

 POSRI 보고서

떠오르는 아세안을 주목하라

박준홍 수석연구원, 글로벌연구센터 (jfactor@posri.re.kr)

[목 차]

1. 글로벌 저성장 시대, 지속 성장하는 아세안
2. AEC 출범에 따른 주요 산업별 전망
3. 산업 분업화에 따른 국별 수요전망
4. 시사점

Executive Summary

- 아세안은 동남아 10국으로 구성된 국가연합으로 6억3천만명의 인구를 가진 글로벌 3위 거대 시장
 - 아세안의 경제성장률은 2010년부터 2020년까지 연평균 5.6%로, 4.0% 세계 성장률의 1.4배 전망(GDP 2조5천억 달러로 세계7위 규모)
 - 인구수는 2010년 5억8천만명에서 2050년에는 7억9천만명이 될 것으로 전망 되고 생산가능인구 비중이 높아 미래 성장 가능성이 높음
- 2015년 12월 아세안경제공동체(AEC) 출범으로 거대 단일 경제권 탄생, 인프라 등 기반산업과 자동차, 가전 등 제조업의 활발한 성장이 기대됨
 - AEC를 통하여 아세안이 단일 경제권으로 통합되면 중국, 인도에 이어 세계 3위의 인구를 가진 거대 내수시장이 탄생하게 됨
 - [인프라] 경제발전에 비해 낮은 인프라 수준으로 도로, 철도, 에너지 등 SOC 개발 수요가 커질 전망
 - [철강] 커지는 수요에 못 미치는 생산기반으로 대부분을 수입에 의존하는 바, 향후 역내 철강산업 육성을 위하여 인도네시아, 말레이시아, 베트남을 중심으로 활발한 투자가 예상
 - [자동차] 미쓰비시, 도요타 등의 일본계 자동차 메이커 중심의 성장에서 글로벌 메이커와 역내 메이커들의 적극적인 참여로 치열한 경쟁 및 성장이 예상됨. 또한 부품 국산화정책의 강화에 따라 부품산업의 지속적 성장 기대
 - [전기·전자] 높은 비중의 중산층을 기반으로 일반가전뿐 아니라 고급라인도 시장이 급성장하고 있음. 일본계 브랜드가 선점한 곳에서 후발주자인 한국 브랜드들의 약진으로 경쟁이 치열해진 가운데 한류 중심의 지속 성장 예상
- AEC로 단일 경제블록이 탄생하나 회원국별 경제수준, 자원/기술여건, 지정학적 위치 등 특징에 따라 산업 분업화가 이루어 질 것임
 - 제조업은 인도네시아·태국·말레이시아 중심, 농업은 인도네시아·베트남·태국 중심, 메디컬/바이오는 싱가포르·말레이시아·태국, 금융은 싱가포르·말레이시아 중심으로 육성 될 전망
- 아세안은 경제발전을 위한 SOC 등 기반산업과 풍부한 자원, 노동력을 활용한 제조업, 그리고 급속히 늘고 있는 중산층을 위한 고부가 서비스 산업 등 다양한 기회가 공존하는 잠재력이 큰 시장
 - AEC 출범으로 역내 관세완화, 무역법, 투자법 개정 등 변화에 대한 모니터링으로 성공적인 진출을 위한 준비 필요
 - 역내 분업화에 따른 지역별 니즈의 정확한 파악으로 차별화 된 국가별 접근 전략 및 거대 내수시장으로서의 직접 진출 방안도 모색
 - 한·중·일의 치열한 경쟁도 예상되는 바, 리스크에 대한 철저한 준비 필요

1. 글로벌 저성장 시대, 지속 성장하는 아세안

□ 아세안은 인구 6억3천만명, GDP 2조5천억달러 규모의 세계 7위 경제규모를 갖춘 거대 시장

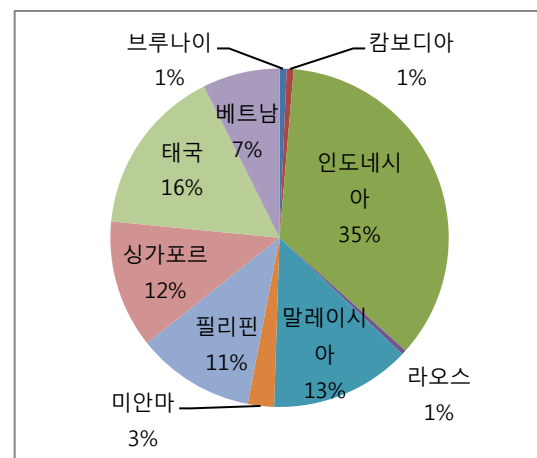
○ 동남아 10개국으로 구성된 아세안(ASEAN)은 1967년 탄생 이래 50년간 지속적으로 성장 해 옴

- 아세안은 동남아시아 지역의 인도네시아, 말레이시아, 베트남, 태국, 필리핀, 싱가포르 등 10개 회원국으로 구성된 정치·사회·경제 협력기구

<아세안 GDP 추세>



<국가별 명목 GDP 비중>

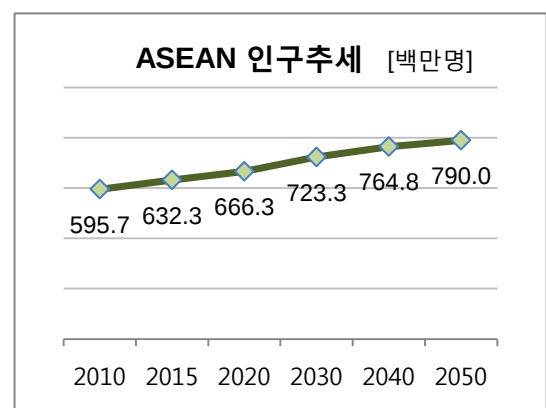


출처: IMF, World Economic Outlook Database, 2015

- 아세안의 경제성장률은 2010년부터 2020년까지 연평균 5.6%로, 4.0%인 세계 성장률의 1.4배 이상 유지할 듯
- 아세안 GDP는 2조5천억 달러로 세계 GDP의 3.5%를 차지하고 있으며 그 중 64%를 인도네시아, 태국, 말레이시아 3국이 차지하며 아세안 경제의 주요 성장동력 역할

○ 아세안 인구는 생산, 소비의 주체인 생산가능인구 중심으로 증가 추세

- 인구는 2010년 5억9천만명에서 2020년 6억7천만명으로 늘어나고 그 후에도 지속적으로 증가, 2050년에는 7억9천만명이 될 전망
- 특히, 성장 원동력인 생산가능인구(15~64세)는 2010년부터 2025년까지 지속적으로 증가할 전망



출처: UNCTAD, 2015

(인도네시아, 말레이시아, 필리핀의 생산가능인구는 25%이상 증가)

[참고] ASEAN & AEC

ASEAN

- ASEAN은 1967년 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 태국, 필리핀 5개국이 동아시아 평화, 안보를 위한 정치적 협력을 목적으로 결성. 그 뒤 브루나이, 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아가 차례로 가입하며 총 10개국으로 구성됨
- 1997년 태국발 외환위기가 말레이시아, 인도네시아로 퍼진 후 동남아시아 경제위기로 확산되면서 동아시아 지역 공동의 경제협력에 대한 필요성이 인식되었고 이때부터 ASEAN은 경제적 협력에 대한 목적이 강해짐

AEC (ASEAN Economic Community)

- AEC는 ASEAN이 2015년 12월 출범을 목표로 추진중인 경제공동체 EU와 같은 거대한 단일 경제권을 만들기 위해 4대 중장기 목표 설정
 - ① 단일 시장&생산기지 구축: 상품/서비스/투자/자본/노동력의 자유로운 이동
 - ② 경쟁력 높은 경제블록 형성: 선의의 경쟁문화, 소비자보호, 지적재산 보호, 인프라 공동개발, 균형있는 세제, 전자상거래(e-ASEAN)
 - ③ 균형적 경제발전: SME 개발, 회원국간 공평한 아세안 통합추진
 - ④ 세계경제로의 통합: 일관성 있는 국제공조, 글로벌 공급망 적극적 참여
- 2015년 12월 AEC가 출범하면 아세안은 역내의 자유로운 무역과 자본의 이동이 보장되는 단일 경제권이 됨
- 주요연혁
 - 1967년 아세안 창설: 싱가포르, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 태국
 - 1984년 브루나이, 1995년 베트남, 1997년 라오스, 미얀마 아세안 가입
 - 1997년 ASEAN Vision 2020 선언: 경제통합을 위한 비전 설정
 - 1999년 캄보디아 가입 → 아세안 10국 가입 완성
 - 2003년 EU 형태의 정치·경제·사회 단일 공동체 설립에 대한 합의 및 선언
 - 2007년 AEC 출범예정을 2015년으로 앞당기고 아세안 청사진 채택, 추진
 - 2015년 11월22일 아세안 10국 “2015 쿠알라룸푸르 선언” 채택, 서명
 - 2015년 12월31일 아세안경제공동체(AEC) 출범 예정

출처: Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015, www.asean.org

2. AEC 출범에 따른 주요 산업별 전망

- AEC를 통하여 아세안이 단일 경제권이 되면 중국, 인도에 이어 세계 3위 인구를 가진 거대한 내수시장이 탄생하게 됨

- 이는 북아메리카, EU의 인구보다 훨씬 큰 규모로 아세안은 이러한 내수 시장을 바탕으로 해외투자를 적극 유치하고 회원국간 경제, 산업, 기술, 자본, 인력 등 다양한 분야의 교류 및 분업화를 통하여 시너지를 창출할 것으로 기대

① 인프라

□ 대부분의 아세안 국가들은 산업발전의 기반인 인프라 개발이 취약하여 경제성장에 따른 개발 수요가 많음

- 국가별 인프라 경쟁력 수준을 보면 싱가포르, 말레이시아 등 일부 국가를 제외하고 모두 매우 낮게 평가됨
 - 교통(도로, 철도, 항만), 에너지, 통신, 사회인프라 개발을 위하여 아세안 국가들은 대규모 투자를 진행 또는 계획중임
 - 2020년까지 인도네시아 2,350억 달러, 베트남 1,700억 달러, 태국 1,050억 달러 등 아세안의 총 인프라 개발수요는 1조 달러가 넘을 것으로 전망

<아세안 국가 인프라 경쟁력>

국가명	경쟁력 순위 (144 개국 중)	경쟁력 점수 (7 점 만점기준)	인프라 수요(투자) 규모 전망[억달러]
브루나이	136	2.0	-
미얀마	134	2.1	3,200 (~2030)
캄보디아	101	3.1	150 (2013~2020)
라오스	98	3.2	-
필리핀	90	3.4	1,100 (2013~2020)
베트남	76	3.8	1,700 (2013~2020)
인도네시아	62	4.2	2,350 (2013~2020)
태국	44	4.6	1,050 (2013~2020)
말레이시아	24	5.5	1,000 (2013~2020)
싱가포르	2	6.5	150(2014)

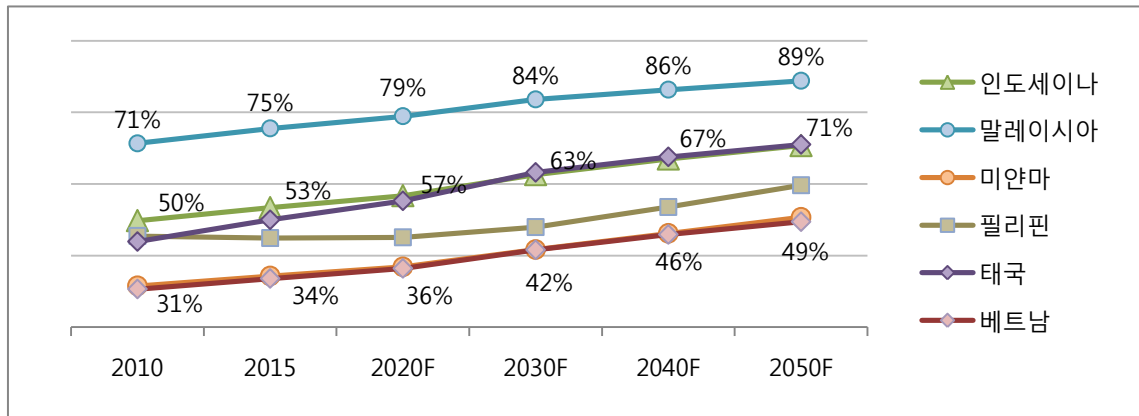
출처: The Global Competitiveness Index in Infrastructure 2015-2016, WEF
An Overview of Infrastructure Opportunities in ASEAN 2014, KPMG

□ 일본과 중국은 정부의 적극적인 지원 하에 고속철도, 원전 등을 수주 하며 인프라 사업 진출에 적극적

- 2015년 아베 일본 총리와 시진핑 중국 주석은 경쟁적으로 동남아를 방문, 인프라 개발에 대한 참여 의지와 대규모 지원을 약속하며 적극적인 외교 경쟁

- 인프라사업은 건당 수천억~수조원에 달하는 대형 프로젝트로 일본, 중국은 정부 주도하에 저리 차관제공 등 다각도로 사업 수주를 위해 노력
- 싱가포르를 제외한 대부분의 아세안 국가들은 경제발전과 함께 도시화율이 지속적으로 높아질 것으로 예상돼, 이에 따른 SOC/인프라를 비롯한 도시 개발 수요도 꾸준히 증가할 것으로 전망

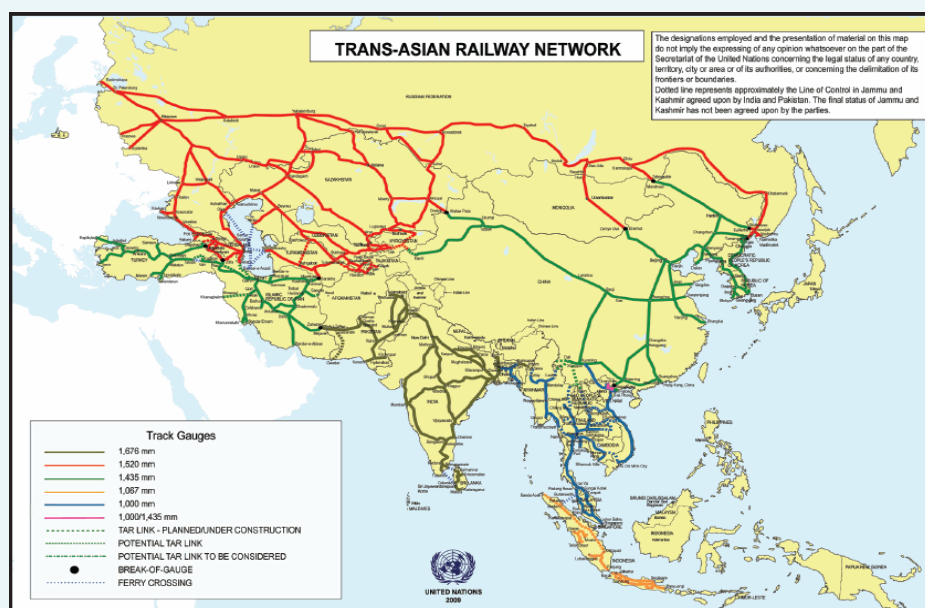
<아세안 주요국 도시화율 전망>



출처: UNCTAD, 2015

[참고] TAR(Trans Asian Railway, 아시아횡단철도) 사업

- 아세안 대부분 국가가 참여하는 대규모 인프라 사업으로 최근 중국의 일대일로 계획이 탄력을 받음에 따라 TAR ASEAN 노선 개발에도 가속도가 붙을 것으로 보임 (지도 상 파란색 라인)
- TAR ASEAN 노선은 라오스, 베트남, 캄보디아, 태국, 말레이시아, 싱가포르, 미얀마를 지나는 동남아 노선으로 한국 부산에서 출발하여 중국 쿤밍을 거쳐 연결되고 아세안 국가들을 통과하여 인도, 터키로 이어짐



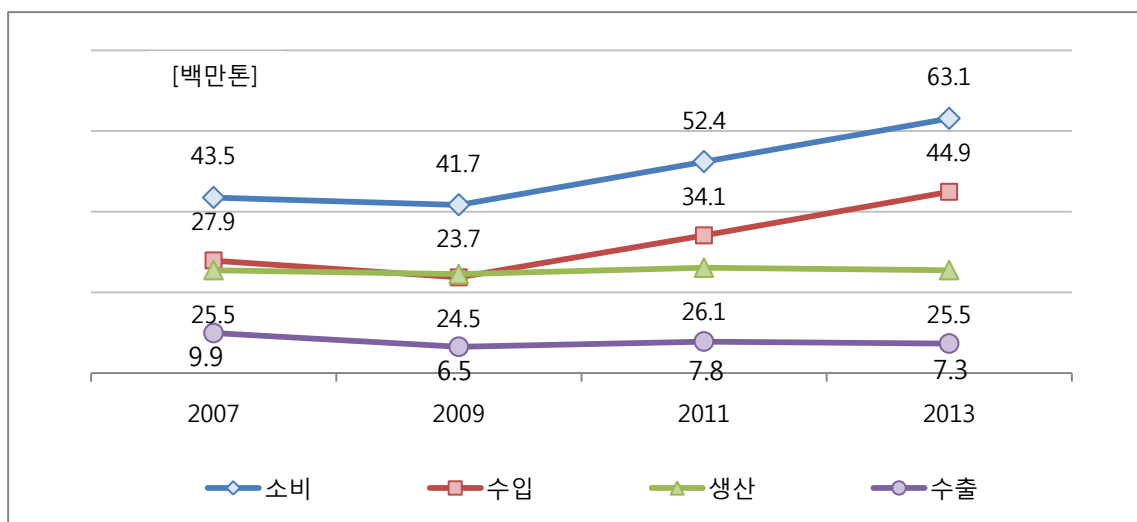
출처: United Nations ESCAP (www.unescap.org)

② 철강

□ 아세안은 글로벌 철강 경기 침체 속에 유일하게 성장하고 있는 시장으로 SOC, 자동차 등 연관 산업 성장으로 지속 성장 전망

- 2014년 6,400만톤의 철강재를 소비했으며, 2018년에는 8,000만톤의 소비가 예상되는 세계 4번째 큰 시장이 될 전망
 - 2013년까지 아세안 철강 수요는 연평균 7%의 고성장을 해 왔으며 향후에도 4~5%의 성장세를 유지할 것으로 전망
 - 아세안의 철강시장이 지속적으로 커지고 있으나 글로벌 철강공급과잉으로 인해 한·중·일 글로벌 철강사들의 경쟁적 아세안 시장 진입으로 가격경쟁 심화 등의 우려도 발생

<아세안 철강 소비/생산/수출/수입, 2007-2013>



출처: SEASIS(동남아 철강협회)

□ 아세안의 철강 생산국은 말레이시아, 인도네시아, 베트남 정도이나 생산능력, 기술 부족 등으로 역내 공급의 대부분을 수입에 의존

- 철강수요 증가에도 생산의 장기간 정체로 대부분을 수입에 의존, 수입의 약 70%를 한·중·일 3국으로부터 들여옴 (2005년 한국 11%, 일본 21%, 중국 39%로 총 수입의 70% → 2014년 중국 단독 70%)
- 아세안 국가들은 늘어나는 철강수요에 열악한 생산·공급능력을 늘리기 위해서 철강산업육성법 등을 강화, 자급도를 높이는 노력을 하고 있음

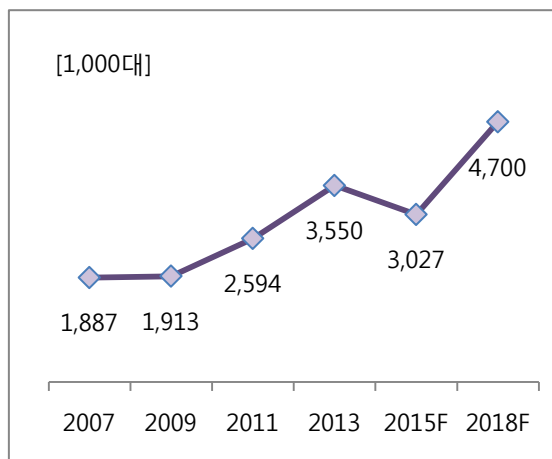
③ 자동차

□ 아세안 자동차 수요는 2007년 188만대에서 2014년 319만대로 69%성장 (연평균 9.9%)했고, 2018년에는 470만대로 성장 전망

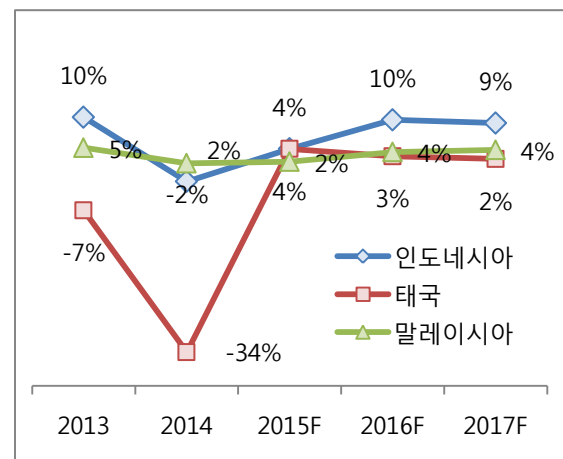
○ 인도네시아, 말레이시아, 태국 3국은 아세안 자동차 시장의 80%를 차지하고 있으며 AEC 출범으로 아세안 자동차 산업의 전략적 생산기지로 성장할 전망

- 단일 경제권이 됨에 따라 이들 3국의 자동차 산업 분업구조가 빠르게 형성될 것으로 보임
- 태국, 인도네시아는 미쯔비시, 도요타, 니산 등 일본 메이커들이 1970년대부터 진출하여 국내생산, 공급을 담당하며 태국의 마치, 인도네시아의 키장 등은 국민차로 자리잡았음
- 말레이시아는 국가의 주도적인 육성정책으로 프로톤, 페로도아와 같은 자국의 자동차 회사를 설립, 아세안 제3의 자동차 생산기지로 발전하고 있음

<아세안 자동차 수요(판매) 추세>



<주요국 자동차 판매 성장률>



출처: ASEAN Automotive Federation, BMI

○ 동남아는 일본 자동차 메이커들의 독과점적인 시장점유 형태가 오랫동안 지속되어 왔으나 AEC를 통한 한국기업들의 기회 창출 가능성이 커지고 있음

- 인도네시아는 일본의 독과점을 줄이고자 한국의 글로벌 자동차 메이커 등에 러브콜을 보내고 있으며, 베트남은 아세안의 후발주자로서 시장확대에 대비해 자동차 산업을 본격적으로 육성하고자 글로벌 자동차사의 적극적인 참여를 원하고 있음

④ 전기·전자

□ 일본이 1980년대 동남아에 진출해 시장을 선점한 가운데, 후발주자인 한국이 약진, 시장 점유율을 높이며 투자를 확대하고 있음

○ 2015년 아세안 시장 점유율 분석 결과, 세탁기, TV, 냉장고, 에어컨 등 4개 주요 가전품목의 한국산 점유율이 47%를 차지 하는 것으로 나타남

- 삼성, LG가 인도네시아, 베트남에 생산거점을 마련하고 시장점유율을 지속적으로 높이고 있음

- LG와 삼성의 가전 점유율은 각각 2010년 10%, 4%에서 2014년 26%, 17%를 달성하며 샤프를 제치고 선두자리에 오름 (출처: Euro Monitor International)

○ AEC 출범 후 생산거점을 중심으로 거대 단일 시장으로의 적극적인 판매, 물류망 확대 예상

3. 산업 분업화에 따른 국별 수요전망

□ AEC로 단일 경제블록이 탄생하나 국가별 경제수준, 자원/기술 여건, 지리적 위치 등 특징에 따라 산업 분업화가 진행될 것임

<아세안 5국의 주요 산업 수요전망>

	인도네시아	태국	말레이시아	싱가포르	베트남
SOC, 인프라	아시아횡단철도(TAR), 아세안고속도로(AH) 등 아세안 물류, 교통망 연결 전력 등 인프라 사업				
	해상물류망 철강	재생에너지 (에너지순수입 국)	싱가포르-쿠알라룸푸르 연결 고속철사업		철강
제조업	자동차, 전자 - 말련: 자동차(Proton, Perodua), 가전 - 인니/태국: 글로벌 조립 자동차, 항공기부품 - 태국: 역내 자동차 부품, IT			친환경, 의료기기	전기·전자 오토바이
농업·식품· 바이오	팜오일, 커피, 쌀, 고무, 설탕, 코코아 등		팜오일, 고무 등	미래농업, 바이오,	쌀 등

금융·유통·서비스	-	아세안 물류 허브 글로벌 제조생산 기지	Air Asia 등 항공 운송	글로벌 금융허브	글로벌 수출가공 거점
기타	석유화학	의료관광	제약	아세안 경제통합의 리더 역할	섬유(임가공)

4. 시사점

□ 한국의 대 아세안 투자와 교역이 증가하고 있는 추세에서 아세안의 역내 경제통합에 따른 기회와 수혜도 증가할 것으로 전망

- AEC 출범을 맞이하여 아세안 각국이 진행중인 대규모 SOC/인프라 사업과 FDI 유치를 위한 투자법 개정 등에 대한 상세한 모니터링과 적극적인 대응방안을 준비할 필요
- 아세안 역내 제조업 분업화가 이루어 지고 있는 만큼 국가별 특징을 파악하여 산업별로 차별화 된 진출 전략을 준비해야 할 것임

□ 풍부한 자원, 생산인구를 가진 생산기지와 동시에 거대 소비 시장으로서의 가치도 파악, 생산-판매가 이루어지는 내수시장이라는 인식도 필요

- 아세안 국가들은 내수시장 활성화를 위하여 수입시장 개방과 동시에 다국적 기업의 역내 생산기지화를 적극 장려하므로 이를 기회로 활용
- 인도네시아, 말레이시아, 베트남, 필리핀 등에서 중산층의 급증으로 가전, 자동차, 서비스 등에 대한 수요도 급증할 것임

□ 아세안 시장에서 제조업 강국인 한·중·일의 치열한 경쟁이 예상되는 바 다양한 네트워킹 전략으로 우호적인 생태계 구축이 중요

- 자원, 노동력, 물류, 내수시장 등 필요에 따른 적절한 국가 또는 지역 파트너와의 네트워킹을 통하여 경쟁력을 강화하고 선점할 필요
- 신흥시장이 필요로 하는 교육, 하이테크, 인프라 등 다양한 CSR 활동을 통하여 우호적인 생태계 구축 등 적극적인 진출방안 모색

□ 경제공동체의 성공적인 경제발전을 위하여 초기에 회원국들의 전략산업, 기반산업에 대한 보호정책도 예상되는 바 리스크 준비도 필요

- [인프라] 천억~조단위의 대규모 사업이 대부분으로 국가 주도의 발주 사업 형태가 많고 ADB, AIIB 등 다자개발은행을 통한 자금조달도 많을 것으로 효과적인 대관업무를 통한 안정적 사업준비 필요
- [철강산업] 역내 철강산업의 수입 의존도를 낮추고 국내생산기반 경쟁력 강화를 위하여 추진되는 고관세, 무역장벽 등 보호, 육성 정책에 대하여 역내 생산, 가공기반 등 내수시장화에 대한 검토 필요
- [자동차,가전] 높은 글로벌 브랜드 의존도로 수입비중을 줄이고 역내 브랜드를 육성하려는 추세에 대비, 부품의 현지화 비중을 높이고 현지 파트너와 공동브랜드, 기술이전 등 전략으로 역내 경쟁력 강화 필요

[참고자료]

[보고서]

World Economic Forum, "The global competitiveness report" 2015-2016

Association of Southeast Nations, "Roadmap for an ASEAN Community" 2015

KOTRA, "아세안 역내 경제통합에 따른 주요국 동향 및 시사점" 2015

McKinsey, "Understanding ASEAN: The manufacturing opportunity" 2014

KPMG, "An overview of infrastructure opportunities in ASEAN" 2014

KOTRA, 국가정보 2013

[통계자료]

ASEAN automotive federation

BMI forecast

IMF world economic outlook

South East Asia Iron and Steel Institute (SEAISI)

UNCTAD