

## 아제르바이잔 · 조지아 · 터키 철도 연결과 지역경제에 대한 시사점

조영관 신흥지역연구센터 러시아·CIS팀 부연구위원 (ykjo@kiep.go.kr, Tel: 3460-1209)

유혜민 신흥지역연구센터 러시아·CIS팀 연구원 (hmyoo@kiep.go.kr, Tel: 3460-1260)



## 차 례 ●●●

1. 바쿠·트빌리시·카르스(Baku·Tbilisi·Kars) 철도사업의 추진 배경
2. BTK 철도사업의 추진 과정 및 향후 발전 전망
3. BTK 철도 건설의 지역경제 발전과 협력에 대한 시사점

## 주요 내용 ●●●

- ▶ 아제르바이잔, 조지아, 터키를 연결하는 바쿠·트빌리시·카르스(Baku·Tbilisi·Kars) 철도가 2013년 말까지 완공될 예정임.
  - BTK 철도는 2007년 3개국 정부간에 건설이 합의되어 추진되어왔으며, 2013년 10월까지 완공될 예정임.
  - BTK 철도는 현재 도로운송과 해상수송에 의존하는 터키, 코카서스, 러시아 및 중앙아시아 사이의 새로운 화물운송경로가 될 것으로 전망됨.
  - 또한 BTK 철도와 연결되는 사업인 마르마라해 해저터널을 통해 향후 유럽횡단철도(Trans·European Railway)와 아시아횡단철도(Trans·Asian Railway)를 연결할 수 있을 것임.
- ▶ BTK 철도사업은 국제기구나 제3국의 지원 없이 아제르바이잔, 조지아, 터키에 의해서 진행되고 있으며, 아제르바이잔이 주도하고 있음.
  - 유럽연합과 미국은 아르메니아를 우회하는 새로운 BTK 철도사업에 대한 재정적인 지원을 거절하였음.
  - 아제르바이잔 국부펀드(State Oil Fund of Azerbaijan)는 BTK 철도사업을 위해 2007년부터 조지아에 총 7억 7,500만 달러의 우대차관을 약속하였음.
  - 아제르바이잔은 2013년 1월 1일까지 조지아에 약 4억 3,100만 달러의 차관을 지급하였고, 2013년에는 1억 7,500만 달러의 차관 지급이 예정됨.
- ▶ BTK 철도 건설을 통해 관련 국가들의 정치, 경제 발전과 상호 협력에 영향을 줄 것으로 전망됨.
  - 아제르바이잔은 2000년대 중반에 이미 송유관과 가스관 연결을 통해 러시아를 우회하는 에너지 수송로를 확보하였으며, 이번에 BTK 철도 건설을 통해 러시아를 우회하는 새로운 운송로를 확보하여 러시아에 대해 정치, 경제적 자립성을 강화하게 됨.
  - 터키는 코카서스 지역에 대한 정치, 경제적 영향력을 더욱 강화하게 될 것이며, 향후 중앙아시아 국가들과도 더욱 긴밀한 관계를 가질 수 있는 계기를 마련하게 됨.
  - 조지아는 대외경제협력이 강화되고, 물류수송을 통한 경제적 이익을 얻을 수 있게 됨.
  - 반면에 철도가 아제르바이잔 주도로 건설되고 아르메니아의 이용이 배제되어 아르메니아는 정치, 경제적 으로 고립되는 상황에 처하게 됨.

## 1. 바쿠·트빌리시·카르스(Baku·Tbilisi·Kars) 철도사업의 추진 배경

- BTK(Baku · Tbilisi · Kars)<sup>1)</sup> 철도사업은 아제르바이잔의 바쿠, 조지아의 트빌리시, 터키의 카르스를 통해 유럽과 중앙아시아를 연결하는 최단 경로이며, 남 코카서스 지역을 국제화물 및 여객운송 허브로 발전시킬 목적으로 추진됨.
- BTK 철도 건설로 아제르바이잔은 러시아와 이란에 대한 의존도를 줄이는 유럽행 철도노선을 갖추게 되며, 터키 또한 카스피해와 중앙아시아로 나가는 통로를 확보하게 됨.
- 현재 남 코카서스 지역에서 운행되는 2개의 국제철도노선으로는 아제르바이잔과 조지아 해안도시들을 연결하는 바쿠·트빌리시·포티(Baku · Tbilisi · Poti) 노선과 바쿠·트빌리시·바투미(Baku · Tbilisi · Batumi) 노선이 있으며, 터키와 조지아를 연결하는 철도는 부재함.
- 1899년 건설된 터키-아르메니아-조지아(Kars·Gyumri·Tbilisi) 철도는 1992년 아제르바이잔과 아르메니아 사이에 발발한 나고르노-카라바흐(Nagorno-Karabach) 분쟁 이후 터키가 아르메니아와 외교관계를 단절하면서 1993년부터 사용이 중단됨.
- 러시아의 영향력에서 벗어나 유럽연합으로의 통합을 원하는 조지아 또한 러시아를 우회하는 유럽행 철도노선을 필요로 하였고, 2008년 러시아-조지아 전쟁의 원인이 되었던 아브카지아(Abkhazia)의 독립 이후 그 필요가 강화됨.
- 조지아는 BTK 철도가 바쿠·포티, 바쿠·바투미 철도의 경쟁노선이라는 이유로 BTK 철도사업 참여를 망설였지만 아제르바이잔의 우대차관 및 철도 건설 지원 등의 약속으로 참여하게 됨.<sup>2)</sup>

그림 1. 바쿠·트빌리시·카르스(BTK) 철도노선



자료: National Geographic(2010).

1) BTK 철도는 KTB(Kars-Tbilisi-Baku) 혹은 KATB(Kars-Akhalkalaki-Tbilisi-Baku) 등의 다른 명칭을 갖고 있음.  
2) Samuel Lussac(2008), "The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and Its Geopolitical Implications for the South Caucasus," *Caucasian Review of International Affairs*, Vol. 2(4), p. 220.

- BTK 철도는 아제르바이잔, 조지아, 터키 간의 운송인프라 연결로 물류 운송 및 인구 유동성을 증가하고, 세 국가간 경제협력을 강화할 목적으로 추진되고 있음.
  - 동·서(East·West) 에너지회랑사업<sup>3)</sup>으로 경제적, 정치적 협력을 쌓아온 아제르바이잔, 조지아, 터키는 2000년대 초부터 꾸준히 서로간의 무역규모를 키워왔고, 2005년 아제르바이잔, 조지아, 터키를 연결하는 BTC 석유관의 성공적인 완공으로 BTK 철도사업 논의도 본격화됨.
  - 아제르바이잔, 조지아, 터키는 BTK 철도사업을 통해 에너지 운송을 토대로 하는 통합을 넘어 물류 운송 및 인구 유동성의 증가로 지역통합의 새로운 계기를 마련하려 함<sup>4)</sup>
  - BTK 철도 건설로 인해 남 코카서스 지역의 물류 수송능력 향상과 수송품의 다양화, 효율성 제고 등으로 상당한 무역효과 및 해외투자 증진이 예상됨.
  - BTK 철도는 현재 터키 및 남 코카서스 지역에서 도로로 운송되는 연간 200만 톤 화물의 효율적인 대체 운송 루트가 됨.<sup>5)</sup>

그림 2. 바쿠·트빌리시·세이한(BTC) 송유관과 바쿠·트빌리시·에르주룸(BTE) 가스관



자료: <http://www.theoil drum.com>.

- 나고르노·카라바흐 분쟁(1988~94년) 이후 아제르바이잔은 아르메니아를 남 코카서스 지역에서 정치, 경제적으로 소외시키기 위해 BTK 철도사업을 적극적으로 주도하고 있음.<sup>6)</sup>

3) 아제르바이잔, 조지아, 터키는 동·서 에너지회랑사업으로 2005년에 BTC 석유관(Baku-Tbilisi-Ceyhan)과 2006년에 BTE 가스관(Baku-Tbilisi-Erzurum)을 공동으로 완공하였음.  
 4) Alexandros Petersen(2012), "Integration in Energy and Transport Amongst Azerbaijan, Georgia and Turkey," Ph.D. Thesis, Department of International Relations, London School of Economics.  
 5) Strategic Projects, Georgian Railway(2013), "Baku-Tbilisi-Kars Railway."

- 1988년에 본격화된 나고르노·카라바흐 영토분쟁은 1991년 12월 아제르바이잔 나고르노·카라바흐 지역 아르메니아인들의 독립선언 이후 1992년 아르메니아가 아제르바이잔을 침공하여 수만 명의 사상자와 100만여 명의 피난민을 낳은 유혈사태를 초래함.
- o 1994년 휴전협정으로 아제르바이잔과 아르메니아 간의 무력충돌은 중지되었고, 현재까지 아르메니아는 아제르바이잔 영토의 20%에 달하는 나고르노·카라바흐 및 주변 7개 지역을 점령하게 됨.
- 나고르노·카라바흐 전쟁 이후 아제르바이잔과 터키가 아르메니아와 외교관계를 단절하면서 패쇄된 터키·아르메니아·조지아(Kars·Gyumri·Tbilisi) 철도를 대체할 노선으로 1998년 7월 BTK 철도사업이 처음 논의됨.
- 분쟁 해결 전까지 BTK 철도 사용에서 제외된 아르메니아는 현재 터키를 통한 유럽행 철도노선이 없는 상황이며, 바다로 연결되는 통로가 모두 막힌 상황임.
- o BTK 철도 건설로 인해 아르메니아는 자국을 통과하는 카르스·규므리·트빌리시(Kars·Gyumri·Tbilisi) 철도 재건의 기회를 잃었음.<sup>7)</sup>
- o 아르메니아는 나고르노·카라바흐 분쟁문제로 BTC 석유관 및 BTE 가스관 사용에서도 배제되었음.

## 2. BTK 철도사업의 추진과정 및 향후 발전 전망

### 가. 추진과정

- 2007년 11월 아제르바이잔, 조지아, 터키의 “지역협력을 위한 공동비전(Common Vision for Regional Cooperation)” 서명과 함께 시작된 BTK 철도사업은 2013년 말까지 완료되며, 2014년에는 운영을 시작할 예정임.
- 2013년 3월 1일, 이스탄불에서 개최된 3자회담에서 아제르바이잔, 조지아, 터키는 BTK 철도 건설의 가속화를 촉진하는 협정에 서명하였고, 2013년 10월까지 BTK 철도가 완공될 것으로 발표함.<sup>8)</sup>
- o BTK 철도의 기반시설은 완공된 상태이며, 상부구조 건설작업은 2013년 말까지 마무리됨.<sup>9)</sup>
- o BTK 철도의 시험운행은 2013년 말로 계획되어 있으며, 정식 개관 또한 2013년 말 조지아에서 이뤄질 계획임.
- BTK 철도는 전체 826km의 노선으로, 새로 건설되는 구간은 105km이며, 나머지 721km는 재건설 또는 현대화 공사 중임.<sup>10)</sup>

6) Samuel Lussac(2008), “The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and Its Geopolitical Implications for the South Caucasus,” *Caucasian Review of International Affairs*, Vol. 2(4); Aphag Abdurahmanova(2012), “Azerbaijan: Road to Independence,” Center for Strategic Research, Baku, 2012; Rovshan Ibrahimov(2007), “Baku-Tbilisi-Kars: Geopolitical Effect on the South Caucasian Region,” *Journal of Turkish Weekly*.

7) State Oil Fund of the Republic of Azerbaijan(2011), *Annual Report*.

8) Georgianews(2013. 3. 7).

9) Trend(2013. 3. 2).

- 새로 건설되는 105km의 구간은 조지아의 아할카라키(Akhalkalaki, 터키 국경에서 30km)와 터키의 카르스를 연결함.
  - 2007년 11월 시작된 조지아 구간 29km는 2012년 6월에 완공되었으며,<sup>11)</sup> 2008년 7월 시작된 터키 구간 76km는 아직 건설 중임.<sup>12)</sup>
  - 1899년에 건설된 터키의 카르스 기차역은 아나톨리아 횡단철도(Trans-Anatolian Railway)<sup>13)</sup>의 가장 동쪽에 위치한 역 중 하나임.
  - 조지아의 아할카라키와 터키 국경 사이 산악지대는 산사태위험을 방지하고자 4,350m의 철도터널로 연결하기로 결정됨.<sup>14)</sup>
- 현대화 공사 중인 철도는 조지아의 아할카라키에서 마라브다(Marabda, 트빌리시에서 남쪽으로 23km)와 트빌리시를 거쳐 아제르바이잔 바쿠까지 연결되는 구간임.
  - 조지아의 트빌리시와 아제르바이잔의 바쿠 구간은 1883년에 건설되었고, 현재까지 코카서스 횡단철도의 중심적인 역할을 해왔음.
  - 조지아의 아할카라키와 마라브다 160km 구간은 1986년에 건설되었으나 이후 운행이 중지되었고, BTK 철도사업을 위해 대대적인 재건설 중임.
- 아제르바이잔과 조지아의 철도궤간(1,520mm)을 터키와 유럽 기준(1,435mm)으로 조정하기 위한 철도궤간 터미널은 아할카라키에 지어지고 있음.<sup>15)</sup>

## 나. 투자내용

- 아제르바이잔 국부펀드(State Oil Fund of Azerbaijan)는 BTK 철도사업을 위해 2007년부터 조지아에 총 7억 7,500만 달러의 우대차관을 약속하였음.<sup>16)</sup>
  - 아제르바이잔은 2013년 1월 1일까지 조지아에 약 4억 3,100만 달러를 지급하였고, 2013년에는 1억 7,500만 달러를 지급하기로 결정함.<sup>17)</sup>
  - 그 중 2억 달러는 2012년에 완공된 조지아 구간 29km의 철도 건설 및 기존 철도의 현대화 공사를 위해 지급된 것으로 2007년부터 25년간 1%의 이자율을 조건으로 제공되었음.
  - 나머지 5억 7,500만 달러는 아할카라키와 마라브다 구간 160km의 현대화 공사와 아할카라키와 터키 국경 사이 4,350m의 터널 건설에 할당된 것으로 25년간 5%의 이자율 조건으로 지급하기로 결정됨.<sup>18)</sup>

10) *International Railway Journal*(2013. 2. 22), Vladislav Vorotnikov, "Azerbaijan increases funding for Baku-Tbilisi-Kars line."

11) *Trend*(2012. 6. 22).

12) Vladislav Vorotnikov(2013. 2. 22), "Azerbaijan increases funding for Baku-Tbilisi-Kars line," *International Railway Journal*.

13) 아나톨리아 횡단철도는 터키 이스탄불의 하이다르파사(Haydarpasa)에서 터키와 아르메니아 국경 도구카피(Doğukapi)까지 연결하는 노선임.

14) E. Ismayilov(2013. 2. 15), "Tunnel construction under preparation within Baku-Tbilisi-Kars Railway Creation," *Trend*.

15) Vladislav Vorotnikov(2013. 2. 22), "Azerbaijan increases funding for Baku-Tbilisi-Kars line," *International Railway Journal*.

16) 위의 자료.

17) *Trend*(2013. 2. 19).

- 터키 구간의 건설비용은 터키정부가 부담하고(2011년 기준 1억 8,400만 달러), 조지아 구간은 아제르바이잔의 국부펀드 우대차관으로 건설되며, 아제르바이잔 건설기업 ‘Azerinsaatservis LLC’ 이 시공함.<sup>19)</sup>
- 유럽연합과 미국은 아르메니아를 우회하는 새로운 BTK 철도사업에 재정적인 지원을 거절하였기 때문에 BTK 철도사업은 국제기구나 제3국의 개입과 지원 없이 아제르바이잔, 조지아, 터키에 의해서만 진행되고 있음.<sup>20)</sup>
- BTK 철도는 유럽연합이 주도하는 트라세카(TRACECA: Transport Corridor Europe · Caucasus · Asia), 즉 유럽 · 흑해 · 코카서스 · 카스피해 · 중앙아시아로 연결되는 도로, 철도, 항공노선을 포함하는 국제운송회랑 발전계획을 실현하는 첫 번째 대규모 사업임에도 불구하고 재정적인 지원을 거절함.<sup>21)</sup>
- 2006년부터 미국정부는 BTK 철도가 아르메니아의 소외를 야기한다는 이유로 공식적으로 ‘방관국’ 입장을 취하고 있음.<sup>22)</sup>
- 유엔유럽경제위원회(UNECE)도 1990년대에 BTK 철도사업 재정 지원을 고려하다 참여하지 않기로 결정함.

## 다. 발전 전망

- BTK 철도와 연결되는 철도사업으로는 보스포로스 해협을 통과하는 마르마라해 해저터널 횡단 철도사업(Marmaray Project)과 터키의 카르스와 아제르바이잔의 나히체반을 연결하는 철도사업(Kars · Iğdir · Nakhichevan)이 있고, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄, 아제르바이잔도 연결 철도사업을 추진 중임.
- 마르마라해 해저터널은 터키, 코카서스, 러시아 및 중앙아시아 사이에서 현재 해상수송에 의존하는 화물의 철도경로가 되며, BTK 철도와 함께 향후 유럽횡단철도(Trans · European Railway)와 아시아횡단철도(Trans · Asian Railway)를 연결하게 됨.
- 해저터널의 길이는 1,387m이고 최고 해저 깊이는 1.4km이며, 지하 철도터널과 지상 철도터널을 합한 전체 노선의 길이는 76km임.
- 2004년 5월 시작된 마르마라해 해저터널사업은 2013년 말 완공 예정이며, 총 65억 달러의 자금이 투자되었음.<sup>23)</sup>
- 카르스 · 나히체반 철도 건설은 BTK 철도 건설 이후 착수될 전망이다.<sup>24)</sup>

18) Shirin Mirzeyev(2012), “Monitoring Report of Construction of Central Asia’s major railway project involving Azerbaijan, Georgia, and Turkey,” Center for Economic and Social Development.

19) 위의 자료.

20) Stefan Bocioaca(2007. 10. 13), “The Baku-Tbilisi-Kars Railroad: The First Step in a Long Process,” *Power and Interest News Report*.

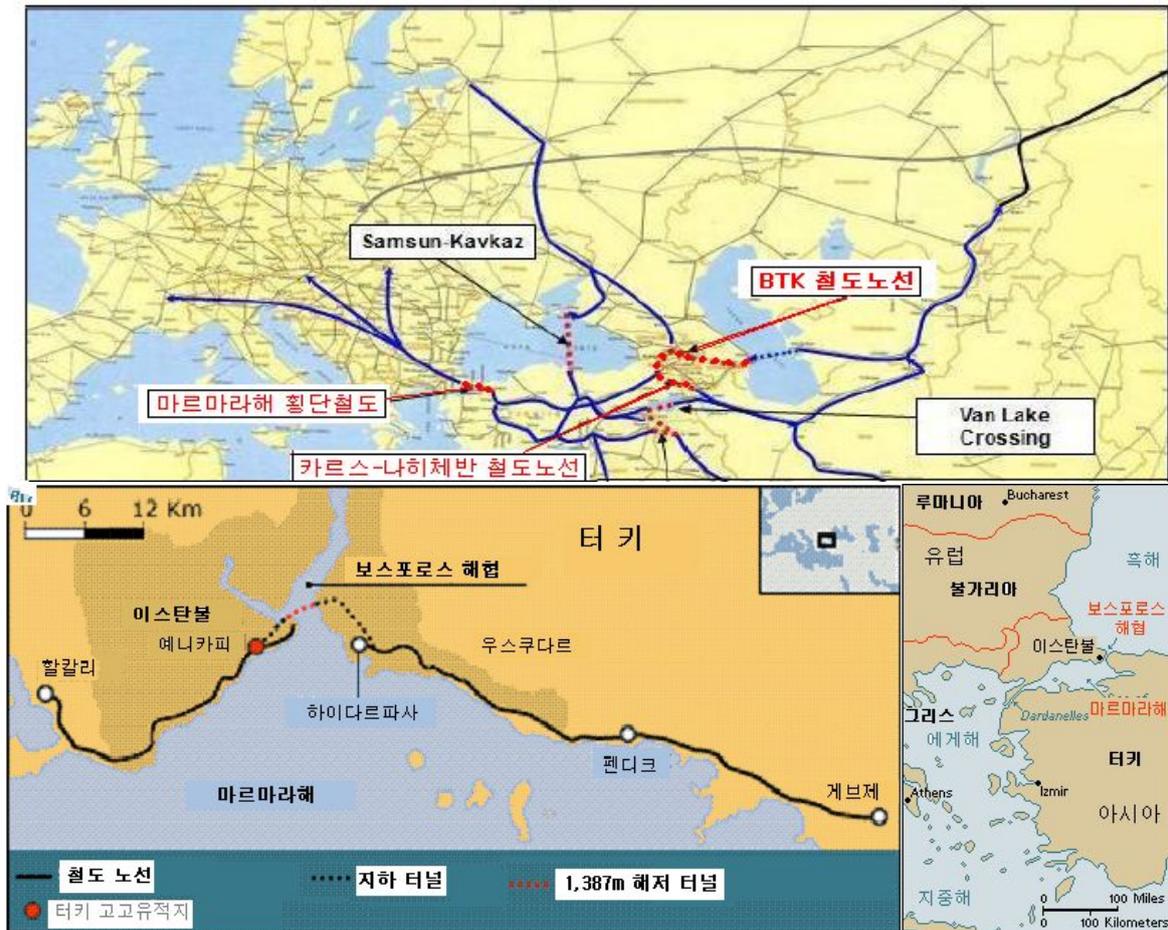
21) The Jamestown Foundation(2007. 1. 19), “Kars-Akhalkalaki-Tbilisi-Baku Rail Project Soon to Roll Forward,” *Eurasia Daily Monitor*.

22) The Jamestown Foundation(2007. 1. 19), “Kars-Akhalkalaki-Tbilisi-Baku Rail Project Soon to Roll Forward,” *Eurasia Daily Monitor*.

23) *Trend*(2013. 2. 22), 터키 교통부 장관 발표 인용.

24) *Trend*(2013. 3. 2).

그림 3. BTK 철도의 연장선으로 추진되는 마르마라해 해저터널사업



자료: BBC(2012), 터키 교통해양통신부.

- 투르크메니스탄과 우즈베키스탄은 자국과 BTK 철도를 연결시킬 나보이·투르크멘바시·바쿠·트빌리시·카르스(Navoi·Turkmenbashi·Baku·Tbilisi·Kars) 철도사업을 논의 중이며, 2012년 10월에 본격적인 사업 진행을 위한 공동선언서에 서명함.<sup>25)</sup>
- BTK 철도의 화물은 바쿠에서 배로 카스피해를 건너 투르크메니스탄의 투르크멘바시와 우즈베키스탄의 서남부에 위치한 나보이로 연결될 계획임.
- 바쿠에서 카스피해를 통해 카자흐스탄의 악타우(Aktau)항으로 연결될 수도 있으며, 또한 BTK 철도와 아프가니스탄을 연결하는 철도노선도 계획 중에 있음.

25) Nigar Orujova(2012. 10. 3), "Turkmenistan, Uzbekistan interested in regional railway project," *Azernews*.

### 3. BTK 철도 건설의 지역경제 발전과 협력에 대한 시사점

#### 가. 운송 및 교역 증대

- BTK 철도 건설은 코카서스 지역의 새로운 주요 운송통로가 될 것이며, 향후 이 철도를 통해 유럽에서 중국으로 화물을 운송할 수 있을 것으로 전망됨.
  - 과거 코카서스 지역 국가들의 화물운송로는 주로 러시아와 이란을 통과하는 것이었으나, BTK 철도 건설은 새로운 운송로를 확보하는 의미를 가짐.
  - BTK 철도 건설은 향후 다른 철도와 연결되어 다양한 운송로를 개발하는 계기가 될 것이며, 중앙아시아나 터키의 지중해 지역과 연결되어 터키, 아제르바이잔, 조지아의 운송로 발전에 영향을 줄 것으로 예상됨.
    - 또한 코카서스 지역의 화물을 지중해에 위치한 터키의 메신(mersin)항 등을 통해 지중해를 통해 미국, 이스라엘, 이집트, 북아프리카, 남유럽 등으로 화물을 운송할 수 있음.
  - BTK 철도는 현재 건설이 진행되고 있는 마르마라해 해저터널 횡단철도를 통해 유럽과 중국을 연결할 수 있게 되며, 운송비용 절감과 효율성 제고를 통해 해상수송의 대안노선이 될 수 있음.
- BTK 철도 건설을 통해 관련 3개국과 인근 국가들의 승객과 화물 수송량이 늘어날 것으로 전망됨.
  - 전문가들은 철도 건설의 초기 단계에서 연간 100만 명의 승객과 650만 톤의 화물 수송이 가능할 것으로 전망하며, 2030년까지는 연간 1,700만 톤의 화물과 300만 명의 승객 수송이 가능할 것으로 전망하고 있음.<sup>26)</sup>
  - 카자흐스탄은 BTK 철도를 유럽행 물류 수송로로 이용할 수 있으므로 큰 관심을 가지고 있음.
    - 카자흐스탄은 향후 아제르바이잔의 바쿠에 위치한 곡물창고를 통해 연간 500만 톤의 곡물을 수출할 예정임.
  - 카르스·니히체반 철도 연결은 아르메니아 남쪽에 위치한 아제르바이잔의 니히체반 자치공화국과 터키를 연결하여, 두 지역 물류 수송의 다변화와 양적 증가가 예상됨.

#### 나. 관련 국가들간의 협력 증대와 경제발전에 대한 영향

- BTK 철도 건설은 관련 3개국과 중앙아시아의 운송통로로 이용될 수 있으며, 코카서스 국가들간의 지역정치, 경제 협력과 발전에 큰 영향을 줄 것으로 전망됨.
  - 철도가 건설되는 아제르바이잔, 조지아, 터키 간의 경제협력이 강화되며, 터키, 코카서스, 중앙아시아의 경제관계도 강화될 것으로 전망됨.

26) Aydin Suleymanli, "The baku-Tbilish-Kars railway connection as an important section of the trans-European Railway network," *Workshop Rail transport between Europe and Asia*, p. 5.

- BTK 철도는 아제르바이잔과 조지아의 유럽으로 통하는 통로이며, 터키의 중앙아시아로 통하는 통로로 기능할 수 있음.
- 주요 교역국인 코카서스 3개국의 교역규모는 점차로 늘어날 것으로 전망됨.
- 2011년 기준으로 아제르바이잔과 터키의 교역규모는 약 17억 5,800만 달러이며, 터키는 이탈리아, 프랑스, 러시아, 미국 다음의 5대 교역국가임.<sup>27)</sup>
- 조지아의 교역액 가운데 2012년 기준으로 터키는 15%, 아제르바이잔은 12%를 차지하고 있음.
- 2012년 조지아의 교역액은 102억 달러로 터키와의 교역액은 15억 4,000만 달러, 아제르바이잔과의 교역액은 12억 6,000만 달러임.<sup>28)</sup>

■ 아제르바이잔 정부는 경제적으로 수익을 거둘 수 있을 것으로 예상되며, 러시아에 대한 정치, 경제적인 의존도를 높일 수 있을 것으로 예상됨.

- BTK 철도의 가장 긴 구간을 보유하고 있으며 터키, 조지아와의 교역관계가 활발한 아제르바이잔이 큰 경제적인 이익을 거둘 것으로 전망됨.
- 아제르바이잔은 BTC 송유관과 BTE 가스관의 건설을 통해 러시아를 우회하는 에너지 통로를 건설하였으며, BTK 철도 건설을 통해 러시아를 통과하지 않는 승객과 화물의 수송망을 보유하게 되었음.
- 이러한 사실은 러시아에 대한 아제르바이잔의 대외적인 정치, 경제적인 자립의 확대로 평가할 수 있음.

■ 조지아의 경제발전에도 기여할 것으로 전망됨.

- 조지아 역시 BTK 철도를 통해 화물을 수송할 수 있으므로 새로운 운송통로를 확보하게 됨.
- 철도 건설은 조지아의 주요한 인프라 사업이며, 철도 건설과정에서 고용이 늘어나는 효과를 거둘 수 있음.
- 조지아 정부는 2011년 철도 건설에 1,000여 명의 노동자가 참여하고 있다고 밝힌 바 있음.<sup>29)</sup>
- 철도가 건설되는 조지아의 아할칼라키나 마라브다 지역의 경제발전에도 기여할 것으로 전망됨.

■ 터키의 코카서스 지역에 대한 영향력이 늘어날 것으로 전망되나, 코카서스 지역에서 아르메니아의 고립은 심화될 것으로 전망됨.

- 향후 중앙아시아와 연결될 경우에는 터키와 중앙아시아 국가들 간의 경제협력력이 늘어날 것으로 전망됨.
- 또한 터키는 코카서스 국가들과 중앙아시아 국가들을 유럽과 연결하는 교역통로가 될 수 있음.
- 아르메니아 정부는 BTK 철도 이용 희망의사를 밝혔으나, 아제르바이잔 정부는 이에 대해 반대의사를 밝힌 바 있으며, 코카서스 지역에서 아르메니아의 고립이 심화될 전망이다.

27) 아제르바이잔 통계청(www.stat.gov.az).

28) 조지아 통계청(www.geostat.ge).

29) Trend(2011. 6. 14).

- 아제르바이잔의 지야 마마도프(Ziya Mammadov) 교통부 장관은 아제르바이잔이 철도 건설을 주도하고, 정부 예산으로 지원하고 있으며, 아르메니아는 아제르바이잔의 승인 없이는 BTK 철도를 이용할 수 없다고 언급함.
- 아르메니아 교통통신부 아타시 아베티시안(Artashes Avetishan) 차관은 BTK 철도 이용을 희망한다고 밝혔으나 주아제르바이잔 조지아 대사는 제 3국의 철도 이용은 합의에 따라야 할 것이라고 밝힘.<sup>30)</sup>

■ 코카서스 지역의 역내 경제 협력과 개방이 추진됨에 따라 한국은 이 지역의 정치, 경제 변화에 대한 관심을 가질 필요가 있음.

- BTK 철도 건설은 아제르바이잔, 조지아, 터키 간의 경제협력을 강화하고, 각국의 경제환경에 긍정적인 영향을 줄 것으로 전망되며, 향후 한국기업들도 이 지역에 대한 투자 확대를 고려할 수 있음.
- 이 지역의 철도부문과 관련하여, 한국의 현대로템이 터키시장에서 주목할 만한 성과를 거두고 있음.
- 현대로템은 2006년 터키 철도청과 합작으로 현지에 전동차 생산공장인 유로템(EUROTEM)을 설립하여, 터키 철도시장에 전동차를 공급하고 있음.
- 현대로템은 2012년에는 터키 이즈미르시 광역교통공사와 2억 달러 규모의 전동차 공급계약을 체결하였으며, 2014년 2월부터 전동차를 공급할 계획임.<sup>31)</sup> KIEP

30) Trend(2013. 2. 15).

31) www.railwaygazette.com(2012. 4. 30).