

인도의 국토 균형발전 정책

정수교 국토연구원 연구원

인도의 국토 발전 현황

인도는 남아시아 지역의 인도 반도에 위치한 국가로, 북쪽으로는 히말라야 등 산맥까지 이르고 남쪽으로는 인도양에 접한다. 인도는 파키스탄, 방글라데시, 네팔, 부탄과 하나의 국가(영국령 인도 제국)를 구성하였으나 독립 과정에서 각 국가가 분리되어 접경을 이루고 있다. 그 외에 중국, 인도차이나 반도(미얀마), 중앙아시아(아프가니스탄)와 접경을 이룬다.

인도의 행정구역은 28개의 주와 8개의 연방구역으로 구분된다. 36개 행정구역은 그 위치에 따라 중부, 동부, 동북부, 서부, 북부, 남부 지역으로 구분된다. 인도준비은행(Reserve Bank of India) 자료에 따르면 수도권 지역인 뉴델리(New Delhi)와 델리(Delhi), 우타르 프라데시(Uttar Pradesh)와 고아(Goa) 등 주요 대도시를 중심으로 1인당 NSDP(Net State Domestic Product, 주내순생산)가 높은 것으로 나타난다.

수도권을 제외한 펀자브(Punjab) 등 북부, 비하르(Bihar) 등 동부 지역은 인구가 많고 인구밀도가 높으나 1인당 NSDP가 낮고 빈곤율이 높아 경제적으로 낙후되고 취약한 경향

을 보인다. 아쌈(Assam) 등 북동부지역은 인구나 인구밀도 모두 높지 않으나 1인당 NSDP가 낮고 빈곤율이 높아 인구 규모가 작고 경제적 여건 또한 취약한 지역이다. 구자라트(Gujarat) 등 서부 지역은 인구가 많고 경제 수준이 높은 지역이며, 카르나타카(Karnataka) 등 남부 지역은 인구 밀도는 낮지만 빈곤율이 낮고 1인당 NSDP가 높아 경제적 여건이 양호한 것으로 나타난다.

인도 국토 발전의 한계

인도의 국토는 지역에 따라 인구 및 경제 측면에서 불균형한 성장을 이루었다. 인도가 1980년대 시장 자유화 정책을 도입한 이후 지역 간 격차가 확대되었다는 지적이 있다. 인도 국토 발전의 주요 한계점으로는 경제와 산업 인프라가 서부와 남부 지역에 집중되고 북부 지역은 낙후되어 국토가 불균형하게 발전되었다는 점, 산업 중 제조업의 기반이 취약하여 1차 산업과 3차 산업에 비해 2차 산업의 발전이 부진하다는 점을 들 수 있다.

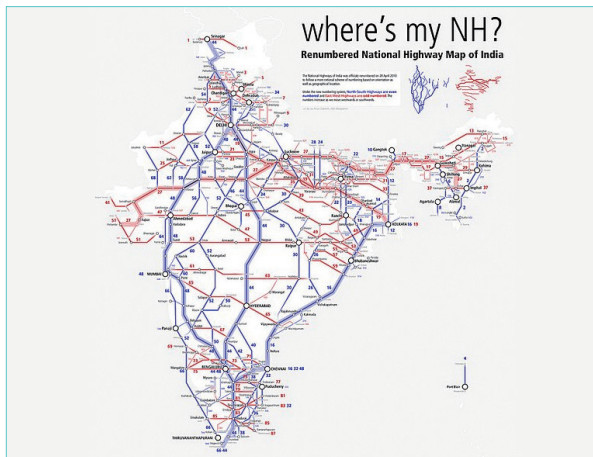
특히, 도로교통 인프라 측면에서 지역별 고속도로(National Highway) 총연장을 살펴보면 지역 간 격차가 나타난다. 남부지역은 총 면적 대비 고원 및 산간지역의 면적 비중이 높음에도 불구하고 면적 대비 고속도로 구축 연장(43.1km/천km²)이 전국 평균(40.2km/천km²)을 상회한다. 전국 고속도로 연장 대비 지역별 연장의 비중으로 보아도 남부 지역 전체 해당 수치(20.1%)는 각 지역 비중의 평균(20.7%)에 가까운 것을 볼 수 있다. 이는 인도 남부지역이 다른 지역에 비해 고속도로망이 비교적 조밀하게 구성되어 있음을 의미한다. 인도 중부, 북부, 동부지역은 갠지스 강 유역의 평야 지역으로 산업 중 농업의 비중이 높은 반면 남부지역은 비교적 좁은 면적에 고아(Goa), 망갈루루(Mangaluru), 고치(Gochi), 첸나이(Chennai) 등 주요 무역항이 조밀하게 분포한 점, 상업 및 IT산업이 발달하였다는 점에서 고속도로망이 조밀하게 분포한 경제적 맥락과 그 영향을 가늠해볼 수 있다. 서부지역 또한 뭄바이(Mumbai)를 중심으로 남부지역과 유사하게 고부가가치 산업이 입지하고 도로교통 인프라가 상당한 수준으로 공급되었다.

▶ 인도 행정구역도



자료: www.mapsofindia.com/maps/india/zonal-map.html(2023.9.25 조회)

▶ 인도 국가 고속도로망

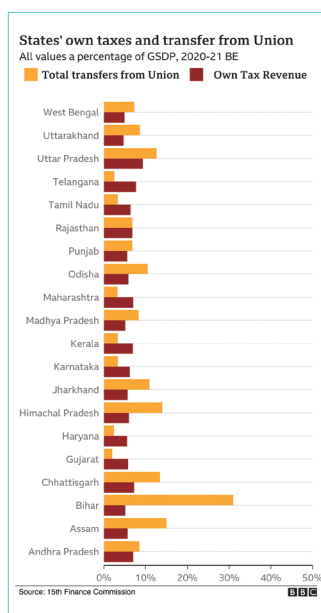


자료: https://en.wikipedia.org/wiki/National_highways_of_India

인도의 국토 균형 발전 필요성

인도는 지역별 인구와 경제뿐만 아니라 민족, 언어, 종교, 문화 등 대부분의 측면에서 지역이 구분되는 사회이다. 특히 남부 지역과 그 외 지역 간 차이가 극명한데, 정책 결정 주도권과 입법부 의석 구성 등 정치적 측면에서 발언권이 약한 남부 지역 5개 주(Karnataka, Telangana, Andhra Pradesh, Kerala, Tamil Nadu)를 중심으로 독립하여 남인도합중국(United States of South India)을 구성하자는 목소리가 나올 정도이다. 남부 지역은 경제 규모에 비해 정치적 발언권이 작은 만큼 세출보다 세입이 많고, 그 차이만큼 중앙정부로 이전되며 이전된 재정은 세입이 작은 북부, 동부 지역에 대한 재정 투자로 이어지기 때문이다. 북부와 동부 지역은 지

▶ 인도 주별 전입 및 세입 규모



자료: 15th Finance Commission, India (2021), BBC (2022)에서 재인용, 도표는 BBC의 Shadab Nazmi에 의해 작성됨

북부와 동부, 동북부 지역에 제조업 중심의 산업을 육성하기 위해 인프라 투자를 확대하여 격차를 축소하고 장기적으로는 국가 통합을 유지하고자 한다.

인도의 국토 균형 발전 정책: 5대 산업회랑

현재 집권중인 인도국민당(Bharatiya Janata Party; BJP)의 나렌드라 모디 정부는 2019년 주요 도시를 연결하고 균형있는 국토 발전을 추진하기 위해 대대적인 산업 및 인프라 개발 계획으로 5대 산업회랑 계획을 제시하였다. 5대 산업회랑은 15개 주에 걸쳐 100곳의 스마트시티를 건설하는 계획이 골자이다. 스마트시티 계획과 함께 에너지 등 산업 기반과 도로, 철도 등 도시 인프라 구축 추진 계획이 제시되었다.

모디 정부는 5대 산업회랑 건설로 1차, 3차 산업에 비해 위축되어 있던 2차 산업의 비중을 2025년까지 GDP의 25%까지 높일 수 있을 것으로 기대하였다. 또한 상대적으로 낙후한 북부 지역에 대해 델리-मुंबई 회랑, 암리차르-콜카타 회랑 투자 계획이 차질 없이 추진되면 남부와 북부 간 격차를 해소하여 국토의 균형 발전이 가능할 것으로 기대된다.

5대 산업회랑 계획은 그간 꾸준히 보완되어 2023년 현재 11대 경제산업 회랑 계획으로 확대 개편되었다. 기존의 5대 경제회랑인 델리-मुंबई 산업회랑(DMIC), 암리차르-콜카타 산업회랑(AKIC), 첸나이-벵갈루루 산업회랑(CBIC), 비자그-첸나이 산업회랑(VVIC), 벵갈루루-मुंबई 산업회랑(BMIC)이 각각 인도의 서부 및 중부, 중부 및 북부, 동부, 남부, 남부 및 서부를 경유하며 순환하는 계획을 중심으로 6개의 경제회랑이 추가되었다.

▶ 인도 산업 회랑 추진 현황



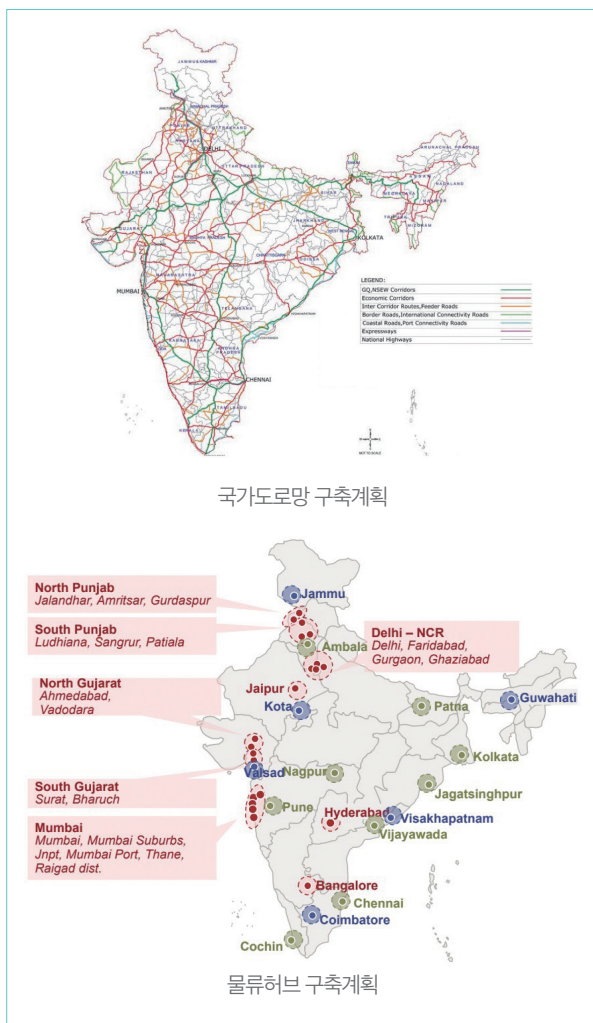
자료: <https://www.nicdc.in/index.php/about/overview.html> (2023.9.25 조회)

인도의 국토 균형 발전 정책: Bharatmala Pariyojna

인도의 주요 간선도로 총연장은 637만km이다. 고속도로(National Highway)는 주요 간선기능을 하는 도로로 총연장 기준 전체 도로망의 2%를 차지하지만 전체 교통량의 40% 이상을 처리한다. 고속도로 건설 실적을 보면 2014~2015년 4,410km의 고속도로가 완공되었고, 2020~2021년 13,327km가 신규 완공되어 고속도로가 지속적으로 확충되고 있다. 그 결과 고속도로 총연장은 2014년 4월 91,287km에서 현재 140,152km로 50% 이상 증가하였다. 일간 건설 연장은 2014~2015년 일일 12km 신설에서 2020~2021년 일일 37km으로 고속도로가 신설되는 속도가 3배 이상 증가하였다.

인도 정부는 2022~2023년 예산에서 고속도로망을 약 25,000km 추가 신설하는 계획을 제시하고, 2025년까지 고속도로 총연장을 20만km까지 구축하는 것을 목표로 두

▶ Bharatmala Pariyojna 부문별 계획



자료: Anirudh Singh Chauhan (2023). https://www.magicbricks.com/blog/bharatmala-project-map-details-news/128887.html#Latest_News_on_Bharatmala_Project (2023. 9. 25. 조회)

고 있다. 특히, 인도 도로교통고속도로부(ministry of road transport and highways)는 주요 5대 산업회랑을 중심으로 4차로 간선도로 기준 총연장 26,000km의 도로 신설계획을 Bharatmala Pariyojna(영어로는 인도 프로젝트)에서 제시하여 경제 및 산업 부문의 국가 균형발전 프로젝트인 산업회랑 사업과 간선도로망 확충 계획을 연계하였다. Bharatmala Pariyojna는 이뿐만 아니라 국가의 주요 간선교통축을 연계하는 도로망, 국제 도로망, 주요 항만 등 물류 거점을 연결하는 도로망 정비 계획을 제시한다. 또한 Bharatmala Pariyojna의 고속도로와 연계되는 물류허브 조성 계획을 함께 제시하고, 고속도로망과 물류허브 연계를 위한 주요 거점 185곳, 우회도로 45개, 순환도로 30개 개발 계획을 포함한다.

시사점

인도는 남아시아 주요국 중 하나로, 국토가 지역별로 구분되는 특색이 뚜렷하고 인구 구성이 다양하며 지역적, 사회경제적 격차 또한 크게 벌어지고 있다. 그 결과 발생하는 국토의 불균형 발전 문제를 해결하기 위해 인도 정부는 산업회랑과 Bharatmala Pariyojna 등 전국적이고 대규모의 재원이 투입되는 산업 및 도로 인프라 투자 계획을 제시하였다. 우리나라 또한 통일 이후 남북 지역 간 경제적 발전 수준의 격차가 크고 사회 통합을 위협하는 요인이 있을 수 있음을 고려하면, 통일된 한반도의 인프라 구축계획을 수립할 때 국가 사회의 통합을 목적으로 하는 인도의 인프라 투자 계획의 향후 성과와 한계를 주목할 만하다. 인도의 인프라 투자 계획이 이행되어 지역 간 격차가 해소되고 국가 사회가 통합되는 성과가 있다면, 계획의 주요 내용 중 상당한 규모의 재원을 단기에 집중하여 도로 인프라 투자에 활용하는 방안, 산업 인프라와 도로 인프라를 연계, 통합하여 구축하는 방안 등 주요 성공 요인을 통일된 한반도의 인프라 투자 계획에 적용하여 우리나라 사회의 통합에 기여할 수 있을 것이다. 🌱

정수교 _ quisiy@krihs.re.kr

참고문헌

1. BBC, 2022.9.21, Why south India outperforms the north, www.bbc.com/news/world-asia-india-62951951 (2023.9.25. 조회)
2. Reserve Bank of India, 2023, Handbook of Statistics on Indian States
3. NICDC(National Industrial Corridor Development Corporation), www.nicdc.in/index.php/about/overview.html (2023.9.25. 조회)
4. Ministry of road transport and highways, 2023, National Highway Details