

개도국 산업분석 리포트

【산업이슈분석 2010-11】

2010. 11. 11.

한-터키 협력확대 가능산업 현황 분석

목 차

I. 산업정책 개요	1
II. 주요 산업 현황	2
III. 산업별 FDI 유입동향	9
IV. 투자확대방안	12



- 한-EU FTA가 2010년 10월에 체결(공식 서명)되어 2010년 7월 이후 잠정 발효될 예정이어서 EU와 관세동맹(1995년 12월 체결, 1996년 1월 발효)을 체결한 터키와의 우리나라간 FTA 협상이 본격 추진되고 있음. 2010년 4월부터 양국간 제1차 협상(앙카라)을 시작으로 7월(서울) 제2차 협상을 완료하였고, 현재 제3차 협상을 추진하고 있는 터키에 대하여 우리나라와 협력확대가 가능한 주요 산업 현황, 외국인 직접투자(FDI) 유입동향, 투자확대방안 등에 관하여 검토해 보고자 함.

I. 산업정책 개요

□ 제9차 경제개발계획 시행

- 터키 정부는 안정적 산업기반을 통한 경제성장과 산업구조 고도화를 추구하기 위해 1963년부터 5개년 경제개발계획을 추진했으며, 1980년대 이후 기존의 수입 대체 산업정책을 수출드라이브의 대외 개방형 산업정책으로 전환함.
- 2006년 6월 제121차 의원총회에서 제9차 7개년 경제개발계획(2007~13) (법률 제 3067호)이 승인되어 “EU 수준 완전 부합, 글로벌 경쟁력 보유, 소득분배 공평, 안정적 성장을 달성하는 정보사회 국가로서의 발전” 등의 장기비전이 제시됨.

□ 중기개발프로그램 수립

- 터키 정부는 경제상황을 개선하기 위해 중기개발프로그램(MTP)을 매년 수정해 발표하는 등 3년간 취하게 될 구체적인 경제·재정조치를 경제정책에 반영하고 있어 국제사회로부터 시의 적절한 조치였다는 평가를 받고 있음.
- 2011~13년 중기개발프로그램(MTP)에서는 글로벌 금융위기 이후의 경제회복을 위한 고용증대, 물가안정 등을 포함한 거시경제안정화 정책, 사회보장기금 등을 통한 효율적 재정관리, 구조조정을 통한 재정지출 억제 등이 반영됨.



<표 1> 제9차 7개년 경제개발계획의 경제사회 개발전략

5대 전략	세부 실행계획
경쟁력 제고	거시경제 안정, 기업 경영환경 및 금융시스템 개선, 지하경제 감축, 에너지·교통인프라 개선, 환경보호 및 도시 인프라 개선, R&D 및 혁신 향상, 정보통신기술 보급, 농촌구조 효율성 제고, 고부가가치 산업생산 추구
고용 증대	노동시장 개선, 노동수요에 대한 교육 민감도 증대, 활동적 노동정책 개발
인적자원 개발 및 사회유대 강화	교육시스템 개선, 보건시스템 효율화, 소득분배 개선, 사회융화 및 빈곤퇴치, 사회보장제도 효율성 제고, 문화 보호·개선
낙후지역개발 추진	지역개발정책 효율화, 지방 역동성 및 내부 잠재력 개발, 담당기관 개발능력 제고, 낙후지역 개발
공공 서비스의 효율성 및 질적 개선	기관간 책임 및 권한 조정, 정책입안 및 실행능력 제고, 공공부문의 인적자원 개발, 전자정부 효율성 및 보급강화, 사법시스템 개선, 치안서비스 효율화

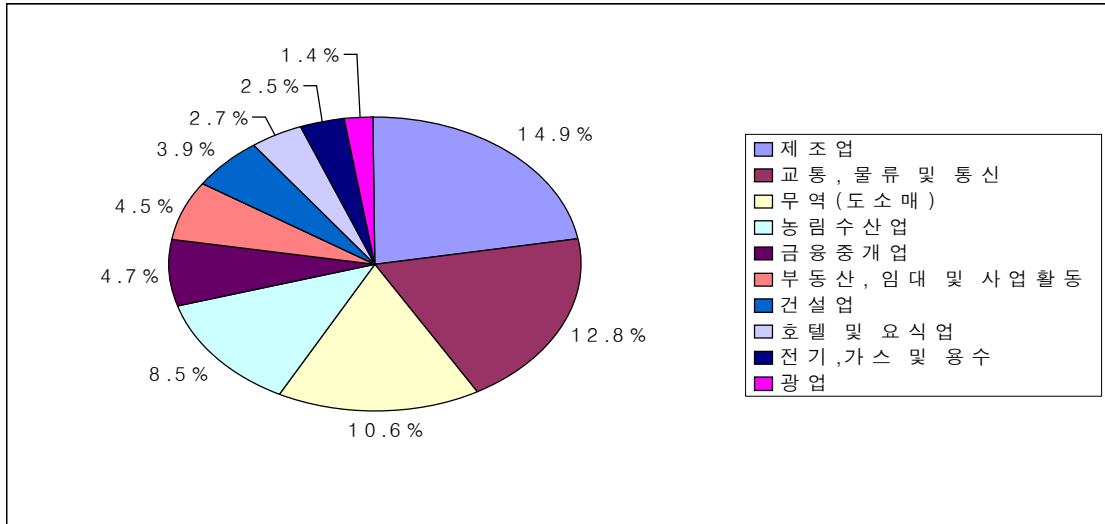
자료: 터키국가기획청(DPT).

II. 주요 산업 현황

□ 산업별 GDP 구성

- 터키 경상 GDP는 2007년 8,432억 리라, 2008년 9,505억 리라(전년 대비 12.7% 증가), 2009년 9,540억 리라(0.4% 증가)로 점진적인 증가추세를 나타내고 있으며, 산업별 GDP 구성 비율은 연도별로 그 변동폭이 크지 않은 상태임. 2009년 기준으로 터키 GDP에서 차지하는 비중이 큰 산업은 제조업, 교통, 물류 및 통신, 무역업 및 농림수산업 등의 순으로 나타남(<그림 1> 참조).

<그림 1> 터키 산업별 GDP 구성 비율



주: 2009년 기준 (기타 산업 제외).

자료: 이스탄불상공회의소, *Economic Report 2009*.

(1) 자동차산업

□ 자동차산업의 생산·수출현황

- 터키 정부는 자동차산업을 육성하기 위해 1960년대 수입대체, 1970년대 자동차 부품 생산, 1980년대 기술투자 확대, 1990년대 구조조정 및 산업통합을 위한 글로벌 경쟁력 제고, 2000년대 고부가가치 창출을 위해 주력함.
- 터키에서는 1955년 트랙터 및 트럭, 1963년 버스를 생산하기 시작하였고, 1970~80년대는 연간 최대 15만대를 생산하는 데 그쳤으나, 1990년대 들어 연간 40만대 수준을 상회함.
- 2000년대 들어 자동차 생산실적은 2003년 50만대, 2004년 80만대, 2007년 100만대를 돌파한 것으로 나타남. 승용차 생산실적은 2009년에는 510,931대로 전년에 비해 17.8% 감소하였으며, 상용차 생산은 전년 대비 26.6% 감소한 330,044대를 기록하여 2004년 수준에 그침(2009년 자동차 생산: 869,605대).
 - 자동차 생산: 세계 17위(유럽 7위), 경상용차 생산: 세계 9위(유럽 1위)



- 터키 자동차시장에서는 다국적기업의 진출이 현저하게 나타났는데, 르노(OYAK) 및 피아트(Tofas)는 1971년부터 현지생산을 시작하였고, 1990년대 중반 이후에는 도요타, 혼다 및 현대자동차(1993)가 터키에 진출하였고, 2001년에는 포드(Otosan)가 자동차 생산법인을 설립하여 수출용 상용차를 생산하기 시작함.
- 자동차 제조업체별 승용차 생산대수는 2009년 기준 르노(OYAK)가 277,572대로 전체의 54.3%를 차지하였고, 도요타는 72,264대, 피아트(Tofas)는 61,126대, 현대자동차는 48,652대를 각각 기록함.
 - 2009년 기준으로 자동차 생산능력은 151만 5,655대 수준이며, 5대 자동차업체의 생산능력은 피아트(Tofas) 40만대, 르노(OYAK) 36만 대, 포드(Otosan) 33만대, 도요타 15만 대, 현대자동차(Assan) 12.5만 대의 순임.
- 한편, 2009년 기준으로 자동차 수출은 62만 8,970대, 내수는 57만 5,865대이며, 터키 자동차 수출의 70%는 EU 회원국에 판매되고 있어 터키가 유럽 지역에서 자동차 생산기지로서의 입지가 강화되고 있음.
 - 2009년 기준 르노(OYAK), 포드(Otosan) 및 피아트(Tofas)의 3대 자동차업체가 수출을 주도하고 있으며, 승용차 부문에서는 르노(OYAK), 경상용차 부문에서는 피아트(Tofas)가 각각 최대실적을 기록함.

<표 2> 터키 자동차 시장의 생산 및 수급 현황

		2008	2009	증감률(2008-09)
내수시장(매출)	자 동 차	526,544	575,865	9.4%
	승 용 차	305,998	369,819	20.9%
생 산	자 동 차	1,147,110	869,605	-24.2%
	승 용 차	621,567	510,931	-17.8%
수 출	자 동 차	921,270	628,970	-30.9%
	승 용 차	525,301	388,994	-25.9%
수 입	자 동 차	306,087	313,917	2.6%
	승 용 차	206,793	243,542	17.8%

주: 2009년 기준 (단위: 대).

자료: 터키자동차공업협회(OSD).



(2) 교통인프라산업

□ 교통인프라 현황

- 터키는 장거리, 산악지형 및 재원부족으로 도로망 확충이 담보상태에 있음. 도시 지역 교통정체와 환경오염(매연)도 심각한 상황임.
- 터키 철도의 85%는 1940년 이전에 건설되었으며, 40% 이상은 1923년 터키공화국 설립 이전에 건설됨. 특히 철도 수송능력은 2007년 기준으로 화물수송의 4% (연간 2,080만 톤), 여객수송의 2%(연간 8,100만 명)로 1990년대 초 이후 지속적으로 위축되고 있음.
- 터키 정부는 제9차 7개년 경제개발계획 추진 기간에 철도의 화물 수송량을 늘릴 계획인데, 동 계획에 의해 터키철도청(TCDD) 민영화, 보스포루스 해협 해저터널 공사(Marmaray Project), 앙카라-이스탄불 고속도로 프로젝트('03.12월 사업개시) 등을 추진하고 있음.

□ 건설업

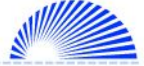
- 터키 건설업은 전통적으로 경제의 중요한 역할을 담당하고 있으며, 철강, 유리, 세라믹, 페인트 등 다양한 산업에 상당한 파급효과를 미치고 있음. 그러나 터키 건설시장은 금리 수준 및 주택금융 조건 등에 민감한 반응을 보였는데, 2001년 경제위기 당시 건설업의 부가가치는 GDP의 4%로 감소하였으나 2004~06년에는 5% 수준으로 다소 증가한 것으로 나타남.
- 건설업은 1980년대 후반 이후 연평균 7%의 성장세를 보였으나 1990년대 중반 이후 연평균 6% 수준의 성장률을 기록하였으며, 2000년 이후에는 건설경기가 위축되어 연간 성장률은 평균 5% 이내로 둔화추세를 나타내고 있음.
- 터키에서는 아크펜(Akfen), 알라코(Alarko), 도구스(Dogus), 엔카(Enka) 등 대형 건설업체가 건설시장을 주도하고 있으며, 구소연방(러시아, 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 우크라이나), 중동 및 북부아프리카(카타르, 리비아, 사우디아라비아, UAE, 알제리, 예멘, 이라크, 이란), 발칸지역(알바니아, 불가리아) 해외건설에도 참여하고 있음.



(3) 에너지산업

□ 원유·가스

- 터키 원유 매장량은 2006년 말 기준으로 9억 8,450만 톤으로 추정되며, 대부분 북서 발칸지역(Thrace), 동남 아나톨리아, 동부 지중해 등의 유역에 매장되어 있으나, 원유 생산량은 내수의 10%도 충족하지 못하여 부족분(90% 이상)은 이란, 러시아, 리비아, 사우디아라비아, 시리아, 이라크 등지에서 수입하고 있음.
- 원유 생산량은 1991년 450만 톤을 기록한 이후 감소추세를 보이면서 2006년에는 218만 톤을 기록하였으며 2007년 이후 다시 증가하여 2009년에는 240만 톤 규모(원유 소비의 7.5% 수준)임. 한편, 2007년 기준으로 원유 수입(2,340만 톤) 의존도는 이란 35%, 러시아 29%, 리비아 18% 등으로 나타남.
- 터키에서 원유 생산은 국영기업인 터키석유공사(TPAO)에 의해 주도되고 있고, 주요 외국기업으로는 셸, 엑슨모빌 등이 원유 생산에 참여하고 있음.
- 한편, 터키 가스 매장량은 2006년 기준 219억 m³로 추정되며, 가스 생산량은 2001년(3억 m³) 이후 증가하여 2006년 9억 m³, 2008년 10억 m³ 수준이었으나 2009년에는 7억 m³으로 감소함. 따라서 가스 생산량은 소비의 2% 정도만 충족 되는 상황이어서 부족분은 대부분 수입(2007년 365억 m³)에 의존함.
- 1990년대 중반 이후 가스 수입대상국을 다변화하여 러시아(58%) 이외에도 이란(17%), 알제리(12%), 나이지리아, 이집트, 투르크메니스탄, 이라크 및 아제르바이잔으로부터의 가스 수입이 증가하고 있음.
- 14개의 가스 유전 중 마르마라해역이 최대 규모이며, 가스 생산은 터키 석유공사(생산실적의 63%), 셸 및 BP에 의해 주도되고 있으나, LNG 터미널 등 가스 사업운영권은 터키가스공사(BOTAS)가 소유함.
- 터키는 러시아, 카스피해 연안국 및 중동지역에서 유럽지역에 이르는 원유 및 가스의 주요 수출경로로서 경제적 입지가 더욱 중요시되고 있음.
- BTC(아제르바이잔-그루지야-터키) 송유관('05.5월 완공), 나부코(터키-불



가리아-루마니아-헝가리-오스트리아) 송유관('02.10월 계약체결), 삼선-제이한(Samsun-Ceyhan) 송유관('06.5월 사업승인) 등은 터키가 지리적 요충지로서의 역할이 부각된 주요 사례임.

□ 원자력 발전

- 터키 에너지 소비구조는 2009년 기준으로 원유 30%, 가스 31% 등으로 나타나 원유·가스가 에너지 소비에서 차지하는 비중은 61%이며,¹⁾ 에너지 자원의 70% 이상은 해외 수입에 의존하고 있는 실정임. 특히 전력 수요가 급격히 증가하고 있는 추세이므로 터키 정부는 원전 건설을 적극 추진함.

- 원유 소비: 3,200만 톤(2009), 가스 소비: 400억 m³(2009)

- 에너지 소비의 지속적인 증가로 전력 부족현상을 해소하기 위한 방안으로 터키 정부는 원전 및 풍력발전소 건설 등을 추진하고 있으며, 원전 건설에 대해서는 터키 에너지자원부가 주관하고 의회승인 절차가 필요함.
- 터키에는 가동 중인 산업용 원전이 없으며, 터키 정부는 2023년까지 10,000MW 규모의 신규 원전 건설계획을 수립하여 흑해연안의 시놉(Sinop) 지역, 지중해연안의 아쿠유(Akkuyu) 지역 등지에 원전 건설을 추진하고 있음.
 - 2010년 5월 러시아는 터키와 정부간 협정을 체결하여 1,200MW급 4기 건설을 위한 아쿠유 원전사업(200억 달러, 2018년 가동)을 수주했으며, 우리나라는 1,400MW급 4기의 시놉 원전(2019년 가동) 등을 건설하기 위한 원전협력 양해각서를 터키 정부와 2010년 6월 체결함.

(4) 정보통신산업

□ 통신·인터넷 서비스 시장

- 터키는 상당히 광범위한 통신네트워크를 보유하고 있으나 인터넷 및 데이터처리 서비스에 대한 인프라는 EU 회원국에 비해 상대적으로 낙후되어 있음.

1) 터키의 에너지원별 발전량 비중은 2009년 기준으로 가스 51.3%, 석탄 27.0%, 수력 17.8%, 원유 3.2%, 재생 에너지 0.5% 등으로 나타남(BMI).



- 터키 정보기술(IT) 소프트웨어 시장규모는 지속적인 증가추세를 보이고 있는데, 이는 양질의 소프트웨어 교육수준을 받은 엔지니어와 숙련된 컴퓨터 기술자 등 풍부한 정보기술 인력을 보유한 데 기인함.
- 터키의 유선통신 시장에서는 민영화(2005년 Saudi Oger에 지분 55% 매각)된 투르크텔레콤(Turk Telekom)이 최대 가입자를 보유하고 있고, 위성파 케이블 TV 시장은 국영기업인 투르크샛(Turksat)에 의해 운영되고 있음.
- 이동통신 서비스는 1991년부터 시작되었고, 1994년 유럽식이동통신시스템(GSM) 방식을 터키가 도입한 이후 이동통신 시장에는 투르크셀(Turkcell), 텔심(Telsim), 아베아(AveA) 등의 이동통신업체가 참여함. 2010년 3월 기준으로 휴대폰 가입자는 6,178만 명(보급률 86.0% 수준)에 달했음.
 - 투르크셀은 최대 가입자(2010년 1분기 기준 3,430만 명)를 보유한 이동통신업체로서 최대 주주는 텔리아-소네라(Telia Sonera)(스웨덴-핀란드, 37.09%)와 쿠쿠로바(Cukurova Holding)(23.39%)이었지만, 2005년에는 러시아 알파(Alfa) 그룹(21.38%)에 지분 일부를 매각함.
 - 텔심은 보다폰(가입자: 1,583만 명)에 46억 달러의 자산매각이 2006년 5월에 승인되었고, 아베아(가입자: 1,165만 명)는 이즈팀(Is-TIM)과 아이셀(Aycell)(투르크텔레콤의 자회사)을 합병하여 2004년에 설립됨.
- 인터넷 서비스 부문에서는 슈퍼온라인(Superonline)이 베스텔넷(Vestelnet)을 인수한 이후 인터넷 서비스 시장을 주도하고 있으며, 5대 업체가 인터넷 서비스 시장의 80%를 장악하고 있음. 2009년 말 기준으로 인터넷 사용인구는 1,831만 명(인구의 25.4% 수준)이고 브로드밴드 가입자는 708만 명(인구의 9.8%) 수준임.

□ ICT 하드웨어·소프트웨어 시장

- IT 및 네트워크 장비부문에서는 베스텔-아르셀리크(Vestel & Arcelik)(PC 모니터 생산기업)를 제외하고 대부분의 IT 하드웨어 부문의 개별 제조업체는 영세한 수준인 것으로 파악됨.
- 소프트웨어 부문에서 애플리케이션 소프트웨어가 주종을 차지하고 있으며, 나머지는 시스템 소프트웨어로 구성되어 있음. 대부분의 운영 시스템이나 소프트웨



어가 수입되고 있는 상황인데, 마이크로소프트가 애플리케이션 시장에서 수위를 차지하고 있으며 IBM도 시스템 소프트웨어 시장에서 선두를 유지하고 있음.

III. 산업별 FDI 유입동향

(1) FDI 유입동향

□ 2000년대 중반 이후 외국인투자 유입 급증

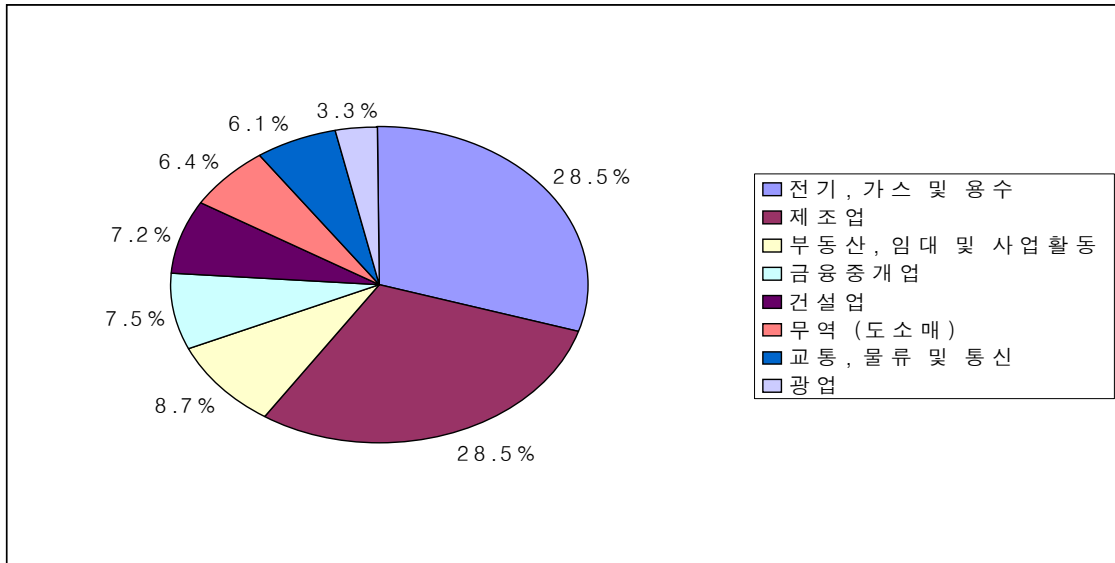
- 터키에 유입된 외국인직접투자(FDI) 투자잔액은 1970년대 초에는 3억 달러에 불과하였고 1970년대 연평균 FDI 유입실적도 9천만 달러에 그친 것으로 조사됨.
- 1980년대 터키 정부가 산업정책을 보호무역주의에서 수출주도형 발전전략으로 전환하고 나서야 FDI 유입실적은 증가하기 시작했는데, 이는 내수시장, 숙련 노동력, 지정학적 위치, EU와의 관세동맹 체결 등이 유리하게 작용한 데 기인함.
- 그러나 1990년대 들어서도 연평균 FDI 유입실적이 여전히 GDP의 0.5%에도 미치지 못하였음. 1997~2000년 FDI 유입실적은 연평균 10억 달러 미만이었고, 1999~2003년 FDI 유입실적은 연평균 13억 3천만 달러 유로 수준으로 GDP의 0.1%에 불과한 것으로 나타남.
- 2004년 이후 중 FDI 유입규모는 2004년 28억 달러에서 2005년 100억 달러(2,551건), 2006년 202억 달러(3,075건)로 폭발적인 증가추세를 보임. 2007~09년에는 글로벌 금융위기의 영향으로 2007년 220억 달러(3,530건)의 고점을 기록한 이후 2008년 183억 달러(3,337건), 2009년 77억 달러(2,935건)로 최근 위축된 상태임.
 - 2004년 이후에는 FDI 유입실적이 현저한 증가추세를 보였는데, 이는 2003년 외국인투자 촉진법 개정과 경제성장을 호전, 2005년 10월 EU 가입협상 개시에 따른 투자여건 개선 등이 복합적으로 작용한 결과임.
- 터키 정부는 2007년 법인세 감면, 고용주에 대한 사회보장 프리미엄 지원 보장, 이자 보전, 토지사용 무상지원, 2009년 포괄적 인센티브 부여 등의 외국인투자 인센티브를 지속적으로 확대 시행함.



(2) 산업별 FDI 유입실적

□ 산업별 FDI 유입패턴

<그림 2> 터키 산업별 FDI 유입비율



주: 2009년 기준.

자료: 터키재정부, *Foreign Direct Investment in Turkey 2009*.

- 터키 FDI 유입실적은 연도별로 매우 상이한 수준을 나타내고 있는데, 2007년 220억 달러, 2008년 183억 달러(전년 대비 -17.1%), 2009년 77억 달러(전년 대비 -58.1%)를 기록함. 2009년 기준으로 터키로 유입된 FDI를 산업별로 분석하면, 제조업과 전기, 가스 및 용수 업종에 대한 투자가 집중됨(<그림 2> 참조).
- FDI 유입규모에 대한 산업별 투자비중도 2005년에는 서비스업 투자가 91%, 제조업 투자는 8.5%로 나타났지만, 2006년에는 금융부문 39%, ICT 32%, 제조업 10% 등으로 조사되어 외국인투자자는 연도별 매우 상이한 투자패턴을 보임.
 - 외국인투자가 많은 투자업종을 분류하면, 제조업에서는 자동차 및 운송 장비, 음식료, 석유화학, 전기기계 및 전자 등이고, 서비스업에서는 금융, 무역(도소매업) 및 유통, 통신, 관광 등으로 나타남.



- 2009년 FDI 유입실적을 산업별로 분류하면, 전기, 가스 및 용수공급 28.5%, 제조업 28.5%인 것으로 분석됨.
 - 이중 전기, 가스 및 용수 분야에 대한 외국인투자 증가는 CEZ의 아케네리(Akenerji) 지분 37.4% 인수, 가즈드프랑스(Gas de France)의 이즈밋 가즈다지팀(Izmit Gaz Dagitim) 지분 90% 인수, 스타트크라프트(Statkraft)의 예실에네리(Yesil Enerji) 지분 95% 인수, OMV의 보라스코 엘렉트릭(Borasco Elektrik) 지분 35% 인수 등에 기인함.
- 2009년 말 누계기준(1954~2009)으로 분석하면, 산업별 FDI 유입건수에서 도소매 무역업이 7,018건으로 최대를 기록하였고, 그 다음으로 제조업이 4,123건, 부동산 및 임대사업이 3,777건, 건설업 2,202건, 교통, 물류 및 통신업이 2,014건 등으로 나타남. 제조업 중에는 화학(제품), 섬유, 식음료, 기계(설비), 자동차 등의 산업에 대한 투자가 많이 이루어진 것으로 분석됨.
- 한편, 2009년 FDI 유입실적을 국가별로 분류하면, 네덜란드(15.1%), 오스트리아(11.8%), 프랑스(10.3%), 룩셈부르크(10.0%), 독일(6.7%), 체코(6.7%) 등 EU 회원국의 투자가 압도적인 비중(79.7%)을 차지함. 반면, 미국 기업의 투자는 전체의 4.1%로 2008년의 5.9% 보다는 감소하였으며, 우리나라의 투자규모는 1억 6,900만 달러(전체의 2.63%)에 불과함.
 - 2009년 기준 터키 지역내 FDI 유입비중은 이스탄불 89.6%, 이즈미르 5.0%로 이들 2개 지역에 대한 FDI가 95%에 달해 지역별 편중현상이 심하게 나타남.
- 2009년 말 누계기준(1954~2009)에 의하면, 총 FDI 유입건수는 23,620건이고, 국가별로는 독일 4,051건, 영국 2,172건, 네덜란드 1,766건 등 EU 회원국의 투자건수가 12,808건으로 전체의 54.2%이며, EU 이외 지역에서는 이란 1,172건, 미국 1,019건, 아제르바이잔 730건, 이라크 672건, 중국 371건, 한국 160건 등임(이상 터키재정부 자료 인용).



IV. 투자확대방안

□ 한-터키 FTA 추진

- 우리나라는 터키와 2010년 4월(앙카라), 7월(서울)에서 FTA 협상을 완료하였고, 현재 제3차 협상을 추진하고 있음. 터키 측에서는 한-터키 FTA 협상을 대외통상부(Undersecretariat of Foreign Trade)에서 주관하고 있음.
- 한-EU FTA가 2010년 10월에 체결(공식 서명)됨에 따라 EU와 관세동맹(Customs Union)을 체결한 터키의 입장에서는 EU와 FTA를 체결한 국가에 대해 우선적으로 EU 수준에 준하여 FTA를 추진해야 하는 상황임.
 - 2010년 10월 말 기준으로 터키가 FTA를 체결한 국가는 EFTA, EU, 마케도니아, 크로아티아, 보스니아-헤르체고비나, 알바니아, 몬테네그로, 세르비아, 이스라엘, 팔레스타인, 튀니지, 모로코, 시리아, 이집트, 요르단, 그루지야 및 칠레임(17개국).
- 터키는 유럽, 중동 및 중앙아시아를 연결하는 지정학적 요충지로서 우리나라 입장에서는 정치경제적인 이해관계를 고려하더라도 우리나라 긴밀한 관계 강화가 필요함. 한-터키 FTA는 양국간 실익을 추구하고 이해당사자의 입장이 충분히 고려되는 방향으로 추진되어야 하며, 서비스 분야에 대한 터키의 양자간 FTA는 우리나라가 최초의 사례이므로 터키-캐나다 FTA 협상, 터키-EU 관세동맹 등을 충분히 감안할 필요가 있음.
- 한-터키 FTA 추진에 대한 터키 현지조사 결과, 한국은 터키에 대한 과도한 출초 구조를 나타내 무역불균형 현상이 심각한데, 양자간 FTA 체결 이후에는 이런 무역불균형 현상이 더욱 심화될 것을 터키 업계에서는 우려하고 있는 상황임.
 - 이에 대하여 한-터키 FTA는 우리나라의 대 터키 투자확대를 통한 고용 창출·증대로 터키도 경제적 이득이 발생하므로 추진 필요성이 있으며 양국 정부, 기업 및 학계간 공동연구 및 협력이 더욱 필요한 시점임.

2) 2009년 기준 한-터키의 교역규모는 30억 9,512만 달러이며, 이중 우리나라의 대 터키 수출은 26억 6,069만 달러이고 수입은 4억 3,444만 달러로 우리나라는 터키에 대해 22억 2,625만 달러의 무역수지 흑자를 기록함.



□ 산업별 핵심투자전략

- 터키는 제9차 7개년 경제개발계획(2007~13)에서 나타난 국가차원의 중점적인 추진과제는 에너지 및 교통 인프라 개선, 정보통신기술(ICT) 확산, 낙후지역 개발, 전자정부 효율성 제고 등으로 요약할 수 있음.
- 터키 재정부(Undersecretariat of Treasury)는 경제발전을 위해 에너지, 자동차, 전동차, 물류·교통, 서비스 등의 분야에 대한 외국인직접투자를 선호하고 있음. 이에 대해 우리나라의 수출산업에서 대외경쟁력을 보유하고 있는 수송장비(자동차 포함), 전기기기, 정밀기계부품 등이고, 특히 터키 시장에서 우리나라의 생산제품이 상대적인 경쟁력을 보유하고 있는 분야는 자동차, 정밀기계부품, 일반기계, 석유화학, 수송장비 등의 산업으로 분석됨.
- 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 산업(교통인프라 및 자동차) 등의 분야에서 양국간 경제교류가 활성화될 것으로 전망됨.

① 자동차산업

- 우리나라의 대 터키 주요 수출품목에서 자동차 및 관련부품 산업의 수출비중이 비교적 높은 편임. 한-터키 FTA가 체결되면, 관세인하로 상대적으로 낮아진 생산비용의 영향으로 터키 현지에 대한 완성 자동차공장 설립 및 자동차 부품업체 동반진출 등 자동차산업의 대 터키 수출·투자의 파급효과가 클 것으로 예상됨.
- 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 가능함.

② 교통인프라산업

- 터키 정부는 현재 도시내 지하철공사, 주요 도시간 연결철도 및 해저터널 건설 프로젝트를 적극 추진하고 있음. 향후 증대될 대중교통 수요와 경제개발 계획상



에 나타난 철도 인프라 개선 계획 등을 고려할 때, 철도차량 및 전동차 수출시장의 잠재력은 매우 큰 것으로 평가됨.

③ 에너지산업

- 세계 원유가스 자원 매장량에서 터키 주변국이 70%를 차지할 정도로 터키는 지정학적 요충지로서 터키의 송유관·가스관 건설 등 에너지자원 개발사업에 우리나라의 기술과 자본을 도입하여 터키와의 협력관계를 적극 모색할 필요가 있음.
 - 터키가 추진하고 있는 삼선-제이한 송유관 프로젝트(최대 수송능력: 7천만 톤/연) 등에 우리 기업의 적극적인 투자 참여를 희망함.
- 터키 정부는 전력난 해소를 위한 발전설비 투자확대를 계획하고 있고 에너지산업에 대한 개발투자 수요가 지속적으로 증가할 것으로 전망되므로 원전 등 발전설비 프로젝트에 대한 우리 기업의 적극적인 참여가 요망됨.
- 양국 정부는 2010년 3월 한-터키 원전 건설을 위한 공동선언문에 서명했고 동년 6월에는 정부간 원전협력 양해각서를 체결한 상태이며 11월 G20 정상회의에 즈음하여 정부간 협약(IGA)을 추진 중임. 2010년 1월 UAE 원전 수출건에 이어 터키에 대한 원전 수출이 성사된다면, 우리 기업의 대외수출 인지도가 크게 개선될 것으로 예상됨.
- 한편, 터키는 중앙아시아의 문화적, 종교적 유대관계를 형성하고 있어 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등의 대형 에너지자원개발 프로젝트를 터키 관련업체가 주도하고 있는 상황이므로 터키 정부와의 전략적 동반자 관계 구축을 통해 중앙아시아 에너지자원 개발 사업에 공동 진출을 모색할 필요도 있음.

④ 정보통신산업

- 터키 정부는 정보통신기술(ICT) 부문에 대한 투자 필요성을 인식하고 정보통신산업에 대한 투자를 강화하고 있음. 인구 연령대가 낮은 터키 인구구조상 IT 개발수요가 잠재되어 있고 터키 정부의 전자정부 구축사업, 낙후지역 개발사업 등과 연계하여 정보통신 인프라 구축사업에도 우리 기업의 참여가 가능함.
- 최근 터키의 데이터 정보처리 및 통신장비 산업이 급성장하고 있어 대외적으로



경쟁력을 보유한 ICT 관련 우리 기업의 진출이 유망함. ICT 산업의 경쟁력을 보유하고 있는 우리나라 ICT 장비 및 서비스 업체의 터키 진출확대는 터키의 경제상화 인프라 개발 촉진, ICT를 바탕으로 한 지식기반 산업경제 활성화에 기여할 것으로 예상됨.

한국수출입은행 해외경제연구소
국별조사실 부실장 조양현
3779-6663, yhjo@koreaexim.go.kr