

남미인프라통합구상의 세부 지역 개관

김희순

들어가며

남미 대륙의 면적은 1,784만km²로 한반도의 90배에 이르고 인구규모는 3억 8천만 명 정도이다. 상파울로, 리우데자네이루, 보고타, 리마 등 세계적으로 거대한 인구 규모를 자랑하는 도시가 입지하고 있으나 전반적으로 인구밀도가 낮고, 거대한 인구집적지 사이에는 인간이 거주하지 않는 광활한 지역이 분포하고 있다. 남미에는 열대기후로부터 빙하기후까지 지구상의 모든 기후대가 나타나 다양한 생태환경을 유지하고 있으며, 풍부한 광물자원 및 농업 잠재력으로 1차산업의 비중이 높게 나타난다.

남미 대륙의 척량 산맥인 안데스 산맥과 아마존, 파타고니아, 기아나 순상지 등은 고대로부터 교통로의 발달에 부정적인 영향을 미쳤다. 지형의 영향으로 인해 남미에는 교통로의 발전이 이루어지기 어려웠고 거주지의 분포에도 영향을 미쳤다. 따라서 콜럼버스 이전 시기부터 도로에 대한 지배권은 권력을 의미하였고, 이러한 권력은 제국을 통치할 만큼 주요한 것이기도 했다. 한편 식민시기 유럽 교역의 용이성을 위해 도시는 주로 해안에 건설되었으며, 내륙 진출은 자원채취 등을 위해서만 이루어졌다.

남미의 많은 도시는 유럽이나 아시아 도시에 비해 높은 고도에 위치하거나 하운 기능을 갖춘 하천에 인접하지 않았기 때문에 도시 간, 지역 간 시간거리가 멀게 나타난다. 시간거리의 증가는 비용의 증가로 이어지며 나아가 지역 간 교역에 장애가 된다. 따라서 남미의 지역 간 통합과

경제적 성장을 위해서는 교통 및 통신 부문의 사회간접자본의 건설이 뒷받침되어야 한다. 한편 교통 및 통신의 발달과 신자유주의 정책의 도입으로 인한 국가 간 경제적 통합도의 증가에 따라 국가 단위의 교통 및 통신 시설의 구축 과정에서 주변국의 시설과 연계 가능성의 중요성이 높아지고 있다. 이에 브라질이 중심이 되어 발의한 남미인프라통합구상(IIRSA)은 남미 대륙의 사회기반시설, 특히 교통 및 통신 부분의 개선을 통하여 지역 간 시간거리 및 비용을 줄이는 데 목적이 있다.

그러나 앞에서 언급한 바와 같이 남아메리카 대륙의 규모는 매우 거대하며, 각 지역의 교통 및 통신 인프라의 상황은 매우 다르게 나타난다. 이에 IIRSA는 남아메리카 대륙을 크게 세 지역으로 구분하였다. 첫째, 대서양과 태평양안의 해안지역으로 경제적으로 발전된 지역, 둘째, 중간 지역으로, 지리적 위치나 발전 정도에서 중간 정도인 지역, 셋째, 아마존 열대우림, 안데스 산맥지역, 파타고니아 사막, 안데스 사막 등 지형적 조건으로 인해 인간의 접근이 어려워 고립된 지역으로, 국내뿐 아니라 인접국과의 연결도가 낮은 지역이다. 따라서 교통 관련 인프라의 문제 또한 지역별로 달라진다. 즉, 어느 지역에서는 경제 활동량의 증가로 인해 기존 인프라의 증설이 주요한 사안인 반면, 다른 지역에서는 고립된 지역을 여타 지역과 효율적으로 연결하는 것이 주요한 문제이다.

이러한 점을 고려하여 IIRSA는 남아메리카 대륙을 하부 9개 지역을 대분하여 각각의 지역을 축으로 삼았다. 9개 세부 축의 지역은 국경에 구애받지 않고 형성되었으며, 경제 활동, 교통로 등과 같은 사회 기반 시설 등을 통해 구성되는 하나의 기능 지역으로 새로운 교통로를 건설함으로써 예전보다 효율적으로 기능하도록 계획되었다. 각 지역은 중심으로 주로 광산물을 중심으로 하는 1차 산업의 수출 비중이 높은 지역으로, 남미의 풍부한 1차 상품을 지역 외부로 수출하기에 용이하도록 사회기반 시설을 구축하는 것이 IIRSA의 목적임을 알 수 있다.

IIRSA의 중심축은 각 국가의 지방 간 교류 증진보다는 국제적 교역

을 위한 사회기반 시설에 주안점을 두고 있다. 국경으로 인해 형성된 교역의 중심지가 대거 포함되었기 때문에 국경은 경계가 아니라 축의 주요한 구성인자로 작용하였다. 또한 항구의 위치가 각 중심축의 구성에서 주요 구성요소로 작용하였는데, 이는 오랜 기간 동안 남아메리카 경제에서 광물 및 농산물의 수출이 높은 비중을 차지하였고, 남아메리카의 주요 도시가 항구를 중심으로 발달함에 따라 주요 경제 중심지가 해안지역에 입지하였기 때문이다. 본고에서는 IIRSA에서 2009년 발간한 『국토종합계획 지침』(Indicative Territorial Planning)을 중심으로 9개 축 지역의 특성을 살펴보고자 한다.

1. 안데스 축(Andean Hub)

안데스 축은 베네수엘라, 콜롬비아, 에콰도르, 페루, 볼리비아 등 6개국에 걸치며 안데스산맥 상에 위치하였다. 안데스산맥을 따라 형성된 주요 도시가 포함되며, 기존의 주요 도로가 도시와 도시를 연결하고 있다.

안데스산맥은 남아메리카 거의 대륙의 남단부터 시작하여 대륙의 서쪽을 따라 발달한 척량산맥이다. 산맥은 남쪽에서는 비교적 좁고 낮으나 안데스 축이 시작되는 볼리비아와 페루의 고원지대에서는 넓어지고, 평행산맥들이 티티카카호수를 따라 뻗어 있다. 안데스산맥의 태평양 쪽에 놓인 해안평야는 좁고 카리브 해 쪽의 해안평야도 베네수엘라의 마라카이보(Maracaibo) 호수 주변의 저지를 제외하면 좁은 것이 특징이다. 이 지역은 북위 10°~남위 22°에 해당하여 저지에서는 열대기후가 탁월하게 나타나지만 안데스산맥의 고원 지역에서는 연평균 기온이 10~20°C인 고산기후(H)가 나타나 거주에 적합하다. 역사적으로는 열대 기후의 저지보다는 상춘기후의 고원 지역에 주요 거주지가 형성되었고, 인구밀도가 높게 나타난다. 2008년 현재 해당 5개 국가의 총인구의 약 80%에 해당하는



안데스 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 63.)

9,994만 명이 안데스 축에 거주하고 있다.

안데스 축은 안데스산맥을 연결하는 도로망을 통해 생산품의 이동이

이루어짐으로써 하나의 지역을 형성하는데, 특히 천연자원의 이동이 활발하다. 2008년 안데스 축 지역의 수출액은 1,697억 달러에 이르렀으며, 이는 2000년의 수출액의 세 배에 달하는 것이다. 또한 해당 국가들의 총 수출액의 약 87%가 안데스 축 지역에서 발생하여 이 지역이 각 국가의 경제에서 차지하는 비중은 매우 높다. 이러한 수출의 대부분은 해당 5개국 이외의 지역으로 이루어져서 지역 내 수출액의 비중은 약 9.4%에 그쳤다. 이 지역에서 생산되는 자원 중 가장 중요한 비중을 차지하는 것은 원유로 2008년 총 생산액의 59.34%를 차지하였고, 동광(3.94%), 석유 부산물, 금, 천연 가스 등이 그 뒤를 이었다. 이 지역에서 수출에 사용하는 주요 교통수단은 해양 선박(82.34%), 철도(0.37%), 도로(3.96%), 항공(0.60%), 기타(12.73%) 등이었다.

2008년 현재 이 지역 도로의 총길이는 442,100km정도이며, 이 중 약 15.5%만이 포장되어 있다. 국가마다 차이가 있으나 포장율이 가장 높은 베네수엘라의 도로 96,656km 중 36.09%가 포장되었으며, 가장 낮은 콜롬비아는 164,183km의 도로 포장율은 6.06%에 그쳤다. 이 지역에 해당되는 국가들의 철로망 길이는 약 10,523km이나, 이 가운데 실제로 이용하는 철로는 약 78.47% 정도이다. 전반적으로 철로망 자체가 상당히 훼손되어 있다. 따라서 대규모 열차의 운행은 제한적이다. 최근 철로망의 민영화가 이루어졌으나 철로 관련 기반시설의 확충을 위해서는 막대한 재정이 필요하다. 이 지역 철로망의 노후화로 인하여 기차 화물수송량은 제한적이며, 국가마다 철로의 궤간이 다르고 철로망의 연결도가 낮다는 점이다.

2. 남회귀선 축(Capricorn Hub)

남회귀선 축은 남회귀선을 중심으로 이루어진 지역으로, 남위 20°~30° 사이에 해당되며 칠레, 볼리비아, 아르헨티나, 파라과이, 브라질



남회귀선 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 89.)

등 5개국에 걸쳐있다. 항구가 발달하기 유리한 지리적 조건으로 인해 대서양 연안과 태평양 연안에 주요 항구가 입지하고 있다. 이 지역은 지난 20여 년간 메르코수르(MERCOSUR)로 인한 통합 과정이 진행된 지역으로 점진적인 통합과정을 겪고 있으며, 교통·통신 및 에너지 분야의 인프라의 상호연결 부문에서 협력 투자가 이루어지던 지역이다.

남회귀선 축은 4개의 등질적인 지역으로 구성되는데, 첫째, 브라질의 주요 항구가 속하는 대서양안 지역, 둘째, 내륙 동부지역이라 할 수 있는 아르헨티나의 북동 및 파라과이의 동부 지역, 셋째, 내륙 서부지역이라 할 수 있는 아르헨티나의 북서 지역 및 파라과이 서부와 볼리비아 남부가 속하는 지역, 넷째, 칠레의 북부 일부가 속하는 태평양 연안 지역이다. 남회귀선 축 내의 주요 도시는 동에서 서로 연결도가 높게 나타난다.

남회귀선 축의 면적은 230만km² 정도이며, 인구는 약 4,500만 명으로 해당 5개국 인구의 17.21%를 차지한다. 2008년 현재 이 지역의 GDP는 2,011억 달러로 해당 5개국 GDP의 15.43%에 그친다. 그러나 남회귀선

축의 수출액이 해당 5개국의 수출에서 차지하는 비중은 25.76%에 이르며, 정련 구리, 콩, 원유, 동광석, 철광석이 주요 수출품목이다. 이러한 품목의 수출은 주로 해운(87.36%), 철도(3.24%), 도로(3.83%), 항공(0.27%), 기타(5.30%) 등을 통해 이루어진다.

남회귀선 측은 안데스 산맥을 따라 구리, 철광, 은, 귀중 광물 등 광물 자원의 매장이 풍부하고 수력 및 천연가스가 풍부하며 광대한 지역이 농업에 적합하다. 따라서 이 지역은 거주 인구는 적은 편이나 향후 경제적 발전의 가능성이 높고, 교통 인프라가 부족하다. 특히 대서양과 태평양을 잇는 내부 교통량의 증가로 이 지역의 가치가 더욱 높아지고 있는데, 2007년 칠레의 파소 데 하마(Paso de Jama)와 아르헨티나의 국도 81번을 연결하는 도로가 완공됨으로써 태평양과 대서양을 잇게 되었다.

3. 파라과이-파라나 축(Paraguay-Paraná Waterway Hub)

파라과이 강, 파라나 강, 티에테 강은 북에서 남으로 흐르며 주변국가의 국경을 형성하고 있고, 티에테 강은 브라질의 상파울루 주를 동서로 가로지르며 흐르고 있다. 파라과이-파라나 수로 축의 면적은 217만km²로 해당 5개국 면적의 16.7% 정도를 차지한다. 파라과이-파라나 축의 인구는 약 3천 9백만 명 정도로 해당 국가 인구의 15.56% 정도이며, 이 지역의 GDP는 해당 국가의 약 14.16%(약 1천 740억 달러)에 해당한다. 2008년 현재 파라과이-파라나 축의 수출액은 600억 달러로 이는 2000년(약 203억 달러)에 비해 약 195% 정도 증가한 것이며, 주요 수출 품목은 대두, 원유, 철광석, 식용유 등이다. 이 지역에서 화물의 수송을 위해 사용하는 운송 수단은 해운(86.66%), 철도(3.60%), 도로(4.02%), 하운(2.11%), 항공(0.20%) 등이다.

이 지역은 메르코수르의 영향력이 미치고 있으며, 1992년 이후 ‘파라



파라과이-파라나 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 111.)

과이-파라나 수로 항행 협약'(Agreement on River Transport through the Paraguay-Paraná Waterway)에 따라 관리되고 있는 지역이다. 또한 해당 5개국으로 구성된 국제수로위원회가 수로의 항행능력을 개선시키기 위하여 수로에 교통 설비를 구축하는 프로젝트를 구상하고 있다.

4. 아마존 축(Amazon Hub)

아마존 축은 태평양 연안의 일부 항구와 브라질 해안의 항구를 잇는 연결도가 높은 교통시스템을 따라 지정되었다. 브라질, 콜롬비아, 에콰도르, 페루의 4개국의 영토에 걸쳐 있다. 태평양 연안의 항구로는 콜롬비아의 부에나벤투라(Buenaventura), 에콰도르의 에스메랄다(Esmeraldas), 페루의 파이타(Paita) 등이며, 브라질의 항구로는 마나우스(Manaus), 벨렘(Belém), 마카파(Macapá) 등이 속한다.



아마존 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 131.)

이 지역은 남아메리카 대륙의 북부에 위치하며, 태평양과 대서양 사이의 거대한 지역으로, 아마존 강과 지류가 속한다. 따라서 범위가 매우 광활하고 해안지역, 안데스 지역, 열대 우림 지역과 같은 다양한 지형이 나타나며 인구 밀도는 낮은 편이다. 아마존 축의 면적은 566만km²로 해당 4개국 영토의 절반(50.52%) 정도를 차지하나 인구는 4개국 전체의 22.13%(6천 1백만여 명) 정도이다. 2008년 현재 아마존 축의 수출액은 660억 달러로, 이는 해당 국가의 수출액의 약 23.12%에 이른다. 이 중 95.41% 정도가 4개국 이외의 국가로 수출된다. 아마존 축 지역의 주요 수출 품목은 원유, 철광석, 대두, 구리, 석유 부산물 순이다. 아마존 축의 수출액은 2000년 이후 324% 정도의 증가를 나타내었다.

이 지역의 가장 주요한 문제는 교통 인프라의 구축이다. 인구 밀도가 낮고, 주거지가 낮은 밀도로 산재되어 있으며 대규모 하천, 열대 우림 등의 불리한 조건과 함께 건축 자재도 충분치 않다. 또한 이 지역은 환경 문제로 인하여 교통 인프라 구축에 어려움이 가중되고 있다. 그러나 대규

모 하천은 교통 네트워크 구축에 매우 유리한 조건이기도 하다. 아마존 축의 교통시설은 주로 하천, 도로, 공항으로 구성되며, 철로는 건설되어 있지 않다. 이 지역에 입지한 주거지는 전통적으로 광활한 가항 수로망을 이용하여 교류를 하였으며, 이러한 기존의 하운망은 현대의 교통 네트워크의 기본이 되고 있다. 이와 함께 하운망에 연결되는 도로의 포장에 해당 국가의 입장에서는 매우 중요한 사안이다. 전반적으로 아마존 축은 거대한 하운망이 특징이며, 가항 가능한 거리는 선박의 종류에 따라서 차이가 있을 수 있으나 약 2만km에 이를 것으로 예상된다.

5. 기아나 축(Guiana Shield Hub)

기아나 축은 남아메리카 대륙의 북동쪽에 위치한 지역으로, 베네수엘라, 과야나, 수리남, 브라질 등이 속한다. 기아나 순상지 축은 베네수엘라의 동부 지역과 브라질의 북쪽 지역, 그리고 가이아나와 수리남 전체가 속하여 면적인 166만km²에 이르며 해당 4개국 면적의 16.97%에 해당한다. 지역의 거주 인구는 약 1,577만 명으로 해당 4개국 인구의 7.21%에 그치나 이 지역의 GDP는 1,761억 달러로 해당 4개국의 18.18%에 이르고 이 지역의 수출액은 2008년 현재 1,047억 달러로 해당 4개국 수출의 34.84%에 이른다. 기아나 축의 수출품의 대부분(97.92%)은 지역 외로 향하는데, 특히 원유의 비중이 높아 전체 수출액의 35.98%를 차지한다. 뒤를 이어 철광 원석, 콩, 가공 철광석, 항공기 등이 주요 수출 품목이다. 이 지역의 수출품 운송에서는 해운의 비중이 92.67%로 매우 높은 편인데 비해 도로(0.02%), 항공(0.01%), 하운(7.01%)의 비중은 낮은 편이며, 철로를 이용한 운송은 전혀 이루어지지 않는다. 기아나 축의 통합 인프라는 제한적이며, 향후 이에 대한 개선 작업이 이루어질 예정이다. 2007년 브라질과 베네수엘라의 국경선을 연결하는 카라카스 마나우스 도로가 완공

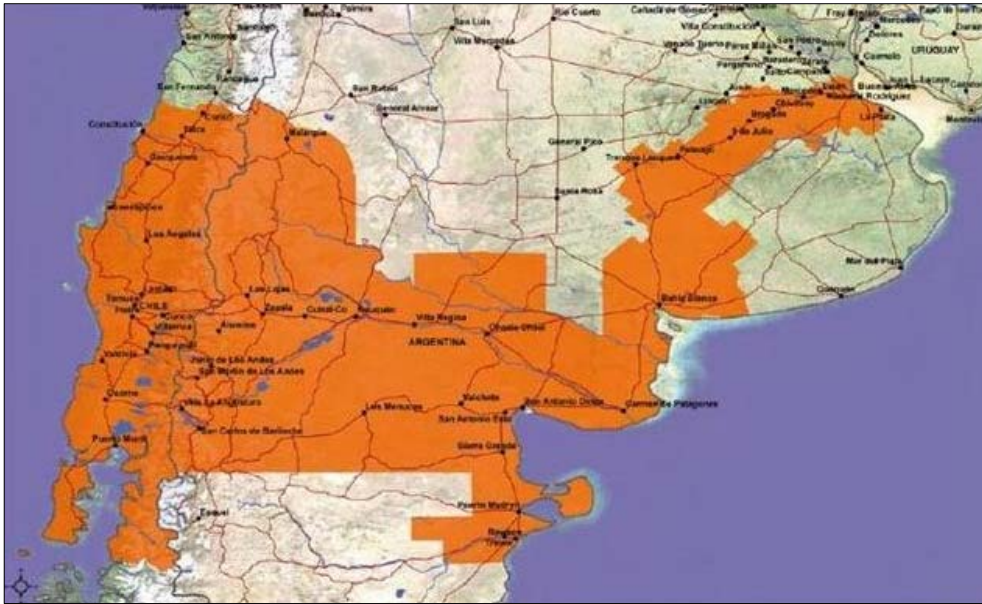


기아나 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 153.)

되어 이 지역의 국제적 연결도가 높아졌다.

이 지역은 아마존 협력조약(Amazon Cooperation Treaty)에 의해 지난 20여간 아마존 강 및 기타 국제 하천의 수운을 이용한 하운의 이동 등을 포함하는 협력이 이루어졌다. 이 지역에는 아마존 열대우림이 넓게 분포하고 있으며, 인구 밀도가 낮으나 상당수의 원주민 인구가 거주하고 있다. 따라서 사회기반 시설의 건설 및 개선으로 인한 생물학적, 사회경제적 영향력으로 인한 개발 과정에서 난관이 많은 지역이다. 또한 지역 분류상 카리브 해 지역에 속하는 가이아나와 수리남은 여타 라틴아메리카 지역과 교류가 적고, 경제적으로 빈곤하여 사회기반 시설이 매우 부족하며, 대부분의 식량과 물품을 미국이나 유럽에서 들여오고 있다. 이러한 점은 향후 개발의 주요한 기회로서 작용할 것으로 보인다. 이 지역에서는 원유 및 천연가스를 비롯하여 광산업의 개발 가능성이 높으며, 어업, 생태관광을 비롯한 관광산업의 발전전망 또한 밝은 것으로 평가되고 있다.



남부 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 169.)

6. 남부 축(Southern Hub)

남부 축은 남위 35°~43°에 위치하여 남아메리카 대륙의 남쪽 지역에 해당하고 지역의 남단에는 태평양과 대서양의 주요 항구가 위치하고 있다. 남부 축에는 아르헨티나 남부와 칠레 일부가 속한다. 남부 축의 면적은 약 50만km²로 해당 두 국가 면적의 14.21%를 차지하며, 인구는 2008년 현재 약 676만 명으로 두 국가 인구의 11.96% 정도이다. 2007년 남부 축의 GDP는 약 390억 달러로 양 국가 GDP의 8.27%이고, 이 지역의 수출액은 2008년 현재 약 113억 달러로 양 국가의 수출에서 차지하는 비중은 8%정도이나, 이는 2000년(45억 달러)에 비해 두 배 이상 증가한 것이다. 이 지역의 주요 수출 품목은 정제 구리, 동광석, 콩기름, 대두, 석유 부산물 등이다. 이 지역의 화물 운송의 주요 수단은 해운(81.96%), 철도

(11.07%), 도로(5.37%), 항공(0.37%), 기타(7.64%) 등으로 철로와 도로의 비율이 높은 편이다.

남부 측이 양 국가의 총 수출에서 차지하는 비중은 약하지만 수출 규모가 지속적으로 증가하고 있다는 점에 주목해야 한다. 예를 들어, 칠레 국경을 통해 수출되는 화물의 양은 2000년 약 12만 톤이었으나 2008년 약 25만여 톤으로 증가하였고, 칠레 전체 수출 물량에서 차지하는 비율도 0.32%에서 0.53%로 증가하였다. 이 지역은 철도, 항만, 항공망 등 교통 인프라가 비교적 잘 갖춰진 지역이다. 이 지역에 설치된 철로의 길이는 약 43,321km에 이르며 이 중 82.76%가 사용되고 있다. 칠레의 발파라이소(Valparaíso)에서 푸에르토 몬트(Puerto Montt)까지 철로가 연결되어 있으며, 아르헨티나의 경우 바이아 블랑카(Bahía Blanca)와 사팔라(Zapala) 사이, 바이아 블랑카와 바릴로체(Bariloche) 사이가 철로로 연결되어 있다. 그러나 대체로 철로망이 오래되고 상태가 열악하며 거대한 열차가 지역 경제에서 수행하는 역할에 한계가 있음을 보여주기도 한다. 이 지역에서 수행되는 철로망과 관련된 프로젝트로는 ‘사팔라-라스 라하스 철도’ 계획이 있는데, 이는 아르헨티나 측에서 110km, 칠레 측에서 80km의 철로를 건설하여 태평양안과 대서양안의 항구를 연결하는 것이다.

남부 측에는 주요 항구가 다수 건설되어 있는데, 칠레 측의 태평양안에는 펜코(Penco)를 비롯한 7개의 항구가, 아르헨티나 측의 대서양 연안에는 산 안토니오 오에스테(San Antonio Oeste)를 비롯한 3개의 항구가 있다. 2000년 이후 7년간 칠레의 7개 항구와 아르헨티나의 바이아 플랑카의 화물유동량은 약 1,630만 톤에서 3,817만 톤으로 증가하였다. 이들 항구에는 화물의 수출입에 필요한 주요 시설을 모두 갖추고 있으나 도로망 관련 인프라가 부족하고 항구의 규모와 배후 도시의 발전 정도가 일치하지 않아 병목 현상이 나타나고 있다.



중부대양간 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 181.)

7. 중부대양간 축(Central Interoceanic Hub)

중부대양간 축은 남위 10°~22°사이에 위치하며 명칭에서 나타나듯이 남아메리카 대륙을 동서로 횡단하여 태평양과 대서양을 모두 포함하는 지역이다. 페루, 칠레, 볼리비아, 파라과이, 브라질 등의 5개 국가의 영토가 속한다. 중부대양간 축의 면적은 약 346만km²에 이르며, 이는 5개 국가 면적의 29.35%에 해당하는 것이고, 영향권에 드는 인구는 약 9,250여만 명으로, 이는 5개 국가 전체 인구의 36.89%에 해당된다.

이 지역의 GDP는 4,700억 달러 정도로, 이는 해당 5개국 GDP의 46.52%에 해당하는 것이다. 수출액 또한 2008년 현재 약 1,378억 달러로 해당 5개국 수출액의 44.53%에 해당하였다. 해당 5개국의 주요 수출 품목은 정제 구리, 동광석, 원유, 콩, 철광석 등이며, 대부분의 수출품은 주로 해운(88.08%)을 통해 수송되며 철도(2.14%), 도로(3.95%), 하운(2.61%)도 사용되고 항공에 의한 수송은 0.33%에 불과하다.

중부대양간 축에는 식민시기 은광산업이 발달한 포토시(Potosí)를 비롯하여 브라질의 주요 도시인 리우 데 자네이루와 상파울로가 속한다. 중부대양간 축의 가장 큰 특성은 2000년 이후 페루로부터 칠레, 볼리비아로의 수출량은 대폭 증가한 반면 브라질과 파라과이로의 수출량은 감소하고 있다는 점이다.



메르코수르-칠레 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 201.)

8. 메르코수르-칠레 축(MERCOSUR-Chile Hub)

메르코수르-칠레 축은 남미의 남부 지역을 횡으로 연결하는 지역으로, 칠레, 아르헨티나, 파라과이, 우루과이, 브라질 등의 주요 경제 중심지와 항구를 연결한다. 이 축에는 해당 5개국의 주요 대도시권이 대부분 속하여 전체 인구의 약 55%가 이 지역에 거주하고 있다. 이 지역의 GDP는 해당 5개국의 67.77%에 이르며 2000년 이래 28% 정도 증가하였다. 이 지역의 수출액은 해당 5개국 수출액의 64.44%에 이르며, 2000년 이

후 205% 정도의 성장을 하였다. 해당 5개국의 주요 수출품은 정제 구리와 콩이지만, 이 지역의 주요 수출품은 원유, 철광석, 유박, 밀가루, 식용유 등이다. 국제 화물의 88.73%는 해운으로, 3.17%는 철도로, 3.87%는 도로로, 2.67%는 하운으로 0.26%는 하운으로, 기타 1.41%로 이루어졌다.

이 지역에는 남미에서 가장 많은 양의 화물이 넘나드는 브라질과 아르헨티나 국경의 우루과이아나(Uruguaiana, 브라질)-파소델로스리브로스(Paso del los Libros, 아르헨티나) 지점이 속하는데, 이 지점은 도로를 통해 이루어지는 브라질 수출품의 29.17%가 통과하며 도로를 통해 브라질에서 아르헨티나로 수출되는 상품의 68.90%가 통과하는 주요한 곳이다. 또한 이 지점은 철로를 통해 이루어지는 브라질로부터 아르헨티나의 수출물량의 78.57%를 차지할 정도로 매우 중요하다. 이 지역에 위치한 상파울루, 부에노스아이레스, 리우데자네이루 등의 공항은 최근 국제항공 네트워크에서 유럽 및 미국 도시와 네트워크성이 매우 높아지고 있다.

이 지역은 경제적 발달이 어느 정도 이루어진 지역이 포함되어 교통 인프라에 대한 수요가 늘어나고 있으며, 환경면에서도 민감한 지역이 포함되지 않은 것이 특징이다. 그러나 사바나, 열대 습윤림, 지중해성 식생 등이 나타난다.

9. 페루-브라질-볼리비아 축(Perú-Brazil Bolivia Hub)

페루-브라질-볼리비아 축은 페루, 브라질, 볼리비아 3국간의 국경지역에 해당한다. 3국간의 국경은 안데스 산맥의 사막지역인 알티플라노, 안데스 산맥, 아마존 열대우림, 여러 개의 강으로 이루어져 있으며, 해당 3국의 주요 도시나 지역은 대부분 포함되지 않았다. 이 지역의 면적은 1,146,871km²로 해당 3개 국가의 10.79%에 이르나 거주 인구는 10,125,493인으로 4.44%에 그친다. 이 축에서 생산되는 GDP가 해당 3개



페루-브라질-볼리비아 축

(출처: IIRSA, 2009, Indicative Territorial Planning, p. 225.)

국에서 차지하는 비중은 2.25%로 9개 축 중 가장 낮으며 이 지역의 수출액이 해당 국가에서 차지하는 비중 또한 2.90%로 낮다.

페루-브라질-볼리비아 축은 인구 밀도가 낮고 고립된 지역이라 할 수 있으며 기존 인프라 또한 충분치 않다. 이 지역에서 최근 이루어진 인프라 사업은 이 지역과 해외 지역 간의 연결성을 높여주는 도로 중심의 사업으로 페루를 브라질 및 볼리비아와 연결하는 사업이 주를 이루었다. 이 지역의 주요 수출품은 관련 국가들의 그것과 일치하며, 이 지역에서는 지속가능한 개발을 위한 인프라 구축 작업이 주요 목표이다.

맺으며

본고에서는 IIRSA를 구성하는 9개의 세부 지역을 살펴보았다. 전체 9개 중심축 가운데 7개 중심축에 브라질이 해당되어 IIRSA 브라질이 주

도하는 남미의 사회기반시설 정비계획임을 명확히 할 수 있었다. 이는 남미 전체에서 브라질 영토가 차지하는 면적이 넓기 때문이기도 하나 경제적으로 가장 주요한 위치를 차지하고 있기 때문이며 최근 가장 활발하게 경제 성장을 이룩해가고 있는 국가이기 때문일 것이다.

9개 중심축은 전기한 세 가지 유형, 즉 해안의 발달 지역, 내륙의 중간 지역, 소외 지역 등의 지역 중 2개 이상의 지역을 포함하고 있었으며, 모든 축이 해안지역을 포함하고 있어 남미의 사회기반시설에서 항만이 매우 주요한 위치를 차지한다. 한편 최근 브라질을 비롯한 남미 국가의 경제에서 금융, 보험, 부동산 분야의 성장세가 두드러지지만, 9개 중심축에 해당하는 지역은 주로 광업, 농업을 중심으로 이루어지고 있어 IIRSA의 주요 목적이 1차 산업 분야의 생산품을 외부 지역 특히 남미 외부 지역으로의 수송을 위한 교통 인프라 구축임을 알 수 있었다.

판아메리칸 하이웨이가 미국에서 멕시코, 중미를 거쳐 안데스 지역을 지나 남미의 남단까지 이어지므로, 이를 미국과의 통합 혹은 미국의 이익을 위한 도로라고 평가하기도 한다. 그러나 그 도로가 한쪽으로는 미국을 향하고 있으나 훨씬 더 많은 길이의 도로가 라틴아메리카의 많은 도시와 마을을 좀 더 효율적으로 연결하고 있음을 주목하여야 한다. 마찬가지로 IIRSA는 광물 및 농산물의 수출이 용이하도록 교통 및 통신 인프라 구축을 목적으로 하지만, 새로 건설되거나 개선되는 도로를 통하여 해당 지역의 주민이 경제적으로나 사회적으로 좀 더 많은 기회를 얻을 수 있고, 지역 간 통합도의 증대를 통하여 남미의 고질적인 문제인 지역 간, 계층 간 불균형의 완화가 이루어지기를 기대한다.

김희순 — 서울대학교 라틴아메리카연구소 HK연구교수