

## 비핵·개방·3000 구상과 남북 통합 도로망 구축 방안

김 경 석 / 국립공주대학교 교수

이번 정부에서 제시한 비핵·개방·3000 구상에서 제시된 “신경의고속도로 건설”은 단순한 남북간 연결을 넘어 정치, 외교, 경제, 정보, 문화 등 다양한 분야의 남북 통합을 기대할 수 있는 사업이다. 그러나 이러한 도로망의 연결보다 더 중요한 것은 정치·외교적 관계에서 벗어나 좀 더 안정적으로 이용이 가능하도록 하는 것이다. 여기에서는 이러한 남북한 통합 도로망 구축과 안정적 운영 방안을 포함한 10대 과제를 제시하였다.

H/W 측면에서는 남북간 단절된 13개 도로망의 조속한 연결 사업, 남한의 7개 남북축과 북한 간선 도로망을 연결 사업, 북한 지역에 6x6의 간선 도로망 완성, 자유무역지대, 항만, 기업(산업단지), 대운하 등을 지원할 수 있는 배후 도로망의 확충과 같은 전략 노선의 확충 그리고 북한 내 도로 수송을 위한 각종 편의·지원시설의 확충 등 5개 사업이 포함된다. 이러한 5가지의 과제를 실행해 나가는데, 나무에 비교하면 나무의 몸통과 같은 역할을 하는 것이 신경의고속도로이며, 이는 장기적으로 중국 심양-북경-천진-상해-홍콩으로 연결되는 환황해고속도로로서 동북아 경제 발전의 기반을 조성해야 한다.

S/W 측면에서는 안정적인 도로 이용이 가능한 운영 관리 체계 확보, 통행료, 시설 사용료, 수송비, 보험 등 국제적 기준 마련, 남북간 도로 건설을 위한 협의체 구성, 남북간 대규모 도로망 통합 과정에서 발생할 자원 조달에 대한 대응 방안 모색 그리고 신속하고 효율적인 통합 도로망 구축을 위한 특별지원법 마련 등을 포함한다.

신경의고속도로는 인적 교류, 문화 교류, 물류, 경제 협력 등 다양한 기능을 복합적으로 수행하는 통로로서 그리고 중국과 일본을 포함한 동북아 지역의 경제축으로서(베세토 : Be-Se-To) 국제적 활용을 통하여 남북 통합과 경제 발전 그리고 동북아거점국가로서의 위상을 확보하도록 해야 할 것이다.

### 남북 정치·외교적 상황을 뛰어넘을 경제적 가교인 남북 도로망 확충 필요

지난 20여 년간 남북교역 규모는 1989년 0.2억 달러에서 2008년 18억 달러로 약 93배 규모로 성장하면서 남북간 경제적 통합을 향한 힘찬 발걸음을 계속해 왔다. 그러나 이러한 남북간 경제적 교역은 양측의 정치·외교적 입장에 따라 부침을 거듭하였다.

그러나 이제 우리는 정치·외교와 경제가 분리된 안정적인 남북 교역 시스템을 구축해야 할 필요가 있다. 과거 한 석학은 남북 통일이 언제 될 것이냐는 질문에 “경제적 통합은 생각보다 빠르게, 정치적 통합은 생각보다 느리게 될 것이다”라는 답변을 하였다.

이러한 독립된 경제 교역 체계의 완성에는 안전과 자유가 보장된 교통로의 확보에서부터 시작된다. 철도, 해운, 항공 그리고 도로를 포함한 복합 수송 체계 구축이 최종목표이지만, 여러 가지 여건을 고려할 때 기존의 해운 중심에서 도로 중심으로 그리고 장기적으로 대륙을 겨냥할 때 철도 중심의 체계로 전환되어가는 수순이 필요할 것이다.

이미 우리는 경의선의 일부인 통일대교북단~개성, 동해선의 일부인 송현리~고성간 도로망 연계·확충을 통해 개성공단 사업과 금강산관광 사업에 효과적으로 활용한 바 있다. 경의선의 경우 철도도 함께 복원되었으나, 남북교역에서 거리나 물량 등을 고려할 때 당분간 철도보다 도로망이 더 필요하다는 점도 공감하였다.

특히 이번 정부에서 제시한 비핵·개방·3000 구상에서는 “신경의고속도로 건설”이 명시되어 있다. 한반도에서 경의선이 갖는 의미는 단순한 남북간 연결을 넘어 정치, 외교, 경제, 정보, 문화 등 다양한 분야의 남북 통합을 기대할 수 있고, 더 나아가 중국 등 대륙 연계도 가능하게 한다. 그리고 남북 도로망 통합의 몸통과 같은 역할을 하며, 나뭇가지가 뻗어가듯 북한 곳곳으로 도로망이 연결 통합할 수 있다는 측면에서 매우 시의적절하고 의미있는 제안이다. 문제는 이러한 도로망의 H/W적인 연결보다 향후 정치·외교적 관계에서 벗어나 좀 더 안정적인 운영이

가능한 독립적인 도로망 체계의 구축이 필요하다는 것이다.

여기에서는 이러한 신경의고속도로를 중심으로 한 남북 도로망 통합 방안과 안정적이고 효율적인 운영 방안을 제시하고자 한다.

## 양적·질적 수준 확보가 시급한 북한 도로망

남한은 최근 서울~춘천고속도로 개통으로 3,582km의 고속도로망을 확보하게 되었으며, 최근 10년간 약 1,500km의 고속도로를 확충하면서 양질의 도로망 확보에 노력하였다.

반면 북한의 도로 연장은 자동차의 통행이 가능한 4급 도로 이상을 기준으로 볼 때, 약 25,387km<sup>1)</sup>에 달하는 것으로 추정하고 있다. 남한의 약 1/4수준이다. 무엇보다 도로망의 질을 가늠하는 포장율은 8~10% 수준으로 남한의 약 1/10수준이다. 이 두 가지 지표만 보더라도 북한의 도로는 양적·질적으로 매우 낙후되어 있고, 남북한 도로망 연계에 큰 걸림돌이 될 것으로 판단된다.

남북간 도로망 통합을 고려할 때, 가장 중심이 되는 간선 도로망의 형태는 크게 서해축, 동해축, 동서연결축, 북부내륙축, 동서국경축 등 5개 축으로 구분할 수 있다. 서해축은 판문점~개성~평양~안주~신의주~단동~심양의 노선으로 아시안하이웨이의 AH1으로 지정되어 있고, 동해축은 고성~원산~청진~라선~블라디보스톡 노선으로 연계가 가능하고 AH6 노선으로 지정되어 있다. 특히 이번 정부가 제안한 '신경의고속도로'는 서해축과 유사한 노선으로 개성~안주는 비교적 고속도로 시설이 양호하나, 안주~신의주 구간은 고속도로 시설이 필요한 구간이다. 동해축 중 일부 원산~고성구간은 포장되어 있으나 입체 시설이 없어 고속도로라기보다는 비포장 국도 수준의 도로로 분석되고 있다. 기타 나머지 3개 동서연계축 중에서 평양~원산 구간(동서연결축)이 고속도로로 구분되어 있으며, 기타 북부

1) 1990년 조선중앙연감 등

내륙축과 동서국경축의 도로망은 상태가 매우 열악한 것으로 나타난다.

현재 북한의 고속도로는 평양~순안, 평양~원산, 평양~남포, 평양~남포(청년 영웅도로), 평양~개성, 평양~희천, 원산~금강산, 사리원~신천간의 총 8개 노선에 노선 연장이 724km이며, 차로수는 대부분 4차선이나 부분 2차선 폭으로 중앙 분리대, 가이드레일, 펜스가 없고 노면도 굴곡이 심한 상황이다. 특히 평양~원산 간 고속도로의 경우 터널이 다수 있지만 조명등이 있는 곳은 2곳 뿐이고, 터널안의 누수처리 장치가 없어 고속주행이 어려운 실정이다.

이러한 양적 측면의 지표들 외에 질적 측면의 지표들을 살펴보면, 우선 차로폭은 폭원 2.4m이하의 1차선도로가 10,781km로 전체의 43.5%를 차지하여 교통안전의 확보가 곤란한 실정이다. 기타 포장상태, 선형 등을 고려할 때 주행속도는 고속도로를 제외하고는 50km/h이상 주행이 어려운 실정으로 질적으로 매우 열악한 실정이다.

한편 남북간 접경지역 간선 도로망 중 연계 가능한 도로는 13개 노선이며, 이중 1, 7호선은 연결 복원 하였고, 단절구간은 11개 노선으로 국도 4개 노선(3, 5, 31, 43호선)과 지방도 1개 노선 및 기타도로 6개 노선이 있다. 지역별로는 155마일 접경지역 중 파주, 연천 등 서부지역에 4개 노선 (국도 1호선, 지방도 322호선, 기타 2개 노선), 철원을 중심으로 한 중부지역에 5개 노선 (국도 3, 5, 43호선, 기타 2개 노선) 그리고 고성, 양구 등 동부지역에 4개 노선 (국도 7, 31호선, 기타 2개 노선)이 있다.

지금까지의 현황을 종합해 보면, 남북간의 도로망 통합을 위해서는 우선 남북 방향의 남북 접경 지역의 단절된 도로망의 연계를 통해 다양한 통과 루트를 확보하고, 이들을 간선 도로망과 연장 확충하여 한반도 통합 간선 도로망을 구축해야 한다. 이러한 양적 확충 외에도 북한 도로의 폭원, 구배, 곡선 반경, 중앙 분리대, 포장 등 질적 개선을 통해 도로의 편리성·안전성·효율성(주행 속도) 등 질적 수준 제고 방안을 모색해야 한다.

## 신경의고속도로는 남북 통합 도로망의 핵심

지난 10여년 간 냉전 구조의 해체를 표방하면서 수많은 대북 인프라 사업들이 제시되었고, 특히 2차 정상회담 이후에는 서해안 지역을 비롯하여 북한의 전 지역을 포함하는 대규모 개발 사업과 인프라 구축 방안들이 제시되었다. 그만큼 남북 통합이나 통일의 꿈에 부풀어 있던 대북 사업자들이나 국민들은 이번 정부 들어 남북 관계 경색에 따른 남북 협력 사업의 난항으로 힘든 시기를 보내고 있다.

이는 실용주의를 표방하는 이번 정부의 대북 정책 역시 실용주의적 정책으로 전환하고 장기적으로 남북 관계가 유연하고 상호 호혜의 원칙을 지향하는 과정으로 이해하는 것이 바람직할 것이다.

이번 정부의 대북 정책을 대변하는 “비핵·개방·3000 구상”은 북한이 비핵화하고 개방하면, 경제·교육·재정·인프라·복지 등 5분야의 프로젝트에 대한 국제적 협력을 통해 10년 내에 1인당 국민 소득이 3천 달러가 되도록 돕겠다는 3단계 이행 방안이다.

1단계에서는 남북 경제 공동체 실현을 위한 협의체 구성, 남북경협을 위한 법적·제도적 장치 마련 그리고 비핵화와 동시에 구상의 실행을 위한 사전 협의에 나선다는 계획이다.

2단계에서는 핵무기와 핵물질의 폐기 이행 과정이 가시적 성과를 보일 경우 앞서 언급한 5대 개발 프로젝트 중에서 우선 시행이 가능한 교육·생활 향상 등 복지 분야가 추진된다.

그리고 북핵 문제가 완전히 해결되면 3단계에서는 5대 개발 프로젝트를 본격 가동시키고 400억 달러의 국제협력자금을 조성한다는 계획이다.

분야별로 살펴보면, 우선 경제 분야에서는 300만 달러 이상 수출기업 100개 육성, 북한 내 5대 자유무역지대설치, 경제 법률 금융 분야의 전문 컨설팅 인력 파견 등이다. 교육 분야에서는 30만 산업 인력 양성, 30만 북한 경제 금융 기술 전문 인력 육성, 북한 주요도시 10곳에 기술교육센터 설립 등을 포함하고 있다. 재정

분야에서는 400억 달러 상당 국제협력자금(세계은행, 아시아개발은행 등의 국제 차관) 조성, 해외 직접 투자 유치 협력, 북일 관계 개선에 따른 일본의 대북 지원금 활용 등을 포함하고 있다. 인프라 분야에서는 신경의고속도로 건설, 대운하와 연계, 에너지난 해소 협력 등이 있으며, 끝으로 복지 분야에서는 식량난 해소를 통한 절대 빈곤 해소, 의료진 파견, 병원 설비 개선 등 의료 지원, 주택 및 상하수도 개선 사업 협력, 산림녹화를 위한 1억 그루 나무심기 등을 포함하고 있다.

여기에서 인프라 분야를 대표하는 프로젝트가 서울~신의주를 연결하는 약 400km의 신경의고속도로이다. 앞서 언급한 바와 같이 한반도에서 경의축은 단순한 교통축의 기능에서 벗어나 정치, 경제, 문화의 교류축으로서 중요한 기능을 가지고 있다. 교통측면에서도 현재 남한의 경부축처럼 가장 활발한 경제 활동이 이루어지고 있는 대도시들이 집중되어 있어 교통 발생량도 가장 많을 것으로 예상되는 축이다. 동시에 북한 전역과 중국 등 대륙으로 교통망을 연계하는 간선축으로 기능을 가지고 있는 축이다. 즉 신경의고속도로는 현재 아시아고속도로 1번(AH1)으로서 국제적 간선교통축의 시작 노선이기도 하다.

현재 이 노선의 도로 상태는 개성~안주 구간은 고속도로가 운영 중에 있으나, 안주~신의주간 약 100여km 구간은 고속도로 신설이 필요한 실정이다.

결과적으로 신경의고속도로는 향후 남북 도로망 통합의 근간이 되는 도로축이며, 장기적으로 심양-북경·천진-상해-홍콩을 연결하는 환황해고속도로로서 발전하여 동북아 경제권의 중요한 교통축을 형성할 수 있다.

## H/W 및 S/W 측면의 복합적인 남북통합 도로망 확충 전략 필요

남북한 통합 도로망의 가장 중요한 목표는 “남북 경제 통합”과 맥을 같이하면서 남북 상생 발전의 기반을 형성하는 것이다. 특히 이번 정부에서 제시한 비핵·개방·3000에서 제시한 경제, 교육, 재정, 인프라, 생활 향상의 5개 분야 사업의 성

공을 지원할 수 있는 도로망 체계 구축이 필요하다.

이러한 목표는 3단계로 진행하는 전략적 접근이 필요하다. 우선 첫 번째 단계에서는 남북간 단절된 도로망의 연결을 통한 남북 교류의 다양한 루트를 개발하는 것이다. 대표적으로 가장 우선되어야 할 축은 현재의 경의축, 동해안축 외에 경원축이다. 이는 향후 5대 자유무역지대 설치에 따른 동해안 지역과 수도권을 직접 연결하는 남북간 교류의 중요한 기능을 할 것으로 예상된다.

두 번째 단계에서는 남북 간선 도로망의 연결 및 확충이다. 그 대표적인 노선이 이번 정부에서 발표한 신경의고속도로이며, 그 외에도 동해안축, 경원축은 장래 한반도의 가장 핵심이 되는 축이다.

세 번째는 북한 내 간선 도로축의 형성을 통해 남북한 도로망의 통합을 완성하는 것이다. 남한의 7x9 간선 도로망처럼 북한 내에도 6x6 수준의 격자형 간선 도로망을 확충하여 북한 전역에 고속도로 서비스가 이루어지도록 하고, 남북 두 간선 도로망의 통합을 이루는 것이다.

이러한 3단계 과정 속에서 우리는 도로망 구축과 같은 H/W 측면의 과제 외에도 도로의 안정적인 운영 및 이용과 관련한 S/W 측면의 과제 또한 함께 해결해 나가야 한다.

## H/W 측면의 5대 과제 : 신경의고속도로를 중심으로 한 남북통합도로망 구축 필요

첫 번째 과제는 남북간 단절된 13개 도로망의 조속한 연결 사업의 추진이다. 이 중에서 가장 시급한 것은 경원축인 국도 3호선의 연결이다. 이 외에도 중부 지역의 국도 5, 43호선과 동부 지역의 국도 31호선을 우선 연결하면, 남북간 국도 6개 노선이 연결되어 남북 연결 루트의 다원화가 가능해 진다. 이들 단절된 6개 국도의 총 연장은 약 187km로서 국도 3호선이 가장 짧은 약 20km 수준으로 나

타난다.

두 번째 과제는 남북간 간선 도로축의 연결이다. 남북간 단절된 기존 도로망의 연결은 접경 지역에서의 활발한 남북 교류를 지원하는 기능이 주가 될 것이다. 그러나 더 중요한 것으로 남북간 장거리·고속 교통 수요의 처리를 위해서는 궁극적으로 남북한 간선 도로망의 연결이 필요하다. 특히 남한의 7x9 중 남북 방향 7개 노선을 북한으로 연장 확충하는 방안을 마련해야 한다. 물론 남한의 7개 간선 도로망이 북한의 지리적·지형적 특성에 따라 일부는 통합되고, 일부는 고속도로보다는 고규격 국도 수준으로 변경될 수는 있으나 네트워크의 연속성은 확보되어야 한다. 남북 1축인 서해안고속도로는 북한 지역의 서해거점도시인 해주, 남포, 정주, 신의주를 연결하는 노선으로 향후 해안공업단지와 자유무역지대를 서비스하는 대표적인 노선이 될 것이다. 남북 2축은 이번 정부가 제안한 신경의고속도로로서 경부고속도로가 개성, 평양, 안주 그리고 삭주/신의주로 연결되는 노선으로 확충되어야 한다. 그리고 이 노선은 원산과 연결되는 경원고속도로로 분기하여 새로운 축의 형성이 필요하다. 남북 3, 4축인 중부고속도로와 중부내륙고속도로는 북한 지역에서 하나의 고속도로 축으로 통합되어 강계, 만포지역으로 연장 확충되며, 남북 5축인 중앙고속도로는 북한 지역에서 지형 등을 감안할 때 고규격 국도가 적합할 것이다. 남북 6축은 남한에서 조차 관광도로 성격으로 개발 시기를 가늠하기 어려운 만큼 북한 지역에서도 개발의 어려움이 많은 노선이다. 남북 7축인 동해고속도로는 남한지역 역시 아직 완벽한 고속 도로망 확충이 되어있지 않지만 이 역시 향후 동해안 공업단지와 자유무역지대를 지원할 수 있는 중요한 노선이다. 특히 이들 노선 중 남북 1축과 2축은 신의주를 통해 '환황해고속도로'로 연장 확충하여 동북아의 첨단 간선 고속도로망으로 개발하는 것이 바람직하다.

세 번째 과제는 북한 지역의 간선 도로망 완성이다. 여기에서는 가장 먼저 동서 방향의 간선축을 형성해 나가는 것이다. 물론 시기적으로 남북 방향 고속도로망과 함께 건설되어야 할 노선, 예를 들면 평양~원산 고속도로, 안주~함흥 등 2개 노선은 가장 시급한 노선이며, 그 외에도 조·중 접경 노선, 내륙 산간 노선, 중부



내륙 노선, 남부내륙 노선 등 총 6개의 동서 연결 간선 도로망의 확충이 필요하다.

네 번째 과제는 전략 노선의 개발이다. 이번 정부의 발표에서 제시된 자유무역지대, 항만, 기업(산업단지), 대운하 등을 지원할 수 있는 배후 도로망의 확충이 이들 사업들과 함께 패키지로 완성되어야 한다. 그리고 이들 배후 도로망은 앞서 제시한 신경의고속도로 등 간선 도로망과 최단거리로 연결이 가능해야 할 것이다.

다섯 번째는 북한 내 도로 수송을 위한 각종 편의·지원시설의 확충도 함께 이루어져야 한다. 대표적인 시설들로는 물류센터, 휴게시설, 주유소 및 정비소 등을 들 수 있다. 도로 이용에 필수적인 시설들이다. 특히 물류센터는 주요 도시의 고속도로 IC 주변 건설하여 남북간 물자 수송의 거점으로 도로망 이용을 활발하게 할 수 있도록 해야 한다.

이러한 5가지의 과제를 실행해 나가는데, 나무에 비교하면 나무의 몸통과 같은 역할을 하는 것이 신경의고속도로이다. 우선 신경의고속도로는 서해안의 개성·해주공업단지(자유무역지대 예상), 남포·평양공업단지(자유무역지대 예상), 신의주공업단지(자유무역지대 예상) 그리고 내륙의 만포·강계공업단지를 직접 연결해야 한다. 또한 평양 주변을 통과할 때에는 평양을 우회하는 순환 도로망 형태가 바람직하며, 동서 6개축이 신의주, 구성, 안주, 평양, 사리원, 평산 등지에서 분기할 수 있도록 해야 한다.

그러나 장기적으로 남북간 물동량이나 통행량이 증가할 경우 신경의고속도로는 남한의 수도권에 큰 부담으로 작용할 수 있다. 현재에도 교통 체증에 시달리는 수도권, 특히 북부 지역과 남부 지역의 연결로 부족 문제는 남한의 과제로 남아있다. 따라서 수도권 제2외곽순환고속도로 등을 통해 신경의고속도로에서 내려오는 교통량을 수도권을 관통하지 않고 서해안고속도로 혹은 중부 및 중부내륙고속도로로 우회·분산할 수 있는 네트워크 구축이 필요하다.

### S/W 측면의 5대 과제 : 정치·외교적 상황과 무관한 안정적인 도로 이용 보장 필요

첫 번째 과제는 안정적인 도로 이용이 가능한 운영관리체계의 확보가 필요하다. 더 이상 정치·외교적 상황에 따라 도로망의 폐쇄나 이용의 불편이 있어서는 안 될 것이다. 이를 위해 여객과 화물의 국경 통과 절차를 간소화하고 국제적 안정성이 보장되어야 한다. 그 대안으로는 신경의고속도로처럼 남북간에 연결된 간선 도로망은 궁극적으로 중국에 연결되는 점을 감안하여 한·중·조 3국이 공동 운영 관리하는 체계를 구축하여 고속도로 이용의 안정성을 확보해야 한다.

두 번째는 이러한 국제 공동 운영 관리 체계를 통해 통행료, 시설사용료, 수송비, 보험 등 여객 및 화물의 수송 책임 및 배상 보장 등의 장치를 국제적 기준에 맞게 마련해야 한다. 이를 통해 도로 이용의 안전에 대한 국제적 신뢰를 확보해야 한다. 이를 통해 신경의고속도로는 국제 간선 도로망으로 기능을 확보할 수 있도록 해야 한다.

세 번째는 남북간 도로 건설을 위한 협의체 구성이 필요하다. 도로 확충을 위해서는 조사-설계-시공-운영 관리 등 여러 단계를 거치게 되는데, 이를 효과적으로 추진하기 위해 남북간 공동협의체가 주도적인 역할을 해야 할 것이다.

네 번째는 이러한 남북간 대규모 도로망 통합 과정에서 발생할 재원 조달에 대한 대응 방안을 모색해야 한다. 이번 정부의 실용주의적 대북 정책을 고려할 때, 무조건 남한의 재원만을 기대할 수 없고, 우리 정부 또한 막대한 소요 비용을 감당하기 어려울 것이다. 따라서 이용의 국제적 보장을 통해 국제 컨소시엄을 구성하고 국제기금이나 펀드를 이용하여 도로망을 확충할 수 있는 방안의 모색이 필요하다. 특히 이번 정부 발표에 포함된 World Bank, ADB 국제차관, 남북교류협력기금, 해외직접투자 등을 포함한 400억 달러 상당의 국제협력자금을 활용하는 방안도 고려해 볼 필요가 있다.

다섯 번째는 남북간 도로 건설 과정에서 각기 상이한 도로 기준, 추진 과정 등

으로 사업 추진의 걸림돌이 되지 않도록 특별지원법을 마련하여 이러한 사업이 조속히 안정적으로 추진되도록 해야 할 것이다. 특히 남북한 접경 지역은 특별 지원 지역으로 설정하고 도로 건설의 타당성 검토 등에서 우선적 기준을 적용할 필요가 있다.

## 신경의고속도로는 한반도 및 동북아 경제발전의 견인차 역할을 할 것으로 기대

이번 정부 들어 검색되었던 남북 관계가 여러 루트를 통해 최근 해빙의 분위기로 접어들고 있다는 기대감을 갖도록 하고 있다. 이러한 시점에서 이번 정부에서 제시한 비핵·개방·3000 구상의 실천에 대한 논의가 필요한 시점이다.

특히 5개 분야의 다양한 사업의 기반이 될 신경의고속도로의 건설은 다른 사업들보다 먼저 조속히 시행되어야 할 과제 중의 하나이다. 물론 남북간 통합 도로망 구축을 위해서는 앞서 제시한 10여 개의 과제가 함께 추진되고 고려되어야 하지만, 신경의고속도로가 이들 사업의 견인차 역할을 할 수 있도록 조속한 남북간 합의가 필요하다.

신경의고속도로는 인적 교류, 문화 교류, 물류, 경제 협력 등 다양한 기능을 복합적으로 수행하는 통로로서 그리고 중국과 일본을 포함한 동북아 지역의 경제축으로서 (베세토 : Be-Se-To) 국제적 활용도가 높을 것이다.

이러한 남북간 및 국제적 활용을 고려할 때 무엇보다 안정적인 도로 이용 체계 구축이 선행되어야 한다. 다양한 양질의 서비스도 중요하지만, 이 노선에 대한 국제적 신뢰도 확보가 신경의고속도로의 성공과 남북한 도로 통합의 성공을 결정할 것이다. 신경의고속도로를 이러한 국제적 간선 도로망으로 활용하여 남북 통합과 경제 발전 그리고 동북아 거점 국가로서의 위상을 확보하도록 해야 할 것이다. 統