

토요타(Toyota), 미얀마 현지 완성차 공장 설립 발표

- 2019년 5월 30일 토요타는 미얀마 현지에 완성차 공장을 설립할 계획임을 공식발표함.
 - 2019년 6월 설립 예정인 토요타 미얀마(Toyota Myanmar)는 2019년 띠라와(Thilawa) 경제특구 내 산업단지에 완성차 공장을 착공하고 2021년 2월 이를 완공할 예정임.
 - 투자 규모는 5,260만 달러이며 토요타와 토요타 통상(Toyota Tsusho)이 각각 지분 85%와 15%를 보유함.
 - 연산 1만대의 토요타 미얀마 공장은 픽업트럭 하이럭스(Hilux)를 부분조립생산(SKD: Semi Knocked Down) 방식으로 연간 2,500대 생산하고 130명을 고용할 예정임.¹⁾

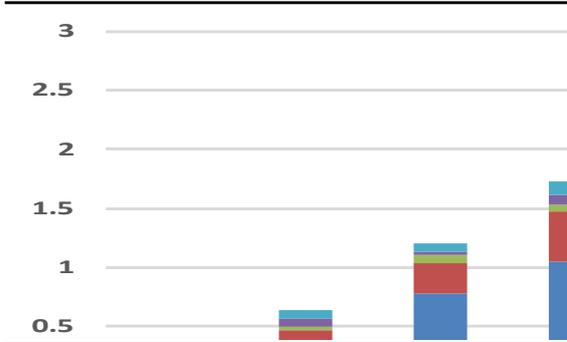
- 미얀마의 정책 변화로 수입중고차 판매가 감소하고 신차 시장이 빠르게 성장함에 따라 다국적 기업들의 현지 공장 설립이 이어지는 가운데 토요타도 잠재력이 높은 미얀마 자동차 시장에서 경쟁력을 확보하고자 해당 투자를 단행한 것으로 보임.
 - 1962~2010년 사실상 금지되었던 민간의 자동차 수입이 2011년 준민간정부의 출범으로 부분적으로 자유화됨에 따라 2011~15년 일본산 중고차를 중심으로 차량수입이 급증함.
 - 좌측통행인 미얀마에 우측핸들인 일본산 차량 유입이 급증함에 따라 안전문제가 야기되었고 미얀마 정부는 2014년부터 우측핸들 차량 수입을 규제하기 시작하여 2018년 좌측핸들 차량만 수입이 가능하도록 자동차 수입 규정을 변경하였음.
 - 2016년 출범한 민간정부는 우측핸들 차량 수입 규제와 함께 현지생산 우대 정책을 펼치고 있는데 이는 국내 제조업 발전, 양질의 고용창출 등을 위한 것으로 해석됨.
 - 민간정부는 현지 생산 공장을 보유한 기업에 한하여 수입 라이선스(license)를 부여하며 수입 차의 경우 표시가격의 5~120%에 해당하는 특별등록세를 부과하는 반면 현지 생산 자동차에는 면세혜택을 부여함.
 - 2018년 신차 판매량은 전년대비 2.1배 증가한 17,500대를 기록한 반면 자동차 수입액은 전년대비 33.7% 감소한 15억 달러를 기록하였음.²⁾
 - 이러한 정책과 시장 변화에 대응하기 위하여 시장 점유율 1위 기업 스즈키는 2018년 띠라와 경제특구에 두 번째 완성차 공장을 완공하여 연산 1만대를 달성하였으며 닛산(2017.01), 포드(2017.07), 현대자동차(2019.02) 등도 현지생산을 개시함.
 - 미얀마 자동차 시장은 아직 규모가 작으나 높은 경제성장률에 따른 소득 증대, 5,300만에

1) Toyota. 2019. "Toyota to Establish New Plant in Myanmar." (May 30)

2) Toyota(2019); UN Comtrade. <https://comtrade.un.org/data/>(검색일: 2019. 6. 6).

달하는 인구, 낮은 중위연령(29세) 등을 고려할 때 향후 인구 규모가 유사한 태국(6,800만)과 비등한 규모의 시장으로 성장할 수 있는 잠재력을 지닌 시장임.³⁾

그림 1. 미얀마의 주요국별 자동차 수입 추이
(단위: 10억 달러)



주: HS 코드 87 기준
자료: UN Comtrade(검색일: 2019. 6. 6).

그림 2. 아세안 주요국의 소득과 자동차 등록 대수 간 관계(2016년)



자료: CEIC(검색일: 2019. 6. 6); IMF WEO Database (검색일: 2019. 6. 6).

- 이번 토요타의 미얀마 진출은 기업 투자 측면 뿐 아니라 미얀마 자동차 산업에도 의미 있는 사건이며 토요타의 진출로 미얀마 시장에 대한 글로벌 자동차기업들 간 경쟁이 더욱 심화될 것으로 보이고 글로벌 자동차기업들의 현지 생산망(Supply Chain) 구축 노력에 따라 관련 서플라이어들의 진출이 이어질 것으로 전망됨.
- 순수한 기업 투자 측면에서 토요타의 미얀마 진출은 토요타가 미얀마의 잠재력에 주목하여 아세안 시장에서 가장 경쟁력을 지닌 픽업트럭에 투자하였다는 의미가 있음.
- 토요타는 글로벌 자동차기업 중 유일하게 아세안 내 생산네트워크 구축에 성공한 자동차기업으로 아세안 내 부품, 완성차를 무관세로 조달 가능하며 이번 진출로 미얀마 자동차 시장을 지배하는 주요 행위자(major player)가 될 것으로 전망
- 미얀마 자동차 산업에 있어서는 이번 투자가 조립생산이라는 매우 초기 단계의 투자이나 미얀마가 베트남과 같이 아세안 내 자동차 생산 및 분업체계에 편입할 수 있는 아주 적으나 가능성을 보여주는 계기를 제공하였다는 의미를 지님.
 - 특히 토요타가 아세안 자동차 생산 및 분업체계를 주도한다는 측면에서 중요한 의미를 지님.
- 2013년 스즈키가 첫 현지생산을 시작한 이후 2018년 11월까지 완전조립생산(CKD: Completely Knocked Down)과 SKD 방식의 완성차 공장 18곳이 정부의 허가를 받음.⁴⁾
 - 스즈키와 닛산은 현재 SKD 방식의 공장을 운영하고 있으나 향후 생산량 확대에 따라 용접과 도장을 현지에서 수행할 수 있도록 공장을 설립하는 방안을 고려하고 있다고 밝힘.⁵⁾

3) 2014~18년 평균 실질 GDP 성장률은 6.8%; IMF WEO Database. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2019/01/weodata/index.aspx>(검색일: 2019. 6. 6); WHO Global Health Observatory data repository. <https://apps.who.int/gho/en>(검색일: 2019. 6. 6).

4) Xinhua. 2018. "Myanmar outlines new auto import policy for 2019." (October 29)

5) Nitta, Yuichi and Ko Fujioka. 2019. "Toyota to build its first assembly plant in Myanmar." Nikkei Asian Review. (May 27)

- 글로벌 자동차 기업들은 경쟁력 강화를 위해 자동차와 부품 생산을 현지화하고자 할 것이며 이에 관련 서플라이어들의 미얀마 투자가 증가할 것으로 전망됨.
- o 토요타 공급사인 배터리 제조사 GS Yuasa는 2018년 5월 띠라와 경제특구에 공장 설립 계획을 밝혔으며 2019년 1월 와이어하네스 제조사 Yazaki는 띠라와 경제특구에 신규공장을 완공함.