

동남아시아 역내교역 결정요인 분석 및 시사점*

나 희 량**

I. 서론

동남아시아는 전 지구적 차원에서 주목할 만한 역동적 경제성장과 발전을 성취하고 있는 대표적인 신흥지역이며, 우리나라와의 경제적 교류의 비중도 최근 10~20년 사이에 뚜렷하게 증대되고 있다. 2012년 기준 한-아세안(ASEAN) 무역규모는 1,311.2억 달러로 중국(2,139.0억 달러)에 이어 2위, 해외직접투자액도 2011년 46.2억 달러(총 투자액 기준)로 미국(58.8억 달러)에 이어 2위를 기록하고 있는 등 그 전략적, 경제적 중요도는 지속적으로 높아질 전망이다. 동남아시아 경제는 1997~98년 동아시아 외환위기 이후 세계경제체제로의 편입 가속화, 아세안 차원의 중국, 한국, 인도 등과의 FTA 체결 등 양자 간 무역자유화의 확대, AFTA(ASEAN Free Trade Area)의 체결을 통한 역내 경제통합 및 협력의 증진 등 경제적 자유화와 통합이 함께 가속화되고 있는 모습을 보이고 있다. 또한 동남아시아 경제는 2008년 9월에 시작된 글로벌 금융위기와 연이은 유럽의 재정위기 등으로 인한 세계경제의 전반적으로 침체에도 불구하고 지속적이고 안정적인 성장세를 유지하고 있다.¹⁾ 더 나아가 2015년 아세안경제

* 이 논문은 부경대학교 자율창의학술연구비(2013년: C-D-2013-0231)에 의하여 연구되었음.

** 부경대학교 경영대학 국제통상학부 부교수. heeryang@pknu.ac.kr

공동체(ASEAN Economic Community, 이하 AEC)의 창설을 위해 경제 분야에서 전 방위적이고 다가적인 사업들이 진행되고 있다.²⁾

하지만 2008년 9월 시작된 글로벌 금융위기는 EU의 재정적자 위기, 미국의 재정절벽 문제, 신흥국 진영의 경기침체 등의 글로벌 경제위기로 이어지면서 현재까지도 세계경제의 불확실성 및 리스크 요인은 상존하고 있는 실정이다. 이러한 세계경제의 침체 및 위기 상황의 지속은 보호무역조치의 실시 등 국제무역질서 및 국가, 지역 간 통상관계에도 적지 않은 부정적 파급효과를 유발하고 있다. 1995년 WTO 출범 이후 2001년 시작된 다자간 무역협상인 도하개발어젠다(Doha Development Agenda, DDA) 협상은 아직까지도 지지부진한 상황인 반면, 각 국은 자국 산업의 보호를 위해 지역주의 및 보호무역주의를 강화하고 있는 실정이다.³⁾

이러한 세계경제 및 국제무역질서의 급격한 변화 속에 동남아시아 경제는 1997~98년의 동아시아 외환위기 이후 신자유주의에 입각한 세계경제체제로의 편입이 가속화되고 있다. 또한 동남아시아 경제는 무역자유화의 확대를 위한 중국, 한국, 인도, EU 등과의 동시다발적인 FTA 체결, 후발 CLMV(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남)의

-
- 1) 2009년 이후 동남아시아 평균 경제성장률은 5~6% 수준으로 안정적인 성장세를 유지하고 있다.
 - 2) 아세안경제공동체(ASEAN Economic Community)는 정치·안보, 경제, 사회·문화 공동체로 구성되어 있는 아세안공동체(ASEAN Community)의 세 가지 축 중 하나로 단일시장 및 단일생산기지 구축, 경제력 높은 경제지역, 아세안 내 발전격차 해소, 세계경제와 통합 등 4가지의 중장기 목표를 설정하고 각 목표를 달성하기 위한 세부 계획들을 수립 진행하고 있다(박변순 2013; 박변순·김경훈 2012, ASEAN Secretariat).
 - 3) DDA와 관련된 최근 동향으로는 2013년 12.3.~6일 인도네시아 발리에서 개최된 제 9차 WTO 각료회의에서는 그동안의 일괄타결협상방식을 버리고 조기수확방식(early harvest)을 통해 ‘무역원활화’, ‘보조금 축소 등과 관련된 농업 일부’, ‘최빈개도국 이슈’ 등에 대한 합의를 포함하는 소위 ‘발리 패키지’가 채택되었다. 또한 지역주의와 관련된 것으로는 소위 Mega FTA라 불리는 미국, 일본 등 12개국이 포함된 환태평양경제동반자협정(TPP), 미국-EU 간의 범대서양무역투자동반자협정(TTIP), 일본-EU 간의 동반자협정(EPA) 등의 협상이 진행 중에 있다.

경제개방·개혁의 진전, AFTA(ASEAN Free Trade Area)의 확대 및 심화, 초국적 차원의 GMS(Greater Mekong Subregion) 사업의 시행 등 경제자유화와 통합이 가속화되고 있는 모습을 보이고 있다. 하지만 동남아시아는 글로벌 경제위기 이후 세계경제의 불안정성 증가와 2015년 AEC의 출범이라는 대내·외적 환경변화에 따라 자유무역주의에 근거한 통상정책을 추진함과 동시에 다른 한편으로는 비관세장벽을 적극적으로 활용하는 등 보호무역주의적 조치도 강화하고 있는 실정이다. 실제로 동남아시아 국가들의 무역상 기술장벽(Technical Barrier to Trade, TBT) 등의 비관세장벽은 지속적으로 강화되고 있는 것으로 조사되었고, 이는 AEC 출범 이후 더욱 적극적으로 활용될 것으로 전망되고 있다(외교통상부 2013, 김태운 외 2010).

한편 동남아시아의 역내통합은 아직까지 원숙한 단계에까지는 이르지 못하고 있는 것이 현실이다. AFTA의 진전을 통한 관세 철폐 및 이에 따른 역내교역 비중의 지속적 증가에도 불구하고 동남아시아의 역내교역 비중은 2012년 기준 25% 수준에 머무르고 있다. EU와 같은 높은 수준의 경제통합체의 역내교역 비중이 60% 이상에 이르고 있는 점을 고려하면 아직까지 명실상부한 경제통합체라고 하기에는 부족하다고 할 수 있다. 일반적으로 무역자유화를 위해서는 관세율 인하, 비관세장벽 철폐 등이 필요한데 이는 동남아시아에 있어서도 역내교역 활성화 및 경제통합을 위한 선결조건이라 할 수 있을 것이다. 관세율 인하 및 비관세장벽 철폐 외에 역내교역에 영향을 미치는 중요한 요인으로 포함할 수 있는 것은 통관절차 및 시간을 최소화하는 등의 무역원활화 조치 및 철도, 항만, 공항, 도로, 인터넷 서비스 등 무역을 위한 인프라의 구축 등을 들 수 있다. 무역의 흐름을 원활히 하고 물류 및 유통 비용을 최소화하기 위해서는 무역원활화 조치와 무역인프라의 구축 및 그 효율적 활용이 필수적일 것이다. 또한 여기에는 실제로 무역의 흐름을 원활하게 해 주는 다양한 정책

적 지원 및 방안들도 포함한다. 그러므로 동남아시아 역내교역의 활성화를 위해서는 관세 및 비관세장벽 등에 대한 이해뿐만 아니라 무역원활화를 위한 제도개선과 무역인프라 구축, 이를 통한 경제적 이익 확대 등의 측면도 살펴보아야 할 것이다.

동남아시아 역내교역 및 경제통합에 대한 기존연구는 양적인 측면에서 볼 때 이미 상당 수준 축적되어 있다고 할 수 있다.⁴⁾ 하지만 역내교역 결정요인과 관련된 종합적이고 체계적인 연구는 아직 많지 않고 기존연구들도 단편적이고 일회적인 연구라는 점에서 그 한계를 갖는다. 또한 기존연구에서는 관세, 비관세장벽, 무역원활화, 무역인프라 등 무역에 영향을 미치는 다양한 요인들에 대한 비교 및 종합적인 연구도 미미한 것으로 보인다. 이러한 측면에서 본 연구는 동남아시아 역내교역에 영향을 미치는 요인들에 대한 종합적인 분석을 통해 동남아시아 역내교역의 결정요인에 대해 분석하고 이를

4) 실제로 동남아시아의 경제통합의 전개와 현황, 역내교역에 대한 분석 등 다수의 연구들이 수행되어왔고 이러한 연구들을 통해 동남아시아 역내교역에 대한 전반적인 이해가 가능하다. 예를 들어 최근의 동남아시아 경제통합과 관련된 연구는 주로 신자유주의와 세계화의 급속한 진행에 따른 동남아시아 경제의 글로벌 경제로의 통합 및 타 지역경제 또는 세계경제와의 상호관계, 그리고 중국 경제의 급속한 성장과 확장의 동남아시아 경제에 대한 영향과 그 반작용 등에 대한 주제가 주를 이룬다. 또한 역내 경제통합 뿐만 아니라 중-아세안, 한-아세안 FTA 등 역외 국가 및 지역과의 경제통합이 진전됨에 따라 이에 대한 경제적 파급효과 등에 대한 연구도 비교적 활발하게 이루어졌다(박번순 2013, 이충렬·이종하 2012, 나희량 2012, 2009, 김준협 2011, 김완중 2009, 고종환 2007, 권율 2006, 원용걸 2010, 2002). 한편 외국 연구의 경우에는 우리보다 앞선 1980~90년대부터 관련 연구들이 간헐적으로 이루어져 온 것으로 보인다(Chirathivat 1991, James 1986, DeRosa 1986, Langhammer 1985, Naya & Hiemenz 1985, Lutkenhorst 1984). 비교적 최근의 연구로는 2005년 ASEAN Economic Bulletin(22권 1호)에 동남아시아 개별 국가 및 아세안의 통상정책에 대한 논문들이 특집호로 게재된 바 있다(Sally & Sen, 동남아시아 일반; Soesastro & Basri, 인도네시아; Athukorala, 말레이시아; Tongzon, 필리핀; Liang, 싱가포르; Talerngsri & Vonkhorpom, 태국; Vo, 베트남). 이후 현재까지 역내 경제통합 및 역내 교역 관련 연구로는 미얀마, 태국(농업 부문) 및 인도네시아(제조업) 관련 연구 및 중력모형을 활용한 AFTA에 대한 분석(Kubo 2012, Warr 2011, Nguyen 2009, Widodo 2008) 그리고 자유무역지대 형성 및 그 경제적 효과 등에 대한 연구 등이 있다(Sen & Srivastava 2009, Koh 2004).

통해 역내교역 활성화를 위한 정책적 우선순위 및 시사점에 대해 논의하고자 한다. 앞에서 보았듯이 동남아시아 국가들은 대내적으로는 2015년 AEC 형성을 앞두고 있고 대외적으로는 글로벌 금융위기 이후 급격히 변화되는 국제통상질서에 대응해야만 하는 상황에 놓여 있다. 그러므로 동남아시아 역내교역 활성화를 위한 정책적 방안의 모색 및 우선순위에 대한 논의는 시의적으로 중요할 것이다.

본 연구에서는 동남아시아 역내교역의 주요한 결정요인으로 관세, 비관세장벽, 무역원활화 수준, 무역 인프라 등 네 가지를 상정하고 중력모형을 활용한 실증분석을 통해 동남아시아 역내교역의 활성화를 위한 시사점을 도출하고자 한다. 특히 항만, 공항, 도로, 철도 등 무역 인프라 구축을 위해서는 막대한 자원과 장기간의 시간이 소요된다는 점을 고려해 보면, 제도적 측면의 보완을 통해 상대적으로 수월하게 교역활성화의 효과를 달성할 수 있는 무역원활화 조치가 현실적으로 주효할 수 있음을 보이고자 한다. 이를 통해 AEC 형성을 앞두고 역내교역 활성화와 무역의 이익 확대에 필요한 가이드라인 및 전략적 시사점을 제공할 수 있을 것이다.

본 논문은 아래와 같이 구성된다. 다음 장에서는 동남아시아 역내교역에 영향을 미치는 주요 결정요인으로서 관세, 비관세장벽, 무역원활화, 무역인프라 등과 관련된 논의들을 차례대로 살펴보고 단순한 관세율 인하에 비해 비관세장벽 철폐, 무역원활화 조치의 시행, 무역인프라 구축 등이 역내교역 활성화와 경제적 이익의 확대에 긍정적인 영향을 줄 수 있음을 제시한다. 3장에서는 역내교역의 결정요인들에 대한 분석을 위한 모델로서 비용개념을 활용한 중력모형을 제시하고 실증분석을 위한 데이터에 대해 기술한다. 4장에서는 3장에서 제시한 중력모형을 활용하여 위의 네 가지 요인이 역내교역(수출)에 어떠한 영향을 미치는지 실증분석을 실시한다. 이를 통해 관세, 비관세장벽, 무역원활화 수준, 무역인프라 등의 요인(변수)가

역내교역의 증가에 얼마만큼의 영향을 미치는지 비교·분석하고 그 정책적 시사점 및 우선순위에 대해 논의한다. 마지막으로 5장에서는 위의 논의들을 요약하고 본 연구의 한계와 향후 연구과제들을 제시한다.

II. 동남아시아 역내교역 결정요인

1. 관세

일반적으로 무역의 흐름을 왜곡하고 저해하는 무역장벽은 크게 관세와 비관세장벽으로 나뉜다. 본 절에서는 역내교역 활성화에 부정적 영향을 미치는 주요 요인으로서 우선 동남아시아 국가들의 역내 관세장벽의 추이 및 현황에 대해 살펴보고자 한다. 역내 선발국 그룹인 인도네시아, 말레이시아, 태국, 필리핀, 싱가포르, 브루나이(이하 ASEAN6)는 1992년부터 아세안자유무역지대(ASEAN Free Trade Area, 이하 AFTA)를 형성하기로 합의하였고 이후 공동유효특혜관세(Common Effective Preferential Tariff, 이하 CEPT)를 통하여 역내교역에 대한 관세를 단계적으로 인하하여 왔다. 아세안은 2003년 실질적으로 무관세 자유무역지대인 AFTA 실현을 위해 1993년 기본협정인 CEPT에 합의하였다. 이후 1993년 말부터 CEPT에 따라 역내 관세가 매년 점진적으로 인하되었으며, 당초 계획대로 2003년까지 분석대상 상기 6개국의 역내 평균관세율이 0~5%로 인하되었다. CEPT 규정에 따르면 관세율 인하 적용품목(Inclusion List)은 공산품과 가공 농산물을 포함한 모든 제조품인데, 적용품목의 수가 1993년 CEPT 발효 당시 41,147개에서 2003년 49,445개로 증가했으며, 잠정예외품목(Temporary Exclusion List)은 3,321개에서 218개로

대폭 축소되었고, 일반예외품목(General Exclusion List) 역시 523개에서 301로 대폭 축소되었다. 2003년 기준으로 적용대상품목 60%의 관세가 완전 철폐되었고, 역내 거래되는 대부분 품목의 역내관세율은 0~5%였으며, 5%를 초과하는 품목은 대상품목 수의 3%대에 불과하다.

역내 평균관세율 인하 추이를 국별로 보면 태국이 1998년 10.56%에서 2003년 4.64%로 인하했으며, 인도네시아는 7.04%에서 3.71%로, 말레이시아는 3.58%에서 2.06%로, 필리핀은 7.96%에서 3.75%로 인하했다. 싱가포르는 1998년부터 이미 역내관세철폐가 실현되었다. 1994년 CEPT 발효로 각 회원국의 민감, 초민감 품목 등 예외 품목을 제외한 모든 역내 상품무역 관세율은 ASEAN6의 경우 1998년까지 20% 이하, 2003년까지 5% 이하 수준으로 인하되었다. 이후 AFTA의 심화를 위해 ASEAN6는 2010년부터 모든 적용품목의 관세를 철폐하였다. 이에 비해 아세안 후발 4개국인 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남(이하 CLMV)의 경우 이행 기간을 좀 더 길게 허용함으로써 베트남은 2006년, 라오스, 미얀마는 2008년, 캄보디아는 2010년까지 관세가 5% 이하 수준으로 인하되도록 하였다. 그리고 이들 4개국도 2015년부터는 완전한 관세철폐를 시행할 계획이다. 실제로 ASEAN6의 역내관세율은 1996년 7%대에서 1998년 5% 대로 인하되었고, 1999년 5% 이하인 4.77%를 기록하였다. 이후 2000년 3.87%, 2001년 3.65%, 2002년 3.25%, 2003년 2.68%로 2000년 이후에도 역내관세율은 지속적으로 인하되고 있고 점차 제로 관세율에 근접하고 있음을 확인할 수 있다.

동남아시아 국가들 간의 역내관세는 1990년대 중반 이후 지속적으로 인하되었으나 시간이 경과됨에 따라 그 인하속도가 둔화되어 관세율 인하의 추가적인 역내교역 확대효과는 점차 줄어들고 있는 것으로 판단된다. 이처럼 관세의 경우에는 AFTA와 같은 동남아시아

아 역내 국가들의 역내교역의 자유화 노력으로 인해 일부 민감, 초민감 품목을 제외한 대부분의 상품교역에 있어 관세로 인한 무역장벽은 대부분 해소된 것으로 보인다. 실제로 2012년 기준 품목기준 99.65%, 금액기준 87.2%에 달하는 역내교역에 대한 관세가 철폐되었고 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 등 후발가입국들의 관세 철폐 완료 시점인 2015년이 되면 역내관세는 거의 대부분 철폐될 것으로 보인다.

요약하자면 지난 20여 년 동안 동남아시아 국가들은 역내 관세율 인하 및 철폐 등을 통해 대부분의 품목에서 제로관세율 또는 그에 근접한 수준까지 관세율을 인하하는 등 역내교역 활성화를 위한 노력을 경주해 왔다. 하지만 이는 다시 말하면 관세율 인하 또는 철폐만으로는 그 효과가 한계에 이르렀다는 점을 의미하며 향후 한 단계 높은 역내교역 활성화를 위해서는 관세율 인하 외의 요인들에 대한 고려가 필요함을 알 수 있다. 이러한 차원에서 아래에서는 관세율 인하 외의 역내교역과 관련된 다른 주요 결정요인들에 대해 살펴보고자 한다.

2. 비관세장벽

위에서 언급한 바와 같이 ASEAN6는 관세 부문에 있어서는 99% 품목에 대해 관세철폐를 이미 시행하고 있고 CLMV는 98.6% 품목에 대해 0~5%의 관세를 부과하고 있다. 이마저 2015년 이후에는 철폐할 계획이다. 이는 관세를 통한 보호무역 효과는 실질적으로 무의미하며 또한 동남아시아 역내교역 활성화를 위한 자유무역의 기본적인 토대는 구축되었음을 의미한다고 할 수 있다.

하지만 동남아시아에는 아직까지도 이러한 관세율 인하 및 철폐를 통한 무역의 이익(gains from trade)의 확보를 어렵게 하고 역내교

역 활성화를 저해하는 비관세장벽이 다수 존재하는 것으로 보인다.⁵⁾ 예를 들어 말레이시아와 인도네시아는 자동차, 철강, 전자, 금속 등 민감 산업에 대한 보조금 지원과 수입제한 등 보호무역 정책을 고수하고 있고 필리핀은 높은 수준의 무역에 대한 기술장벽을 시행하고 있다.⁶⁾ 또한 라오스, 캄보디아 등은 관세평가, 통관기준 및 절차 등 통관에 필요한 관세업무 및 행정적 조치들을 자의적이고 불투명하게 시행함으로써 원활한 교역에 장애를 가져오고 있다고 알려져 있다(외교통상부 2013, 김태운 외 2010). 이러한 비관세장벽에도 불구하고 동남아시아 국가들 간의 비관세장벽의 철폐를 위한 실제적이고 본격적인 노력과 논의는 진행되지 않고 있는 것으로 보인다.

물론 동남아시아는 AFTA 차원에서 관세 이외에도 역내교역에 있어서의 비관세 장벽을 철폐하고자 하는 노력을 기울일 것을 CEPT 협정문에 명시하고 있으며 또한 어느 정도 성과도 있는 것으로 보인다. CEPT 5조에 따르면 CEPT 협정의 시행과 병행하여 CEPT 대상 품목에 대한 모든 쿼터, 수입허가 등 수량제한조치를 완전히 철폐하고, 관세율 인하 종료 후 5년 이내에 점진적으로 여타 비관세장벽도 철폐할 것을 규정하고 있다. 예를 들어 1995년 기준 회원국인 ASEAN6에는 총 3,865개 품목에 비관세장벽이 존재했는데 이 중 ‘추가적으로 부과되는 세금과 수수료’가 2,809건, ‘기술장벽’이 981개, ‘독점적 수입채널’이 75개 등을 차지하였다. 하지만 이후 2004년에는 총 비관세장벽 품목이 1,859개로 절반가량 축소된 것으로 조사

5) 비관세장벽(Non Tariff Barriers: NTBs)이란 관세가 아닌 형태로 무역에 영향을 미치는 각종 장애요인을 의미하며 거래되는 상품의 가격과 무역량에 간접적으로 영향을 미치는 다양한 무역정책도 포함한다. 또한 수출보조처럼 무역으로 촉진하는 정책도 비관세장벽에 포함되기 때문에 단순히 장애요인이라기보다는 무역을 왜곡하는 다양한 조치라고 할 수 있다.

6) 무역에 대한 기술장벽(Technical Barriers to Trade: TBT)이란 무역상대국 간에 서로 상이한 표준(standard), 기술규정(technical regulation), 인증절차(certification procedure), 검사제도(inspection system) 등을 채택하거나 적용하여 상품 및 서비스의 자유로운 이동을 저해함으로써 무역거래의 장애를 발생시키는 요인을 의미한다.

되었다. ‘추가적으로 부과되는 세금과 수수료’는 2,809개에서 50개로 대폭 축소되었고 ‘기술장벽’은 981개에서 785개로, ‘독점적 수입채널’은 75개에서 25개로 축소되었다. 2004년 조사에는 라오스, 베트남 등 후발가입국까지 포함되었다는 점을 고려하면 ASEAN6의 비관세장벽 수는 보다 더 많이 축소되었을 것으로 보인다(김태운 외 2010).

하지만 2008년 글로벌 금융위기와 이에 따른 세계경제 침체로 인해 동남아시아 국가들은 지속적으로 수입제한, 쿼터 등과 관련된 새로운 비관세장벽을 추가해 왔고 최근 들어서는 기술장벽 등의 조치를 확대하고 있는 실정이다. 특히 기술장벽과 관련된 표준 및 기술규제가 비관세장벽에서 상당히 많은 부분을 차지하고 있는 것으로 보인다. 인도네시아의 철강 및 전자제품 등에 대한 국가품질표준 강제 적용, 말레이시아의 철강제품에 대한 강제 품질인증제도 도입, 태국의 전자제품에 대한 강제규격 부여 등을 그 예로 들 수 있다. 이외에 수입허가 및 수입절차 강화와 같은 통관상의 애로사항과 HS코드의 자의적인 분류와 같은 통관제도 상의 허점으로 인하여 발생하는 넓은 의미에서의 비관세장벽도 역내교역 활성화를 저해하는 요인으로 들 수 있다(외교통상부 20103, 김태운 외 2010).

비관세장벽의 완화 및 해결을 위해서는 역내 국가들 간 죄수의 딜레마를 피할 수 있는 상호 간 정보 교환 및 협력이 절대적으로 필요하다. 예를 들면 기술장벽의 경우 이에 대한 정보가 관련 국가 및 기업들에게 빠른 시간 내에 충분히 전달되도록 할 수 있는 제도적 장치가 필요하며 국가 간 상호인정협정(Mutual Recognition Arrangement, MRA)이나 국별 인증기관 간 협력 등이 고려될 수 있을 것이다. 통관과 관련된 비관세장벽의 경우 2015년까지 AEC 형성을 추진하는 과정에서 아세안 단일창구(ASEAN Single Window) 제도를 통하여 통관제도의 투명성과 효율성 강화를 시도하고 있다.

동남아시아 국가들은 역내교역의 자유화와 성장을 위해 비관세장벽의 완화 및 폐지라는 데에는 원칙적으로 동의하고 이를 위해 일정 정도의 성과도 내고 있는 것으로 보인다. 하지만 아직까지도 동남아시아 국가들은 다양하고 새로운 비관세장벽을 도입, 시행하고 있으며 또한 기존에 많이 활용되어 온 반덤핑, 세이프가드, 상계조치 등의 전통적 비관세장벽 보다는 오히려 기술장벽, 통관절차 등을 통한 보호무역 조치를 강화하고 있는 것으로 보인다. 이렇게 볼 때 동남아시아의 경우 비관세장벽 부문에 있어서는 관세에 비해서는 상대적으로 역내교역 활성화를 위한 제도적 차원의 토대가 아직까지는 미진하고 충분하게 마련되어 있지 않다고 할 수 있다.

3. 무역원활화

무역원활화(trade facilitation)란 수출과 수입에 필요한 부대비용을 줄이는 일련의 정책 또는 조치들의 조합을 의미한다. 그러므로 광의의 의미에서 무역원활화에는 관세율 인하 등을 비롯하여 무역자유화를 위한 다양하고 광범위한 무역 관련 정책 및 조치들이 포함되고 할 수 있다. 여기에는 통관절차 등 무역과 관련된 행정적 절차의 간소화, 무역 관련 법, 제도, 규정 등의 규제완화 및 투명도 제고 등도 포함되는데 일반적으로 무역원활화라 할 때는 이러한 통관에 필요한 행정절차 등의 간소화 등을 의미한다. 행정적, 제도적 측면의 무역원활화는 WTO에서 적극적으로 권장하고 확대하고자 노력하고 있다.⁷⁾ 하지만 무역원활화의 개념은 앞서도 언급한 바와 같이 이

7) WTO협정문 중 통관절차관련 무역원활화를 위한 대표적인 내용으로는 원산지규정(14장), 무역에 관한 기술장벽(9장), 위생 및 검역 조치(7장), 선적 전 검사(13장), 수입허가절차(15장) 협정 등 5개 협정 등을 들 수 있다. 또한 현재 진행 중인 DDA에서도 이보다 더 광범위한 차원에서 무역원활화를 위한 협상이 진행 중에 있고 2013년 12월 인도네시아 발리에서 열린 제 9차 각료회의에서 무역원활화 부문에서 일정

외에도 보다 넓은 의미에서 접근할 수 있다. 예를 들면 항만, 공항, 철도, 도로 등 무역에 필요한 인프라의 구축 여부 및 그 질적 수준, 공무원의 청렴도 등도 무역원활화에 영향을 미칠 수 있는 중요한 요인이 될 수 있기 때문이다.

무역원활화와 관련된 논의 중 무엇보다 중요한 것은 무역원활화를 통한 경제적 이익의 창출 여부라고 할 수 있는데 이는 위에서 언급한 일련의 무역원활화와 관련된 요인들의 경우 주로 비용감소를 통해 무역의 성과에 상당한 영향을 줄 수 있기 때문이다. 실제로 무역원활화로 인한 경제적 이익은 적지 않은 것으로 분석되고 있다. 예를 들면 중력모형을 통해 75개국을 대상으로 분석한 결과 무역원활화를 통해 무역이 약 10%(3,770억 달러) 증대되었고 무역원활화를 통해 APEC 국가들의 역내 교역이 약 10%(2,880억 달러) 증가된 것으로 분석되었다(Wilson et al. 2005, 2002). 또한 연산가능일반모형(computable general equilibrium model, CGE)의 일종인 GTAP 모형을 통해 분석한 결과 무역원활화를 통한 세계 무역의 증가액(1,110억 달러)이 관세철폐 등을 통한 상품과 서비스 무역의 완전한 자유화로 인한 세계무역의 증가액(1,500억 달러)과 비교해 보았을 때 결코 적지 않은 규모임을 발견하였다(Hertel & Keeney 2005). 아울러 이들의 연구는 이러한 무역원활화를 통한 무역의 증대 및 이로 인한 경제적 이익의 확장이 개발도상국, 특히 아시아 신흥국들에서 많이 나타나고 있음을 주장하고 있다.

무역원활화와 관련된 또 하나의 중요한 논의 중 하나는 무역원활화를 통해 한계비용(marginal cost) 및 고정비용(fixed cost)의 감소뿐만 아니라 다른 측면의 비용감소 효과를 고려할 수 있다는 것이다. 일반적으로 무역(수출)을 하는 기업들은 국내의 그렇지 않은 기업들에 비해 생산성이 높고 규모의 경제를 누리고 있는 기업들로 생각할

성과를 거두었다.

수 있다(Bernard 2007, Chaney 2006, Melitz 2003). 왜냐하면 생산성이 높은 기업들일수록 수출에 필요한 비용을 감당할 수 있는 가능성이 커지기 때문이다. 생산성이 높은 기업들은 국내 및 국외 수요 또는 국외 수요만을 대상으로 생산, 수출하게 되고 생산성이 낮은 기업들은 국내 수요만을 대상으로 생산 판매하게 될 것이다. 그러므로 무역원활화를 통한 무역의 비용 감소는 기존의 수출기업의 생산 및 수출증대 효과뿐만 아니라 상대적으로 생산성이 낮은 국내기업(많은 경우 중소기업)들도 국외로 시장을 확대할 수 있는 기회를 제공하게 된다. 해외로의 시장 확대를 통해 상품교역의 이익뿐만 아니라 노동, 자본, 기술 등의 이동도 동시다발적으로 이루어지게 되며 동태적 측면의 경제적 이익의 증가도 함께 나타나게 된다고 할 수 있다. 이러한 수출기업의 규모와 수의 증가는 국내적으로도 생산성이 낮은 기업에서 높은 기업으로 경제적 자원이 집중되게 함으로써 전반적인 경제의 효율성 증대 및 경제성장을 위한 기반을 구축하는 데 기여할 수도 있다. 무역원활화를 통한 비용 감소와 이로 인한 무역 및 경제적 이익의 증대는 선진국들에 비해 비공시적 무역장벽이 높고 무역을 위한 인프라와 제도화 수준이 상대적으로 낮은 개발도상국들에서 현저히 나타날 수 있다. 왜냐하면 무역원활화가 가져오는 한계적(marginal) 차원의 경제적 이익은 일반적으로 선진국에 비해 개발도상국이 크다고 할 수 있기 때문이다(Dennis & Shepherd 2007, Walkenhorst & Yasui 2003). 또한 개발도상국의 입장에서는 해외시장으로의 진출을 통한 무역의 증가로 인해 정태적 이익뿐만 아니라 동태적 측면에서 국내 기업들의 생산성 증대 및 지속가능한 경제성장의 기초여건을 마련할 수 있다는 데에도 의미가 있다고 할 수 있다.

최근 들어서 앞에서 언급하였던 2013.12월 WTO 제 9차 각료회의의 합의결과에서 보는 바와 같이 전통적 의미의 무역장벽인 관세,

비관세장벽 외에 통관절차에 필요한 시간 및 비용 절감을 위한 무역 원활화 이슈가 주목을 받고 있다. 이는 세계화의 심화, 특히 글로벌 가치사슬의 발달로 상품 및 서비스가 수차례 국경을 넘나드는 현상이 확대, 강화됨에 따라 무역원활화 조치가 무역 및 해외투자에 큰 영향을 미치기 시작하는데 기인한다고 할 수 있다. 이러한 변화를 배경으로 OECD는 2011년부터 133개국의 11개 국경 통과 관련 지표들을 분석, 무역원활화가 무역에 미치는 영향과 각국의 무역원활화 현황을 정리하고 그 연구결과를 발표하였다.⁸⁾ 동 보고서는 무역원활화의 지표로 무역에 영향을 미치는 다양한 국경조치들을 사전 판정(Advance Ruling), 재심 절차(Appeal Procedures), 외부 협력(Cooperation-external), 내부 협력(Cooperation-internal), 수수료(Fees and Charges), 자동화(Formalities-Automation), 통관서류 간소화(Formalities-Document), 통관절차 간소화(Formalities-Procedures), 거버넌스 및 공정성(Governance and Impartiality), 정보접근성(Information Availability), 무역업계 참여(Involvement of the Trade community) 등의 11개 지표로 세분화하여 분석하였다. 상기 11개 지표별로 최적의 상태를 2, 가장 미흡한 상태를 0으로 놓고 4개 국가군(OECD 국가, 저소득 국가, 중하소득 국가, 중상소득 국가) 별로 무역원활화 현황을 분석한 결과 OECD 국가들의 무역원활화 수준이 전반적으로 가장 높고 중상 소득국가, 중하소득 국가, 저소득국가 순으로 무역원활화 수준이 낮아지는 것으로 나타났다. 또한 무역원활화 조치들을 개선할 경우 무역이 증가하고 특히 글로벌 가치사슬에의 접근이 보다 용이해져 모든 국가들이 혜택을 입는 것으로 나타났다. 예를 들어 범세계적으로 무역원활화를 통한 무역 비용을 1% 줄일 경우 전 세계적으로 400억 달러 이상의 소득이 발생하며, 그 중 65%

8) OECD, 2013, "Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade", *OECD Trade Policy Papers* No. 144.

는 개도국에서 발생하는 것으로 나타났다. 또한 전 세계적으로 무역 원활화를 통해 줄일 수 있는 잠재적 무역비용은 저소득 국가의 경우 14.5%, 중하소득 국가의 경우 15.5%, 중상소득 국가의 경우 13.2%, OECD 국가의 경우 10% 수준으로 주로 저개발국일수록 그 상대적 이익의 증가가 큰 것으로 분석되었다.⁹⁾

또한 무역원활화를 통해 여러 가지 측면에서 무역 비용을 절감할 수 있는 것으로 분석되었다. 예를 들어 서류 간소화 및 양식의 통일을 통해 저소득 국가에서 3%, 중하소득 국가에서 2.7%의 무역비용 감소가 가능하고, 국경절차의 간소화를 통해 중상소득 국가에서 2.8%, 중하소득 국가에서 2.2%, OECD 국가에서 1% 무역비용 감소가 가능한 것으로 분석되었다. 무역 및 통관 절차의 자동화를 통해서 저소득 국가에서 2.3%, 중하소득 국가에서 2.1%, 중상소득 국가에서 2.4%, OECD 국가에서 2.1% 무역비용 감소가 가능하고, 통과(transit) 절차 간소화 및 통과관련 협조는 육지로 막혀있는(landlocked) 국가들의 무역비용 감소에 크게 기여하는 것으로 나타났다. 아울러 무역원활화로 인한 비용 대비 이익을 비교해 보면 무역원활화의 이행을 위한 초기 투자와 실행 비용은 추후 예상되는 잠재적 혜택에 비하면 낮은 수준에 머물러 있는 것으로 보인다. 특히 무역원활화를 위해서는 새로운 규정 도입, 제도의 변화, 통관 관리들에 대한 교육, 다양한 설비 및 하부구조 설치, 인식제고 및 관리 방식 변경 등이 필요하며 이는 소위 ‘메뉴비용’을 발생시킨다. 하지만 싱글 윈도우(single window)와 같은 초기 투자가 필요한 분야는 일단 설치되면 그 유지비용은 상대적으로 저렴하다는 면에서 적극 장려

9) 예를 들어 에티오피아의 경우 통관절차를 개혁하여 수출과 수입이 200% 늘고 관세 수입도 51% 증가하고, 튀니지의 경우 화물 대기 기간을 10일(2003~2004년)에서 3.3일(2010년)로 줄이자 5만개의 full-time 일자리 및 5만개의 part-time 일자리가 새롭게 창출된 것으로 분석되었다.

할 필요가 있다. 또한 비용의 최소화를 위해서는 통관을 담당하는 담당자들에 대한 교육이 중요하며, 무역원활화를 위한 정책적 의지와 기술적, 재정적 지원이 필요한 것으로 보인다.

이러한 측면에서 볼 때 대표적 신흥지역 중 하나인 동남아시아의 경우에도 무역원활화를 통한 경제적 이익의 창출은 결코 적지 않을 것으로 예상해 볼 수 있다. 동남아시아의 역내교역에 있어서 무역관련 비용을 알아보기 위해서 먼저 세계은행(World Bank)에서 매년 발표하는 *Doing Business Database*를 활용한 동남아시아 국가들의 평균 수출, 수입 비용을 활용해 볼 수 있다. 수출, 수입 비용은 신용장(L/C), 선화증권(B/L) 등과 같은 수출입 업무에 필요한 서류의 작성 및 발급 등과 관련된 비용, 화물의 운송과 관련된 비용, 통관검사 검역 등 행정적 업무 관련 비용, 항만 하역 및 보관 등에 소요되는 비용 등이 포함된다. 그러므로 위의 수출, 수입 비용은 국가 및 지역의 무역원활화와 관련된 중요한 정보를 제공해 줄 수 있다.

2012년 기준 동남아시아 국가들의 수출, 수입 비용은 저소득 국가 평균 및 세계 평균에 비해서는 낮은 것으로 나타났지만 OECD 등 선진국들에 비해서는 높은 수준인 것으로 나타났다. 구체적으로 동남아시아 국가들의 평균 수입비용은 컨테이너 당 900달러 수준으로 분석되었다. 이는 환태평양 아시아 국가들의 평균인 1,100달러보다 낮은 수준이고 OECD국가들 평균인 850달러보다는 약간 높은 수준이다. 하지만 동남아시아 국가들 중에서도 싱가포르가 300달러에 불과한 반면 라오스의 경우에는 1,500달러로 싱가포르의 5배 이상의 비용이 소요되는 등 역내 국가들 간의 편차가 큰 것으로 나타났다. 좀 더 자세히 살펴보면 소득수준이 높은 싱가포르와 말레이시아의 경우 수입비용이 500달러 미만으로 가장 낮고 그 다음으로 태국, 인도네시아, 캄보디아, 베트남 등은 OECD의 평균 수준, 그리고 마지막으로 라오스와 필리핀이 1,300달러 이상으로 가장 높은 것으로 나타

났다. 한편, 수출비용의 경우 동남아시아 평균은 컨테이너 당 800달러로 OECD 평균 850달러에 비해 약간 낮은 수준을 보인다. 마찬가지로 국가들 간 편차가 심하며 싱가포르의 300달러 수준인 반면 라오스는 1,500달러 이상으로 약 4배 이상 비용이 소요된다(World Bank *Doing Business Database* 2012).

한편 동남아시아 국가들의 수출, 수입 비용이 비록 OECD국가들의 평균에 비해 크게 높지 않거나 심지어 수출의 경우 낮은 수준을 보이지만 필요한 서류의 양과 소요되는 시간은 현저히 많다. 예를 들어 수출입 업무에 필요한 서류와 시간을 비교해 보면 동남아시아 평균이 각각 32일, 11개인 반면 OECD 평균은 각각 12일, 6개에 불과하다. 결국 동남아시아 국가들의 경우 선진국들에 비해 수출입을 위해 2배 이상의 시간과 서류 작업이 필요하다는 의미로 통관절차에 들어가는 행정적 업무 및 시간 지연이 무역원활화 및 역내교역 활성화에 주요한 장애물로 작용할 수 있음을 알 수 있다.

또한 동남아시아 국가들의 무역경직성지수(Overall Trade Restrictiveness Index, OTRI)의 경우 관세율만 고려할 경우에는 동남아시아의 평균 OTRI(9%)가 세계평균 OTRI(11%)에 비해 낮은 것으로 나타나지만 비관세장벽까지 고려한 OTRI(22%)는 세계평균(18%)에 비해 높은 것으로 나타났다(Kee *et al.* 2006).¹⁰⁾ 이는 동남아시아의 경우 관세보다는 비관세장벽이 교역 활성화에 보다 큰 걸림돌로 작용할 수 있음을 의미한다. 산업별로는 예상과 같이 농업부문에 대한 무역경직성 지수가 46%로 제조업 19% 등에 비해 크게 높은 것으로 나타났다. OTRI의 경우에도 동남아시아 국가들 간 편차가 심하게 나타나는데 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀 등은 세계 평균에 비해

10) OTRI는 한 나라의 다양한 수입 상품에 대한 서로 다른 관세율을 각 수입품의 비중과 수입품에 대한 수요의 가격탄력성을 고려하여 가중 평균한 관세율 값으로 그 나라의 무역개방도를 측정하는 척도로 주로 활용된다. 자세한 측정식은 Kee *et al.*, 2006 참조.

낮은 수준이고 라오스와 브루나이는 비슷한 수준, 그리고 태국과 베트남은 상대적으로 높은 수치를 보이고 있다. 하지만 비관세장벽까지 고려하게 되면 싱가포르, 브루나이, 인도네시아, 태국은 세계평균보다 낮지만 다른 동남아시아 국가들은 세계평균에 비해 경직적임을 알 수 있다.

동남아시아 국가들의 각 지표들의 추세를 살펴보면 예상대로 싱가포르가 모든 분야에서 가장 높은 수준을 보이고 있고 그 다음으로 말레이시아, 태국 등에서 무역원활화 관련 지수가 점진적으로 상승하는 것을 볼 수 있다. 반면 다른 국가들의 경우에는 향상되는 추세를 보이지 않고 비슷한 수준에 머물러 있다. 특히 인도네시아의 경우 항만, 공항의 인프라 수준이 시간이 갈수록 열악해지는 모습을 보인다. 마찬가지로 수출입 면허 취득을 위해 소요되는 비공식적 비용의 정도에 있어서도 위와 비슷한 양상을 보인다. 다시 말해 동남아시아의 경우 싱가포르를 제외하면 아직까지도 무역원활화와 관련된 지표들의 향상이 두드러지지 않고 오히려 정체되어 있는 것으로 보인다. 또한 동남아시아 국가들의 수출입에 소요되는 비용은 금전적으로는 OECD 국가들의 평균과 비슷하거나 낮은 수준으로 비교적 무역원활화에 큰 장애요인으로 보이지 않지만 수출입에 소요되는 시간 및 서류의 양은 많은 것으로 나타났다. 이는 동남아시아 국가들의 수출입이 선진국들에 비해 비효율적으로 이루어지고 있음을 의미한다. 무역원활화가 주요한 과제 중 하나로 주목받는 이유이다. 또한 이러한 무역원활화 지표 및 지수 등에서 역내 국가 별로 상당한 차이가 발생하는 것은 동남아시아 국가들 간에 경제적 편차가 크게 존재하고 무역원활화 수준이 경제적 발전수준과 밀접하게 연관되어 있기 때문인 것으로 보인다.

이와 같이 비용 대비 그 이익이 크다는 측면에서 동남아시아 국가들에 있어서도 무역원활화의 필요성은 예외가 아닌 것으로 보인다.

하지만 이러한 상황에도 불구하고 동남아시아 국가들의 무역원활화 현황을 보면 싱가포르, 말레이시아 등을 제외한 동남아시아 대부분의 국가들에서 재심 절차, 서류 간소화 및 양식 통일, 자동화, 국경조치 기관 간 협력 등 무역원활화 주요 부문에서 여타 주요 중진국, 선진국 국가들보다 상당히 미흡한 수준에 머물러 있는 것으로 평가된다. 특히 통관절차의 자동화와 재심 절차에 있어서는 아직 개선의 여지가 많으며, 정보 획득, 사전 판정, 절차 간소화 및 통관기관 거버넌스와 공정성에 있어서도 OECD 평균 수준에 비해 낮은 수준을 보이고 있다. 또한 정부의 차원뿐만 아니라 동남아시아 국가들의 무역업체들의 참여도와 수수료 부문도 OECD 평균에 비해 상당히 미흡한 것으로 분석되었다(OECD 2013). 이와 같이 동남아시아의 경우 역내교역 활성화를 위한 중요한 요인 중 하나인 무역원활화의 경우 그 정책적 배려가 더욱 필요할 것으로 보인다.

4. 무역 인프라

동남아시아 국가들은 위에서 언급한 전통적 의미에서의 보호무역 장치인 관세 및 비관세장벽에 대한 철폐 및 개선을 위한 노력을 상당히 기울여 온 것으로 보이고 그에 따른 성과도 있는 것으로 평가된다. 또한 무역원활화를 위한 통관 행정, 절차, 제도 등의 강도 높은 개선 등도 이루어져야 할 필요가 있다. 이 외에 한 단계 더 높은 수준의 무역자유화와 역내교역 활성화를 위해서는 항만, 공항, 도로, 철도, 인터넷 서비스 등 무역인프라의 충분한 구축 및 활용도 불가결하다고 할 수 있다(Francois & Manchin 2007, Shepherd & Wilson 2006). 다시 말해, 역내교역이 보다 활성화되기 위해서는 이를 뒷받침할 수 있는 항만, 공항, 도로, 철도, 인터넷 서비스 등과 같은 무역 관련 물적 시설과 기반이 필요하고 동시에 이러한 시설에 대한 효율

적인 활용이 필요하다.

동남아시아 국가들의 경우 국가들 간 국민소득, 경제발전 수준 등 및 경제적 격차가 상당히 크고 이에 따른 국가 별 인프라 구축 및 활용정도의 차이가 상당히 존재하는 것으로 보인다. 예를 들면 필리핀, 라오스, 미얀마, 베트남, 캄보디아 등은 동남아시아 여타 국가들에 비해 인프라 시설이 상당히 열악하다. 총 도로 중 포장도로의 비중은 2009년 기준 싱가포르 100%, 태국 98.5%, 말레이시아 82.8%, 인도네시아 56.9%인데 비해 필리핀 9.9%, 라오스 13.7%, 미얀마 11.9%, 베트남 47.6%, 캄보디아 6.3% 등으로 베트남을 제외하면 현저한 격차를 나타낸다. 철로밀도(천 제곱미터 당 철도의 길이)는 2010년 기준 태국 8.7km, 말레이시아 5.1km, 베트남 7.6km인데 비해 인도네시아 1.9km, 필리핀 1.6km, 캄보디아 3.7km 등(라오스, 미얀마, 캄보디아는 통계조차 없음) 비슷한 양상을 보인다. 2009년 기준 컨테이너 항만물동량(세계비중)의 경우에도 싱가포르 5.7%, 태국 1.3%, 말레이시아 3.3%, 인도네시아 1.5%인데 비해 필리핀 0.9%, 베트남 1.0% 등(라오스, 미얀마, 캄보디아는 거의 제로 수준)으로 물동량에서도 차이를 보인다. 인터넷 이용률의 경우 싱가포르 71.1%, 태국 21.2%, 말레이시아 56.3%, 인도네시아 9.9%인데 비해 필리핀 25.0%, 라오스 7.0%, 베트남 27.9%, 캄보디아 1.3% 등으로 국가 간 상당한 격차를 보인다(ADB 2012).

위의 정량적 데이터 외에 무역인프라와 관련된 지표로서 활용할 수 있는 자료로 항만, 항공, 도로, 철도, 인터넷 서비스 등의 무역 관련 인프라의 구축 여부 및 그 질적 수준에 대한 평가지표를 들 수 있다. 예를 들어 항만, 공항 등 인프라 지수, 수출입 면허 취득을 위해 소요되는 비공식적 비용의 정도, 서비스산업의 경쟁력을 나타내는 변수인 인터넷 서비스 제공자들 간의 경쟁 등을 무역원활화 수준을 파악하는 변수로 활용할 수 있다(Wilson 2005). 또한 세계경제포럼

(World Economic Forum)에서 매년 출간하는 Global Competitiveness Report는 설문조사를 통해 각국의 인프라 수준, 통상정책 및 제도의 수준과 관련된 지표들을 제공해 주고 있다. 위의 자료들에서 제공해 주고 있는 동남아시아 국가들의 관련 지표들의 추세를 통해 무역원활화 수준과 그 진전 여부를 가늠해 볼 수 있다.

무역 인프라의 낙후 및 역내 국가 간 차이는 운송비, 물류비 등 역내교역을 위한 비용을 증가시키고 이에 따라 무역의 성장을 저해하는 요인으로 작용할 수 있다. 아세안 차원에서도 이러한 문제점을 극복하기 위해 2010년 17차 아세안 정상회의에서 ‘아세안의 연계’(ASEAN Connectivity)를 위한 마스터플랜이 채택되었고 이에 따라 2015년까지 인프라 등 물적 기반의 구축을 위한 아세안 국가들의 협력 및 연계 사업을 시행하고 있다. 하지만 충분한 인프라의 건설 및 제공을 위해서는 막대한 자본투자가 필요하고 시간적으로도 단기간에 이루어지기 어렵다는 점에서 상당한 어려움이 존재한다고 볼 수 있다.

Ⅲ. 모델 및 데이터

1. 모델 설정

본 장에서는 위에서 논의한 동남아시아 역내교역 활성화와 관련된 요인(변수)들을 중심으로 역내교역에 대한 증대 효과를 분석한다. 이를 통해 역내교역 활성화를 위한 정책적 시사점을 도출하고 그 우선순위 등에 대한 모색도 시도하고자 한다. 이를 위해 본 장에서는 주요한 무역결정모형 중 하나인 중력모델(gravity model)을 활용하여 동남아시아 역내교역의 추정식을 설정하고 동남아시아 국가들의

역내 교역(수출)액 패널데이터를 활용하여 위에서 살펴본 역내교역 활성화와 관련된 각 요인(변수)들이 교역량에 미치는 계수를 추정하고 그 의미를 살펴본다.

중력모델은 간단히 말해서 국가(지역) 간의 교역량은 두 국가(지역)의 경제적 규모와 무역에 들어가는 비용의 크기에 의해 결정된다고 가정한다. 경제적 규모에 대한 측정 가능한 변수로는 일반적으로 국내총생산(GDP)가 활용되고 비용에 대한 측정 가능한 변수로는 두 국가 간의 물리적 거리, 지리적 특성, 운송비용, 문화적·역사적 관련성 등을 들 수 있다(Santos & Tenreyro 2006, Leamer & Levinsohn 1995).¹¹⁾ 또한 관세율, 수량제한 등과 같은 국가의 국내 산업을 보호하기 위한 통상정책과 관련된 변수도 생각해 볼 수 있다. 여기서 두 국가 간의 물리적 거리는 변할 수 없는 확정된 변수인데 반해 관세율, 비관세장벽, 무역원활화 관련 통관절차의 신속성 및 투명성 등을 나타내는 지표 또는 지수는 그 정책당국의 노력 및 의지 여하에 따라 변화될 수 있다는 점에서 동남아시아 역내교역에 있어 비용과 관련된 변수로서 더 중요한 의미를 갖는다고 할 수 있을 것이다. 예를 들어 물류를 위한 항만 및 공항 등의 인프라의 구축 여부 및 그 질적 수준, 수출/수입 면허 취득을 위한 비공식적 비용의 정도, 인터넷 서비스의 수준 및 공급자 간 경쟁 수준 등도 국가 간 무역을 위한 비용을 측정하는 적절한 변수들로 활용될 수 있을 것이다.

본 장에서는 이러한 비용 변수와 관련하여 교역량 결정의 분석틀로 많이 활용되고 있는 Anderson & Van Wincoop(2003, 2004)이 제시한 미시적 중력모델을 적용하여 추정식을 분석하고자 한다. Anderson & Van Wincoop에 따르면 t 기 i 국 k 섹터로부터 j 국으로의

11) 그 예로는 동일한 언어, 종교, 종족적 특성, 식민지 지배 경험 등을 들 수 있는데 두 국가(지역)가 이러한 동일 또는 동질적 요인을 갖고 있다면 두 국가 간 무역의 비용이 감소함으로써 교역량도 그렇지 않은 경우보다 늘어날 수 있음을 의미한다.

수출 X_{ijt}^k 은 다음의 식 (1)로 정리할 수 있다.

$$\log(X_{ijt}^k) = \log(E_{jt}^k) + \log(Y_{it}^k) - \log(Y_t^k) + (1 - \sigma_k) \log(C_{ijt}^k) - (1 - \sigma_k) \log(P_{jt}^k) - (1 - \sigma_k) \log(\Pi_{jt}^k) + \epsilon_{ijt}^k \quad (1)$$

여기서 Y_{it}^k 는 t 기 i 국 k 섹터의 생산, E_{jt}^k 는 t 기 j 국 k 섹터의 지출, Y_t^k 는 t 기 세계(i 국+ j 국) k 섹터의 총생산, σ_k 는 t 기 k 섹터의 대체탄력성, C_{ijt}^k 는 t 기 i 국 k 섹터에서의 j 국으로의 수출비용, P_{jt}^k 는 t 기 j 국의 i 국으로부터의 수입 시 발생하는 모든 i 국 수출업체들이 감당해야 하는 비용의 합, Π_{jt}^k 는 반대로 t 기 i 국의 j 국으로의 수출 시 발생하는 모든 j 국 수입업체들이 감당해야 하는 비용의 합을 의미한다.¹²⁾ 또한 위 식 (1)에 포함된 P_{jt}^k 및 Π_{jt}^k 의 경우 각각

$$(P_{jt}^k)^{1-\sigma_k} = \sum_{i=1}^N \Pi_{it}^{\sigma_k-1} \omega_{it}^k (C_{ijt}^k)^{1-\sigma_k}, \quad (\Pi_{jt}^k)^{1-\sigma_k} = \sum_{j=1}^N P_{jt}^{\sigma_k-1} \omega_{jt}^k (C_{ijt}^k)^{1-\sigma_k}$$

C_{ijt}^k 가 포함된 식으로 표현할 수 있는데 여기서 ω_{it}^k 는 t 기 i 국 k 섹터의 생산비중, ω_{jt}^k 는 t 기 j 국 k 섹터의 지출비중을 의미한다.

이론적 모형에서 도출된 식 (1)을 실증분석을 위한 모형으로 전환하기 위해서는 i 국과 j 국 간 교역 시 발생하는 수출비용을 나타내는 C_{ijt}^k 을 계측 가능한 또는 수치화할 수 있는 (대리)변수로 환원할 필요가 있을 것이다. 일반적으로 수출비용의 대리변수로 활용되는 변수로 국가 간 거리변수, 문화적·역사적 공통요인의 여부 등을 들 수 있고, 또한 이외에 위에서 언급한 관세율, 비관세장벽, 무역원활화 수준, 무역 인프라 구축 여부 등을 고려해 볼 수 있다.

12) 위 식 (1)의 도출과정은 Anderson & Van Wincoop(2003, 2004)을 참조할 것.

그러므로 중력모델의 추정을 위해 아래와 같이 중력방정식을 설정하고 동남아시아 각 국가의 수출(*Exports*)에 영향을 미치는 변수의 계수(parameter)를 추정하고자 한다. 동 중력방정식에서는 일반적인 중력방정식 추정 시 활용되는 두 국가 간 거리(*Distance*) 변수, 두 국가의 국민소득(*GNI*) 변수를 포함한다. 그리고 가격변수로서 수출재의 가격변화를 나타내는 두 국가 간 환율의 상대적 비율(*EX*)를 포함한다. 이와 함께 위에서 살펴본 역내교역의 활성화에 영향을 미칠 수 있는 비용과 관련된 변수로는 수입국의 관세율(*Tariff*)와 비관세장벽(*Tradebarriers*), 무역원활화의 수준을 나타내는 대리변수로는 통관절차에 필요한 부담(*Customburden*), 그리고 무역에 필요한 물적 인프라 수준을 나타내는 대리변수로는 항만(*Port*) 및 공항(*Airport*)의 수준을 설정하고 위의 변수들을 추가적으로 중력방정식에 포함하여 각 변수들의 수출에 대한 탄성치(계수)를 측정하고자 한다. 이에 따라 본 장에서 추정하려는 중력방정식은 식 (2)와 같다. 예를 들어 $Exports_{ijt}$ 는 t 기 i 국의 j 국으로의 수출액을 의미한다. 또한 여기서 각각의 계수에 대한 부호는 경제(소득) 규모(*GNI*)의 증대와 상대적 환율(*EX*)의 인상(수출가격의 하락)은 무역을 증대시키는 효과가 있으므로 α 와 β 의 경우 양수(+), 비용의 대리변수의 계수들인 $\gamma, \delta, \zeta, \eta, \theta, \iota$ 의 경우에는 음수(-)로 예상할 수 있다.

$$\begin{aligned} \log(Exports_{ijt}) = & c + \alpha \log(GNI_{ijt}) + \beta EX_{ijt} + \gamma \log(Distance_{ijt}) + \delta Tariff_{jt} + \\ & \zeta \log(Tradebarriers_{jt}) + \eta \log(Customburden_{jt}) + \theta \log(Port_{jt}) + \\ & \iota \log(Airport_{jt}) + \epsilon_{ijt} \end{aligned} \quad (2)$$

2. 데이터 및 추정

위에서 도출한 식 (2)의 중력방정식 추정을 위해 필요한 변수와

그 내용 및 출처에 대한 설명은 아래 <표1>과 같다. 우선 동남아시아 각 개별국의 수출액은 역내 국가들에 대한 개별적 총 수출규모를 나타내며 2006~2012년 7년간의 자료를 UN COMTRADE에서 추출하였다. 각 국의 경제적 규모 및 가격변수의 대리변수로 사용하는 GNI 및 상대환율 EX는 UN의 국민계정 데이터베이스(National Account Main Aggregate Database)에서 추출하였다. 무역의 비용을 나타내는

<표1> 동남아시아 역내교역 주요 결정변수 및 상세 내용

변수	대리 변수	내용	계수에 상 부호	단위 및 시계열	출처
교역규모	$Exports_{ij}$	ASEAN i 국에서 ASEAN j 국으로의 수출액		US\$ Million, 2006~2012	UN COMTRADE
교역국가의 경제적 규모	GNI_{ij}	ASEAN i 국과 ASEAN j 국의 GNI의 합계	+	US\$ Million, 2006~2012	National Account Main Aggregates Database
가격	EX_{ij}	ASEAN i 국의 실질환율 / ASEAN j 국의 상대환율	+	2006~2012	National Account Main Aggregates Database
거리에 따른 비용	$Distance_{ij}$	ASEAN i 국과 ASEAN j 국과의 거리	—	km, 2006~2012	Mayer and Zignago
무역 시 발생하는 비용(cost)	$Tariff_j$	ASEAN j 국의 역외국가에 대한 평균 최혜국대우(MFN) 관세율	+	%, 2006~2012	WITS-TRAINS
	$Trade Barriers_j$	ASEAN j 국의 관세장벽 외에 무역에 대한 다양한 비관세장벽 조치를 통해 수입제품이 국내시장에서 국내산 상품과 경쟁하는 것을 제한하는 정도 (1=매우 제한적... 7=전혀 제한적이지 않음)	+	2006~2012	Global Competitiveness Report
	$Custom Burden_j$	ASEAN j 국의 통관절차 시의 부담정도 (1=매우 비효율적... 7=매우 효율적)	+	2006~2012	Global Competitiveness Report
무역 인프라의 구축 여부	$Port_j$	항만시설의 질적 수준 (1=매우 낮고 비효율적... 7=매우 높고 효율적)	+	2006~2012	Global Competitiveness Report
	$Airport_j$	공항시설의 질적 수준 (1=매우 낮고 비효율적... 7=매우 높고 효율적)	+	2006~2012	Global Competitiveness Report

변수인 국가 간 거리는 Mayer & Zignago(2006)에서 산출, 제시된 수치를 활용하였다.

관세장벽의 변수인 관세율의 경우에는 동남아시아 국가들이 이미 자유무역지대인 AFTA(ASEAN Free Trade Area)를 형성, 역내 국가들 간 관세율을 지속적으로 인하해왔고 실제로 역내 국가들 간 관세는 대부분 철폐된 점을 고려하면 동남아시아 국가들 간 관세율을 변수로 사용하는 것은 크게 의미가 없다고 할 수 있다. 그러므로 동남아시아 국가들에 적용되는 CEPT 관세율 대신 동남아시아 국가들이 역외 국가들에 대해 적용하고 있는 최혜국 관세율을 관세장벽과 관련된 비용의 대리변수로 활용할 수 있을 것이다. 왜냐하면 역외 국가들에 대해 높은 관세율을 부과할 경우 제로 관세율 수준으로 하락한 역내 관세율을 감안하면 이는 상대적으로 동남아시아 역내 국가들에 대한 관세장벽은 그 만큼 낮아짐을 의미한다고 할 수 있기 때문이다. 따라서 역내 국가들에 대한 관세율은 예상대로 역내교역 규모와 부(-)의 상관관계를 갖게 되는 반면, 역외 국가들에 대한 관세율은 반대로 역내교역규모와 정(+)의 상관관계를 갖게 될 것으로 예상할 수 있다. 동남아시아 국가들의 역외 국가들에 대한 최혜국 관세율은 WITS-TRAINS에서 추출하였다.

다음으로 무역을 위한 비용의 대리변수로 활용할 수 있는 것은 비관세장벽의 편재성 정도로 이는 관세장벽 외에 무역에 대한 다양한 조치를 통해 수입제품이 국내시장에서 국내산 상품과 경쟁하는 것을 제한하는 것을 의미한다. 비관세장벽에 대한 측정은 객관적이고 명시적인 통계나 자료를 통해 이루어지기 어려운 점을 고려하여 설문조사를 바탕으로 발표되는 Global Competitiveness Report의 교역장벽(Tradebarriers)에 대한 서수적(cardinal) 측정치를 활용하였다. 이 수치는 그 정도에 따라 1부터 7까지의 숫자로 표시되는데 1은 가장 제한되고 비효율적임을 의미하고 7은 그 반대이다. 또한 무역

원활화 수준을 측정하는 변수로서 비관세장벽과 마찬가지로 하고 설문조사를 바탕으로 발표되는 Global Competitiveness Report의 통관절차의 부담 정도(Customsburden)을 활용할 수 있다. 여기서 통관절차의 부담 정도는 수출입시 동반되는 통관절차의 효율성과 신속성의 정도를 의미한다. 마찬가지로 이 변수도 그 정도에 따라 1부터 7까지의 숫자로 표시되는데 1은 가장 제한되고 비효율적임을 의미하고 7은 그 반대이다. 마지막으로 무역을 위한 인프라 구축 및 효율성과 관련된 변수로 항만(Port) 및 공항(Airport)의 구축수준 지표를 활용해 볼 수 있다. 위의 두 변수와 마찬가지로 인프라 관련 두 변수는 Global Competitiveness Report에서 추출하였고 그 정도에 따라 1부터 7까지의 숫자로 표시되는데 1은 가장 수준이 낮음을 의미하고 7은 그 반대이다.

IV. 실증분석 및 시사점

위에서 추출한 동남아시아 10개국, 2006~2012년까지의 패널데이터를 이용한 중력방정식 (2)의 추정 결과는 아래 <표2>에 나타나 있다.¹³⁾ 본 추정에서는 종속변수를 ASEAN6의 ASEAN6에 대한 수출액, ASEAN6의 CLMV에 대한 수출액, ASEAN 10의 ASEAN 10에 대한 수출액 등 모두 3개 분야로 나누어 추정하였다. 예를 들어 ASEAN6의 ASEAN6에 대한 수출의 경우 선발국인 ASEAN6 중 한 국가가 다른 ASEAN6 국가들과의 수출액을 종속변수로 하는 총 210개의 관측치(30개의 횡단면 관측치 × 2006~2012년 7년간)가 총 관측치의 숫자가 된다. 이와 같은 방식으로 ASEAN6의 ASEAN6에

13) 위 변수들 중 Global Competitiveness Report에서 추출한 자료의 경우 대부분의 시계열이 2006년부터 가능한 관계로 시작연도를 2006년으로 하였다.

대한 수출액 추정(추정 I), ASEAN6의 CLMV에 대한 수출액 추정(추정 II), ASEAN 10의 ASEAN 10에 대한 수출액 추정(추정 III) 등 모두 3개의 추정을 실시하였다. 추정결과는 아래 <표2>에 나타나 있다.

<표2> 중력방정식 추정 결과

변 수	추정 I (ASEAN6 → ASEAN6)	추정 II (ASEAN6 → CLMV)	추정 III (ASEAN → ASEAN)
<i>C</i>	-67.092*** (8.841)	-59.704*** (3.332)	-46.286*** (4.817)
<i>GNI</i>	2.641*** (0.311)	2.563*** (0.117)	2.343*** (0.170)
<i>Distance</i>	-0.443 (0.304)	-0.229* (0.115)	-0.862*** (0.166)
<i>EX</i>	0.622*** (0.030)	0.245*** (0.011)	0.372*** (0.016)
<i>MFN tariff rate</i>	0.755*** (0.046)	0.480*** (0.017)	0.587*** (0.025)
<i>Trade Barriers</i>	1.728 (1.714)	4.127*** (0.646)	1.596* (0.934)
<i>Custom Burdens</i>	1.366 (1.496)	4.758*** (0.564)	5.841*** (0.815)
<i>Port</i>	6.140*** (1.995)	3.334*** (0.752)	3.535*** (1.087)
<i>Airport</i>	13.707*** (2.314)	2.989*** (0.872)	4.318*** (1.261)
<i>Obs.</i>	210	168	630
<i>F statistic</i>	19.515***	6.691***	14.504***
<i>Adjusted R²</i>	0.712	0.431	0.642

주) ()안은 표준오차를, *, **, *** 은 각각 15%, 10%, 5%, 1% 유의수준에서 유의함을 의미한다.

추정결과를 보면 3개의 추정방정식 모두 변수들의 계수가 예상한

것과 같이 물리적 거리와는 부(-)의 상관관계를, 나머지 변수들에 대해서는 정(+)의 상관관계를 나타낸다. 또한 추정 I의 *Distance*, *Trade Barriers*, *Custom Burdens*를 제외하면 대체로 모두 유의수준 10% 이내에서 통계적으로 유의함을 알 수 있다. 그리고 조정된 R^2 값이 각각 0.712, 0.431, 0.642로 추정 II를 제외하면 비교적 높은 수준의 설명력을 보인다. F 통계값은 추정식 모두 1% 유의수준에서 유의하므로 모든 계수의 값이 0인 가설을 기각한다.

<표2>의 전반적인 추정결과를 통해 주목할 수 있는 것은 기존에 중력모델의 주요 변수로 사용되는 국민소득 규모의 경우 계수 값이 각각 2.641, 2.563, 2.343으로 국민소득이 1% 증가할 때 역내 수출액은 2.5% 내외로 증가함을 알 수 있고, 이는 국민소득의 증가가 수출 증대에 상당한 영향을 줄 수 있음을 의미한다. 국가 간 거리의 경우 추정 II와 III은 통계적으로 유의하나 추정 I의 경우 통계적으로 유의하지 않다. 거리 변수의 계수 값은 각각 -0.443, -0.229, -0.862로 국가 간 거리가 1% 멀어질 때 역내 수출액은 0.3~0.86% 정도 감소함을 알 수 있다 그 영향 면에서는 국민소득에 비해 작은 것으로 나타났다 이는 동남아시아 역내교역에 있어 국가 간 거리로 인한 비용은 역내교역에 그다지 큰 영향이 미치지 않을 수 있음을 반영한다고 할 수 있다. 또한 상대환율(*EX*) 변수의 경우 계수 값이 각각 0.622, 0.245, 0.372로 두 국가 간 환율의 상대적 비율이 1% 상승할 경우 환율 상승국의 수출은 0.25~0.62% 정도 증가함을 알 수 있고 이는 환율의 상승이 국내 상품의 국제가격의 하락을 가져오고 이는 외국 수요의 증가로 수출이 증가되는 일반적 사례와 일치한다.

다음으로 관세장벽의 대리변수로서 동남아시아 국가들의 역외 국가에 대한 평균 최혜국 관세율 변수의 경우를 보면 계수 값이 각각 0.755, 0.480, 0.587로 이는 역외국에 대한 최혜국 관세율이 1% 인상될 때 수출은 0.48~0.76% 증가함을 의미한다. 역외국에 대한 최혜국

관세율의 인상은 역외 국가들의 동남아시아 국가들로의 수출을 억제하고, 이와는 반대로 역내 국가들의 역내 수출을 촉진하는 효과를 가진다고 할 수 있는데 예상한대로의 결과가 나옴을 알 수 있다. 그리고 비관세장벽의 정도를 나타내는 대리변수인 *Tradebarriers*의 경우 계수 값이 각각 1.728, 4.127, 1.596으로 이는 *Tradebarriers*를 측정하는 평가치(최소값 1, 최대값 7)가 1만큼 상승할 때(비관세장벽의 정도가 감소할 때) 수출이 1.60~4.13% 증가함을 의미한다. 특히 여기서 주목할 수 있는 것은 추정 II의 계수 값이 추정 I과 추정 III에 비해 2.5배 이상 그 영향이 크다는 것이다. 이는 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출의 경우 ASEAN6의 역내 수출 및 ASEAN 전체 수출에 비해 CLMV의 비관세장벽이 감소할 경우 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출이 크게 확대될 수 있음을 의미한다.

무역원활화 수준을 나타내는 대리변수인 *Customburdens*의 경우에는 계수 값이 각각 1.366, 4.758, 5.841로 이는 *Tradebarriers*를 측정하는 값과 마찬가지로(최소값 1, 최대값 7) *Customburdens* 평가치가 1만큼 상승할 때(무역원활화가 효율적으로 이루어질 때) 수출이 1.37~5.84% 증가함을 의미한다. 여기서도 주목할 수 있는 것은 위 비관세장벽의 경우와 같이 추정 II의 계수 값이 추정 I과 추정 III에 비해 크다는 것이다. 이는 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출의 경우 ASEAN6의 역내 수출 및 ASEAN 전체 수출에 비해 무역원활화가 진전될 경우 수출이 다른 경우보다 더욱 크게 확대될 수 있음을 의미한다.

마지막으로 인프라의 질을 나타내는 *Port*와 *Airport*의 계수 값은 각각 6.140, 3.334, 3.535 및 13.707, 2.989, 4.318로 그 평가치(최소값 1, 최대값 7)가 1만큼 상승할 때(항만과 공항의 질적 수준과 활용도가 높아지고 질 때) 수출이 각각 3.3~6.1%, 2.99~13.71% 증가함을 의미한다. 여기서도 주목할 수 있는 것은 전반적으로 인프라의 구축

및 질적 향상을 통한 수출의 증가 규모는 추정 I, II, III 모두에서 높게 나타나고 있다는 것이다.

위의 추정 결과들을 종합해 보면 동남아시아의 역내교역(수출)의 확대를 위해서는 전통적인 무역증대 요인인 국민소득 증대, 환율의 인상, 관세율의 인하뿐만 아니라 비관세장벽의 해소, 무역원활화 진전을 위한 행정적, 제도적 조치의 이행 및 항만, 공항 등을 비롯한 무역 인프라의 구축 및 효율성 향상도 매우 중요한 요인임을 알 수 있다. 특히 비관세장벽, 무역원활화, 무역 인프라 관련 변수의 수출 증대의 영향이 상당히 크다는 점에서 향후 역내교역의 활성화를 위한 정책적 고려 시 그 무엇보다도 이 부문에 대한 정책적 고려가 있어야 한다는 점과 또한 이러한 부분이 정책적 순위에서 우선되어야 하는 과제임을 알 수 있다.¹⁴⁾

또한 추정 I과 추정 II의 추정결과를 비교해 보면 흥미로운 점을 볼 수 있는데 우선 환율의 상대적 비율의 경우 ASEAN6 국가들 간의 환율의 상승에 따른 수출증대 효과(추정 I)가 CLMV에 대한 수출증대 효과(추정 II)에 비해 높음을 알 수 있다. 현실적으로 ASEAN6들의 경우 환율이 시장에서 자유롭게 결정되는 반면 CLMV의 경우 환율의 결정이 외환당국에 의해 통제되고 경직적으로 결정되는 측면이 강하다. 이러한 점을 고려하면 환율인상을 통한 국내 상품의 가격경쟁력 확보를 통한 수출증대 효과가 ASEAN6 국가 간의 경우가 CLMV에 대한 수출 증가에 비해 더 클 수 있음을 알 수 있다. ASEAN 전체 차원인 추정 III의 경우에도 역내 국가들 내에서 환율인상을 통한 수출 증대의 효과가 일정정도 나타나고 있음을 알 수

14) 위 변수들 중 관세 및 비관세장벽의 경우 실행가능정도에 있어 단기적인 요인인 반면 무역원활화 및 무역인프라는 실제 실행까지 상당한 시간이 필요한 중장기적 요인이다. 위 실증분석은 각 요인들의 이러한 시간적 특성을 고려하지 못하고 있는 한계가 있다. 또한 세 가지의 추정식의 관측치의 수가 다르기 때문에 추정계수를 직접비교하기 어려운 부분도 존재한다.

있다. 통상적으로 개발도상국들의 경우 환율인상을 통한 수출증대 전략이 주요한 정책 중 하나라는 점을 고려한다면 동남아시아의 경우도 예외가 아님을 알 수 있다.

그리고 ASEAN6의 경우(추정 I) 비관세장벽 변수 및 무역원활화 변수의 계수가 모두 통계적으로 유의하지 않고 계수의 비중(magnitude)도 추정 II와 추정 III에 비해 상대적으로 작게 나타나고 있음을 알 수 있다. 이는 동남아시아 역내 교역에 있어 ASEAN6 국가들 간의 비관세장벽의 수준이 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출 시 존재하는 비관세장벽으로 인한 무역의 제한 정도보다 낮음을 암시한다고 할 수 있다. 또한 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출(추정 II) 및 ASEAN의 ASEAN에 대한 수출(추정 III)의 경우 추정 III의 비관세장벽 계수를 제외하면 비관세장벽 및 무역원활화 변수의 계수가 4.0 이상으로 상대적으로 높은 수준을 나타내고 있고 이는 비관세장벽의 해소 및 무역원활화의 진전이 상당한 역내교역의 증대를 가져올 수 있음을 의미한다고 할 수 있다.

마지막으로 무역 인프라의 경우 위의 경우와는 반대로 ASEAN6의 경우(추정 I) 항만 변수 및 공항 변수의 계수의 비중(magnitude)이 추정 II와 추정 III에 비해 상대적으로 크게 나타나고 있음을 알 수 있다. 이는 동남아시아 역내 교역에 있어 ASEAN6 국가들 간의 무역 인프라의 개선을 통한 수출증대 효과가 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출 시 존재하는 무역인프라의 개선을 통한 수출증대 효과보다 높음을 의미한다고 할 수 있다. 또한 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출(추정 II) 및 ASEAN의 ASEAN에 대한 수출(추정 III)의 경우 항만 및 공항 변수의 계수가 3.0 이상으로 상대적으로 높은 수준을 나타내고 있고 특히 ASEAN6 국가들 간의 항만 및 공항 변수의 계수(추정 I)가 각각 6.1, 17.0으로 무역인프라의 개선을 통한 ASEAN6 국가들의 교역이 상대적으로 대폭 증가할 수 있음을 의미한다고 할 수 있다.

V. 결론

본 연구에서는 동남아시아의 역내교역 주요 결정요인에 대해 분석하고 역내교역 활성화를 위한 방안으로 관세율 인하, 비관세장벽 완화, 무역원활화를 위한 제도 개선, 무역 인프라의 확대 및 효율성 증대 등의 네 가지 차원에서 살펴보았다. 이를 위해 중력모형을 활용한 추정식을 설정하고 이에 대한 실증분석을 통해 그 정책적 시사점 및 그 상대적 우선순위에 대해서도 논의해 보았다. 실증분석 결과를 통해 동남아시아의 역내교역 활성화를 위해서는 관세율 인하, 비관세장벽의 해소뿐만 아니라 무역원활화의 진전 및 항만, 공항 등 무역 인프라의 확대 및 효율적 활용도 교역증대를 위해 중요한 요인으로 작용할 것을 분석되었다. 특히 그 ASEAN6의 ASEAN6에 대한 수출의 경우 무역인프라의 확대가 상대적으로 중요한 역할을 하는 것으로 분석되었고 이에 비해 ASEAN6의 CLMV에 대한 수출의 경우 비관세장벽의 완화 및 무역원활화의 진전이 중요한 역할을 할 것으로 분석되었다.

동남아시아 국가들은 이미 1990년대 중반 이후 AFTA와 같은 역내자유무역지대 형성을 통해 역내교역의 증가와 활성화를 추진해 왔다. 특히 역내 국가들 간의 경제적 발전 정도, 정치·문화적 특성의 차이로 인해 무역의 자유화가 쉽지 않았다는 점을 고려하면 그 의미는 더 커질 것이다. 무역 자유화의 초기에는 역내국 간 관세율의 인하 및 철폐가 역내교역의 증가의 주요한 요인으로 작용한 것으로 보인다. ASEAN6의 경우 이미 2010년부터 거의 모든 품목에 대해 역내 관세를 폐지하였고 후발국들인 CLMV도 2015년 일부 민감 품목을 제외한 모든 품목에 대한 관세철폐를 시행할 예정이다. 이처럼 동남아시아 역내국가 간 특혜관세는 동남아시아 국가들이 WTO에 양허한 일반적 최혜국대우에 따른 관세율보다 상당히 낮은 수준이

기 때문에 역내교역을 활성화하는 요인으로 작용해 온 것으로 볼 수 있다.

하지만 동남아시아 역내교역비중은 25% 내외 수준으로 이는 경제 통합체의 모범적 사례라고 할 수 있는 EU의 60%대, NAFTA의 50% 대에 비해 낮은 수준이고 최근 몇 년 동안 정체되어 왔다. 이는 관세율 인하를 통한 역내교역의 증가 및 활성화는 일정수준 한계에 이르렀다고 할 수 있고 이는 역내교역의 새로운 단계로의 진입과 발전을 위해서는 관세율 인하 이외의 다른 정책적 방안에 대한 고려가 필요하다는 것을 의미한다. 관세장벽 외에 역내교역 활성화에 저해를 가져오는 요인으로는 비관세장벽, 무역원활화의 미진 및 무역인프라의 미비 및 비효율성을 들 수 있을 것이다. 본문에서 살펴보았듯이 동남아시아 역내 국가들은 보호무역조치로 활용될 수 있고 원활한 무역을 저해하는 비관세장벽을 여전히 다수 운영하고 있고 통관절차에 필요한 절차가 복잡하고 투명하지 못하는 등 무역원활화의 수준이 낮은 실정이다.

특히 2008년 글로벌 금융위기 이후 전개된 세계경제침체에 대응하고 국내 산업을 보호하기 위한 보호무역조치들이 대폭 증가되는 추이를 나타내고 있다. 이중 최근 논란의 중심이 되고 있는 것이 무역에 대한 기술장벽인데 동남아시아 국가들은 기술장벽을 상당히 많이 활용하고 있는 것으로 보인다. 그러므로 역내교역 활성화를 위해서는 기술장벽을 비롯한 비관세장벽의 완화 및 철폐가 시급히 필요할 것으로 보인다. 다시 말해 비관세장벽의 완화가 실제로 현실화될 경우 정체되어 있는 역내교역이 한 단계 도약할 수 있는 계기로 작용할 수 있을 것으로 예상해 볼 수 있는 것이다. 또한 통관절차의 복잡성, 불투명성, 통관시간의 지체 등으로 인한 불필요한 비용을 줄이기 위한 실제적인 무역원활화 조치도 시행되어야 할 것이다. 아울러 역내교역의 활성화를 위해서는 무역에 필요한 사회간접시설

및 서비스가 필요하며 이러한 것들이 미비하거나 효율적으로 활용되지 못할 경우 무역의 장애를 초래하게 될 것이다. 동남아시아는 자본이 부족하고 국가 간, 지역 간 경제적 격차가 상당히 존재하고 있어 원활한 무역을 위한 사회간접시설 및 서비스 등이 충분히 공급되지 않고 있는 실정이다. 무역을 위한 사회적 인프라와 서비스가 확대되고 효율적으로 활용된다면 역내교역의 증가 및 활성화에 크게 도움을 줄 수 있을 것으로 볼 수 있다. 이러한 예상은 위에서 분석한 실증분석의 결과와도 크게 다르지 않음을 알 수 있다.

이러한 결과는 2015년 AEC 창설을 앞두고 경제통합을 추진하고 있는 동남아시아 국가들에게 주는 시사점이 크다고 할 수 있다. 아세안은 AFTA 형성을 통해 무역자유화를 일정 수준 달성한 것으로 평가할 수 있다.¹⁵⁾ 하지만 한 단계 보다 진전된 형태의 경제통합체로 발전하기 위해서는 관세율 인하뿐만 아니라 실제적으로 원활한 역내교역에 장애가 되고 있는 비관세장벽의 완화 및 철폐가 필요하며 이를 위한 역내 국가들 간 비관세장벽 철폐를 위한 상호협력 및 정책적 배려가 요구된다고 할 수 있을 것이다. 또한 무역원활화의 진전을 위한 행정적, 법적, 제도적 장치가 마련되고 현실적으로 실현되어야 할 것이다.¹⁶⁾ 마지막으로 역내 경제통합을 위한 외국인 투자의 활성화와 이를 통한 무역인프라 및 서비스의 확충과 그 효율적 활용을 적극적으로 도모해야 할 것이다.¹⁷⁾

15) 아세안사무국 수바시 경제통합국장은 “아세안은 2009년부터 역내 수입품 관세를 점진적으로 축소하고 산업규격을 표준화하는 등 경제통합의 발판을 만들어왔고 이미 목표의 77%를 달성하였다.”고 밝힌 바 있다.

16) 아세안은 비관세장벽에 대해 공동으로 대처하고 무역원활화의 진전을 위해 Trade Facilitation Framework를 채택하고 비관세장벽을 포함한 통관제도 및 기준의 단순화 및 통일화 작업, 위생 및 검역조치에 대한 투명성 제고 등의 노력을 기울이고 있고 2015년 AEC의 출범에 맞추어 역내외 교역과 관련된 기준 및 제도의 정보제공의 기구로서 ASEAN Trade Repository를 출범시킬 계획이다.

17) 예를 들어 아세안은 원활한 물류의 흐름을 위해 무역과 관련된 교통 관련 인프라의 활용을 위해 항만과 관련해서는 환적화물예 대한 원활한 통관, 다층적 교통망 확

본 연구에서는 동남아시아의 역내교역 활성화 방안을 모색하고 그 정책적 시사점을 도출하고자 하였다. 주지하는 바와 같이 동남아시아는 최근 BRICs에 이어 새로운 신흥시장 및 생산기지로 떠오르고 있고 RCEP, TPP 등 다자간 자유무역지대의 형성이라는 새로운 국제통상환경의 변화에서 중요한 입지를 차지할 것으로 예상된다. 이러한 점에서 역내교역의 활성화와 이를 통한 경제통합의 진전은 동남아시아 역내 국가들에게 뿐만 아니라 우리나라를 포함한 역외 국가들에게도 적지 않은 영향을 미칠 것이다. 하지만 관세율 인하와는 달리 비관세장벽의 철폐, 무역원활화의 진전, 무역 인프라의 확충은 역내 국가들의 실행 의지와 외국인 투자의 유치 등 대규모 자본투자가 실현되지 않을 경우 지난하고 어려운 과제가 될 수밖에 없을 것이다. 동남아시아 국가들의 무역자유화와 경제통합을 위한 한층 더 높은 정책적 배려와 자본유치를 위한 노력이 필요한 이유이다.

본 연구의 한계로는 무역에 영향을 미치는 여타 다양한 요인과 대리변수를 모두 포괄하지 못하고 있음을 인정하고 분석 가능한 시계열이 2006년 이후라는 점에서 보다 장기간의 시계열의 확보가 필요할 것으로 보인다. 또한 아세안 전체 차원을 넘어 동남아시아 개별 국가들의 특성과 상황에 맞는 교역활성화 방안 및 시사점에 대한 논의도 필요하다. 이러한 의미에서 향후 연구과제로 우선 실제적인 동남아시아 역내교역 활성화를 위한 동남아시아 각 국가 별 그리고 동남아시아 전체 차원의 통상정책의 현황 및 과제에 대한 전체적이고 거시적 측면을 규명해 볼 수 있을 것이다. 또한 동남아시아 개별 국가 차원에서의 통상정책의 특성, 아세안 통상정책과의 유사성과 상이성, 그리고 아세안과 개별 국가 간의 협력관계에 대해서도 알아볼 수 있을 것이다. 이를 통해 보다 실제적이고 실현가능한 역내교역

용, 국가 간 항만 이용 등 세 가지의 협약을 채택했다. 또한 항공과 관련해서는 역내 모든 도시에 대해 항공서비스를 자유화하고 그 권리도 동일화하였다.

활성화 방안을 도출할 수 있을 것이다.

주제어: 동남아시아, 역내교역, 관세, 비관세장벽, 무역원활화, 무역인프라

〈참고문헌〉

- 고종환. 2007. “한-ASEAN 상품무역협정의 경제적 효과 분석.” 『국제지역연구』, 제 11권 제 3호, pp.387-417.
- 권 율. 2006. “ASEAN-인도 자유무역지대 추진현황과 전망.” 『동남아시아연구』, 제 16권 제 2호, pp.29-65.
- 김원중. 2009. “ASEAN 역내경제협력 효과 분석: 역내교역을 중심으로.” 『동남아시아연구』, 제 19권 제 3호, pp.221-260.
- 김준협. 2011. “아세안+3 지역 경제통합의 조건과 발전 과정.” 『동남아시아연구』, 제 21권 제3호, pp.205-243.
- 김태운 외. 2010. 『ASEAN 주요국의 비관세장벽 현황과 대응방안』. 대외경제정책연구원 연구보고서, 10-20호.
- 나희량. 2012. “한국의 동남아 지역연구와 경제학: 학술지 분석 및 방향성 모색을 중심으로.” 『동남아시아연구』, 제 22권 제 2호, pp.43-93.
- 나희량. 2009. “중국-ASEAN 간 경제통합: FTA 이후의 변화를 중심으로.” 『국제·지역연구』, 제 18권 제 1호, pp.67-95.
- 박노호. 1996. “지역학과 경제학.” 『지역학의 현황과 과제』. 한국외국어대학교 대학원 지역학연구회 편. 한국외국어대학교 출판부, pp.77-98.
- 박번순. 2013. “아세안 경제협력의 진화와 평가.” 『동남아시아연구』, 제

23권 제 2호, pp.1-33.

- 박변순. 2011. “한국의 동남아경제 연구.” 『아시아리뷰』, 창간호, pp.227-258.
- 박변순·김경훈. 2012. “아세안경제공동체 추진에 대한 평가와 시사점.” SERI연구보고서. 삼성경제연구소.
- 외교통상부. 2013. 『2013 외국의 통상환경』.
- 원용걸. 2010. “수출주도 경제성장 혹은 수입주도 경제성장: ASEAN 주요국의 경우.” 『동남아시아연구』, 제 20권 제 1호, pp.41-70.
- 원용걸. 2002. “ASEAN 주요국의 교역장벽 연구.” 『동남아시아연구』 제 12권 제 2호, pp.29-62.
- 이충렬·이종하. 2012. “동아시아 국가의 환율변동 요인 분석.” 『동남아시아연구』, 제 22권 제 3호, pp.1-37.
- Anderson, James E. and Eric Van Wincoop. 2003. “Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle.” *The American Economic Review*, Vol. 93, No. 1, pp.170-192.
- Anderson, James E. and Eric Van Wincoop, 2004, “Trade Costs”, *Journal of Economic Literature*, Vol. 42, No. 3, pp.691-751.
- Asia Development Bank. 2012. "Key Indicators for Asia and Pacific 2012."
- Athukorala, Prema-chandra. 2005. "Liberalization Process, Structure of Protection, and Reform Agenda." *ASEAN Economic Bulletin* Vol. 22, No. 1, pp.19-34.
- Bernard, Andrew B., J. Bradford Jensen, Stephen J. Redding, and Peter K. Schott, 2007, “Firms in International Trade”, *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 21, No. 3, pp.105-130.
- Chaney, Thomas, 2006, “Distorted Gravity: Heterogeneous Firms, Market Structure, and the Geography of International Trade”, Working

- Paper, <http://home.uchicago.edu/~tchaney/research/DistortedGravity.pdf>.
- Chirathivat, Suthiphand. 1991. "Managing Thai Trade Policy to Better Access Developed Countries' Markets." *ASEAN Economic Bulletin* Vol. 8, No. 1, pp.66-86.
- Dennis, Allen and Ben Shepherd. 2007. "Trade Costs, Barriers to Entry, and Export Diversification in Developing Countries." *Policy Research Working Paper* No.4368. The World Bank.
- DeRosa, D. A. 1986. "ASEAN-U.S. Trade Relations." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol.3, No 2, pp.169-188.
- Francois, Joseph and Miriam Manchin. 2007. "Institutions, Infrastructure, and Trade." *Policy Research Working Paper* No. 4152. The World Bank.
- Hertel, Thomas W., and Roman Keeney, 2005, "What's at Stake: The Relative Importance of Import Barriers, Export Subsidies, and Domestic Support" in Kym Anderson and Will Martin (eds.) *Agricultural Trade Reform and the Doha Development Agenda*, Washington, D.C.: The World Bank.
- James, William. E. 1998. "Trade and Financial Market Reforms in ASEAN." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol.14 No. 3, pp.224-237.
- Kee, Hiau Looi, Alessandro Nicita, and Marcelo Olarreaga, 2006, "Estimating Trade Restrictiveness Indices", *Policy Research Working Paper* No. 3840, The World Bank.
- Koh, A. 2004. "A Trade Policy Agenda for Shared Growth." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 21, No. 3, pp.338-339.
- Kubo, K. 2012. "Trade Policies and Trade Misreporting in Myanmar." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 29, No. 2, pp.146-159.

- Langhammer, R. 1985. "The Economic Rationale of Trade Policy Co-operation between ASEAN and the EC." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol., No. 2, pp.107-117.
- Leamer, Edward E., and James Levinsohn, 1995, "International Trade Theory: The Evidence" in Gene Grossman and Kenneth Rogoff (eds.) *Handbook of International Economics Vol. III*, Elsevier Science: Amsterdam.
- Liang, M. 2005. "Singapore's Trade Policies." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1, pp.49-59.
- Lutkenhorst, W. 1984. "Import Restrictions and Export Promotion Measures in Southeast Asian Countries." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 1, No. 1, pp.43-69.
- Mayer, Thierry, and Soledad Zignago, 2006, "Notes on CEPII's Distance Measures", Working Paper, CEPII.
- Melitz, Marc J., 2003, "The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity", *Econometrica*, Vol. 71, No. 6, pp.1695-1725.
- Naya, Seiji. and Ulrich Hiemenz. 1985. "Changing Trade Patterns and Policy Issues." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 2, No. 2. pp.83-100.
- Nguyen, T. 2009. "Gravity Model by Panel Data Approach." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 26, No. 3, pp.266-277.
- OECD, 2013, "Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade", *OECD Trade Policy Papers* No. 144.
- Sally, Razeen. and Sen Rahul. 2005. "Revisiting Trade Policies in Southeast Asia" *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1,

pp.1-2.

- Sally, Razeen. and Sen Rahul. 2005. "Whither Trade Policies in Southeast Asia?" *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1, pp.92-115.
- Santos Silva, J.M.C. and Silvana Tenreyro, 2006, "The Log of Gravity", *Review of Economics and Statistics*, Vol. 88, No. 4, pp.641-658.
- Sen, Razeen. and Sadhana Srivastava. 2009. "ASEAN's Bilateral Preferential Trade and Economic Cooperation" *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 26, No. 2, pp.194-214.
- Shepherd, Ben, and John S. Wilson, 2006, "Road Infrastructure in Europe and Central Asia: Does Network Quality Affect Trade?", Policy Research Working Paper No. 4104, The World Bank.
- Soesastro, Hadi and Chatib M. Basri. 2005. "The Political Economy of Trade Policy in Indonesia." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1, pp.3-18.
- Talerngsri, Pawin and Pimchanok Vonkhorporn. 2005. "Trade Policy in Thailand." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1, pp.60-74.
- Tongzon, Jose L. 2005. "Trade Policy in the Philippines." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1, pp.35-48.
- Vo, Tri T. 2005. "Vietnam's Trade Liberalization and International Economic Integration." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 22, No. 1, pp.75-91.
- Walkenhorst, Peter, and Tadashi Yasui, 2003, "Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation", Working Paper No. TD/TC/WP(2003)31/FINAL, OECD.
- Warr, Peter. 2011. "Trade Policy and the Structure of Incentives in Thai Agriculture." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 28, No. 2, pp.160-182.

- Widodo, Tri. 2008. "The Structure of Protection in Indonesian Manufacturing Sector." *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 25, No. 2, pp.161-178.
- Wilson, John S., 2005, "Trade Facilitation and Economic Development", *World Trade Brief 2005*, pp. 46-48.
- Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, 2005, "Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective", *The World Economy*, Vol. 28, No. 6, pp.841-871.
- Wilson, John S., Catherine L. Mann, Yuen Pau Woo, Nizar Assanie, and Inbom Choi, 2002, "Trade Facilitation: A Development Perspective in the Asia Pacific Region", Report presented to APEC, http://www.apec.org/apec/publications/all_publications/others.MedialibDownload.v1.html?url=/etc/medialib/apec_media_library/downloads/misc/pubs/2002.Par.0007.File.v1.1.
- World Bank, 2013, *Doing Business in 2013: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises*, Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank, 2012, *Doing Business in 2012: Doing Business in a More Transparent World*, Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank, 2011, *Doing Business in 2011: Making a Difference for Entrepreneurs*, Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank, 2010, *Doing Business in 2010: Reforming through Difficult Times*, Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank, 2009, *Doing Business in 2009: Comparing Regulations in 181 Economies*, Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank, 2008, *Doing Business in 2008: Comparing Regulations in 178 Economies*, Washington, D.C.: World Bank.

World Bank, 2007, *Doing Business in 2007: How to Reform*, Washington, D.C.: World Bank.

World Bank, 2006, *Doing Business in 2006: Creating Jobs*, Washington, D.C.: World Bank.

World Economic Forum, 2013, *Global Competitiveness Report 2012-2013*.

World Economic Forum, 2012, *Global Competitiveness Report 2011-2012*.

World Economic Forum, 2011, *Global Competitiveness Report 2010-2011*.

World Economic Forum, 2010, *Global Competitiveness Report 2009-2010*.

World Economic Forum, 2009, *Global Competitiveness Report 2008-2009*.

World Economic Forum, 2008, *Global Competitiveness Report 2007-2008*.

World Economic Forum, 2007, *Global Competitiveness Report 2006-2007*.

World Economic Forum, 2006, *Global Competitiveness Report 2005-2006*.

ASEAN Secretariat webpage: www.aseansec.org

UN National Account Main Aggregate Database webpage: www.unstats.un.org/unsd/snaama/Introduction.asp

UN COMTRADE webpage: www.comtrade.un.org

WITS-TRAINS webpage: www.unctad.info/en/Trade-Analysis-Branch/Data-And-Statistics/TRAINSWITS

(2014.03.20 투고, 2014.04.11 심사, 2014.05.12 게재확정)

<Abstract>

A Study on Promoting the Intra-Regional Trade in Southeast Asia

Hee-Ryang Ra
(Pukyong National University)

This study examines the measures for the activation and the growth of intra-regional trade in Southeast Asia taking a look at the four dimensions of tariff rates, non-tariff barriers, trade facilitations, and trade infrastructures. Utilizing a gravity model, we performed empirical analysis and discussed the policy implications with the priorities to implement. To expand the intra-regional trade in Southeast Asia it would be necessary to enhance the level of trade facilitations and provide trade infrastructures, such as ports and airports as well as cutting the tariff rates and eliminating the non-trade barriers. In particular, in the case of exports of ASEAN6 to ASEAN6 the infrastructure is the important factor. Also, in the case of the exports of ASEAN6 to CLMV(Cambodia, Laos, Myanmar, and Vietnam), it is expected that eliminating non-tariff barriers and enhancing trade facilitations may play important roles in the progress of intra-regional trade.

These results may provide the important implications for Southeast Asian countries, which are trying to promote intra-regional trade ahead of

the constitution of ASEAN Economic Community by 2015. Southeast Asian countries could be evaluated to achieve a certain level of trade liberalization and economic integration through the formation of AFTA. But in order for Southeast Asia to develop to advanced economic integrated region it requires mutual cooperations and policy harmonizations among regional countries. Also, for the elimination of non-tariff barriers, promoting trade facilitations, and providing infrastructures, the administrative, legal, and institutional measures would have to be fulfilled in advance. In addition, capital investment for constructing infrastructures would be necessary to realize the intra-regional trade expansion. However, to achieve the goal, it would require a large capital investment and highly mandated policy considerations and harmonizations among Southeast Asian countries in terms of further trade liberalization and economic integration.

Keywords: Southeast Asia, ASEAN, Intra-regional trade, Tariff, Non-tariff barriers, Trade facilitation, Trade infrastructure

