

달리는 최대大陸... "단일經濟圈"으로

남북한간 육로(陸路)연결이 현실로 다가올 것인가. 북쪽이 막혔기 때문에 밖으로 나가려면 꼭 비행기나 배를 타야하는 「섬」같은 나라가 다시 「반도(半島)」로 바뀐다는 사실을 정말 기대해도 되는가.

UN 아시아·태평양 경제사회이사회(ESCAP)가 최근 착수한 「아시아 육상교통 개발 계획(The Asia Land Transport and Infrastructure Development Project: ALTI-DP)」가 입 권유에 우리 정부가 긍정적인 반응을 보이고 있다.

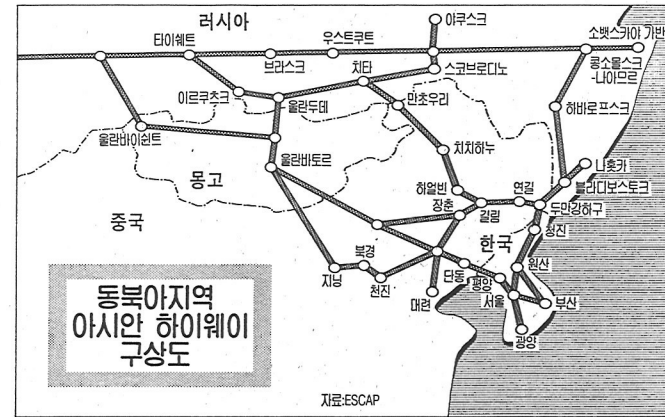
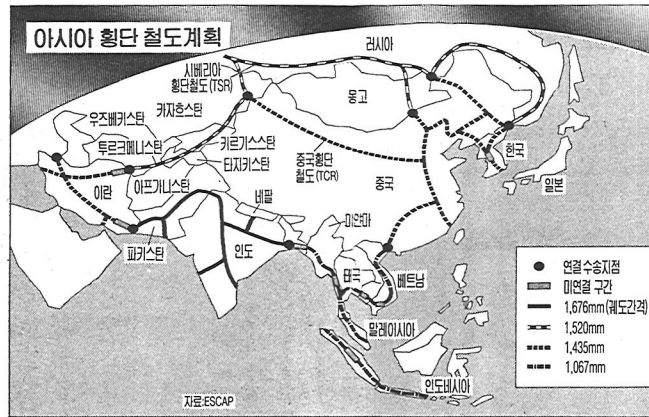
중국·미얀마·몽고가 가맹함으로써 빛을 보기 시작한 이 계획 「교통전문위원회」에는 우리나라와 북한·일본 등 몇 나라만 제외돼 있다. 일본은 지리적 특성 때문에, 북한은 정치적 이유 때문에 빠졌지만 우리나라는 특별한 이유가 없다. 동서냉전구조 와해와 함께 중국·러시아·몽고·베트남·미얀마 등이 속속 아시아인 하이웨이계획에 적극적으로 참여하게 되자 ESCAP는 지난 92년 4월 베이징에서 열린 제48차 총회에서 「아시아횡단 철도건설계획」을 추가했고, 지난 4월 제50차 뉴델리총회에서 도로·철도·국경통과 등을 포괄하는 「아시아 육상교통개발계획」으로 발전시키기에 이른 것이다.

ESCAP의 계획이 성공하면 아시아 전역은 말 그대로 하나의 경제권이 되며 그 안에서 우리나라는 21세기를 맞게 된다. 당연한 문제도 많지만 이에 대한 준비도 소홀할 수가 없는 때이다.



陸 盛 稷

「亞」전역에 「저미줄」 陸路... 21세기 경제발전 초석



高速化도로망 계획과 현황

ESCAP은 1959년부터 「아시아인 하이웨이계획」을 추진해 왔다. 아시아 각국의 주요교통요발지역을 상호 연결하는 도로망을 건설함으로써 상호간 경제·사회교류를 증대시켜 궁극적으로는 가맹국의 소득향상에 기여하자는 취지에서 시작한 것이다.

「범미주 하이웨이」「유럽하이웨이」등에 대응하는 「아시아인 하이웨이계획」은 당초 동남아시아(태국·필리핀·인도네시아·말레이시아 등)와 서아시아(아프가니스탄·이란 등)를 연결하는 6만 5천km의 현대판 실크로드를 구축하는 것이었다. 유엔개발기금(UNDP)의 적극적인 지원과 당사국의 협조로 현재까지 총연장의 74%가 2차선 이상의 포장도로이고, 26%만 비포장도로다. 미연결구간은 전체의 3.4%인 2천 2백km인 아시아인 하이웨이는 지금까지 아시아 발전의 상징으로 간주돼 왔다.

그러나 이 같은 아시아인 하이웨이계획은 동서냉전 구조 속에서 추진이 당초 기대에 미치지 못했던게 사실이다. 노선망도 중국·일본 등 사회주의국가들의 불참으로 남부만을 대상으로 구축할 수밖에 없었기 때문에 진정한 아시아인 하이웨이가 아니라는 비판도 있었다.

최근 동서냉전구조가 와해되면서 88년부터 91년까지 중국·몽고·베트남·미얀마 등이 적극



적으로 ESCAP에 가맹하게 되자 아시아인 하이웨이계획은 새로운 전기를 맞게 되었다. 이로부터 아시아 각국의 경제수준도 괄목할만한 성장을 보이

고 사회주의국가들이 시장경제 원리를 도입하게 되면서 아시아 각국간에는 새로운 교류형태가 생기기 시작했다. 당연히 아시아 각국은 도로

정비의 필요성을 절감하게 되었고 ESCAP은 새로운 아시아인 하이웨이 구상을 착수하기 시작했다. 즉 중국·몽고·미얀마·베트남북부를 포함한 「신 아시아인 하이웨이계획」을 새로 추진했고 현재까지 29개 노선, 총연장 6만 8천 3백km가 선정됐다. 가맹국 수도, 산업중심지, 주요항만, 주요컨테이너 터미널, 저장시설 등을 우선적으로 연결한 것이다. 이와는 별도로 92년 4월 베이징(北京)에서 열린 제48차 총회에서 ESCAP은 기존의 노선망을 대폭 수정하는 또 다른 아시아인 판도로망계획을 구상했다.

동남아시아와 서아시아를 연결하는 기존의 남부노선에 한반도를 시점(始点)으로 중국·몽고·중앙아시아·유럽을 최단(最短)거리로 연결하는 새로운

북부노선을 아시아인 하이웨이계획에 추가했다. 즉 아시아인 하이웨이를 남부노선과 북부노선으로 이원화하는 방안이 제안됐고, 이 북부노선 확장을 위해 ESCAP은 한반도의 가맹을 수차례 걸쳐 촉구하기에 이른 것이다.

ESCAP요청에 대한 우리정부의 입장은 매우 긍정적이다. 문제는 북한이지만 ESCAP관계자는 매우 낙관적인 견해를 보이고 있다. 한반도를 통과하는 노선은 우리나라의 경부축·서해안축·동해안축을 북한의 신의주를 통해 중국으로, 또 나진·선봉지구를 통해 러시아로 연결하는 노선이 선정될 가능성이 높다. 이렇게 되면 가까운 장래에 아시아 전역은 하나의 경제권이 되는데 필연적이다.



韓·日터널 구상 우리나라와 북한의 ESCAP계획 가입을 누구보다 바라는 나라는 바로 일본이다. 일본은 10여년 전부터 민간차원이긴 하지만 여러 경로로 한·일간 해저터널을 매우 구체적으로 검토해 왔다. 일본의 「일·한 터널연구회」는 지난 80년대 초부터 한·일터널구간의 노선선정·통행방식·수송수요 분석·해저 지질조사·공사방식·중간경유지인 쓰시마섬 등의 개발계획 등 상당한 수준의 상세계획을 수립해 놓고 있다.

日서 적극검토-구체계획 마련

특히 지난 5월 도버해협을 횡단하는 유로터널이 개통되면서 일본측 연구회는 더욱 활기를 띠며 한국의 눈치를 살피고 있는 중이다. 우리도 93년 3월 민간 토목기술전문가 중심으로 「한·일터널기술연구회」가 구성됐고, 일본과 기술적 차원에서 수시로 정보교환을 하고 있다. 두 나라 모두 정부차원의 공식적인 검토는 아직 없다. 한·일터널은 우리보다는 일본이 훨씬 많이 많은 사업이다. 우리가 서두를 필요는 없다. 다만 21세기 국제화시대를 대비하는 장기적인 차원에서 일본의 요구에 대응할 태세는 돼 있어야 할 것으로 보인다.

南部-北部 2개線... 南北韓 가입만 남아 釜山~로테르담 1만km... 운송 5일 단축

ESCAPの進めるアジアハイウェイに関連する計画として掲載された日韓トンネル

韓日トンネル構想

我が国と北韓の ESCAP計画への加入をどこよりも望んでいる国はまさに日本だ。日本は10年余り前から民間の次元ではあるが、様々な経路で韓日間の海底トンネルを非常に具体的に検討してきた。日本の「日韓トンネル研究会」は、去る80年代始めから韓日トンネル区間の路線選定・通行方式・輸送需要の分析・海底地質調査・工事方法中間経由地となる対馬などの開発計画など、相当な水準の詳細計画を蓄積している。

日本で積極的に検討… 具体的な計画を準備

特に、去る5月ドーバー海峡を横断するユーロトンネルが開通するに至り、日本側の研究会はさらに活気を呈し、韓国側の気配を探っているところだ。

我が方も93年3月に民間の土木技術専門家を中心とした「韓日トンネル技術研究会」が構成され、日本と技術的な次元で情報交換を随時行なっている。両国とも政府次元の公式的な検討はまだなされていない。韓日トンネルは我が方より日本が遥かに得をする事業だ。我々が急ぐ必要はない。

ただ、21世紀の国際化時代に備える長期的な次元から、日本の要求に対応する体制はつくっておかなければならないと思われる。



韓-日터널 구상 우리나라와 북한의 ESCAP계획 가입을 누구보다 바라는 나라는 바로 일본이다. 일본은 10여년 전부터 민간차원이긴 하지만 여러 경로로 한·일간 해저터널을 매우 구체적으로 검토해 왔다. 일본의「일·한 터널연구회」는 지난 80년대 초부터 한·일터널구간의 노선선정·통행방식·수송수요 분석·해저 지질조사·공사방식·중간경유지인 쓰시마섬 등의 개발계획 등 상당한 수준의 상세계획을 수립해 놓고 있다.

日서 적극검토… 구체계획 마련

특히 지난 5월 도버해협을 횡단하는 유로터널이 개통되면서 일본측 연구회는 더욱 활기를 띠며 한국의 눈치를 살피고 있는 중이다.

우리도 93년 3월 민간 토목기술전문가 중심으로「한·일터널기술연구회」가 구성됐고, 일본과 기술적 차원에서 수시로 정보교환을 하고 있다. 두 나라 모두 정부차원의 공식적인 검토는 아직 없다. 한·일터널은 우리보다는 일본이 훨씬 득이 많은 사업이다. 우리가 서두를 필요는 없다. 다만 21세기 국제화시대를 대비하는 장기적인 차원에서 일본의 요구에 대응할 태세는 돼 있어야 할 것으로 보인다.