

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · FAR EAST · CIS

극동·CIS 물류 현황 분석

보고기간 09/07~09/13

1. 중앙아시아 철도 물류망 확대 및 화물 운송 증가
2. 바쿠-트빌리시-카르스 철도 현대화와 트랜스카스피안 국제운송로 활성화
3. 러시아-북한 첫 도로 교량 개통과 극동 물류 연결성 변화

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W37

종합

이번 주 극동 권역은 철도와 도로를 중심으로 한 물류망 확대가 핵심 흐름으로 전개되었다. 중앙아시아에서는 카자흐스탄을 중심으로 한 미들 코리더 처리 능력이 5배로 증대되고, 바쿠-트빌리시-카르스 철도 현대화 완료로 트랜스카스피안 국제운송로의 병목이 크게 완화되었다. 또한 러시아-북한 간 첫 도로 교량이 개통되면서 두만강 유역의 육상 연결성이 강화되었다.

이러한 물류 인프라 확충은 유럽과 아시아를 잇는 대체 운송로의 경쟁력을 높여, 러시아를 우회하는 미들 코리더의 활용도를 더욱 증대시킬 전망이다. 특히 중앙아시아 철도 현대화는 화물 운송 시간 단축과 비용 절감을 통해 역내 경제 통합을 촉진할 것으로 보인다. 러시아-북한 도로 교량 개통은 극동 지역의 물류 지형을 변화시키고, 양국 간 경제·군수 협력 강화의 물리적 기반이 될 수 있어 장기적으로 동북아 정세에도 영향을 미칠 가능성이 있다.

중앙아시아 철도 물류망 확대 및 화물 운송 증가

중앙아시아 철도 물류망이 현대화와 운송량 증가로 확대되며, 카자흐스탄을 중심으로 한 미들 코리더의 처리 능력이 5배로 증대되고 러시아-키르기스스탄 등 역내 화물 운송이 큰 폭으로 성장함.

카자흐스탄 철도공사(KTZ)의 2026년 1~7월 화물 운송량은 전년 동기 대비 3.2% 증가한 1억8440만톤을 기록함. 수출 화물은 6.5% 증가한 5340만톤으로 국내 운송 증가율을 크게 웃돌았으며, 석탄·곡물·철광석 등이 물동량을 견인함.

바쿠-트빌리시-카르스(BTK) 철도의 현대화 완공으로 연간 처리 능력이 100만톤에서 500만톤으로 확대됨. 이는 카스피해 횡단 국제운송로(TITR)의 병목 완화로 이어져 중앙아시아-카프카스-유럽 간 화물 흐름 증가에 기여할 전망이다.

러시아-키르기스스탄 간 철도 화물은 올해 7개월 누적 260만톤으로 전년 동기 대비 30% 이상 증가함. 이는 양국 교역 확대와 러시아 철도망의 중앙아시아 물류 통로 역할 강화에 따른 것으로 분석됨.

중앙아시아 역내 철도 물동량 증가는 곡물·광물 등 원자재 수출 수요와 인프라 개선에 힘입은 바 크며, 이 지역이 유라시아 물류의 전략적 요충지로 부상하고 있음을 보여줌.

- 카자흐스탄 KTZ의 2026년 1~7월 철도 화물 1억8440만톤, 전년 대비 3.2% 증가 (수출 6.5% 증가, 5340만톤)
- BTK 철도 현대화로 연간 처리 능력 100만톤 → 500만톤으로 5배 확대 (총연장 827km)
- 러시아-키르기스스탄 철도 화물 7개월 260만톤, 전년 대비 30% 이상 증가 (2025년 연간 12.2% 증가)
- 카자흐스탄 철도 주요 품목: 석탄 6040만톤(3.5% ↑), 곡물 810만톤(10% ↑), 철광석 1380만톤(16.6% ↑)
- 미들 코리더(TITR)의 핵심 축인 BTK 철도가 아제르바이잔-조지아-튀르키예를 직접 연결

전망

중앙아시아 철도 물류망은 미들 코리더의 처리 능력 확대와 역내 교역 증가에 힘입어 지속 성장할 전망이다. 특히 BTK 철도의 현대화로 유럽행 복합운송의 일정 안정성이 높아져 선사와 포워더의 노선 활용이 늘어날 것으로 예상됨. 다만 러시아-키르기스스탄 노선은 정치적 변수와 인프라 제약이 잠재 리스크로 작용할 수 있음.

시사점

포워더 — BTK 철도 처리 능력 확대로 미들 코리더의 일정 안정성이 개선되어 유럽행 복합운송 상품 다양화 기회를 얻을 수 있음.

화주 — 중앙아시아산 곡물·광물 등의 수출입 물류에 철도 운송의 신뢰성이 높아져 공급망 리드타임 단축 효과가 기대됨.

항만·선사 — 카스피해 횡단 구간의 물동량 증가로 아제르바이잔·카자흐스탄 항만의 환적 물량이 늘어나 선사들의 피더 네트워크 강화 필요성이 커짐.

바쿠-트빌리시-카르스 철도 현대화와 트랜스카스피안 국제운송로 활성화

바쿠-트빌리시-카르스(BTK) 철도 현대화 완료로 연간 화물 처리 능력이 100만톤에서 500만톤으로 5배 확대되면서 트랜스카스피안 국제운송로(TITR, 미들 코리더)의 병목이 완화되고 유럽행 복합운송 경쟁력이 강화됨.

BTK 철도는 아제르바이잔-조지아-튀르키예를 직접 연결하는 총연장 827km 노선으로, 2017년 개통 이후 미들 코리더의 핵심 축으로 기능해 왔음. 그러나 조지아 구간 184km의 노후화와 용량 한계로 연간 100만톤 수준에 머물렀던 처리 능력이 병목으로 작용했음. 이에 2023년 5월부터 2024년 5월까지 대대적인 현대화 공사가 진행되어 13개 역, 55개 교량, 8개 변전소, 320개 건물이 정비되고 신규 선로 30.3km가 부설됨.

이번 공사로 BTK 철도의 연간 화물 처리 능력이 500만톤으로 5배 확대되었음. 이는 카스피해를 건너는 중앙아시아발 화물이 아제르바이잔~조지아~튀르키예를 거쳐 유럽으로 이동하는 경로의 철도 수송 여력을 크게 늘린 것임. 특히 기존에 철도 구간의 용량 부족으로 인해 발생했던 환적 지연과 일정 불안정 문제가 완화될 것으로 기대됨.

이번 현대화는 카자흐스탄, 아제르바이잔, 조지아 등 경유국들의 적극적 투자와 협력으로 이루어졌음. 카자흐스탄은 자국 화물의 유럽 진출 경로 다변화와 환적 물동량 증대를 위해 이 노선을 전략적으로 중요하게 평가함. 아제르바이잔철도(ADY)는 조지아 구간 공사를 직접 수행하며 노선 전체의 처리 능력을 끌어올림. 이는 러시아를 우회하는 대체 운송로에 대한 수요 증가와 맞물려 미들 코리더의 경쟁력을 높이는 요인으로 작용함.

이번 용량 확대로 미들 코리더를 통한 유럽행 화물 운송의 신뢰성이 높아지면서, 해상 운임이나 항공 운임보다 안정적인 대안을 찾는 화주와 포워더의 관심이 증가할 것으로 보임. 다만 실제 이용률은 중국발 유럽행 물동량 흐름, 지역 정세, 카스피해 해상 구간의 선박 공급 등 외부 변수에 따라 달라질 수 있어 지속적인 모니터링이 필요한 상황임.

- BTK 철도 연간 화물 처리 능력이 기존 100만톤에서 500만톤으로 5배 확대됨 (2024년 5월 기준).
- 조지아 구간 184km 현대화 공사에 13개 역, 55개 교량, 8개 변전소, 320개 건물 정비 및 신규 선로 30.3km 부설이 포함됨.
- 카자흐스탄 교통부는 BTK 철도가 자국의 환적 잠재력 강화와 유라시아 물류 효율성 제고에 전략적으로 중요하다고 평가함.
- BTK 철도는 중국·중앙아시아와 유럽을 잇는 미들 코리더의 핵심 구간으로, 카스피해를 경유하는 복합운송 일정 안정성 확보에 기여할 전망.
- 업계에서는 철도 수송 용량 증대가 해상·항공 대비 상대적으로 안정적인 운송 옵션을 찾는 화주에게 대안이 될 수 있다고 관측함.

전망

BTK 철도의 용량 증대로 미들 코리더의 수송 능력이 크게 향상되어 중앙아시아와 유럽 간 화물 흐름이 더욱 활성화될 전망. 다만 실제 물동량 증가는 중국발 수요, 카스피해 해상 구간의 연계 효율성, 지역 정세 안정성 등에 달려 있으며, 연간 500만톤 처리 능력의 가동률이 시장의 관건이 될 것임. 향후 경유국 간 협력 강화와 디지털화·통관 간소화 등 소프트 인프라 개선이 병행된다면 미들 코리더의 경쟁력은 더욱 높아질 것으로 보임.

시사점

화주 — 유럽행 화물의 대체 운송로로 미들 코리더의 신뢰성이 높아져 운송 리드타임과 비용 예측성이 개선될 수 있음.

포워더 — 철도 구간 병목 완화로 복합운송 일정 안정성이 높아져 미들 코리더 기반 서비스 상품 개발과 마케팅 기회가 확대됨.

항만·선사 — 카스피해 횡단 해상 구간의 수요 증대에 대비해 선박 확보 및 항만 처리 능력 증강이 필요하며, 철도와의 연계 효율성이 경쟁력 관건이 됨.

참고자료: Transport Corridors, 카자흐, 현대화 바쿠-트빌리시-카르스 철도 개통...물동량 확대 기대 · Transport Corridors, 바쿠-트빌리시-카르스 철도 재개통...조지아 구간 연간 용량 5배↑ (검색일: 2026-09-13)

러시아-북한 첫 도로 교량 개통과 극동 물류 연결성 변화

러시아-북한 간 최초의 도로 교량 개통은 두만강을 사이에 둔 양국 간 육상 연결성을 대폭 강화하고, 극동 지역 물류 및 군수 흐름에 새로운 경로를 제공할 전망이다.

2026년 9월 14일, 러시아와 북한은 두만강 위 1km 구간을 잇는 2차로 도로 교량을 공식 개통했다. 이는 양국 간 유일한 교 통 인프라였던 1950년대 철교에 더해 최초의 도로 연결을 제공하는 것이다. 교량은 하루 최대 차량 300대와 인원 2300명을 처리하도록 설계되었으며, 러시아 측 프리모리예 지역과 북한을 직접 연결한다.

개통 배경에는 러시아의 우크라이나 침공 이후 심화된 러-북 협력 관계가 있다. 양국은 2024년 정상회담에서 건설 협정을 체결하고 같은 해 상호방위조약을 맺으며 군사-경제적 유대를 강화했다. 새 교량은 기존 철교의 제한된 용량을 보완하고, 물 자 수송의 유연성을 높이기 위한 인프라 확충으로 해석된다.

이번 교량 개통은 극동 지역 물류 흐름에 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다. 기존에는 철도에 의존하던 양국 간 화물 운송이 도로를 통해 더 신속하고 유연하게 이루어질 수 있게 되었다. 특히 러시아 극동 지역의 항만과 북한을 잇는 연계 운송이 활성화 될 가능성이 있으며, 이는 역내 공급망 재편으로 이어질 수 있다.

그러나 일부 관측통은 이 교량이 군수 물자 및 병력 이동에 활용될 수 있다고 우려한다. 한국 국가안보전략연구원은 2025년 북한의 대러시아 무기 공급 규모를 70억~138억 달러로 추산했다. 도로 개통으로 이러한 무기 수송이 더욱 용이해질 수 있으며, 이는 동북아 안보와 글로벌 공급망 안정성에 잠재적 위험 요인이 된다.

- 러시아와 북한, 두만강 위 1km 2차로 도로 교량 개통 (2026년 9월 14일)
- 사업비 90억 루블(약 1억 400만 달러)
- 처리 용량: 하루 차량 300대, 인원 2300명
- 북한의 대러시아 무기 공급 규모 70억~138억 달러로 추산 (2025년)
- 교량은 야코프 노비첸코의 이름을 따 명명

전망

러시아-북한 간 도로 연결성 강화로 양국 간 교역량 증가가 예상되며, 특히 러시아 극동 지역의 대북 물류 수요가 늘어날 전망이다. 동시에 군수 물자 이동 경로로의 활용 가능성이 높아 국제사회의 대북 제재 실효성에 대한 우려가 커질 수 있다. 이에 따라 역내 물류 기업들은 새로운 운송 수요에 대응하는 한편, 컴플라이언스 리스크를 관리해야 할 것이다.

시사점

화주 — 극동 지역에서 북한 또는 러시아를 경유하는 화물의 새로운 육상 운송 옵션이 생겼으나, 대북 제재와 관련된 리스크를 사전에 점검해야 함.

포워드 — 러시아 극동 지역과 북한 간 도로 운송 서비스 개발 기회가 있으나, 관련 규제 및 통관 절차에 대한 최신 정보 파악이 필수적임.

항만·선사 — 러시아 극동 항만에서 북한으로 이어지는 연계 운송 수요가 증가할 수 있으며, 이에 따른 선박 및 장비 배치 전략 수립이 필요함.