

아시아橫斷 고속도建設 재추진

— 建交部, ESCAP주관...곧 관계관파견 —

韓~日해저터널·中~유럽連結

국내업체 참여예상...海外건설 붐 기대

日本과 우리나라를 海底터널로 연결한 다음 中國 北京을 거쳐 유럽으로 이어지는 아시아橫斷 高速道路 건설사업이 추진되고 있다.

8일 建設交通部에 따르면 유엔 아시아·태평양경제사회이사회(ESCAP)는 汎아시아橫斷 鐵道구축사업과는 별도로 지난 80년대초 구상단계에서 일부국가의 반대로 무산됐던 아시아 고속도로 건설사업을 본격 추진하기로 하고 통과노선 등 구체적인 실무 협상을 진행하기로 했다는 것.

建交部는 이와관련 최근 中國이 자국을 거쳐 유럽으로 이어지는 새로운 노선을 들고 나옴에 따라 앞으로 路線선정과정에서 한국에 보다 유리하게 노선이 정해지도록 이질관계 외교부 관계관을 ESCAP에 파견하기로 했다.

ESCAP이 지금까지 구상해온 예상 노선은 한국과 일본을 해저터널로 연결한 다음 한반도를 지나 中國 瀋陽과 北京을 거쳐 남북으로 노선을 달리해 유럽으로 연결하도록 돼 있다.

이중 南部노선은 북경에서 上海·베트남·泰國를 거쳐 네팔·방그라데시·인도북부와 파키스탄·中東지역·터키·아프가니스탄을 지나 남유럽으로 연결되며 총연장은 2만3천km에 이른다.

이와함께 北部노선은 북경에서 몽골과 시베리아를 거쳐 모스크바·북유럽으로 연결되는 총연장 1만5천km의 노선이다.

그런데 中國은 이같은 ESCAP 상과는 달리 북경에서 中國 내륙지방과 우즈베키스탄 등을 거쳐 유럽

으로 연결하는 노선을 주장하고 있는 것으로 알려지고 있다.

이와관련, 建交部 관계관은 이노선으로 결정되면 나라마다 도로상태가 다르고 非鋪裝도로가 많아 도로확·포장 및 연결사업에 상당한 기간과 비용이 투입될 것으로 진단하고 현재 구체적인 추진방안으로 건설 및

유지관리자금은 借款 등을 통해 해당국이 추진하되 총괄업무는 ESCAP이 맡는 案이 거론되고 있다고 밝혔다.

建交部는 아시아고속도로 건설사업이 본격화될 경우 국내 용역업체는 물론 시공업체들도 참여가 예상돼 해외건설붐이 다시 한 번 일 것으로 기대하고 있다.

韓国紙 日刊建設 1996年11月9日

アジア横断高速道建設が再推進

建設交通部, ESCAPを睨みすぐに関係者を派遣
韓日海底トンネル、中国～ヨーロッパを連結
国内企業の参画予想・・・海外建設ブームの期待

日本と我が国を海底トンネルで結んだのち中国の北京を経てヨーロッパまで続くアジア横断高速道路の建設事業が進められている。

8日、建設交通部によると、国連のアジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) は、汎アジア横断鉄道構築事業とは別に、去る80年代初め、構想段階で一部の国の反対で霧散していたアジア高速道路建設事業を本格的に進めることにし、通過する路線など具体的な実務的交渉を進めることになったとのこと。

建設交通部はこれに関連し最近、中国が自国を経てヨーロッパまで続く新たな路線を提示してきたことで、今後、路線選定の過程で韓国により有利に路線が選定されるよう今月末に建設部の関係者をESCAPに派遣することになった。

ESCAPがこれまで計画してきた予想ルートは、韓国と日本を海底トンネルで結んだ後、韓半島を経て中国のシンヨウと北京を経て南北に路線を分かち、ヨーロッパまで結ぶことになっている。

このうち南部の路線は、北京から上海、ベトナム、タイを経て、ネパール、バングラデッシュ、インド北部と、パキスタン、中東地域、トルコ、アフガニスタンを経て南ヨーロッパに結ばれ、その総延長は2万3千Kmに達する。

これと共に、北部路線は北京からモンゴル、シベリアを経て、モスクワ、北ヨーロッパに結ばれる総延長1万5千Kmの路線である。

しかし中国はこのようなESCAPの計画とは異なり、北京から中国内陸地方とウズベクなどを経てヨーロッパまで結ぶ路線を主張していることがわかっている。

これに関連して建設交通部の関係者は、どのルートに決定したとしても、国ごとに道路の状態が異なり、未舗装道路も多く、道路の幅、舗装、および連結事業にに相当な期間と費用が投入されるものと判断、現在、具体的な推進案として建設および維持管理資金は借款などを通じ該当国が推進するが総括業務はESCAPが作成した案が取り上げられていると語った。

建設交通部はアジア高速道路の建設事業が本格化する場合、国内の用役業界は勿論のことと施工業界なども参入が予想され、海外建設のブームが再燃するものと期待している。