

## 『아시아 고속도로』건설 어디까지 왔나?

Asian Highway in 2004 : Current Status



글 / 李 宣

(Lee, sun)

도로및공항기술사, 교통기술사,

지역및도시계획학 박사

(주)한석엔지니어링 부회장,

명지전문대 겸임교수,

한국기술사회 홍보위원.

E-mail : sunleephd@hanmail.net

## 1. 서론

아시아안 하이웨이(AH)는 1959년 UN산하 아시아 극동경제위원회(ECAFE : 현재의 ESCAP)총회에서 현대판 실크로드 구상에 기초하여 아시아 각국을 유기적으로 연결함으로써 국가간 경제·문화교류와 친선도모 차원에서 아시아안 하이웨이 프로젝트(AHP)가 입안되었으며 1968년 ESCAP(아시아태평양경제사회위원회)에 AHP사무국이 신설되면서 국제기구의 공식사업으로 출범하였다.

그 후 중국과 인도의 국경분쟁, 베트남전쟁, 캄보디아 내전, 소련의 아프카니스탄 침공, 중국과 베트남 국경분쟁 등 인접국가간의 분쟁으로 인하여 노선 선정을 비롯한 세부사항 논의가 한동안 지연되었다.

그러다가 1988년 중국이 아시아안 하이웨이 프로젝트에 참여하면서 다시 탄력이 불기 시작하였으며 2001년 10월에 한반도가 속해 있는 동북아 지역의 아시아안 하이웨이 북부노선(the Northern Corridor)에 대한 전문가회의와 한국 정부 주최로 2001년 11월 서울에서 개최된 ESCAP 인프라 장관회의를 시

The unanimous of adoption of the intergovernmental agreement on the Asian Highway network by 32 member countries was a significant event and the Asian Highway project has entered into a new phase with a giant momentum. In an era of globalization, the availability of transport linkages and services is a prerequisite for countries to fully participate in the globalizing economy. The Asian Highway is one of initiatives of ESCAP to promote international transport in the region. With a total coverage of over 140,000kilometers, the asian highway network will be playing a vital role in bringing peoples together through both trade and travel.

점으로 점차 빠른 속도의 진전이 이루어지기 시작하였다.

서울 인프라장관 회의에서는 1996년 제1차 뉴델리 인프라 장관회의에서 승인된 뉴델리 행동계획(New Deli Action Plan)의 1단계(1997년~2001년)사업이행 현황을 평가하고 아·태지역의 인프라 확충 필요성의 확인과 제2단계(2002년~2007년) 사업계획이 수립되고 서울선언(Seoul Declaration)이 채택되었다.

이를 계기로 지난 4월 상하이에서 개최된 제60차 ESCAP연례회의에서 아시아안 하이웨이 정부간 협정이 성공적으로 이루어짐으로써 지난 45년에 걸친 ESCAP의 헌신적인 노력과 참가국들의 적극적인 협조로 아시아안 하이웨이가 소기의 성과를 이루었다고 할 수 있다.

32개 아시아안 하이웨이 참가국이 참여한 가운데 이루어진 정부간 협약 체결의 성과는 향후 아·태 지역경제성장의 새로운 전기를 위한 밑거름이 되었다고 할 수 있다.

일자	회의명	장소
1996. 10월	제1차 인프라 장관회의	뉴델리
2000. 10월	뉴델리행동계획검토회의	방콕
2001. 11월	제2차 인프라장관회의	서울
2002. 5월	제58차 ESCAP연례회의	방콕
2002. 11월	ESCAP전문가그룹회의	방콕
2003. 3월	ESCAP동남아시아지역회의	싱가포르
2003. 3월	ESCAP중앙아시아지역회의	바쿠
2003. 8월	ESCAP동북아시아지역회의	울란바타르
2003. 10월	ESCAP남아시아지역회의	뉴델리
2003. 11월	정부간 협정 준비회의	방콕
2004. 4월	제60차 ESCAP연례회의 정부간 협약 체결	상하이

## 2. 아시아 하이웨이 정부간 협약 및 규정

지난 4월 22~28일 간에 개최된 제60차 ESCAP 연례회의에 참석한 아시아 하이웨이 32개 참가국 가운데 북한, 말레이시아, 방글라데시, 싱가포르, 필리핀, 트루크메니스탄 등 6개국은 해당국의 내부절차상 정부간 협정서명 일정이 오는 2005년 12월 31일까지 연기되고 있으며, 정부간 협정규약 제5조에 의거, 아프가니스탄, 아르메니아, 아제르바이젠, 부탄, 캄보디아, 중국, 조지아, 인도, 인도네시아, 이란, 일본, 카자흐스탄, 키르기스탄, 라오스, 몽고, 미얀마, 네팔, 파키스탄, 한국, 러시아, 스리랑카, 타지키스탄, 태국, 터키, 우즈베키스탄, 베트남 등 26개국이 정부간 협정을 체결하였다. 이들 26개 서명국가 가운데 최종서명(definitive Signature)을 한 나라는 중국, 일본, 우즈베키스탄 등 3개국이며, 한국 등 20개국은 추후 비준(ratification), 수락 또는 승인을 요하는 조건부 서명을 하였다.

정부간 협정 규약 제6조에 의하면 최소 8개국 이상이 최종 서명을 하여야 그로부터 3개월(90일)경과 후 협정의 효력이 발생하게 된다. 협약규정 제12조에 의하면 최종 서명국의 수가 12개월 기한 내에 8개국에 이르지 못할 경우 협정의 효력을 상실하게 된다.

협약 제6조	참가국	서명유형별 참여국수
1항 최종서명국	중국, 일본, 우즈베키스탄	3개국
2항 조건부서명국	아프가니스탄, 아르메니아, 아제르바이젠, 부탄, 캄보디아, 조지아, 인도, 인도네시아, 이란, 카자흐스탄, 키르기스탄, 라오스, 몽고, 미얀마, 네팔, 파키스탄, 한국, 러시아, 스리랑카, 타지키스탄, 태국, 터키, 베트남	23개국
3항 서명유보국	북한, 말레이시아, 방글라데시, 싱가포르, 필리핀, 트루크메니스탄	6개국

동 협정은 노선망, 설계기준, 협정효력, 개정절차, 분쟁해결 등에 관한 18개 조항과 노선망·경유지, 설계기준, 표시·표지등 3개 부속서로 구성되어 있다. 이들 3개의 부속서 중 제1부속서(Annex I)는 아시아 하이웨이 노선망 및 경유지가 55개의 노선별로 분류되어 있으며 노선별로 노선번호가 부여되어 있다.

제2부속서(Annex II)는 도로등급분류 및 설계기준을 담고 있으며, 제3부속서(Annex III)에는 아시아 하이웨이 표지판 규정이 담겨져 있다.

회원국은 대부분 각국의 기준도로를 활용하게 되며 협정내용에 따라 자국의 아시아 하이웨이 해당노선을 자국예산으로 정비하게 된다. 신설도로를 건설

번호	동북아	남아시아	동남아시아	중앙아시아
1	중국	방글라데시	부르나이	아제르바이젠
2	일본	부탄	캄보디아	중국
3	몽고	인도	인도네시아	조지아
4	한국	네팔	라오스	이란
5	러시아	파키스탄	말레이시아	카자흐스탄
6		스리랑카	미얀마	키르기스탄
7			필리핀	러시아
8			싱가포르	타지키스탄
9			태국	터키
10			베트남	우즈베키스탄

해야 하는 경우에는 각국의 자국예산이나 아시아개발은행(ADB)의 지원을 받아 건설하게 된다. 우리나라의 경우에는 기존의 경부고속도로와 국도 7호선을 이용하게 되므로 새로운 도로의 추가건설은 필요치 않으나 협정체결 3개월 후부터 5년 내에 노선번호 AH1, AH6를 나타내는 도로표지판을 설치하여야 한다.

### 3. 아시안 하이웨이 네트워크

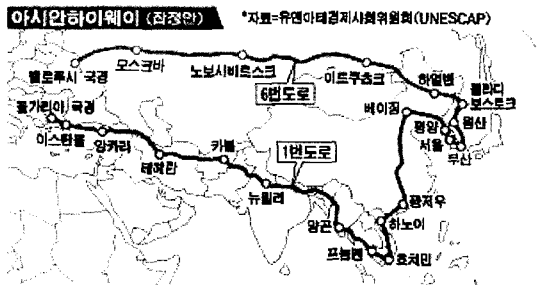
당초 아시안 하이웨이 계획의 대상지역은 서쪽의 이란으로부터 동쪽의 베트남으로 국한하여 15개 회원국, 즉 아프가니스탄, 방글라데시, 캄보디아, 인도, 인도네시아, 이란, 라오스, 말레이시아, 미얀마(당시는 임시참여 상태), 네팔, 파키스탄, 싱가포르, 스리랑카, 태국, 베트남 등으로 시작하였으나 아시안 하이웨이 대상지역이 점차 확대되면서 1981년 필리핀, 1988년 중국, 1989년 미얀마, 1990년 몽고가 추가로 참여하였고 이들 18개국의 총 69,000km의 기존 도로시설에 대한 조사가 1994년에 완료되어 초기 아시안 하이웨이 도로망 노선이 확정된 바 있다.

1995년에는 중아아시아의 7개국, 21,000km의 도로시설이 추가된 총연장 90,000km 도로시설에 대한 2차 조사완료 후 25개국에 대한 도로망이 확정되었다. 그 후 1995년에 러시아와 터키가 참가하였으며 아시아 고속도로 노선전략 및 지침이 1998년에 수립되었고 1999년 터키 통과노선이 결정되었다.

이제 아시안 하이웨이는 한·중·일·러·인도·이란 등 32개국을 연결하는 55개 노선 14만km로 구성되어 있으며 아시아지역 국가간 교류확대증진을 위한 역할을 담당하게 될 것이다. 우리나라는 55개 노선 중 1번 노선(AH1)과 6번 노선(AH6) 등 포함 907km 연장의 2개 노선이 통과하게 된다.

아시안 하이웨이 1번 노선(AH1)은 55개 노선 중 물동량이 많은 아시아의 주요도시들을 거쳐 유럽과

연결돼 아시안 하이웨이의 핵심노선이다. 당초 1번 노선은 부산을 시점으로 계획되었으나 일본과 한반도를 연결하는 해저터널의 구상으로 동경의 시점방안이 거론되고 있으나 워낙 고가의 비용이 소요되므로 당분간은 페리운송에 의한 노선연결 가능성이 크다고 할 수 있다.



1번 노선은 총연장이 20,557 km로서 도쿄 - 후쿠오카 - (ferry) - 부산 - (경부고속도로) - 서울 - 평양 - 신의주 - 단동 - 베이징 - 광저우 - 하노이 - 다낭 - 호치민 - 양곤 - 뉴델리 - 페샤와르 - 카불 - 테헤란 - 앙카라 - 이스탄불 등을 거쳐 불가리아 국경에 이르는 노선이다.

한편 6번 노선(AH6)은 총연장이 10,475km로서 부산을 시점으로 하고 있으며, 부산 - 경주 - 강릉 - 원산 - 청진 - 하산(러시아) - 하얼빈(중국) - 치타 - 울란우데 - 이르쿠츠크 - 노보시비르스크 - 옴스크 - 모스크바 등을 거쳐 벨라루시 국경에 이르는 노선이다.

### 4. 국가별 도로현황

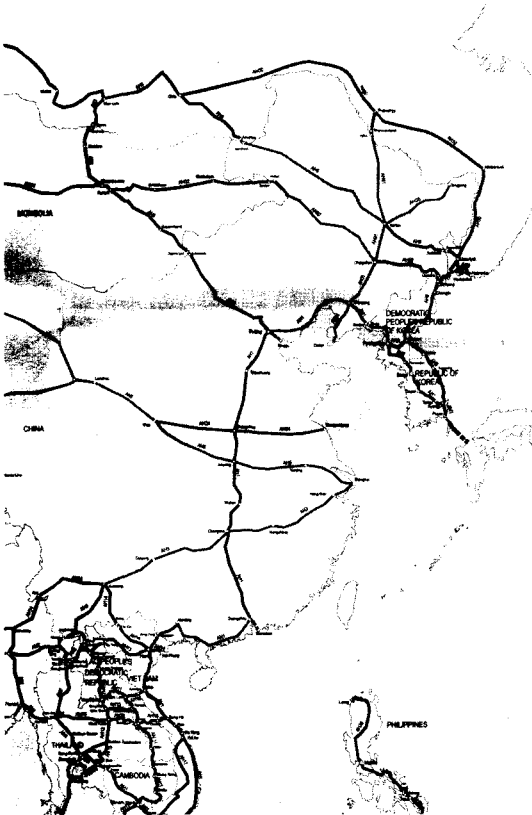
총 노선연장 14만km의 89%에 해당되는 약 125,081km가 2차선 이상의 포장도로시설이며 나머지 11%에 해당되는 15,398km 구간은 1차선 또는 비포장도로이거나 미연결(missing link) 또는 공동구간(common section)으로서 설계기준에 미흡한 상태로 확인되고 있다(미확인 구간 포함).

ESCAP은 아시안 하이웨이 전체노선의 약 17%에 해당하는 기존도로 시설이 최소한의 고속도로 기준에도 미달하는 상태이며 이를 AH설계기준에 맞추도록 개선하기 위해서는 약 160억불의 비용이 소요될 것으로 추정하고 있다.

노선	남한	북한	합계	남북간연결지점
AH1	500	405	905	판문점
AH6	407	855	1,262	간성-고성
합계	907	1,260	2,167	

남북한간의 도로연결은 경의선 및 동해선의 철도 연결과 함께 이미 2003년도에 완공되어 남북간경협 추진과정에서 남북간에 왕래하며 활용되고 있다. 한반도를 통과하는 1번 노선은 북한이 405km, 남한이 500km로 도합 905km이며 6번 노선은 북한이

동북아 및 동남아 지역 아시안 하이웨이 노선도



855km, 남한이 407km로서 도합 1,262km이다.

서울로부터 1번 노선을 통해 평양을 거쳐 중국의 선양까지의 거리는 620km로 소요시간은 약 7시간이며, 6번 노선을 통해 강릉으로부터 원산을 거쳐 러시아의 하산(914km)까지 걸리는 시간은 대략 10시간이 예상된다.

국가별 아시안 하이웨이 해당구간을 보면 중국이 25,579km로 제일 길고 다음으로 러시아 16,869km, 카자흐스탄 13,189km, 인도 11,432km, 이란

참가국별 아시안 하이웨이 현황 (단위:1000km)

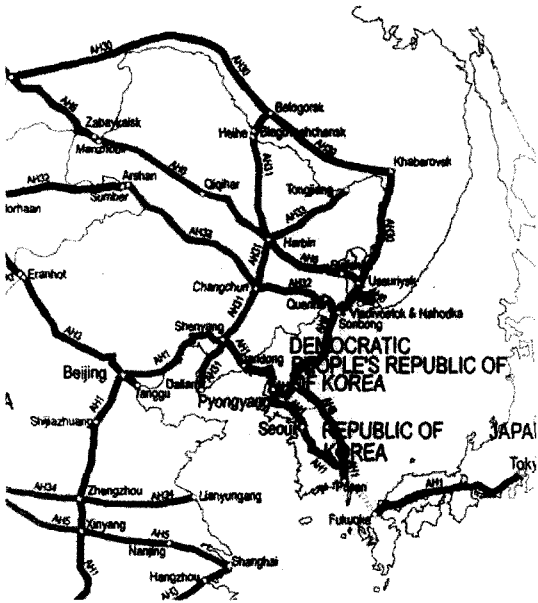
참가국	도로연장	포장도로		비포장도로	패인	미정형구간	미확인가간	공용구간
		2차선 이상	1차선					
Afghanistan	4.25	2.33	0.01	1.91	0	0	0	0.47
Armenia	.96	.96	0	0	0	0	0	0.01
Azerbaijan	1.44	1.44	0	0	0	0	0	0.18
Bangladesh	1.19	1.19	0.58	0	0.01	0.02	0	0.49
Bhutan	.001	.001	0	0	0	0	0	0
Cambodia	1.34	1.34	0	0	2	0	0	0
China	25.58	25.05	0	0.53	0	0	0	1.69
N. Korea	1.32	0	0	0	0	0	1.32	0
Georgia	1.15	1.15	0	0	0	0	0	0.21
India	11.43	11.39	0.04	0	0	0	0	1.17
Indonesia	3.99	3.96	0	0	0.03	0	0	0
Iran	11.15	11.15	0	0	0	0	0	0.57
Japan	1.20	1.20	0	0	0	0	0	0
Kazakhstan	13.19	12.08	0.21	0.90	0	0	0	2.08
Kyrgyzstan	1.70	1.32	0	0.38	0	0	0	0.03
Lao PDR	2.30	1.87	0	0.25	0	0.05	0.13	0.11
Malaysia	1.60	1.60	0	0	0	0	0	0
Mongolia	4.29	0.80	0	3.49	0	0	0	0.04
Myanmar	3.00	1.47	1.01	0.52	0	0	0	0.77
Nepal	1.32	1.30	0	0.02	0	0	0	0.11
Pakistan	5.38	5.38	0	0	0	0	0	1.28
Philippines	3.52	2.98	0	0.39	0.15	0	0	0
S. Korea	0.91	0.91	0	0	0	0	0	0.07
Russia	16.87	14.95	0	1.92	0	0	0	0.42
Singapore	0.02	0.02	0	0	0	0	0	0
Sri Lanka	0.65	0.54	0.11	0	0	0	0	0
Tajikistan	1.92	1.67	0	0.22	0	0.03	0	0
Thailand	5.11	4.55	0	0	0	0	0.56	0.36
Turkey	5.25	5.25	0	0	0	0	0	0.54
T'kmenistan	2.20	2.18	0	0.02	0	0	0	0.36
Uzbekistan	2.97	2.72	0	0.24	0	0	0	0.38
Viet Nam	2.68	2.34	0.34	0	0	0	0	0
합계	140.48	125.08	2.31	10.78	0.20	0.10	2.00	11.32

11,152km의 순이며, 해당연장이 적은 순으로 보면 부탄이 해당연장 1km로 제일 적고 그 다음이 싱가포르 19km, 스리랑카 650km의 순이며, 우리나라는 907km로 해당구간이 비교적 짧은 편이나 두개의 해당노선 공히 아시안 하이웨이의 시발점으로서 역할을 감당해야 하는 아주 중요한 구간이라 할 수 있다.

5. 결론

아시아 대륙을 하나의 길로 묶어 유럽에 연결하는 꿈을 이루기 위해서는 몇 가지 선결과제들이 전제된다. 그들 가운데 중요한 것은 인접국가간 국경통과 문제와 한반도의 평화정착을 들 수 있다. 금세기에

최근의 국제관계는 지구화 또는 지역화의 흐름 속에서 인접국가간의 관계가 점차 밀접해 지고 있으며 유럽연합(EU) 또는 동남아시아국가연합(ASEAN) 등 인접국가 사이의 벽을 낮추려는 움직임이 활발하게 전개되고 있다. 이러한 움직임 속에서 동북아의 공동체 논의도 부상하고 있으며 한반도의 평화정착과 동북아의 경제·안보·환경·문화 등 제 분야에서 화해의 무드가 진전되고 있다. 이러한 분위기가 계속되는 한 동북아의 비핵화와 한반도내의 평화정착은 시간문제일 것이며 한·중·일·러·인도·터키 등 아시아 32개국을 잇는 현대판 실크로드 구상은 통일 이전이라도 실현이 가능 할 것이다.



들어와 과학기술이나 자본은 국경과 대륙의 경계를 넘어 지구적 차원에서 자유롭게 넘나들 수 있으나 차량운송에 의한 물적·인적 교류는 국경통과 과정을 통해야만 가능하며 국경통과 등 핵심적인 문제는 좀더 심도 있는 논의를 거쳐야 합의도출이 가능할 것이다.

참고문헌

- 1) A Country Report of Infrastructure Development and Prospect in Korea for Ministerial Meeting on Infrastructure in New Delhi, MOCT/KHRIHS/KOTI, Sept 1996.
- 2) New Delhi Action Plan on Infrastructure Development in Asia and the Pacific: Review of Implementation, E/ESCAP/CTCTID(3)/1, Oct 2000.
- 3) Report of the Ministerial Conference on Infrastructure in Seoul, E/ESCAP/MCI(2)/Rep, Dec 2001.
- 4) Asian Highway Handbook, TTD, ST/ESCAP/2003.
- 5) Reports of the Subregional Seminar on Intergovernmental Agreement on Asian Highway Network, ESCAP, 2003.
- 6) The Intergovernmental Agreement Draft on Asian Highway Network, ESCAP, Nov 2003.
- 7) Press Release, UNESCAP News Services, 2004.
- 8) UN Website: www.unescap.org/

(원고 접수일 2004. 7. 17)