

# KMI 국제물류위클리

www.kmi.re.kr

총괄\_ 이성우 실장, 감수\_ 김형태 감리위원

## 집필에 관한 안내

1. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협업체 회원 및 관련분야 기업들에게 해외진출과 신규사업 발굴에 도움이 되는 정보를 제공하고 있습니다.
2. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류관련 국내 관심기업, 정·관·학계 관계자 여러분께 매주 수요일 배포를 원칙으로 하고 있습니다.
3. 「KMI 국제물류위클리」를 통해 소개되는 국제물류관련 프로젝트에 관심이 있는 기업들은 저희 센터로 연락<sup>1)</sup>을 주시기 바라며, 기업의 사업추진 여부에 따라 예비조사를 지원하거나 동일사업에 다수기업들의 투자요청이 있을 경우 본 센터가 투자단(물류, 건설, 금융사 등) 구성 등의 지원을 할 수 있습니다.

### 〈 목 차 〉

- 터키, 마르마라(Marmara)해 데린스(Derince)항만 등 3개 항만 민영화 사업 ----- 2
- ICTSI, 멕시코 만사니요(Manzanillo)항 신규 터미널 건설계획 발표 ----- 12

- 1) 연락처: 김찬호 전문연구원(02-2105-2908, [chkim@kmi.re.kr](mailto:chkim@kmi.re.kr)), 송주미 전문연구원(02-2105-2872, [jmsong@kmi.re.kr](mailto:jmsong@kmi.re.kr))  
 김홍매 전문연구원(02-2105-2828, [hisgrace@kmi.re.kr](mailto:hisgrace@kmi.re.kr)), 황현주 연구원(02-2105-2897, [julya7@kmi.re.kr](mailto:julya7@kmi.re.kr))  
 전해경 연구원(02-2105-2982, [saeii@kmi.re.kr](mailto:saeii@kmi.re.kr))

- 2) 해외투자사업에 관심이 있으신 기업은 위클리 맨 뒷장의 [해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]를 참고하시기 바랍니다.



# KMI 국제물류위클리

## □ 터키, 마르마라(Marmara)해 데린스(Derince)항만 등 3개 항만 민영화 사업

### 1. 사업배경

- 터키 정부는 지난 2011년 3월 총리실 산하의 민영화 추진단(Privatization Administration)이 발간하는 Privatization Bulletin을 통해 데린스(Derince), 이즈미르(Izmir), 이스켄데르런(Iskenderun) 등 3개 항만에 대한 민영화 계획을 발표
  - 터키 정부의 이번 항만 민영화 추진은 1984년 시작된 국영기업 민영화 프로그램의 일환으로, 터키 경제의 활성화 및 터키 정부의 재정 안정화를 도모하기 위한 것임
- 이들 3개 항만에 대한 민영화 공고는 2012년 상반기 중에 이루어질 예정이며, 국제입찰을 통해 하반기에 10~15개의 협상대상 민간 기업을 선정할 후 2013년에는 최종 낙찰자를 선정할 예정
- 본고에서는 민영화 대상 항만인 3개 항만에 대한 현황과 터키의 민영화 절차 등에 대하여 살펴보려고 함

### 2. 사업개요

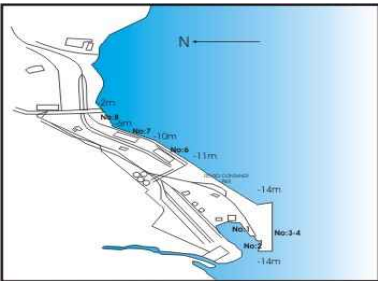
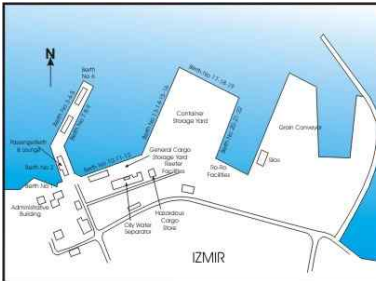
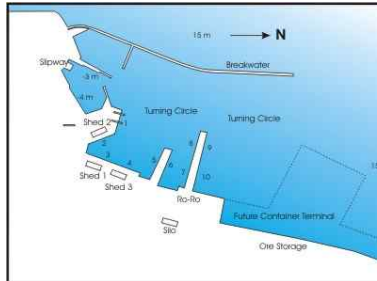
#### 1) 항만현황

- 터키 10대 항만<sup>1)</sup>의 2010년 기준 컨테이너 물동량은 416만 TEU로 2006년 이후 연평균 7.5% 증가하고 있음
- 이 중 민영화가 추진될 예정인 3개 항만인 데린스, 이즈미르, 이스켄데르런 항의 관리·운영 기관은 터키철도청(General Directorate of Turkish State Railways : TCDD)으로 동일
- 3개 항만의 지리적 위치로서 데린스항은 북서부 터키의 마르마라해 안쪽에 위치, 이즈미르 항은 에게해 초입 이즈미르만에, 이스켄데르란항은 지중해 북동부 지역에 위치하고 있으며, 항만별 특징은 다음과 같음

1) Ambarli, Antalya, Borusan, Derince, Diliskelesi, Evyap, Gemlik, Haydarpasa, Iskenderun, Izmir 등

## KMI 국제물류위클리

## &lt; 민영화 대상 항만의 시설현황 &gt;

구분	데린스	이즈미르	이스켄더란
부두시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>8개 부두(일반부두)</li> <li>- 부두길이 : 1,490m</li> <li>- 수심 : -2~-11m</li> <li>※ 컨테이너 취급 부두는 2개</li> <li>창고시설</li> <li>- 전체 : 122,990m<sup>2</sup></li> <li>- Closed storage : 12,500m<sup>2</sup>(철도연계)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>24개 부두</li> <li>- 부두길이 : 3,319m</li> <li>- 수심 : -8~-13m</li> <li>- 여객부두 : 2개 선석</li> <li>- 일반부두 : 12개 선석</li> <li>- 벌크부두 : 2개 선석</li> <li>- Ro-Ro 부두 : 1개 선석 등</li> <li>창고시설</li> <li>- 전체 : 251,940m<sup>2</sup></li> <li>- 위험물 화물창고 : 26,978m<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10개 부두</li> <li>- 부두길이 : 1,688m</li> <li>- 수심 : -4.5~-10.8m</li> <li>- 일반부두 : 6개 선석</li> <li>- 벌크 및 Ro-Ro 부두 : 2개 선석</li> <li>- 벌크부두 : 2개 선석</li> </ul>
운행사	General Directorate of Turkish State Railways : TCDD		
하역장비	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loader(곡물) : 17기(1,200톤)</li> <li>컨베이어 벨트</li> <li>Shore Crane : 9기(5~35톤)</li> <li>Mobile Crane(컨테이너) : 2기(40톤)</li> <li>Mobile Crane(일반화물) : 9기(3~27톤)</li> <li>Forklift : 28대(2~5톤) 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Floating Crane : 1기(100톤)</li> <li>Quayside Gantry Crane : 5기(40톤)</li> <li>Shore Crane : 9기(3~15톤)</li> <li>Mobile Crane : 14기(5~25톤)</li> <li>Rubber Tyred Transtainer : 16기(40톤)</li> <li>Reach Stacker : 21기(40톤)</li> <li>Forklift : 28대(컨테이너, 10~42톤), 47대(일반화물, 2~5톤)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Shore Crane : 21기(3~25톤)</li> <li>Mobile Crane : 11기(3~25톤)</li> <li>Crawler Crane : 12기</li> <li>Forklift : 2대(컨테이너, 2~5톤)</li> </ul>
주요화물	<ul style="list-style-type: none"> <li>알루미늄, 목재, 고무, 폐지, 철강 및 철광석, Ro-Ro 화물</li> <li>주변 산업지역 (Organized Industrial Zones)에 입주한 자동차 생산업체의 원자재 및 완성차 수출입 항으로 이용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ro-Ro 화물, 일반화물, 벌크, 컨테이너, 여객 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ro-Ro 화물, 일반화물, 벌크, 컨테이너 등</li> </ul>
평면도			

자료 : Port of Turkey 홈페이지(<http://www.cerrahogullari.com.tr/ports/>). 2012. 1.

- 한편 3개 항만의 물동량은 2011년 기준 1,342만 톤으로 2004년 대비 연평균 3.07% 감소하고 있는 실정
  - 화물별로 보면, 일반화물이 동기간 연평균 2.3% 증가한 것을 제외하고 컨테이너는 1.8%, 벌크화물은 4.6%, 액체화물은 6.9% 감소하고 있는 실정임



## KMI 국제물류위클리

## &lt; 민영화 대상 항만의 물동량 현황 &gt;

단위: 만톤

구분		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
데린스	일반화물	109.1	130.8	137.4	173.5	196.6	96.4	107.1	126.5	2.1%
	컨테이너	1.1	0.5	0.5	0.4	0.3	0.0	0.6	1.0	-1.4%
	벌크화물	8.0	84.9	107.3	121.6	98.4	57.1	135.7	100.5	43.6%
	액체화물	6.5	6.2	9.3	7.7	10.5	0.5	5.1	10.6	7.2%
	합계	196.7	222.4	254.5	303.1	305.8	158.7	248.5	238.7	2.8%
이즈미르	일반화물	67.3	55.4	58.7	69.2	71.7	37.9	48.6	52.4	-3.5%
	컨테이너	765.9	778.9	827.4	885.8	875.0	775.2	699.6	675.5	-1.8%
	벌크화물	394.7	313.1	304.4	230.5	159.4	194.3	229.7	202.0	-9.1%
	액체화물	22.0	33.7	36.5	21.3	24.3	20.4	14.8	20.5	-1.0%
	합계	1,250.0	1,181.1	1,227.0	1,206.8	1,130.4	1,027.8	992.7	950.4	-3.8%
이스켄더런	일반화물	17.3	19.2	24.1	36.8	77.5	73.1	79.4	48.5	15.9%
	컨테이너	0.8	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	
	벌크화물	63.1	81.3	84.2	60.8	99.7	82.7	8.2	32.6	-9.0%
	액체화물	142.2	112.7	90.5	87.0	76.3	85.5	78.2	72.2	-9.2%
	합계	223.4	213.2	198.8	184.7	253.5	241.3	240.1	153.3	-5.2%
합계	일반화물	193.7	205.4	220.2	279.5	345.9	207.4	235.1	227.4	2.3%
	컨테이너	767.9	779.5	827.9	886.3	875.4	775.2	700.3	676.5	-1.8%
	벌크화물	465.8	479.3	496.0	412.8	357.4	334.1	373.5	335.1	-4.6%
	액체화물	170.7	152.6	136.2	116.0	111.1	106.5	98.2	103.3	-6.9%
	합계	1,670.1	1,616.8	1,680.3	1,694.6	1,689.7	1,427.8	1,481.2	1,342.3	-3.1%

자료 : 터키 철도청(TCDD) 내부자료, 2012. 1.

- 2011년 기준 항만별 비중을 살펴보면, 데린스항의 화물량이 3개 항만 전체 화물량의 17.8%를 차지하고 있으며, 이즈미르항은 70.8%, 이스켄더런항은 11.4%를 차지
- 화물별로 보면, 일반화물의 경우 데린스항이 55.6%, 컨테이너와 벌크화물은 이즈미르항이 각각 99.9%와 60.3%를 차지하고 있으며, 액체화물은 이스켄더런항이 69.8%를 차지하고 있음을 알 수 있음

## 2) 민영화 추진 경과

- 3개 항만에 대한 민영화 추진은 터키 철도청의 재정적 부담을 경감시키고, 항만의 활성화를 도모하기 위해 2005년 7월 이스켄더런항에 대한 민영화 승인이후 시작
- 이즈미르항은 2006년 1월, 데린스항은 2007년 6월에 민영화 사업이 추진되기 시작함
- 2005년 이후 3개 항만에 대한 민영화가 결정되었음에도 불구하고 민영화가 이루어지지 못한 것은 민영화 추진 과정에서 발생한 법적인 공방에 기인

## KMI 국제물류위클리

- 데린스항의 경우 2007년 6월 21일 터키의 국영기업 민영화를 주도하는 총리실 산하의 민영화 추진단에서 민영화 계획을 공고하고 동년 9월 12일 입찰단계가 완료되었으며, 11월 22일에는 민영화최고위원회(Privatization High Council)가 입찰을 승인
  - 그러나 데린스항 관리·운영기관인 터키 철도청과 민간기업(Tukerler Joint Venture Group)간에 이루어진 운영합의문(Concession Agreement)을 국회에 제출하면서 민영화 구역에 대한 법적 인 문제가 제기되면서 민영화가 중단됨(입찰 제안가격은 1억 9,530만 달러)
- 이즈미르항에 대한 민영화 공고는 2006년 1월 24일 이루어졌으며, 입찰단계가 그 이듬해인 2007년 3월 3일 마무리되었고 동년 7월 3일 민영화최고위원회에서 이를 승인
  - 그러나 항만노조(Union of Ports)와 NGO 단체인 KIGEM이 이즈미르항 민영화에 대해 반대하면서 입찰 무효화를 법원에 상소하여 법정공방이 시작되었으며, 2008년 2월 국회 13 위원회(13th Department)에서 민영화 추진에 대한 의견을 제시하면서 법정공방은 무효화됨
  - 이에 따라 터키 철도청과 민간기업 컨소시엄(Global-Hutchison- Ege İracatşı İBirlikleri Liman Hizmetleri ve Taş"ıacı A.Ş Joint Venture Group)간에 운영합의문을 작성하는 단계에서 민간 기업 컨소시엄이 계약을 포기함으로써 이즈미르항에 대한 민영화가 잠정 중단됨(입찰 제안가격은 12억 7,500만 달러)
- 3개 항만의 민영화에 대한 법적인 공방이 해결되면서 터키 민영화 추진단에서는 2011년 3월 3개 항만에 대한 민영화 재추진을 Privatization Bulletin에 게재하였으나, 아직까지 구체적인 민영화 방법, 대상 시설의 평가, 민영화 추진 시기 등은 밝혀지지 않음
  - 단, 2012년 상반기 민영화 입찰 공고, 하반기 협상 대상기업 선정, 2013년 초 최종 선정 등 개략적인 일정이 계획됨

### 3. 터키의 국영기업 민영화 법·제도

#### 1) 법적 근거

- 1984년 이후 시작된 터키의 국영기업에 대한 민영화 프로그램은 국영기업이 운영하는 공공 시설물에 대한 민영화를 통해 사업의 활성화를 도모함은 물론 국영기업의 경제적 부담을 경감시키기 위해 추진됨
- 이의 효과적인 추진을 위해 터키 정부에서는 지난 1994년 민영화법(Privatization Law No. 4046)을 제정하고 민영화 대상 기업의 범위, 민영화 절차, 노동자 보호책 등을 규정
  - 아울러 민영화를 보다 효율적으로 추진하기 위한 민영화최고위원회, 민영화 추진단, 가치평가 위원회, 입찰위원회 등 설립에 필요한 법적 근거를 마련함



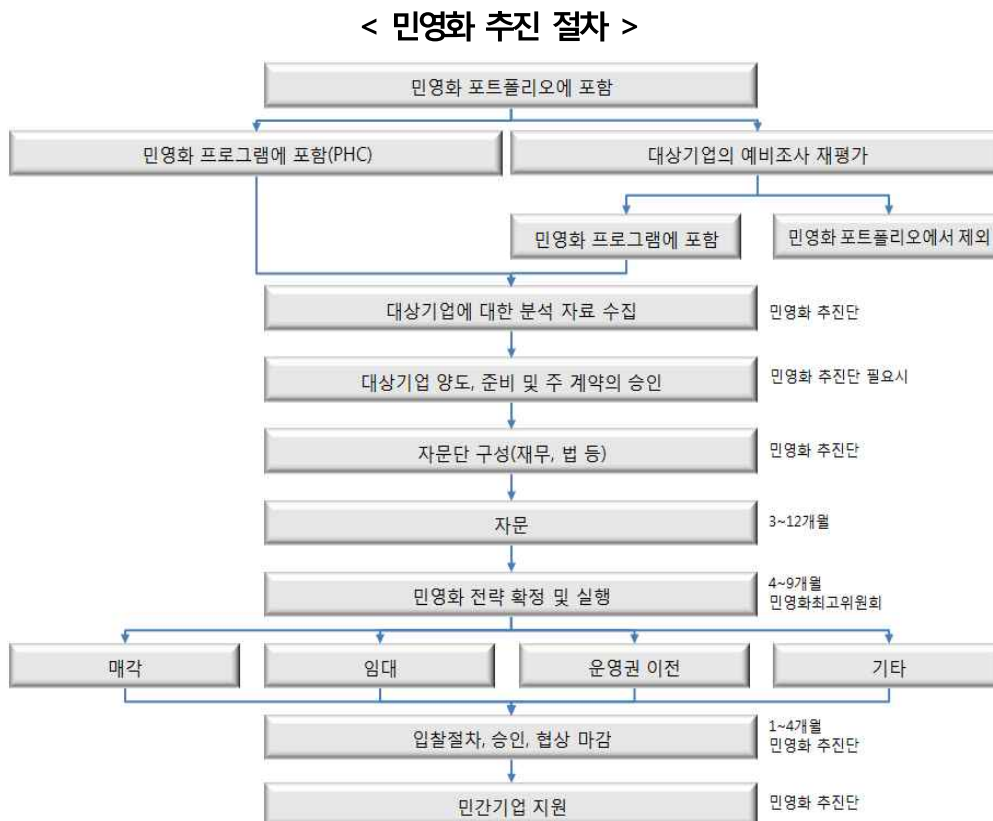
# KMI 국제물류위클리

## 2) 민영화 방식

- 법에서 규정하고 있는 민영화 방식은 크게 5가지로 구분
  - 매각 : 국영기업의 소유권을 전체 또는 부분적으로 매각하는 방식으로 여기에는 지분 매각, 일괄 매각(Block sale), 공모, 자사주 매각 등이 포함
  - 임대 : 시설물의 임대
  - 운영권 이전
  - 재산권 설정
  - 이익공유제 등
- 한편 법에서는 정부의 전략적인 분야인 댐, 갯벌, 고속도로, 병원, 항만, 독점적인 공공경제 기업(Public Economic enterprise) 등에 대해서는 운영권 부여 방식과 소유권 이전 방식을 통한 민영화를 규정

## 3) 민영화 추진 절차

- 민영화법에 의한 민영화 추진 절차는 크게 10단계로 구체적인 내용은 다음과 같음



자료 : 터키 민영화 추진단 홈페이지(<http://www.oib.gov.tr/>), 2012. 1.



## KMI 국제물류위클리

- 위의 그림에서 알 수 있듯이, 민영화 대상 국영기업이 민영화 포트폴리오에 참여되는 것으로부터 민영화 계획에 대한 승인까지는 기간이 명확하게 명시되어 있지 않으나, 민영화를 실질적으로 추진하기 시작하는 자문단 구성에서 민간기업과의 계약을 마무리하는데 소요되는 시간은 최소 7월에서 최대 25개월이 소요됨

## 4. 터키 항만 민영화 사업 참여 여건

## 1) 국가 개요

- 1957년 우리나라와 외교관계를 수립한 터키는 흑해 및 지중해 연안에 위치한 국가로 국가면적은 78.3만km<sup>2</sup>(한반도의 3.5배)이며, 인구는 2011년 기준 7,800만 명임
- 터키의 GDP는 2011년 기준 7,433억 달러로 예상되어 2007년 이후 연평균 3.4% 성장
  - 2011년 기준 수출은 1,293억 달러로 2007년 이후 연평균 2.9% 성장하고 있으며, 수입은 1,978억 달러로 동기간 연평균 5.1% 증가하는 추세임

## &lt; 터키의 주요 경제지표 &gt;

구분	단위	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
GDP	억달러	6,491	7,303	6,153	7,353	7,433	3.4%
경제성장률	%	4.7	0.7	-4.7	8.9	5.5	
수출	백만달러	115,361	140,800	109,686	120,922	129,321	2.9%
수입	백만달러	162,156	193,821	134,542	177,324	197,842	5.1%
FDI 순유입	백만달러	19,941	15,720	6,080	7,154	10,250	-15.3%
총외채잔액	백만달러	249,181	277,277	270,143	301,450	329,550	7.2%
단기외채	백만달러	61,020	78,564	56,327	63,600		
총외채잔액/GDP	%	38.4	38	43.9	42.8	44.9	
외채상환액/총수출	%	31.5	29.5	45.1	28.6	28.2	
국가신용등급(S&P)			BB-	BB	BB	BB	
우리나라와의 관계							
한국→터키	백만달러		3,773	2,661	3,753		
주요 수출품		자동차, 자동차부품, 합성수지, 석유화학제품, 철강제품					
한국←터키	백만달러		362	434	516		
주요 수입품		자동차부품, 석유제품, 의류, 농산물					
한국→터키 FDI	천달러		69,299	62,409	192,444		
한국←터키 FDI	천달러		1,308	205	1,977		

주 : 2011년은 예상치.

자료 : 한국수출입은행, 2011세계국가편람, 2010, p.359.



# KMI 국제물류위클리

- 한편, 총외채잔액은 2011년 기준 3,295억 달러로 2007년 이후 연평균 7.2% 증가하고 있으나, FDI 순유입액은 102.5억 달러로 2007년 이후 연평균 15.3% 감소하는 추세임
  - 2011년 기준 S&P의 국가신용등급은 BB임
- 우리나라와의 무역액은 2010년 기준 41억 3,500만 달러이며, 이중 37억 5,300만 달러는 대 터키 수출액이며, 나머지 5억 1,600만 달러는 터키의 대 한국 수출액임
  - 우리나라의 주요 수출품은 자동차, 자동차부품, 합성수지, 석유화학제품, 철강제품 등 자동차 관련 생산품이며, 주요 수입품은 자동차부품, 석유제품, 의류 및 농산물 등임

## 2) 터키의 물류산업<sup>2)</sup>

- 터키의 물류산업 규모는 2008년 기준 터키 GDP의 8~12%를 차지하였는데, 이는 2002년 대비 3배 정도 증가한 규모임
  - 운송서비스 규모는 590억 달러이며, 3자 물류 산업 규모는 220억 달러 규모임
- 이상과 같이 터키의 물류산업 규모가 성장할 수 있었던 이유는 1996년 유럽연합과 관세동맹 (Customs Union Agreement)을 체결하였기 때문
- 더욱이 터키는 유럽과 도로로 연결되어 있다는 점과 함께 흑해 해상운송을 통한 중앙아시아 지역 국가들과 연결되는 교통의 요충지로서 유럽과 중앙아시아를 타깃으로 하는 다국적기업의 전략적 지역 거점으로 활용가능하기 때문임
- 터키의 운송수단별 특징을 살펴보면 다음과 같음

### < 운송수단별 시설현황 >





도로	해상	철도	항공
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 여객수송의 97.2%, 화물 수송의 91.6%를 담당(2008년)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 여객수송의 3%, 화물 수송의 0.4%를 담당(2008년)</li> <li>○ 주변 국가와의 Ro-Ro 운송을 통해 2008년 기준 33만대의 자동차 및 트럭이 수송됨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 여객수송의 5.4%, 화물 수송의 2.4%를 담당(2008년)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 확인 안됨</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연장길이 : 350,036km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해안선길이 : 8,333km</li> <li>○ 지중해, 에게해, 흑해 등과 접함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연장길이 : 8,697km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 46개 공항(2008년)</li> <li>- 16개 국제공항</li> </ul>

2) Deloitte. *Transportation & Logistics Industry Report*. Republic of Turkey Prime Ministry. 2010. 1.



## KMI 국제물류위클리

## &lt; 운송수단별 시설현황(계속) &gt;

도로	해상	철도	항공
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 신규 개발 계획</li> <li>- Black Sea Ring Highway(7,140km) 등을 포함 12개 구간 11,284km</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주요 항만 ; Izmir, Gemlik, Istanbul 등</li> <li>○ Ro-Ro 루트</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 신규 개발 계획 : 2023년까지 235억 달러 투자계획</li> <li>- 유럽~터키 연결 철도(76km)</li> <li>- 터키 종단 철단(92km) 등</li> </ul> 	 <p>  AIRPORTS OPEN TO DOMESTIC AND INTERNATIONAL FLIGHTS   AIRPORTS OPEN TO DOMESTIC AND CHARTERED INTERNATIONAL FLIGHTS   AIRPORTS OPEN TO DOMESTIC FLIGHTS  <small>Source: EDIAT</small> </p>

자료 : Deloitte, Transportation & Logistics Industry Report, Republic of Turkey Prime Ministry, 2010, 1.

- 한편 터키 물류산업의 특징을 살펴보면 다음과 같음
  - 장기 계약관계로 인해 신규 시장 진입에 어려움
  - 질 높은 서비스보다 낮은 물류비용 선호
  - e-commerce의 발달로 인해 물류시장 확대 가능
  - 복합운송시스템이 개시된 초기단계

3) 산업단지 현황<sup>3)</sup>

- 터키 정부는 지난 2000년 산업의 활성화를 도모하기 위한 산업단지법(Organized Industrial Zones Code No. 4562)을 제정하여 지금까지 107개의 산업단지를 조성

## &lt; 지역별 산업단지 조성현황 &gt;

Marama	Aegean	Mediterranean	Central Anatolia
20	14	13	17
Black Sea	Eastern Anatolia	South East Anatolia	합계
23	10	10	107

자료 : yoikk 홈페이지(<http://www.yoikk.gov.tr/>), 2012, 1.

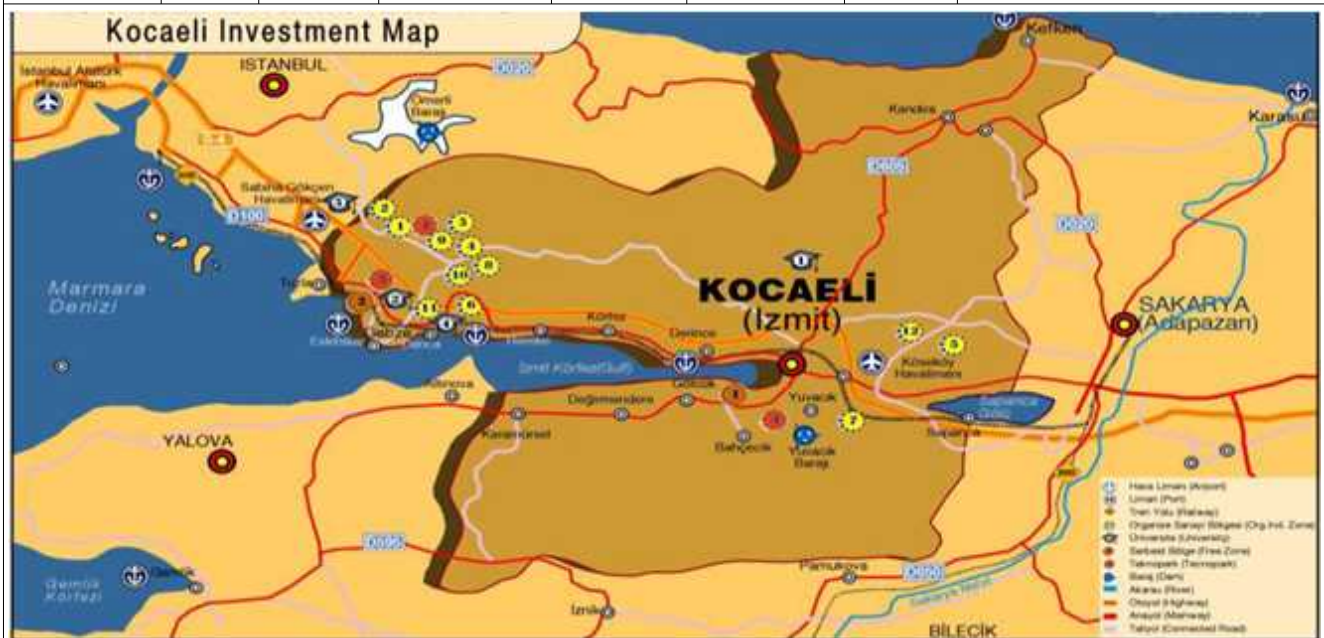
3) Mert, G. Z., Akman, G.(2011). *The Profile of the Organized Industrial Zones in Kocaeli/TURKEY*. University of Kocaeli.

## KMI 국제물류위클리

- 지역별 산업단지 현황에서 보듯, 현재 터키 정부가 계획하고 있는 항만 민영화 사업 대상 항만이 위치하고 있는 마르마라, 에게, 지중해 지역에는 총 47개의 산업단지가 집중 분포
- 여기서 터키 내륙 중심지역과 근거리에 위치하며, 도로 운송을 통한 유럽 진출이 용이하며, Ro-Ro 운송을 통한 흑해 연안 국가와의 화물 운송이 용이한 지역인 마르마라 지역에 위치 하면서 민영화 대상 항만인 데린스항과 근접(22~34km 이내)한 Kocaeli 지역의 산업단지 현황을 살펴보면 다음과 같음

## &lt; Kocaeli 지역 산업단지 조성현황 &gt;

산업단지	설립 연도	면적 (acre)	기업 수	고용인원	입주계약 면적율(%)	입주율 (%)	주요 산업
Asim Kibar	2004	2,060	운영 : 2	2,200	100	88	자동차
Arslanbey	2003	1,420	운영 : 13 건설 : 3	2,381	60	33	철강, 목재, 고무, 플라스틱
Gebze	1986	5,363	운영 : 117 건설 : 5	14,600	97	71	기계, 화학, 자동차, 플라스틱, 음식
Plastikeiler	2001	1,699	운영 : 84 건설 : 9	8,000	99	59	플라스틱, 기계, 화학, 의류, 음식
Guzeller	1999	1,340	운영 : 14 건설 : 23	1,200	100	-	철강, 포장, 기계, 자동차 부품, 부속용품
Dilovasi	2002	9,000	운영 : 212 건설 : 7	12,500	97	-	
합계		20,882		40,881	92.17		



자료 : Mert, G. Z., Akman, G.(2011). The Profile of the Organized Industrial Zones in Kocaeli/TURKEY. University of Kocaeli.



## 5. 시사점

- 앞서 살펴본 바와 같이 터키 정부는 2011년 3월 데린스, 이즈미르, 이스켄더룬 등 3개 항만에 대해 민영화 실시 계획을 발표
  - 2012년 상반기에 민영화 공고이후 하반기 협상대상 기업 선정, 2013년 초 최종 입찰자 선정 등을 계획
- 민영화 대상 항만의 항만물동량은 최근 8개년 동안 감소추세에 있어 항만 민영화 사업에 대한 다국적 물류기업의 유치매력도는 매우 낮음
  - 아울러 터키의 신용등급이 BB(현재 이행능력은 있으나 부정적 여건 발생 시 약화 가능)로 안정적 투자가 요구되는 해외 사업에서 사업을 추진하기에는 리스크가 높다고 판단할 수 있음
- 그러나 터키가 지난 1996년 유럽연합과 관세동맹을 체결한 점, 도로운송을 통해 유럽시장에 진출할 수 있다는 점, Ro-Ro 운송을 통해 흑해 및 지중해 연안 국가와의 해상 화물운송이 용이하다는 점에 따라 다국적기업이 터키를 전략적 해외거점 지역으로 이용
  - 이에 따라 터키의 물류산업 규모는 2008년 기준 국가 GDP의 8~12%를 점유하여 810억 달러 규모로 성장하였는데, 이는 2002년에 비해 3배 성장한 규모임
- 더구나, 개발이 진행 중인 Black Sea Ring Highway, 유럽~터키 간 철도 연계 프로젝트 등이 완공되면, 유럽은 물론 중앙아시아 시장으로 진출하기 위한 전략적 교두보로 그 기능이 다국적기업에게 부각될 것으로 판단됨
- 이러한 측면에서 우리나라 물류기업도 터키로 진출하거나 진출할 계획이 있는 다국적기업에 물류서비스를 제공하기 위한 터키 항만의 민영화 사업에 대한 참여도 고려할 필요가 있음
- 그러나 터키 항만에 대한 물류기업만의 투자진출은 리스크가 높기 때문에 화물을 창출할 수 있는 제조기업과의 컨소시엄 구성을 통해 진출해야만 투자 리스크를 경감시킬 수 있을 것으로 판단됨
- 우리나라와 터키간의 교역관계를 살펴볼 때 우리나라 물류기업은 국내 자동차 메이커 및 부품제조기업과의 컨소시엄 구성을 통한 진출이 효율적일 것으로 판단됨

김찬호 전문연구원(☎ 02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr)



## KMI 국제물류위클리

## □ ICTSI, 멕시코 만사니요(Manzanillo)항 신규 터미널 건설계획 발표

- ICTSI(International Container Terminal Services Inc.)사는 250만 달러 규모의 멕시코 만사니요항 제2터미널 건설 계획을 발표<sup>1)</sup>
  - 제2터미널의 건설기간은 약 18~24개월로 컨테이너 처리시설 설치 완료까지 포함함
  - 본 계획은 3단계로 나누어져 진행되며 1단계에서 수심 14m, 처리능력 45만 TEU의 선석 두 개를 건설 할 예정으로 전체 예산의 75%가 터미널 준설에 투입될 계획임
- 만사니요항은 멕시코의 최대 컨테이너 처리항만이며, 라틴아메리카의 7번째 중요 항만으로 평가됨
  - 컨테이너 처리량 외에 곡물, 차량, 광물 등 화물 처리량은 각각 멕시코의 4위, 5위, 7위임
  - 현재 만사니요항은 멕시코 컨테이너 화물의 46%를 처리하고 있으며, 그 중 68%가 태평양 지역 물량으로 만사니요항은 환태평양 지역을 유기적으로 연결하는 중요거점 항만임
  - 만사니요항에는 74개의 노선이 개설되어 있으며, 특히 말레이시아에서 생산되는 물품의 78%가 본 항만으로 들어옴

&lt; 멕시코 만사니요항 위치 &gt;



&lt; 만사니요항 터미널 개발 예정지 위치 &gt;



자료: Manzanillo Port Handbook(2011)

1) 2010년 1월 ICTSI사는 만사니요항과 항만운영계약을 체결, 34년의 운영기간 중 7백만 달러를 투자한다는 내용으로 계약을 체결함

< 만사니요항 컨테이너 물동량 추이 >

단위 : TEU

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
830,777	872,569	1,249,630	1,409,614	1,409,782	1,110,350	1,509,378

자료: American Association of Ports Authorities(<http://www.aapa-ports.org>)

- 제2터미널<sup>2)</sup>이 완공된 후에는 연간 200만 TEU를 처리할 것으로 예상
  - 새로운 터미널의 개발로 만사니요항이 최상의 멕시코 컨테이너 항만으로 발전할 것으로 기대됨

자료: [www.ship-technology.com](http://www.ship-technology.com); [www.puertomanzanillo.com.mx](http://www.puertomanzanillo.com.mx).

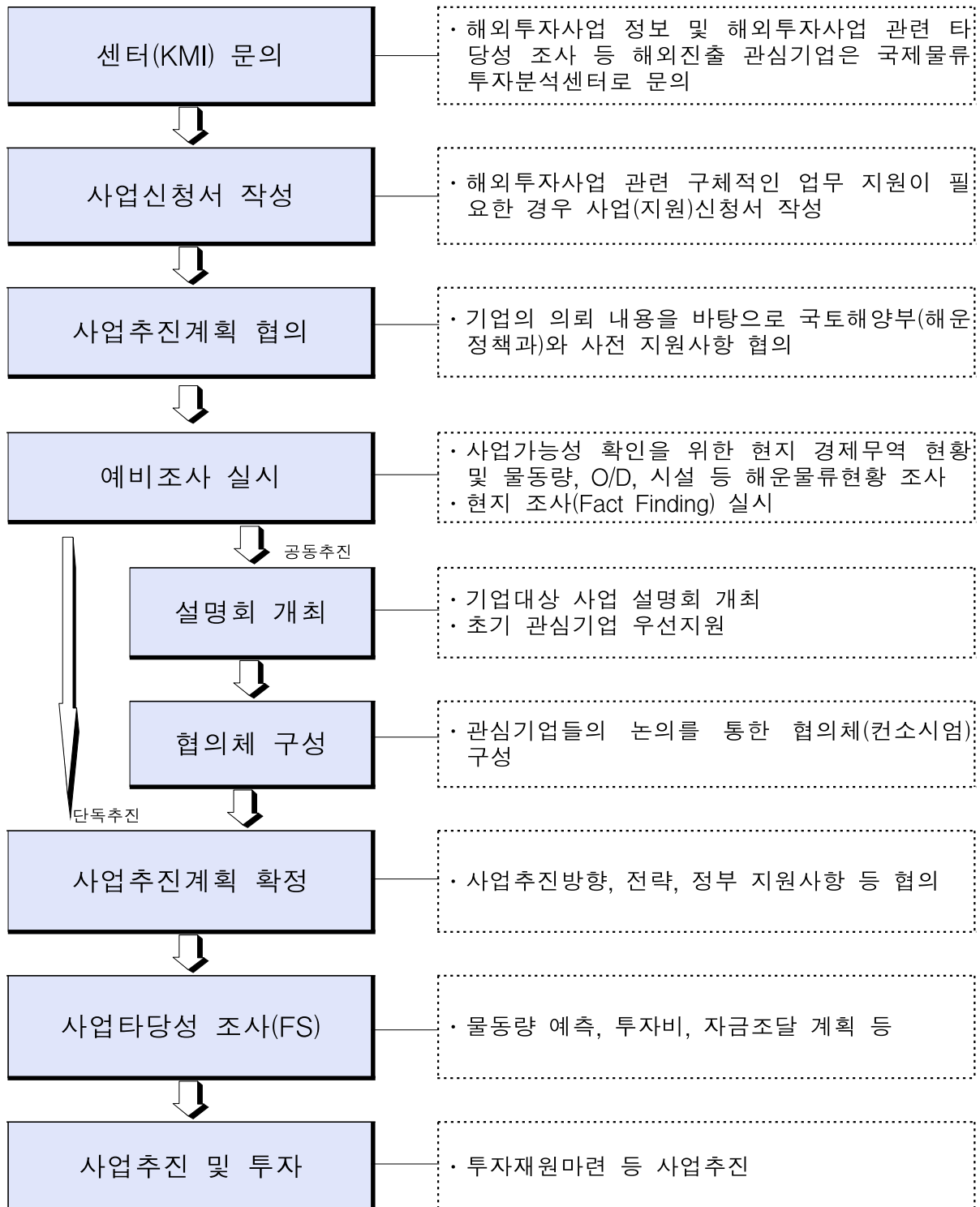
전혜경 연구원(☎ 02-2105-2982, [saeii@kmi.re.kr](mailto:saeii@kmi.re.kr))

2) 육지 부지 72.4ha, 해역면적 5.4ha



## KMI 국제물류위클리

## [해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



\* 기초타당성 조사(실비 부담), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공