

아세안 역내 서비스시장 통합의 경제적 영향과 시사점

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

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

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

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



차 례

1. 연구의 배경 및 목적
 2. 조사 및 분석 결과
 3. 정책 제언
- 부록

주요 내용

- ▶ 아세안은 아세안경제공동체(AEC) 수립과정에서 역내 서비스 자유화를 위한 노력을 지속하고 있어 이를 주목할 필요가 있음.
 - 아세안은 아세안서비스기본협정(AFAS)의 1~10차 패키지 협상을 통해 역내 자유화 수준을 높여왔으며, 최근 AFAS 10차 패키지를 아세안서비스무역협정(ATISA)으로 전환, 2020년 10월 서명을 완료하였음.
 - 아세안이 추구하고 있는 역내 서비스 교역 자유화는 △모드1과 모드2에 대한 제한 완전 철폐 △모드3 관련 외국인 지분 70%까지 허용 △그 외 모드3 관련 시장접근 제한의 상당한 철폐, 128개의 세부분야당 최대 1개 분야를 제외하고 내국민대우 제한 철폐임.
 - 반면 모드4, 즉 인력이동의 역내 자유화를 제한하고 있음.
- ▶ 서비스산업은 아세안의 생산, 교역 및 투자에서 중요한 부분을 차지하고 있으며 그 중요도는 증가하는 추세를 보이나, 역내 서비스 통합 움직임에도 불구하고 역내 서비스 교역 규모는 역외 교역 규모에 비해 성장이 더딘 것으로 보임.
 - 2019년 역내 서비스 수출입 비중은 각각 15.3%와 14.4%로, 2010년 역내 수출입 비중인 19.6%와 17.4%보다 감소하였으며, 비교적 성공적으로 시장개방을 달성한 우선통합분야(PIS)의 경우도 마찬가지로 역내교역 비중이 2011년 이후 감소하거나 정체된 것으로 나타남.
- ▶ 아세안은 사회적 안정성을 해치지 않는 수준에서 역내 교역 증대효과를 거둘 수 있도록 전반적으로 개방수준을 높이되 업종별 상이한 자유화 전략을 취하는 것이 적절하며, 아세안 경제통합 시 한국은 부존자원의 규모 차이에서 오는 한국의 비교열위를 완화하기 위해 기체결 FTA 개선 협상 및 추가적인 양자간 FTA 체결을 통한 추가적인 시장개방을 확보해야 할 것.
 - 아세안 경제통합에 따라 우리나라는 대아세안 서비스 순수출국에서 서비스 순수입국으로 전환될 가능성이 존재
 - 모드1과 모드3 공급 시 발생하는 비용을 감소시킴으로써 부존자원 규모 차이에서 오는 한국의 비교열위를 완화할 수 있으므로 우리는 아세안의 모드1과 모드3 관련한 규제완화를 위해 노력해야 할 것

1. 연구의 배경 및 목적

- 서비스 분야는 그 특성상 국가간 교역 시 인적교류 및 투자가 동반되며, 서비스 교역 증가가 제조업 분야의 교역 및 생산성 증대에 기여한다고 알려져 있음.
 - 상당 부분의 서비스는 소비를 위해 소비자와 공급자의 물리적 근접성(proximity)이 요구되며, 국가간 서비스 거래가 이루어지기 위해서는 소비자 또는 공급자가 국경을 넘어 이동해야 함.
 - 이에 따라 국가간 서비스 거래가 이루어지는 과정에서 자연스럽게 인적교류 및 투자가 동반됨.
 - 서비스 거래에 관한 일반협정(GATS: General Agreement on Trade in Services)은 공급자 또는 소비자의 국경 이동 여부를 고려하여 서비스 교역을 네 가지 모드로 구분하는데, 국경간 공급(cross-border supply, 이하 모드1), 해외소비(consumption abroad, 이하 모드2), 상업적 주재(commercial presence, 이하 모드3), 자연인의 이동(presence of natural person, 이하 모드4)임.
 - 이 중 투자는 모드3 유형의 서비스 공급 시 발생하며, 인적교류는 모드3과 모드4 유형의 서비스 공급 시 발생
 - 또한 서비스는 제조업 교역 및 제조업 부가가치 제고에 주요한 역할을 하는 것으로 알려져 있음.
- 하지만 그 중요성에도 불구하고 한국의 대아세안 경제협력은 제조업에 편중되어 있으며, 서비스 산업협력 증진을 위한 기반이 부족한 실정임.
 - 우리나라의 경우 서비스업의 FTA 활용도가 낮으며, GVC 참여도 저조한 편임.
- 반면, 아세안은 아세안경제공동체(AEC) 수립과정에서 역내 서비스 자유화를 위한 노력을 지속하고 있어 이를 주목할 필요가 있음.
 - 아세안은 아세안서비스기본협정(AFAS: ASEAN Framework Agreement on Services)의 1~10차 패키지 협상을 통해 역내 자유화 수준을 높여옴.
 - AFAS 10차 패키지 협상이 네거티브 리스트 방식과 규제협력을 포함하고 있는 아세안서비스무역협정(ATISA: ASEAN Trade in Services Agreement)으로 전환, 2020년 10월 서명이 완료됨.¹⁾

1) 2019년 4월 체결되어 2020년 10월 전 회원국의 서명이 완료됨.

- 아세안이 추구하고 있는 역내 서비스 교역 자유화는 △모드1과 모드2에 대한 제한 완전철폐 △모드3 관련 외국인 지분 70%까지 허용 △그 외 모드3 관련 시장접근(MA: Market Access) 제한의 상당한 철폐, 128개의 세부분야(subsector)당 최대 1개 분야를 제외하고 내국민대우(NT: National Treatment) 제한 철폐로 요약됨.
 - 반면 모드4, 즉 인력이동의 역내 자유화를 제한하고 있는 상황
 - 이는 인적이동의 자유화를 추구하는 EU와 차별되는 것으로, 아세안이 추진하고 있는 모드1~4에 대한 비대칭적인 규제완화는 역내 및 역외국 경제에 혼재된 영향을 미칠 것으로 예상
- 아세안이 단일시장과 단일생산기지 수립을 위해 서비스 분야 역내 자유화를 추진 중인바, 이와 관련된 협력 수요를 모색할 필요가 있음.
 - 이에 본 보고서는 아세안 내에서 진행되는 서비스 자유화 목표 및 진행 현황을 조사하고, 아세안이 추구하는 서비스시장 통합의 효과를 종합적으로 살펴봄.
 - 분석결과를 바탕으로 한·아세안 서비스 분야 협력 증대를 위한 정책 제언을 제시함.

2. 조사 및 분석 결과

1) 아세안 서비스시장 통합 현황과 성과

① 아세안경제통합

- 2015년 12월 아세안은 정치·안보, 경제, 사회·문화 공동체로 구성된 아세안공동체를 출범시킴.
 - 아세안은 2015년부터 2025년까지 10년간의 통합 비전과 목표를 담은 ‘아세안 공동체 비전 2025’와 3개 공동체별 청사진을 제시함.
- 2015년 말 채택된 AEC 청사진 2025는 (i) 고도로 통합·결합된 경제 (ii) 경쟁력·혁신적·역동적 아세안 (iii) 연계성 강화 및 분야별 협력 (iv) 회복력·포용적·사람지향·사람중심 아세안 (v) 글로벌 아세안을 5대 전략목표(characteristic)로 제시
 - 이 중 고도로 통합·결합된 경제를 구성하는 상품 및 서비스 무역, 투자, 자본, 인력이동 등 분야별 과제는 다음과 같음.
 - 상품무역: 아세안상품무역협정(ATIGA: ASEAN Trade in Goods Agreement) 추가 강화, 원산지규정 간소화 및 강화, 무역원활화 가속화, 아세안싱글윈도우(ASW: ASEAN Single Window) 전면 실시 및 능력 구축, 비관세장벽 감축, 기준인증의 국제조화, 수출입절차 간소화 등

- 서비스무역: 유연조치와 예외 등 재검토, 외자유치 확대를 위한 아세안서비스무역협정(ATISA: ASEAN Trade in Services Agreement) 협상 추진, ATISA 분야별 부속서 검토(통신, 금융서비스 등), 서비스 분야 경쟁력 강화에 이바지하는 국내규제에 관한 규율 확립, 서비스 분야 인재 육성을 위한 기술협력 강화 등
- 투자환경: 투자 장애와 제한 철폐, 아세안 포괄적 투자협정(ACIA: ASEAN Comprehensive Investment Agreement), 유보리스트 삭감, 투자조정위원회의 연차보고 강화 등
- 금융 통합·포용·안전화: 적격아세안은행(QABs: Qualified ASEAN Banks), 영세·중소기업(MSMEs) 금융, 거시경제·금융감독 강화. 분야별로는 자본계정의 자유화, 지불·결제 시스템 강화, 역내격차 시정을 위한 능력 구축 등
- 숙련노동자·비즈니스 방문자 이동 원활화: 아세안역량체계(AQRF: ASEAN Qualifications Reference Network) 구축, 아세안자연인이동협정(AAMNP: ASEAN Agreement on Movement of natural Persons)의 실행 검토 및 개선 등
- GVC 참여 강화: 수출입에 특화된 무역원활화 전략, 국제표준과 조화 등

● 이 외에 아세안 경제공동체 설립을 뒷받침하기 위해 연계성 강화를 위한 아세안 연계성 마스터플랜(MPAC 2025: Master Plan on ASEAN Connectivity 2025)과 아세안 회원국간 개발격차 해소를 지원하는 아세안 통합 이니셔티브 제3차 워크플랜(IAI Work Plan III)을 2016년 채택

② 서비스 분야 역내 자유화

- 역내 서비스 분야 자유화를 목표로 아세안서비스기본협정(AFAS: ASEAN Framework Agreement on Services)이 1995년 체결되었으며, 아세안경제장관회의(AEM: ASEAN Economic Minister)를 통해 패키지 방식²⁾으로 추진됨.
 - GAT의 W/120 분류체계에 따른 총 세부 분야는 155개이며, AFAS에서는 이 중 128개 세부 분야를 대상으로 함.³⁾
 - 기존에 AFAS 협상범위에 포함되었던 금융서비스와 항공서비스는 각각 아세안재무장관회담(AFMM: ASEAN Finance Ministers Meeting)과 아세안교통장관회담(ATM: ASEAN Transport Ministers)으로 이관되었으며, 제조업·농림어업·광공업 관련 서비스 자유화는 중앙투자조정위원회(Central Coordination Committee on Investment)에서 담당⁴⁾

2) 패키지 방식이란 특정기간까지 구체적인 자유화 이행 목표를 설정하는 자유화 방식을 지칭.

3) Neo, Sauv , and Strehl(2019), p. 87.

4) 나머지 27개 분야 중 17개 분야는 아세안재무장관회담에서, 6개 분야는 아세안교통장관회담에서, 4개 분야는 중앙투자조정위원회(Central Coordination Committee on Investment)에서 다룸(Neo, Sauv , and Strehl 2019, p. 87).

- AFAS의 구체적인 개방 목표는 (i) 모드1, 모드2의 제한 철폐 (ii) 외국인 지분제한 완화 (iii) 2015년까지 모드3 시장접근제한의 상당한 철폐로 요약됨(부록 표1 참고).
 - 외국인 지분제한의 경우 우선통합분야(PIS: Priority Integration Sector)⁵⁾인 항공운송, e-아세안, 보건의료, 관광 분야의 경우 2010년까지 70% 이상, 물류서비스에 대해서는 2013년까지 70% 이상, 기타 서비스 분야에 있어 2015년까지 70% 이상으로 외국인 지분제한을 완화
- AFAS 10차 패키지를 통한 아세안 국별 서비스시장 개방정도를 살펴보면, 모든 국가가 목표 세부분야 수(128개)를 달성하지 못한 것으로 나타남.
 - 2015년까지 AFAS 10차 패키지 협상을 완료하는 것을 목표로 하였으나, 2018년 8월에 서명
 - 우선통합분야에 대해서는 대부분의 회원국이 목표한 개방수준을 달성하였으나 그 외 분야에 있어서는 목표 수준에 미치지 못한 것으로 보임.
 - 특히 모드3 관련 개방도가 상대적으로 낮은 것으로 나타나며, 국가별로는 미얀마, 필리핀, 베트남의 개방성과가 여타국 대비 미진한 것으로 나타남.
- 아세안은 AFAS 8차 패키지부터 15% 유연성 조치를 도입하였는데, 이에 따라 목표 개방 세부분야를 달성하지 못한 국가가 다수 존재
 - 15% 유연성 조치에 따라 개방을 약속한 128개 세부분야의 3개 모드 중 15%에 해당하는 58개 모드⁶⁾에서 개방을 유예할 수 있음.
- 아세안은 AFAS 제10차 패키지, 항공수송서비스 제11차 패키지, 금융서비스 제8차 패키지 협상을 완료하고, 이를 아세안서비스무역협정(ATISA: ASEAN Trade in Services Agreement)으로 통합하였음.
 - 아세안은 ATISA에서 서비스 자유화 방식을 이전의 포지티브 방식에서 통상적으로 개방수준이 더 높다고 알려져 있는 네거티브 방식으로 전환
 - 포지티브 방식이란 자유화를 약속하는 분야를 양허표에 기재하고 그 외 분야는 개방하지 않으나, 네거티브 방식은 유보 및 비합치 조치 목록에 기재된 분야를 제외하고 모든 분야가 개방됨.
 - ATISA 협정문에 따르면⁷⁾ 아세안 6개국(브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국)은 ATISA 협정 발효 이후 5년 내, 베트남은 7년 내, 미얀마, 캄보디아, 라오스는 13년 내에 현재 및 미래 유보목록을 아세안 사무국에 제출해야 함.

5) 아세안은 역내 경제통합에 대한 파급효과가 큰 분야를 우선통합분야로 지정하고 해당 분야의 개방을 우선적으로 추진해 경제통합이 속도감 있게 추진될 수 있도록 하였음. 아세안이 우선통합분야로 설정한 업종은 농산물가공, 자동차, 전자, 어업, 고무제품, 섬유·의류, 목제품, 항공, e-ASEAN, 헬스케어, 관광 등이고 후에 물류분야가 추가됨(石川幸一 2013, p. 25).

6) 15%*(128*3).

7) ATISA 협정문 제12조.

- 서비스 인력 이동 관련, 아세안은 자연인의 이동에 관한 아세안 협정(AAMNP: ASEAN Agreement on Movement of natural Persons)과 상호인정협정(MRA: Mutual Recognition Arrangements)을 체결
 - AAMNP 서명(2012년 11월) 전에는 AFAS 패키지 협상을 통해 모드4 양허가 이루어졌으나, 서명 이후 발표된 AFAS 9차 패키지부터는 모드4 양허가 포함되지 않음.
 - 아세안은 2001년부터 AFAS 틀 안에서 MRA 협상을 개시하였으며, 2020년 8월 기준 엔지니어링, 간호, 건축, 측량자격, 의사, 치과의사, 회계서비스, 관광전문 인력 등 8개의 직종에 대해 MRA를 체결함.

- AAMNP는 아세안이 서비스 분야 자연인의 이동을 촉진하기 위해 체결한 최초의 단일 협정이라는 데 의의가 있으나 △숙련인력만 포함되는 점 △회원국별로 양허 범위와 정도가 매우 상이한 점 등과 같은 한계가 존재
 - AAMNP는 ① 기업인 방문자(BV: Business Visitors) ② 기업 내 전근자(ICT: Intra-corporate Transferees) ③ 계약 서비스 공급자(CSS: Contractual Service Suppliers) ④ 양허표에 명시된 기타 분야 자연인 등 네 가지 형태의 자연인을 대상으로 함.
 - AAMNP 양허안을 살펴보면, 주로 기업인 방문자와 기업 내 전근자의 입국·체류만을 허용하며, 국별로 개방정도, 양허 업종 수, 초기 체류기간 등이 매우 상이함.
 - 기업 내 전근자의 경우 아세안 10개국 모두, 기업인 방문자의 경우 브루나이·미얀마·싱가포르를 제외한 7개국이 양허한 반면, 계약 서비스 공급자의 경우 10개국 중 3개국(캄보디아, 필리핀, 베트남)만 양허하였고, 기타 분야의 경우 어느 국가도 양허하지 않음.
 - 분야별로는 건설·관련 엔지니어링, 통신, 교육 분야의 개방수준이 비교적 높은 반면, 오락·문화·스포츠, 유통, 보건의료, 운송, 금융, 환경, 사업 등은 개방도가 낮음.
 - 아세안 10개 회원국별로 양허 업종, 양허 범위, 입국 자연인의 초기 체류기간 등이 매우 상이해 혼선을 방지하기 위해 최소 충족기준 등이 마련될 필요가 있음.

- 아세안은 MRA 체결을 통해 전문인력의 역내 이동 원활화를 추진하고 있으나, 실제로는 △협정에 대한 낮은 인지도와 관심 △국내 규제를 통한 외국인 채용 규제 △자국민 일자리 상실 우려 △국별로 상이한 전문직종 교육 및 자격제도 등으로 인해 합의된 8개 직종의 역내 인력이동이 활발하게 이루어지지 않고 있음.
 - 8대 직종이 아세안 역내 노동시장에서 차지하는 비중이 극히 적을 뿐만 아니라 해당 직종 종사자의 MRA에 대한 인지도도 낮은 것으로 나타남.

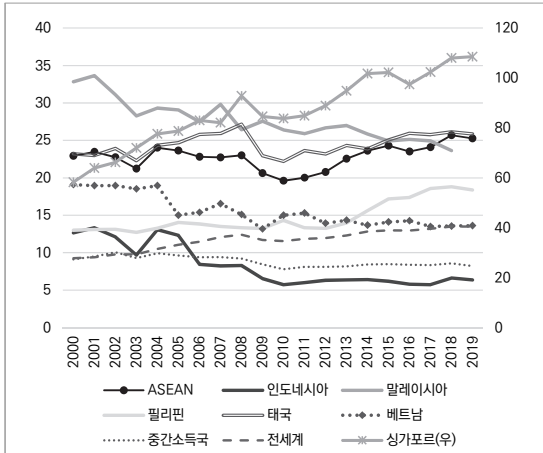
2) 아세안 서비스 교역 현황 분석

① 아세안의 서비스산업 생산 및 교역 현황

- 서비스산업은 아세안의 생산, 교역 및 투자에서 중요한 부분을 차지하고 있으며 그 중요도는 증가하는 추세를 보이나, 역내 서비스 통합 움직임에도 불구하고 역내 서비스 교역 규모는 역외 교역 규모에 비해 성장이 더딘 것으로 보임.

그림 1. 아세안 주요국의 GDP 대비 서비스 교역 비중

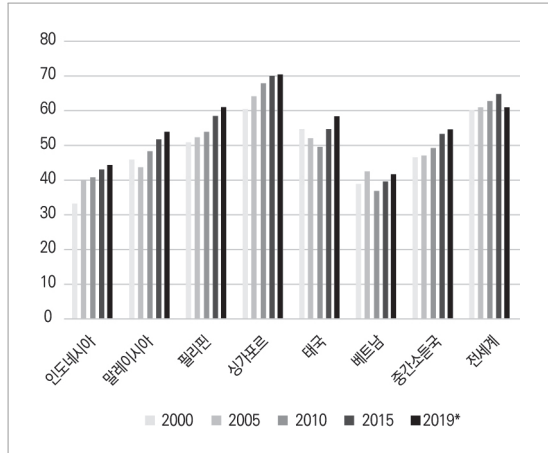
(단위: %)



자료: World Bank WDI(검색일: 2020. 11. 13).

그림 2. 아세안 주요국의 GDP 대비 서비스 생산 비중

(단위: %)

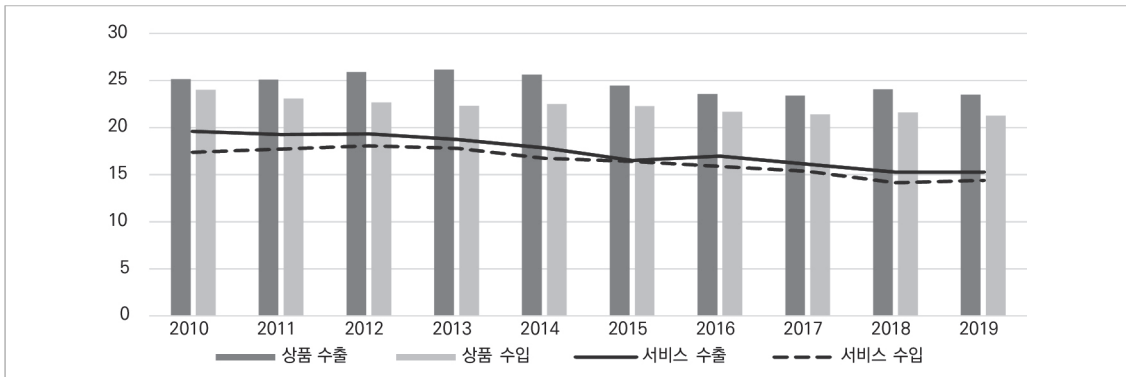


자료: World Bank WDI(검색일: 2020. 11. 13).

- 2019년 아세안 10개국의 GDP 대비 서비스 교역액 비중은 25.3%로 전 세계 평균(13.5%)보다 높은 수준

그림 3. 아세안 역내 상품 및 서비스 수출입 비중

(단위: %)



자료: ASEAN Stats Data Portal(검색일: 2020. 8. 28).

- [그림 3]에 따르면 2019년 역내 서비스 수출 비중은 15.3% 수입 비중은 14.4%로, 2010년 역내 수출입 비중인 19.6%, 17.4%보다 감소한 수치
- 비교적 성공적으로 시장개방을 달성한 우선통합분야(PIS)의 경우도 마찬가지로 역내교역 비중이 2011년 이후 감소하거나 정체된 것으로 나타남.

● 이는 역외 서비스 교역의 빠른 증가 때문인 것으로 보이는데, 자료의 한계로 그 원인을 직접적으로 규명하기 어려움.⁸⁾

- 하나의 가설은 경제규모가 유사한 아세안 국가 사이에 모드3 교역이 모드1 교역을 대체한 데에 그 원인이 있을 수 있음.
- 또 다른 가설로 역내 서비스 교역 자유화와 아세안과 역외국 간 서비스 교역 증대 사이에 양의 상관관계가 존재할 가능성
 - 아세안 역내 시장통합이 아세안이 참여하고 있는 가치사슬의 효율성을 증가시키고, 그 결과 역외국과의 서비스 교역이 증가하는 결과로 이어졌을 수 있음.

② 모드별 특징

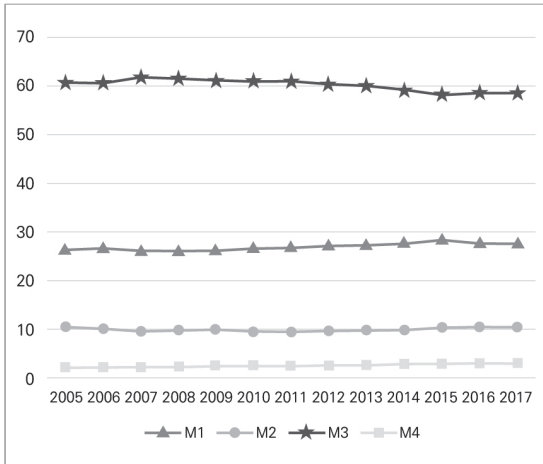
● 국제수지표(BOP)에 기록되는 서비스 교역은 주로 모드1과 모드2에 해당되는 거래로 총서비스 교역 현황을 살펴보기 위해서는 보완자료의 활용이 요구됨.

- 모드3 거래규모를 정확히 파악하기 위해서는 외국인 계열사의 서비스 통계(FATS)와 FDI 통계가, 모드4 거래규모를 파악하기 위해서는 송금 관련 통계가 요구됨.
 - 아세안의 경우 한국과 마찬가지로 FATS 자료가 부재
- 따라서 모드별로 대세계 서비스 공급 현황을 추정할 TiSmoS(Trade in Services by Mode of Supply) 자료와, 모드3~4 규모를 가늠할 수 있는 FDI 및 송금액 자료⁹⁾를 보완적으로 사용하여 아세안의 모드별 역내외 교역 현황을 살펴봄.

8) 일반적으로 제공되는 서비스 교역 통계는 모드1~2 유형의 서비스 교역에 해당하며, 모드3~4 교역 자료는 일부 국가를 제외하고는 부재한 실정임.

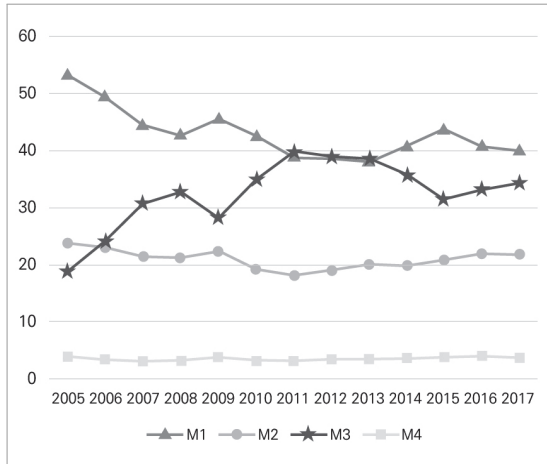
9) 모드4 유형의 교역규모 파악에 국제수지표(BOP)의 본원소득수지의 '급료 및 임금'과 이전소득수지의 '근로자 송금'이 활용됨.

그림 4. 모드별 對세계 서비스 공급 비중(전 세계 평균)
(단위: %)



자료: TiSmoS(검색일: 2020. 8. 28)를 이용하여 저자 작성.

그림 5. 모드별 對세계 서비스 공급 비중(아세안)
(단위: %)



자료: TiSmoS(검색일: 2020. 8. 28)를 이용하여 저자 작성.

- TiSmoS의 전 세계 모드별 서비스 공급의 특징을 살펴보면(그림 4 참고), 전체 서비스 공급유형 중 모드3의 공급 비중이 60% 정도로 가장 높으며, 그다음으로 모드1, 모드2, 모드4의 순서이나, 아세안의 경우 모드1과 모드2의 비중이 상대적으로 높은 것으로 나타남.
 - TiSmoS의 산업별 교역액을 살펴보면 아세안의 경우 모드1~2 기준 운송, 여행, 기타 사업서비스의 비중이 높은 반면, 모드3~4의 경우 유통, 보험 및 금융, 컴퓨터, 정보, 통신서비스, 기타 사업서비스의 비중이 높은 것으로 나타남.
- 2019년 기준 아세안 내 이주자 수(Stock)는 총 1,018만 명을 넘어서는 수준이며 이 중 역내 국가 이주자 수는 약 683만 명으로 67.1% 비중을 차지함.
 - 아세안 출신 이주자가 가장 많이 유입된 국가는 태국, 말레이시아, 싱가포르 순으로, 각각 약 350만 명, 192만 명, 112만 명의 아세안 이주자가 거주 중
 - 국경이 인접한 국가간 이주자 수가 높으며, 상대적으로 소득이 낮은 국가에서 높은 국가로 이동하는 특징
 - 아세안 역내로 가장 많은 인구가 이주한 국가는 미얀마로, 약 222만 명의 인구가 이주했으며, 다음으로는 인도네시아(138만 명), 말레이시아(100만 명) 순
 - 해외 이주자 중 아세안으로 이주한 비중이 가장 큰 국가는 라오스(70.0%), 캄보디아(64.7%), 미얀마(60.0%), 말레이시아(59.7%) 순

- World Bank의 아세안 역내 송금액 추정치에 따르면, 말레이시아, 싱가포르, 태국이 역내 주요 송금국(모드4 수입국)이며, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국 등이 역내 주요 송금 수령국(모드4 수출국)인 것으로 나타남.

- 송금자료를 통해 살펴본 주요 인적 이동의 흐름은 인도네시아(모드4 수출국)에서 말레이시아(모드4 수입국)로, 필리핀에서 말레이시아로, 말레이시아에서 싱가포르로의 이동임.
- 다만 송금액은 서비스 분야뿐만 아니라 그 외 산업의 보수를 포함하므로 서비스 분야의 정확한 수출 규모와는 거리가 있을 수 있음.

③ 역내 및 역외 주요국의 아세안 서비스시장 진출 현황

- 2015~19년 누적액 기준 전 세계에서 아세안으로의 FDI 유입 중 서비스산업이 차지하는 비중은 61.2%이며 아세안 회원국으로부터의 FDI 유입액 중 서비스산업이 차지하는 비중은 45.4%임.

- 역내 FDI 유입액은 전체 유입액 대비 약 16.9% 수준이며, 서비스업의 경우 전체 서비스 분야 유입액 대비 역내 비중은 약 12.5% 정도인 것으로 나타남.
- 상대적으로 아세안 역내로부터의 FDI 유입액이 높은 비중을 기록한 서비스업종으로는 정보통신업(33.5%), 부동산업(23.0%), 숙박·음식점업(18.6%) 등임.

- 2015~19년간 아세안으로의 FDI를 살펴보면 한국은 서비스업보다 제조업 위주, 중국은 서비스업 위주로 투자가 이뤄졌으며 일본은 제조업과 서비스업 투자 비중의 차이가 적은 특징을 보임.

- 아세안 내 생산기지 및 GVC 구축에 집중한 한국, 일본과 달리 중국은 자국 내에서 제조업을 소화, 아세안 지역에서는 금융업, 부동산업 및 유통업 등의 서비스업에 집중한 결과로 보임.
- 규모 면에서는 일본의 투자가 868억 달러로 한국과 중국의 투자를 합친 액수를 넘어섬.

- 2012년부터 2019년까지 누적 기준으로 아세안 서비스 업종에 가장 많이 투자하는 국가는 미국과 EU이고 그다음으로 일본, 중국, 싱가포르, 한국 등의 순

- 2014~18년 기간 아세안 전체 서비스에 대한 투자의 71%가 싱가포르에 집중되고 있는 등 싱가포르의 쏠림현상이 나타남.
- 이는 싱가포르가 국제금융 및 외환센터로 전 세계 많은 다국적기업의 지역헤드쿼터(RHQ)가 싱가포르에 소재하는 것과도 관련 있음.
- 싱가포르 다음으로 베트남에 아세안 서비스 투자의 5.93%, 인도네시아에 5.74%, 말레이시아에 5.71% 투자됨.

- 한국과 주요국의 아세안 서비스시장에 대한 투자를 비교해보면, 한국의 경우 금융 및 보험에 대한 투자 비중이 현격하게 낮다는 특징이 있음.

3) 아세안서비스협정이 아세안 역내 및 역외에 미치는 영향

- 서비스 무역 자유화의 효과를 분석하기 위해서는 산업별 특성, 모드별 자유화의 수준, 각 국가별 비교우위 등 종합적인 정보가 요구됨.
 - 아세안에서 진행 중인 역내 서비스 자유화 사례와 같이 전체 모드 중 일부 모드의 교역장벽을 완화하는 경우 모드간 보완관계 또는 대체관계가 존재하는지 여부에 따라 무역자유화의 효과가 달리 나타나게 됨.
 - 고유의 특성 상 일부 모드로만 공급이 가능한 업종의 경우, 특정 모드에 대해 교역을 제한함에 따라 교역이 불가능해질 수 있으며, 결과적으로 해당 산업에 비교우위를 가지고 있는 국가는 교역에 제약을 받게 되는 상황이 발생함.
- 모드간 보완관계가 존재하는 경우 효과적으로 시장을 개방하기 위해서는 모든 유형의 서비스 공급이 허용되어야 하는 반면, 대체관계가 존재하는 경우 전체 모드 중 일부 모드를 개방함으로써 실질적인 교역의 이득을 취할 수 있게 됨.
 - 단 모드간 대체관계가 존재하더라도 특정 모드에 대한 규제는 유의미한 부정적 결과를 가져올 수 있음.
 - 서비스 공급자가 공급유형에 상관없이 서비스를 공급할 수 있는 경우, 공급 시 발생하는 비용과 편익을 고려하여 최적의 선택을 내릴 수 있으나, 특정 유형의 공급이 불가능할 경우 결과적으로 교역의 이득을 감소시키는 결과를 가져올 수 있음.
- 본 보고서의 실증분석 결과에 따르면, 모드간 대체·보완 관계 여부는 서비스 업종별로 상이한 것으로 나타남.
 - 운송서비스의 경우 모드1과 모드3 간에 보완관계가 존재
 - 전문직 서비스의 경우 모드1과 모드3 간에 대체관계가, 모드1과 모드4 간 보완관계가 존재
 - 반면 금융서비스의 경우 모드1과 모드3 간에 유의미한 상관관계가 존재하지 않음.¹⁰⁾
- 총서비스 교역액을 이용한 분석은 대체·보완 관계가 혼재되어 나타날 가능성이 높아 서비스업종별 분석이 요구되나, 아세안의 경우 상대국별·업종별 서비스 교역 자료가 부재해 분석상 한계가 존재함.

10) 위의 실증분석은 2007~09년 시기의 서비스 교역 자료를 활용한 것으로, 가용한 자료의 한계로 인해 해당 분석결과가 현재에도 유효한지에 대해서는 의문임. 디지털 서비스의 증가에 따라 산업간 모드간 대체·보완 여부가 변화했을 것으로 예상되기 때문.

① 모드간 대체관계 존재 시

- 이론모형에 따르면, 모드간 대체관계가 존재하는 경우 모드3 규제 완화가 양국간 생산요소 가격 격차를 감소시키고 어느 한 국가로 생산요소가 집중되는 것을 방지하는 역할을 하는 것으로 나타남.
 - 하지만 다국적기업의 존재에도 불구하고 부존자원 격차가 큰 국가 사이에서 노동 및 자본의 자유로운 이동이 허용되는 경우 한 국가로 생산요소가 몰리는 현상이 발생할 수 있음.
 - 이 점에 비추어봤을 때, 소득 격차가 상당한 아세안 내에서 모드1~3과 달리 노동의 자유로운 이동을 제한한 것은 역내 안전성과 국내 이해관계를 고려했을 때 타당한 조치인 것으로 보임.
- 하지만 모드간 대체관계가 존재하는 경우 특정 모드의 규제만을 완화함에 따라 상대적으로 비효율적인 모드로의 전환이 일어날 수 있으며, 이는 사회 전체적인 후생을 악화시키는 결과를 가져옴.
- 따라서 사회적 안정성을 확보하는 수준에서 교역 증대효과를 거둘 수 있도록 업종별 상이한 자유화 전략을 취하되, 전반적으로 개방수준을 높이는 방향으로 나아가야 할 것임.
- 아세안 서비스시장 통합 이후 한국과 같이 경제규모가 작은 역외국가가 대아세안 서비스 경쟁력을 확보·유지하기 위해서는 아세안으로 모드1 및 모드3 서비스 공급 시 발생하는 교역비용을 낮추어야 하는 것으로 나타남.
 - 이를 위해서 기체결 FTA 개선 협상 및 추가적인 양자간 FTA 체결이 요구됨.

② 모드간 보완관계 존재 시

- 모드간 보완관계가 존재하는 경우, 효과적으로 시장을 개방하기 위해서는 모든 유형의 서비스 공급이 자유롭게 허용되어야 함.
 - 이 경우 모드1~3 유형의 규제 철폐, 모드4 규제 유지로 요약될 수 있는 아세안 서비스시장 통합의 효과는 크지 않을 것으로 예상됨.

4) 사례분석: 유통서비스

① 유통분야 역내 서비스 교역 자유화 평가

- 일반적으로 서비스 통계가 모드1~2에 국한되어 있어, 시장통합에 따른 모드1, 2 교역의 변화는 살펴볼 수 있으나 모드3~4의 경우 분석에 한계가 존재함.

- 이에 본 보고서는 모드3~4 서비스 교역이 큰 비중을 차지하는 산업을 대상으로 사례분석을 시행함.
 - 아세안의 경우 모드3~4 기준 유통, 보험 및 금융, 컴퓨터, 정보, 통신서비스, 기타 사업서비스의 비중이 높은 것으로 나타나며, 한국의 대아세안 진출 비중이 가장 높은 산업은 이 중 유통서비스업임.
- World Bank의 서비스무역제한지수(STRI: Services Trade Restriction Index)를 이용하여 아세안의 대세계 유통서비스 무역규제 현황을 살펴보면, 국별로는 필리핀과 태국의 유통서비스 개방도가 비교적 높고 인도네시아의 개방도가 낮은 것으로 나타나며, 소매서비스 분야가 도매서비스 분야 대비 개방도가 낮은 것으로 나타남.
 - 인도네시아의 도소매서비스 모두 모드1 STRI가 100으로, 모드1 교역을 허용하고 있지 않음.
- AFAS 10차 패키지 양허안에 따르면 모드1, 2에 대한 규제는 대부분 철폐되었으나, 모드3은 그렇지 못한 것으로 분석됨.
 - 모드3에 대한 규제는 내국민대우에 대한 제한보다는 시장접근에 대한 제한이 다수 존재함.
- AFAS 10차 패키지와 World Bank 자료를 비교해본 결과 인도네시아의 모드1, 말레이시아의 모드3을 제외하고는 추가적인 역내 자유화 수준이 크지 않은 것으로 나타남.
- AAMNP의 유통업 부문 양허를 살펴보면, 상대적으로 말레이시아의 개방도가 높고, 베트남의 경우 역외국과 유사한 수준으로 개방하고 있으며, 태국은 전혀 개방하지 않고 있음.

② 유통분야 역내 서비스 교역 자유화의 경제적 영향 분석

- 유통산업에 모드1과 모드3 간 대체관계가 존재할 경우, AFAS 10차 패키지 양허를 통해 인도네시아의 모드1 역내 서비스 수입이 증가하고 모드3 역내 수입이 감소하는 효과가 기대됨.
 - 이에 따라 유통산업의 모드1에 경쟁력을 가지고 있는 말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남이 주요 수혜국이 될 것으로 추정됨.
- 유통산업에 모드1과 모드3 간 대체관계가 존재할 경우, 말레이시아의 모드3 역내 수입이 증가하고 모드1 역내 수입이 감소하는 결과가 예상됨.
 - 이에 따라 유통산업의 모드3 관련 서비스 공급에 경쟁력을 갖추고 있는 싱가포르에 유리하게 작용할 것으로 예상

- 반면 유통산업에서 모드1과 모드3 간 보완관계가 존재할 경우, 높은 수준의 모드3 규제 탓에 인도네시아의 모드1 관련 규제완화의 효과는 미미할 것으로 판단되며, 말레이시아의 경우 이미 모드1 규제수준이 낮은 편으로 말레이시아의 모드3 규제완화의 효과가 더욱 클 것으로 예상됨.

3. 정책 제언

① 기체결 FTA 업그레이드 및 추가적인 양자간 FTA 체결

- 아세안 경제통합 시 한국은 부존자원의 규모 차이에서 오는 한국의 비교열위를 완화하기 위해 기체결 FTA 개선 협상 및 추가적인 양자간 FTA 체결을 통해 아세안의 추가적인 시장개방을 확보하려는 노력을 기울일 필요
 - 앞선 분석결과에 의하면, 한국은 아세안 경제통합에 따라 대아세안 서비스 순수출국에서 서비스 순수입국으로 전환될 가능성이 존재
 - 모드1과 모드3 공급 시 발생하는 비용을 감소시킴으로써 부존자원 규모 차이에서 오는 한국의 비교열위를 완화할 수 있으므로 우리는 아세안의 모드1과 모드3 관련한 규제완화를 위해 노력해야 할 것
- 한편 일반적으로 높은 수준의 시장개방을 확보하기 어려운 다자 FTA보다 양자간 FTA를 통해 시장개방 수준을 확보하려는 시도가 바람직할 것으로 판단

② 디지털 전환에 따른 대응

- 코로나19의 전 세계적 확산 이후 디지털 경제로 전환이 가속화될 것으로 전망되므로, 이에 효과적으로 대응할 수 있도록 한·아세안 간 협력방안 마련이 필요
 - 코로나19 이후 서비스시장의 변화는 △디지털 전환 △비대면(untact) 서비스 확산으로 요약되며, 이러한 과정에서 모드1 서비스 공급이 모드3과 4를 대체하는 현상이 발생
 - 국경간 이동이 제한된 상황에서 모드간 대체가 원활하게 이루어질 수 있도록 관련 제도를 정비할 필요
 - 디지털 기술을 활용한 서비스 교역을 위해서 디지털 인프라 개선 및 아세안 역내 인프라 격차 해소를 위해 노력해야 할 것

③ 아세안 역내 및 아세안+6 규제협력 강화

- 서비스 교역 자유화 실효성 확보를 위해서는 국내규제 조화 및 협력이 동반되어야 하며, 동아시아 가치사

슬의 효율성 제고를 위해 최근 서명된 RCEP 차원에서의 역내규제 조화 및 협력 논의가 이루어져야 할 것

- 장기적인 관점에서 어느 교역상대국과 규제조화를 추구해야 할 것인가가 중요
 - 우리나라가 관여하고 있는 지역 가치사슬 중 그 중요도가 높은 RCEP 회원국가와 우선적으로 역내규제 조화 및 협력 논의를 진행해야 할 것

④ 국가별 수준을 고려한 국별 전략 및 다자 차원의 전략 마련

- 본 보고서의 분석결과에 따르면 업종별로 아세안의 시장개방 정도가 상이하므로, 대아세안 서비스업 진출 전략 마련 시 업종별·국가별 세부전략을 마련하는 것이 필요
 - 예를 들어 인력이동의 유입과 모드3 수출 간 양의 상관관계가 있는 업종의 경우, 역내 모드4 규제가 낮은 국가를 대아세안 진출 거점국가로 선정하는 것이 바람직

⑤ 신남방정책의 기조에 맞는 상호 호혜적 정책입안

- 신남방정책 차원의 상호호혜적인 서비스 분야 협력방안 모색 및 마련이 요구됨.
 - 서비스산업 전반의 생산성을 제고하고, 아세안과 동반성장을 유도하는 정책 마련이 필요
 - 예를 들어 GVC상 서비스업의 중간투입을 확대하고 연계성을 강화하여 제조업-서비스업의 동반 성장을 촉진, 서비스업 생산성 제고를 통해 우리나라와 아세안이 공동으로 참여하고 있는 GVC의 고도화를 추진

⑥ 정책수립에 활용 가능한 서비스 교역 데이터베이스 구축

- 정책수립 시 업종별 서비스 교역의 특징을 파악할 수 있도록 모드별 서비스 통계 구축이 요구됨.
 - 국가별 업종별 서비스 교역 자료를 구축하고 이를 공개할 필요
 - 여타 선진국과 달리 한국은 국가별·업종별 서비스 교역 자료를 대외적으로 공표하고 있지 않음.
 - 지역별 경상수지 항목을 공개하고 있으나, 일부 권역에 대해서만 제공하고 있는 실정
 - 모드3 서비스 교역 관련 통계인 외국인 계열사의 서비스 통계(FATS)와 모드4 관련 통계 구축이 필요
- 관련 데이터베이스 구축 시 모드별 자유화의 효과를 구체적으로 식별할 수 있게 되어 정책의 경제적 영향을 보다 정밀하게 분석할 수 있게 될 것임. **KIEP**

부록

부록 표 1. AFAS 패키지별 목표

구분	5차/6차 패키지	7차 패키지	8차 패키지	9차 패키지	10차 패키지
목표 완료 기한	2006년 AEM	2009년 AEM	2011년 AEM	2013년 AEM	2015년 AEM
실제 서명 시기	2006년 12월/ 2007년 11월	2009년 2월	2010년 10월	2015년 11월	2018년 8월
목표 개방 세부분야 수	55개	65개	80개	104개	128개
Mode1 (수평적 조치 포함)	제한 없음	제한 없음	제한 없음 (모든 80개 세부분야)	제한 없음 (모든 104개 세부분야)	제한 없음 (모든 128개 세부분야)
Mode2 (수평적 조치 포함)	제한 없음	제한 없음	제한 없음 (모든 80개 세부분야)	제한 없음 (모든 104개 세부분야)	제한 없음 (모든 128개 세부분야)
외국인지분율 상한 (수평적 조치 포함, 괄호 안은 세부 분야 수)	PIS: 49% 건설: 51% 기타: 30%	PIS(29): 51% 물류(9): 49% 기타(42): 49%	PIS(29): 70% 물류(9): 51% 기타(42): 51%	PIS(29): 70% 물류(9): 70% 기타(66): 51%	PIS(29): 70% 물류(9): 70% 기타(90): 70%
Mode3 시장접근제한 (수평적 조치 포함)	N.A	PIS(29): 최대 2개 물류(9): 최대 3개 기타(27): 최대 3개	PIS(29): 제한 없음 물류(9): 최대 2개 기타(16): 최대 3개 기타(16): 최대 2개	PIS(29): 제한 없음 물류(9): 제한 없음 기타(26): 최대 2개 기타(26): 최대 1개	PIS(29): 제한 없음 물류(9): 제한 없음 기타(90): 제한 없음
Mode3 내국민대우 제한 (수평적 조치 포함)	N.A	N.A	세부분야당 최대 4개	세부분야당 최대 3개	세부분야당 최대 1개
15% 유연성 조치	N.A	N.A	15%*(80*3) =36개 모드, 모드당 최대 60% (22개 세부분야)	15%*(104*3) =47개 모드, 모드당 최대 55% (26개 세부분야)	15%*(128*3) =58개 모드, 모드당 최대 50% (29개 세부분야)

주: AEM은 아세안 경제장관회의를, PIS는 우선통합분야를 의미.

자료: ASEAN Secretariat(2015b), p. 29; Neo, Sauv , and Strehl(2019), p. 91.