

편집 및 발행인 : 김종덕 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

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

Contents

● 중동·아프리카 물류 시장 동향

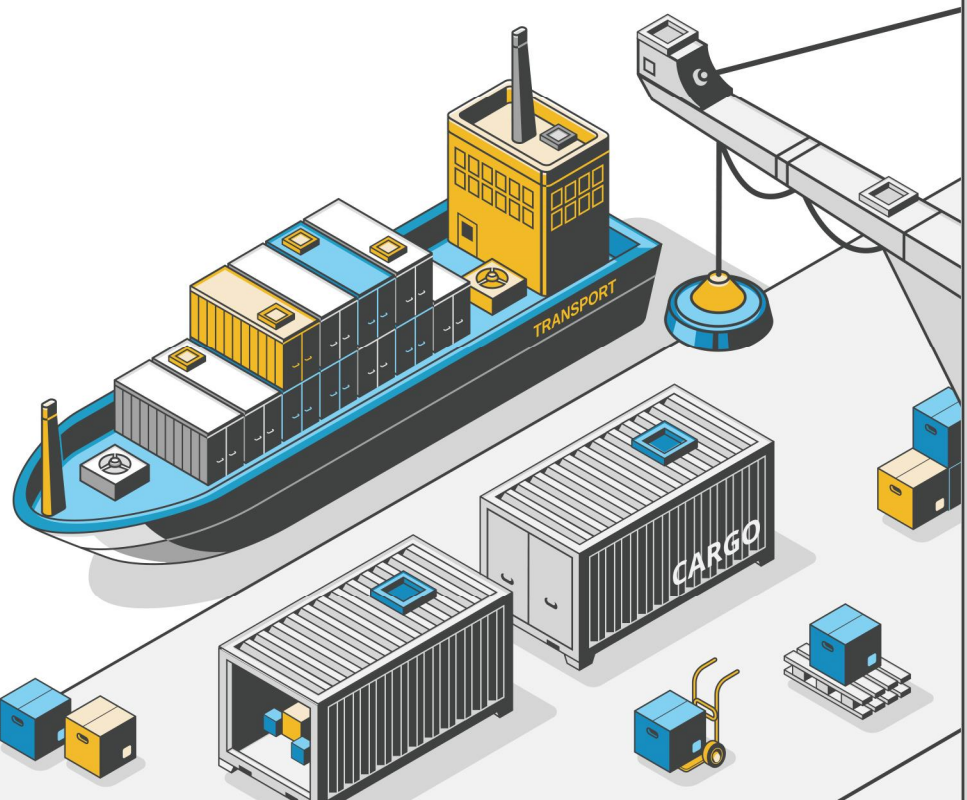
- 지부타-DP World 간 컨테이너 터미널 운영권 법적 분쟁 장기화 우려

● 공지 사항

- 2024년 『우수물류기업 인증』 모집공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

● 심층분석

- 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC) : 대륙 잇는 글로벌 물류 회랑 구축 경쟁의 가속화
- 타지키스탄 및 중앙아시아 물류 현황 및 개선 방향(상)



지부티-DP World 간 컨테이너 터미널 운영권 법적 분쟁 장기화 우려

- 최근 미국 컬럼비아주 지방법원은 지부티 도랄레 컨테이너 터미널(Doraleh Container Terminal, DCT) 운영권에 대해 DP World에 유리하게 판결
 - 홍해에 자리 잡고 있는 지부티(Djibouti)항은 지정학적 중요도로 인해 2011년 미국, 일본, 이탈리아, 프랑스 등이 해외 주둔 해군기지로 임대 중임
 - 2016년 중국은 일대일로 정책 일환으로 본 터미널에 자국 해군기지 건설을 합의하고 공사에 착공하였으나, 지부티 정부는 중국과의 계약 이전인 2006년, DP World에 우선 양도 계약을 체결해 이중계약으로 인한 법적 분쟁이 야기됨
 - DP World는 DCT 지분 33.3%를 가지고 2006년부터 DCT를 운영해 왔으나, 지부티 정부는 DCT에 대한 계약이 DP World에 부당하게 특혜를 준 계약이라 주장하여 DP World의 지분 및 통제권을 회수해 2018년 2월부터 압류함
 - 2018년 8월, DP World는 지부티 정부의 압류 행사에 대해 런던 국제중재재판소(London Court of International Arbitration, LCIA)에 제소해 지부티 정부의 조치가 부당하다는 판결을 받음
 - DP World는 영국, 홍콩, 미국 등 여러 관할권에서 관련 소송을 진행해 유리한 판결을 받았으나 지부티 정부는 협상 및 판결과 관계없이 본 터미널 운영권을 중국회사에 제공 중인 상태임
 - 해당 터미널의 중국 관리회사인 China Merchant Port Holdings 역시 2022년 9월 홍콩 고등법원으로부터 DP World의 독점권 침해 및 지부티의 다른 항만과 자유무역지역 프로젝트 투자에 대한 소송비용 지급이 판결이 났으며 이에 대한 항소 역시 기각되었음

지부티의 도랄레 컨테이너 터미널



자료: <https://www.sgtd-terminal.com/2024/07/02/record-110-000-teus/>(검색일: 2024.08.05.)

● DP World는 지부티의 항만 관할권 양도 혹은 손실된 투자 전액을 보상 받기 전까지 법정 투쟁을 이어갈 것이라 밝힘

- 현재 배상금 규모는 런던 국제중재재판소의 손해배상액 5억 3,300만 달러를 포함해 이번 미국법원의 2억 달러 배상금과 손실 배상금, 독점권 위반 및 관리 수수료 등 약 7억 달러 이상으로 판단됨
- DP World의 성명에 따르면 관할권에서 진행 중인 소송에 따른 손해배상액을 전면 수용할 경우, 약 10억 달러를 초과할 것이라 밝힘
- 또한, DP World는 DCT의 경쟁 항인 소말리아 베르베라항, 보사소항 확장 및 재개발 등에 참여해 홍해 및 동아프리카 항만시장에서의 영향력 확대를 지속 추진 중임
- 이번 분쟁과 관련해 DP World 대변인은 “법적 계약에 대한 존중이 전혀 없는 지부티 당국의 행동은 전 세계 투자자들이 지부티에서 기존 사업의 안전성과 미래 투자의 가치에 대해 한 번 더 신중하게 고려해야 할 것”이라고 경고함

참고자료: 1) www.sgt-d-terminal.com/2024/07/02/record-110-000-teus
 2) www.seatrade-maritime.com/ports/dp-world-wins-latest-judgement-hk-court-over-djibouti-concession
 3) www.seatrade-maritime.com/ports/us-court-rules-dp-worlds-favour-over-djibouti-legal-battle
 4) enterprise.news/logistics/en/news/story/b56e4e93-bb31-477c-9941-915a47a69dea/dp-world-doubles-down-on-commitment-to-dispute-ownership-of-djibouti%25e2%2580%2599s-doraleh-terminal
 5) www.ship-technology.com/news/dp-world-upgrade-port-of-bosaso-somalia/
 6) www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/dp-world-and-somalia-open-new-terminal-berbera-port
 (상단 자료 전체 검색일: 2024.08.05.)

인도-중-유럽 경제회랑(IMEC): 대륙 잇는 글로벌 물류 회랑 구축 경쟁의 가속화

- 글로벌 이슈가 지속되는 상황에서 공급망을 재편하고, 글로벌 물류망을 확보하기 위한 강대국 간의 치열한 주도권 경쟁이 진행 중
 - 홍해 바브엘만데브(Bab-el-Mandeb) 해협의 예멘 반군 봉쇄와 미-중 패권 경쟁으로 인한 대만해협의 긴장 상황으로 해상물류 지연에 대한 우려 발생함
 - 이에 세계 강대국들은 항공, 항만, 철도, 육로를 연결하는 복합 물류 체계를 구축하려는 '회랑 전쟁(Corridor War)'을 치열하게 벌이고 있음
 - 강대국들은 해상물류 지연 대비와 글로벌 공급망 위기를 새로운 기회로 삼기 위해 항공, 항만, 철도, 육로를 아우르는 복합물류 인프라를 구축하는 등 지정학적 영향력 확대 경쟁을 벌이고 있음
- 미국, 중국, 러시아의 글로벌 물류 회랑 주도권 경쟁 속에서 인도는 자국의 이익을 확보하기 위해 선제적으로 새로운 경제회랑 구축에 적극적으로 나섬
 - 2023년 9월, 인도에서 열린 G20 정상회담에서 아시아 지역과 중동-유럽을 연결하는 새로운 물류 회랑인 인도-중동-유럽 경제회랑(India-Middle East-Europe Economic Corridor, IMEC)에 대한 논의가 시작됨
 - 이는 중국 중심의 일대일로(Belt and Road Initiative, BRI)와 러시아 중심의 국제남북운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC)에 대응하기 위한 목적으로 해석

글로벌 회랑 전쟁(Corridor war)



자료: Iran Press. 'Corridor wars'. <https://iranpress.com/-corridor-wars> (검색일: 2024.08.01)

- ▶ 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)은 아시아, 페르시아만, 유럽 간의 연결성과 경제 통합을 촉진하여 경제 발전을 강화하는 것이 목표
 - 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)은 2023년 9월 9일 인도 뉴델리에서 개최된 G20 정상회담에서 공개된 계획임
 - 당시 참석국인 인도, 미국, 사우디아라비아, 아랍에미리트, 프랑스, 독일, 이탈리아, 유럽 연합(EU)은 인도에서 아랍에미리트, 사우디아라비아, 요르단, 이스라엘, 그리스를 거쳐 유럽까지 이르는 계획인 IMEC 추진을 위한 양해각서를 체결함
 - IMEC는 참여국 간 무역 원활화, 에너지 자원 제공, 디지털 연결성 향상을 목표로 하며, 철도 건설과 함께 전기, 디지털 케이블, 수소 파이프를 부설하고 해운 네트워크와 연계하여 유럽과 아시아 간 운송, 통신, 에너지 연결성 크게 강화될 것으로 기대됨
- ▶ 미국은 중국의 일대일로 정책에 대응하고자 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)에 전략적으로 참여 중
 - 미국은 중국의 일대일로 이니셔티브에 대응하기 위해 2022년 글로벌 인프라-투자 파트너십 (Partnership for Global Infrastructure, PGI)을 출범시키고, 나아가 IMEC에 전략적으로 참여하는 등 다각적인 전략을 추진하고 있음
 - 미국의 IMEC 참여는 단순한 경제 협력을 넘어 PGI의 실질적 이행 사례로, 중국의 일대일로 전략에 대한 대응책이자 글로벌 영향력 확대를 위한 지정학적 전략으로 해석되며, 향후 국제 질서에 미칠 영향이 주목됨

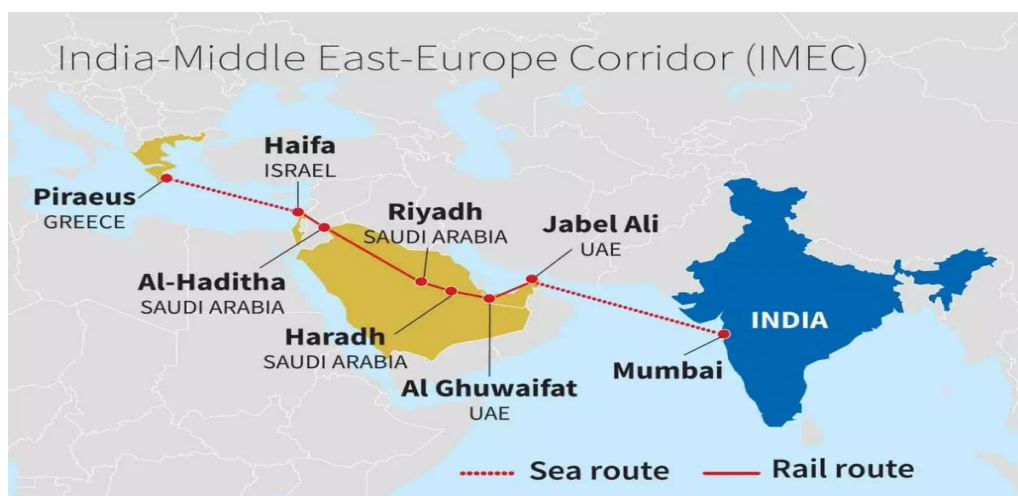
G20 정상회담에서 체결한 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC) 양해각서



자료: Prime Minister's Office. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=137364101> (검색일: 2024.08.01)

- ▶ 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)은 새로운 글로벌 물류 네트워크를 구축하려는 야심 찬 프로젝트로 주요 경로는 크게 동부 구간, 육상 경로, 서부 구간으로 나뉘짐
 - 동부 구간에서는 인도 서해안에서 UAE로 컨테이너가 해상 운송되며, 이후 육상경로와 연결됨
 - 육상 경로는 UAE에서 시작하여 사우디아라비아와 요르단을 거쳐 이스라엘의 하이파(Haifa) 항만까지 철도로 연결됨
 - 서부 구간에서는 하이파 항만에서 다시 선박을 이용해 유럽 각국의 항만으로 운송되며, 최종적으로 유럽 철도 네트워크를 통해 목적지에 도달하게 됨
 - IMEC의 주요 장점은 수에즈운하에 대한 의존도를 줄이고, 고속 화물열차를 이용해 운송 속도를 40% 정도 향상할 수 있으며, 단순한 상품교역을 넘어 광범위한 경제 협력이 가능하다는 것임
- ▶ 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)은 운송연결(Transport Connectivity), 디지털 연결(Digital Connectivity), 에너지 회랑(Energy Corridor)으로도 구성됨
 - IMEC는 물리적 인프라뿐만 아니라 디지털 인프라도 포함하고 있으며, 고속 데이터 파이프 라인을 통해 인도의 IT서비스 수출을 지원하고 전력망 연결을 통해 '하나의 태양, 하나의 세계, 하나의 그리드' 구상을 실현함
 - 또한 청정 수소 파이프라인 통합 계획은 미래 에너지 전환을 위한 중요한 요소로 청정 수소와 관련하여 인도 정부는 그린 수소 허브 육성에 상당한 투자를 하고 있으며, 주요 기업들도 대규모 투자를 진행하고 있음

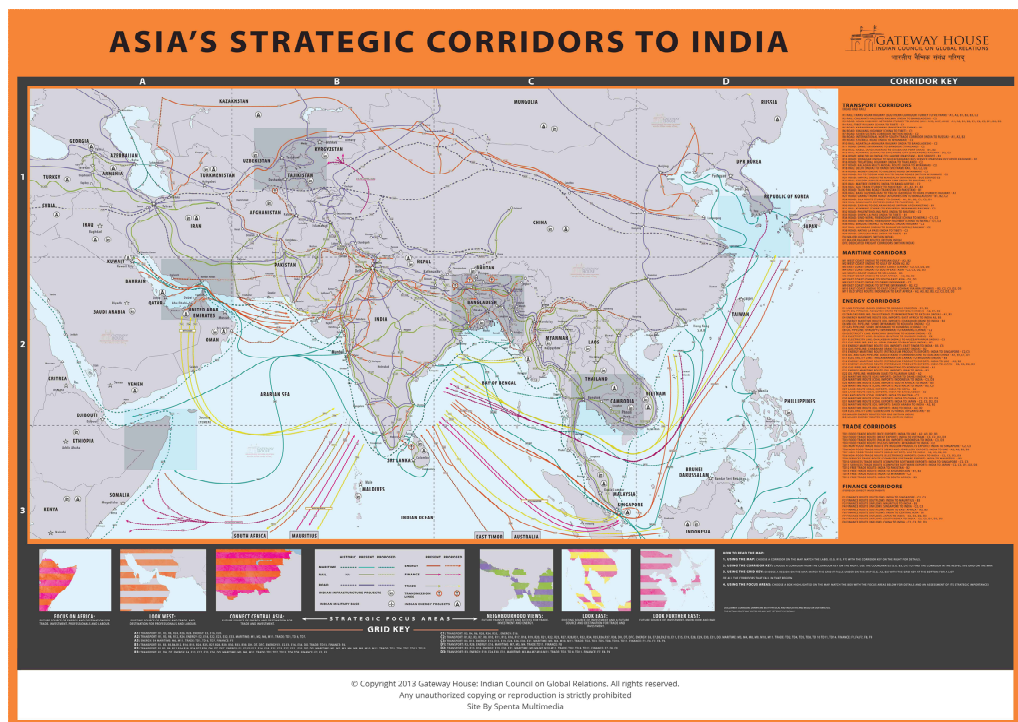
인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC) 위치도



자료: Civildaily. <https://www.civildaily.com/news/india-middle-east-europe-corridor/> (검색일: 2024.08.01)

- 인도-중동-유럽 경제회랑(IMEC)을 성공적으로 추진하기 위해서는 지정학적 불안정, 인프라 표준화 문제, 재정, 정치·외교, 복합 물류 분야 도전 과제 해결 필요
 - (지정학적 불안정) 중동 지역의 지속적인 분쟁과 불안정은 IMEC 경로의 안전성과 안정성을 위협하고 있으며, 이스라엘-팔레스타인 분쟁 및 이란과의 긴장은 프로젝트 진행에 큰 장애 요인이 될 수 있음
 - (인프라 표준화 문제) 여러 국가를 연결하므로, 철도 및 도로 인프라의 기술적 표준화가 필수적이며, 특히 철도 게이지, 엔진 기술, 컨테이너 크기 등의 표준화가 필요함
 - (재정) IMEC의 대규모 인프라 프로젝트는 막대한 자금이 필요하며, 참여국들은 자금 조달에 대한 협력과 지원이 필요하나 각국의 경제 상황과 우선순위에 따라 어려움을 겪을 수 있음
 - (정치·외교) IMEC는 여러 국가가 참여하는 프로젝트이므로, 각국 간의 정치적 협력과 신뢰가 필수적이므로 정책 조율 및 협력 체계 구축에 있어 큰 도전 과제가 될 수 있음
 - (복합 물류) 철도, 도로, 해상, 항공을 통합하는 복잡한 물류 체계는 운영상의 다양한 도전 과제를 동반하므로 효율적인 운영과 관리체계 마련이 필수적임

인도 중심의 아시아지역 전략적 회랑지도



자료: Gateway House, Asia's Strategic Corridors To India.
https://www.gatewayhouse.in/corridor_maps/corridorMaps/index.html

핵심 글로벌 물류 회랑 비교

구분	IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor)	BRI (Belt and Road Initiative)	INSTC (International North-South Transport Corridor)
명칭	인도-중동-유럽 경제회랑	일대일로 이니셔티브	국제 남북 운송 회랑
계획 연도	2023년	2013년	2000년
주도 국가	인도, 미국, 사우디아라비아	중국	러시아(북쪽 기점), 이란(경로 중심지), 인도(남쪽 기점)
주요 구성 요소	운송 연결(철도, 해운), 디지털 연결, 에너지 회랑(재생 에너지 그리드, 수소파이프라인)	인프라 개발 (도로, 철도, 항만), 무역 및 투자, 문화교류	복합운송 (철도, 도로, 해운), 무역 인프라
주요 목표	- 인도, 중동, 유럽 간 연결성 및 무역 강화 - 수에즈운하 의존도 감소 - 재생 에너지 및 디지털 통합 촉진	- 인프라 연결을 통한 경제 협력 및 발전 증진 - 중국의 영향력 확대	- 인도와 러시아 간의 운송 비용 및 시간 단축 - 수에즈운하의 대안 제공
주요 이점	더 빠른 운송(현재 해상 경로보다 40% 빠름), 개선된 디지털 및 에너지 인프라, 무역 및 경제 협력 강화	개선된 인프라, 무역 및 투자 증가, 중국의 지정학적 영향력 확대	짧은 운송 시간 (30% 단축), 비용 절감, 인도와 러시아 간의 무역 경로 강화

자료: 저자 작성

참고자료: 1) Iran Press, 'Corridor wars', <https://iranpress.com/~corridor-wars>
 2) Civils Daily, 'India-Middle East-Europe Corridor: The way to a new world order',
<https://www.civilsdaily.com/news/india-middle-east-europe-corridor/>
 3) 위키피디아, '인도-중국-유럽 경제회랑'
https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%9D%B8%EB%8F%84-%EC%A4%91%EB%8F%99-%EC%9C%A0%EB%9F%BD_%EA%B2%BD%EC%A0%9C%ED%9A%8C%EB%9E%91
 4) Prime Minister's Office, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=137364101>
 5) ORF, 'India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity 2024' <https://thediplomat.com/2024/02/what-modis-uae-trip-means-for-imec/>
 6) <https://www.nextias.com/blog/india-middle-east-europe-economic-corridor/>
 (상단 자료 전체 검색일: 2024.08.01)

타지키스탄 및 중앙아시아 물류 현황 및 개선 방향(상)

타지키스탄 물류 현황

- 타지키스탄의 낙후된 인프라와 지리적 고립은 국가 발전과 무역 활성화에 핵심 장애요인

 - 타지키스탄은 중국, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 아프가니스탄에 둘러싸인 중앙아시아의 내륙 및 산악 국가로 국토의 약 93%가 산악지대임
 - 과거 구소련과의 연결 중심지였으나 투자 및 보수 부족으로 현재 운송 인프라가 심각하게 낙후된 상태이며 철도, 항공 등을 통한 국제 운송이 러시아, 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등으로 인해 제한된 상황임
 - GDP는 2011~2020년 연평균 6.9%, 2021년 9.4%, 2022년 8%로 증가했으나 지속적인 성장을 위해선 운송 및 물류 인프라 개발이 핵심 전제임(Macrotrends, 2024)
- 2030년 타지키스탄 운송 부문 국가 발전 방향은 전 국토 연결망 및 물류거점 확보

 - (발전 방향) 인프라 개선, 환적 및 환승 통로 개발, 복합운송 개발을 통한 지역 내 및 지역 간 연결망 확보로 단절된 운송망을 환적 및 환승 허브로 발전시키는 것임
 - (발전 방안) ① 국토 전역 서비스가 가능하도록 지역 공항 개발, ② 4계절 이용할 수 있는 도로 개발로 전 지역 연결, ③ 전국적인 물류 거점 건설임
- 2015년 대비 2030년 타지키스탄 운송 수요 증가 예측

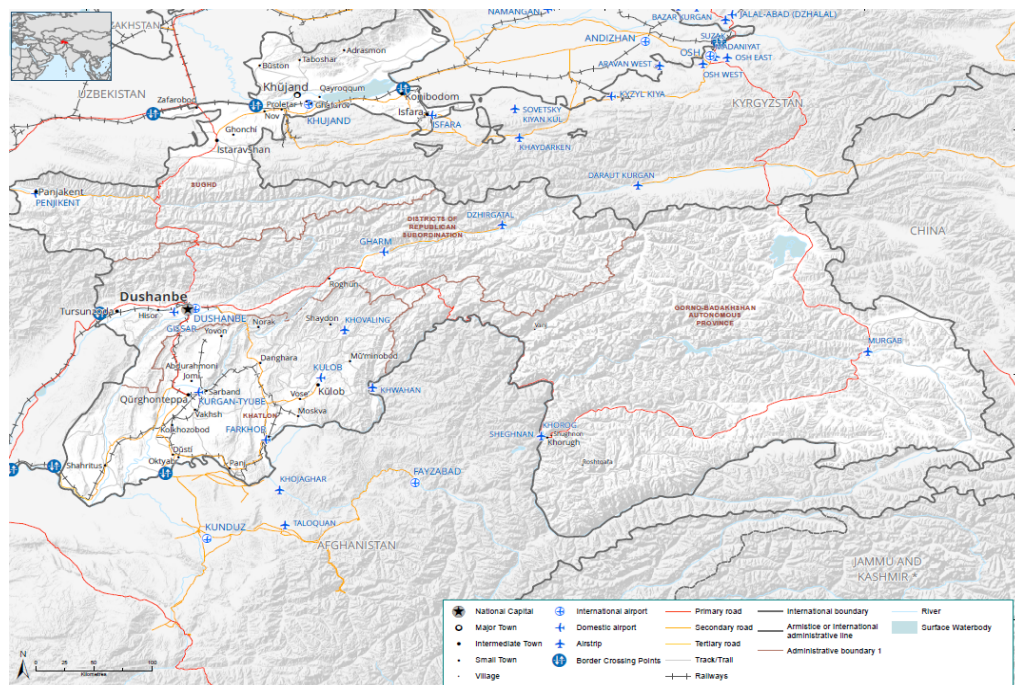
 - (화물 수요) 2015년 63억 톤킬로(t/km)에서 2030년 123억 톤킬로(t/km)로 증가 예상
 - (여객 수요) 2015년 106억 여객/km에서 2030년 206억 여객/km로 증가 예상
- 타지키스탄 운송 인프라의 주요 장애요인을 개선하기 위한 계획 수립

 - (장애요인) ① 도로망 상태 불량, ② 인접국과의 철도 연결 제약, ③ 전국 항공 서비스 미흡, ④ 복합 물류거점 부재, ⑤ 항만 접근성 미흡
 - (개선 방향) ① 도로, 철도, 항공 운송망의 우선 개발, ② 물류거점 시설, 국경 화물터미널 등 해외 연결 인프라 개발

➤ 타지키스탄 철도노선 및 공항은 낙후되어 있으며, 운항 횟수도 낮은 편

- (철도 시스템) 총 선로 길이 680km(2014년 기준), 단선 방식이고, 1.52m 광궤임
- (노선망) ① 서부: 우즈베키스탄과 연계, ② 남부: 남서부 도시 보흐타르(Bokhtar) 및 남동부 도시 쿨로프(Kulob)와 연계, ③ 수도 연계, ④ 북부: 후잔트(Khujand)행 노선의 우즈베키스탄을 통한 장거리 환승 및 환적망임
- (국제공항) 두산베(Dushanbe) 국제공항, 후잔트(Khujand) 국제공항, 쿨로프(Kulob) 국제공항, 보흐타르(Bokhtar) 국제공항¹⁾ 등 4개 국제공항 운영 중임
- (여객 운송) ① 2017년 국제선 기준, 타지키스탄 수도인 두산베(Dushanbe)-후잔트(Khujand)-러시아 모스크바(Moscow) 간 낮은 빈도로 운항, ② 국내선의 경우 두산베(Dushanbe)를 중심으로 운항되고 있으며, 후잔트(Khujand)는 주 1회, 팩타아바드(Pakhtaabad)는 매일, 쿨로프(Kulob)와 샤흐투스(Shahrtuz)는 주 2회 운항 중임

타지키스탄의 도로망, 철도망 및 교통망 현황



자료: Tajikistan, General Logistics Planning Map: Logistics Cluster, WFP, 2021.12 (검색일: 2024.08.01.)

1) 보흐타르(Bokhtar)는 타지키스탄 남서부 하틀론 주의 주도이며, 2018년 1월 22일 쿠르곤렘페(Qurghontepa)에서 보흐타르로 이름을 변경함

● 타지키스탄의 주요 물류기업은 주로 포워딩 및 운송 서비스 업체

- 포워딩 위주의 물류기업과 철도, 트럭, 항공 등 운송 위주의 물류기업이 주로 운영됨

타지키스탄의 주요 물류기업 현황

구분	Rohi Ohani Tojikiston (Tajik Railways)	M&M	Dali Logistic	Tajik Trans Service
개요	철도 운영, 여객/화물 서비스 제공 국영기업	포워딩, 3PL	포워딩, 3PL	포워딩, 3PL
시설	Dushanbe, Khujand, Bokhtar, Kulob 등	Dushanbe 등	Dushanbe 등	Dushanbe 등
기능 및 서비스	- 민간기업에 철도와 차량 제공 - 철도운송 및 물류	- 철도운송, 트럭운송, 복합운송, 포워딩, 물류 - 국내외 서비스	- 철도운송, 트럭운송, 복합운송, 포워딩, 물류 - 국내외 서비스	- 철도운송, 트럭운송, 복합운송, 포워딩, 물류 - 국내외 서비스
주요 품목	- 수출: 알루미늄, 면 - 수입 및 국내 운송: 석유, 가스, 금속, 기계, 식품	- 섬유, 화학, 기계, 식품	- 금속, 기계, 식품	- 면, 알루미늄, 과일, 채소, 석유, 가스, 금속
주요 파트너	- 우즈베키스탄, 카자흐스탄, 러시아 철도회사 등	- DHL, TNT, UPS, Tajik Air, Somon Air	- DB Schenker, Kuehne+ Nagel, C.H. Robinson, Tajik Air, Somon Air	- M&M, Dali Logistic, Rohi Somon, Tajik Air, Somon Air

자료: 1) 2 Tajikistan Logistics Infrastructure, Logistics Cluster, WFP, 2022, "Find a Freight Forwarder in Tajikistan," Freight Forwarder Services, https://freightforwarderservices.com/tajikistan/#google_vignette (검색일: 2024.07.15.),

2) "Logistics and forwarding services in Tajikistan," SEARATES, <https://www.searates.com/reference/logistics-service/tajikistan/> (검색일: 2024.07.15.)

타지키스탄 경제자유구역 현황

- 타지키스탄의 산업 발전은 국제물류 및 글로벌 공급망 지원이 가능한 경제자유구역(FEZ)을 중심으로 이루어지고 있으며, FEZ는 대부분 남부지역에 위치
 - 수그(Sughd) FEZ는 우즈베키스탄, 키르기스스탄의 국경에 인접해 있으며 철도 및 공항과 접근성이 양호하다는 강점으로 연계 복합 물류거점(ICD) 구축을 고려 중인데 원자재 및 에너지의 수입 의존도가 높다는 약점이 있음
 - 당가라(Dangara) FEZ는 석유, 가스 등 풍부한 자원과 과일 및 채소 재배에 적합한 기후 등 강점이 있어 오일 허브, 농식품 콜드체인 거점 구축을 고려하고 있으나 주요 시장과 운송 허브와 원거리에 있어 테러 등 안보 위험이 존재함
 - 판즈(Panj) FEZ는 규사, 면, 농산물 공급원과 인접해 있으며 아프간, 이란 철도망과 항만, 중앙아시아 시장 접근성 등 강점이 있어 연계 국제물류 거점 및 복합 물류거점(ICD) 구축을 고려하고 있으나 원자재와 에너지 수입 의존도가 높고 지진 등의 자연재해가 있다는 약점이 존재함
 - 쿨로브(Kulob) FEZ는 석유, 규사 등 풍부한 자원과 과일 및 채소 재배가 적합한 기후가 강점으로 오일 허브, 농식품 콜드체인 거점 구축을 고려하고 있으나 주요 시장 및 운송 허브와의 원거리에 있다는 약점이 존재함

타지키스탄의 경제자유구역 현황



자료: Free Economic Zones in the Republic of Tajikistan, 주독 타지키스탄대사관, 2020.10.3. (검색일: 2024.07.15.)

타지키스탄의 주요 경제자유구역 현황

구분	수그(Sughd) FEZ	당가라(Dangara) FEZ	판즈(Panj) FEZ	쿨로브(Kulob) FEZ
개요	- 제조 및 혁신형 FEZ (2009년) - 북부 Khujand시, Sughd region 남서쪽 산단(320ha)	- 제조 및 혁신형 FEZ (2011년) - 남서부 Dangara district, Khatlon region(521ha)	- 무역, 혁신, 제조 콤플렉스(2011년) - Karadum, Kumsangir, Khatlon(402ha)	- 복합 단지 (2011년) - Kulob, Khatlon (309ha)
주요 산업 및 제품	- 경공업, 식품, 화학, 전기, 금속 - 22개 기업: 케이블, 파이프, PVC, 건자재, 페인트, 플라스틱, 금속, 섬유, 의류, 신발, 세제	- 석유·가스, 화학, 금속, 농업 - 19개 기업: 중국 (석유·정유(1.2백만 톤), 금속(1백만 톤), 플라스틱, 건과일), 비료, 전기·전자	- 경공업, 식품, 화학, 전기, 금속 - 18개 기업: 한국 (신발·침술제조업체), 섬유, 의류, 밀, 세제, 페인트, 케이블, 전기·전자	- 경공업, 식품, 화학, 전기, 금속 - 16개 기업: 섬유, 의류, 신발, 제과, 세제, 페인트, 전기·전자, 시멘트
생산량 및 무역량 (2019년 기준)	- 생산량: 1,787억 원 - 무역량: 1,668억 원	- 생산량: 1,430억 원 - 무역량: 1,311억 원	- 생산량: 1,311억 원 - 무역량: 1,191억 원	- 생산량: 1,072억 원 - 무역량: 953억 원
주요 수출국 및 수입국	- Russia, Kazakh, Kyrgyz, Uzbek, Afghan, Iran - China, Russia, Turkey, Iran, Uzbek	- China, Russia, Kazakh, Kyrgyz, Uzbek, Afghan - China, Russia, Iran, Uzbek, Kazakh	- China, Russia, Kazakh, Kyrgyz, Uzbek, Afghan - China, Russia, Turkey, Iran, Uzbek	- China, Russia, Kazakh, Kyrgyz, Uzbek, Afghan - China, Russia, Turkey, Iran, Uzbek
물류 시설 및 기업	- 창고, 통관 터미널, 운송/포워딩 - M&M, Dali, Tajiktrans	- 창고, 통관 터미널, 운송/포워딩 - M&M, Dali, Tajiktrans	- 창고, 통관 터미널, 운송/포워딩 - M&M, Dali, Tajiktrans	- 창고, 통관 터미널, 운송/포워딩 - M&M, Dali, Tajiktrans

자료: 1) FREE ECONOMIC ZONES OF TAJIKISTAN 웹사이트

2) Free Economic Zones in the Republic of Tajikistan, 주독 타지키스탄대사관, 2020.10.03.

3) The Ministry of economic development and trade 웹사이트

4) FEZ Panj 웹사이트 (전체 검색일: 2024.07.15.)

타지키스탄과 경제 및 무역 교류가 많은 인접 중앙아시아 국가 현황

▶ 카자흐스탄(Kazakhstan)과의 경제·무역 교류 현황

- 카자흐스탄은 유라시아경제연합(EAEU)의 공동 회원국이자 중앙아시아 국가 중 타지키스탄의 최대 무역파트너로 2021년 전체 수입액 대비 19.4%, 전체 수출액 대비 24.4% 차지 (World Integrated Trade Solution, WITS)함
- (대(對) 타지키스탄 수출품) 석유, 가스, 금속, 기계, 식품
- (대(對) 타지키스탄 수입품) 면화, 알루미늄, 과일, 채소

▶ 우즈베키스탄(Uzbekistan)과의 경제·무역 교류 현황

- 우즈베키스탄은 중앙아시아 지역경제 협력체(Central Asia Regional Economic Cooperation, CAREC) 프로그램의 공동 회원국임
- 중앙아시아 국가 중 타지키스탄의 두 번째 무역 상대국으로, 2021년 전체 수입액 비중 7.7%, 수출액 비중 8.6%를 차지하고 있음
- (대(對) 타지키스탄 수출품) 가스, 전기, 화학제품, 섬유, 기계류
- (대(對) 타지키스탄 수입품) 알루미늄, 면화, 과일, 채소

▶ 키르기스스탄(Kyrgyzstan)과의 경제·무역 교류 현황

- 키르기스스탄은 EAEU(Eurasian Economic Union) 및 CAREC 프로그램의 공동 회원국임
- 중앙아시아 국가 중 4번째 무역 상대국으로 2021년 전체 수입액 비중 0.5%, 수출액 비중 0.4%를 차지하고 있음
- (대(對) 타지키스탄 수출품) 전기, 금속, 섬유, 식품
- (대(對) 타지키스탄 수입품) 면화, 알루미늄, 과일

▶ 기타 중앙아시아 국가들과의 경제·무역 교류 현황

- 투르크메니스탄(Turkmenistan), 아프가니스탄(Afghanistan) 등 다른 중앙아시아 국가들은 지리적, 정치적, 안보적 요인으로 인해 무역량이 상대적으로 적으나, 에너지, 운송 등 분야에서 무역 및 경제 협력 증가 잠재력을 보유하고 있음
- 2021년 기준 기타 중앙아시아 국가의 수입액 및 수출액 비중은 러시아(30.4%, 4.9%), 중국 (16.1%, 2.1%)이 높음

타지키스탄 및 주변국 지도



자료: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Caucasus_central_asia_political_map_2000.jpg (검색일: 2024.07.01.)

인접 중앙아시아 국가와의 철도운송 비교

- 타지키스탄은 주변 국가 대비 철로 길이는 짧은 반면 운송량 및 장거리 환송 많아
인프라 확충 및 운영 개선 필요
 - (현황) ① 선로 길이: 카자흐스탄, 우즈베키스탄에 비해 선로 길이 및 인구 백만명 대비 선로 길이 모두 매우 짧음; ② 운송량: 주변국이 2~25배 많음
 - (문제점) 북부지역의 우즈베키스탄을 통한 장거리 환송으로 장시간 소요 및 이용 불편 발생함
 - (시사점) 인프라, 노선, 운송 일정 확대 통한 국내 유통 및 수출입 화물 처리능력 확보 시급함

주변국 간 철도운송 현황 비교

구분	타지키스탄 (Tajikistan)	카자흐스탄 (Kazakhstan)	우즈베키스탄 (Uzbekistan)	키르기스스탄 (Kyrgyzstan)
노선 길이 및 현황	680km; 단선; 1.52m 광궤	16,000km; 4,000km 전동	4,400km; 600km 전동	417km
인구 백만 당 노선길이	67km	838km	127km	62km
철도망	- 서부: 우즈베키스탄과 연계 - 남부: Kulob 연계 - 북부: Khujand 행 노선 우즈베키스탄을 통한 장거리 환승	- 140개 노선 - 러시아, 중국, 우즈베키스탄, 키르기스스탄 등 연계 양호	- 주변국 연계 양호	- 북부: Bishkek-Kazakhstan-Russia - 남부: Osh-Uzbekistan
여객 운송	- Dushanbe-모스크바 지방 간 낮은 빈도 운행	- 여객: 13.9백만 명 (2022) - Astana-Almaty 고속철; 베이징-이스탄불 Trans-Asian RR	- Tashkent와 Samarkand, Tehran 간 등 연계	- 남북 철도망 이용, 국내외 운행
주요 화물 운송 품목·연간 물량	- 면, 알루미늄, 과일, 채소 - 5.3백만 톤/년(2018) (CAREC 2021)	- 석유, 가스, 금속, 기계, 식품 - 236백만 톤/년(2017)	- 가스, 전기, 화학, 섬유, 기계제품 - 68.4백만 톤/년(2018) (CAREC 2021)	- 전기, 금속, 섬유, 식품 - 7.5백만 톤/년(2018) (CAREC 2021)
1인당 운송량(톤)	0.5톤	12.4톤	2톤	1.1톤
운영기관	- 국영 Tajik Railway	- 국영 Kazakhstan Temir Zholy	- 국영 Uzbekistan Railways	- 국영 Kyrgyz Temir Zholy

자료: 1) Railway Sector Assessment for Tajikistan, CAREC, 2021.3.

2) Kazakhstan Increases Rail Freight Transportation to China by 37% This Year, The Astana Times, 2023.7.26.

3) Railway Sector Assessment for Uzbekistan, CAREC, 2021.3.

4) Railway Sector Assessment for Kyrgyz Republic, CAREC, 2021.3. (전체 검색일: 2024.07.15.)

인접 중앙아시아 국가와의 물류 현황 비교

- 타지키스탄은 중앙아시아 인접 국가와 비교해 도로, 철도 등 개발 수준, 서비스 품질이 상대적으로 낮은 편이며, 창고, 배송센터, 정보 시스템의 현대화가 미흡한 수준
 - 타지키스탄은 비용 경쟁력 및 기업 활동의 용이성 또한 주변국 대비 열위에 있음
 - 카자흐스탄을 제외하고 주변국과의 정책 방향이 유사함

주변국 간 물류 현황 비교 (1)

구분	타지키스탄 (Tajikistan)	카자흐스탄 (Kazakhstan)	우즈베키스탄 (Uzbekistan)	키르기스스탄 (Kyrgyzstan)
인프라	-도로, 철도 등 개발 수준, 서비스 품질 낮은 편임 -창고, 배송센터, 정보 시스템의 현대화 미흡	-도로, 철도 등 개발 수준 서비스 품질 상대적으로 높은 편임 -공항만, 내륙항, 물류센터 등 상대적 현대화	-도로, 철도 등 개발 수준, 서비스 품질, 창고, 배송센터, 정보 시스템의 현대화 수준 -Tajikistan에 비해 양호한 수준	-도로, 철도 등 개발 수준, 서비스 품질, 창고, 배송센터, 정보 시스템의 현대화 수준 -Tajikistan과 큰 차이 없는 수준
비용 경쟁력	152위/106위	94위/25위	107위/69위	115위/80위
FDI	-금속, 제련, 석탄, 가스, 에너지(중국 의존도 높음)	-상대적으로 양호	-에너지, 광업, 농업	-광업
정책	-운송 인프라 및 서비스 개선, 복합운송 체계 구축 -국경 간 무역/운송 활성화, 물류 수급 다변화	-디지털화, ICT 발전, 그린기술, 탈탄소화 -물류, 항공, 의료관광 등 신산업 육성	-운송 인프라 및 서비스 개선, 복합운송 체계 구축 -국경 간 무역 활성화, 물류 품질 및 역량 강화	-추진 전략은 차이가 있으나, 발전 방향은 Tajik, Uzbek과 유사
무역액	52억 달러	778억 달러	363억 달러	74억 달러
1인당 무역액	0.6천 달러	4.1천 달러	1.1천 달러	1.1천 달러

주: 1) 비용 경쟁력은 LPI(2022년 기준)와 Doing Biz Score(2020년 기준)로 측정, 2) 무역액 및 1인당 무역액은 2020년 기준
자료: 1) 2 Tajikistan Logistics Infrastructure, Logistics Cluster, WFP, 2022

2) Kazakhstan could play key transport logistics role for rising Euro-Asian trade: UN report, UNECE, 2019.5.16.

3) Central Asian countries are building new transport corridors and changing logistics, News Central Asia, 2024.3.14.

4) Efforts to Solve Border Problems on the Kyrgyzstan-Tajikistan Line, ANKASAM, 2022.9.17. (전체 검색일: 2024.07.15.)

● 타지키스탄 운송 산업의 강점 및 약점

- (강점) 자원, 농업 등의 물류·운송 수요가 큰 편이며 CAREC, BRI(Belt and Road Initiative) 등 국제 무역·물류망과의 연계 및 재정 지원 기회가 양호한 편임
- (약점) ① 인프라, 물류 시설, 서비스 품질 수준 가장 낮음 ② 소규모 물류 수급 물량으로 인한 규모의 경제 미흡 ③ 자원, 농업 등 부가가치가 낮은 산업 중심의 물류 시장 ④ 키르기스스탄도 유사한 약점을 가지고 있음

● 타지키스탄 물류 서비스 주요 발전 방향

- 타지키스탄, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 키르기스스탄 4개국이 유사한 발전 방향을 가지고 있음
- 통관, 싱글 윈도우 시스템²⁾, 국경 서비스 개선 통한 국경 간 무역, 운송 및 지역·국제 파트너 간 협력 확대 필요함

2) 싱글 윈도우 시스템은 이용자가 무역·통관·물류에 관한 모든 행정절차와 비즈니스를 단일 프로그램으로 한 번에 처리할 수 있는 시스템을 의미

주변국 간 물류 현황 비교 (II)

구분	타지키스탄 (Tajikistan)	카자흐스탄 (Kazakhstan)	우즈베키스탄 (Uzbekistan)	키르기스스탄 (Kyrgyzstan)
강점	-자원, 농업 등의 물류·운송 수요가 큰 편임 -CAREC, BRI 등 국제 무역·물류망과의 연계 및 재정 지원 기회 양호	-물류 N/W 구축, 현대화/운영/유지가 상대적으로 양호 -FDI 유치 및 무역 활성화에 유리함 -CAREC, BRI 등 국제 무역·물류망 연계 활발	-개혁, 자유화 통한 FDI 확대 및 무역 다변화 통한 고부가가치 물류 수요 증대	-중앙아시아 운송 통로의 전략적 위치 -항공, 철도 등 복합운송 체계 구축
약점	-인프라, 물류 시설, 서비스 수준 가장 낮은 편임 -소규모 수급 물량으로 인한 규모의 경제 미흡 -자원, 농업 등 저 가치 물류 시장 중심	-주요 무역·환적 파트너인 러시아, 중국의 운송 인프라 의존도가 높음 -통관, 보안, 서비스 품질, 숙련 인력, 표준화, 혁신 관련 한계 및 비효율성	-인프라 및 물류 시스템 미비, 비용이 많이 들고 불안정함	-소규모 물류 수급 물량으로 인한 규모의 경제 미흡 -광업 등 저 가치 물류 시장 중심
발전 방향	-통관, 싱글 윈도우 시스템, 국경 서비스 개선 프로젝트 통한 국경 무역 및 운송 및 지역·국제 파트너 간 협력 확대	-Tajikistan과 유사한 발전 방향	-운송 인프라 및 서비스 현대화, 통관 간소화, 국경 간 무역 및 환적 촉진, CAREC 등과의 국제 협력 강화	-나머지 3개 국가와 유사한 발전 방향을 보임

자료: 1) 2 Tajikistan Logistics Infrastructure, Logistics Cluster, WFP, 2022

2) Kazakhstan could play key transport logistics role for rising Euro-Asian trade: UN report, UNECE, 2019.5.16.

3) Central Asian countries are building new transport corridors and changing logistics, News Central Asia, 2024.3.14.

4) Efforts to Solve Border Problems on the Kyrgyzstan-Tajikistan Line, ANKASAM, 2022.9.17. (전체 검색일 2024.07.15.)

참고자료 : 1) 2 Tajikistan Logistics Infrastructure, Logistics Cluster, WFP (2022),

2) Railway Sector Assessment for Tajikistan, CAREC (2021.3),

3) Central Asian countries are building new transport corridors and changing logistics, News Central Asia (상단 자료 전체 검색일 2024.07.15.)

2024년 『우수물류기업 인증』 모집공고

2024 항만구역 내 물류창고업
우수물류기업
인증 모집 공고

2024. 6. 3(월) - 9. 6(금)



신청자격

- 「물류정책기본법」 제38조 및 「우수물류기업의 인증에 관한 규칙」 제3조에 따라 우수물류기업(항만구역 내 물류창고기업) 인증을 받고자 하는 자
- 「항만법」 제2조제4호 및 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」 제21조의2 제1항에 따라 항만구역에 물류창고업을 등록한 자
 - * 물류창고업자는 물류창고업 등록 업장별(물류창고)로 인증 신청
- 「우수물류기업의 인증에 관한 규칙」 제2조 관련 별표 제2호 중 다음 요건을 갖춘 자
 - 화물의 안전한 보관을 위하여 화재보험 가입 등 재여방 및 화재대응 매뉴얼을 갖출 것
 - 창고 운영을 위한 정보시스템 및 운영매뉴얼을 갖출 것
 - 국내외 화물의 보관 실적 및 고용창출 실적이 우수할 것
 - 그 밖에 국토교통부장관과 해양수산부장관이 공동으로 정하여 고시하는 기준을 충족할 것

제출서류

- 우수물류기업 인증신청서 1부
- 법인 등기사항전부증명서 1부
- 사업자등록증(사본) 1부
- 물류창고업등록증(사본) 1부
- 공적서를 제외한 제출서류 각 1부

인증기준 및 절차

- 배점 및 평가기준 등은 「우수물류기업 인증요령」 제9조 인증평가의 기준 및 「우수물류기업 인증 심사항목 체계 및 심사 절차」에 따른
- 최종 결과발표(예정) : 2024년 12월 중

신청방법 및 신청 수수료

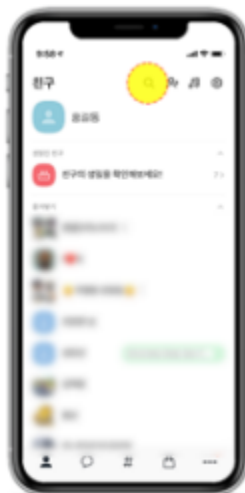
- 한국해양수산개발원홈페이지(www.kmi.re.kr, 공지 사항)에서 인증신청서 및 관련 문서 양식을 다운받아 작성하고, 구비서류와 함께 제출
- 제출방법 : e-mail 접수(아래 메일 주소 참고)
- 신청 수수료 납부
 - * 신규 인증 : 300만원, 정기점검 : 150만원
 - * 납부 계좌 : 서류 제출시 아래 문의처에 별도 문의
- 문의처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석지원센터
 - * 주소 : 606-080, 부산시 영도구 해양로 301번길26 (동삼동)
 - * 담당 : 김동한 전문연구원 (051-797-4913, kdong@kmi.re.kr)

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

