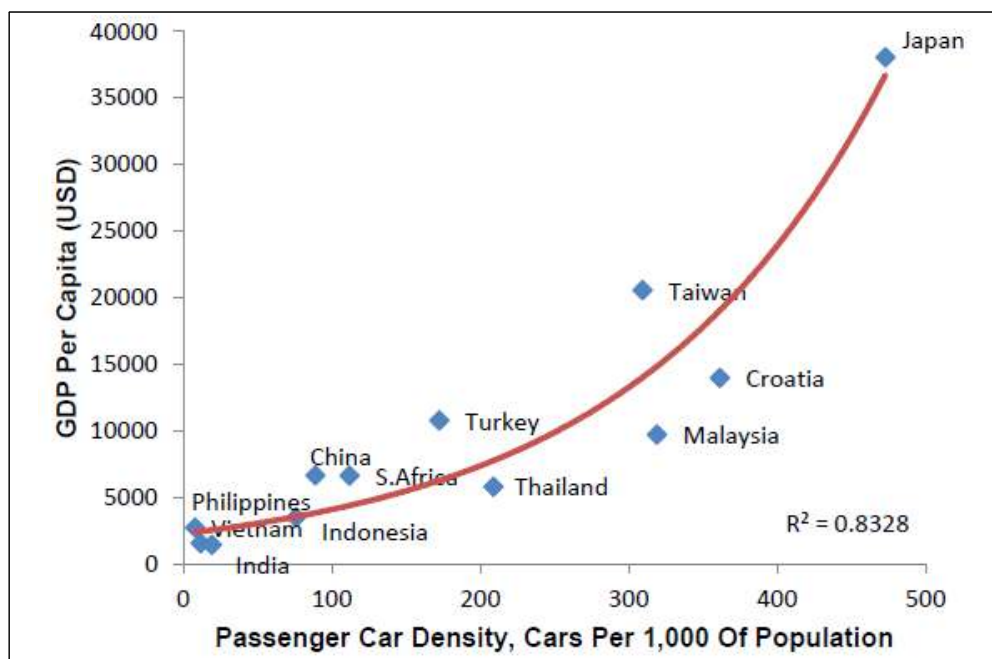
AEC 출범에 따른 주요 산업 동향

1 자동차

□ 전체 산업동향

- 태국, 말레이시아, 인도네시아가 자동차 생산기지로 성장하여, AEC 출범으로 인해 활발한 역내 분업구조가 이루어질 전망
 - BMI에 따르면, 아세안 경제통합으로 태국이 자동차 생산기지 역할을 주도할 것으로 보이며, 말레이시아와 인도네시아에도 다국적 기업들의 생산기지 이전이 활발해지고 있음.
 - 미쓰비시, 도요타, 닛산 등 일본 자동차 업체들은 현지생산, 현지공급 원칙에 따라 1970년대부터 태국과 인도네시아를 중심으로 서플라이체인을 구축해옴.

< 전 세계 자동차 밀도가 높은 국가 >



자료원 : BMI

- (태국) 일본 닛산의 콤팩트카 ‘마치’는 태국 주 공장에서 2010년부터 생산을 시작하여 현재는 태국제 ‘마치’가 아세안과 일본 시장에 활발히 수출되고 있음.
- (인도네시아) 인도네시아와 일본이 공동생산한 ‘키장(Kijang)’은 인도네시아 국민 승합차로 성공한 사례로, 역내 분업화를 잘 보여주는 사례
 - 엔진은 인도네시아에서, Body press는 태국에서, 변속기 및 플라스틱은 필리핀에서 제조·공정하여 완성차를 일본과 인도네시아에로 수출하는 구조
- (말레이시아) 태국, 인도네시아에 이어 아세안 지역에서 3번째로 큰 자동차 생산기지로 발전할 전망
 - 말레이시아 자동차 시장의 30%를 점유하고 있는 페로두아(Perodua)는 도요타의 자회사인 다이하쓰가 지분의 25%를 차지, 시장점유율 2위 기업인 프로톤(Proton)은 말레이시아를 대표하는 대기업인 DRB-HICOM 그룹에서 지분 100%를 보유

< 국내 자동차 판매 성장률 >

(단위 : %)

국가	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
태국	80.6	-7.2	-33.7	4.3	2.9	2.4
인도네시아	25.0	10.2	-1.8	4.3	9.7	9.1
말레이시아	4.6	4.5	1.6	1.9	3.7	4.1
필리핀	10.6	15.7	29.5	13.2	8.2	7.8

자료원 : BMI

□ 우리기업 진출방안

- 태국, 말레이시아, 인도네시아 등 아세안 역내에 생산기지를 확보하고자 하는 중국 및 일본과의 치열한 각축 예상
 - 일본은 현지생산, 현지공급 원칙에 따라 일본의 해외생산거점 확대 예정 기업(48%) 중으로, 이 중 아세안으로 생산거점을 이전하고자 하는 기업은 36.4%로 압도적인 수치
 - 우리기업은 역내 서플라이체인과 함께, 현지 내수시장 공략도 함께 고려하여 현지에서 소비 가능한 전략을 수립할 필요

2 섬유 · 봉제

□ 전체 산업동향

- 아세안 역내 경제통합에 따라 베트남, 인도네시아, 필리핀 등에서 섬유·봉제 산업에 대한 외국인투자 증대가 예상됨.
- **(베트남)** AEC 출범 뿐 아니라, TPP 등 현재 진행되고 있는 다자간 경제협력 구도에서 섬유산업 최대 수혜지로 전망됨.
 - 일본, 홍콩, 중국, 우리나라 등 베트남 섬유산업에서 신규증액 투자하는 비중이 점차 증가하는 추세
 - 우리나라의 일신방직은 2014년 기준 1억7,700만 달러에 해당하는 대규모 투자를 통해 베트남 섬유 시장에서 입지를 굳혀가고 있음.
- **(인도네시아)** 일본 및 우리나라 기업이 섬유 제조업 생산기지로서 투자를 가속화하고 있음.
 - 인도네시아에 진출한 우리나라 섬유·봉제 업체는 인도네시아 전체 봉제 기업의 20% 이상을 차지하며, 인도네시아 경제성장에 큰 역할을 하고 있음.
- **(필리핀)** 아세안 국가들 중 유일하게 EU로부터 일반특혜관세를 부여받아, 대 EU 무관세 수출 가능
 - 필리핀 경제구역청(PEZA)는 약 3~5년 간 외국인직접투자가 증가할 것으로 전망

□ 우리기업 진출방안

- 현지 내수시장을 타깃으로 하여, 고급·기능성 프리미엄 시장 공략
 - 필리핀 및 베트남은 중국제품보다 우리나라 원단을 고품질로 인식하여 선호도가 높음.
 - 베트남에서는 대만, 태국에 이어 우리나라가 수입량 3위로, 인지도는 이미 확보한 상황이므로 고급화 전략으로 성장하고 있는 내수시장을 공략하는 전략이 중요

3 전기 · 전자

□ 전체 산업동향

- (인도네시아) 삼성, LG, 도시바, 파나소닉 등 한일기업과 중국 Midea, 로컬기업인 Polytron, Maspion, Sanken 등이 선전하고 있음. 13)
- (싱가포르) 생산에서 R&D, 바이오 의약 제조업, 플라스틱 등으로 산업을 재편하여 투자를 적극 유치하고 있음
- (베트남) 우리나라, 일본 대기기업의 전기전자 투자가 가장 활발한 국가로, AEC 출범에 따른 역내 자유화는 동 분야에 대한 투자를 더욱 가속화 시킬 것으로 보임.
 - 삼성전자와 LG전자는 베트남에 대규모 투자를 연일 발표하고 있으며, 현지 공장이전을 통해 생산비 절감에 노력하고 있음.
 - 일본 파나소닉, 캐논 및 핀란드 노키아 등이 대규모 투자 진출
- (말레이시아) 일본은 1980년대부터 전기·전자 분야 제조업 생산기지를 말레이시아로 이전, 현지의 전기전자 업체 중 일본기업이 약 70% 정도를 차지

□ 우리기업 진출방안

- 아세안 역내 국가들은 단순 제작공정에서 탈피하여, 혁신능력을 통한 고품격화, 브랜드화 육성 등 고부가가치로의 전환을 목표로 하고 있음.
 - 이에, 우리나라의 고급기술 이전을 통한 아세안 역내 진출을 노려볼 수 있음.

13) 2015 권역별시장진출전략, KOTRA

4 농업 · 식품

□ 전체 산업동향

- 농산물은 전체 산업의 70%이상이 서비스업인 싱가포르를 제외하고, 모든 아세안 국가의 민감품목으로, 아세안상품무역협정(ATIGA)에서부터 민감품목 및 초민감품목으로 분류하여 보호해왔음.
 - 필리핀은 수출용 정제설탕에 대한 부가세를 면제하고, 쌀 관세화 유예 연장을 통해 35~50% 관세 부과를 유지
 - 이에 따라, 연내 AEC 출범으로 농산물에 대한 피해가 당장 나타나는 것은 아니지만, 민감품목에 대한 개방 역시 가까운 기한 내에 개방이 불가피
- BMI에 따르면, 태국(설탕, 가금류), 말레이시아(가공, 낙농업), 베트남(쌀)이 농산품에서 가장 수혜를 볼 것으로 전망

< 농업 가치 성장률 >

(단위 : %)

국가	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
태국	-7.1	-11.9	0.5	2.5	4.8	4.8
인도네시아	1.5	-5.5	3.2	8.3	7.2	6.3
말레이시아	-13.3	-13.1	3.2	5.1	7.0	5.8
필리핀	4.4	-4.4	-0.4	5.4	4.5	4.5

자료원 : BMI

□ 우리기업 진출방안

- 농업 분야는 대부분의 국가에서 민감도가 높은 바, 선부른 진출 및 협력보다는 ODA 및 경험사업을 통한 공동개발의 형태로 진출하는 것이 바람직함.
 - 우리나라의 과거 농업 기술, 물 관리 기술 등 기술 이전을 통한 공동 프로젝트 방식이 적합하며, 개발경험 공유의 차원으로 시간을 가지고 접근하는 방식 필요

5 유통 · 서비스

□ 전체 산업동향

- (베트남) 가처분소득 증가와 빠른 소비시장 증가로, 아세안 역내 및 주변국들의 소비 유통시장 진출 활발
 - 일본 Aeon은 베트남 전 지역에 형성된 유통체인을 확보하고, 단시간 내 베트남 내 시장 확장을 위한 경쟁력을 확보
 - 우리나라 롯데마트 및 이마트는 베트남 중심지와 공항 인근에 대규모 유통 매장을 오픈하는 등 베트남 내수 유통시장을 적극적으로 공략하고 있음.
- (캄보디아) 수도 프놈펜 중심거리와 백화점에는 BBQ, KFC 등 프랜차이즈가 빠르게 입점하고 있으며, 소비시장 선점을 위한 경쟁이 본격화되고 있음.
- (말레이시아) 아세안 저가 항공으로 이미 명성을 굳힌 에어아시아는 자국 시장 뿐 아니라, 동남아시아 전체를 단일 소비시장으로 간주하여 각 아세안 국가 언어별로 홈페이지를 구축하는 등 활발하게 홍보
- (필리핀) 연내 아세안 경제통합에 대비하여 금융법을 개정하는 등 외국인직접투자 유치에 적극
 - 우리나라 신한은행도 마닐라 지점을 개설하여 현지 우리기업의 투자 유치를 통한 금융산업 투자를 돕고 있음.

□ 우리기업 진출방안

- 한류를 접목한 소비 유통시장 선점에 나서야 함.
 - 베트남은 이미 오래전부터 한류의 근원지로, 화장품, 미용제품, 드라마 인기 상품 등 대부분의 유통소비재가 한류 상품인 것으로 조사됨.
 - 이는 일본 및 중국보다 한국에 대한 친근한 이미지 구축에서 기인한 것으로 경쟁이 과열되고 있는 아세안 유통시장에서 좋은 전략이 될 것으로 보임.

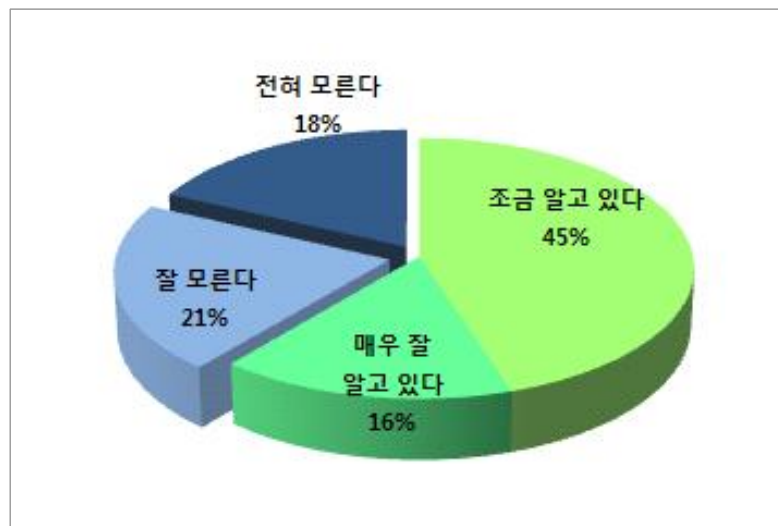
6 현지 기업 반응

□ AEC에 대한 현지 인지도는 낮은 편이나, 산업에는 다소 영향이 있으며 추후 AEC에 대한 활용 예정도는 절반을 조금 넘는 수준

* 아세안 회원국 9개국(브루나이 제외)의 현지기업 및 현지진출 한국기업 271개사 대상 설문조사 결과(2015.2-3월)

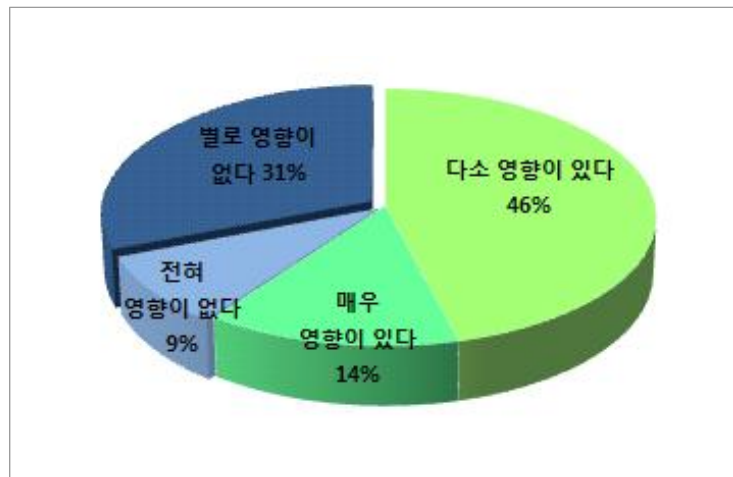
- 아세안 9개국 271개 응답 기업 중, 39%가 AEC에 대해 모른다고 응답
 - 아세안 현지기업들은 AEC에 대한 인지도가 대체로 낮았으며, 현지 진출 우리 기업들은 인지하고 있으나 관심도가 높지 않은 것으로 나타남
 - 아세안 국가들 가운데서도, 싱가포르, 말레이시아 등 선진그룹에 속하는 국가들일수록 AEC에 대한 인지도 및 관심도가 낮음.
 - 아세안 경제통합 이외에도 이미 TPP, 양자 및 다자 FTA 등 높은 수준의 경제 통합의 혜택을 받고 있는 것이 주요 원인으로 분석됨.

Q: AEC에 대해 어느 정도 알고 있습니까?



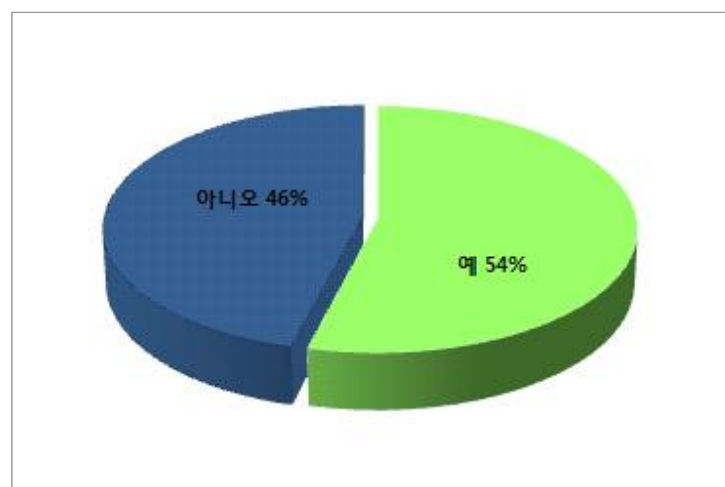
- AEC 출범이 아세안 역내의 기업 경영에 영향을 미칠 것이라고 응답한 기업은 60%로, AEC에 대해 인지하고 있는 기업들은 대부분 영향이 있을 것으로 응답

Q: AEC 출범이 귀사에 미치는 영향이 어느 정도일 것으로 생각하십니까?



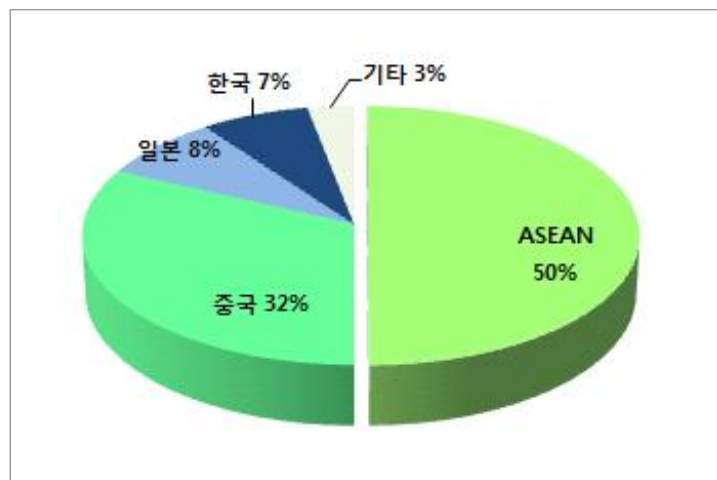
- 전체 응답자의 54%가 AEC를 활용할 계획이 있다고 응답
 - AEC를 활용하는 이유는 역내 관세인하로 인한 수출 및 수입 증가에 대한 기대가 가장 큰 이유를 차지
 - 다음으로, 역내 투자 및 M&A 확대에 따른 외국인직접투자에 대한 기대가 높기 때문이라고 답변함.
 - AEC를 활용할 계획이 없다고 밝힌 46%의 기업은 그 이유로, ‘관세인하를 포함한 AEC에 대해 잘 모른다’, ‘회원국 간 극심한 경제격차로 큰 변화를 기대하지 않는다’ 라는 답변이 각각 32%, 26%를 차지

Q: AEC를 활용할 계획이 있습니까?



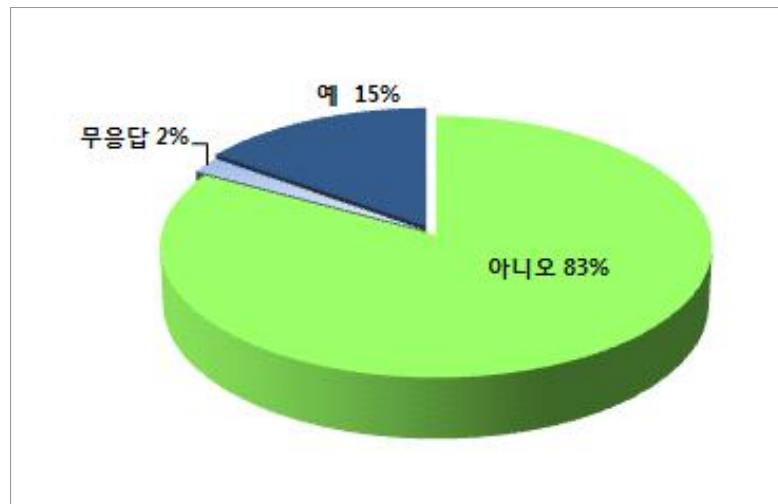
- 아세안에서 종사하는 절반 이상의 기업인들은 AEC가 출범되면, 역내 공동관세 부과에 따른 교역 증가 및 외국인투자 증가로 인해 아세안에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 인식
- AEC 출범이 아세안에 가장 유리하게 작용할 것이라고 응답한 기업이 전체의 절반을 차지하였으며, 다음으로, 중국(32%), 일본(8%), 한국(7%) 순
 - AEC 출범이 아세안에 가장 유리할 것이라고 답한 기업은 ‘역내 관세 인하로 인한 수출 및 수입의 증가’ 때문이라는 이유가 가장 많았으며(63%), 다음으로 ‘역내 외국인직접투자 비중이 증가할 것이다’ (30%)라는 응답이 많음.
 - 아세안 국가 이외에 중국을 택한 이유로는 ‘기존에 아세안 국가와 체결한 FTA로 인해 관세절감 효과를 받았을 것이다’ 및 ‘아세안 내 생산기지 구축에 따른 비용절감의 효과’ 때문인 것으로 응답

Q: AEC 출범이 어느 국가에게 가장 유리하다고 생각하십니까?



- 전체 응답자의 15%만이 AEC 출범에 대비한 대응전략을 보유하고 있다고 응답했으며, 대응전략을 보유하고 있지 않다는 기업보다 6배 가량 낮은 수치
 - AEC에 대한 기본적인 인식이 낮고, 관련 교육 및 홍보가 부족한 데에서 기인한 것으로 분석
 - 대기업에 비해 중소기업들은 AEC에 대해 알고 있어도, 대응전략을 보유하기 어려운 것으로 판단됨.

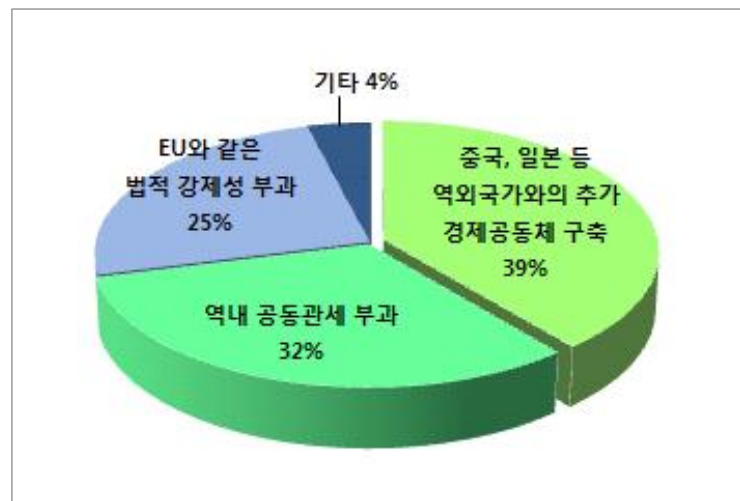
Q: AEC 출범에 대비한 대응전략을 보유하고 있습니까?



□ AEC 이외에 중국, 한국 등과의 양자 FTA 및 TPP 등 다자간 경제통합의 필요성에 대해 긍정적으로 기대하고 있으며, 역내 공동관세 부과 등 실질적 관세인하의 효과를 기대하고 있음.

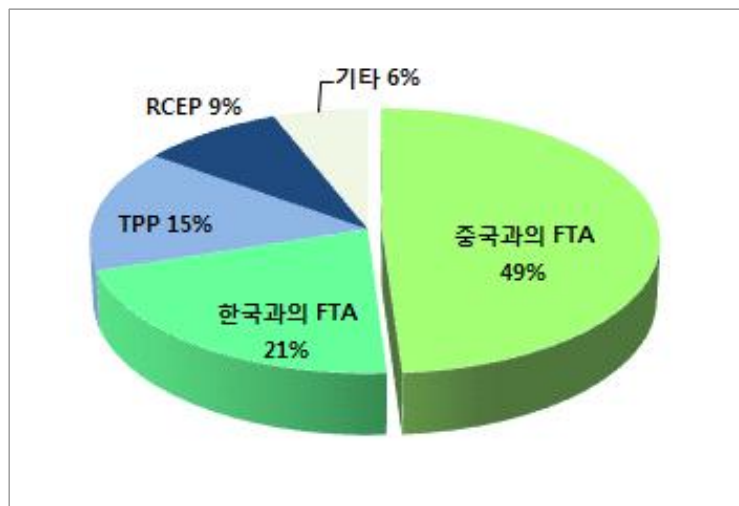
- AEC가 실질적인 경제통합을 이루기 위해서는 ‘중국, 일본 등 역외 국가와 추가 FTA를 체결해야한다’ (39%)는 답변이 가장 많았음.
- 다음으로, ‘역내 공동관세를 부과해야한다’ (32%)는 답변이 많았으며, ‘EU와 같은 법적 강제성을 부과’ 할 필요가 있다는 의견도 약 25%를 차지

Q: 아세안이 실질적인 경제통합을 이루기위해서 필요한 요소는 무엇이라고 생각하십니까?



- AEC 이외에 아세안 역내 경제에 가장 큰 영향을 끼칠 것으로 판단되는 경제 공동체는 ‘중국과의 FTA’ 가 약 절반 가까이를 차지
 - 그 이유로는 중국의 대아세안 투자 비중이 가장 높으며, 중국에 대한 경제 의존도가 높다는 의견이 많음.
 - 이외에 한국과의 FTA 및 TPP 등은 아세안에서 한국과의 교역 비중 증가 및 TPP로 인한 역외국 혜택을 기대하는 것으로 조사됨.

Q: AEC 이외에 아세안 지역에 가장 큰 영향을 끼칠 것으로 보이는 경제공동체는 무엇입니까?



IV 우리기업에의 시사점

□ 6억명의 인구와 GDP 3조 달러, 빠른 성장속도를 보이고 있는 아세안은 역내 경제통합을 준비하며 거대 단일시장으로 발돋움하고 있음.

- 아세안 각 회원국은 인프라 구축, 투자법 개정 등 역내 경제통합의 대비책 마련에 적극적으로 준비하고 있음.
 - 회원국 정부는 회원국끼리 혹은 중국, 일본, 우리나라를 비롯한 주변국과의 협력을 통해 인프라를 구축하는 등 투자 유치에 적극 나서고 있음.
 - 아세안 회원국 주재 기업들은 AEC에 대한 인지도는 낮은 편이나 상대적으로 이를 활용할 의사는 높은 것으로 조사되어, 기업들도 역내 경제통합에 높은 관심을 보이고 있음.
 - AEC는 EU보다 경제통합 수준에서 매우 낮은 단계이고 연내 AEC 출범에 대한 회의적인 전망이 높으나, 아세안 지역경제가 적극적으로 통합되고 있는 것 자체로 글로벌 경제와 우리기업에게 시사하는 바가 적지 않음.
- 최근 우리나라의 對아세안 투자도 점차 증가하고 있어, 아세안 역내 경제 통합에 따른 우리기업들의 기대감도 높음.
 - AEC 출범에 대비한 대규모 인프라 개발, 산업 현대화 작업 진행으로 우리 기업의 기회요소는 더욱 증대될 것으로 전망됨.

□ 물류 인프라 개선 및 효율적인 공급망 구축을 통해 글로벌밸류체인(GVC)* 확대로 연결되는 기업의 활용전략 필요

* 기업이나 근로자가 상품의 개념화에서부터 최종사용 또는 그 이상의 단계에까지 이동 시키는데 필요한 전반적인 활동으로, 생산과정을 국제간 분절화시키고 경쟁을 상품이나 산업 수준이 아닌, 생산 활동 수준에서 심화시키는 것

- 아세안 회원국은 AEC 출범에 대비하여 인프라 및 물류 시스템을 최우선으로 구축하고 있음.
 - 태국 및 CLMV 국가들은 중국부터 인도까지 연결하는 도로망 및 철도 연결 등을 통해 물류허브로서 자국의 이점을 적극 피력, 외국인 투자 증가를 기대하고 있음.
 - 아세안의 낙후된 물류체계 재정비 노력은 기업 비즈니스 환경을 개선하여,

우리기업이 이를 3자 물류 진출을 위한 중간 물류기지로서 우리기업의 활용 기회가 확대될 것으로 기대됨.

- 특히, 라오스, 캄보디아, 미얀마 등 저개발 국가에서는 인프라 및 물류 시스템에 대한 개발수요가 높아 우리 기업들의 참여 확대가 기대됨.

○ 일본은 1970년대부터 ‘현지생산, 현지공급’ 원칙에 따라, 아세안에 생산기지를 체계적으로 구축해왔음.

- 도요타의 IMV 모델은 인도네시아에서 엔진을 생산하고, 필리핀에서 변속기 및 플라스틱 공정을, 완성차를 인도네시아로 판매하여 성공적인 공급망 구축의 예를 보여줌.

- 우리기업들은 생산기지 이전에 상대적으로 앞선 일본 기업들을 벤치마크해, 아세안 역내에서 경쟁력 있는 밸류체인을 구축할 필요가 있음.

○ 우리나라는 한-아세안 FTA, 한-베트남 FTA, RCEP, TPP 등 양자 및 다자간 FTA를 통해 아세안 지역에 FTA 네트워크 구축을 강화해왔음.

- 우리기업들이 촘촘히 연계되어 있는 FTA 구축망을 잘 활용하면, 보다 경쟁력 있는 밸류체인 확장이 가능한 지역임.

□ 일본 및 중국은 아세안 역내 공급망 체인을 더욱 강화할 전망으로, 아세안 지역에서 한중일 간 치열한 경쟁이 예상됨.

○ 아세안5(베트남, 인도네시아, 말레이시아, 태국, 필리핀)시장의 10대 수입품목 중, 9개 품목에서 한중일이 겹침.

- 한중일 10대 수입품목 중, 의류·편물을 제외한 품목이 대부분 중복되며, 중국이 가장 빠르게 성장해 아세안 역내에서 삼국 간 경쟁이 과열되고 있음.¹⁴⁾

- 중국은 의류, 철강, 운송기기 등이, 일본은 철강, 화학, 광학 기기 등의 수입품 비중이 높음.

○ 중국은 아세안 내 화교권을 활용하여 현지 반중국 정서에 대응, 의료, 교육, 농업 시설에 대한 대규모 원조와 상생협력 전략으로 아세안 지역에 적극 진출

- 서남아-아세안-중국을 잇는 자원 해상 수송을 위한 전략적 진출거점으로 활용하고자 함.

14) 「2015 권역별 시장진출전략」, KOTRA

- 일본은 주요 생산기지 이전을 가속화하고, 현지 내수시장 공략형 서비스업 진출을 위해 M&A를 적극 활용한 투자를 확대하고 있음.
- 일본의 해외생산거점 확대 예정기업(48%) 중, 아세안으로 생산거점을 이전할 의향이 있는 기업은 36.4%로 압도적인 수치를 보임.

□ 아세안을 단순 생산기지가 아닌, 유망한 소비시장으로 인식하는 발상의 전환 필요

- 베트남, 말레이시아 등 급증하고 있는 소비시장을 주목, 생산거점으로서 뿐 아니라, 거대 인구를 보유한 내수시장 선점에 초점
- 베트남, 캄보디아, 미얀마에서는 중산층 증가로 유통 소비시장이 급성장하고 있음.
- 롯데리아, BBQ 등 프랜차이즈 시장은 베트남에서의 성공을 넘어, 미얀마, 캄보디아 등으로 확산 중에 있음.
- 베트남에서는 백색가전, 화장품 등 한류 관련 상품들이 많이 유통되고 있어, 한류와 유통 소비 트렌드를 결합한 시너지 효과를 기대할 수 있음.
- AEC 출범으로 아세안 소비시장이 커지면, 여성타깃 제품, 소셜미디어, 헬스케어, 친환경 상품 등의 수출 및 투자가 유망할 것으로 분석

□ 확대·통합되는 아세안 시장에서 우리기업에게 우호적인 비즈니스 생태계 구축을 위한 통상정책 필요

- AEC 출범은 획기적인 변화가 아니라, 그동안의 아세안 경제 통합과정을 진척시키고 발전해 나가는 과정임.
- AEC가 인프라 개발, 산업 현대화 등을 주요 목표로 하면서, 아세안 국가들로부터 한국의 개발경험 공유 수요가 확대되고 있음.
- 현지국의 수요와 우리기업의 비즈니스 창출 기회가 연계된 개발협력 사업을 추진, 우리기업의 비즈니스 환경에 유리한 생태계가 조성될 수 있도록 정부의 전략적 지원 필요

2015년 KOTRA 발간자료 목록

□ GMR (Global Market Report)

번 호	제 목	발간일자
15-001	경쟁국 對유럽 M&A 현황 및 시사점 - 1편 -	2015.1
15-002	경쟁국 對유럽 M&A 현황 및 시사점 - 2편 -	2015.1
15-003	최근 우리나라 FTA 확대와 해외진출 전략	2015.1
15-004	주요국 온라인 해외 직구시장 동향	2015.1
15-005	2015년 1분기 KOTRA 수출선행지수	2015.1
15-006	RCEP 협상 동향과 참여국별 전략 및 산업계 반응	2015.1
15-007	아베노믹스 2년 성과 진단 및 향후 전망	2015.1
15-008	그리스 총선 결과에 따른 정책 방향 및 시사점	2015.1
15-009	TPP 협상이 섬유산업에 미치는 영향 및 시사점	2015.2
15-010	주요국 정상신년사로 바라본 2015년 글로벌 경제통상환경	2015.1
15-012	엔저 장기화에 따른 일본기업 동향 및 우리기업의 대응방안	2015.3
15-013	'재부상 하는 인도' - 2015~2016 회계연도 인도 예산안 주요내용 및 우리기업 진출 기회 분석	2015.3
15-014	한-뉴질랜드 FTA에 따른 현지반응과 중소기업 수출유망품목	2015.3
15-015	2014년 대한 수입규제 동향과 2015년 전망	2015.3
15-016	2015년 2분기 KOTRA 수출선행지수	2015.3
15-017	미국 금리인상 전망과 수출 기상도	2015.4
15-018	일본 식품시장 트렌드 및 진출 가이드	2015.4

□ KOCHI자료

번 호	제 목	발간일자
15-001	중소기업 중국 내수시장 진출 종합 안내서	2015.1
15-002	부진속에 빛난 대중국 수출품 : 14년 가공단계별·품목별 수출성과	2015.2

□ KOTRA자료

번 호	제 목	발간일자
15-001	2015년 이후 유럽 각 국의 주요 제도 변화	2015.1
15-002	KOTRA Global Insight (2015년 권역별 진출전략)	2015.1
15-004	2014 KOTRA 글로벌 CSR 성과보고서	2015.1
15-005	2015 권역별 시장진출전략	2015.1
15-006	크로아티아 투자실무가이드	2015.1
15-007	GVC발전단계 모델 관점에서 본 한국의 지역별 외국인투자 입지 현황과 정책방향	2015.2
15-008	주요 글로벌 완성차/벤더 맵핑조사 - 미국 (디트로이트 KAPP)	2015.2
15-009	주요 글로벌 완성차/벤더 맵핑조사 - 독일 (프랑크푸르트 KAPP)	2015.2
15-010	주요 글로벌 완성차/벤더 맵핑조사 - 일본 (나고야 KAPP)	2015.2
15-011	몽골 투자 가이드 2015	2015.2
15-012	코트라와 손잡고 글로벌 시장에서 우뚝 (내수 및 수출초보기업 수출성공사례)	2015.2
15-013	권역별 한류 활용 마케팅	2015.3

□ 설명회자료

번 호	제 목	발간일자
15-001	2015 세계시장 진출전략 설명회	2015.1
15-002	2015 글로벌 투자유치전략 설명회	2015.1
15-003	2015 주요 전략시장 긴급점검 설명회	2015.1
15-004	2015 달라지는 FTA환경과 우리기업 대응전략	2015.1
15-005	코트라 해외수주협의회 제 18차 수요포럼	2015.1
15-006	한류스타-중소기업 융합 해외마케팅 사업설명회	2015.1
15-007	강원도-외투기업 우량기업 투자마케팅 협력상담회	2015.3
15-008	한류스타-중소기업 융합 해외마케팅 설명회	2015.3
15-009	코트라 해외수주협의회 제 19차 수요포럼	2015.4



작성자

◆ 싱가포르무역관	민유지 과장
◆ 자카르타무역관	박건원 과장
◆ 쿠알라룸푸르무역관	연승환 과장
◆ 방콕무역관	박현성 과장
◆ 마닐라무역관	강다길 과장
◆ 호치민무역관	이동현 과장
◆ 하노이무역관	정상현 과장
◆ 양곤무역관	기현하 과장
◆ 비엔티안무역관	김찬호
◆ 프놈펜무역관	김웅기
◆ 베이징무역관	김 령
◆ 도쿄무역관	박은희 과장
◆ 통상지원총괄팀	정혜주



Global Market Report 15-019

아세안 역내 경제통합에 따른 주요국 동향 및 시사점

발 행 인 | 김재홍
 발 행 처 | KOTRA
 발 행 일 | 2015년 4월
 주 소 | 서울시 서초구 헌릉로 13
 (우 137-749)
 전 화 | 02) 3460-7114(대표)
 홈페이지 | www.kotra.or.kr

Copyright © 2015 by KOTRA. All rights reserved.

이 책의 저작권은 KOTRA에 있습니다.

저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로
 무단전재와 무단복제를 금합니다.



Global Market Report