

# 개도국 지역이슈 리포트

【지역이슈분석 2013-4】

2013. 3. 28.

## 터키 자동차산업의 현황과 전망

### 목 차

I. 터키 자동차산업 현황 .....	1
II. 터키 자동차시장의 SWOT 분석 .....	3
III. 주요 자동차 생산업체 .....	7
IV. 터키 자동차산업의 전망 및 시사점.....	13

### 국별조사실

작성: 조사역 유나영 (3779-5708)  
smilenayoung@koreaexim.go.kr

확인: 팀 장 조양현 (3779-5707)  
yhjo@koreaexim.go.kr



■ 한-터키 FTA가 2012년 8월 공식 서명되고 2013년 5월 1일 발효될 것으로 예상됨에 따라 우리나라와 터키의 경제교류는 더욱 활성화될 전망이다. 터키의 주요 산업이자 우리나라의 주요 수출품목인 자동차산업을 중심으로 그 현황 및 전망에 대해 살펴보하고자 함.

## I. 터키 자동차산업 현황

### □ 터키 자동차산업의 발달과정

- 1950년대 터키 정부는 자동차 수입대체정책으로 외국 자동차기업의 진출을 허용하였음. 그러나 1960~70년에는 터키 정부의 보호무역정책으로 라이선스를 얻거나 현지화한 소수의 기업(르노, 포드 및 피아트)만이 자동차를 생산할 수 있었음.
- 1980년 이전에는 반제품을 조립하는 형태에 불과하였던 터키 자동차산업이 부품업체의 증가와 기술의 현대화로 생산규모가 급증하기 시작함.
- 1990년대 들어 보호무역정책을 폐지하고 외국인투자를 적극 유치하는 한편, 1996년 EU와 관세동맹을 체결하여 현대자동차, 도요타, 혼다 등 신규 기업들의 투자가 지속됨.
- 2000년대에는 생산공장 뿐만 아니라 R&D 및 디자인센터를 구축하며 복합 생산기지로서의 입지를 공고히 함.

<그림 1> 터키 자동차산업의 연대별 추이





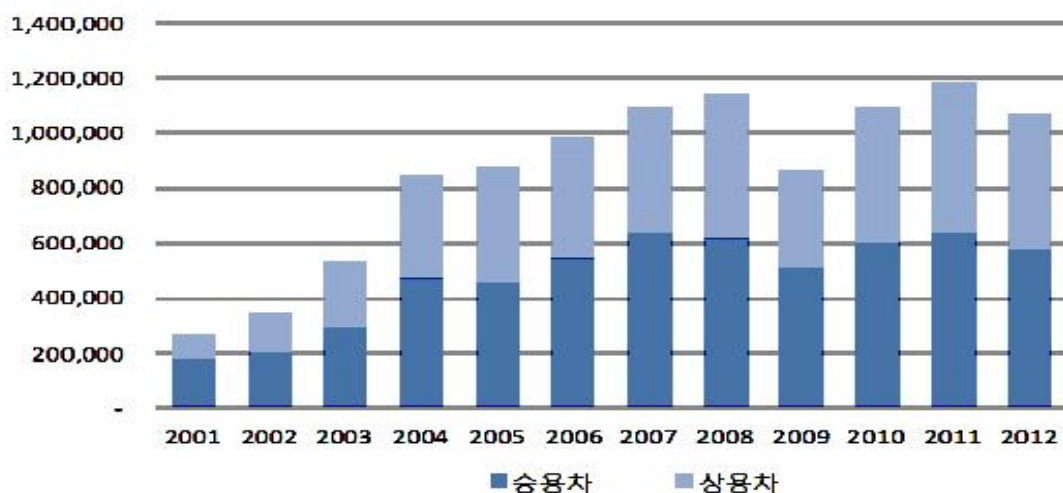
- 터키 정부는 차량 200만대 생산, 150만 대 수출을 통한 500억 달러의 외화 가득효과와 60만 명의 고용창출효과를 중기목표로 설정하였으며, 터키공화국 100주년이 되는 2023년까지 자국 자동차브랜드를 만드는 것을 장기 목표로 수립함.

## □ 터키 자동차시장의 생산 및 수출

- 터키의 연간 자동차 생산은 2012년 기준 107만 대(세계 16위)로 승용차 54%, 상용차 46%대의 비율임.
- 2002년 약 35만 대에 불과했던 연간 생산량은 2008년에 약 115만 대로 연평균성장률(CAGR) 22.1%를 나타내며 3배가량 증가하였음.
- 2009년 이후 주요 수출시장인 유럽의 재정위기로 인해 버스 등 상용차부문 수요가 위축되어 생산량이 감소하였으나, 북미 등이 새로운 상용차 수출 시장으로 떠오르며 생산량이 다시 증가세로 전환된 것으로 분석됨.
- 생산량의 2/3는 수출되고 있으며, 주요 수출시장은 유럽(프랑스, 이탈리아, 독일, 영국, 스페인, 루마니아, 벨기에), 미국, 알제리 및 러시아임.

<그림 2> 터키의 연간 자동차 생산 규모

단위: 대



자료: BMI.



## II. 터키 자동차시장의 SWOT 분석

### 1. 강점 (Strength)

#### □ 지리적 중심지로 아시아, 유럽 및 중동·아프리카에 수출 용이

- 터키는 보스포루스 해협을 사이로 유럽과 아시아를 연결하는 중간지점에 위치함. 터키를 중심으로 지중해 건너편은 북부아프리카, 흑해 건너편은 동유럽 및 러시아 지역으로, 인종적·역사적 유대관계가 깊은 중앙아시아와 북부아프리카 국가에 대해서도 영향력을 행사하고 있음.
- 터키는 또한 이슬람 문화권으로서 중동의 이슬람 국가들과 친밀한 관계를 유지하고 있으므로 중동, 중앙아시아 및 아프리카 진출의 교두보 역할을 할 수 있음.

#### □ 저렴한 숙련된 노동력 풍부

- 터키는 자동차 조립 및 생산이 시작된 지 50년 이상으로 비교적 오랜 역사를 통해 숙련된 노동력을 보유하고 있음.
- 터키 노동자들은 문맹률이 낮고 외국어 구사능력이 높은 편이며 주변 유럽 국가들에 비해 업무시간이 상대적으로 길고 성실하다는 평\*을 받고 있음.

\* 주 6일 45시간 근무가 기본으로 평균 결근율은 1.5% 미만임.

#### □ EU와의 관세동맹 체결로 관세 철폐

- 터키는 가장 큰 교역국인 EU와 1996년 관세동맹을 시행하여 EU산 자동차를 무관세로 수입하고 터키산 자동차도 EU로 무관세로 수출하고 있음.



## 2. 약점 (Weakness)

### □ 자동차에 부과되는 세금이 높아 경차생산 집중

- 터키에서 판매되는 자동차에는 부가세 18% 외에도 특별소비세(Special Consumption Tax: OTV)가 부과되어 최초 출고가의 60~170%가 세금으로 더해져 가격이 높게 형성됨.
- 특히, 가격에 큰 영향을 미치는 특별소비세의 경우 승용차 엔진용량 1,600cc 이하에서 40%\*, 1,600~2,000cc에서 80%, 2000cc 초과는 130%로 매우 높은 수준임. 이 때문에 차량의 가격경쟁력이 낮아져 터키 자동차 시장은 주로 1600cc 이하의 소형차에 집중됨(전체 시장의 90%).
- \* 터키 정부는 세수확보를 위해 2011년 11월에 1600cc 이상 차량에 대한 세율을 인상하였으며, 2012년 10월에도 1600cc 미만 차량에 대한 세율을 37%에서 40%로 추가 인상함.

<표 1> 승용차의 실효세율 예시

구 분	1600cc 이하	1600~2000cc	2000cc 초과
차량 출고가	100.0	100.0	100.0
특별소비세	40.0	80.0	130.0
부가세(18%)	25.2	32.4	41.4
최종 차량가격	165.2	212.4	271.4
실효세율	65.2%	112.4%	171.4%

## 3. 기회 (Opportunity)

### □ 낮은 자동차 보급률, 높은 소비성향으로 자동차시장의 성장 가능성 잠재

- 터키의 자동차 보급률은 2010년 기준 인구 1,000명당 135명으로 세계 평균인 155명에도 미치지 못하는 수준임.
- 서유럽 대부분의 국가의 자동차보급률은 1,000명당 500대 이상이며, 비교적



보급률이 낮은 러시아(286명), 루마니아(250명), 브라질(146명), 남아프리카공화국(140명)과 비교해도 터키의 자동차보급률은 현저히 낮은 편임.

- 터키는 평균연령 29세의 젊은 국가로 저축률이 12%에 불과할 정도로 소비 성향이 강해 경제성장에 따른 구매력의 증가가 예상됨. 특히 젊은 층의 경우 자동차 소유욕이 강하여 자동차시장의 성장잠재력이 클 것으로 전망됨.

## □ 정부의 적극적인 외국인투자유치 정책 시행

- 터키는 1980년대부터 외국인투자국(The General Directorate for Foreign Investment: GDFI)을 통해 외국인투자기업에 세금 우대정책, 인센티브 부여 등을 제공하고 있음.
- 2013년 2월, 터키 정부는 자동차관련 산업에 투자하는 기업들에 대한 신규 지원정책을 발표하였음. <표 2>의 투자금액 요건을 충족하는 기업들의 경우 부가가치세 및 관세 환급과 인건비 지원, 토지구매대금에 대한 지원금을 수령할 수 있음.

<표 2> 투자인센티브 요건

구 분	최소 투자금액	
	터키 리라	미국 달러(환산)
자동차 생산	3억	1억 7,000만
엔진 생산	7,500만	4,000만
컴포넌트 생산	2,000만	1,500만

자료: BMI.

## □ 중동·아프리카, 러시아 등 신흥시장의 성장

- 유럽시장의 침체에도 불구하고, 중동·아프리카 및 러시아 등 주요 신흥시장의 자동차시장은 성장세를 나타내고 있음. 특히, 내수수요 증가에 기반을 둔 러시아 자동차시장의 성장은 주변국에 큰 기회를 제공하고 있음.
- 러시아의 자동차판매량은 2011년 전년 대비 39% 증가했으며, 2012년에도 10.5% 증가한 것으로 예상되어 높은 성장세를 시현하고 있음. 러시아가 WTO 가입을 위하여 자동차 수입관세를 30%에서 2017년까지 15%로 인하될 예정이어서 러시아 자동차시장은 확대될 전망이다.



## 4. 위협 (Threat)

### □ 최저임금 인상으로 생산원가의 가격경쟁력 하락

- 2008년의 월 400달러였던 터키의 최저임금은 경제성장과 함께 꾸준히 상승하여 2012년에 월 509.7달러까지 상승하였음.
- 터키의 최저임금은 세계 30위 수준으로 주변의 폴란드(390달러), 체코(440달러) 및 헝가리(447달러)와 비교해도 높은 편임.

### □ EU 시장에 대한 높은 의존도

- 터키의 주요 수출시장 중 대부분은 EU 회원국들로 이들 국가의 터키 수출에서 차지하는 비중은 2/3을 초과하고 있음.
- 그러나 EU 시장은 차량보급이 이미 포화상태로 재정위기 전에도 이미 성장률이 낮은 상태였으며, 재정위기 이후 주요 수출국인 스페인과 그리스의 긴축재정으로 수입수요가 위축되어 터키산 차량판매가 급감함.
- EU 시장에 대한 높은 의존도를 낮추기 위해 터키 정부는 주요 신흥시장인 중동, 중앙아시아 및 CIS 지역에 대한 수출비중을 증대할 계획임.

<그림 3> 터키 자동차시장의 SWOT 분석(요약)

<b>Strength</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 지리적 중심지로 수출 용이</li><li>- 저렴하고 숙련된 노동력 풍부</li><li>- EU와의; 관세동맹으로 관세 철폐</li></ul>	<b>Weakness</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 높은 세금부담으로 경차생산에 집중</li></ul>
<b>Opportunity</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 낮은 자동차 보급률, 높은 소비성향으로 자동차시장의 성장 가능성 잠재</li><li>- 정부의 적극적인 외국인투자유치 정책 시행</li><li>- 중동·아프리카, 러시아 등 신흥시장의 성장</li></ul>	<b>Threat</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 최저임금 인상으로 가격경쟁력 하락</li><li>- EU시장에 대한 높은 의존도</li></ul>





### Ⅲ. 주요 자동차 생산업체

#### 1. 완성자동차 생산업체

##### □ 피아트(Tofaş)

- 1968년 설립된 기업으로 터키의 콕 홀딩(Koc Holding)과 이탈리아의 피아트(Fiat)가 각각 37.8%의 지분을 보유한 합작투자기업임.
- 주요 생산제품은 경상용차(LCVs) 및 승용차로 2012년 상반기 기준 13.7%의 시장점유율을 나타냄. 생산량은 45만대로 4,100명의 종업원을 보유하여 터키에서 가장 생산규모가 큰 기업임.
- 현지부품 사용률이 55~60%로 가장 높은 편이며, 100% 현지부품을 사용한 생산을 계획하고 있음.

##### □ 포드(Ford Otosan)

- 터키의 Koc Holding과 미국의 Ford Motor가 각각 41%의 지분을 보유한 합작투자기업으로 주로 화물수송차량을 생산하여 상용차부문에서 가장 큰 브랜드파워를 가지고 있음.
- 포드는 특히 트럭 생산부문에서 가장 큰 성장을 보이고 있음. 현재 8천대의 트럭 생산능력을 7,500만 달러의 투자를 통해 2016년까지 2만 대 수준으로 늘릴 계획임.
- 현재 Kocaeli와 Eskisehir(Inonu) 2곳에 공장을 보유하고 있으며 세 번째 Yanikoy 공장이 2013년에 완공될 예정임. 포드는 신규 공장 건설로 11만대의 경상용차 추가 생산이 가능해 질 것으로 예상됨.

##### □ 르노(O. Renault)

- 1969년 프랑스의 르노(Renault, 51%)와 터키의 군인연금(Oyak, 49%)이 합작하여 설립된 기업으로 연간 생산가능 대수 36만 대로 80% 이상을 유럽을 비롯한 34개국에 수출하고 있음.





- 1971년 설립된 Bursa 공장에서 주로 승용차를 생산하고 있으나 2002년 이후 트럭을 비롯한 상용차 라인을 추가하였으며, 향후 경상용차(LCV)를 생산할 계획임.
- 르노는 2012년 상반기 기준 11.4%인 시장점유율을 20%까지 올리기 위해 2억 5천만 달러의 투자를 계획하고 있으며, 최근 새롭게 출시되는 Clio4 모델의 엔진 제작을 위하여 3억 달러의 추가 투자계획을 발표하였음.

## □ 도요타(Toyota Motor)

- 1994년 설립된 기업으로 도요타(Toyota Motor)가 90%, 미츠이(Mitsui)가 10%의 지분을 소유하고 있음.
- 주요 생산품은 코롤라(Corolla)를 비롯한 승용차와 스테이션 왜건<sup>1)</sup>(Station Wagon)으로 생산량의 96%를 22개국에 수출하고 있음. 2012년 생산량은 177,000대이나 향후 3년 안에 연간 20만대 규모로 확장할 계획임.
- 현재 유럽시장이 수출의 90%를 차지하고 있으나 수출시장을 중동·아프리카 지역으로 다변화하고자 함. 유럽 재정위기로 인한 수요 감소로 피아트와 포드가 생산인력을 감축한데 비해, 도요타는 현재 3,200명 규모에서 800명을 추가 채용할 계획을 밝힘. 충원된 인원은 신설되는 준중형차 라인에 투입될 예정임.

<표 3> 주요 완성자동차 생산업체

단위: 연간 생산대수

승용차			상용차		
기업명	형태	생산규모	기업명	형태	생산규모
Tofaş	합작투자	450,000	Ford Otosan	합작투자	350,000
O. Renault	합작투자	360,000	Hyundai Assan	합작투자	25,000
Toyota	FDI	150,000	Karasan	현지업체	28,000
Hyundai Assan	합작투자	100,000	B.M.C	현지업체	20,000
Honda Türkiye	FDI	50,000	M.Benz Türk	합작투자	18,500

주: OSD(2011년 기준).

1) 뒷좌석 뒤에 화물실을 만들어 사람과 화물을 동시에 운반할 수 있게 제작된 자동차로, 승용차 겸 화물차



## □ 현대자동차(Hyundai Assan)

- 1990년 한국의 현대자동차(Hyundai Motors)와 터키의 키바르 홀딩스(Kibar Holdings)가 50%의 지분을 투자해 설립한 합작투자 기업으로 2007년부터 현대자동차의 지분이 70%로 증가하였음.
- 이즈밋(Izmit) 공장에서 연간 10만대를 생산하고 있으며 주요 생산제품은 승용차(96%)로 소형차인 액센트(Accent)와 i20 모델을 생산하고 있음. 현대자동차는 2014년까지 6억 달러를 투자하여 i10모델 생산설비를 추가하고 2021년까지 생산가능대수를 20만대로 늘릴 계획임.
- 현재 터키시장에서 판매되는 현대자동차는 2011년 말 기준 총 4만 9천대 수준으로 이중 1만 2천대가 현지생산이고, 나머지 3만 7천대는 우리나라, 인도 및 체코에서 수입한 제품임.
- 현대자동차는 상용차부문을 강화하기 위해 2012년 12월에 2억 6천만 달러를 투자하여 터키의 주요 상용차업체인 Karasan과 합작투자 법인을 설립하였음.
- 2014년부터 6,000대를 생산할 예정이며, 2015년 18,000대, 2016년에는 24,000대로 생산량을 늘릴 예정임.

## □ 혼다(Honda Türkiye)

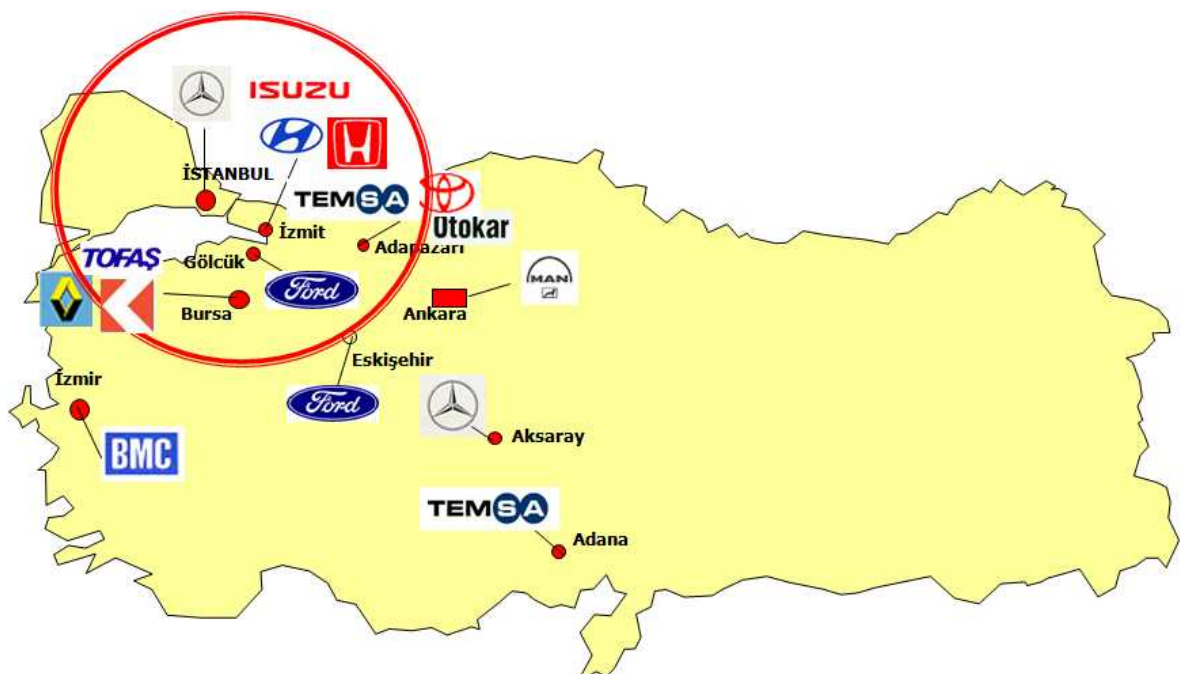
- 혼다는 1998년 터키의 아나톨루 그룹(Anadolu Group)과 합작투자 형식으로 자동차 생산을 시작하였으나, 2003년 이후 혼다가 100%의 지분을 소유하는 형태로 바뀌었음.
- Gebze에 5만 대 생산 규모의 공장을 보유하고 있으며, 러시아시장을 타겟으로 생산규모를 63,000대까지 늘릴 계획임. 2011년 8월, 2차예의 추가투자(2,500만 달러)로 장기적으로 7만대까지 생산설비를 늘릴 계획이라고 밝힘.
- 현재 시빅(Civic) 모델만을 생산하고 있으나 1,000만 달러를 투자한 생산설비 증축으로 추가 모델을 도입할 예정이며, 오토바이(100cc 저가 모델) 생산을 검토 중임.



## □ 기 타

- 터키 내 완성자동차 및 자동차부품업체의 대부분(85% 이상)은 마르마라(Marmara)지역에 분포하고 있음.
- 상용차 부문에서는 볼보(Volvo)를 중심으로 트럭 생산이 증가하였으며 버스 생산량 증가는 벤츠(Mercedes-Benz)가 주도하였음.
- 독일의 폭스바겐(Volkswagen)은 터키에 생산기지를 건설할 계획을 밝혔으며, 폭스바겐의 자회사이자 독일의 상용차 제조회사인 만(MAN)도 2012년 6월 앙카라에 1500만 유로를 투자한 도색공장 가동을 시작하였음.
- 중국의 하이마자동차(FAW Haima Automobile)도 이즈미르에 5억 달러를 투자하여 공장을 설립할 계획임.

<그림 4> 터키 주요 자동차업체의 현지 생산법인 소재지역



자료: OSD(터키자동차공업협회).



## 2. 주요 자동차부품업체

### □ 터키 자동차부품업체 현황

- 터키는 유리한 입지조건과 낮은 생산원가에도 불구하고 현지 부품업체가 영세하고 네트워크가 부족한 점이 약점으로 꼽혔으나, 터키 자동차시장의 성장으로 다국적기업의 진출이 증가하며 현지 부품업체들도 성장세를 보임.
- 터키에 소재하는 700여개의 부품업체 중 대부분은 주로 서스펜션, 차축, 브레이크와 타이어 등을 생산하는 소규모 가족경영기업의 형태임. 외국 기업의 진출이 늘어나며(약 250여개) 현지기업과 합작하는 사례가 증가하고 있음.
- 특히 자국 브랜드 자동차를 생산하고자 하는 터키 정부의 강력한 의지에 따라 자동차 업계의 현지부품 사용비율이 높아지고 있으며 부품업체들도 수혜를 입고 있음.

<표 4> 주요 자동차부품업체 개황

제조업체	주요 생산제품
Autoliv Cankor Otomotiv	안전장치, 인테리어
Brisa Bridgestone Sabanci	타이어
Bosch	브레이크, 연료시스템 및 인포테인먼트 <sup>2)</sup>
Delphi	전자부품, 연료 시스템
Denso Automotiv Parcalari	엔진, 전자부품, 내열장치
Federal-Mogul	엔진부품
Goodyear Lastikleri	타이어
Valeo Automotiv	트랜스미션, 와이퍼
ZF Friedrichshafen	컴포넌트, 동력전달장치

자료: IHS.

2) 인포테인먼트(infotainment): 네비게이션, 오디오, 인터넷 등을 결합하여 정보 전달과 함께 즐거움을 주는 시스템.



## □ 타이어 생산업체를 중심으로 설비투자 증가 추세

- 2012년 9월, 세계 2위의 타이어업체인 일본의 스미토모 고무공업(주)이 약 5억 달러의 투자계획을 발표하였음. 2013년에는 터키의 Abdulkadir Ozcan과 파트너십을 체결하여 2015년까지 1,000만개의 타이어를 생산할 예정임.
- 전체 생산량의 90%를 수출할 계획이며, 특히 수요가 급증하고 있는 중동·북아프리카 및 러시아를 주요 수출시장으로 설정함.
- 세계 1위의 일본의 브릿지스톤(Bridgestone)과 터키의 사반치 홀딩(Sabanci Holding)의 합작회사인 BRISA Bridgestone Sabanci도 기존의 이즈미트 공장 증축을 위해 1억 1750만 달러를 투자할 계획을 발표함.

## □ 기 타

- 터키의 인치 홀딩(Inci Holding)은 브라질의 맥시온 휠(Maxion Wheels)과 5,860만 달러를 합작투자하여 연간 200만개의 휠(Wheel)을 생산하는 공장을 건설할 계획임.
- 미국의 커민스(Cummins)는 2011년부터 이즈미르(Izmir)의 에게 자유무역지대(Aegean Free Trade Zone)에 7,000만 달러를 투자하여 생산공장을 건설 중임. 생산된 제품의 85%이상을 유럽 및 중동·아프리카 지역에 수출할 예정임.
- 1973년 터키에 진출한 이후 19억 달러를 투자해 온 독일의 Bosch도 2013년까지 6억 7,850만 달러를 추가 투자할 예정이며, 만앤휴멜(Man+Hummel)도 중동과 CIS 지역의 수요 증가로 터키에 생산기지 건설을 검토하고 있음.



## IV. 터키 자동차산업의 전망 및 시사점

### □ 유럽, 중앙아시아, 중동 및 아프리카의 주요 생산기지 역할

- 2012년의 경기침체에도 불구하고 터키 자동차시장의 성장세는 계속될 것으로 예상됨. EU 및 중앙아시아의 생산기지로서 터키시장의 가치는 계속 부각되고 있으며 새롭게 부상하는 중동·북아프리카 지역의 관문으로서의 가능성도 증대되고 있음.

### □ 도로인프라 확충으로 자동차 수요가 확대될 전망

- 세계은행에 따르면, 2009년 기준 터키의 도로포장률은 80%로 미흡한 실정임. 특히, 앙카라-이스탄불을 연결하는 고속도로도 1개에 불과할 정도로 주요 도시를 연결하는 고속도로가 부족함. 이에 터키 정부는 24개의 고속도로를 건설할 계획을 세웠으며, 이에 따라 터키 내 자동차 수요도 계속 증가할 것으로 예상됨.

### □ 자국브랜드 자동차 생산을 위한 정부의 현지화율 제고 및 인센티브 부여

- 터키 정부는 공화국설립 100주년이 되는 2023년까지 자동차 및 항공기를 자국 브랜드로 생산한다는 목표를 세우고 있음. 이를 위해 자동차부품의 현지화(local contents) 비율을 높일 것을 요구하는 한편, 현지생산 자동차에 대해 인센티브를 부여하는 방안을 검토 중임.
- 피아트는 기존의 알베아(Albea) 모델에 기반을 두고 100% 현지 생산한 신규모델 출시를 준비 중임.

### □ 전기자동차 등 친환경자동차의 생산지로 부상

- 터키 정부는 이제 성장하기 시작한 전기자동차 시장을 선점하기 위하여 전기자동차에 부과되는 특별소비세를 낮추어 전기자동차의 가격경쟁력을 높이는 동시에 연료효율이 높은 차량을 생산하는 업체에 조세 인센티브를 부여하고 있음.



- 일반자동차에 부과되는 특별소비세는 40~130%인데 반해, 전기자동차의 경우 엔진마력별 85kW 미만은 3%, 85kW 이상 120kW 미만은 7%, 120kW 초과는 15%로 상대적으로 낮은 수준임.
- 또 터키과학기술연구원(TÜBITAK)은 2013년 2월부터 전기자동차 생산에 관련된 R&D 금액을 100% 지원하는 정책을 제시함.
- 터키과학기술연구원은 과거에도 신에너지차량(new-energy vehicle)을 연구하는 기업에게 3년간 최대 276만 달러를 지원하는 정책을 발표한 바 있음. 동 지원정책으로 공공부문과 대학교를 포함한 민간부문의 협업이 활발히 이루어질 것으로 예상됨.
- 르노는 닛산과 연합하여 Gaziantep 권역 지자체와 차량충전소 지원 등 전기자동차 활성화를 위한 양해각서(MoU)를 체결하였으며, 혼다 역시 하이브리드카 생산기지로 터키를 우선 투자지역으로 검토하고 있음.

## □ 중국 기업의 터키시장 진출 확대

- 지리적 이점을 활용한 주요 생산기지로 터키가 부각되며 중국 기업들도 관심을 가지고 진출을 고려하고 있음.
- 동평자동차(Danfeng Motor)는 이즈미르(Izmir) 지역에 투자계획을 발표했으며, 체리자동차(Chery Automobile)도 터키의 Mermerler Otomotiv와 5억 달러를 합작 투자하여 2만 대 생산규모의 공장을 설립할 예정임.
- 하이난기차집단(유한공사)의 하이마자동차(FAW Haima Automobile)도 이즈미르 지역에 5억 달러를 투자하여 생산공장을 설립할 계획임.

## □ 현대차 생산공장 증설과 한-터키 FTA로 우리 기업의 진출 및 투자확대

- 현대자동차의 터키 생산공장 증설과 한-터키 FTA 발효로 인한 자동차부품 관세철폐로 한국의 자동차부품업체의 터키 진출은 증가할 것으로 예상됨.





- 현재 자동차부품에 부과되는 10~22%의 관세는 단계적으로 철폐되어 FTA 체결 이후 7년간 3.0~4.5%로 축소될 예정임.
- 현대자동차는 유럽시장 공략을 위해 현재 인도에서 생산 중인 i10 모델을 2014년부터 터키에서 생산하기 위해 6억 달러를 투자하였음. 신 모델 도입과 현재 10만대의 생산규모가 2021년까지 20만대로 대폭 증가할 것으로 예상됨에 따라 부품업체들의 터키 진출이 계속될 것으로 보임.
- 기 진출 업체는 한일이화(시트 및 내장재), 호원(차체 및 프레스), 한라공조(에어컨), 만도(제동장치) 4개 업체이며, 현대모비스(전장), 하이스코(철강), 동희(연료탱크), 화승 알앤에이(외장 스트립) 및 동해기계항공 등이 신규 진출할 계획임.

작성 : 해외경제연구소 국별조사실  
조사역 유나영 (3779-5708)  
smilenayoung@koreaexim.go.kr