

# 유라시아 역내 국제남북운송회랑 (INSTC)의 개통 의미와 전망

정동연 세계지역연구센터 러시아유라시아팀 전문연구원(dyjeong@kiep.go.kr, 044-414-1167)



## 차 례

1. 구축 배경과 의미
2. 운영 현황 및 기대효과
3. 향후 개발 전망

## 주요 내용

- ▶ 국제남북운송회랑(INSTC: International North-South Transport Corridor)은 러시아, 이란, 인도 등 회원국간 운송협력 촉진을 목표로 설립된 복합 운송망으로, 최근 지역 내 핵심 물류망으로서 그 중요도가 높아지고 있음.
  - INSTC는 러시아에서 인도까지 연결된 3개의 운송회랑으로 구성되어 있으며, 코로나19 팬데믹으로 인한 기존 물류망 불안과 경제제재 속에서 새로운 교역로 및 경제협력 방안을 모색하던 러시아의 전략적 필요에 따라 최근 관심이 집중됨.
- ▶ 2022년 6~7월, 인도와 러시아의 운송기업이 INSTC 카스피해 중단회랑 및 동부회랑에 대한 시험운송을 완료하고 운송서비스를 시작했으며, 회원국은 INSTC를 통해 운송 시간과 비용을 절약하고 관련국간 교역이 활성화될 것으로 기대함.
  - 이란 국영해운회사 IRISL(Islamic Republic of Iran Shipping Line)이 카스피해 중단회랑을 이용해 상트페테르부르크에서 뭄바이까지 컨테이너 운송을 완료했으며, 러시아 철도공사(RZhD Logistika)는 동부회랑을 통한 컨테이너 운송서비스를 출시함.
  - INSTC는 수에즈 운하 대비 운송 거리 및 시간을 단축할 수 있고, 코로나19 팬데믹 과정에서 해상 운임이 크게 상승한 점을 고려할 때 비용 측면에서도 장점을 보유함.
  - 최근 러시아와 인도 간 에너지 및 원자재 교역이 증가하는 가운데 INSTC 활성화를 통해 경제협력이 더욱 확대될 것으로 전망되며, 지역 내 물류 인프라와 제도 개선이 촉진되면서 INSTC 회원국간 교역이 전반적으로 증대할 것으로 예상됨.
- ▶ 러시아 및 관련국은 회랑의 원활한 운영을 위해 인프라 확충 및 제도적 기반 마련에 집중하고 있으며, INSTC 활성화를 통해 카스피해 연안 및 이란 등지의 '물류 중심지'로서 성장 가능성이 확대될 전망이다.
  - 러시아는 INSTC 건설에 15억 달러를 투자해 미완성 철도 구간 등에 대한 공사를 조속히 완료할 계획이며, 관련국과 교통 협력에 대한 논의를 지속하고 있음.
  - INSTC는 유라시아 대륙을 동서로 연결하는 기존 물류회랑과 연계하여 확장될 가능성이 크며, 대륙 횡단회랑과 중단회랑이 교차하는 카스피해 연안국 및 페르시아만의 항만 인프라를 보유한 이란의 물류산업이 성장할 것으로 기대됨.

## 1. 구축 배경과 의미

■ 국제남북운송회랑(INSTC: International North-South Transport Corridor)은 러시아에서 카스피해 연안국, 이란을 거쳐 인도까지 연결하는 복합 운송망으로 러시아, 이란, 인도 등 회원국간 운송협력 촉진을 목표로 구축됨.

- 러시아에서 인도까지 연결된 3개의 운송 루트로 구성되어 있으며, 카스피해를 통과하는 방법에 따라 △아제르바이잔을 통과하는 서부회랑 △카스피해를 해상으로 통과하는 중단회랑 △카자흐스탄과 투르크메니스탄을 경유하는 동부회랑으로 구분됨.
- 2000년 9월, 러시아·인도·이란이 체결한 정부간 협정에 따라 공식 출범했으며, 지금까지 총 13개국이 협정에 가입함.
  - 러시아, 인도, 이란 3국은 2000년 9월 12일 개최된 '제2차 국제 유럽-아시아 교통 컨퍼런스'에서 국제남북운송회랑 설립에 대한 정부간 협정(Inter-Governmental Agreement on the International North-South Transport Corridor)을 체결했음.
  - 현재까지 가입된 회원국은 러시아, 인도, 이란, 아제르바이잔, 벨라루스, 시리아, 아르메니아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 오만, 타지키스탄, 터키, 우크라이나 총 13개국임.
- INSTC는 기존 운송로 대비 운송시간을 절반 가까이 줄일 수 있다는 점에서 경제성이 높게 평가되나, 투자 부족, 관련국의 정치 불안, 대이란 제재 등 지정학적 불안정과 관련국의 차등관세 문제 등이 조정되지 못하면서 약 20년간 가시적인 성과를 보이지 못한 것으로 평가됨.

■ INSTC는 러시아와 이란, 인도의 경제협력이 활성화되는 가운데, 코로나19 팬데믹으로 인한 기존 물류망 불안과 경제제재 속에서 새로운 교역로 및 경제협력 방안을 모색하던 러시아의 전략적 필요성이 높아지면서 최근 지역 내 핵심 물류망으로서의 중요도가 높아짐.

- 러시아는 유라시아경제연합(EAEU)을 기반으로 이란과 2019년 FTA 가계약을 체결하고, 인도와 FTA 체결을 위한 협상을 추진하는 등 경제협력 관계를 강화해나가고 있음.
- 코로나19의 영향으로 기존 물류망의 불안정이 심화된 가운데, 2021년 3월 수에즈 운하 폐쇄 사태로 새로운 운송로 개발에 대한 수요가 높아짐.
  - 2021년 3월 23일, 컨테이너 선박 에버기븐(Ever Given)호가 수에즈 운하 통과 중 좌초되면서 약 일주일간 운하가 폐쇄되었으며, 400척 이상의 선박이 운하를 통과하기 위해 대기하고 다수의 선박이 아프리카를 경유하는 대체항로를 이용하는 등 혼란이 야기됨.<sup>1)</sup>
- 러시아는 우크라이나 전쟁으로 인한 경제제재 속에서 대외 경제협력의 초점을 러시아의 남쪽, 그리고 동쪽으로 전환하고 관련 교통물류 인프라 개선을 가속화하고 있으며, 페르시아만 및 인도까지 연결되는 INSTC를 전략적으로 중요하게 평가함.<sup>2)</sup>
  - 6월 29일 개최된 제6차 카스피해 연안국 정상회담에서 푸틴 대통령은 카스피해 유역을 에너지 및 물류 허브로 발전시켜나갈 것이라는 비전을 제시하면서, INSTC를 이란을 거쳐 인도를 잇는 핵심 교통 동맥으로 강조함.<sup>3)</sup>

1) BBC(2021. 4. 3), "Suez Canal traffic jam caused by stuck ship Ever Given 'cleared'."

2) The Cradle.co(2022. 7. 19), "India-Russia-Iran: Eurasia's new transportation powerhouses."

- 러시아-우크라이나 전쟁으로 유럽으로의 물류망이 단절되고 주요 화물 운송회사가 서비스를 중단한 가운데, INSTC를 통해 페르시아만의 부동항에 접근할 수 있게 된다는 점에서 INSTC의 전략적 중요도가 높아짐.<sup>4)</sup>
- 푸틴 대통령은 7월 20일 이란을 방문해 라이시 대통령과 정상회담을 가졌으며, 구체적인 회담 내용은 공개하지 않았으나 시리아 문제, 우크라이나 전쟁과 더불어 에너지, 운송, 교역 관계 확대에 대해 논의한 것으로 알려짐.<sup>5)</sup>

그림 1. 국제남북운송회랑



자료: EDB(2021), "The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity," Reports and Working Papers 21/5, p. 4를 참고하여 저자 편집.

3) Türkmenistan: Altyn asyr(2022. 6. 29), "Aşgabatda altynjy Hazar sammiti geçirildi."

4) Modern Diplomacy(2022. 7. 25), "The first Russian rail transit passing Iran and its message for U.S."

5) The Hindu(2022. 7. 20), "Putin holds talks in Tehran with leaders of Iran, Turkey."

## 2. 운영 현황 및 기대효과

### 가. 운영 현황

- 이 같은 배경하에서 최근 INSTC의 카스피해 종단회랑과 동부회랑을 통한 물류가 운영 단계에 들어섬.
  - 러시아와 인도의 운송기업이 2022년 6~7월, 카스피해 종단회랑과 동부회랑을 이용한 화물 시험운송을 완료하고 운송서비스를 도입함.
  - 서부회랑의 경우 러시아 및 핀란드 운송회사(RZhD Logistika, Nurminen Logistics Services OY)가 지난해 6월 시험운송을 실시했으나, 아직 본격적인 운영 단계에는 접어들지 못한 것으로 평가됨.
- 카스피해 종단회랑에 대한 시험운송을 위해 6월 13일 러시아 상트페테르부르크를 떠난 화물이 24일 만인 7월 6일 인도 뭄바이에 도착했으며, 운송사는 컨테이너를 배정하는 등 서비스를 준비하고 있음.<sup>6)</sup>
  - 이란 국영해운회사 IRISL(Islamic Republic of Iran Shipping Line)은 목재 라미네이트 컨테이너 2개를 상트페테르부르크에서 선적해 뭄바이까지 시험운송함.
    - 러시아 상트페테르부르크에서 철도로 카스피해에 인접한 아스트라한 항구(Astrakhan Port)까지 이동한 후 배로 이란의 항구도시 반다르 안잘리(Bandar Anzali)로 운송, 이후 트럭으로 페르시아만에 인접한 반다르 아바스(Bandar Abbas)로 이동 후 배로 인도 뭄바이 나바 셰바(Nhava Sheva)에 도착함.
  - 이란 내륙 이동은 아직 철도망이 완공되지 않아 트럭을 이용했으며, 이란 횡단 철도가 완공되면 소요시간을 더 단축할 수 있을 것으로 기대됨.
  - IRISL은 러시아와 인도 간 물품 수송을 위해 초기에 300개의 컨테이너를 배정하고, 물동량에 따라 컨테이너를 늘려갈 계획이라고 밝힘.<sup>7)</sup>
- 또한 동부회랑을 통한 러시아-인도 간 화물 운송서비스가 시작되었으며, 6월 27일 인도로 향하는 첫 번째 화물 열차가 러시아 모스크바를 출발한 것으로 보고됨.
  - 건축자재를 실은 39개의 화물 컨테이너가 모스크바의 체호프(Chekhov) 역을 출발한 이후 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 경유해 7월 11일 이란 사라크스(Sarakhs)역에 도착했으며, 이란 남부의 항구도시 반다르 아바스까지 계속해서 철도로 이동한 후 배를 이용해 인도의 나바 셰바 항구로 운송될 예정임.<sup>8)</sup>
    - 러시아 철도공사(RZhD Logistika)는 동부회랑을 이용한 컨테이너 열차 운송서비스를 시작했다고 발표했으며, 해당 서비스의 운송거리는 8,000km 이상, 예상 소요기간은 35~37일이라고 밝힘.<sup>9)</sup>

6) Russia Briefing(2022. 6. 13), "Russia Tests India Freight Direct Via INSTC."

7) Tehran Times(2022. 7. 11), "IRISL assigns 300 containers to transport goods to Russia."

8) Financial Tribune(2022. 7. 14), "INSTC Transit Train Enters Iran Along Russia-India Route."

9) Portnews(2022. 7. 5), "RZD Logistics launches new railway container service on eastern branch of North-South ITC."

## 나. 기대효과

- INSTC는 수에즈 운하 대비 운송거리가 절반 가까이 짧으며, 코로나19 팬데믹 과정에서 해상 운임이 크게 상승한 점을 고려할 때 운송 기간과 비용 측면에서 모두 장점을 보유하고 있음.
  - 상트페테르부르크에서 뭄바이까지 INSTC의 이동거리는 평균 7,700km로, 수에즈 운하를 통한 이동거리인 1만 6,000km의 절반 수준임.<sup>10)</sup>
    - 상트페테르부르크에서 이란 항구도시 반다르 아바스까지 서부회랑 약 5,100km, 카스피해 종단회랑 4,900km, 동부회랑 6,100km이며, 반다르 아바스에서 인도 나바 세바까지 1,265해리(약 2,300km)로 총 이동거리는 서부회랑 7,400km, 카스피해 종단회랑 7,200km, 동부회랑 8,400km임.<sup>11)</sup>
  - 수에즈 운하를 통해 뭄바이에서 상트페테르부르크까지 화물을 운송할 경우 30~45일이 소요되는 데 반해 INSTC를 통해서는 15~24일 안에 운송이 가능하며, 2014년 이래 수행된 네 차례의 시험운송에서 모두 수에즈 운하 대비 운송기간을 단축함.
    - 인도국제물류협회(FFFAI)는 2014년 수행한 시험운송에서 뭄바이에서 러시아까지 서부회랑을 이용할 경우 소요기간을 17~20일, 카스피해 종단회랑을 이용할 경우 18~24일로 추정했으며, 2016년 시행된 시험운송에서도 뭄바이에서 모스크바 인근 보르시노(Vorsino)까지 서부회랑을 통해 23일이 소요됨.<sup>12)</sup>
    - 2021~22년 실시한 시험운송에서도 서부회랑을 통한 운송은 최소 18일, 카스피해 종단회랑을 통한 운송은 24일이 소요되는 것으로 나타남.
  - 코로나19 팬데믹 이전의 해운 운임과 비교할 때 INSTC 운임은 높은 편이나, 현재 해운 운임이 코로나19 이전 대비 크게 상승한 반면 철도 운임은 안정적으로 유지되고 있다는 점을 고려할 때 철도 운송 비율이 높은 INSTC가 가격 측면의 장점도 보유한 것으로 평가됨.<sup>13)</sup>
    - 글로벌 해운 운임 지표인 세계컨테이너지수(WCI)는 2020년 초 1,733달러에서 2022년 6월 7,066달러로 4배 이상 상승하는 등 변동성이 크게 나타났으나, 유라시아 철도연맹지수(ERAI)는 2020년 1월 2,799달러에서 2022년 6월 2,987달러로 안정적으로 유지됨.<sup>14)</sup>

10) Induqin(2022. 6. 17), "St. Petersburg to Mumbai in 25 days: India can now bypass the Suez Canal to reach Northern Russia."

11) EDB(2021), "The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity," Reports and Working Papers 21/5, p. 21.

12) EDB(2021), "The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity," Reports and Working Papers 21/5, p. 52; Raghu Dayal(2019), "RISING EXPECTATIONS OF INSTC TO BE A MAINSTAY OF REGIONAL CONNECTIVITY," UNESCAP Expert Meeting 발표자료.

13) 러시아 철도공사는 나바 세바에서 보르시노까지 INSTC를 통한 왕복 운임을 TEU(twenty-foot equivalent unit)당 2,650달러(2021년)로 산정하였으나, 코로나19 팬데믹 이전 수에즈 운하를 통해 유사한 화물을 운송할 경우 운임은 1,000~1,200달러 수준이었음. RZD Logistics, International Transit, [https://www.rzdlog.com/services/international\\_transit/](https://www.rzdlog.com/services/international_transit/); EDB(2021), "The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity," Reports and Working Papers 21/5, p. 53.

14) 세계컨테이너지수(WCI: World Container Index)는 영국 해운조사기관 드류리(Drewry)에서 발표하며, 8개 주요 항로의 FEU(40피트 컨테이너 1개)당 운임을 집계하여 산출함. 유라시아철도연맹지수(ERAI: Eurasian Rail Alliance Index)는 중국에서 EU까지 유라시아경제연합을 통과하는 철도회랑의 복합운임지수로, 역시 FEU당 운임을 기준으로 산출함. WCI는 <https://www.statista.com/>, ERAI는 <https://index1520.com/en/index/>(모든 자료의 검색일: 2022. 7. 29) 참고.

그림 2. WCI 및 ERAI 운임지수 추이

(단위: FEU당 달러)

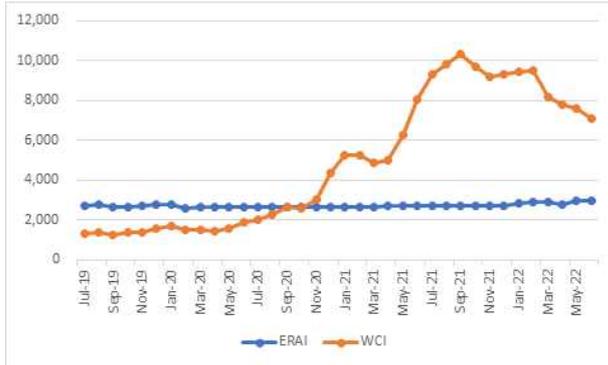
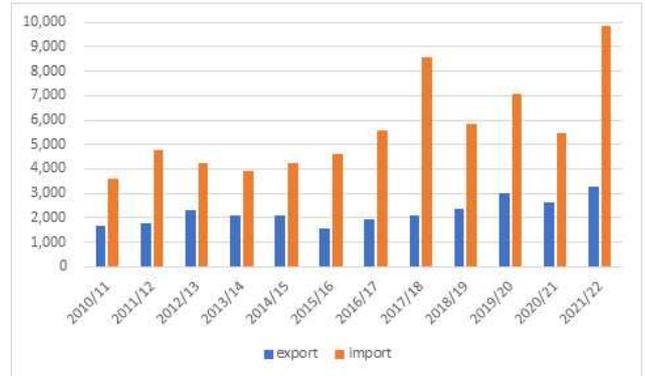


그림 3. 인도의 대러시아 수출입 추이

(단위: 백만 달러)



자료: Statista, <https://www.statista.com/>, ERAI, <https://index1520.com/en/index/>(모든 자료의 검색일: 2022. 7. 29).

주: 인도의 통계는 4월~이듬해 3월 회계연도를 기준으로 발표. 자료: Government of India, Ministry of Commerce and Industry, tradestat, <https://tradestat.commerce.gov.in/eidb/default.asp>(검색일: 2022. 7. 28).

■ INSTC 회원국은 회랑을 통해 연결성이 향상됨에 따라 회원국간 교역이 활성화될 것으로 기대함.

- 대표적으로 러시아는 서방의 경제제재 속에서 새로운 교역로와 수출시장을 모색하고 있으며, 특히 기존 시장인 유럽으로의 에너지 수출이 제한적인 상황에서 에너지 및 원자재 수출시장으로서 인도의 잠재력이 큰 것으로 보고 있음.
  - 인도는 러시아가 경제제재로 고립되면서 발생한 공백을 자국 기업 진출 및 수출 확대의 기회로 활용하고자 하며, 러시아로 소비재를 수출하고 에너지 및 관련 제품, 원자재, 비료 등의 수입을 확대할 계획임.
- 러시아와 인도 간 교역액은 코로나19가 가장 심각했던 2020~21년을 제외하고 지난 몇 년간 증가 추세를 보이며, 최근 러시아의 원유 및 석탄, 비료 수출이 빠르게 늘어나고 있음.
  - 2021~22년 인도의 대러시아 수출은 32억 5,500만 달러, 수입은 98억 7,000만 달러로 팬데믹 이전 수준을 넘어섬(그림 3 참고).
  - 인도의 대러시아 수입은 절반 이상이 원유 및 석탄으로 최근 교역량이 크게 증가했으며, 비료 수입도 급격하게 증가하는 추세로 인도정부는 육로 운송의 특성상 INSTC를 통해 석탄, 비료 등 제품의 교역이 더욱 증가할 것으로 전망하고 있음.<sup>15)</sup>
  - 인도는 러시아로 차(tea), 쌀, 커피, 담배, 의약품 등을 주로 수출하고 있으며, 경제제재로 인해 러시아로의 공급이 원활하지 않은 플라스틱, 유무기화합물, 가구·조명·인테리어 소품 등으로 교역을 확대해 수출규모를 현재 보다 20억 달러 확대할 계획임.<sup>16)</sup>
- INSTC 활성화에 따라 러시아와 인도는 교역 잠재력의 실현 가능성이 더욱 커질 것으로 기대하고 있으며, 뿐만 아니라 INSTC를 통해 지역 내 물류 인프라와 제도 개선이 촉진되면서 회원국간 교역이 전반적으로 증대할 것으로 예상됨.

15) 2022년 5월 인도의 대러 원유 수입량은 60만 b/d(일평균 배럴)로 1월의 2만 5,000b/d 대비 크게 상승했고, 2022년 4~5월 석탄 수입액은 전년동기대비 3배 이상 증가한 5억 1,600만 달러를 기록함. 비료 수입 규모는 2021년 4~5월 3,800만 달러에서 2022년 같은 기간 3억 4,500만 달러로 10배 가까이 늘어난. 한편 러시아 전체 원유 수출에서 인도가 차지하는 비율은 12% 수준임. Oxford Analytica(2022. 6. 21), "Russian oil shifts towards China and India"; Money Control(2022. 7. 14), "INSTC route between India and Russia to see pick-up in trade volumes from next month, say officials."  
16) The Times of India(2022. 4. 12), "India plans \$2 billion more of exports to sanctions-hit Russia."

- 이란은 INSTC를 통해 유제품, 식품, 건설자재, 석유화학 제품 등의 수출을 확대함으로써 유라시아 국가에 대한 수출규모를 두 배로 늘릴 수 있을 것으로 기대함.<sup>17)</sup>

### 3. 향후 개발 전망

■ 러시아의 입장에서 INSTC는 경제제재의 영향을 완화하고 향후 성장동력을 마련하기 위한 중요한 교통물류 인프라이며, 이에 관련국과 회랑을 원활히 운영하기 위한 인프라 개선 및 제도적 기반 마련에 집중하고 있음.

- 러시아는 2030년까지 INSTC 건설에 15억 달러를 투자해 그동안 지연되어온 이란 라슈트(Rasht)와 아제르바이잔 국경도시 아스타라(Astara) 간 철도망을 구축하고, 이란 감사르-인체보론(Garmsar-Inche Boron) 라인의 전철화를 완료할 계획임.<sup>18)</sup>
  - 라슈트-아스타라 구간은 INSTC의 유일한 미완성 구간으로, 철도 부설을 통해 트럭 운송을 경유하지 않고 반다르 아바스까지 바로 철도로 연결함으로써 회랑 전체의 효율성이 보다 높아질 것으로 전망됨.
  - 러시아는 지난 4월 30일 이란과 INSTC 활성화 및 철도 개발을 포함하는 교통 분야 협력에 대한 포괄적 협정을 체결하고, 라슈트-아스타라 철도 건설을 위한 자금조달 등 논의를 구체화하고 있음.<sup>19)</sup>

■ 유라시아 지역의 연결성이 개선되면서 특히 카스피해 연안 및 이란 등지의 물류 중심지로서의 성장 가능성이 확대될 것으로 기대됨.

- INSTC는 유라시아 대륙을 동서로 연결하는 기존 물류회랑과 연계하여 확장될 가능성이 크며, 카스피해 연안을 비롯해 이란, 중앙아시아 지역의 연결성이 개선될 것으로 전망됨.
  - 유라시아 대륙을 횡단하는 물류망은 대표적으로 아시아 횡단철도(Trans-Asian Railroad Network), TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) 등이 있으며, 카스피해 횡단 국제운송로(The Trans-Caspian International Transport Route)도 주요 거점에서 INSTC와 중첩됨.
- 카스피해 연안은 새롭게 활성화되고 있는 대륙 횡단회랑과 종단회랑이 교차하는 지점으로, 교통 및 물류 중심지로서의 성장 가능성이 높음.
  - 카스피해 횡단 국제운송로는 중국과 유럽 간 운송기간을 기존 해상루트 60일 대비 최대 2주까지 단축할 수 있는 것으로 평가되며, 2021년 물동량이 전년대비 20% 증가하는 등 이용량도 확대되는 상황임.<sup>20)</sup>
  - 지난 6월 29일 개최된 제6차 카스피해 연안국 정상회의에서 각국 정상은 경제협력 증진을 위한 물류 인프라 구축에 대해 중점적으로 논의하고, 항구 인프라 건설 및 현대화, 안정적인 효율적인 물류 시스템 구축을 통해 카스피해를 동서 및 남부 운송회랑의 중심지로 발전시키는 데 뜻을 함께함.<sup>21)</sup>

17) Silk Road Briefing(2022. 4. 26), "INSTC Expected To Help Iran Double Its Eurasian Exports, With Implications Also For European Trade."

18) Ведомости(2022. 7. 26), "Россия может выделить \$1,5 млрд на железнодорожные проекты в Иране."

19) Shargh(2022. 4. 30, "Iran, Russia stress finishing Rasht-Astara railway project"; Russia Briefing(2022 7. 25). "Russia To Complete INSTC Railway Connectivity Via Oil Barter With Iran."

20) bne Intellinews(2021. 9. 28), "Quantifying the Caucasus' gains from BRI trade."

- 아시아와 유럽의 중간지대에 위치한 이란은 지정학적으로 아시아, 유럽, 중앙아시아를 연결하는 물류허브로서 잠재력이 높으며, INSTC 활성화로 향후 물류 산업의 발전이 기대됨.
  - 이란은 페르시아만과 카스피해 연안에 11개의 항만을 보유하고 있고, 파키스탄, 아프가니스탄, 투르크메니스탄, 아제르바이잔, 아르메니아, 터키, 이라크 7개국과 국경을 맞대고 있어 물류 접근성이 높은 것으로 평가됨.<sup>22)</sup>

■ 러시아와 인도는 INSTC에서 나아가 북유럽, 극동으로 물류망을 확장하는 비전을 제시하고 있으며, 이에 새로 활성화되는 물류망의 동향과 활용 가능성에 대한 우리 기업의 지속적인 관심이 요구됨.

- 양국은 2019년 첸나이와 블라디보스토크(Chennai-Vladivostok)를 연결하는 해상회랑 조성에 대한 MOU를 체결했으며, 기존 항로 대비 거리가 약 35% 짧고, 운송기간을 40% 감축할 수 있을 것으로 보고 있음.<sup>23)</sup>
- 코로나19, 우크라이나 전쟁으로 인한 공급망 불안이 장기화 되고 있는 가운데 우리 기업도 장기적인 차원에서 물류망 확보를 위한 다각적인 접근이 필요해 보임. KIEP

21) Türkmenistan: Altyn asyr(2022. 6. 29), "Aşgabatda altynjy Hazar sammiti geçirildi."

22) Korea Shipping Gazette(2018. 4. 30), 「이란, 유럽-아시아 잇는 '물류허브' 꿈꾸다」.

23) Nivedita Kapoor, Gayathri Iyer(2020. 12. 7), "East Meets East: An Assessment of the Proposed Chennai-Vladivostok Maritime Corridor," ORF Occasional Papers.