

편집 및 발행인 : 김종덕 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 김동환 감수 : 이연경 전화번호 : 051-797-4780 E-mail : kdong@kmi.re.kr

Contents

▶ 유럽 물류 시장 동향

- 독일 뒤스부르크, 유럽 최대 내륙컨테이너 터미널 운영 개시

▶ 미주·중남미 물류 시장 동향

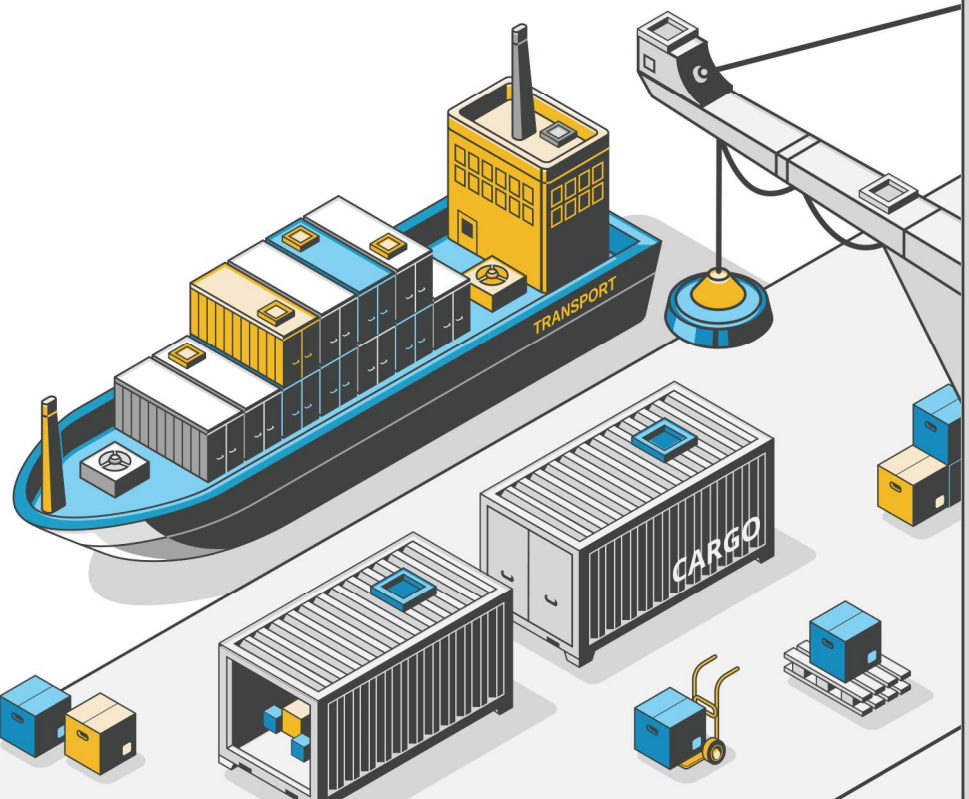
- 미국·영국·호주, 공급망 회복력 구축 협정 체결

▶ 글로벌 물류 시장 심층분석

- 중앙아시아 내륙국, 카자흐스탄의 주요 항만 개발 동향
- 중부 회랑(Middle Corridor): 아시아와 유럽 간 국제물류의 새로운 연결 고리로 부상

▶ 공지 사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



독일 뒤스부르크, 유럽 최대 내륙컨테이너 터미널 운영 개시

- ▶ 지난 달 독일 뒤스부르크 게이트웨이 터미널(Duisburg Gateway Terminal, 이하 DGT)이 본격 운영을 개시한 가운데 추가 확장 통해 유럽 최대 내륙 '컨' 터미널로 자리매김 예상
 - 뒤스부르크 '컨' 터미널 운영을 하고 있는 뒤스포트(Duisport)는 지난 2019년 유럽 최대 규모의 내륙 '컨' 터미널 개발과 함께 100% 탄소중립 운영 계획을 발표했음
 - DGT는 과거 석탄 터미널 부지에 조성됐으며, 재생에너지 및 수소 기술이 결합한 지속 가능한 에너지시스템을 적용해 자체 전력을 생산할 계획임
 - 또한 뒤스부르크 항만배후단지 내 1단계 준공으로 규모가 155,000㎡에 달하며, 향후 2년 내 235,000㎡로 확장해 유럽 최대 내륙 '컨' 터미널 역할을 지속할 예정임
- ▶ DGT는 인접 항만과의 높은 접근성과 철송의 핵심 거점 역할 수행 등으로 전략적 요충지에 위치해 있으며, 복합운송 인프라 기반 연간 최대 85만 TEU 처리 가능
 - 뒤스부르크항은 네덜란드 로테르담과 벨기에 앤트워프를 라인강으로 접근할 수 있으며, 동시에 중국~유럽 철도화물의 허브이자 라인~알파인 철도화물 회랑의 전략적 요충지에 위치함
 - 또한 철도 40%, 내륙운송 40%, 도로운송 20%의 혁신적인 운송수단 분담(revolutionary modal split)을 목표로 하므로 DGT에는 크레인 6대, 길이 730m의 철도화물 플랫폼 12개, 하역장 5곳, 바지선 정박지 3곳이 들어설 예정임
 - 이로 인해 완전 가동 시, DGT는 연간 85만 TEU를 처리할 수 있으며 하루 최대 20대 열차, 400대 트럭, 6척의 선박을 수용할 수 있음

뒤스부르크 게이트웨이 터미널 개장



자료 : <https://www.railfreight.com/> (검색일: 2024.09.19.)

- 홍해 사태 지속으로 중국~유럽 철송이 지속 증가하고 있으며, 향후 뒤스부르크가 유럽과 중국을 잇는 핵심 철송 거점으로 재부상할 것으로 예상됨
 - 뒤스부르크항은 유럽 내 대표적인 내륙 물류거점으로 로테르담항 및 안트워프항 등 주요 수출입 항만과의 연결뿐만 아니라 트러킹 및 철송 등 해상과 육상을 아우르는 복합 물류의 핵심 역할을 수행하고 있음
 - 또한 뒤스부르크는 2022년 2월 러-우 전쟁 전에는 중국~러시아~유럽 간 철도화물의 95%를 처리하는 북부 회랑의 주요 출발 및 도착 지점 중 하나였으나 러시아에 대한 국제제재로 북부 회랑을 통한 중국발 철도화물이 크게 감소함
 - 그러나 홍해 사태 이후 해상운송 급감으로 중국~유럽 철송량이 전년 대비 50% 이상 증가해 북부 노선 물동량이 꾸준히 증가하고 있어 철송의 핵심 물류거점으로 뒤스부르크가 주목받을 것으로 전망됨

라인-알파인 철도화물 회랑 (Rail Freight Corridor RHINE-ALPINE)



자료 : <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/> (검색일: 2024.09.20.)

참고 자료: <https://www.joc.com> (검색일: 2024.09.20.)

미국-영국-호주, 공급망 회복력 구축 협정 체결

- ▶ 지난달 미국-영국-호주 등 주요 3국은 공급망 협력을 강화하고 향후 공급망 리스크에 유연하게 대응하기 위해 전략적 협력 체계를 확립함
 - 3국은 공급망 협력 체계 구축을 위한 핵심 과제로 '공급망 회복력'을 제시했으며, 이를 위해 관련 데이터 공유 및 실질적인 협력을 위해 국가별 조직을 구성할 계획임
 - 국가별 핵심 역할을 수행할 조직으로 미국 국토안보부(Department of Homeland Security), 영국 산업통상부(Department for Business and Trade), 호주 산업과학자원부(Department of Industry, Science and Resources)가 참여함
 - 특히 이러한 전략적 협력 체계를 통해 영국 산업통상부는 자국 핵심 공급망에 대한 리스크 및 혼란을 사전에 인지함으로써 신속한 대응책을 마련할 수 있을 것으로 기대함
- ▶ 해당 그룹은 향후 글로벌 디지털화 경제에 필수적인 통신 공급망에 초점을 맞춘 조기 경보 시범 프로그램 개발 예정
 - 해당 프로그램의 활성화는 통신 공급망의 중단 위험 모니터링을 통해 3개국 모두 취약성, 중요성, 잔여 위험에 대한 이해도를 높이고 추후 대응 절차 개발까지 기대할 수 있음

미국-영국-호주 새로운 3자 협력 수립 양해각서(MOU) 서명

미국 국토안보부
(Department of Homeland Security)

영국 산업통상부
(Department for Business and Trade)

호주 산업과학자원부
(Department of Industry, Science and Resources)



자료 : <https://www.dhs.gov/>, <https://www.gov.uk/>, <https://www.industry.gov.au/>(검색일: 2024.09.19.)

- 최근 세계 경제 간 확대된 연결성과 안전하고 강력한 공급망에 대한 중요도 급증
 - 미국, 영국, 호주 또한 공급망 강화에 지속적인 관심을 보였으며 공급망 리스크에 대한 선제 대응을 위해 노력함
 - 미국 바이든-해리스 행정부는 바이든 대통령 임기 내 미국의 공급망 회복력을 개선하기 위해 범정부 백악관 공급망 회복력 위원회 출범 등 다양한 조치를 취함
 - 바이든은 공급망 회복위원회 신설 및 공급망 강화 정책 발표에서 공급망 모니터링 및 전략을 개선하기 위한 파트너십을 개발, 핵심 공급망에 대한 적극적인 투자 등을 언급함
 - 영국 노동당은 2024년 7월 진행된 총선 선거공약에서는 주요 부문의 공급망 회복력 강화를 내세웠으며 영국 총선에서 노동당이 압승하며 키어 스타머 대표가 영국의 새 총리로 취임함
 - 전문가들은 미국, 영국, 호주가 체결한 이번 공급망 관련 협정을 통해 각 국가의 핵심 부문 보호뿐 아니라 장기적인 측면에서 공급망의 안정화가 가능할 것으로 판단함

미국 백악관 공급망 회복력 위원회 출범

공급망 회복위원회 관련 연설하는 바이든 미국 대통령



핵심 품목 공급망 검토 행정명령에 서명 중인 바이든 미국 대통령



자료 : <https://www.yna.co.kr/view/>, <https://n.news.naver.com/mnews/> (검색일: 2024.09.19.)

참고자료: <https://www.gov.uk> (검색일: 2024.09.19.)

중앙아시아 내륙국, 카자흐스탄의 주요 항만 개발 동향

- ▶ 바다가 없는 내륙국가인 카자흐스탄은 2024년 5월, 「2024~2028년 해상 인프라 개발을 위한 포괄적인 계획(Comprehensive Plan for the Development of Maritime Infrastructure for 2024~2028)」 발표
 - 이 계획에서는 대규모 투자를 통해 카스피해에 위치한 악타우(Aktau) 항만과 쿠릭(Kuryk) 항만을 해상운송 및 물류 거점 클러스터로 조성할 것을 밝힘
 - 대부분 민간 투자를 통해 실시할 예정이며, 해당 계획은 카자흐스탄의 항만 개발 외, 항만과 연계한 카스피해 및 중부 회랑(The Middle Corridor) 등 국제 운송로와 관련된 여러 프로젝트가 포함됨
- ▶ 해당 계획에서는 2028년까지 카자흐스탄의 항만 시설용량은 1.5배, 컨테이너 처리량은 3배로 증가시키겠다는 항만 시설용량에 대한 세부 목표치 제시
 - 이에 따르면 카자흐스탄의 연간 처리량은 3,000만 톤으로 증가할 것이며, 항만의 기반시설 확충으로 통관 시간 등 화물 처리 소요 시간이 단축될 것으로 예상함
 - 또한, 해당 계획에는 항만과 연계한 철도 환승 터미널의 추가 개발도 포함되어 있어, 철도 환적 물동량이 2배가량 증가할 것으로 예상함

카스피해 주요 항만(左) 및 악타우 항만(右上)과 쿠릭 항만(右下)



자료: CAREC. 8th Railway Working Group Meeting (검색일: 2024.09.19.)

- ▶ 카자흐스탄에서 가장 큰 항만이자 중부 회랑의 핵심 거점인 악타우 항만은 아제르바이잔, 유럽 등으로 수출되는 석유, 곡물 등 다양한 화물의 물류거점 역할 담당
 - 악타우 항만은 벌크화물에 특화된 항만으로 석유제품 등 액체화물, 곡물 등 건화물과 더불어 금속, 강철 제품, 목재 등 다양한 개품산적(break-bulk) 화물을 처리하며, 현재 악타우와 아제르바이잔의 바쿠(Baku)를 잇는 철도 페리 항로가 운영 중임
 - 현재 벌크화물 터미널 3개소와 액체화물 터미널 3개소가 있으며, 약 2,500만 달러 상당을 투자해 현대화를 진행 중임
- ▶ 최근 악타우 항만에는 총사업비 37억 달러 규모의 컨테이너 물류거점 구축을 위해 중국 련윈강 항만 그룹의 투자가 성사될 것으로 기대

악타우 항만의 레이아웃과 철도 노선 연결 현황



자료: CAREC. 8th Railway Working Group Meeting (검색일: 2024.09.19.)

- ▶ 쿠릭 항만은 타젠 검문소(Tazhen checkpoint), 호르고스 내륙항(Khorgos Gateway dry port) 등은 접경지역의 주요 물류거점과 연결을 위해 전략적으로 개발
 - 타젠 검문소는 카자흐스탄과 우즈베키스탄 국경 동쪽 베이네우(Beyneu)에 위치해 카자흐스탄을 통해야만 카스피해에 접근할 수 있는 우즈베키스탄에 중요도가 높은 곳으로 24시간 운영 중임

- > 이외 카자흐스탄-중국 국경 인근 호르고스 내륙항의 컨테이너 열차 통행량이 크게 증가해 중국발 유럽항 컨테이너 열차의 80%가 호르고스 내륙항 경유
 - 카자흐스탄 동부 중국과의 국경 지역 신장 위구르 자치구에 위치한 호르고스 내륙항은 2024년 1/4분기에만 이미 2,000대 이상의 컨테이너 열차가 통과함
 - 신장 위구르 자치구 관세청 관계자는 2016년 중국-유럽 철도 노선이 개통된 이후 매일 약 20대, 누적 3만 5,000대 이상의 열차가 호르고스 내륙항을 통과했다고 밝힘
 - 호르고스 내륙항은 연중무휴로 운영되며, 카자흐스탄과 중국 당국 간 협력으로 스마트 기술이 도입된 이후 통관 시간이 열차당 30분가량 단축되는 등 호르고스를 통한 화물 통행량이 크게 증가함

- > 이는 카자흐스탄과 중국 간의 무역 규모가 2023년에 314억 달러로 전년 대비 30% 증가하는 등 카자흐스탄과 중국 간 무역 번창에 기인
 - 구체적으로 중국은 카자흐스탄으로 자동차, 컴퓨터, 플라스틱 등을 주로 수출하고, 카자흐스탄은 중국으로 석유, 가스, 우라늄, 합금철, 광석, 유지 종자 등을 주로 수출함

쿠릭 항만 연계 배후 교통망



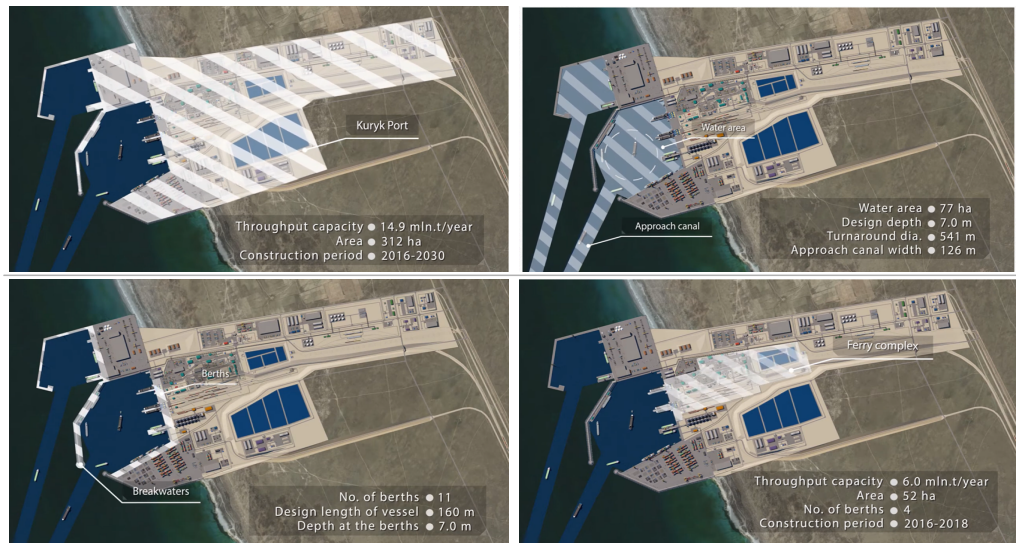
자료: Kuryk Port Development 홈페이지 (검색일: 2024.09.12.)

- ▶ 카자흐스탄의 정부는 악타우 항만과 유사한 규모의 쿠릭 항만을 국가물류거점으로 전환하려는 작업을 국가적 차원에서 높은 전략적 우선순위로 지정

 - 카자흐스탄의 국가 철도 운송기업인 Kazakhstan Temir Zholy(KTZ)의 비즈니스 혁신 (business transformation)의 책임자인 예르잔 나우루즈바예프(Yerzhan Nauruzbayev)는 쿠릭 항만이 석유제품, 곡물, 컨테이너 등 다양한 유형의 화물을 처리하는 현대적인 복합운송 물류거점으로 성장할 것이라고 언급함
- ▶ 쿠릭 항만은 대륙철도를 바탕으로 중국, 러시아, 카자흐스탄에서 생산된 제품의 편리한 집적이 가능해 新실크로드의 주요 교통 및 물류거점으로 성장 기대

 - 이를 통해 빠르고 저렴한 비용으로 아제르바이잔, 러시아, 이란 내 항만으로 운송이 가능하며, 흑해, 동남 유럽 및 중동 등 국제 시장에 손쉽게 진입할 수 있는 기회를 획득함

쿠릭 항만의 현황



자료: Kuryk Port Development 홈페이지 (검색일: 2024.09.12.)

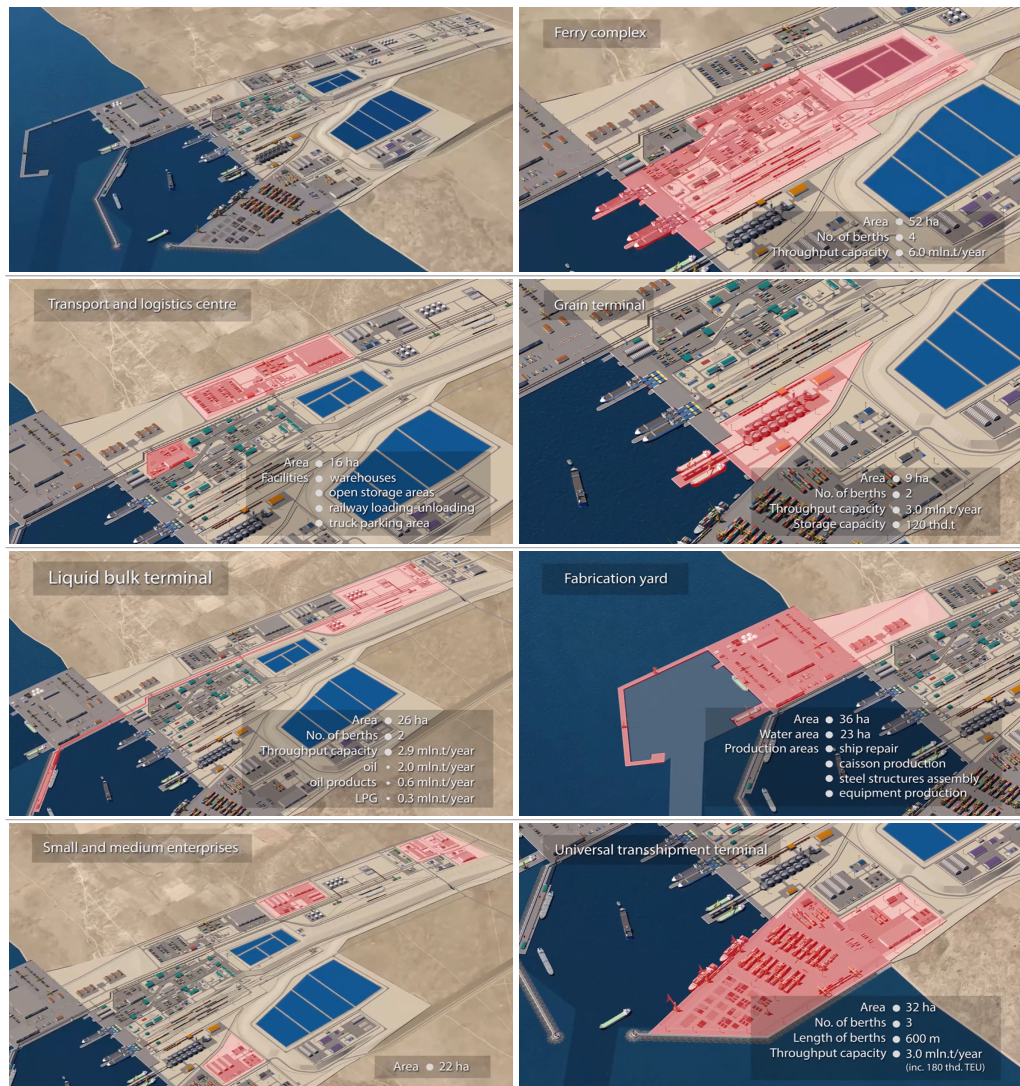
- ▶ 쿠릭 항만은 컨테이너, 일반, 벌크화물 등을 연간 300만 톤을 처리하고, 액체화물은 연간 290만 톤을 수용할 수 있는 다목적 터미널을 개발 중

 - 현재 쿠릭 항만의 철도 페리 터미널 용량은 연간 600만 톤으로 추가 환적 터미널의 개발로 매년 300만 톤의 화물을 추가로 처리할 수 있음

- 게다가, AD Ports와 Semurg Invest는 2023년 8월에 합작 투자를 통해 쿠릭 항만에 곡물 하역·보관·운송을 위한 새로운 곡물 전용 터미널을 건설함

▶ 이와 함께 쿠릭 항만의 사르자 MMT 터미널은 향후 친환경 에너지 운송 거점을 목표로 Hyrasya One의 카자흐스탄 공장에서 생산된 수소를 중부 화랑을 통해 유럽 및 기타 시장으로 수출 예정

쿠릭 항만의 개발 계획 세부 내용



자료: Kuryk Port Development 홈페이지 (검색일: 2024.09.12.)

- ▶ 유럽과 아시아 국가 간의 경제적 연결은 더욱 강화되어 향후 5년 내 무역량은 두 배 가량 증가할 것으로 예상돼 교통·물류 기반 시설의 용량 확대 시급

 - 카자흐스탄은 국가 경제 발전을 위한 국가 산업 혁신에 많은 노력을 기울이고 있는데, 이를 위해 물류 잠재력을 적극적으로 활용하고자 함
 - 많은 유럽~아시아 연결 경로가 카자흐스탄을 통과하는데, 중국, 카스피해 연안국, 터키, 중동, 유럽 등을 연결하는 트랜스 카스피안 국제운송로(Trans-Caspian International Transport Route) 경로는 운송 시간을 탁월하게 절감시킴
 - 카스피해는 카자흐스탄의 서쪽 관문으로 카스피해 주변 국가와 연결을 강화하고 아시아에서 유럽으로의 무역을 증가시킬 수 있는 쿠릭 항만에 집중하고자 대규모 개발을 진행 중임

- ▶ 반면, 이상기후로 인해 카스피해 수위 감소가 계속 진행 중인 상황은 물류를 통해 산업 발전 및 물류 강국으로 성장하고자 하는 카자흐스탄에게 큰 위협으로 작용

 - 카자흐스탄 교통부는 이러한 위기 대응 차원에서 악타우와 쿠릭 항만에 긴급 준설을 지시함

유럽-아시아 대륙 간 주요 운송로 현황



자료: Kuryk Port Development 홈페이지 (검색일: 2024.09.12.)

참고자료: Kuryk Port Development 홈페이지, <https://www.railfreight.com>, <https://www.emerics.org:446> (검색일: 2024.07.02.)

중부 회랑(Middle Corridor): 아시아와 유럽 간 국제물류의 새로운 연결 고리로 부상

- ▶ 라우 전쟁 이후 중부 회랑으로 불리는 트랜스-카스피안 국제운송로(Trans-Caspian International Transport Route, TITR)를 통과하는 중국발 컨테이너 철송량 전년 대비 14배 증가

 - 카자흐스탄 국영 철도 회사 카자흐스탄 테미르 졸리(KTZ)는 중국발 TITR 컨테이너 철송량이 올 7개월간 전년 동기간 대비 14배 증가했다고 발표함
 - 또한, 카자흐스탄 정부의 발표에 따르면, 2024년 1월~7월까지 중부 회랑으로 210만 톤의 화물이 운송됐으며 이는 전년 동 기간 대비 63% 증가한 수치로 올 한 해 400만 톤에 육박할 것으로 예상함
 - 카자흐스탄-중국 국경에 있는 알틴콜 기차역에서 아프세론(아제르바이잔)까지의 운송 시간은 9일로 단축되었고, 포티/바투미(조지아)까지는 12일로 단축되었으며, 포티/바투미를 경유하여 콘스탄차(루마니아)까지는 20~22일로 단축된 것으로 조사됨

- ▶ 기존 러시아를 경유하는 북부 회랑의 대안으로 주목받고 있는 중부 회랑은 최근 고조된 다양한 지정학적 리스크를 줄이고, 공급망 안정화에 기여할 것으로 기대

 - 중부 회랑은 동남아시아와 중국에서 출발하여 카자흐스탄, 카스피해, 아제르바이잔, 조지아를 거쳐 궁극적으로 유럽에 도달하는 중요한 물류 이니셔티브임
 - 또한 복합물류체계인 철도, 고속도로, 해상 노선 네트워크를 통해 주요 경제 지역을 연결하여 무역 및 경제 협력을 촉진하는 것을 목표로 함
 - 중부 회랑은 일대일로 이니셔티브의 필수 구성 요소로, 아시아에서 유럽까지 직접적인 운송망을 구축하기 위해 시작됨
 - 아제르바이잔(Baku 항만, BTK철도 시작점), 카자흐스탄(Aktau와 Kuryk항만, 중국 화물 주요 경유지), 조지아(Batumi와 Poti항만, 유럽 관문), 터키(BTK철도 종착점, 유럽 육로연결), 투르크메니스탄(Turkmenbashi 항만), 중국(주요 화물 출발지)을 포함함
 - 각국은 전략적 위치의 항만과 철도 인프라를 통해 아시아-유럽 간 효율적인 물류 네트워크 구축에 기여하고 있음
 - * BTK(Baku-Tbilisi-Kars) 철도 : 2017년 10월에 개통한 아제르바이잔~조지아~터키를 연결하는 826km 길이의 철도

- ▶ 중부 회랑의 물류 증가를 위해 2014년 트랜스-카스피안 국제운송로 개발을 위한 조정 위원회와 2017년 중부 회랑 국제협회 설립

 - 중부 회랑 개발을 위한 협정은 2013년에 열린 제2회 국제 운송 및 물류 비즈니스 포럼에서 카자흐스탄 테미르 졸리, 아제르바이잔 철도, 조지아 철도를 중심으로 시작됨

중부 회랑(Middle Corridor) 최종 노선도



자료: <https://middlecorridor.com/> (검색일: 2024.09.23.)

- 2023년에는 중부 회랑을 통해 원스톱 서비스, 납품 시간 보장 및 멀티모달 서비스를 제공하기 위해, 첫 합작 투자회사 설립
 - 2023년, 카자흐스탄, 아제르바이잔, 조지아 철도 행정부가 멀티모달 서비스를 개선하기 위해 합작 투자회사 설립 계약을 체결하고, 회사의 이름을 'Middle Corridor Multimodal Ltd.'로 정함
 - 원스톱 서비스를 제공하고, 납품 시간을 보장하며, 중국~유럽 및 터키~중국 방향으로 멀티모달 서비스를 개발하기 위한 정책 조정을 목표로 함
 - 합작 투자회사는 중부 회랑을 통하는 모든 화물을 처리하며, 중부 회랑 이용 시 발생하는 국가 간 관세 문제를 해결하고, 운송 시간을 종전 대비 10~15일로 단축하는 것으로 목표로 함
 - 2022년 러-우 전쟁 초기에 러시아 제재로 인한 물류 복잡성을 피하고자 하는 기업에 효율적인 솔루션을 제공하기 위해 중부 회랑 중심의 철도 합작 투자회사를 설립해야 한다는 의견이 처음 등장한 이후 1년 만에 결실을 맺음

합작투자회사(Middle Corridor Multimodal Ltd.) 체결식



자료: NC KTZ JSC (검색일: 2024.09.23.)

- 글로벌 컨설팅회사 EY는 중부 회랑은 아시아와 유럽 간 무역 강화 기회를 제공하나 기존 경로 대비 운송 시간이 길어 비용 및 효율성 측면에서는 장애 요소 다수 존재
 - (강점 요소) 아시아-유럽 간 전략적 연결 고리로서, 러시아 경로 의존도 감소와 공급망 다각화에 기여하며, 무역량 증가의 혜택을 누리고 있고, 관련 국가들의 강력한 정치적, 재정적 지원을 받아 지속적인 발전 가능성을 보유하고 있음
 - (약점 요소) 다중 모드 전환으로 인한 물류 복잡성, 인프라 확장 필요성, 국가 간 규제 차이, 높은 초기 투자 비용, 철도 궤간 크기 차이와 세관 절차로 인한 운영 효율성 저하 등의 도전에 직면하고 있어, 이러한 약점들을 극복하기 위해 체계적인 접근과 투자가 요구됨
 - (기회 요소) 철도, 도로, 항만 인프라 투자를 통한 효율성 개선, 아시아~유럽 간 안정적 무역 경로 수요 증가, 참여국들의 경제개발 계획과 연계 투자 유치, 지정학적 변화와 팬데믹 이후 공급망 다각화 추세로 그 중요성이 증대되고 있어, 장기적 성장과 발전의 기회를 확보함
 - (위험 요소) 지역의 정치적 불안정, 북부 회랑 등 다른 경로와의 치열한 경쟁, 세계 경제 침체로 인한 무역량 감소 위험, 환경규제 강화로 추가 비용 발생 가능성 등 다양한 외부 위협에 직면해 이를 극복하고 지속 가능한 성장을 위한 전략적 대응과 리스크 관리가 필요함

중부 회랑의 SWOT 분석

강점 요소(S)	약점 요소(W)
<ul style="list-style-type: none"> - (전략적 위치) 아시아와 유럽을 잇는 다리 역할을 하며 국제 무역의 중요한 연결 고리 제공 - (다각화) 러시아 경로 의존도 감소 및 공급망 회복력 강화를 위한 대체 경로 제공 - (성장하는 시장) 아시아-유럽 간 증가하는 무역량으로 인한 직접적 혜택 - (정부 지원) 전략적 중요성을 인식한 관련 국가들의 강력한 정치적, 재정적 지원 확보 	<ul style="list-style-type: none"> - (복잡한 물류) 다중모드 전환 요구로 인한 복잡성 증가 및 잠재적 지연 발생 가능성 - (인프라 제한) 증가된 트래픽 처리를 위한 기존 인프라의 업그레이드 또는 확장 필요성 - (규제 장벽) 국가 간 다양한 법률 및 행정 프레임워크로 인한 운영의 복잡성 증대 - (재정적 제약) 인프라 개발에 필요한 높은 초기 투자 비용으로 인한 장애물 존재 - (운영 효율성) 철도 궤간 크기 차이와 세관 절차로 인한 화물운송 속도 저하 가능성
기회 요소(O)	위험 요소(T)
<ul style="list-style-type: none"> - (인프라 개발) 철도, 도로 및 항만 인프라 투자를 통한 용량과 효율성 개선 가능성 - (무역 성장) 아시아-유럽 간 빠르고 안정적인 무역 경로에 대한 수요 증가 추세 - (경제적 이니셔티브) 참여국의 경제 개발 계획과 연계한 추가 투자 유치 잠재력 - (무역 패턴 변화) 지정학적 변화와 팬데믹 이후 공급망 다각화로 인한 경로 중요성 증대 	<ul style="list-style-type: none"> - (지정학적 긴장) 지역 정치적 불안정으로 인한 운영의 안전성 및 지속성 위협 가능성 - (경쟁) 북부 회랑 등 다른 경로와의 지속적인 강력한 경쟁 상황 직면 - (경제 변동) 세계 경제 침체로 인한 무역량 감소 및 회랑의 생존 가능성 영향 - (환경 문제) 교통의 환경 영향에 대한 감시 강화로 인한 규제 강화 및 추가 운영 비용 발생 가능성

자료: EY 홈페이지를 바탕으로 저자 작성

- **중부 회량은 유라시아 북부 회량 및 해상운송과 비교하여 비용과 시간 측면에서 경쟁력을 갖추고 있으나, 운송 시간 단축을 위해 기존 인프라의 개선 및 확장 필요**
 - 중부 회량은 2040년까지 컨테이너 운송량 증가 전망과 대규모 인프라 투자를 바탕으로 운송 시간 단축을 위해 기존 인프라의 개선 및 확장이 필요한 상태임
 - 중부 회량의 성공은 관련 국가의 협력적 노력, 인프라 개발, 물류 및 지정학적 과제를 극복하는 능력에 달린 것으로 제시함
 - (거래량) 유럽부흥개발은행(EBRD) 분석에 따르면, 중부 회량의 현재 잠재력 80,000TEU와 2022년 실제 물동량 33,000TEU를 기반으로 관련 인프라 투자를 통해 2040년까지 컨테이너 운송량이 130,000TEU로 증가할 것으로 전망함
 - (인프라 투자) EBRD의 추정에 따르면 중앙아시아 프로젝트에 약 185억 유로의 대규모 투자가 필요하며, 이는 해당 지역의 인프라 개발에 상당한 규모와 잠재적 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - (비용 효율성) 세계은행의 분석을 통해 중부 회량의 중국과 유럽 간 풀 컨테이너 1개 운송비용은 2,500~3,250달러로, 이는 유라시아 북부 회량의 2,599~3,121달러보다 높으며 해상운송 경로 (비용 1,500~2,000달러, 28~40일 소요) 대비 고비용이지만 운송 시간을 단축할 수 있어, 비용과 시간 사이의 균형 제시가 가능함
 - (운송 시간) 중부 회량을 통한 운송 시간은 38~53일에서 18~23일로 단축되었고, 2024년까지 14~18일(카자흐스탄 영토 내 5일)로 추가 단축 계획이며, 이는 기존 북부 회량의 19일 소요 시간과 비교할 수 있으나 항만에서의 물품 연계 운송과 특정 철도 구간의 용량 부족으로 인한 지연이 주요 과제로 남아있음

- **중부 회량의 잠재력을 최대한 활용하기 위해 주요 이해관계자 간의 전략적 협력이 핵심 요소로 부상**
 - 중부 회량의 경우 주요 이해관계자는 중부 회량이 통과하는 정부 기관, 물류회사, 시민단체와 NGO, 금융기관, 최종 사용자로 구분함
 - (정부 기관) 안전, 표준화, 규정 준수를 담당하는 규제 기관으로, 해당 국가의 법적 틀 내에서 통로가 운영되도록 보장하는 역할을 담당함
 - (주요 물류회사) 주로 철도, 도로, 해상 물류를 포함하여 해당 지역을 따라 운송 서비스를 원활하게 하는 물류회사들로 구성됨
 - (시민 사회와 NGO) 지속 가능한 관행을 옹호하고 복도 운영의 환경적 영향을 평가해야 하므로 무역 협회는 화물 이동을 위해 복도를 사용하는 기업이익을 대변해 무역 원활화와 효율성을 촉진함
 - (금융기관) 은행과 투자 기금으로 대표되며, 공공-민간 파트너십 프로젝트를 포함하여 인프라 개발과 운영 확장에 필요한 자본을 제공하며 유럽부흥개발은행(EBRD), 아시아개발은행

(ADB), 유럽투자은행(EIB), 세계은행(WB) 등이 있음
 - (최종 사용자) 아시아와 유럽의 제조업체, 수출업체, 수입업체와 같은 기업으로, 운송 시간 단축과 다양한 물류 옵션의 혜택을 받으며, 궁극적으로 공급망의 효율성과 신뢰성의 혜택을 받는 소비자를 의미함

중부 회랑과 북부 회랑 비교

구분	중부 회랑 (Middle Corridor)	북부 회랑 (Northern Corridor)
주요 경로	중국~카자흐스탄~카스피해~ 아제르바이잔~조지아~터키/흑해~유럽	중국~카자흐스탄~러시아~ 벨라루스~ 폴란드~유럽
운송수단	철도, 해상(페리), 도로	주로 철도
거리	약 6,500km~7,000km	약 11,000km~13,000km
운송 시간	약 18~23일	약 19일
비용	\$2,500 ~ \$3,250 (컨테이너 기준)	\$2,599 ~ \$3,121 (유럽→아시아/아시아→유럽. 컨테이너 기준)
장점	러시아 우회로 제공, 지정학적 리스크 분산, 새로운 시장 접근성	더 빠른 운송 시간, 안정적인 인프라, 단일 철도 시스템
단점	복잡한 물류 체계, 인프라 개선 필요, 다국가 간 협력 필요	러시아 의존도 높음, 지정학적 리스크, 제재 영향 가능성
발전 현황	지속적인 인프라 투자 및 개선 중	기존 인프라 활용, 정치적 상황에 따른 변동 가능성

자료: EY홈페이지 기반 저자 작성

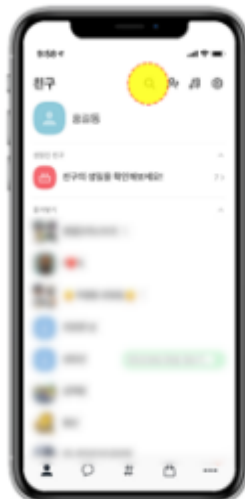
참고자료: 1) Nazrin Abdul, <https://www.azernews.az/analysis/231424.html>
 2) Amangeldy Mussayev, <https://www.ey.com>
 3) Sergey Kwan, <https://timesca.com>
 4) Nikos Papatolios, <https://www.railfreight.com>, <https://www.railfreight.com> (전체 검색일: 2024.09.23.)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면 상단 친구 검색



2. 『국제물류 정보포탈』 검색



3. 친구추가 버튼

