

## 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 철도 연결과 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. 철도 건설의 배경
2. 철도 건설의 추진과정
3. 철도 연결의 지역 경제 발전과 협력에 대한 시사점

## 주요 내용 ●●●

- ▶ 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란 정부는 2007년부터 3개국을 연결하는 남북철도(North-South Railway) 건설 사업을 추진하고 있으며, 2013년 5월 11일 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 연결하는 철도 노선을 공식 개통함.
  - 남북철도 건설 사업은 아시아개발은행(Asian Development Bank)과 이슬람개발은행(Islamic Development Bank)이 재정 지원을 하고 있음.
  - 그동안 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 직접 연결하는 철도노선이 부재하였으므로 이번 철도 연결은 새로운 운송로의 건설이라는 중요한 의미를 가짐.
  - 카자흐스탄-투르크메니스탄 철도노선은 2013년 말 이란으로 연결되어 남북 철도가 완공될 예정이며, 이란 철도망을 통해 걸프해로 연결됨.
- ▶ 곡물, 석유 및 광물 자원이 풍부한 카자흐스탄과 투르크메니스탄은 새로운 시장을 확보하고 보다 효율적으로 무역을 하기 위해 운송 시간과 거리를 단축시킬 운송 인프라를 필요로 함.
  - 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란의 남북 철도사업은 러시아를 우회하는 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 곡물 및 에너지 수출노선 다변화 전략에 포함됨.
  - 남북철도는 중앙아시아와 걸프해 사이의 수송거리를 기존 노선 대비 600km 단축시킬 것으로 예상되어 화물 운송 시간이 줄어들 것으로 기대됨.
- ▶ 카자흐스탄과 투르크메니스탄, 이란의 철도 연결은 중앙아시아의 철도 운송 인프라를 개선할 것이며, 이에 따라 한국 기업들은 새로운 운송로의 활용 방안에 대한 모색이 필요함.
  - 철도 건설을 통해 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란의 경제 협력이 확대되며, 향후 우즈베키스탄을 비롯한 다른 중앙아시아 국가들과의 전반적인 물류, 운송망 개선을 통해 지역 경제 협력이 강화될 것으로 기대됨.
  - 남북철도 외에도 중앙아시아 국가들 간 또는 중앙아시아와 중국, 이란 등 이웃 국가들을 연결하는 다양한 철도가 건설되고 있으며, 한국기업들은 새로운 철도 운송망을 활용할 수 있는 방안을 모색해야 할 것임.

## 1. 철도 건설의 배경

- 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란 정부는 2007년부터 3개국을 연결하는 남북철도(North-South Railway)<sup>1)</sup> 건설 사업을 추진하고 있으며, 2013년 5월 11일 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 연결하는 철도 노선을 공식 개통함.
- 남북철도 건설 사업은 아시아개발은행(Asian Development Bank)과 이슬람개발은행(Islamic Development Bank)이 재정 지원을 하고 있음.<sup>2)</sup>
  - 이 철도 건설사업은 ADB에서 주도하는 중앙아시아 경제협력체(CAREC: Central Asian Regional Economic Cooperation) 프로그램의 ‘운송 및 교역 촉진 전략’의 일환임.
- 그동안 카자흐스탄과 투르크메니스탄을 직접 연결하는 철도노선이 부재하였으므로 이번 철도 연결은 새로운 운송로의 건설이라는 중요한 의미를 가지고 있음.
- 5월 11일 철도 개통식에서 투르크메니스탄의 베르디무하메도프 대통령과 카자흐스탄의 나자르바예프 대통령은 본 철도노선이 양국의 관계를 강화하고 중앙아시아와 걸프해를 효율적으로 연결하는 “역사적 의미”를 지닌다고 평가함.<sup>3)</sup>

그림 1. 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란을 연결하는 남북철도



자료: www.railwaypro.com.<sup>4)</sup>

1) 남북철도는 카스피해 동부 철도 회랑(Caspian Sea Eastern Rail Corridor)으로도 알려져 있음.  
 2) www.adb.org(2011년 3월 15일).  
 3) www.turkmenistan.ru(2013년 5월 13일).  
 4) Zhanaozen(공식명칭)은 Uzen, Ozen 등으로 표기되기도 함.

- 본 철도사업은 유럽과 아시아 사이에 위치한 카자흐스탄과 투르크메니스탄이 자국의 지리적 특성을 활용하여 두 지역간 주요 운송 통로국으로 자리매김할 기회가 되며, 중앙아시아 국가들의 경제 발전과 통합에도 영향을 줄 것으로 전망됨.

■ 중앙아시아는 넓은 지리적 면적에 비해 전반적으로 운송 인프라가 취약한 편이며, 지역 발전을 위해 운송 인프라의 개선이 필요한 상황임.

- 카자흐스탄과 투르크메니스탄은 그동안 재정 부족과 지형적 어려움 등의 이유로 국제 철도사업에 적극적이지 않은 태도를 취한 것으로 평가되지만, 양국의 경제발전과 국제기구들의 지원으로 철도 연결 사업이 추진됨.
- 세계 최대 내륙국인 카자흐스탄은 인구나 자원의 분포가 넓어 운송이 경제에서 중요하며, 2006년부터 2015년까지 자국의 운송 인프라 개발을 위한 2단계 전략을 추진 중임.<sup>5)</sup>
- 본 철도사업은 현재 카자흐스탄이 참여하고 있는 4개의 국제 운송 회랑 건설사업(아시아횡단철도 북부회랑, 아시아 횡단철도 남부회랑, TRACECA, 남북철도) 중 하나임.<sup>6)</sup>
- 투르크메니스탄 역시 내륙국(land-locked country)으로 철도의 역할이 중요하나, 우즈베키스탄과 이란 국경지역인 사라스(Sarakhs)로 연결되는 철도 노선 외에는 국제 철도 노선이 부재함.

■ 곡물, 석유 및 광물 자원이 풍부한 카자흐스탄과 투르크메니스탄은 새로운 시장을 확보하고 보다 효율적으로 무역을 하기 위해 운송 시간과 거리를 단축시킬 운송 인프라를 필요로 함.

- 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란의 남북 철도사업은 러시아를 우회하는 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 곡물 및 에너지 수출노선 다변화 전략의 일환이며, 특히 곡물 수요가 많은 중동 시장 진출을 목적으로 함.
- 카자흐스탄은 14개의 국제 철도 연결망을 보유하고 있으나, 투르크메니스탄, 이란과는 남북철도사업이 첫 철도 연결임.<sup>7)</sup>
- 투르크메니스탄 역시 우즈베키스탄을 거치지 않고 카자흐스탄과 직접 연결되는 철도노선을 필요로 하며, 또한 이란으로의 면화 수출을 위해 자국과 이란을 연결하는 효율적인 운송로를 필요로 함.<sup>8)</sup>
- 남북철도는 중앙아시아와 중동을 연결하는 것과 동시에 장기적으로 중앙아시아와 동남아, 인도양, 유럽을 연결하여 국제적인 물류 수송로로 기능할 수 있을 것으로 전망됨.

5) "Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan," <http://en.government.kz>

6) 아시아횡단철도 북부회랑은 러시아와 카자흐스탄을 통해 서유럽-중국-한반도-일본을 연결함. 아시아횡단철도 남부회랑은 터키, 이란, 카자흐스탄을 통해 중국과 동남아를 연결함. TRACECA는 흑해, 코카서스, 카스피해를 통해 동유럽과 중앙아시아를 연결함.

7) 그 중 9개 노선은 러시아, 3개 노선은 우즈베키스탄, 1개 노선은 키르기스스탄, 1개 노선은 중국과 연결됨. [www.invest.gov.kaz](http://www.invest.gov.kaz). (카자흐스탄 투자청 홈페이지).

8) [www.universalnewswires.com](http://www.universalnewswires.com)(2011년 2월 22일).

## 2. 철도 건설의 추진과정

### 가. 건설과정 및 향후 계획

- 카자흐스탄과 투르크메니스탄 양국 대통령은 2013년 5월 11일 두 나라를 연결하는 철도노선을 공식 개통하였음.
  - 카자흐스탄과 투르크메니스탄 정부는 양국을 연결하는 남북철도를 건설하기로 2007년 4월에 공식 합의하였고, 2009년 9월 30일부터 공사에 착수함.<sup>9)</sup>
    - 남북철도 건설 사업은 투르크메니스탄 구르반굴리 베르디무하메도프 대통령에 의해 2007년 최초 제안되었음.<sup>10)</sup>
  - 개통된 철도노선은 카자흐스탄의 자나우젠과 양국의 국경지역인 볼라셰크(Bolashek, 카자흐스탄)-세르헤티아카(Serkhetyaka, 투르크메니스탄)사이 구간으로 총 146km이며, 이는 전체 934.5km에 이르는 남북철도의 카자흐스탄 부분임.
  - 카자흐스탄과 투르크메니스탄 양국 대통령은 5월 10일 정상 회담에서 두 국가간의 경제관계를 한 단계 끌어올릴 것을 다짐하고, 다방면의 상호협력과 투자 증진을 논의하였음.
  
- 카자흐스탄-투르크메니스탄 철도노선은 2013년 말 이란의 고르간(Gorgan)까지 연결되어 남북 철도가 완공될 예정이며, 이란 철도망을 통해 걸프해로 연결됨.<sup>11)</sup>
  - 투르크메니스탄 구간은 2013년 10월 개통 예정이며,<sup>12)</sup> 투르크메니스탄의 베레켓(Bereket)과 이란의 고르간 사이 노선은 2013년 말부터 열차를 운행할 예정임.
  - 투르크메니스탄 구간(약 700km)은 남북철도 전체 노선의 75%를 차지하며, 카자흐스탄-투르크메니스탄 국경에서 남쪽으로 기질가야(Gyzylgaya), 베레켓(Bereket), 에트렉(Etrek)을 지나 투르크메니스탄과 이란의 국경으로 연결됨.

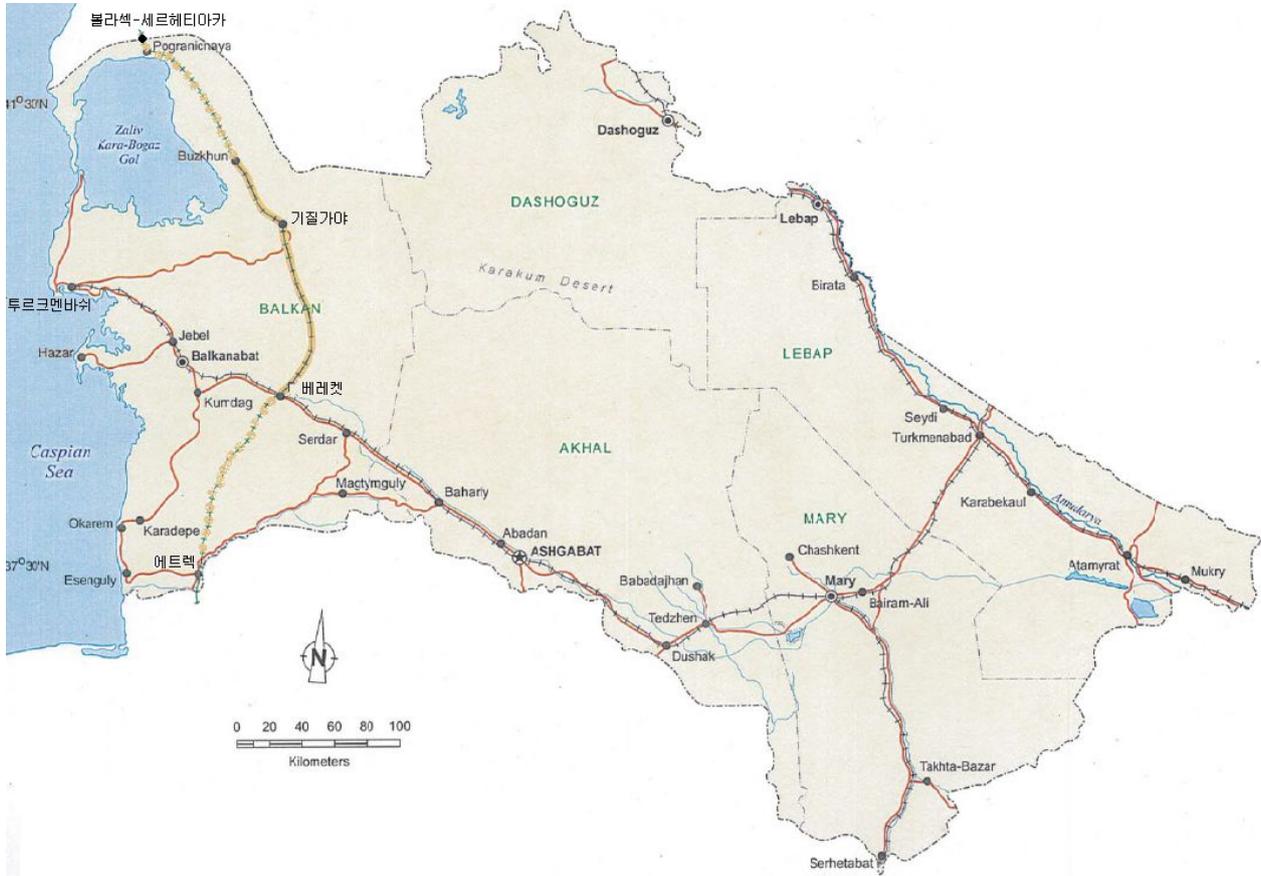
9) www.tehrantimes.com(2013년 5월 27일).

10) uk.reuters.com(2008년 5월 19일).

11) www.railwaygazette.com(2013년 5월 13일).

12) "Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan," <http://en.government.kz>.

그림 2. 남북철도의 투르크메니스탄 구간



자료: Asian Development Bank(2011).

- 남북철도의 투르크메니스탄-이란 노선은 투르크메니스탄의 구두로럼(Gudurolum 혹은 Gudriolum)에서 이란의 인체흐 보룬(Inchek Borun)으로 연결될 계획임.<sup>13)</sup>
  - 현재 투르크메니스탄과 이란간 도로 운송 화물의 20%가 구두로럼을 지나며, 향후 이곳에 복합운송 물류센터가 건설될 계획임.<sup>14)</sup>
- 카자흐스탄과 투르크메니스탄 국경에서 베레켓까지는 총 466km로 투르크메니스탄 철도교통부에서 건설을 맡고 있음.<sup>15)</sup>
  - 베레켓과 투르크메니스탄-이란 국경 사이의 256.5km는 이란의 Pars Energy사가 투르크메니스탄 철도교통부와 2010년 6억 9600만 달러의 계약을 맺고 투르크메니스탄 정부와 공동으로 건설 중이었으나, 2013년 1월부터는 투르크메니스탄 정부에서 독자적으로 완성하기로 결정함.
  - 2013년 1월 17일 투르크메니스탄 대통령은 이란의 Pars Energy가 이 구간을 2012년 12월까지 완공하지 못했다는 이유로 Pars Energy와의 계약을 해지함.<sup>16)</sup>

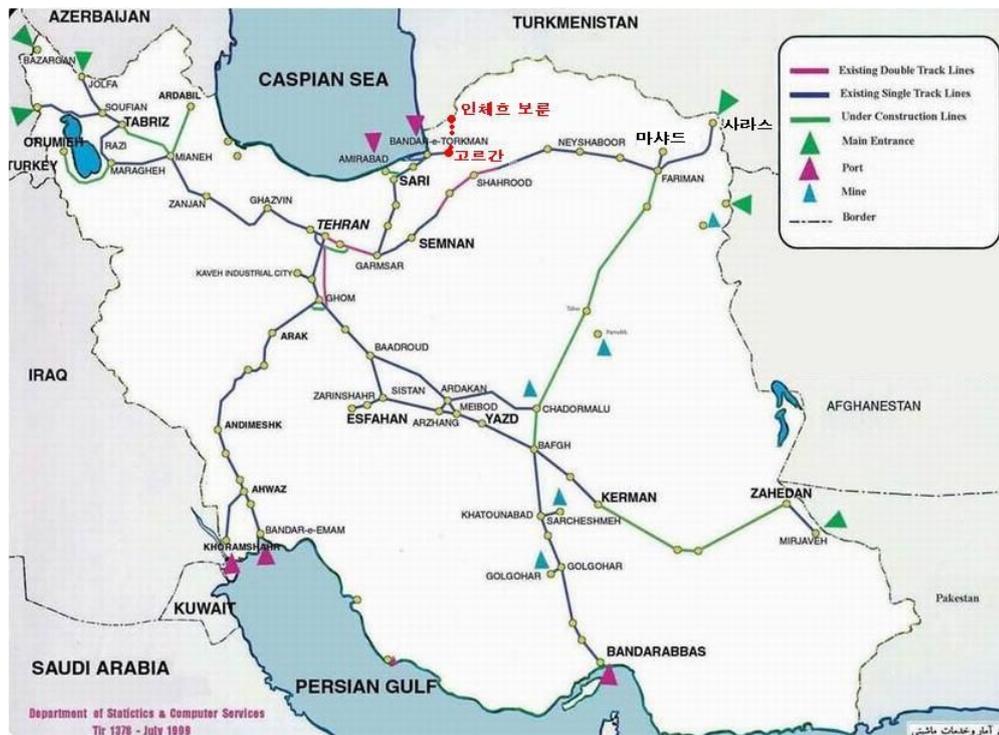
13) "Road Transport of Turkmenistan-2012," *International Road Transport Union Blue Book on Turkmenistan 2012*, p. 10.

14) 위의 책.

15) www.turkmenistaninfo.ru(2011년 2월).

- 투르크메니스탄 구간은 세계에서 가장 넓은 사막지대 중 하나인 카라쿰(Karakum)사막을 통과함에 따라 철도 건설이 어려운 것으로 알려져 있음.<sup>17)</sup>
- 이란 정부는 투르크메니스탄 국경과 근접한 인체흐 보룬(Inchek Borun)과 고르간 사이의 80km 철도노선을 2013년 5월 27일 공식 개통하였음.<sup>18)</sup>
- 이란 정부는 카자흐스탄, 투르크메니스탄과 철도를 연결하기로 2007년 9월 공식 합의하였고, 2012년 9월부터 인체흐 보룬-고르간 구간 철도건설에 착수하였음.<sup>19)</sup>
- 1996년에 연결된 이란의 사라스-마사드(Saraks-Mashhad) 노선에 이어 인체흐 보룬-고르간 노선은 투르크메니스탄과 이란 사이의 두 번째 철도 연결 노선임.<sup>20)</sup>
- 이란 철도는 이라크, 시리아, 터키 철도와 연결되어 있으므로, 중앙아시아의 내륙국인 카자흐스탄과 투르크메니스탄은 이란과의 철도 연결을 통해 다양한 대외 운송로를 확보할 수 있게 됨.<sup>21)</sup>

그림 3. 투르크메니스탄과 연결되는 이란의 철도 네트워크



16) www.railjournal.com(2013년 1월 25일).  
 17) www.turkmenistaninfo.ru(2011년 2월).  
 18) www.railwaygazette.com(2013년 5월 31일).  
 19) www.tehrantimes.com(2013년 5월 27일).  
 20) www.railwaygazette.com(2013년 5월 31일).  
 21) 2014년 3월에는 이란과 아제르바이잔을 연결하는 철도 건설이 시작될 계획임. www.trend.az(2013년 5월 5일).

## 나. 투자내용

- 카자흐스탄-투르크메니스탄-이란을 연결하는 전체 남북 철도의 투자 규모는 약 14억 달러임.<sup>22)</sup>
  - 이번에 개통된 카자흐스탄의 우젠에서 투르크메니스탄 국경지역까지의 구간 건설을 위해 카자흐스탄 정부는 650억 텡게(4억 3000만 달러)를 투자하였음.<sup>23)</sup>
  - 투르크메니스탄 구간은 ADB가 약 3억 5000만 달러, 이슬람 개발은행이 약 3억 7100만 달러를 투자할 계획임.
    - 투르크메니스탄의 북부 구간인 카자흐스탄과의 국경지역에서 베레켓까지의 구간은 투르크메니스탄 정부와 ADB가 지원하고 있으며, 남부 구간인 베레켓에서 투르크메니스탄과 이란의 국경지역인 아트렉 구간은 이슬람 개발은행에서 지원하고 있음.<sup>24)</sup>
  
- ADB는 CAREC 프로젝트의 일환으로 철도 건설에 대한 자금 지원을 하고 있음.
  - 투르크메니스탄 정부는 부즈훈(Buzkhun)과 베레켓의 311km 구간에 대한 전력 공급망 건설에 대한 금융지원을 ADB에 요청하였음.
    - ADB는 1억 2500만 달러의 차관을 5년 거치, 20년 상환 조건으로 2011년부터 투르크메니스탄 정부에 제공하고, 투르크메니스탄 정부는 4170만 달러의 대응자금을 지불하기로 하였음.<sup>25)</sup>
    - 이 자금은 부즈훈-베레켓 구간의 전력 공급과 신호, 통신 시설의 설치를 위한 자금으로 사용되고 있음.
  - 이러한 ADB의 지원은 ADB의 주도로 설립된 CAREC의 ‘운송 및 교역 촉진’ 사업에 포함된 것임.
    - CAREC은 1997년에 설립된 협의체로 10개 국가와 6개 다자기구가 참여하여 중앙아시아와 인근 국가들의 운송, 에너지, 무역 발전을 위한 인프라 개선 프로젝트들을 추진하고 있음.<sup>26)</sup>

## 3. 철도 연결의 지역 경제 발전과 협력에 대한 시사점

### 가. 운송 및 교역 증대

- 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 철도 연결은 양국간의 교역 증대에 기여할 것으로 전망되며, 철도가 통과하는 국경 지역이 주요 교역 도시로 발전할 수 있을 것으로 전망됨.

22) www.railwaypro.com(2012년 8월 31일).

23) www.railway-technology.com(2013년 5월 13일).

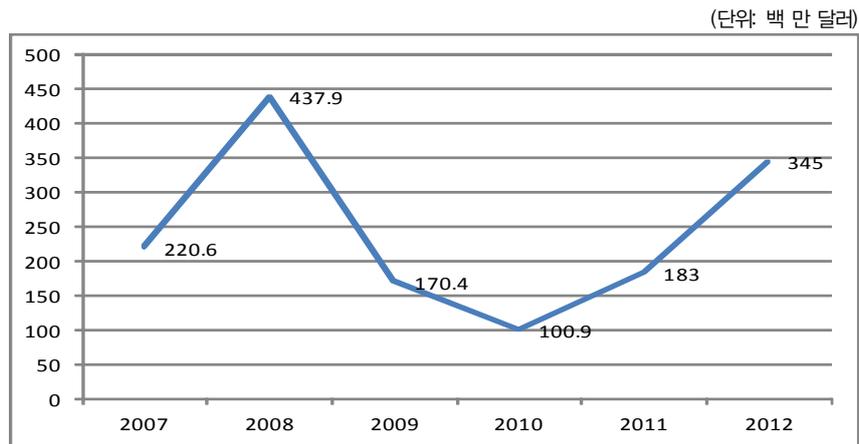
24) ADB(2011). Proposed loan Turkmenistan: north-south railway project, p. 1.

25) www.trend.az Trend(2013년 3월 2일), 이것은 투르크메니스탄이 ADB로부터 받는 최초의 차관임.

26) 조영관 외(2012), 『CAREC(Central Asia Regional Economic Cooperation)의 현황과 한국의 협력방안』, 대외경제정책연구원 참고.

- 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 상품 교역규모는 2012년 3억 4500만 달러로 교역규모가 많지 않으나, 철도 연결을 계기로 향후 교역규모가 증가할 것으로 예상됨.<sup>27)</sup>
- o 양국의 교역규모는 글로벌 금융위기의 영향을 받았던 2009년 1억 7040만 달러, 2010년 1억 90만 달러로 하락한 이후 점차로 증가하는 추세이며 2012년에는 전년도 교역규모의 2배를 기록하였음.

그림 4. 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 교역액



자료: 카자흐스탄 통계청(2012).

- 철도가 통과하는 양국의 국경 지역이 주요한 교역의 요충지역으로 부상할 것이며, 지역경제가 발전할 수 있을 것으로 예상됨.
- o 철도가 통과하는 카자흐스탄의 국경도시인 블라섹에는 철도역, 세관, 아파트, 학교, 문화 시설이 건설되어 카자흐스탄의 주요 교역 중심도시로 발전하고 있음.

■ 남북 철도 건설은 중앙아시아, 러시아, 걸프 연안 국가들의 상품 운송로로 기능할 수 있을 것으로 전망됨.

- 향후 남북철도가 완공될 경우, 이 철도는 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 새로운 상품 운송 루트로 활용되어 수출 비용과 시간을 줄일 수 있을 것이며, 점차로 이 철도 노선을 이용한 상품 운송 규모가 늘어날 것으로 전망됨.
  - o ADB는 새로운 철도를 통한 화물 운송 규모가 초기에는 연간 최대 300~400만 톤에 이르고, 2020년에는 1300만 톤까지 이를 것으로 전망하고 있음.<sup>28)</sup>
- 남북철도는 중앙아시아와 걸프해 사이의 수송거리를 기존 노선 대비 600km 단축시킬 것으로 예상됨.<sup>29)</sup>
- o 카자흐스탄의 악타우(Aktau)에서 걸프해까지 12시간 내에 수송이 가능하게 될 것으로 전망됨.

27) 카자흐스탄 통계청(2012).

28) ADB(2011). Proposed loan Turkmenistan: north-south railway project, p. 2.

29) www.zawya.com(2013년 5월 27일).

- 카자흐스탄과 투르크메니스탄에서 러시아, 걸프해 국가들로의 운송이 용이해질 것으로 예상되는 동시에 양국이 이 지역에서 주요한 상품 통과국으로서의 역할을 담당하게 될 것으로 전망됨.

o 양국은 기존 러시아 중심의 곡물, 석유 수출 노선에서 벗어나 이란으로의 수출 노선 다변화를 실현할 수 있음.

■ 철도 건설은 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 철도 운송 부문 발전에 큰 영향을 줄 것으로 전망됨.

- 카자흐스탄의 철도 화물운송 규모는 약 2억 7,000만 톤으로 중앙아시아 국가들 가운데서는 가장 큰 규모임.<sup>30)</sup>

- 카자흐스탄에서 철도는 2012년 1월 1일 기준으로 전체 거리가 1만 4,900km이며, 철도 노선 밀도는 5.4 km/1000km<sup>2</sup>에 이룸.<sup>31)</sup>

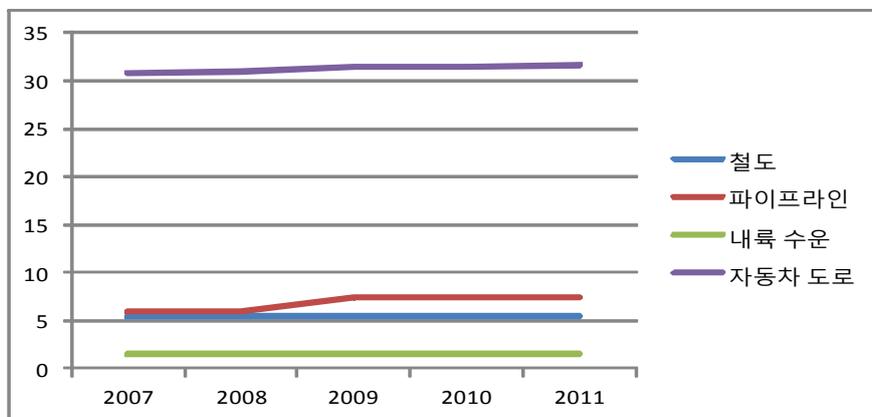
o 자동차 도로는 9만 7,200km, 내륙 수운은 4,100km, 파이프라인은 2만 200km임.

- 운송 인프라 부문에 대한 투자가 부족하여 [그림 5]에서 나타나는 것처럼 2007년 이후 운송 능력이 개선되지 않고 있음.

o 파이프라인의 노선 밀도가 조금씩 늘어난 반면에 철도의 노선 밀도는 2007년 이후 조금도 늘어나지 않고 있는 상황임.

그림 5. 카자흐스탄 운송 수단별 노선 밀도

(단위: km/1000 km<sup>2</sup>)



자료: 카자흐스탄 통계청(2012), Транспорт в республике Казахстан 2007-2011, p. 7.

- 투르크메니스탄 정부는 철도 운송 인프라 개선에 운송 부문 발전 전략의 중점을 두고 남북철도 건설이 포함된 '2012~2016 철도 운송 종합 플랜'을 추진하고 있음.<sup>32)</sup>

o 이 플랜에는 철도 건설과 함께 철도역 건설, 전동차 확보, 운행 시스템 개선 등이 포함되어 있음.

30) Kulipanova(2012), "International transport in central asia: understanding the patterns of (non)cooperation," University of central asia, Institute of public policy and administration. Working paper No.2. p. 9.

31) 카자흐스탄 통계청(2012), Транспорт в республике Казахстан 2007-2011, p. 7.

32) www.railwaypro.com(2012년 8월 31일).

■ 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 철도 연결은 철도가 통과하는 지역 개발에 긍정적인 영향을 줄 것으로 전망됨.

- 철도가 통과하는 카자흐스탄의 만기스타우 주 지역 경제의 발전이 예상됨에 따라 철도 건설이 이 지역의 자원 개발과 농업 발전에 기여할 수 있을 것임.
  - 카자흐스탄의 만기스타우 주는 석유 가스, 석탄을 비롯한 광물 자원의 매장지역으로 추정되고 있으며, 향후 자원 개발에서 철도가 중요한 역할을 할 것으로 예상됨.
- 철도가 통과하는 투르크메니스탄의 발칸 주 지역 경제의 발전이 예상되며, 이 지역에 위치한 관광특구의 발전에도 영향을 줄 것으로 예상됨.
  - 투르크메니스탄의 발칸 주에는 아바자 관광특구가 건설되고 있으며, 새로운 철도는 남북철도가 건설되는 베레켓에서 기존의 철도 노선을 통해 아바자 관광 특구로 연결되어 관광특구의 발전에 기여할 것으로 예상됨.
  - 또한 철도는 카스피해의 주요 수출 항구인 투르크멘바쉬로 연결되어 투르크메니스탄의 수출 환경을 개선할 것으로 전망됨.

## 나. 중앙아시아 지역의 경제협력 증대와 경제발전에 대한 영향

■ 철도 건설을 통해 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 전반적인 정치, 경제협력이 강화될 것으로 전망됨.

- 철도 개통식을 기념하여 투르크메니스탄의 베르디무하메도프 대통령은 아스타나를 방문하여 카자흐스탄의 나자르바예프 대통령과 정상회담을 갖고 양국이 중요한 경제동반자이며, 협력 증진을 위해 노력할 것이라고 밝힘.
- 카자흐스탄과 투르크메니스탄은 러시아를 우회하는 에너지 운송망 연결에서 협력하고 있으며, 철도 운송 부문의 협력을 통해 경제협력이 더욱 강화될 것으로 전망됨.
  - 양국은 2009년 말 투르크메니스탄에서 카자흐스탄을 통해 중국으로 향하는 가스관을 건설하여, 중국으로 가스를 수출하고 있음.<sup>33)</sup>
  - 이 가스관의 운송용량은 연 400억 입방미터 규모이며, 향후에는 연 650억 입방미터로 운송용량을 확대할 계획임.
- 또한 최근 양국은 통신망을 개설하여, 정보통신 부문에서도 협력을 추진하고 있음.
  - 양국은 2013년 5월 카자흐스탄의 테미르바바(Temirbaba)와 투르크메니스탄의 베크다쉬(Bekdash)를 통해 양국 간의 광섬유 통신망을 연결하였으며, 양국 대통령이 참석한 가운데 기념식을 개최하기도 하였음.<sup>34)</sup>
  - 카자흐스탄과 투르크메니스탄의 연결된 통신망을 통해 향후 러시아, 유럽, 남아시아의 통신망이 하나로 연결될 것으로 전망됨.

33) 투르크메니스탄은 세계 4위의 천연 가스를 보유(24.3조 입방미터)하여 새로운 수출로가 필요하였으며, 급속한 경제 성장으로 에너지 공급이 부족한 중국은 새로운 가스 공급처가 필요하여 가스관을 건설하였음.

34) www.trend.az(2013년 5월 13일).

- 중앙아시아 국가들은 그동안 내륙국으로 대외 교역에 어려움을 겪어왔으나, 이러한 철도 건설은 지리적 문제점을 개선하고, 경제협력을 확대하는 계기가 될 것으로 전망됨.
  - 철도 건설을 통해 관련 국가인 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란의 경제 협력이 강화되며, 동시에 우즈베키스탄을 비롯한 다른 중앙아시아 국가들과도 연결되어 중앙아시아의 전반적인 물류, 운송망 개선을 통해 지역 경제 협력에 기여할 것으로 전망됨.
  - 현재 중앙아시아의 다른 국가들에서도 철도 연결을 통한 지리적 어려움을 극복하려는 계획이 지속되고 있으므로 중앙아시아의 철도 운송망이 점차로 발전될 것으로 전망됨.
    - 키르기스스탄은 자국을 통해 중국과 우즈베키스탄을 연결하고자 하며, 타지키스탄은 우즈베키스탄을 우회하여 투르크메니스탄과 철도를 건설하고자 함.
  
- 한국정부와 기업은 중앙아시아 국가들에서 새롭게 건설되는 철도에 많은 관심을 가질 필요가 있음.
  - 한국기업들은 카자흐스탄과 투르크메니스탄, 이란을 연결하는 철도를 새로운 상품 운송의 루트로 활용할 수 있을 것으로 전망됨.
    - 향후 러시아에서 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란으로 연결되는 남북철도를 통해 한국기업이 중앙아시아나 러시아에서 생산한 상품을 걸프 해 지역 국가들로 운송할 수 있을 것으로 예상됨.
  - 남북철도 외에도 중앙아시아 국가들간 또는 중앙아시아와 중국, 이란 등 이웃 국가들을 연결하는 다양한 철도가 건설되고 있으므로, 이러한 철도들을 활용할 수 있는 방안을 모색해야 할 것임. **KIEP**