



중 점 분 석

한-터키 FTA 협상과 양국간 경제교류 방향

조 양 현/국별조사실 부실장

- I. 한-터키 FTA 추진배경
- II. FTA 대상국으로서 터키의 전략적 가치
- III. 한-터키 FTA의 경제적 효과
- IV. 양국간 경제교류 현황과 방향

요 약

2010년 4월부터 한-터키 자유무역협정(FTA) 체결을 위한 협상이 본격적으로 시작될 것으로 예상되면서 경제계의 관심이 고조되고 있다. 한-EU FTA가 금년 5월에 공식 서명되고 연내 발효될 것으로 예상되는 가운데, 터키 내수시장을 겨냥한 수출시장 확보뿐만 아니라 대터키 직접투자를 통한 중동 및 중앙아시아 등 주변시장에 대한 수출증대 차원에서 한-터키 FTA가 추진될 필요가 있다.

FTA 대상국으로서 터키는 지정학적 중요성, 성장 잠재력 등의 측면에서 전략적 가치가 크다. 터키는 회교권 경제협력기구(ECO), 흑해경제협력기구(BSEC) 등 주변 지역경제협력 기구에서 주도적인 역할을 수행하고 있고 유럽, 아시아, 중동 및 아프리카 지역을 연결하는 지리적 요충지로서 이들 지역 진출의 교두보 역할을 할 수 있다. 또한, 터키는 대표적인 포스트브릭스(post-BRICs) 국가로서 급부상하고 있고 터키가 EU 가입협상을 시작한 2004년을 즈음하여 글로벌기업들의 직접투자 유입실적이 급증하였으며, 2008년 하반기 이후의 글로벌 금융위기를 비교적 잘 극복한 국가로 평가되면서 터키의 국제신인도 및 경제 구조의 취약성이 개선되고 있다.

한-터키 FTA의 경제적 효과 측면에서는 우리나라의 주요 수출품목인 수송장비, 철도차량 등의 분야에서 관세인하 효과가 클 것으로 예상되며, 거시경제효과 측면에서는 관세인하가 단기보다는 중장기적으로 후생수준을 증대시킬 것으로 추정된다. 또한, 단순한 관세인하 효과 이외에도 수출입 및 투자 환경의 개선 등으로 터키의 EU 가입 이전 터키에 대한 수출확대가 가능할 것으로 분석되고 터키 주변시장과는 경제협력이 증진될 것으로 기대된다.

1990년대 중반 이후 양국간 교역규모가 급증하면서 2007년에는 사상 최고치인 43.7억 달러를 기록하였으나, 우리나라의 터키에 대한 과도한 출초구조의 양국간 무역불균형 현상은 지속되고 있다. 터키 정부의 육성산업(교통인프라 및 정보통신), 우리나라가 대외경쟁력을 보유한 산업(자동차 및 정보통신), 양국간 산업협력을 강화하려는 산업(에너지), 한-터키 FTA 체결로 관세인하 효과가 예상되는 산업(교통인프라 및 자동차) 등의 분야에서 한-터키 FTA 체결 이후 경제교류가 더욱 확대 가능할 것으로 전망된다.



I. 한-터키 FTA 추진배경

우리나라와 터키의 자유무역협정(Free Trade Agreement: FTA) 체결을 위한 양국간 협상이 2010년 4월부터 본격적으로 시작될 것으로 예상되면서 경제계의 관심이 고조되고 있다. 한-터키 FTA 협상에 관한 양국 정부의 관심은 2009년 7월 한-EU FTA 협상의 타결을 전후하여 크게 증가하였다. 한-터키 FTA 타당성 검토를 위한 공동연구가 2008년 9월부터 2009년 5월까지 진행되었고, 2010년 2월에는 서울에서 한-터키 FTA 협상을 위한 공청회가 개최되었다. 2월 공청회에서는 우리나라의 FTA 대상국으로서 터키의 전략적 가치와 협력 유망분야, 한-터키 FTA 추진 필요성 및 분야별 고려사항 등이 논의되었다.¹⁾ 또한, 2010년 3월 19일 앙카라에서 개최된 한-터키 통상장관회담에서 양국 정부는 FTA 협상 출범을 공식 선언하였다. 양측은 상품뿐만 아니라 서비스, 투자 및 여타 규범분야를 망라하는 높은 수준의 FTA를 추진키로 합의하였고, 제1차 협상은 4월 말, 앙카라에서 개최될 예정이다.

한-EU FTA 협상이 2010년 연내 발효될 것으로 예상됨에 따라 터키 정부는 우리나라와의 FTA 체결 협상을 한-EU FTA 발효시까지 사실상 타결할 것을 목표로 하고 있다. EU와의 관세동맹 관계인 터키의 입장에서는 EU가 FTA를 체결한 국가에 대해 우선적으로 EU 수준에 준하여 FTA 체결을 적극 추진해야 할 상황이다. 특히, 한-EU FTA 협정이 2010년 5월 공식 서명될 것으로 예상되면서 EU도 우리나라에 대해 터키와 가능한 한 조속히 FTA 협상을 개시하도록 권유하고 있다.²⁾

그러나 터키가 EU에 가입하기 위해서는 아직 더 많은 시간이 필요하다. 따라서 터키의 입장에서는 EU 가입 이전에 우리나라와의 FTA를 통한 무역확대 유인이 크며, 이에 따라 터키 정부는 우리나라보다 더욱 적극적으로 한-터키 FTA 협상에 임할 것으로 예상된다. 따라서 터키를 EU 시장 진출의 교두보라는 의미보다는 터키의 EU가입 이전

1) 2010년 2월 19일, 한-터키 FTA 협상을 위한 공청회가 양국간 FTA 공동연구(우리나라의 대외경제정책연구원(KIEP)과 터키의 대외무역청 등 참여)를 기초로 외교통상부 주최로 개최됨.

2) "The Community recalls that according to the Customs Union in force between the Community and Turkey, the latter has the obligations relation to countries which are not members of the Community to align itself on the Common Customs Tariff and, progressively, with the preferential customs regime of the Community, taking the necessary measures and negotiating agreements on mutually advantageous basis with the countries concerned. Consequently, the Community had invited Korea to enter into negotiations with Turkey as soon as possible." (*Free Trade Agreement between the European Community and the Republic of Korea: Joint Declaration on Turkey*, 2009).



과도기적 관점에서의 수출시장 확대라는 차원에서 터키시장에 접근할 필요가 있다. 우리나라의 입장에서는 EU-27개국과의 FTA 체결 이외에 추가적으로 터키와 FTA를 체결하게 되면, 터키 자체의 거대한 내수시장을 겨냥한 수출시장 확보뿐만 아니라 터키 현지 직접투자 확대를 통해 중동 및 중앙아시아 등 주변시장에 대한 수출 증가에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 분석된다. 본고에서는 FTA 대상국으로서 터키시장의 전략적 가치, 한-터키 FTA 추진의 경제적 효과, 양국간 경제교류 현황과 확대가능 산업에 관하여 살펴보고자 한다.

II. FTA 대상국으로서 터키의 전략적 가치

1. 지정학적 중요성

가. 유럽, 아시아, 중동 및 아프리카 지역을 연결하는 지리적 요충지

터키³⁾는 보스포러스 해협을 사이에 두고 유럽과 아시아로 구분된다. 터키 기준으로 지중해 건너편은 북부아프리카, 흑해 건너편은 동유럽 및 러시아 지역이다. 지중해 건너편의 북부아프리카를 제외하더라도 유럽지역으로는 불가리아 및 그리스, 흑해 건너편은 러시아, 우크라이나, 루마니아 및 그루지야, 아시아 지역 쪽으로는 아르메니아, 이란, 이라크 및 시리아 등과 국경을 접하고 있다. 터키는 또한 이슬람 문화권으로서 중동의 이슬람 국가들과 친밀한 관계를 유지하고 있어 중동시장에 대한 관문 역할을 하고 있다. 터키는 인종적, 역사적 유대관계가 깊은 중앙아시아와 북부아프리카 국가에 대해서도 영향력을 행사하고 있으므로 중앙아시아 및 아프리카 진출의 교두보 역할을 하고 있다.

3) 터키는 흑해, 마르마라해 및 에게해를 연결하는 보스포러스해협과 다다넬즈해협에 의해 트레이스반도(유럽지역)와 아나톨리아반도(아시아지역)로 구분되며, 면적은 783,562km²(한반도의 3.5배)로 유럽지역(러시아 및 CIS 제외) 최대 영토를 보유함.



〈그림 1〉 지리적 요충지인 터키와 주변국가 위치도



자료: WorldAtlas.

나. 주변 지역경제협력기구에서 주도적인 역할 수행

1964년 터키, 이란 및 파키스탄에 의해 출범된 지역협력개발기구(Regional Cooperation Development: RCD)는 1984년 회교권 경제협력기구(Economic Cooperation Organization: ECO)로 개명된 후 1992년에는 회원국이 10개국⁴⁾으로 확대되었다. 2003년 7월, 터키 등 창설회원국 주도로 ECO 무역협정(3개국간)이 체결되었다. 또한, 터키는 흑해 연안국간 교역 및 경제협력 확대를 목적으로 결성된 흑해경제협력기구(Black Sea Economic Cooperation: BSEC)에서도 주도적인 역할을 담당하고 있으며, BSEC는 1992년 11개국으로 출범하였으나 세르비아의 추가 가입으로 12개국⁵⁾으로 구성되어 있다.

1997년 1월에는 이슬람 개발도상국(8개국)⁶⁾ 각료급 회담(Developing 8: D-8)이 이스탄불에서 터키 정부의 주도로 개최되었다. 1997년 당시 세계 인구의 13.5%에 해당

4) 터키, 이란, 파키스탄(이상 1964년 가입), 아프가니스탄, 아제르바이잔, 카자흐스탄, 키르기즈, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄(이상 1992년 추가 가입)

5) 터키, 그루지야, 그리스, 러시아, 루마니아, 몰도바, 불가리아, 아르메니아, 아제르바이잔, 알바니아, 우크라이나(1992년 결성), 세르비아(2004년 가입)

6) 터키, 나이지리아, 말레이시아, 방글라데시, 인도네시아, 파키스탄, 이집트, 이란



하는 이슬람 개발도상국을 중심으로 창설된 D-8은 이슬람 국가 간 경제협력 증진을 도모하고 있다.

2. 성장 잠재력

가. 대표적인 포스트브릭스(post-BRICs) 국가로 급부상

국제무역에서 글로벌기업 간 경쟁이 심화되면서 새로운 투자시장의 대안으로 터키가 최근 급부상하고 있다. 골드만삭스는 2003년 브라질, 러시아, 인도 및 중국을 브릭스(BRICs)로 언급한 이후 2005년에는 브릭스에 필적할만한 경제규모로 성장 가능성이 있는 국가로 터키를 비롯하여 NEXT-11을 언급하였다. 또한, 미국 상무부는 10대 신흥 투자시장으로 BEM(Big Emerging Market), 일본 브릭스경제연구소는 경제규모가 급성장할 국가로 VISTA 국가를 각각 언급하였다(<표 1> 참조). 즉, 브릭스에 이은 포스트브릭스(post-BRICs) 국가로 터키가 가장 많이 언급되고 있어 터키가 대표적인 포스트브릭스 국가로 급부상하고 있음을 알 수 있다.⁷⁾

<표 1> 신흥투자시장 지칭용어 (요약)

지칭용어	해당국가	제안자
NEXT-11	터키, 방글라데시, 이집트, 인도네시아, 이란, 멕시코, 나이지리아, 파키스탄, 필리핀, 베트남, 한국 (11개국)	골드만삭스
BEM	터키, 멕시코, 브라질, 아르헨티나, 남아공, 폴란드, 인도, 중국, 아세안, 한국 (10개국)	미국 상무부
VISTA	터키, 베트남, 인도네시아, 남아공, 아르헨티나 (5개국)	일본 브릭스경제연구소

7) 터키는 2009년 기준으로 유럽 국가 중 독일(8,280만) 다음으로 많은 인구(7,260만)를 보유하고 있음. 연령별 인구분포에서 0~13세는 전체 인구의 28%, 14~60세는 64%를 차지하고 있어 60세 초과 고령 인구 비중은 8%에 불과한 반면, 35세 이하의 젊은 계층이 63%로 노동력이 매우 풍부한 편임.



터키 정부가 산업정책을 보호무역주의에서 수출주도형 발전전략으로 전환한 1980년대 부터 대 터키 외국인직접투자(FDI) 유입실적이 증가하기 시작하였으나, 2000년대 초 까지는 연중 FDI 유입실적이 50억 달러에 못미치는 수준이었다. 터키가 EU 가입 협상을 다시 시작한 2004년을 전후하여 FDI 유입실적이 급증하기 시작하여 2004년 28억 8,300만 달러, 2005년 98억 4,000만 달러, 2006년 202억 달러 등으로 2006년 이후에는 연평균 200억 달러 내외의 FDI가 유입되고 있다. 이와 같은 FDI 유입의 급증은 EU 가입추진, 경제성장 지속, 경제개혁 프로그램 추진 등으로 투자환경이 개선 된 데 따른 것이다.

유럽과 아시아를 연결하는 지정학적 위치와 상대적으로 저렴한 인건비, 숙련된 노동력 등으로 터키는 글로벌기업들이 선호하는 투자시장으로 부상하고 있다. 독일, 영국, 프랑스 및 네덜란드를 비롯한 EU 회원국들은 물론 미국, 일본 등 선진국은 오래전부터 EU 확대에 대비하여 노동집약적인 산업을 중심으로 생산기지를 터키로 대거 이전하였다.

〈표 2〉 터키 시장에 진출한 주요 글로벌기업 현황

산업 구분	주요 진출업체(국가)
자 동 차	Bosch(독), Fiat(이탈리아), Ford(미), Renault(프), Toyota(일)
석유화학	BP(영), Exxon Mobil(미), Royal Dutch Shell(네덜란드)
정보통신	IBM(미), Microsoft(미), Motorola(미), Oracle(미), Vodafone(영)

자료: 터키 외국인투자국(GDFI).

나. 경제 구조의 취약성 개선

터키는 1963년에 EU 가입을 신청⁸⁾한 이후 2004년 12월 브뤼셀 EU 정상회담의 결정 으로 터키는 2005년 10월부터 EU 가입협상을 시작하였고, 2007~13년 제9차 7개년 경제개발계획을 시행하고 있으며, 현재 G-20 국가로서 세계 경제에서도 중요한 위상을 차지하고 있다. 2009년 기준으로 터키 국내총생산(GDP)은 6,207억 달러, 1인당 국민 소득은 8,550달러로 세계은행의 국가별 소득기준에 의하면, 상위중소득국(Upper Middle Income Country: UMIC)으로 분류된다.

8) 1964년 12월, 터키는 EU 가입을 위한 제휴협정(association agreements)을 EU와 체결하였으며, 1987년에 EU 가입을 공식 신청함.



터키는 IMF의 대기성차관(Stand-By Arrangement) 지원 프로그램에 따라 각종 경제개혁 과제를 착실한 이행한 결과, 2004~07년 평균 7.4%의 경제성장을 기록하였다. 그러나 2008년에는 주요 수출시장인 유로존의 경기침체, 내수 및 투자 위축 등으로 경제성장률이 0.9%로 둔화되었고, 2009년에는 유럽지역 전반에 걸친 경기침체, FDI 유입 감소 등으로 EU 회원국들과 마찬가지로 경제상황이 악화되어 경제성장률은 -5.3%를 기록한 것으로 추정된다. 그러나 2009년 4분기부터 산업생산 증대 및 투자 심리 개선 등으로 경제상황이 호전되었고 2010년에 들어서는 국내외 경제여건이 개선됨에 따라 연중 경제성장률은 3~3.5% 수준을 기록할 것으로 전망된다.

〈표 3〉 터키 경제성장 관련지표 추이

단위: %, (억) 달러

	2004	2005	2006	2007	2008
경제성장률	9.4	8.4	6.9	4.7	0.9
국내총생산	3,922	4,830	5,309	6,471	7,299
1인당 GDP	5,420	6,930	7,540	9,090	10,150

자료: IMF.

터키는 해외차입 의존도가 높아 글로벌 금융위기가 발생할 때마다 외환금융 시장이 불안한 양상을 보였던 대표적인 신흥투자시장(Emerging Market)이었으나, 2008년 하반기 이후의 글로벌 금융위기 상황을 잘 극복한 국가로 평가된다. 터키 정부는 경제 위기를 극복하기 위해 IMF 대기성차관을 빈번히 지원받았는데,⁹⁾ 2008년 5월 IMF 대기성차관 지원이 종료된 이후에는 과거와는 달리 IMF에 추가 지원을 요청하지 않았고 국제적인 국가신용도 평가기관들도 터키의 경제체질이 개선된 것으로 평가하고 있다. 즉, OECD는 2008년 1월 터키의 국가신용등급을 5등급에서 4등급으로 한 등급 상향 조정하였고,¹⁰⁾ 2010년 1월 평가에서는 터키의 글로벌 금융위기 극복 노력, 정부의 효과

9) 터키는 1982년 금융위기, 1994년 외환위기, 2000~01년 금융위기 및 2006년 유동성위기 등 경제위기가 발생할 때마다 IMF에 구제금융을 빈번히 요청하였음. 2000년 이후 터키 정부가 IMF로부터 구제금융을 지원받은 내역은 (1) 1999년 12월, 150억 SDR 지원승인(2002년 2월 종료, 117억 SDR 집행), (2) 2002년 2월, 128억 SDR 지원승인(2005년 2월 종료, 119억 SDR 집행), (3) 2005년 5월, 67억 SDR 지원승인(2008년 5월 종료, 전액 집행) 등으로 요약됨.

10) OECD 국가위험도 평가회의에서는 평가대상국을 0등급(최상위등급, OECD 고소득국 수준)에서 7등급(최하위등급, 채무불이행 수준)의 8단계 등급으로 구분하여 평가함.



적인 경제정책 수행(재정건전성 양호), 건전한 금융시스템 운용, 국제금융시장에서의 조달능력 등을 반영하여 터키의 등급을 중전의 4등급으로 유지하였다. 또한, S&P는 2010년 2월, 대외채무 상환부담 경감 등으로 터키 경제정책의 유연성이 유지된 점, 글로벌 금융위기에도 불구하고 터키 금융시장의 건전성이 개선된 점 등을 긍정적으로 평가하면서 BB-/Stable에서 BB/Positive로 한 단계 상향조정하였다. Moody's도 2010년 1월, 터키 정부채권 등급을 Ba3/Stable에서 Ba2/Stable로 한 단계 상향조정하였다.

III. 한-터키 FTA의 경제적 효과

1. 관세인하 효과분석

가. 터키의 관세부과 현황

2007년 기준으로 터키의 관세대상 품목에서 면세품목(23.6%)을 제외하고 10% 이하의 관세율을 부과하는 품목 비중은 전체 관세대상 품목의 57%이며, 10%를 초과하는 관세율 부과비중은 19.4%이다. 세계무역기구(WTO)에 따르면, 2007년 기준으로 터키의 단순 평균 수입관세율은 농산물 47.6%, 비농산물 5.0%(공산품 4.2%) 수준이며, 품목별로는 섬유류 8.0%, 수송장비 5.1%, 금속제품 3.7%, 전기기기 2.8% 등으로 파악된다. 우리나라의 대 터키 주요 수출품목의 관세율은 철도차량 6.7%, 철강 5.4%, 전기기기 2.8%, 기계부품 1.7%, 광학정밀기기 1.6% 등이다.¹¹⁾ 한-터키 FTA 체결로 관세가 철폐될 경우 철도차량, 철강, 수송장비 등의 분야에서 우리나라 수출기업이 상당한 관세인하 효과를 누릴 수 있을 것으로 예상된다.

11) 대외경제정책연구원, “한-터키 FTA의 경제적 효과와 양국간 경제협력 증진방안”, 한-터키 FTA 공동 연구자료, 2009.8.4. pp15-19.



터키 정부는 1980년대부터 수출지향적인 대외무역정책을 추진하면서 무역자유화와 수출 진흥을 위한 정책(법인세 감면, 세금 환급, 수출보조금 지급 등)을 적극 채택하고 있다. 1990년대 이후에는 국제 무역환경 변화에 부응하고자, 터키는 WTO 및 EU 등 국제기준에 부합하는 수출입제도를 도입하였다. 특히, 1995년 터키는 EU와 관세동맹(Customs Union)¹²⁾을 체결(1996년부터 발효)하였으며, EU의 공동무역정책에 따라 동유럽(EU 가입이전) 국가들과 FTA를 체결하였다. 터키는 유럽 국가 중 유럽자유무역

〈표 4〉 터키의 FTA 추진현황

체결국 (발효일)		FTA 협상 진행국
유럽지역	중동지역	
EU (1996.1.1)	이스라엘 (1997.5.1)	한국, 레바논, 멕시코, 몬테네그로, 세르비아, 에티오피아, 요르단, 인도, 인도네시아, 칠레, 코소보, 패로 아일랜드, GCC, MERCOSUR, SACU
EFTA (1992.4.1)	팔레스타인 (2005.6.1)	
루마니아 (1998.2.1)	튀니지 (2005.7.1)	
불가리아 (1999.1.1)	모로코 (2006.1.1)	
마케도니아 (2000.9.1)	시리아 (2007.1.1)	
크로아티아 (2003.7.1)	이집트 (2007.3.1)	
보스니아-헤르체고비나 (2003.7.1)		
알바니아 (2008.5.1)		
그루지야 (2008.11.1)		

주: EU와는 관세동맹 체결, 2010년 3월 기준

자료: 세계무역기구(WTO).

12) 지역무역협정(Regional Trade Agreement: RTA)의 종류와 포괄범위

역내 관세 철폐	역외 공동 관세 부과	역내 생산요소 자유이동 보장	역내 공동 경제정책 수행	초국가적기구 설치·운영
① 자유무역협정 (NAFTA, EFTA 등)				
② 관세동맹 (베네룩스 관세동맹, MERCOSUR 등)				
③ 공동시장 (EEC, CACM, CCM, ANCOM 등)				
④ 완전경제통합 (마스트리히트조약 발효 이후의 EU)				

① 회원국간 관세철폐를 중심으로 하는 자유무역협정(FTA)

② 회원국간 자유무역 외에도 역외국에 대해 공동관세율을 적용하는 관세동맹(Customs Union)

③ 관세동맹에 추가해서 회원국간에 생산요소의 자유로운 이동이 가능한 공동시장(Common Market)

④ 단일통화, 회원국의 공동의회 설치와 같은 정치·경제적 통합 수준의 단일시장(Single Market)



연합(EFTA), 루마니아, 불가리아, 마케도니아, 크로아티아, 보스니아-헤르체고비나, 알바니아, 그루지야 등과, 중동 국가 중에는 이스라엘, 팔레스타인, 튀니지, 모로코, 시리아, 이집트 등과 각각 FTA를 체결하였다. 또한, 터키는 우리나라를 비롯하여 레바논, 멕시코, 몬테네그로, 세르비아, 에티오피아, 요르단, 인도, 인도네시아, 칠레, 코소보, 패로아일랜드, 걸프만 협력협의회(GCC), 남미공동시장(MERCOSUR), 남아프리카관세동맹(SACU) 등과 FTA 체결을 위한 협상을 진행하고 있다.

나. 한-터키 FTA의 거시경제효과 추정

양국간 FTA 체결로 예상되는 거시경제효과를 분석(CGE 모형)¹³⁾한 결과에 따르면, 경제성장률은 단기적으로 미미하게 나타나지만, 중장기적으로는 단기에 비해 경제적 효과가 나타날 것으로 분석되었다. <표 5>에서 나타난 바와 같이, 경제성장률은 정태 모형에서는 0.01%이지만 자본축적모형에서는 0.03%로 추정되며, 후생변화도 자본축적 모형에서 정태모형보다는 크게 나타날 것으로 분석된다. 즉, 관세인하에 따른 후생수준의 변화가 중장기적으로 크게 나타날 것으로 분석되며, 우리나라가 터키에 비해 후생수준의 증대효과가 더 클 것으로 예상된다.

<표 5> 한-터키 FTA가 우리나라에 미치는 거시경제효과 추정

정태모형 ¹⁴⁾		자본축적모형 ¹⁵⁾	
경제성장률(%)	후생변화(백만 달러) ¹⁶⁾	경제성장률(%)	후생변화(백만 달러)
0.01	161.71	0.03	278.45

주: 농수산업 및 서비스업을 제외한 제조업에 대한 관세폐지(관세인하율 100%) 가정
 자료: KIEP, "한-터키 FTA 추진 필요성과 분야별 고려사항", 2010. 2.

13) 연산가능일반균형(Computable General Equilibrium: CGE) 모형은 국내경제 및 대외거래 관련 경제 변수를 포괄하는 일반균형모형의 일종으로서 FTA, 기후변화 등 국제경제 환경변화에 따른 파급효과를 추정하는 대표적인 연산모형임(KIEP, "한-터키 FTA 추진 필요성과 분야별 고려사항", 2010. 2).
 14) 정태모형은 관세감축으로 산업생산이 높은 관세수준을 부과했던 산업에서 낮은 관세수준을 부과했던 산업으로 이전(잉여 생산요소 투입)되면서 발생하는 효과(단기)를 분석함.
 15) 자본축적모형은 관세감축을 통해 증가된 산업생산의 일부가 저축되고 이를 투자형태로 변경되어 다시 산업생산을 증가시키는 경우를 가정한 효과(중장기)를 분석함.
 16) 산업생산 변동을 반영하는 실질 GDP와는 다르게 자원배분의 효율성 제고, 교역조건의 변화 등을 반영함.



2. 한-터키 FTA의 기대효과

가. 터키의 EU 가입 이전 대 터키 수출확대 가능

양국간 교역규모는 절대적으로 아직 크지 않은 상황이나 한-터키 FTA가 체결될 경우 양국간 교역규모는 한 층 확대될 것으로 예상된다. 단순한 관세인하 효과 이외에도 수출입 및 투자 환경의 개선으로 인한 양국간 경제협력 증진 가능성이 더욱 클 것으로 전망된다. 터키는 EU 회원국에 대해서는 수입관세를 부과하지 않고 있으나 우리나라에 대해 평균 4.2%¹⁷⁾(공산품 기준)의 수입관세를 부과하고 있다. 한-터키 FTA가 체결되면, 터키시장 내 우리나라 수출품의 가격경쟁력 제고효과가 나타날 것으로 예상된다.

터키가 1963년에 EU 가입을 신청한 이후 1999년 10월 EU 집행위원회(European Commission)는 터키에 가입자격을 부여하였고, 2004년 12월 EU 이사회 결정에 따라 2005년 10월부터 터키와 EU는 가입협상을 본격화하였다. 그러나 EU는 언론·종교의 자유, 소수민족 및 노동자 권리 등의 부문에서는 여전히 개혁이 필요하다고 보고 있어 1993년에 제시된 “코펜하겐 기준(Copenhagen Criteria)”¹⁸⁾을 터키가 충족하지 못하고 있는 실정이다. 터키는 2015년 EU 가입을 목표로 하고 있으나, 2004년 5월에 EU에 가입한 사이프러스가 자국의 독립국 지위를 터키가 인정하지 않을 경우 터키의 EU 가입을 저지하겠다는 강경한 의지를 보이고 있고, 프랑스, 오스트리아, 독일 등도 반대 입장을 표명하고 있어 터키의 EU 가입은 상당기간 지연될 것으로 예상된다. 이에 따라, 한-터키 FTA 체결을 통해 양국간 경제협력을 증진할 수 있는 여건을 조성할 수 있으므로 터키의 EU 가입 이전의 과도기적인 관점에서 터키 및 주변시장을 겨냥하는 수출시장 확대전략이 요망된다.

17) 터키는 현재 EU를 비롯한 자유무역협정(FTA) 및 관세동맹(CU) 체결국, EU 및 WTO 규정에 의한 특혜 관세제도(GSP) 적용 대상국, 기타 제3국으로 분류하여 차등 관세를 부과하고 있으며, 우리나라는 제3국에 해당되어 비교적 고율의 관세가 적용됨.

18) 1993년 6월, 코펜하겐 EU 정상회담에서 제시된 조건부 EU 가입기준으로 ① 민주주의 확보, 법률, 인권 및 소수민족 보호를 위한 안정적 제도 구축(정치적 조건), ② 역내 경쟁압력 및 시장지배력에 대응할 수 있는 능력 및 시장경제기능 확립(경제적 조건), ③ 정치경제통화동맹 등 회원국 의무사항 준수능력(공동 체규범 준수 조건) 등이 그것임.



〈표 6〉 우리나라의 FTA 추진현황
(2010년 3월 현재)

기체결(발효일)	협상진행(진행차수)	협상준비 및 공동연구
칠레 (2004.4.1)	캐나다 (13차 협상)	터키, 러시아, 이스라엘, 일본, 중국, 한-중-일, MERCOSUR, SACU
싱가포르 (2006.3.2)	멕시코 (2차 협상)	
EFTA (2006.9.1)	GCC (2차 협상)	
ASEAN (2007.6.1)	호주 (4차 협상)	
인도 (2010.1.1)	뉴질랜드 (1차 협상)	
미국 (2007.6.30, 서명)	페루 (4차 협상)	
EU (2009.10.15, 가서명)	콜롬비아 (2차 협상)	

자료: 외교통상부.

나. 터키 주변시장과의 경제협력의 증진 계기

터키는 1995년 EU와 관세동맹을 체결하여 상호간 무관세 교역을 시행하고 있어 EU 기준에 준하는 무역규정을 정비한 상황이므로 우리 기업의 경우 현지 투자진출을 확대하여 주변시장 등에 대한 수출확대가 가능하다.

특히, 터키는 지리적 요충지로 유럽시장뿐만 아니라 중동, 중앙아시아 및 북부아프리카를 포괄하는 거대한 수출시장이 주변에 형성되어 있으므로 한-터키 FTA가 발효되면, 우리 기업의 수출시장은 더욱 확대될 것으로 분석된다. 터키는 중동, 중앙아시아 및 북부아프리카 지역에서 주도적인 역할을 수행하고 있어 주변시장 진출 교두보로서 터키를 활용할 필요가 있다. 즉, 우리나라의 전략적 수출시장으로서 뿐만 아니라 현지 직접투자시장으로서의 가치도 충분하다. 터키는 중앙아시아에서 정치경제적으로 영향력을 확대하는 데 주력하고 있을 뿐만 아니라 중동과 서방 국가간 중재자적 역할을 자처하고 있으며, 중동 또는 중앙아시아 국가와의 역사적 유대관계를 활용하여 에너지 및 건설 프로젝트에도 터키 정부가 주도적인 역할을 하고 있으므로 에너지자원 개발 등의 사업에서 터키의 입지적 조건을 우리나라가 적극 고려할 가치가 있다. 또한, 양국간 FTA 체결로 우리 기업의 무역거래와 직접투자 활동이 증가하면서 현지 고용창출과 산업생산 확대 등에도 기여할 것으로 분석되며, 터키를 생산거점으로 최대한 활용함으로써 주변시장과의 경제교류가 보다 활성화될 것으로 예상된다.



IV. 양국간 경제교류 현황과 방향

1. 경제교류 현황

가. 양국간 교역현황

우리나라와 터키의 교역은 연도별 변동성이 컸으나 꾸준하게 증가하였으며, 특히 1990년대 중반 이후에는 양국간 교역의 증가추세가 두드러졌다. 2000~07년 우리나라의 대 터키 수출실적은 연평균 25% 증가하였는데, 터키 내수시장 확대로 자동차, 전자제품(무선통신기기, 컴퓨터) 등을 중심으로 우리나라의 대 터키 수출이 증가하였다. 양국간 교역규모는 2002년 이전에는 10억 달러 수준이었으나, 2003년 이후 교역규모가 급증하였고 2007년에는 사상 최고치인 43.7억 달러(수출 40.9억 달러, 수입 2.8억 달러)를 기록하였다.

2008년에는 글로벌 금융위기 영향으로 양국간 교역규모가 감소하였고, 우리나라의 대 터키 무역수지 흑자규모도 축소된 것으로 나타났다. 그러나 우리나라의 터키에 대한 과도한 무역수지 출초구조가 쉽게 개선되지 않아 양국간 무역불균형 현상은 상당기간 지속될 것으로 전망된다. 이는 터키로부터 수입하는 품목이 대부분 1차 산품(원유 및 섬유제품 등)으로 그 증가에 한계가 있기 때문이다. 2009년 기준으로 우리나라의 대 터키 수출규모는 우리나라 총수출(3,635억 달러)의 0.73%에 불과한 26억 6,069만 달러를 기록하였다.

〈표 7〉 한-터키 교역규모 추이

단위: 백만 달러, %

		2007	2008	2009
교역	수출 (증감률)	4,087 (34.6)	3,773 (-7.7)	2,661 (-29.5)
	수입 (증감률)	282 (44.9)	362 (28.5)	434 (20.0)
	무역수지	3,805	3,411	2,227

주: 수출 및 수입 증감률은 전년 대비 변동비율(%)을 계산
자료: 한국무역협회.



우리나라의 터키에 대한 수출품목은 2000년 이전에는 선박에 편중되었지만 2000년대 들어 자동차 및 무선통신기기 등의 수출이 호조를 띠면서 수출품목이 다양화되는 추세를 보였다. 또한, 2002년까지 원유수입에 편중되었던 수입품목의 구조는 이라크전 발발 이후 수입규모가 축소되면서 수입품목의 다변화 경향이 일부 나타나고 있다. 그러나 매년 주요 수입품목이 크게 변동되는 양상을 거듭하고 있는데, 이는 우리나라의 대 터키 수출에 비해 수입이 활발히 이뤄지지 않고 있음을 반영하는 것이다. 2007~09년 우리나라의 대 터키 주요 수출품목은 선박, 자동차(부품), 전자통신제품 등이며, 동 기간 중 우리나라의 대 터키 주요 수입품목은 원유(제품), 섬유제품(직물, 의복 포함) 등이다. 2009년 기준으로 우리 기업이 터키에 수출한 7대 주요 품목(선박, 자동차, 합성수지, 자동차부품, 무선통신기기, 열연강판 및 평판디스플레이)의 수출비중은 전체의 44.3%로 우리나라의 대터키 수출품목이 다변화되는 경향을 나타내고 있다. 반면, 2009년 기준으로 우리 기업이 터키로부터 수입한 7대 품목(원유, 자동차부품, 원유제품, 선재, 비금속광물, 직물의류 및 연초류)의 수입비중은 전체의 67.5%로 나타나 우리나라의 대 터키 수입이 아직은 특정산업에 편중되어 있음을 알 수 있다.

〈표 8〉 주요 품목별 우리나라의 대 터키 교역실적
(2009년 기준)

단위: 백만 달러, %

수출실적			수입실적		
수출품목	수출금액	수출비중	수입품목	수입금액	수입비중
선박	266	10.0	원유	112	25.8
자동차	261	9.8	자동차부품	82	18.9
합성수지	217	8.2	원유제품	38	8.8
자동차부품	179	6.7	선재	19	4.4
무선통신기기	97	3.6	비금속광물	15	3.5
열연강판	90	3.4	직물의류	15	3.5
평판디스플레이	70	2.6	연초류	12	2.8
소계	1,180	44.3	소계	293	67.5
계	2,661	100	계	434	100

자료: 한국무역협회.



나. 우리나라의 대 터키 직접투자 현황

우리나라의 대 터키 직접투자규모(투자금액 기준)는 2006년 이전에는 연평균 5천만 달러에도 못 미치는 수준이었으나 2007년에는 연중 1억 달러를 상회하는 투자실적을 기록하였다. 2008년에는 투자실적이 다소 감소하였으나, 2009년에는 다시 2억 달러를 상회하는 투자실적을 보이면서 대 터키 투자가 증가세로 돌아섰다. 투자잔액 기준으로 2009년 말 우리나라의 대 터키 직접투자 실적은 4억 979만 달러로 우리나라 해외직접투자잔액(1,376억 달러)의 0.3%에 불과하지만, 우리나라의 해외직접투자가 일부 국가에 편중된 현상으로 인해 선진국을 제외하면 터키가 우리나라의 15위권 투자대상국으로 분류된다.

신고누계 기준으로 2009년 말 우리 기업의 대 터키 직접투자 실적은 60건, 7억 1,359만 달러이다. 터키 현지에 진출한 우리 기업은 현대자동차, LG전자, KCC, 한라공조, 삼성전자, KT&G, SK, 만도기계, 경인양행, GM 대우, 대양금속 등이다. 우리 기업의 터키 진출동기는 대부분 저임 노동력 및 숙련 기술력의 활용과 터키를 EU 시장진출을 위한 교두보로서 활용하기 위한 것이었다. 그러나 한-EU FTA가 발효되면, 터키는 EU 시장진출을 위한 교두보뿐만 아니라 터키 자체의 내수시장을 겨냥하거나 주변 중동 및 중앙아시아 진출을 위한 거점으로서 활용될 것으로 예상된다.

〈표 9〉 우리나라의 대 터키 직접투자규모 추이

단위: 천 달러

		2007	2008	2009	2009년 말(누계)
직접투자	신고법인수	10	5	9	60
	신고금액	131,150	89,797	247,907	713,593
	투자금액	112,804	69,299	207,117	409,793

자료: 한국수출입은행.

2. 경제교류 확대가능 산업

터키의 제9차 7개년 경제개발계획(2007~13)에서 나타난 국가차원의 중점적인 추진 과제는 에너지·교통 인프라 개선, 정보통신기술(ICT) 확산, 낙후지역 개발, 전자정부 효율성



제고 등으로 요약할 수 있다. 또한, 터키 재무부(Undersecretariat of Treasury)는 경제발전을 위해 에너지, 자동차, 전동차, 창고운수, 서비스 등의 분야에 대한 외국인 직접투자를 선호하고 있다. 한편, 우리나라의 수출산업에서 대외경쟁력을 보유하고 있는 분야는 수송장비(자동차 포함), 전기기기, 정밀기계부품 등이고¹⁹⁾, 특히 터키 시장에서 우리나라의 생산제품이 상대적인 경쟁력을 보유하고 있는 분야는 자동차, 정밀기계제품, 일반기계, 석유화학, 수송장비 등의 산업으로 분석된다.²⁰⁾ 2009년 5월, 우리 정부는 17개 신성장동력산업 육성계획을 발표하였는데, 신성장동력산업 육성계획은 녹색기술(신재생에너지, 그린수송시스템 등), 첨단융합(IT융합시스템 등) 및 고부가가치(녹색금융 등) 산업에 대해 집중적으로 추진된다.

한-터키 FTA 협상이 체결되면, 우리나라는 터키 정부가 육성하려는 산업(교통인프라 및 정보통신), 우리나라가 대외경쟁력을 보유한 산업(자동차 및 정보통신), 양국간 산업협력을 강화하려는 산업(에너지) 뿐만 아니라 관세인하 효과가 예상되는 산업²¹⁾(교통인프라 및 자동차) 등의 분야에서 양국간 경제교류가 확대될 것으로 전망된다.

가. 자동차 산업

터키 자동차산업은 생산대수 기준으로 세계 자동차 생산국 가운데 18위(유럽 내 6위) 수준으로, 터키는 국제적인 판매 네트워크를 확충하기 위한 글로벌기업들의 생산기지로서 급성장하고 있다. 터키 시장에 진출한 주요 자동차 생산법인은 르노(Oyak Renault), 포드(Ford Otosan), 피아트(Turk Otomobil Fabrikasi),²²⁾ 도요타(Toyota Motor), 현대자동차(Hyundai Assan) 등이다. 르노가 주요 자동차 생산법인으로서는 최초로 1969년에 진출하였고 1990년대 중반 이후에는 도요타, 혼다, 현대자동차 및 포드²³⁾가 각각 터키에 현지 생산공장을 설립하였다. 2008년 기준 현지진출 자동차 제조업체별 생산비중(생산대수)은 르노 24.5%(286,695대), 포드 22.9%(268,761대), Tofas 22.8%(267,436대), 도요타 10.8%(126,521대), 현대자동차 7.0%(81,590대) 등

19) 현시비교우위(Revealed Comparative Advantage: RCA) 지수 기준(KIEP, "한-터키 FTA 추진 필요성과 분야별 고려사항, 외교통상부 주최 한-터키 FTA 공청회 발표자료, 2010.2, pp19-20).

20) 시장별 비교우위(Market Comparative Advantage: MCA) 지수 기준 (*ibid*, pp21-22).

21) 터키는 자국 산업을 보호하기 위해 농산물 및 섬유류류 산업에 대해 비교적 고율의 수입관세를 부과함.

22) 터키 KOC Holing 그룹과 이탈리아 Fiat의 합작업체(각각 37.8%의 동일한 지분 소유)로서 Tofas로 불림.

23) 포드는 1983년에 Otosan(1959년 포드모텔의 조립공장으로 설립) 지분 11%를 인수하였고 1997년에는 동 지분을 41%로 확보하면서 기업 명칭을 Otosan Ford로 개명함.



으로 5대 자동차업체가 전체 생산의 88%를 점유하고 있는 것으로 나타났다.

우리나라의 대 터키 주요 수출품목에서도 자동차 및 관련부품 산업의 수출비중이 비교적 높은 편이다. 한-터키 FTA가 체결되면, 관세인하로 상대적으로 낮아진 생산비용의 영향으로 터키 현지에 대한 완성 자동차공장 설립 및 자동차 부품업체 동반진출 등 자동차산업의 대 터키 수출 및 투자의 과급효과가 클 것으로 예상된다. 우리 기업의 대 터키 진출이 본격화될 경우 EU 시장 이외에도 향후 자동차 구매수요가 증가할 것으로 예상되는 중앙아시아, 중동 및 북부아프리카 등 제3국 시장으로도 자동차 및 관련제품의 수출 확대가 가능하다.

우리 업체로는 현대자동차가 1995년 터키 현지(Izmit)에 자동차공장을 설립하여 1997년부터 양산(연간 10만 대 생산능력)하고 있으며, 2009년에는 터키 내수시장 점유율 1위(16.4%)를 기록하였다. 현대자동차는 터키 키바르그룹과 합작투자를 하였고, 엑센트, 스타렉스, 매트릭스 등 승용차 위주로 생산하고 있다.

〈표 10〉 터키의 자동차 생산 및 수출 추이

단위: 대

	2007	2008 ^e	2009 ^e	2010 ^f
생산대수	1,099,413	1,147,110	745,275	804,311
(승용차)	(634,883)	(621,567)	(447,165)	(474,544)
수출대수	822,677	920,760	646,108	757,808

자료: BMI, *Turkey Autos Report*, 2010.

나. 교통인프라 산업

터키에서는 산악지형 및 채원부족 등으로 도로망 확충이 담보상태에 있으며, 도시 지역 교통정체와 환경오염(매연)도 심각한 상황이다. 터키 화물 및 승객 운송량의 90% 이상이 도로에 집중되어 있고 철도 및 해상운송 비중은 저조한 편이다. 이에 따라 향후 대중교통 수요증대에 대비하고 교통수단의 다변화를 위해 교통인프라 확충이 시급한 실정이다. 터키 철도청(TCDD)에 따르면, 터키 정부는 앙카라-이스탄불 고속철도 등 철도 현대화사업에 투자를 확대할 계획인데, 2007~13년 터키 정부예산에서 교통·통신 인프라 부문에 총예산의 26%(440억 리라)가 배정될 정도로 터키 정부는 교통인프라 산업을 육성하고 있다.



터키 정부는 현재 도시내 지하철공사, 주요 도시간 연결철도 및 해저터널 건설 프로젝트를 적극 추진하고 있다. 터키 이스탄불의 지하철은 현재 1개 노선에 불과하며, 향후 증대될 대중교통 수요와 경제계획상에 나타난 철도 인프라 개선 계획 등을 고려할 때 철도차량 및 전동차 수출시장의 잠재력은 매우 크다.

우리나라의 현대로템(주)은 2003년 11월 터키 철도청(TCDD)과 합작으로 Adapazari (Sakarya 지방)에 현지공장을 설립하였다. 현대로템(주)은 2005년 7월 이스탄불 오토 가르 경전철 사업에서 6,600만 달러의 철도차량 공급계약을 체결하였고, 2006년 3월에는 1억 4천만 달러의 전동차 구매사업을 수주하는 성과를 거둔 바 있다.

〈표 11〉 터키의 주요 교통인프라 투자프로젝트 개황

단위: 백만 달러

프로젝트명	투자금액	건설기간	시행업체
보스포러스해협 해저터널	3,160	2004~10	Gama, Nuroi 등
이즈미르 항구	1,275	2007	Hutchinson Port
이스탄불 지하철 확장	1,157	2008~13	Astaldi, Makyol 등
이스탄불-앙카라 고속철도	785	2003~08	CRCC-CMC-CENGIZ
이스탄불 국제공항	555	2007~10	GMR Infrastructure 등

자료: BMI, Turkey Infrastructure Report, 2010.

다. 정보통신 산업

터키는 통신 네트워크를 확충하고 있으나, 인터넷 및 데이터 서비스에 대한 인프라는 비교적 낙후되어 있다. 이동통신 서비스는 1991년부터 시작되었고, 1994년에 유럽식 GSM 방식이 도입된 이후 Turkcell, Telsim, AveA 등의 이동통신업체가 참여하고 있다. 인터넷 서비스 부문에서는 Superonline이 Vestelnet을 인수한 이후 시장을 주도하고 있으며, IT 하드웨어, 소프트웨어 및 네트워크 장비 업체는 영세한 수준으로 네트워크 장비부품들을 대부분 수입에 의존하고 있다.

그러나 터키 정부는 정보통신기술(ICT) 부문에 대한 투자 필요성을 인식하고 2006~10년 IT 부문에 대해 28억 8천만 달러의 투자계획을 수립하는 등 정보통신 산업에 대한 투자를 강화하고 있다. 인구 연령대가 낮은 터키의 인구구조상 IT 개발수요가 잠재



되어 있고 터키 정부의 전자정부 구축사업, 낙후지역 개발사업 등과 연계하여 정보통신 인프라 구축사업에도 우리 기업의 참여가 가능하다. 최근 터키의 데이터 정보처리 및 통신장비 산업이 급성장하고 있어 대외적으로 경쟁력을 보유한 ICT 관련 우리 기업의 진출이 유망하다. ICT 산업의 경쟁력을 보유하고 있는 우리나라 ICT 장비 및 서비스 업체의 터키 진출확대는 터키의 경제사회 인프라 개발 촉진, ICT를 바탕으로 한 지식 기반 산업경제 활성화에 기여할 것으로 예상된다.

〈표 12〉 터키 IT시장의 부문별 부가가치 추정

단위: 백만 달러, %

	2007	2008 ^e	2009 ^e	2010 ^f
총 부가가치	5,638	6,596	6,332	6,649
하드웨어	3,834	4,518	4,369	4,621
소프트웨어	761	874	823	848
ICT 서비스	1,043	1,204	1,140	1,180

자료: BMI, *Turkey Information Technology Report*, 2010.

라. 에너지 산업

터키 에너지 소비에서 원유, 천연가스, 석탄 등 화석연료가 차지하는 비중은 90%에 달하며, 에너지 자원의 70% 이상은 해외 수입에 의존하고 있는 실정이다. 특히 전력 수요가 급격히 증가하고 있는 추세이므로 터키 정부는 원전(흑해 연안), 가스송유관(Nabucco 프로젝트) 건설 사업을 적극 추진하고 있다. 터키 에너지자원부의 투자계획에 따르면, 터키는 2005~20년간 신규 발전설비 912.8억 달러, 석유 160억 달러, 수력 60.9억 달러, 석탄 51.1억 달러 등 1,285.7억 달러를 투자할 예정이다.

터키 정부는 전력난 해소를 위한 발전설비 투자확대를 계획하고 있고 에너지산업에 대한 개발투자수요가 지속적으로 증가할 것으로 전망되므로 원전 등 발전설비 프로젝트에 대한 우리 기업의 적극적인 참여가 요망된다. 현재 터키에는 가동 중인 상업용 원전이 없으며, 터키 정부는 2015년까지 5,000MW 규모의 신규 원전 건설계획을 수립하여 흑해연안(Sinop 지역) 및 지중해연안(Akkuyu 지역)에 원전 건설을 추진하고 있다. 특히, 2010년 3월에는 한-터키간 원전 건설을 위한 공동선언문에 서명한 바 있다.



2010년 1월 UAE 원전 수출건에 이어 터키에 대한 원전 수출이 성사된다면, 우리 기업의 대외수출 인지도가 크게 개선될 것이다. 특히, 터키는 중앙아시아와의 문화적, 종교적 유대관계를 형성하고 있어 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등의 대형 에너지자원 개발프로젝트를 터키 관련업체가 주도하고 있는 상황이므로 터키 정부와의 전략적 동반자 관계 구축을 통해 중앙아시아 에너지자원 개발 사업에 공동 진출을 모색할 필요도 있다. **K**

〈참고문헌〉

1. 성한경, “한-터키 FTA 추진 필요성과 분야별 고려사항”, 외교통상부 주최 한-터키 FTA 공청회 발표자료, 2010.2.19.
2. 조양현, “터키의 전략적 가치와 협력 유망분야”, 외교통상부 주최 한-터키 FTA 공청회 발표자료, 2010.2.19.
3. 국민경제자문회의, 『대 터키시장 진출 및 경제협력 증진방안』, 산업통상회의 및 대외경제위원회 안건, 2007.10.11.
4. 대외경제정책연구원, “한-터키 FTA의 경제적 효과와 양국간 경제협력 증진방안”, 한-터키 FTA 공동연구자료, 2009.8.4.
5. 한국수출입은행, 『터키 국가현황 및 진출방안』, Country Report 2007-3호, 2007.12.
6. _____, “터키 국별 신용도 평가보고서”, 2010. 3.
7. _____, “한-터키 FTA의 전략적 가치와 양국간 협력 유망분야”, 산업이슈분석 2010-1호, 2010. 3.11.
8. BMI, *Turkey Autos Report*, 2010.
9. _____, *Turkey Information Technology Report*, 2010.
10. _____, *Turkey Infrastructure Report*, 2010.
11. EIU, *Country Report: Turkey*, 2010.
12. www.invest.gov.tr
13. www.kita.net
14. www.treasury.gov.tr
15. www.wto.org