

ASEAN 주요국의 해운 물류 기업 설립을 위한 제도분석에 관한 연구*

이진희** · 변선영***

A study on institutional analysis for the establishment of shipping and logistics companies in major ASEAN countries

Lee, Jin-Hee · Byun, Sun-Young

Abstract

ASEAN is emerging as the next-generation market following BRICs. Korea is also an important economic cooperation partner as a second trading partner and third target for overseas investment. ASEAN is attracting attention as an attractive business place for many companies as a future investment area in the future. Therefore, the Korean government is strongly promoting a "New Southern Policy(NSP)" to develop cooperative relations with ASEAN. As ASEAN has recently emerged as a central area for shipping and logistics development, development cooperation and support for the shipping and logistics sector in the ASEAN region of neighboring countries are also active in entering the new southern region and the government is supporting it. In order to enter these countries, it is necessary to accurately understand the investment attraction system, strategy, and market for entering the business in other countries. Among the various methods of entering the overseas market, it is essential to understand the business selection and establishment method suitable for localization strategies such as foreign direct investment and establishment of foreign corporations. In order to understand the Overseas Investment Act and the Corporate Establishment Act of shipping and logistics-related companies who want to enter marine ASEAN countries, we will study the overseas investment method and the establishment method according to the type of company.

Key words: ASEAN, Shipping Logistics Infrastructure, International Port, FDI

▷ 논문접수 : 2023. 06. 10. ▷ 심사완료 : 2023. 06. 23. ▷ 게재확정 : 2023. 06. 23.

* 이 논문은 2020년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2020S1A5B5A17090454)

** 해양대학교 무역학과 대학원 박사수료, 제1저자, lee_jh82@naver.com

*** 동아대학교, 국제무역학과 부교수, 교신저자, byeunsy@dau.ac.kr

I. 서론

국제 무역의 성장은 일국에서 수출·수입에 의존하는 기본적인 형태의 무역 기업을 다국의 생산, 수요, 기타 요소 등을 반영할 수 있게 변화시켰고, 이로 인해 여러 국가에 병존하여 걸쳐진 다국적 기업의 형태를 불러 왔다. 이러한 무역의 흐름에 따라 국가들 또한 일국 생산 체제의 형태에서 다국 시장의 공동화로 전환하게 되었고 이는 경제 통합의 재단계 형태로 진행되어 시장의 거대화 및 단일화로 발전되기 시작하였다.

국제 경제와 무역의 변화는 1995년 WTO의 설립과 함께 많은 부분에서 무역의 자유화를 이끌어 내었고 다국적 체제 하의 무역 시스템은 새로운 모습을 갖추기 시작하였다. 그럼에도 불구하고 WTO 회원국들은 개별 국가의 사정과 이해관계에 의해 단일한 무역 목표에 도달하지 못하고 이러한 무역의 장애 요인에 의한 지연 및 좌절은 지역적인 통합이나 협정을 불러올 수 밖에 없었다. WTO 체제의 불완전성은 병행적으로 지역적인 경제 통합(Regional Trade Agreement)의 활성화를 야기하였고 전 세계의 다양한 경제 통합 및 협력의 형태들로 나타나게 되었다. 우리나라와 같이 경제 발전의 근본을 국제 무역에 두고 있는 국가는 경제 협력 증대 및 무역 촉진을 위하여 가능한 많은 국가와 경제적인 협력 체계를 취해야 하고 이에 따라 현재, 정부적인 차원에서 적극적인 통상정책으로 FTA의 체결을 진행하면서 “新 북방 정책”과 “新 남방 정책”으로 경제를 묶어내는 새로운 패러다임을 제시하고 있다.

이러한 패러다임은 우리나라를 중심으로 남·북 양쪽의 무역 루트 활성화를 통해 전 세계 시장 접근성을 높이고자 하는 목적도 있다. 우선 무역 루트의 북쪽 측면은 북한을 통과하여 러시아, 중국을 관통, 중앙아시아 및 유럽 일대로까지 육로와 해로를 통한 형태를 갖추고자 한 계획이다. 좀 더 구체적으로는 중국과 러시아를 통과하는 육상 무역로의 개척과 이

를 지나는 중간 거점을 중심으로 필요한 수요-공급 시장의 확보에 목표를 두었다. 그러나 현재 북한과의 정치·경제적 협력의 어려움으로 북방 무역의 상황은 진전되지 못하고 있다. 반면 무역 루트의 남쪽 측면에서는 동남아 국가 및 아시아 역내 국가와의 활발한 무역망으로 인해 우리나라는 주요 투자국이자 수요의 거점으로, 수요-공급 시장의 기능에 충실한 역할 수행을 기대할 수 있으며 무엇보다 아시아 역내 해상 운송로의 원활함과 동남아 신흥개발국의 경제 성장으로 인해 무역에 대한 시너지 효과도 기대할 수 있는 상황이다.

이러한 일환으로 볼 때, “新 남방 정책”은 ASEAN·인도와의 협력 관계를 4강(미·중·러·일) 수준의 정치·외교·경제 관계로 격상시키려는 정부의 핵심 대외 정책(조대현, 2019)으로 한-ASEAN 경제 협력을 통해, 상호 교역액 고성장, 국별 중점 협력분야 선정, 국내 지원체계 강화 등의 결과를 이뤄내며 그 잠재성을 보이고 있다. 또한 본 정책으로 인해 한국의 대외 교역 시장으로 중국, ASEAN, 미국 중 ASEAN과의 교역 규모가 연평균 15.9% 성장하여 최고 성장률을 기록하게 되었다.

향후 우리나라와 ASEAN의 지속적인 무역 및 경제 협력을 위해서는 ASEAN의 국가별 니즈와 우리나라의 장점을 고려한 국가별 중점 협력분야를 선정하여 맞춤형 협력사업 추진을 위한 기반을 마련해야 하며 지속 가능한 “新 남방 정책”의 추진을 위해 개별 국가에 맞는 단계별 세부 협력 방안을 포함한 실행 로드맵의 마련, 협력 확대를 위한 미래 협력 아젠다 및 지속성을 위한 사업의 발굴, 그리고 정부와 기업이 참여하는 민관협력 방식의 추진이 필요하다(조대현, 2019).

이렇게 지속적인 무역 상대국의 위치를 유지하기 위해서는 특정 국가에 대한 집중적인 투자에서 투자 국 다변화도 필요하며 이에 따른 상대국의 투자 유치 제도와 사업체 진출 전략을 위한 해당 시장에 대한 정확한 이해도 필요하다. 해외 시장 진입의 다양

한 방법 중 현지화 전략으로는 해외 직접 투자 및 외국 법인 설립 등이 있으며 상대 국가 진입 시에 이에 대한 기초적인 이해는 필수적이라 할 수 있다. 이에 본 연구는 아시아의 주목할 만한 시장으로 ASEAN 주요 국가(해상 운송 루트 상의 국가)를 중심으로 해운물류 연관 기업의 해외 투자와 설립에 대해 연구 진행하도록 할 것이다. 본 연구는 새로운 경제 패러다임인 “新 남방 정책”의 일환으로서 연구 대상 국가를 ASEAN 주요 국가로 한정하며, 특히 해양을 접한 ASEAN 국가를 중심으로 즉, 해양 ASEAN(인도네시아, 말레이시아, 필리핀)과 베트남을 주요 대상국으로 이들 개별 국가의 해운, 물류, 창고 등 국제 무역의 물류 서비스 분야에 대해 진입 업종으로 선정하여 기업의 관점에서 설립 조건과 장애 요인을 중점적으로 살펴 보기로 한다. 본 연구는 FTA 체제의 협력 강화와 시장의 영향력을 높이기 위한 필수적인 연구 목록으로 내국 기업의 해양 ASEAN 현지국에 대한 해운 물류 부문에서의 해외 직접 투자 등 직접적인 해외 진출 및 유의 사항과 내국에서의 운영 전략 등에 대하여 검토하여 기업의 시장 진입에 필요한 정보를 제공하고 원활한 투자를 돕는데 목적을 둔다.

동일한 협약 하에서의 확대된 시장의 효과를 누리기 위하여 체결된 ASEAN의 내국 시장은 개별 국가의 독립된 경제 체제와 법에 의해 각국의 진입 요소가 다르게 설정될 수 밖에 없다. 또한 지리적 근접성에 있는 동남아시아에 위치하고 있음에도 서로 상이한 경제 및 인프라의 발전은 진출하는 기업의 전략에 따라 자사의 초기 입지 국가 선정에도 많은 어려움이 있을 것이다. 따라서 ASEAN 역내 진출 시, 지리 인접성 및 요소의 이동성, 물류의 편의성 등도 검토하여야 하며 진입에 따른 제도 및 법률적 장벽도 확인하여야 한다. 이에 따라 본 연구는 이들 국가군에 대해 통계 자료와 법률 자료 등을 이용하여 기본적인 초기 진입 장벽에 대한 문제점을 도출하고 해결 방안을 제시하고자 한다.

II. 선행 연구 분석(이론적 배경)

1. 국제 해운 물류 기업의 해외 전략 동향

해운 물류 기업은 전통적인 해운업에 더하여 화물 흐름의 최적화를 통한 비용의 절감을 달성하기 위해 물류 개념을 접합하였다. 과거와 달리 IT로 인해 발전된 통신 기술과 컨테이너의 사용에 따른 발전된 운송 기술을 적용함으로써 시간과 비용의 효율화를 통해 종합물류기업으로 점차 발전하여 나가고 있다. 현재, 해운 기업은 과거의 해상 운송만을 주요 사업 역량에 두고 물품의 위치적 이동 서비스만을 하는 것으로 경쟁력을 확보하는 것은 어렵고, 대형화되는 정기선사들은 자본의 대형화에 따라 화물의 집하 및 배송뿐만 아니라, 추적, 보관, 관리 등으로 그 영역을 넓히고 있다. 따라서 과거의 해운 기업의 현지화 사무소, 독립적인 각 국의 창고 서비스, 화물의 수·배송 및 보관 업무까지 단일화된 서비스 형태로 새롭게 통합 구축되고 있으며, 이는 화물과 관련한 물류 서비스 제공업자에게 종합적인 회사의 역량을 요구하게 되었다. 이에 따라 전통적인 해운업, 운송업, 보관업, 하역업의 분리된 영역을 단일화된 물류 서비스로 제공할 수 있도록 구축할 필요와 더불어 투자 국가에 종합 물류 서비스를 제공할 수 있는 역량을 갖추고 있는지를 검토하여야 할 필요성을 주게 되었다. 이는 국제적인 해운 물류 기업이 추구해야 할 경쟁력 제고 방안이라 할 수 있을 것이다.

2. 선행 연구 동향

해운 물류 기업의 진출안에 대한 전략적인 방안 및 신규 물류 시장으로서의 ASEAN에 관한 우위 확보 전략에 관한 논문들은 대부분 WTO 시대와 더불어 그들 국가가 개도국의 수준에서 벗어나기 위해 세계화에 신규 진입하던 때에 수립 및 연구가 진행되었던 내용이었다. 이에 본 연구는 과거의 연구 논문 및 기업 전략 보고서 등을 검토하고, 더 나아가

새롭게 바뀐 내용과 경제 상황의 변화 및 수요국의 니즈에 따른 물류 시장의 요구 변화 등을 중심으로 현재 진출할 기업이 염두에 두어야 경제 및 물류 시장의 현황과 법 제도적인 부분을 검토하여 제시하도록 할 것이다.

현재까지의 다양한 학술적 연구를 통해 ASEAN 및 동남아에 대한 다양한 연구가 진행되었다. 특히나 김진구(2003)는 ASEAN과 우리나라항만의 국제경쟁력 평가분석을 통해 세계 경제 시장을 하나로 개방하고자 했던 2000년 초기에 항만의 경쟁력을 새로운 측정 방법을 도입함으로써 항만 경쟁력의 강화 방안을 제시하였고 지속적인 연구를 통해 김진구·이종인(2004)은 이론을 발전시켰으며, 여기태(2001)는 컨테이너 항만 인프라를 중심으로 동남아시아 국가의 해운 경쟁력을 연구하였다. 장선미·조현숙(2016)은 배롱강 유역 4개국을 중심으로 물류시장 진출 방안을 모색하였는데, 지리적, 경제적, 제도적인 측면에서 물류 환경을 분석하였다. 이충배·노진호(2018)은 동아시아 역내 항만 간의 수출컨테이너 물동량에 대한 연구 결과를 제시함으로써 동아시아의 주요 항만의 물류 흐름을 분석하였다. 다양한 연구를 통해 해운 물류의 흐름과 항만 경쟁력에 대해 언급이 되었으나 물류 시장의 진출에 관한 연구는 많지 않았다.

해외에 대한 직접 투자 방법 및 기업 설립에 관한 내용은 일반적인 보고 내용으로 물류 연구의 결과를 통해 물류 진출의 필요성을 제시하였다면, 해외직접 투자 방법이나 기업설립법 및 이에 따른 법 제도적인 부분에 대한 내용은 대부분 연구 내용에는 여러 변수 중 하나로만 내포되어 있을 뿐이다. 그러나 실무자의 입장에서는 이러한 기업의 설립이나 회사 운영과 같은 부분이 매우 중요한 요소이다. 이에 김강수 외(2015)은 한국과 필리핀, 인도네시아의 민간투자사업 제도를 비교 분석하여, 투자 방안을 제시하는 연구서를 제시하였고, 이 외에 법무부(2018)의 신흥시장 개척을 위한 법률가이드를 통해 각국의 투자법 및 기업법에 대해 분석하였다. 또한 물류 기업의

해외 진출에 관한 요인을 분석한 연구로는 오준석(2011)의 주요 해외진출 사례를 통해 FDI를 분석하여 제시하기도 하였고, 전형구·차중근(2012)은 해외 공동물류센터를 통한 중소기업의 해외 진출 방안에 대해 제시하기도 하였다.

다만 이들 연구의 공통적인 한계점은 COVID 사태 이전에 진행된 것으로, 포스트 코로나 후의 세계 경제 침체에 따른 해당 국가들의 투자 유치 정책 변화가 반영되기 전의 연구이다. 현재 경제 성장을 견인하기 위하여 해외 기업의 진출을 적극적으로 수용하는 중이며, 과거의 해외 진출 기업들에 대한 경험을 통해 학습된 내용으로 자국의 어떠한 산업을 제외하고, 어떠한 산업에서 더 적극적으로 수용해야 하는지, 선별적인 정책으로 변하고 있다는 사실과 법 제도의 변경은 반영하지 못하고 있다.

III. ASEAN 주요국의 경제 환경에 대한 분석

1. ASEAN의 주요국의 경제 현황

ASEAN 국가 중, 싱가포르, 베트남, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아는 COVID를 겪는 동안에도 지속적으로 경제 성장을 이루었고, 특히 물류 산업이 국가의 핵심이 되는 싱가포르의 경우, 물동량 변화에 따라 20년의 저점과 21년의 회복 고점의 등락폭이 매우 컸다. 그 외에는 평균 2~3%의 성장률을 안정적으로 유지하며 경제 성장하고 있다.

표 1. 주요국 연평균 GDP 증가율

(단위 : %)

국가	2019	2020	2021	2022	2023
싱가포르	1.3	-3.9	8.9	3.6	1.5
베트남	2.8	3.2	1.8	3.2	5.8
필리핀	2.4	2.4	3.9	5.8	6.3
인도네시아	0.7	-1.1	2.5	3.4	2.9
말레이시아	2.8	2	1.6	4.2	4.4

출처 : IMF, Economic Outlook 2023

우리나라의 많은 기업들은 이들 ASEAN 주요 국가에 해외 직접 투자를 지속적으로 하고 있으며 비율은 아래와 같다.

표 2. 주요국 대 해외직접투자 현황

(단위 : 백만달러)

국가	2018	2019	2020	2021	2022
싱가포르	1661	3462	3865	2514	3001
베트남	3353	4615	2838	2514	2754
필리핀	180	239	107	86	73
인도네시아	679	990	1320	1832	1451
말레이시아	122	240	139	843	619

출처 : 한국수출입은행, 해외직접투자통계

이들 ASEAN 주요국에 대한 진출을 위해서는 다양한 영역에서의 조사가 선행되어야 할 것이다. 물류 인프라 외에 산업 기반과 이를 받쳐 주는 에너지 역량 등이 이에 속한다. 우리나라의 이들 국가에 대한 운수 및 창고업 해외 투자비는 전체 비율 대비 매우 미미한 수준이지만, 이들 국가의 경제적인 성장이 지속적으로 진행되고 있어, 향후 본 이들 국가에 대한 물류 관련 시장으로의 진출은 다른 여타의 산업과 함께 중요한 해외 진출 산업 부문이 될 것으로 보인다.

표 3. 주요국 운송/보관 직접투자 현황

(단위 : 신규설립건/백만달러)

국가	2018	2019	2020	2021	2022
해외투자비	863	950	443	1372	730
싱가포르	8/118	5/64	6/94	3/12	4/185
베트남	18/34	28/32	9/23	1/32	9/10
필리핀	2/0	1/0	0/0	1/0	0/0
인도네시아	0/7	0/16	1/3	4/9	2/8
말레이시아	0/0	1/0	1/0	0/0	0/0

출처 : 한국수출입은행, 해외직접투자통계

2. 주요국의 해운 및 물류 설비 현황

ASEAN 국가의 해외 투자법 및 기업 설립법을 살펴보면 국가마다 서로 상이하다. 또한 동일한 지역 내에 해양 루트를 포함하고 있으나 그럼에도 불구하고 타국과의 교역 및 무역량에 따른 운송 물동량의 차이가 발생할 수 밖에 없는 구조를 가지고 있다. 특히나 지난 5년 간, 해운 항로를 포함하고 있는 5개 국가를 중심으로 살펴 볼 때, 이들 국가에 우리나라의 운송, 물류 및 기타 유관 기업들의 해외 진출 상황을 보면 싱가포르와 베트남이 압도적으로 신규 회사 설립 건수와 투자금액이 큰 것을 확인할 수 있다.

표 4. 국가별 물류성과 지표 순위(2023)

국가	LPI	통관	인프라	국제운송	물류편의	화물추적	적시성	국제순위
한국	3.8	3.9	4.1	3.4	3.8	3.8	3.8	17
싱가포르	4.3	4.2	4.6	4	4.4	4.4	4.3	1
베트남	3.3	3.1	3.2	3.3	3.2	3.4	3.3	43
필리핀	3.3	2.8	2.9	3	2.9	3	3.3	43
인도네시아	3	2.8	2.9	3	2.9	3	3.3	61
말레이시아	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	26

출처 : Logistic Performance Index(2023)

해외 투자 및 기업 설립과 관련해서는 제도적 측면에서 각국이 어떻게 지원하고 규제하는지 법적인 분석을 통해 살펴보고자 하겠다. 지형적인 요건으로 확인할 경우, 싱가포르의 경우 아시아와 중동 및 유럽, 아프리카로 가는 항로의 중심에 위치하며 환적 화물의 유동량이 매우 많아 다양한 해운기업 및 물류기업들이 함께 자리하고 있으며, 또한 이러한 물류의 흐름에 따른 비즈니스 중심 지역으로서의 기능에 따라 지속적인 투자와 진출이 이뤄질 것으로 보인다. 싱가포르항은 국제항만 1개소와 국제공항 1개소 외 8개의 공항, 철도 물류 이용률은 0%로 선박 보유적

수는 2,599척이다.

베트남 또한 포스트 차이나로서 노동비의 우위와 지리적 요소에 따라 기업 진출이 많이 이뤄졌고, 또한 경제 성장에 따른 GDP 성장으로 인한 개인 소득 상승은 자국의 시장 기능을 향상시키고, 이에 따른 다양한 소비재의 수입과 수출, 보관, 유통을 위한 물류 인프라 및 유관 기업의 진출을 촉진하고 있다. 베트남의 경우, 베트남 투자기획부 산하 투자청(FIA)에 의하면 2021년 기준 물류 및 운송의 외국인 직접 투자 현황은 사업자 899명에 57억 6천만 달러로 총 1% 비율을 차지하고 있다. 그러나 물류 서비스의 DGP 기여도를 약 6%, 성장률은 20%로 물류 비용 절감 목표를 GDP 16~20%로 책정하고 있다. 베트남은 총 78개의 항만으로 주요 국제항은 북부 하이퐁, 중부 다낭, 남부 호치민의 깃라이/까이엵 항이 있으며, 선박수는 총 943척이다. 12개의 국제 공항, 12개의 국내 공항을 보유하고 있다. 철도는 단선되고 오래되어 사실 화물을 운송하는 기능을 하지 못하고 있으며 남북으로 긴 지형으로 인해 도로망은 278,176Km에 달하고 있다.

말레이시아의 경우 높은 물류 이행 점수를 획득하고 있어, 국제 무역에 따른 물류 처리는 원활하게 하는 것으로 보인다. 국제항만은 7개이며 대표적인 항만이 포트 클랑, 탄중펠레페, 페낭 등이 있다. 선박 척수는 약 644척이다. 국제 공항은 5개로 쿠알라 룸푸르 국제공항이 대표 공항이다. 약 10만 km의 도로를 갖추고 있으나 8만 km가 포장 도로이며, 철도 운송 비율은 0.5%에 불과하다.

인도네시아, 필리핀의 경우에는 모두 자국 내에서 소비가 이뤄져야 하는 지리적 제약에 따라 내국 물류의 개선이 필요한데 이에 대한 해외 자본의 투자 유치가 활성화 되어야 할 것으로 보인다. 필리핀의 경우, 물류 이행 점수는 베트남과 동일하지만 베트남과 필리핀의 지리적 특성이 달라 향후 이에 알맞은 해외 진출이 이뤄져야 할 것으로 판단된다. 필리핀은 다수의 섬으로 이뤄져 있어 항만수만 400여 개가 넘

어간다. 또한 지리적 여건으로 인해 철도는 832km에 불과하며 국가 내를 연결하기 위하여 총 공항수가 85개로 이 중 국제 공항이 12개 이다.

인도네시아의 경우 항만수가 약 1,700여개이며, 상업용 항구가 111개, 컨테이너 항구가 11개이며, 선박 보유가 약 1,840여 척이다. 주요 항만은 자카르타, 수라바야, 벨라완 항이 있다. 공항 또한 673개로, 포장 활주로 공항이 186개, 비포장 활주로 공항이 487개 이다.

IV. ASEAN 주요 해운국의 직접 투자 제도 분석을 통한 물류 기업 설립 방안

1. 주요국의 해외 투자 및 기업 설립 제도

ASEAN 국가의 기업법을 살펴보면, 각 국가의 입법 배경이 달라 통일입법체계를 취하고 있지는 않다. ASEAN 국가 기업법은 모법에서의 기업형태를 추가 또는 변용하거나, 해당국 기업시장의 형편에 맞게 입법화하고 있다. ASEAN 회원국의 기업법에서 규정하고 있는 기업형태의 특징을 보면 다음과 같다.

베트남법에서는 유한책임회사, 주식회사, 합명합자회사(조합기업) 및 개인 기업을 두고 있다. 특징은 1인 유한회사는 인정하면서 1인 주식회사를 인정하지 않는다.

인도네시아법에서는 합명회사, 합자회사, 주식회사의 3가지 형태를 두고 있다. 그 특징은 합명회사는 법인 아닌 단체(조합)로 보며, 1인 주식회사를 인정하지 않는다.

필리핀법에서는 개인기업 외에 합명회사, 합자회사, 주식회사, 비영리법인 4가지로 구분한다.

말레이시아법은 개인기업, 조합기업, 법인기업 3종류를 두고 있다. 법인기업은 주로 회사형태를 취하는데, 회사는 주식유한회사, 보증유한회사, 주식보증유한회사, 무한책임회사의 3가지 종류로 나누어진다. 추가하자면 브루나이법 또한 말레이시아법과 동일한

기업의 형태를 두고 있다.

싱가포르법은 개인기업, 파트너십기업, 법인기업의 세 종류를 두고 있다. 법인기업의 전형인 회사형태는 주식유한회사, 보증유한회사, 무한책임회사로 나눈다.

2015년 말에 아세안공동체(AEC)가 출범을 통해 동양의 EU로서의 모습을 드러낼 것으로 예상하였는데, ASEAN 기업시장에서도 EU회사법과 같은 아세안공동체 통일회사법이 제정되어 동일 경제 권역 내에서의 자유로운 기업 활동의 자유가 보장되면 기업법과 기업의 발전을 이룰 수 있을 것으로 전망하고 있다. 이러한 시대적 환경적 추세에 비추어 볼 때 각국의 기업형태도 통일화되는 방향으로 입법이 될 것으로 예상된다(정용상, 2015).

다음으로 외국인 투자법은, 현재 베트남의 경우 WTO 양허표에 의거하여 많은 사업 영역이 개방되고 있는데 2014년 1월부터 베트남 물류 시장이 개방되었다고는 하나 사실 아직도 많은 부분에서 외국인 지분 제한 등 여러 가지 제약들이 있어, 우선 본인이 원하는 로지스틱스 관련 서비스가 외국인 100% 지분으로 베트남에서 회사설립이 가능한 업종/업태인지를 확인하는 것이 중요하다. 베트남 상법 233조에서는 물류(Logistics)를 “사업체가 물품 수령, 운송 계획, 창고, 저장, 통관 절차와 다른 서류 절차의 완료, 컨설팅 제공, 물품의 포장과 코드의 부착, 물품 배달, 기타 이익을 얻기 위해 고객과 협의한 다른 물품 관련 서비스 등을 포함한, 하나 또는 그 이상의 업무 수행을 처리하는 상업적 행위”로 넓게 정의하고 있다. 외국인 투자자들은 베트남의 투자 허가기관으로부터 투자등록증과 기업등록증을 취득하여 베트남에서 법인을 설립하여 사업 활동을 영위할 수 있는데, 2017. 1. 1. 시행 투자법 하에서 기업의 형태를 합작형태로 제한하거나 외국인 소유지분을 일정한 비율까지만 허용하는 조건부 사업 분야가 축소되었다. 그렇지만 여전히 유통 및 서비스 분야는 조건부 사업 분야에 포함되어 있어 사실상 투자가 제한되고 있다(법무부, 2018).

인도네시아 투자법은 외자투자(PMA)와 내자투자(PMDN)를 구분하며 외자투자자는 외국인, 외국법인, 외국국가 또는 외자투자 회사에 의한 투자를 의미한다. 외자투자 회사 및 내자투자 회사에 대한 사업허가서는 투자조정청(Badan Koordinasi Penanaman Modal, BKPM)이 발급하는데, 외자투자를 하기 위해서는 최소 외국인 투자자 2명 이상이 인도네시아 정부로부터 ‘투자등록서’를 받아 주식회사 형태의 현지 법인을 설립하여야 한다. 현지법인의 자격을 취득한 이후에는 ‘투자승인서’를 받아 투자를 시작할 수 있으며, 상업생산을 하기 위해서는 ‘사업허가서’를 받는 절차를 거쳐야 한다(법무부, 2018).

싱가포르의 경우, 개방 경제를 지향하고 있어 외국 기업의 투자에 대한 특별한 규제가 없으며, 이러한 외국계 투자 자본을 이용하여 인프라를 구축하여 왔다. 따라서 싱가포르는 현재까지 특별한 제도의 변화나 제한 규정이 없으며, 조세 감면, 입지 지원, 기타 외국인 채용 규제 완화 및 고용 비자 지원, 제조 설비 지원 및 외국 기업을 대상으로 인센티브 제공에 까지 다양한 정책적 지원을 시행하고 있다. 기업의 측면에서는 싱가포르는 세계 2위의 투자환경을 갖추고 있으며, 금융, 물류, 최첨단 기술, 친환경, 스타트업, 지적재산 등 다양한 분야에서 해외 기업을 지원하고 있으며 기업의 비즈니스 활동에 최대한 경제적 자유를 보장하는 정책을 유지하고 있다.

ASEAN 국가의 기업 환경 평가 분석을 살펴보면 창업과 관련한 접근 및 편의성에 대해 한국은 11위이며 이를 기준으로 볼 때, 해양 ASEAN 국가 중 싱가포르 3위, 브루나이 16위, 베트남 104위, 말레이시아 122위, 인도네시아 134위, 필리핀 166위의 등위를 차지하였다(KOTRA, 2019). 통계 자료에 의하면 현재 싱가포르 1개국 외에 나머지 ASEAN 국가에서의 창업은 그 과정이나 비용 등 기업측면에서 어려운 점이 많음을 보여주고 있다. 이러한 상황에서 ASEAN 국가에 대한 한국의 대외 투자는 주로 베트남(3,152백만 달러), 라오스(24.9백만 달러), 캄보디

아(249.9백만 달러), 미얀마(225.9백만 달러)에 치중되어 있다. 2018년 기준, 한국 기업의 국가별 등록 현황을 살펴보면 베트남 3,031개, 인도네시아 577개, 필리핀 222개, 싱가포르 134개, 말레이시아 115개 순으로 구성된다(KOTRA, 2019).

2. 투자 정책 변화에 따른 법인 설립 전략

1) 베트남

지난 2020년에 개정된 새 기업법과 투자법을 2021년 1월 1일부터 시행하기 시작했다. 2020년 6월 17일, 베트남 의회는 기존의 기업법 및 투자법을 일부 수정한 개정 기업법과 투자법을 통과시켰다. 해당 법안은 2021년 1월 1일부터 효력을 발휘하기 시작했다. 2020 기업법은 (1) 민간 부문 활성화 및 국영기업 효율성 향상, (2) 사업 환경 및 국가 경쟁력 향상, (3) 기업의 관리 비용 절감을 목표로 기업 등록 절차를 간소화하고 공기업(SOE, State Owned Enterprises)을 재분류했으며, 동시에 소규모 가족 기업(household business)이 기업법 적용을 받지 않도록 했다.

21년 1월 1일부터 시행되는 개정 「투자법」 제9조의 내용에 이어 외국투자자에 대한 시장접근 제한 분야·업종 목록을 최초로 공포하였고, 외국투자자를 대상으로 시장접근이 아직 허용되지 않은 25가지의 분야·업종뿐만 아니라 59가지의 조건부 시장접근 분야·업종, 개정 「투자법」에 따른 투자우대 분야·업종 및 지역 목록, 투자활동에 관한 절차 등의 내용을 상세히 규정하고 있다. 제한 영역 25개에 내국 운송 및 창고, 보관, 하역은 포함되어 있지 않아 우리나라의 물류 기업이 진출하는데 어려움은 없을 것으로 보인다. 다만, 기업의 설립에 따라 2015년의 경우, 외국인 투자자로서 완벽하게 기업에 대한 의결권을 행사하기 위하여, 차명의 베트남인을 대표자로 세우는 경우가 많았는데, 이에 대해 개정된 법은 외국인 투자자의 투자 제한 또는 조건부 허용 사업에 대해 외국인 투자자가 베트남 명의자를 통해 주차하

는 차명거래에 대해 수정하였다. 따라서 현재의 신 투자법 제48조 2(e)dp 의거, 투자자가 허위 거래로 투자하는 경우, 관계 당국이 해당 투자 프로젝트의 일부 또는 전부를 종료시킬 수 있도록 하였다. 또한 투자 지분도 51% 이상의 경우 외국인 투자 기업으로 인정하는 것을 현재는 50% 이상으로 변경하였으나, 50초과 51% 미만일 경우에 대해서는 여전히 의문점을 남기고 있다고 한다.

2) 인도네시아

인도네시아는 ‘옵니버스법’이라 불리는 2020년 제 11호 인도네시아 고용창출에 관한 법률(UU CIPTA KERJA 11/2020, UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 11 TAHUN 2020 TENTANG CIPTA KERJA) 시행령이 2월 16일 관보를 통해 발표됐다. 특히, 이번에 발표된 시행령 중 투자사업 분야는 2016년에 제정된 네거티브 리스트에서 대대적인 변화가 있어 우리 기업들의 현지 경영 활동에 많은 영향을 끼칠 것으로 예상된다.

옵니버스법 시행령은 노무, 건설, 인허가, 환경보호, 무역 등의 정부령 4개와 투자사업, 정부조달 등에 대한 대통령령 4개로 이루어져 있다.

특히 투자법 분야에 있어서, 개정 투자법은 기존 조건부 투자 가능 업종의 대부분을 무제한 투자 개방 업종으로 변경함으로써 투자환경을 대폭 개선하고 있다. 변경된 투자법령에 근거하면 농업, 어업 등 1차 산업과 전통문화 관련 산업, 해상 운송업, 방송업 및 금융업, 광업, 소규모 및 단순 기술 사용 소매업/서비스업 등, 소상공인 보호가 필요하거나 인프라 관련 규제산업으로 인식되는 분야를 제외한 대부분의 사업 분야에서 투자 조건의 제한 없이 외국인 투자가 가능하게 되었다.

옵니버스법 제정 이전의 투자법(UU 25/2007) 제 12조의 위임에 따라 마련된 2016년 대통령령 제44호를 통해 외국인 투자의 개방과 허용범위를 규정하는 소위 외국인투자 ‘네거티브 리스트’(Daftar Negatif

Investasi)를 제정 및 운영해 왔다. 즉, 기존 2016년 대통령령 제44호에서는 투자 활동의 분야를 i) 개방 분야, ii) 투자 제한 분야, iii) 조건부 개방 분야의 3가지로 구분하고 있었고, 이 중 투자 제한 분야와 조건부 개방 분야를 네거티브 목록의 형태로 마련해 왔다.

옵니버스법 제77조에 의해 인도네시아 투자법(UU 25/2007) 제12조가 개정됐고, 개정된 투자법 제12조 제1항에서는 투자의 금지가 명시돼 있거나 인도네시아 중앙정부만이 투자할 수 있는 영역을 제외한 모든 사업 분야는 원칙적으로 투자가 개방되는 것으로 규정했다. 그리고, 개정 투자법 제12조 제3항에서는 투자의 요건 및 개방과 제한에 관한 보다 상세한 사항을 대통령령에 위임하도록 했다. 이러한 위임에 따라 '21년 2월 2일 부로 옵니버스법의 투자사업 분야에 관한 시행령인 2021년 대통령령 제10호(Perpres 10/2021)가 공포됐다. 해당 시행령 제 14조에 따라 기존 네거티브 리스트는 '21년 3월 4일부터 효력을 잃게 됐고, 같은 날부터 투자 사업분야에 관한 새로운 시행령이 적용된다.

주목할 만한 점은 개정 투자법 제12조와 투자분야 시행령 제2조를 통해 ① 투자 금지 업종으로 명시한 분야와, ② 인도네시아 중앙정부만이 투자 가능한 분야를 제외한 모든 분야가 원칙적으로 개방됐다는 것이다. 기존의 투자 금지 6개 분야인 i) 마약 재배 및 유통 산업, ii) 모든 형태의 도박 및/또는 카지노 산업, iii) 멸종위기에 처한 야생동식물의 국제 거래와 관련된 산업, iv) 산호초의 활용 및 채취 등에 관한 산업, v) 화학무기 제조업, vi) 오존층을 파괴하는 화학 물질 관련 산업은 외국인 투자를 비롯한 투자 자

체가 금지된다. 또한, 인도네시아의 전략적인 안보 및 보안에 관한 부분은 중앙정부만이 수행할 수 있는 분야로서 마찬가지로 투자가 금지된다. 원칙적으로는 위에 언급된 분야를 제외하고 나머지 부분의 투자가 개방됐다. 기존 네거티브 리스트에서 규정하던 투자 제한 분야와 비교하면 투자 제한 분야가 대폭 축소됐는데, 방산, 공항 및 항만 운영, 공공 박물관 등은 기존과 달리 새로운 투자분야 시행령을 통해 개방됐다. 투자분야 시행령 제3조에 의하면, 투자가 개방된 사업분야는 다음의 4가지로 구분되는데, ① 우선투자분야(Priority Sectors), ② 협동조합 및 영세중소기업을 위해 배정된 사업분야 또는 위 기업들과 협업 조건 개방 분야(Sectors being allocated or in collaboration with cooperatives and SMEs), ③ 특정 조건에 의한 개방 분야(Sectors with certain restrictions/prerequisites), 그리고 ④ 기타 분야가 그것이다.

이 중에 협동조합 및 영세중소기업 등에 할당된 분야 또는 협업 조건 개방 분야는 크게 3분야로 나뉜다. i) 간단한 기술을 활용하는 사업분야, ii) 노동 집약적인 특성 또는 문화적 특이성이 있는 사업분야, iii) 토지와 건물의 가치를 제외하고 사업활동 자본금이 100억 루피아 미만인 사업분야가 이에 속하며 89개 분야이다. 보건 의료 분야를 예로 들면 의약품 유통, 일반 의원(클리닉), A등급 의료기기 취급 등이 있다. 산업 분야는 자동차나 오토바이 부품이나 액세서리, 석회 산업, 보석 산업 등이 포함된 것으로 보인다. 향후 이 분야에서는 의약품 유통 부분과 관련하여 콜드 체인 등의 유통 방식 도입 등 시장 개척 및 투자가 진행된다면 경쟁력이 있을 것으로 판단된다.

표 5. 특정 조건(물류)에 의한 투자 허용 세부 내용

지분비율	구분	세부 내용
외국인 투자 최대 49% 제한	공항 인프라	1. 공사 예정인 상업용 공항 2. 공사 예정되지 않은 국내 공항 3. 항공 교통 및 물류 활동
외국인 투자 최대 49% 제한	교통/ 물류 인프라	1. 우편 서비스 2. 국내해상여객운송 (정/부정기선) 3. 국내해상화물운송 (정/부정기선) 4. 해외해상특정화물운송 5. 지역간 연결을 위한 교통선도분야 6. 강과 호수 여객 및 화물 운송

자료: 2021년 대통령령 제10호(Perpres 10/2021)

특정 조건에서 특히 물류와 관련된 투자 허용 세부 내용은 위와 같아 외국인이 확보할 수 있는 최대 소유권은 49%에 해당하므로 경영 결정 등, 의결권 등에서 문제의 소지가 있을 수 있다. 이 외에 투자와 관련된 대통령령의 변화는 아래와 같다.

표 6. 유니버스법 외국인 투자 분야 주요 변경 사항

구분	기존 대통령령(제44호, 2016년)	신규 대통령령(제10호, 2021년)
인센티브	구체적 명시 부족	유무형적 지원에 대해 구체적으로 명시
제한구분	3개 (투자금지, 조건부개방, 특정조건 개방)	5개 (투자우선개방, 조건부개방, 특정조건개방, 기타, 투자금지)
투자금지 업종	20개	6개
현지기업 협업업종	145개	89개
투자지분 제한업종	350개	46개
지분한도 초과규정	지분한도 초과 시 초과분에 대해 2년 이내에 명시된 한도 내로 재조정 필요	초과분에 대한 조항 없음
최소투자 금액규정	2018년 투자조정청 제6호 규제 외 최소 투자금액에 대해 명시되지 않음	최소 투자금액 100억 루피아 명시(특별경제구역 내 기술기반 스타트업 100억 루피아 미만 가능)

자료: 2021년 대통령령 제 10호(Perpres 10/2021), 자카르타 무역관 재가공

인도네시아 현지로의 기업 진출은 기본적으로 국제 운송 및 물류와 관련한 해외 투자자에 대해서 설립한 회사에 대

3) 필리핀

2016년 6월에 출범한 두테르테 전 정부의 'Build Build Build' 인프라 프로젝트를 시작으로 현재 마르코스 정부의 'Build Better More' 인프라 프로젝트에

따라 외국인 투자가 증가하고 있는 추세이다.

필리핀은 여러 차례 걸쳐 회사법을 수정해왔다. 가장 최근 개정된 Corporation Code는 2019년도이며, 2019년도 개정본에 의해 One Person Corporation(OPC) 설립이 가능해졌다.

① 투자진출·지분소유 제한 분야

1991년 R.A No 7042 또는 외국인투자법(Foreign Investment Act of 1991)으로 불리는 외국인 투자법을 제정했다. 해당 법안을 통해 필리핀에서 사업을 영위하고자 하는 외국인들의 적극적인 투자 증진과 자국 산업 보호를 외국인 투자법에 대한 지속적인 대립이 있었다. 이를 해소하기 위해 1994년도에는 Foreign Investment Act Negative List(외국인 지분 제한 리스트)를 처음으로 발효하여 특정 산업군 또는 참여 지분에 대한 제한을 걸어둠으로써 외국인 투자자들의 사업권 개입을 최소화했다. 필리핀의 외국인 자본 유입 증가에도 네거티브 리스트를 통한 산업 보호와 자국민 지분 보장을 통해 현지 사업권자들과 외국인 투자자 간의 균형 유지가 될 수 있었으며, 현재는 2022년도 6월에 발효된 12th Negative List에 의해 업종별 외국인 지분 제한을 규제하고 있다.

Negative List A는 헌법과 특정 기관의 규정에 의해 개정되는 바, 관련 기관의 변동 사항에 의해 언제든 개정될 수 있으나 Negative List B는 국가 안보 및 국민의 건강 또는 소규모 광산 개발과 관련된 산업군으로 최소 2년 이상의 기간을 두고 개정하는 것으로 규정하고 있다.

주요 투자지분 개방 분야는 소매업 분야에 기존 2천 5백만 달러 규모의 최소자본금 투자를 약 43만 달러로 대폭 축소했으며 산업별 협동조합에 대한 외국인 지분 100% 인정하고 있고, 기존 외국인 투자가 금지된 공공시설 분야인 석유 파이프 운송, 상하수도, 항구 등의 경우 외국인 지분이 40%까지 가능하며, 국방부 승인이 필요한 산업군에 대한 외국인 소유는 기존 40%에서 100%로 변경하였다.

② 최소자본 요건

외국인 소유 내수기업(Domestic Market Firms)이나 소모성 자원(DepletingResources)에 해당하는 필리핀산 원자재를 사용하는 외국인 투자기업에 대해서는 최소 20만 달러의 자본금을 요구하고 있다. (단, 최신 기술 보유 및 직접고용인 50인 이상 기업 및 최소 10만달러, 필리핀투자유치기관인 PEZA, CDC, SBMA 등록 시 4만달러, 100% 수출기업은 자본금 불요) 기타의 경우 필리핀 기업법에서는 주식회사의 설립을 위해 최소 5천 페소의 불입자본금을 요구하고 있으나 비현실적인 규정으로 받아들여지고 있으며 증권거래위원회(Securities and Exchange commission)는 해당 업종의 운영을 위해 필요할 것으로 판단되는 실질적인 금액의 투자를 요구하고 있다.

③ 지사·사무소 설치 제한

연락사무소, 대표사무소 및 지사의 설립은 증권거래위원회의 허가를 취득해야 한다.

④ 부동산 취득 및 사용 제한

외국인의 토지 소유는 원칙적으로 금지되어 있다. 다만, 필리핀측 지분이 60% 이상인 외국인 투자업체는 토지 소유가 가능하다.

⑤ 현지 부품 사용 의무 비율

2003년부터 승용차, 트럭, 모터사이클에 대한 최소 국산화 비율 준수 요구가 폐지되어 외국산 부품을 전량 도입하는 조립공장 설립이 가능하게 되었다.

⑥ 수출 의무 부여와의 관계

수출자유무역지대(PEZA, CDC, SBMA, BOI 등) 공단소재 외국투자기업은 생산량의 70% 이상을 수출하도록 되어 있다. 투자 허가 지연 등 투자 허가 신청과정에서 구비서류는 거의 완전하여야 한다. 간단한 서류가 미비 되었다고 해서 그것을 차후에 제출한다든지 생략하는 것은 허용되지 않는다.

⑦ 금융상의 제한

필리핀으로 들어오는 모든 투자는 반드시 등록을 하여야 하며 국적요건을 충족시켜야 한다. 또한 중앙은행과 투자청이 정한 가이드라인과 관련 법률을 준수해야 한다.

중앙은행, 증권거래위원회(SEC)나 무역규제 및 소비자 보호위원회에 등록된 모든 외국인 투자기업은 중앙은행 등록필증(DBRD)을 구비해야 한다. 중앙은행 등록필증은 영업 철수, 투자회수, 현금배당금이나 이자를 본국으로 송금할 수 있는 권리증명서 역할을 한다.

⑧ 세제상의 제한

필리핀의 조세제도는 1997년 조세개혁법(RA No.8424)에 근거하며, 2005.11월에 시행된 RA No.9337에 의해 보완되어 시행되고 있다. 현지 진출 외국기업과 관련된 주요 조세는 소득세(Income Tax), 원천과세(WithholdingTax), 부가가치세(VAT), 인지세(Stamp Tax) 등이고, 현지에서의 기업 활동을 통해 창출되는 소득에 대하여 부과되는 것을 기본원칙으로 하며, 이중과세방지협정에 근거를 두고 있다 (1986.11.9일 한국과 필리핀은 이중과세방지협정 체결). 소득세는 크게 법인과 개인별로 부과되고 있으며, 법인을 대상으로 한 법인세(Corporation Tax) 부과율은 통상 35%로 2006.7월부터 적용되다가 2009.1월부터는 30%로 조정되었다.개인소득세(Individual Income Tax)는 내국인(Resident Citizen), 비거주 시민권자(Non-Resident Citizen), 외국인(Alien)으로 구분하여 5~32%의 차등 누진세율이 적용된다. 원천과세(Withholding Tax)는 Foreign loan에 대한 이자분의 경우 20%가 부과되며, 로열티의 경우 35%가 부과되고 있으나, 최종 확정세율은 해당국가와 필리핀이 체결한 세제 협정조건에 따라 조정된다. 부가가치세(Value Added Tax: VAT)는 2006.1월부터 기존의 10% 세율을 12%로 조정하여 시행하고 있다.

⑨ 경쟁정책

기본적으로 기업의 자유경쟁을 보장하나 외국인 투자법 등 관련 법규에 의하여 소매업 및 방송업등 일부 분야에 대해서는 제한을 두고 있다. 공정경쟁을 보장하나 공공 이익상 필요로 하는 경우에 한하여 독점을 규제하고 있다. 그밖에 기업 간 인수합병 시에는 독점규제법이 적용되며, 외국인에 의한 특정 분야 기업의 인수합병은 제한되고 있다.

표 7. 필리핀 공공사업별 외국인 지분 제한

Public Utility 포함(외국인 지분 40% 허용)	Public Utility 제외(외국인 지분 100% 허용)
- 항구(Seaports)	- 철도 및 지하철 운영(Railway and Subways) - 항공사 및 공항 운영(Airlines and airports) - 물류 국내 배송(Domestic Shipping)

자료 : 필리핀 투자청(BOI)

4) 말레이시아

말레이시아는 해외 무역과 외국인투자에 적극적인 입장을 취해 왔으며, 외국인 투자는 자본 형성과 경제발전에 있어 매우 중요한 역할을 담당하였음. 1990년대 초반 순 외국인투자액은 연간 총 고정자본형성액의 25%, GDP의 8%이상 규모에 이르기기도 하였다.

말레이시아의 외국인투자 제도는 정부의 재량 발휘 범위가 넓고 정부에 의한 통제가 심한 것이 특징이다. 이는 투자유입이 국내의 경제적, 사회적 목표 달성에 유용하게 작용하는 것을 보장하기 위해서이다. 정부가 투자 건별로 재량을 발휘할 여지가 큰 이유는 통합적인 투자법이 제정되지 않았기 때문이다. 투자에 관련된 법령은 아래와 같다.

표 8. 말레이시아 투자 관련 법령

1965년 회사법	말레이시아에서 사업을 영위하는 모든 기업에 대한 등기절차와 가이드라인을 규정
1967년 소득세법	주요 분야에 대한 세제상 우대조치 규정
1975년 공업조정법	공업개발의 효율화와 우대대상 업종 규정
1986년 투자촉진법	제조업 및 농업에 대한 우대조치를 규정 * 1968년 투자우대법을 대체한 것으로 그 대상에 중소기업, 호텔, 관광업이 추가됨

자료 : 말레이시아 투자진흥청(MIDA)

일반적으로 투자제도는 업종에 관계없이 모든 투자기업들이 면허를 취득해야 하는 등 엄격한 편이나, 여러 세제 혜택 조항과 인센티브 제공 등을 통해 투자를 장려하는 지역으로의 투자 유입이 위축되지는 않고 있는 것으로 보인다.

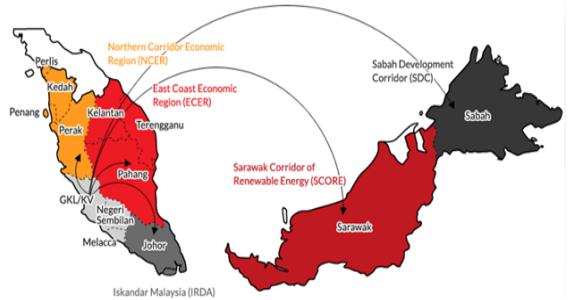
또한 통합된 투자법이 없기에 정부는 특정 산업이나 지역의 필요에 따라 매우 유연한 태도를 취할 수 있다. 말레이시아의 인센티브 제도들은 투자유치에 효과적인 것으로 평가되어 있어, 외견상 엄격해 보이는 투자제도에도 불구하고 많은 투자를 유치할 수 있었던 것으로 볼 수 있다.

말레이시아에는 총 5개의 경제특별지구가 있다. 각 경제특구 지역들은 전략적 투자 지역으로서 자유로운 무역 활동을 지원하기 위해 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 해당 지역들은 각각의 비전과 목표를 기반으로 지역 발전을 도모하기 위해 개별적으로 운영되고 있다. 총 5개의 경제특별지구는 다음과 같다.

- 1) East Coast Economic Region (ECER , 동부 해안 경제 지역)
- 2) Northern Corridor Economic Region (NCER, 북부 경제 지역)
- 3) Iskandar Malaysia (IM)
- 4) Sabah Development Corridor (SDC, Sabah 개발 지구)

- 5) Sarawak Corridor of Renewable Energy (SCORE , Sarawak 재생 에너지 개발 지구)

경제 특구 별로 해외 투자자들에게 다양한 세금과 인센티브를 제공하고 있다. 따라서 진출하는 지역에 대한 세금과 인센티브를 확인하고 기업이 진출 계획을 수립하는 것이 바람직하다.



자료: VentureHaven 사이트

싱가포르의 경우, 현재까지 해외 투자 및 기업 설립법과 관련하여 새롭게 변화된 내용은 없어, 기존의 해외 기업의 진출 및 해외 자본 투자에 대해 어려운 것이 없는 것으로 보인다.

지금까지 베트남, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르의 해외 투자 및 기업 설립에 대한 정책과 규정을 살펴 보았다. 이러한 규정을 확인하여 물류 기업으로 각 국에 진입할 경우, 지분의 구조 및 운영 상 주의 사항에 대하여 검토해 보았다.

IV. 결론

다양한 연구의 결과가 이들 ASEAN 국가로의 진출을 통해 최대 이점인 풍부한 노동력과 가격 경쟁력의 인건비에 초점을 맞추고 있다. 그러나 이들 대부분의 국가들 또한 빠른 경제 성장에 따라 노동에 대한 조건 및 환경 등의 기준이 선진국 수준으로 높아짐에 따라 개발 국가라는 한계에서 벗어나 다음 단

제로의 산업 진입에 대한 대응 준비를 해야 한다는 사실을 인지하고 있다.

이러한 상황에서 ASEAN 각 국은 포스트 코로나 후에 자국의 경기 부양을 위하여 외국인 투자를 적극적으로 수용하기 위하여 지난 규정 중 문제가 되는 부분에 대해서 과감히 수정하고 해외 자본의 유입을 유도하기 시작하였다. 이는 기업의 입장에서 시장의 확대를 위하여 자국에서의 사업 능력을 이용해 타국에서도 경쟁력 있는 산업으로 기반을 넓힐 수 있는 좋은 기회가 될 수 있다. 특히나 물류와 관련된 우리 기업의 해외 진출이 선진국에 비해 많이 늦어진 상황이기때 이미 다국적 대형 기업들이 먼저 시장을 확보하고 있어 경쟁을 통한 시장 점유 및 확대가 쉽지는 않아 보인다. 특히나 코로나 시기에 대형 국제 선사들의 현금 확보에 따른 투자금은 지난 해운업의 전통적인 역할이었던 운송의 영역을 깨고 운송 및 통신 기술의 발전과 접목되어 종합 물류 회사로의 영역으로 발전하기 시작하였다. 이에 따라 국제 해운 기업의 사업 기회는 운송에서 보관, 하역, 유통으로 확대되었고 이는 정보 통신 기술에 의해 더욱 세밀하게 조정되어, 국제 운송을 포함하여 내국으로 소비재 인벤토리의 관리와 유통으로 까지 확대되고 있다. 이러한 국제적인 물류 동향을 반영하기 위해서 우리나라의 해운기업과 이에 따른 유통, 통관, 보관 등의 물류 기업의 해외 시장 진출 및 거점 확보는 향후 물류 기업의 중요한 생존 수단이 될 것으로 보인다.

이에 따라, ASEAN 국가로 진입 목표를 설정한 경우, 해운 물류 기업의 해외 현지 기업 설립 및 자본 투자에 대한 방법은 필수적으로 확인되어야 할 사항이다. 무엇보다 해운의 기능을 후방에서 지원하기 위한 보관, 하역, 통관, 유통의 기능을 수행할 수 있는 현지법인이 설립되어야 하는데 이에 대한 개별 국가의 제도적인 규정과 규제 사항을 확인하였고, 이러한 국가 인프라 기능과 닮아있는 산업에 대한 투자는 향후 국가 경제의 발전에 따라 다양한 변수인 노동 및 환경 조건이 변화는 환경에서도 기업의 기능을

수행할 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 노동비의 우위나 기타 환경 제도적인 약점을 통한 직접 투자가 아닌 장기적으로 투자국에서 영향을 미칠 수 있는 경제 기반적인 산업을 펼치기 위해 다양한 산업에 대한 지원과 함께 서비스 산업인 국제 물류 산업도 함께 지원할 수 있는 방안에 대한 연구가 지속적으로 수행되어야 할 것이다.

참고문헌

- 김호환 · 신용준(2015), 국제물류주산업의 해외진출 전략에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제31권, 69-83
- 김화영 · 이성우(2010), Imitation Strategy를 이용한 국내 물류기업의 해외진출 전략에 관한 연구, 한국항만경제학회지, 제26권 제3호, 56-74..
- 김진구(2003), 국제물류환경변화에 따른 ASEAN과 우리나라항만의 국제경쟁력 평가 분석, 환위험과 경기불확실성이 우리나라의 수입물동량에 미치는 영향, 한국해운물류학회지, 제39호, 77-99.
- 김진구 · 이종인(2004), 국제물류전략에 있어서 ASEAN과 한국의 컨테이너항만 경쟁력에 관한 연구, 한국항해항만학회지, 제28권 제3호, 177-184.
- 남대엽(2021), 한국의 대아세안 해외직접투자가 수출에 미치는 영향, 한국동북아논총, 제26집 제1호, 5-22.
- 오준석(2011), 주요해외진출사례를 통해 본 FDI 결정요인과 국제법률위험관리에 대한 제언 - 베트남의 투자환경 및 진출기업을 중심으로, 조세학술논집, 제27권 제1호, 123-158.
- 여기태(2001), 국제물류전략에 있어서 ASEAN과 한국의 컨테이너항만 경쟁력에 관한 연구, 동남아시아연구지, 제21권 봄호, 179-203.
- 이충배 · 노진호(2018), 우리나라와 동아시아 항만간의 수출 컨테이너 물동량 추이 분석, 한국항만경제학회지, 제34권 제2호, 97-113.
- 장선미 · 조현숙(2016), 물류환경 분석을 통한 물류시장 진출 방안에 관한 연구: 메콩강 유역 4개국을 중심으로, 한국항만경제학회지, 제32권 제4호, 193-209.
- 전형구 · 차중곤(2012), 중소기업의 베트남 진출전략에 관한 연구 -KOTRA 해외공동물류센터 활용방안을 중심으로-, 기업경영연구, 제19권 제1호, 153-168.
- 정용상(2015), 아세안국가 기업법상 기업의 형태, 홍익법학 제1권 제4호, 277-308.
- 김강수 · 정민웅 · 고유은 · 박미수(2015), 한국과 필리핀,

인도네시아 민간투자사업 비교 연구, 한국개발연구원, 2015년도 민간투자 정책연구 보고서.
 법무부(2018), 우리기업의 신흥시장 개척을 위한 법률가이드, 국가별 진출 전략.
 오윤아·신민이(2016), 인도네시아 인프라 개발 현황과 전망, KIEP 지역 기초자료 16-08.
 조대현(2019), 한-아세안 경제협력 성과와 과제, 포스코경영연구원, POSRI 이슈리포트.

KOTRA(2019), ASEAN Fact sheets 아세안 10개국 팩트시트, 대한무역투자진흥공사.

International Monetary Fund(2023), World Economic Outlook, IMF, 2023 APR.

The World Bank(2023), Logistic Performance Index(LPI), <https://www.worldbank.org/en/home>

ASEAN 주요국의 해운 물류 기업 설립을 위한 제도분석에 관한 연구

이진희 · 변선영

국문요약

ASEAN은 BRICs에 이어 차세대 시장으로 부상하고 있다. 우리나라에 있어서도 ASEAN은 제2의 교역 파트너이자 세 번째 해외투자 대상으로서, 중요한 경제협력 파트너이다. ASEAN은 앞으로의 미래 투자 지역으로 많은 기업에게 매력적인 사업지로 주목받고 있다. 이에 따라, 한국 정부는 ASEAN과 협력관계를 발전시켜나가기 위해 “新 남방 정책”을 강력하게 추진하여 상호 관계를 강화하고 있다. ASEAN이 최근 해운물류 개발의 중심지역으로 떠오르면서 주변국들 또한 ASEAN 지역의 국가들에 대한 해운 물류 분야의 개발협력과 지원을 집중적으로 하게 되었다. 우리나라 기업 또한 신남방 지역으로의 진출에 적극적이고 이러한 진출을 정부가 지원하고 있다. ASEAN 국가에 진출하기 위해서는 진출 대상국에 대한 투자 및 유치 제도와 외국 법인에 대한 법적인 지원 범위 등을 파악하여야 사업 진입 및 진출 전략을 위한 해당 시장에 대해 정확히 반영할 수 있다. 이러한 해외 진출 리스크를 회피하기 위해서는 각 국의 해외 직접 투자 및 외국 법인 설립 등 현지에 맞는 사업 방법의 선정과 회사 설립 방법에 대한 기초적인 이해는 필수적이라 할 수 있다. 해양 ASEAN 국가에 진입하고자 하는 해운 물류 유관 기업들의 해외투자법 및 기업설립법의 이해를 도모하여 이러한 규정이 진입 장벽이 되지 않도록 하기 위해 제도를 분석하고, 해운 물류 기업의 해외 투자를 위한 방안을 제시하고자 한다.

주제어: ASEAN, Shipping Logistics Infrastructure, International Port, FDI