

# ASEAN 서비스산업 규제 현황과 시사점

**라미령** 대외경제정책연구원 세계지역연구센터  
신남방경제실 동남아대양주팀 부연구위원  
mrra@kiep.go.kr

**정재완** 대외경제정책연구원 세계지역연구센터  
신남방경제실 동남아대양주팀 선임연구원  
jwcheong@kiep.go.kr

**신민이** 대외경제정책연구원 세계지역연구센터  
신남방경제실 동남아대양주팀 전문연구원  
mlshin@kiep.go.kr

**신민금** 대외경제정책연구원 세계지역연구센터  
신남방경제실 동남아대양주팀 전문연구원  
mgshin@kiep.go.kr

**김제국** 대외경제정책연구원 세계지역연구센터  
신남방경제실 동남아대양주팀 전문연구원  
jegook@kiep.go.kr



## 1. 연구의 배경 및 목적

- 1980년대 이후 글로벌 가치사슬(GVC: Global Value Chain)이 급속히 확대되며 서비스 산업의 중요성이 증가함.
  - 서비스는 제조업 생산과정의 투입물(input)로서 연구, 디자인, 엔지니어링, 마케팅, 유통 등의 활동을 통해 가치사슬의 상·하단에서 중요한 역할을 담당하고 있음.
  - 서비스 시장의 규제 개선이 제조업의 생산성 및 교역 확대에 긍정적인 역할을 하는 것으로 알려져 있으며, 제조업의 경쟁력 제고를 위한 제조업의 서비스화 전략이 중요해지고 있음.
- 아세안은 향후 한국과의 가치사슬 구축 및 심화를 통해 상호 발전의 가능성이 높은 국가로 서비스 무역 증진, 무역·투자 원활화 관련 연구를 통해 한·아세안 생산네트워크 고도화 방안 마련이 필요함.
  - 우리나라와 아세안을 포함하는 가치사슬이 발달함에 따라 생산네트워크를 설립하고, 관리하는데 필요한 헤드쿼터, 비즈니스 서비스 등 서비스의 중요성이 증가하고 있으나 아세안을 대상으로 한 관련 연구는 미흡한 실정임.
  - 한·아세안 간 서비스 교역 현황과 교역 저해요인을 파악하는 작업이 수행되어야 하며, 이를 위해 본 연구는 아세안 서비스 산업의 규제 및 개방 현황 분석을 시도함.
- 정부가 신남방 정책을 통해 새로운 대아세안 경제협력방안을 모색하고 있는 시점에서, 제조업에 비해 진전이 미진한 서비스 분야의 협력 가능성을 모색해볼 필요가 있음.
  - 현 정부는 아세안과 인도를 4강과 동등한 수준의 협력파트너로 격상하고, 3P(People, Peace, Prosperity) 전략을 통해 상호 보완적인 협력관계를 구축하겠다는 구상을 발표한 바 있음.
  - 신남방정책은 상생번영(Prosperity)을 위해 2020년까지 교역량을 2,000억 달러대로 확대할 것을 목표로 하고 있으며, 아세안·인도 진출 기업 지원 강화, 국가별 특성을 고려한 차별화된 협력 추진, 공적개발원조(ODA: Official Development Assistance)를 활용한 협력기반 강화, GVC 연계 등 상생(win-win)협력 촉진 등을 주된 과제로 제시하고 있음.
  - 한·아세안 간 서비스 교역 활성화를 모색한 본 연구는 구체적 이행방안 마련단계에 있는 신남방정책의 서비스분야 협력전략에 시사점을 제공할 것으로 기대함.

- 아세안의 경우 산업별·교역상대국별 서비스 교역자료를 확보하기 어렵고, 아세안 국가별로 서비스 관련 규제가 상이하거나 규제가 존재하지 않는 경우(정책적 투명성 부족)가 있어 서비스 교역 현황 분석에 어려움이 존재함.
  - 이에 본 연구는 통계분석과 실증분석, 관계법령 등 문헌조사, 현지조사 등 다양한 방법론을 활용하여 서비스 교역 현황 및 저해요인을 파악하고, 이를 바탕으로 정책적 시사점을 도출함.
  - 자료의 한계로, 아세안의 최빈 개도국인 캄보디아, 라오스, 미얀마와 천연자원 수출국인 브루나이를 분석대상에서 제외하고 아세안 6개국(이하 아세안-6)을 주된 분석대상으로 함.

## 2. 조사 및 분석 결과

### 1) 아세안의 서비스 무역 현황

#### ① 총액 기준 서비스 무역 현황

- 전 세계적 추세와 유사하게 아세안-6 경제에서 서비스가 차지하는 비중 및 서비스 교역이 총교역에서 차지하는 비중이 빠르게 증가하고 있음.
  - 아세안-6의 서비스 교역 증가는 전 세계의 교역추이보다 빠른 증가율을 보이는데, 이러한 증가는 여행, 기타 사업, 운송부문이 주도함.
  - 싱가포르, 태국, 필리핀이 서비스 수출을, 싱가포르, 말레이시아, 필리핀이 서비스 수입 증가를 주도함.
- 2017년 기준 다수의 아세안-6 국가가 상품 관련 서비스, 여행부문에서 서비스 무역 흑자를, 특허권과 운송부문에서 적자를 기록하였음.
  - 인도네시아, 말레이시아, 태국, 베트남의 경우 여행 서비스 수지 흑자를 기록했으며, 태국의 경우 여행부문의 흑자가 서비스 수지 흑자를 견인함.
  - 필리핀은 기타 사업 부문에서 싱가포르의 금융부문에서 흑자를 기록하였으며, 싱가포르는 특허권 부문에서 전체 서비스 산업 중 가장 큰 규모인 147억 달러의 적자를 기록함.

#### ② 부가가치 기준 서비스 무역 현황

- 국제산업연관표인 ADB 다지역투입산출표(ADB MRIO Tables)와 OECD 국가간투입산출표(OECD ICIO Tables)를 이용하여 서비스 부가가치 수출 현황을 분석한 결과 한·아세안 간 서비스 분야 협력수준이 여타 국가들에 비해 낮은 것으로 나타남.

- 싱가포르를 제외한 아세안 5개국(이하 아세안-5)은 최종재 상품 생산 시 중국, 일본, 한국의 중간재, 일본의 서비스에 크게 의존하고 있으나 한국의 서비스업은 생산과정에 크게 기여하는 바가 없는 것으로 나타남.
- 아세안-5의 서비스 또한 한국의 생산과정에 투입되는 정도가 미미한 수준임.

● 제조업 수출에 기여한 서비스 부가가치를 세부 산업별로 분해한 결과에 의하면, 한국의 도소매 및 수리업, 연구개발 및 기타 사업서비스, 운송업 및 창고업, 금융업 순으로 아세안-6의 생산에 기여하고 있는 것으로 나타남.

- 참고로 일본과 중국의 도소매 및 수리업, 미국의 연구개발 및 기타 사업서비스업, 미국의 도소매 및 수리업, 일본의 운송업 및 창고업, 대만의 도소매 및 수리업 등이 아세안-6의 제조업 수출에 크게 기여하고 있음.
- 인도네시아, 싱가포르, 말레이시아의 도소매 및 수리업, 싱가포르의 운송 및 창고업, 태국의 도소매 및 수리업이 한국 제조업 수출에 기여하고 있으나 미미한 수준임.

③ 공급 유형별 서비스 무역 현황

● 공급 유형별로 한·아세안 서비스 교역 현황을 살펴본 결과, 한국의 서비스는 주로 Mode 1(국경간 공급)과 Mode 3(상업적 주재)의 방식으로 공급되는 것으로 나타남.

- GATS는 서비스 무역을 공급 유형에 따라 △ 국경간 공급(cross-border supply, Mode 1) △ 해외소비(consumption abroad, 이하 Mode 2) △ 상업적 주재(commercial presence, 이하 Mode 3) △ 자연인의 이동(presence of natural person, 이하 Mode 4)으로 정의
- 한국의 Mode 1에 의한 대아세안 서비스 공급 중 지식재산권 사용료 수출이 14.79%로 상당한 비중을 차지하고 있음.

● 도매 및 소매업, 금융 및 보험업, 건설업, 부동산업, 전문, 과학기술 서비스업에서 한국기업의 Mode 3에 의한 대아세안 진출이 활발하며, 상대국에 따라 매출액이 업종별로 상이한 것으로 나타남.

- 정확한 서비스 수출 추산이 어려운 건설업 및 도소매업을 제외, 말레이시아에서는 출판·영상·방송통신 및 정보서비스업, 베트남에서는 전기·가스·증기 및 수도 사업, 싱가포르에서는 부동산업 및 임대업, 필리핀에서는 기타 업종, 태국에서는 출판·영상·방송통신 및 정보서비스업과 운송업이 높은 매출액 비중을 기록

## 2) 아세안의 서비스 제도 및 규제 현황

### ① 아세안의 서비스 무역제한지수(STRI: Service Trade Restrictions Index)

- World Bank STRI의 업종별·공급 유형별 지수를 분석한 결과에 따르면 2012년 아세안의 서비스 무역 규제는 2008년 대비 크게 개선되지 않았으며, 소득수준을 감안하더라도 규제수준이 높은 편인 것으로 나타남.

- 아세안-5의 평균 STRI는 46으로, 고소득 OECD 국가에(평균 20) 비해 높음.
- 인도네시아, 필리핀, 태국, 말레이시아, 베트남 순으로 서비스 무역규제가 높은 것으로 나타남.
- 세부 서비스 업종 중 전문직 서비스 분야의 STRI가 가장 높으며, 운송서비스 중 국제항공여객은 외국인에게 일정 부분 개방하였으나, 국내 도로 및 철도 화물운송은 개방 정도가 낮음.
- 싱가포르의 감사, 의료·치과 서비스 분야를 제외한 대부분의 업종에서 서비스 무역 규제가 없거나 미미한 수준

- 서비스 업종별 외국인 지분을 상한 및 면허 취득 관련 규제를 분석한 결과 아세안-6이 외국인 지분 보유를 전면 허용해 투자 진출을 허용하더라도, 관련 사업면허 발급을 규제하여 시장진입을 제한하는 경우가 존재하였음.

- 면허 관련 규제는 발급요건 비공개, 공개된 요건 충족 시에도 자동으로 면허 미발급, 자국기업과 외자기업에 대해 상이한 면허 발급요건 적용, 발급 거절사유에 대한 안내 의무 미부과, 항소(Appeal) 불허, 규제 변동사항에 대한 사전고지 불허 등 다양한 형태를 보임.
- 아세안의 경우 제도적 역량 부족으로 서비스 세부 업종 관련 규제 자체가 부재한 경우가 존재하며 실제로는 상당수의 업종에서 외자기업 진출이 제한됨.

### ② GATS 및 아세안+1 FTA를 통한 서비스 시장 개방 현황

- 베트남을 제외한 아세안 국가의 경우 GATS와 DDA 양허가 실행규제에 비해 더 제한적인 것으로 나타남.

- 실행규제와 양허규제 간 차이는 water라 불리는데, 일반적으로 GATS의 제약수준이 높을수록 또는 실행규제의 제약수준이 낮을수록 water의 수준이 높게 나타남.
- 양허와 실행 규제 간 차이는 나라별·업종별로 상이한데 교육서비스, 소매서비스, 회계·경영컨설팅·국제법자문, 도로운송, 은행업 등이 GATS, DDA 양허와 실행규제 간 차이가 큰 것으로 나타남.

- 아세안이 맺은 특혜무역협정인 아세안+1 FTA는 GATS 양허에서 추가개방을 달성한 것으로 평가되나, water를 고려했을 때 실질적인 수준에서의 서비스 시장 추가개방이 이루어졌다고 판단하기는 어려움.

- 아세안+1 FTA 대부분의 호크만 지수는<sup>1)</sup> 0.5보다 작은 값으로, '약속 안함(unbound)'이 양허

표의 상당 부분을 차지하고 있음.

- 참고로 아세안-6는 한국에 중국, 호주, 뉴질랜드에 비해 높은 수준의 사업, 통신, 유통, 건설 및 관련 토목, 운송, 건강 관련 및 사회서비스의 개방을 허용함.
- 반면 호주에 대해서는 상대적으로 높은 수준의 교육서비스 개방, 중국에 대해서는 상대적으로 높은 수준의 환경, 관광 및 여행, 오락, 문화 및 스포츠 서비스 개방을 허용하였음.

### ③ 아세안 역내 서비스 규제 협력 논의 현황

● 아세안은 역내 Mode 1과 Mode 2 제한 완전철폐, Mode 3의 내국민대우(NT)와 시장접근(MA)에 대한 제한 제거, 외국인 참여 지분 70%까지 확대 등을 목표로 함.

- 단 Mode 4(자연인의 이동)의 역내 자유화를 극히 제한함.
- 역내 서비스 자유화는 태국과 싱가포르, 인도네시아 등이 앞선 반면 미얀마와 브루나이 등이 낮은 것으로 보임.

● 아세안 역내국간 서비스무역자유화 협정인 아세안서비스기본협정(AFAS) 9차 패키지에 의하면 역내 개방 수준이 높은 분야는 교육, 환경, 건설 관련 엔지니어링 등이며, 운송, 보건 및 사회, 오락·문화·스포츠가 가장 낮은 편임.

- 현재 아세안서비스기본협정(AFAS: ASEAN Framework Agreement on Services) 10차 패키지 협상 및 아세안서비스무역협정(ATISA: ASEAN Trade in Services Agreement) 협상이 진행 중
- AFAS 7~8차 패키지는 이미 아세안+1 FTA보다 높은 수준의 개방을 이끌어낸 것으로 평가되므로 9차 패키지는 아세안과의 FTA 협상 시 협상목표로 활용될 수 있을 것임.

### 3) 한·아세안 간 서비스 무역 저해요인: 실증분석 결과

● 한국의 대아세안 서비스 및 서비스 부가가치 수출은 상대적으로 부진한 것으로 나타나며, 이러한 원인으로 지적될 수 있는 것은 △ 아세안의 높은 서비스 교역 장벽 △ 한국의 높은 서비스 규제 △ 한국의 낮은 서비스 산업 경쟁력(비교우위) 등임.

- OECD STRI와 World Bank STRI를 활용한 선행연구에 의하면, 높은 수준의 서비스 규제는 유의하게 서비스 교역에 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타남.
- 수입국뿐만 아니라 수출국의 규제수준이 서비스 수출에 유의한 영향을 미치는 것으로 보임 (Nordas and Rouzet 2017).

1) 호크만 지수는 각 국가별로 서비스 무역 개방화가 어느 정도 이루어졌는지(depth)를 수치화한 것으로, 1에 가까울수록 자유화 수준이 높음을 의미.

- 따라서 본 연구는 한국과 아세안의 서비스 규제가 한·아세안 간 서비스 교역에 미치는 영향을 확인하고 자 중력모형을 사용하여 실증분석을 수행함.
  - 자료의 한계로 Mode 1~2유형의 서비스 교역액을 대상으로 실증분석
- 분석 결과 수출국과 수입국의 서비스 규제가 서비스 수출에 부정적인 영향을 미치며, 공급 유형별 서비스 교역간 상관관계가 존재하는 것으로 나타남.
  - 아세안-6의 경우 Mode 1에 대한 규제보다 Mode 3에 대한 규제가 유의하게 서비스의 국경간 이동(Mode 1)을 저해하는 요인으로 작용하고 있음.
  - 서비스 업종별로 수출국과 수입국의 규제가 교역에 미치는 영향이 다소 상이한 것으로 보임.

#### 4) 한·아세안 간 서비스 무역 저해요인: 사례분석 결과

- Mode 3~4(상업적 주재, 자연인의 이동) 유형의 실질적인 무역장벽을 분석하기 위해 사례분석을 실시한 결과, 아세안이 우리나라와 체결한 FTA의 양허가 실행규제보다 개방수준이 높지 않으며 다양한 형태의 영업상 어려움이 존재함을 확인
  - 2012~16년 동안 대아세안 진출 누적 신규법인 수가 가장 많은 도소매업, 투자금액이 가장 큰 금융 및 보험업을 대상산업으로 선정하였으며, 도소매업의 경우 한국의 Mode 3 유형의 수출액이 가장 큰 베트남을, 금융·보험업의 경우 투자금액이 싱가포르를 제외하고 두 번째로 높은 인도네시아를 대상국가로 선정함.
  - 실질적인 결과 도출을 위해 서비스 양허표 및 관계 법령 비교를 통해 실행규제와 양허 간의 차이를 식별하고, 현지조사를 수행하여 한국기업이 해당 서비스 시장에서 직면하고 있는 서비스 무역장벽을 파악
- 한·베트남 FTA의 도소매업 양허수준은 GATS 및 한·아세안 FTA와 유사한 수준이나 양허안과 실행규제 간 큰 차이가 존재하지 않고 오히려 실행규제가 더 완화된 것으로 나타남.
  - 현재 베트남은 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)의 협정국에 대해 도소매분야 추가개방을 약속한 바 있어 향후 한·베트남 FTA 개선협상 등을 통해 대응할 필요가 있음.
- 한·아세안 FTA상 인도네시아의 대한민국 금융업 양허는 일부 개선사항을 제외하고는 GATS와 유사한 수준이며, 실행규제와 비교했을 때 대체적으로 동일하나 실행규제가 일부보다 완화된 규정을 채택
  - 한·아세안 서비스 무역협정이 2009년 체결된 이후, 2014년에 취임한 조코 위도도 정부가 투자 유치를 위한 규제 완화에 보다 적극적인 행보를 보여왔기 때문

- 현지조사 결과, 기진출 기업은 △ 규제 해석의 모호함 △ 규제를 빌미삼아 위법하지 않는데도 뒷돈을 요구하는 관행 △ 허가증 발급의 복잡한 절차 및 높은 비용 △ 전문성 이전 의무 △ 외국인 근로자 수 및 근로분야 제한 등 규제 밖의 어려움을 겪고 있는 것으로 나타남.
  - Mode 3 유형의 베트남 도소매업과 인도네시아 금융업 STRI는 매우 낮으나, 사례분석을 통해 실제 운영과 관련하여 교역장벽이 존재하고 있는 것을 확인

### 3. 정책 제언

- 우리나라의 경우 서비스 산업이 2016년 기준 총고용의 70.21%, GDP의 59.24%를 차지하는 등 국내경제에서 높은 비중을 차지하고 있으나 생산성 및 대세계 경쟁력은 낮은 수준임.
  - 우리나라 서비스 산업은 노동생산성의 증가율이 제조업에 비해 낮으며, 저부가가치 저임금 분야의 종사자가 다수인 영세한 생계형 서비스업 위주의 구조를 지니고 있음.
  - 전체 고용의 상당한 비중을 차지하고 있으며 고용과급효과가 높은 것으로 알려져 있는 서비스업 관련 정책 마련이 시급함.
  - 정부가 신남방정책을 통해 새로운 대아세안 경제협력방안을 모색하고 있는 시점에서, 제조업에 비해 진전이 미진한 서비스 분야의 협력 가능성을 모색해볼 필요가 있음.
- 본 연구는 앞선 연구결과를 바탕으로 서비스 정책의 전반적인 방향을 모색하고, 한·아세안 간 서비스 교역 활성화를 위한 정책방안을 제시함.

#### 1) 서비스 정책방향 제언

- ① 국내 서비스 규제 개선
  - 서비스 교역 활성화 및 대외 경쟁력 확보를 위해 서비스 분야의 경쟁을 제한하는 국내 규제를 정비해야 할 것
    - 실증분석 결과에 의하면, 수입국뿐만 아니라 수출국의 높은 서비스 규제수준이 서비스 수출에 유의미하게 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타남.
    - 이는 서비스 시장개방 및 규제개선이 경쟁을 촉발시키고 결과적으로 서비스 공급자의 생산성을 증가시키는 결과로 이어지기 때문
    - 국내제도 재정비를 통해 값싸고 질 좋은 해외서비스 투입물(input)에 용이하게 접근할 수 있도록 하고, 경쟁적인 시장환경을 조성하여 기존 공급자들에게 혁신할 유인을 제공해야 할 것임.



## ② 국외 서비스 장벽 완화

### ● FTA 체결 및 추가협상 등을 통해 해외시장 진출여건을 개선하려는 노력이 필요함.

- 앞선 분석에 따르면 실행규제수준이 FTA 양허수준보다 대체로 낮으며, 시간이 지남에 따라 FTA 양허를 통한 추가개방 효과가 사라지는 것으로 나타남.
- 따라서 지속적인 교역상대국의 규제 현황 조사와 FTA 양허 개선노력이 이루어져야 할 것임.

## ③ 주요 교역 상대국간 규제 조화 추구

### ● 경제통합이 진전됨에 따라 서비스 규제 완화뿐만 아니라 국가간 규제의 조화가 요구되므로, 주요 교역 상대국과의 규제 조화 논의 주도를 통해 유리한 입장을 선점해야 할 것임.

- 규제가 국가별로 상이할 경우 교역비용이 상승하는 원인이 됨.
- 전 세계적인 규제와 유사한 규제를 가지고 있는 국가의 경우 상대적으로 낮은 비용으로 다양한 시장에 진출할 수 있어 규모의 경제효과를 누릴 수 있음.
- 실제로 아세안은 역내 규제 조화 필요성에 따라 다양한 규제 협력 논의를 진행하고 있는 상황임.

### ● 정기적인 양자·다자 간 회의 및 공동 워크숍 등을 통해 규제협력방안에 대한 지속적인 논의와 공동연구가 이루어져야 할 것임.

## ④ 제조업 정책과의 연계 및 제조업의 서비스화 전략 추진

### ● 각종 서비스 규제가 서비스업뿐만 아니라 제조업 등 여타 산업의 교역에 제약이 될 수 있으므로 서로의 상호작용을 고려한 정책이 모색되어야 함.

- 글로벌 가치사슬이 발달함에 따라 관세 및 비관세 장벽 등이 서비스 교역에 미치는 영향과 각종 서비스 규제가 상품교역에 미치는 영향이 커짐.
- 향후 FTA 협상 시 제조업과 서비스업 간 상호 연관관계를 고려해 협상전략을 마련해야 할 것임.

### ● 제조업의 서비스화가 진행되고 있는 상황에서 제조업·서비스업의 연계 강화를 통해 제조업과 서비스업의 경쟁력을 제고해야 할 것임.

- 서비스와 상품의 경계가 모호해지고 새로운 비즈니스 영역이 생겨남에 따라 생산자는 소비자와 활발한 교류를 해야 할 필요성이 증대되고 있음.
- 제조업 생산과정에 엔지니어링, 사업지원, 유통, 광고, 고객지원, 연구개발 등의 서비스 투입이 효율적으로 이루어짐으로써 서비스의 간접적인 수출 확대를 기대할 수 있으며 제조업의 경쟁력 증대도 꾀할 수 있음.
- 제조업·서비스업의 연계 강화는 양 산업의 경쟁력 확보와 부가가치 증진에 기여할 것으로 기대됨.

## ⑤ 고부가 서비스 산업 육성

- 국내 서비스 규제 개선과 함께 서비스 업종의 경쟁력 제고, 고부가 서비스 산업의 육성이 동시에 이루어져야 함.
  - 한국의 서비스 산업은 기업의 영세적인 특성, 해외진출 경험 및 경쟁력 부족 등의 이유로 일부 운송부문 외에는 대세계 비교열위를 지닌 것으로 나타남.
  - 국내 서비스 시장 개방 시 상당수 업종의 피해가 뒤따를 것으로 예상되므로 R&D 지원 등을 통한 고부가 서비스 업종의 육성 및 경쟁력 강화방안이 요구됨.

## ⑥ 정책 입안 시 활용 가능한 서비스 통계 구축

- 정책 입안 시 기초자료로 활용 가능한 서비스 통계 구축 노력이 필요함.
  - Mode 3 서비스 수출 현황을 파악하기 위해서는 외국인 계열사의 서비스 통계(FATS)가 필요하나, 현재 해당 통계가 부재하여 간접적인 방식으로 파악할 수밖에 없음.
  - Mode 4 역시 기존 통계로는 파악하기 어려운 분야로, 최근 양자간·다자간 서비스협상에서 Mode 4 자유화 확대요구가 강화되는 상황에서 관련 자료 확보가 요구됨.
  - 앞선 실증분석 결과에서 알 수 있듯이, 공급 유형별 서비스 교역간 상관관계가 존재하므로 이를 정확히 파악하고 정책의 효과성을 분석하기 위해서 보다 정밀한 서비스 통계 구축이 필요함.

## 2) 한·아세안 서비스 교역 확대를 위한 정책방안

- 상생형 경제협력기반 구축의 일환으로 아세안 서비스 산업 개방·개혁을 지원함으로써, 한·아세안 상품·서비스 무역의 안정적인 성장을 도모해야 할 것임.
  - 해외서비스 공급자의 진출은 현지 제조업 기업들의 생산비용 절감에 기여함으로써 생산성 및 경쟁력 강화에 긍정적인 영향을 미칠 수 있음.
  - 특히 운송, 금융, 교육, 연구개발, 전문기술 서비스 분야의 개방을 통해 제조업 부문의 생산성 향상을 도모할 수 있으므로, 아세안의 서비스 시장 개방은 한·아세안 간 교역 확대뿐만 아니라 아세안의 경제성장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨.
- 한·아세안은 양국간 분업을 통해 생산네트워크를 구축하고 한국이 해당 가치사슬의 고부가가치 생산단계를 담당할 수 있도록 관련 정책을 마련해야 할 것임.
  - 최근 한국은 지재권 사용료 분야에서 대아세안 흑자를, 아세안은 가공서비스 분야에서 대한민국 흑자를 기록하고 있으며 그 규모가 점차 증가하고 있는 추세임.
  - 즉 한국과 아세안의 경제는 상호 보완적인 구조로, 한국은 아세안의 낮은 가공임을 이용하여 제조업 제품의 생산비용을 낮추고, 아세안은 한국의 기술을 도입하여 제조업 생산성 향상을 달성할 수 있음.

- 따라서 앞서 언급한 고부가 서비스 산업을 육성하고 제조업의 서비스화 전략을 추진함으로써 가치사슬의 고부가가치 생산단계를 담당할 수 있도록 노력해야 할 것임.
- 한국은 아세안 시장을 통해 서비스 산업 진출경험을 축적하여, 대세계 경쟁력이 낮은 분야의 경쟁력을 높이는 기회로 삼을 수 있음.
  - 대세계 비교열위를 지녔으나 아세안에 대해서는 비교우위를 지닌 업종이 존재하므로(예: 육상운송과 소매업 등), 해당 업종을 중심으로 아세안에서 진출경험을 축적하여 여타 업종과 노하우를 공유하고 한국의 서비스 수출 성장에 기여할 수 있도록 해야 할 것임.
- 한·아세안 FTA 후속협상을 통해 지속적으로 양허수준을 현실화하고, 서비스 시장 추가개방을 달성하기 위해 노력해야 할 것임.
  - 사례분석 결과, 아세안 국가의 서비스 시장 개혁·개방 노력으로 실행규제와 한·아세안 FTA 양허 간 차이가 거의 존재하지 않으며, 오히려 실행규제의 수준이 더 낮은 것으로 나타남.
  - 아세안은 향후 역내 Mode 1과 Mode 2 제한 완전철폐, Mode 3의 내국민대우에 대한 제한(NT)과 시장접근에 대한 제한(MA)의 제거, 외국인 참여지분 70%까지 확대 등을 목표로 하고 있으므로 이를 한·아세안 FTA 개선협상에서도 협상목표로 추진할 필요가 있음.
- 실증분석 결과 아세안-6의 경우 Mode 3에 대한 규제가 서비스 교역(Mode 1)에 유의미하게 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타나므로, Mode 3 규제 완화를 위한 노력이 요구됨.
  - Mode 1과 Mode 2 형태의 서비스 공급에 대한 아세안의 규제수준은 낮은 편이나 Mode 3~4의 경우 상대적으로 규제수준이 높음.
- 규제를 자의적으로 해석하여 규제의 부재가 오히려 더 높은 진입장벽으로 작용하는 경우가 존재하므로, ODA 등을 통해 아세안이 우리나라 사업환경에 친화적인 규제를 수립할 수 있도록 지원해야 할 것임.
  - 서비스 분야 협력 증대를 위해서는 서비스 교역에 국한된 정책뿐만 아니라 여타 산업정책 및 ODA 정책이 함께 추진되어야 할 것임.
- 한국기업의 애로사항을 개선하기 위해 현지 진출기업 협의체를 지원하는 등 아세안에 우리 기업의 의견이 반영될 수 있도록 힘써야 할 것임.
  - 우리나라의 경우 대아세안 기업 진출이 활성화된 이후, 기진출기업의 수요에 따라 금융, 물류, 건설, 유통, 렌탈 등 서비스 분야 기업들의 동반진출이 일어나고 있는 상황이나 현재까지도 시행착오를 많이 겪고 있음.
  - 일본 아세안상공인 연합회의 경우 매년 아세안 사무국에 개선과제를 권하고 있음. 우리나라 또한 현지 진출기업의 의견이 아세안의 국내제도 개선과정에 반영될 수 있도록 지원해야 할 것임. **KIEP**