

스마트 도시로 준비하는 인도 도시화 정책

강선구 연구위원 sgkang@lgeri.com

LG경제연구원

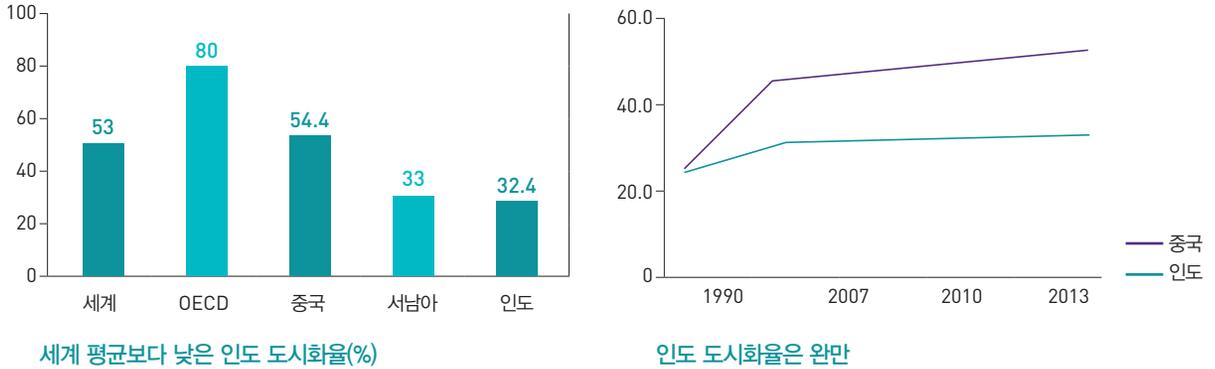
인도의 도시화가 더디게 진행되는 배경

인도의 도시화는 완만하지만 꾸준한 추세를 보이며 자리를 잡아가고 있다. 도시화는 정의상 전체 인구 가운데 도시인구 비중으로서 도시 내에서 자연인구 증가에 의해 확대되기도 하지만, 그보다는 주변부 농민의 도시 편입과 촌락의 도시 지정에 따라 이뤄진다. 인도에서는 지난 2001~2011년 기간에 새로이 2,800여 개의 도시가 늘면서 총 도시 수는 8,000개에 육박했다.

그럼에도 불구하고 인도의 도시화 수준은 낮고 진행 속도가 더디다. 지난 2011년 인도의 도시화율은 31%로 조사되었다. 이는 OECD 선진국 평균인 80%, 세계 평균 도시화율인 53%에는 크게 못 미치는 수준이다. 인도의 도시화 수준이 낮고 진행속도가 더딘 것은 우선 산업 및 고용구조의 차이에서 찾아볼 수 있다. 인도는 여전히 농민이 다수를 이루는 농업국가의 면모를 갖고 있다. 농업인구(경작자+농업노동자)의 비중은 지난 2000년도의 58.4%에서 2015년에는 54.5%로 줄었지만 인구의 절반 이상을 차지한다. 같은 기간 동안 농업 생산비중(GDP 대비)은 16.4%로 낮아져 7.9%포인트 줄어든 데 비해, 농촌인구의 도시유입은 상대적으로 저조했던 셈이다.

도시화를 촉진하는 제조업 발전 속도도 완만한 편으로, 중국과 같이 농업인구

그림1 인도의 도시화율 변화 추이



자료 세계은행

가 도시의 공장지로 대거 이동하는 현상은 보이지 않는 상태다. 지난 25년간 인도 제조업의 GDP 비중은 줄곧 15~16%대에 머물고 있으며 종사자 수도 크게 늘지 않고 있다.

인도의 도시화 비율이 낮은 또 다른 원인은 엄격한 도시 기준이라 할 수 있다. 인도에서 어느 지역이 도시로 분류되는 기준은 세 가지다. 인도 센서스 2011년 기준에 따르면 도시는 인구가 5,000명 이상이어야 하고, 평방킬로미터당 인구밀도가 400명 이상이며, 노동력의 75% 이상이 비농업 부문에 종사해야 한다. 이 기준에 따른 도시의 수는 2011년 기준으로 7,935개인데, 인구 기준이 다소 완화됐다면 그 수는 더욱 늘었을 것이다. 예를 들어 미국을 위시한 상당수 국가들은 인도 기준의 절반인 2,500명 이상을 도시인구 기준으로 삼고 있다. 이러한 기준 차이는 다른 국가들에 비해 인도가 낮은 도시화율을 나타내는 이유 중 하나일 수 있다.

도시화 확대에 적극적인 모디 정부

도시화는 그 나라의 산업화 속도와 밀접한 연관을 지닌다. 근대화의 경제발전 단계에서 도시화와 산업화는 독립적으로 진행된 것으로 보일 수 있으나 둘 사이에는 인과관계가 존재한다. 지난 19세기 말 미국 제조업의 증기엔진 도입에 의한 급격한 산업화가 도시화에 크게 기여했다는 연구 결과가 나오고 있다(NBER, 2005).

도시화가 진행 중인 인도에도 이러한 논리가 적용될 가능성이 있다. 지난 2014년 출범한 인도의 모디 정부가 산업화와 도시화의 관계를 깊이 이해하고 더욱 발전시킬 의지를 보이고 있기 때문이다. 모디 정부의 핵심정책 가운데 하나가 바로 ‘산업화를 통한 도시중산층의 육성’이다. 도시 인구가 많아지고 중산층이 늘어나면 국가경제에서 도시경제가 차지하는 비중도 올라갈 것이다. 인도통계청(CSO)에 따르면 현재 인도의 도시에서 생산되는 부가가치는 GDP(국내총생산)의 65%에 이르며, 오는 2030년에는 75%로 확대될 전망이다.

모디 총리는 구자라트주 총리 시절부터 ‘성장’과 ‘효율’을 중시하는 차원에서 농촌보다는 도시의 육성에 주력해왔다. 지난 2014년 총선 당시에도 인도국민당(BJP)의 모디 총리 후보(현 총리)는 집권당이었던 국민의회당(INC) 정권의 농촌 지원 정책을 포퓰리즘이라고 비판했다. 특히 국민의회당의 집권기인 지난 2006년부터 도입된 농촌고용보장법(Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Act, MGNREGA)은 비효율적일 뿐만 아니라 부패의 온상이라는 것이 모디의 뿌리 깊은 인식이었다. 이 농촌고용보장법에 따르면 농촌 가구당 한 명은 연간 100일간 공공취로사업의 고용을 보장받는다(강선구, 2016). 이렇듯 전 정권은 농촌 유권자들의 표심을 의식하여 농촌 지원을 통한 ‘안정’에 비중을 두었고, 결과적으로 도시를 우대하고 역동성을 높이는 정책들은 뒷전으로 미뤘다. 그에 반해 모디 정부는 도시 중산층을 주요 지지층으로 삼는 한편 ‘변화’를 최우선 가치로 삼았다. 이를 대변하듯, 모디 총리의 취임 직후인 지난 2014년 4~9월, 농촌고용보장 예산은 전년 동기에 비해 45%나 삭감되었다.

메가시티 중심으로 빠르게 도시화가 추진될 전망

그 대신 모디 정부는 인프라 투자 및 제조업 육성에 정부 지출을 집중했다. 인도 경제의 성장 방식에 근본적 변화를 주고자 했던 것이다. 제조업 확대전략인 ‘메이크 인 인디아(Make in India)’ 정책이 차질 없이 수행되면 오는 2025년 인도의 제조업 비중은 GDP의 25%까지 확대될 전망이다. 이와 함께 제조업 분야에서 1억 명의 신규고용에 따른 도시의 확대가 예상되는데, 현재 30%대 초반인 인도의 도시화율이 2025년 즈음 40%를 넘어서고 도시 인프라 확충에 대한 수요도 증가할 것이다.

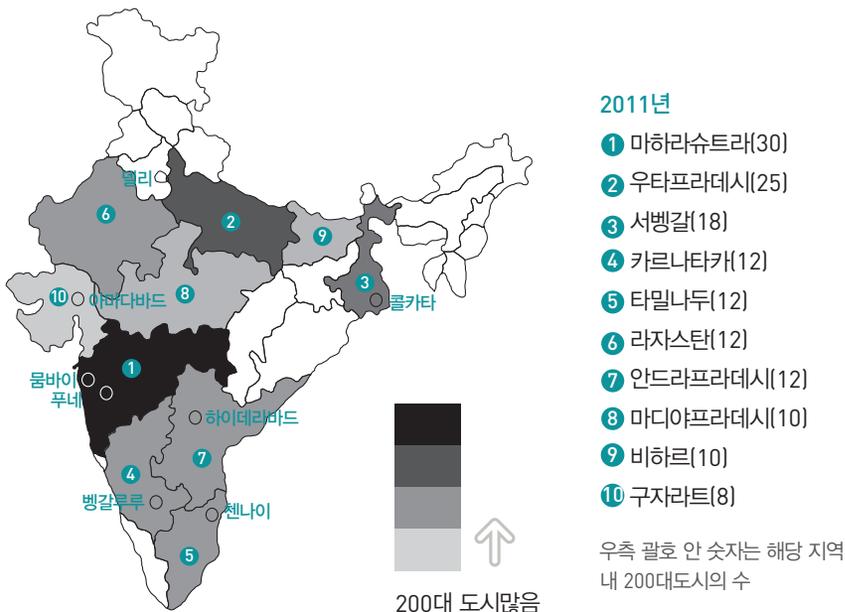
도시 인프라와 개발 수요를 충족시키기 위한 제조업 및 서비스의 발전이 이뤄지고, 이로 인해 다시 도시화가 촉진되는 선순환이다.

인도의 이런 산업화-도시화의 선순환이 먼저 적용될 수 있는, 아니 적용되어야 할 곳은 메가시티(Mega City)와 스마트 도시(Smart City)라고 할 수 있다. 현재 8개에 이르는 메가시티는 경제 중심지로서의 역할을 더해 나가야 하며, 스마트 도시는 초기 단계지만 조만간 대형 프로젝트로 성장할 것으로 기대되기 때문이다.

먼저 인도의 대도시(메가시티)는 기존 6개의 메가시티인 델리(Delhi), 뭄바이(Mumbai), 벵갈루루(Bangalore), 하이데라바드(Hyderabad), 첸나이(Chennai), 콜카타(Kolkata) 등에 더해 2011년 센서스 이후 푸네(Pune)와 아마다바드(Ahmadabad)가 추가됐다. 인구 규모에 따른 200대 도시로 확대 선정한 결과를 보면, 중서부 마하라슈트라(Maharashtra)주에 30개, 북부 우타프라데시(Uttar Pradesh)주에 25개가 입지하여 각각 1, 2위를 차지하고 있는 것으로 나타난다.

인도에서 대도시가 가장 많은 중서부 마하라슈트라주는 일찍이 서부 해안에 자리잡은 지리상 이점을 활용하면서 발전해 왔다. 영국 식민지 시절에는 봄베이(Bombay)로 불렸던 뭄바이는 인도 제일의 항구도시, 금융허브로서 자리매김하고 있다. 이에 비해 메가시티의 역사가 다소 일천한 푸네(Pune)는 뭄바이에서 동쪽

그림2 인도의 200대 도시분포와 8개 메가시티



직선거리로 150km 떨어져 있으며, 자동차·가전·기계 등의 공단도시로 발전하고 있다.

푸네에서 남동쪽으로 841km 내려가면 데칸 고원에 자리잡은 벵갈루루에 다다른다. 벵갈루루는 서부 카르나타카(Karnataka)주의 대도시로서 IT산업의 메카라는 명성을 갖고 있다. 인도의 '실리콘 벨리'로 불릴 만큼 벵갈루루에는 IT기업과 관련 연구기관 및 대학 등이 밀집해 있어 역동적인 IT 클러스터를 형성하며 역동성을 키워나가고 있다. 창업기업(start-ups)의 수치만으로 보자면 벵갈루루는 미국의 실리콘벨리에 이어 세계 2위를 차지할 정도이다. 더욱이 방갈로르는 고원지대 특유의 선선한 기후로 인해 인도에서 가장 살기 좋은 도시로 손꼽힌다.

벵갈루루에서 동쪽으로 345km 이동하면 동부 해안의 항구 도시인 첸나이가 나타난다. 뭄바이가 서부권 대표 항구 도시라면 첸나이는 동부권 최대의 항구 도시이다. 첸나이가 소속된 남부의 타밀나두(Tamil Nadu)주는 면적으로는 11위이지만, 경제 규모는 2위를 차지할 정도로 부유한 편이다. 첸나이를 중심으로 무역과 제조업이 발달한 덕분이라고 할 수 있다. 이곳에 많은 다국적기업들이 진출해 있으며, 우리나라의 현대차와 삼성전자 등도 현지공장을 운영하고 있다.

위에서 언급되지 않은 메가시티들인 델리, 아마다바드, 콜카타, 하이데라바드 등도 해당 지역경제의 핵심으로 자리 잡고 있다. 하이데라바드는 안드라프라데시(Andhra Pradesh)주가 분리되면서 현재 텔랑가나(Telangana)주의 주도(州都)가 되었지만 중남부 중심도시로서의 위상에는 변함이 없다.

막 오른 인도형 스마트 도시 100개 계획

인도의 도시화를 촉진시킬 것으로 기대되는 또 다른 사안이 있다. 인도 정부가 추진하는 100개 스마트 도시 건설 계획이 그것으로, 신도시 건설이 아니라 기존 도시의 개선 또는 스마트화를 목표로 하고 있다. 이를 통해 도시의 삶을 개선시키면서 전국적인 도시화 확산을 부추길 것으로 예상된다.

메가시티의 확장으로 대표되는 도시화는 시장 확대에는 긍정적인 결과를 안겼지만, 한편으로는 무분별한 개발의 폐해도 불러왔다. 이에 따라 인도 정부의 도시화 프로젝트는 도시 인프라와 각종 서비스 개선에 중점을 두게 되었다. 그 예로 도시화와 관련하여 2개의 프로그램이 가동 중인데, 기존 500개 도시의 정비

에 대한 ‘도시변혁재생 국가미션(Atal Mission for Rejuvenation and Urban Transformation, AMRUT)’과 지난해부터 시작된 ‘스마트도시 미션’이다. 특히 스마트 도시 건설에는 향후 5년간 75억 1,300만 달러(5,080억 루피)가 책정될 정도로 정부의 관심이 큰 편이다(강선구, 2016).

인도 정부는 2016년 들어서 지난 9월 20일까지 모두 3차례에 걸쳐 모두 60개의 스마트 도시들을 선정했다. 남은 40개의 후보도시는 2017년 1월 이후부터 선정이 이뤄질 전망이다. 많은 이들의 관심을 모았던 것은 역시 1차 선정 과정이었다. 대략의 정책 윤곽은 나왔지만 어떤 기준과 방식에 의해 얼마나 많은 도시들이 선정될지에 대해서는 전해진 바가 없었기 때문이다.

제1차 선정은 지난 1월 29일에 발표됐는데, 97개의 후보도시 가운데 경쟁을 통해 20개 도시만 선정되어 놀라움을 안겨주었다. 당시에 주별로는 중부 마디아프라데시(Madhya Pradesh)주에서만 3개 도시가 선정되었으며, 마하라슈트라, 타밀 나두 등 6개 주에서 각각 2개의 도시들이 스마트 도시로 선정됐다. 이들 대부분은

표1 지역별 스마트 도시 목표 및 현황

지역	스마트 도시 목표	현재까지 선정도시
우타프라데시	13	4
타밀 나두	12	6
마하라슈트라	10	7
마디아프라데시	7	5
구자라트	6	3
카르나타카	6	6
라자스탄	4	4
서벵갈	4	1
안드라프라데시	3	3
비하르	3	1
편잡	3	3
차티스가르	2	0
하리아나	2	1
오디사	2	2
텔랑가나	2	1
기타(주/연방자치령 각 1개)	21	13
합계	100	60

자료 인도 도시개발부

서부와 남부 지역에 소재하는 특징을 보였다. 반면 낙후지역으로 분류되는 북부와 동북부 소재 후보 도시들은 1차 선정에서 모두 탈락하는 이변을 나타냈다. 특히 우타프라데시, 비하르, 서벵갈 등은 규모가 큰 주임에도 불구하고 배제되었다.

이후 2, 3차 선정에서는 지역 안배가 이뤄지면서 각각 13개, 27개의 도시들이 새로이 스마트 도시로 지정되었다. 지난 2차 선정에서는 13개 도시 가운데 우타프라데시주의 럭나우(Lucknow)가 가장 높은 점수를 받았으며, 와랑갈(텔랑가나주), 다람살라(히마찰프라데시주), 찬디가르, 라이푸르 등이 그 뒤를 이었다. 3차 선정에서는 이전까지 단 1개에 그쳤던 우타프라데시주가 웃을 수 있었다. 우타프라데시주에 속한 아그라, 칸푸르, 바라나시 등 3개 도시들이 스마트 도시로 지정된 것이다.

3차 선정까지 결과를 종합하면 마하라슈트라주에서 가장 많은 7개 도시, 타밀나두와 카르나타카주에서 각각 6개 도시, 그리고 마디아프라데시주에서 5개 도시가 선정된 것으로 나타났다.

상위권으로 선정된 도시들은 스마트 도시화 타당성 갖춰

이러한 스마트 도시들의 면면을 보면 각자 선정될 만한 나름의 근거를 갖고 있다. 예를 들어 1차 선정과정에서 1위로 뽑힌 오디샤주의 주도인 부바네스와르(Bhubaneswar)는 계획도시와 IT 강점이 부각됐다. 부바네스와르는 지난 1946년에 독일의 유명 건축가인 오토 퀴니스베르거(OttoKönigsberger)에 의해 설계됐는데, 인도에서 찬디가르, 잠셰드푸르(Jamshedpur) 등과 함께 3개 계획도시로 꼽힌다.

이 도시는 인도 동부 해안에 위치한 오디샤주의 주도이자 지역경제 허브이며, 교육과 IT의 중심지다. 세계은행은 지난 2014년 인도에서 가장 사업하기 좋은 곳으로 부바네스와르를 선정하기도 했다. 이는 부바네스와르가 지난 1990년대부터 통신, 정보기술, 고등교육 등에 대한 외국인투자를 적극 유치해온 성과이기도 하다.

우리에게 부바네스와르는 ‘템플 시티(Temple City)’로 잘 알려진 관광지로, 주변에는 유네스코 문화유산으로 선정된 코나르크(Konark)가 있다. 부바네스와의 총 인구는 88만 명, 도시화율은 77.6%이다. 면적은 135평방킬로미터(km²)로 한국의 성남시(142km²)보다 조금 작다. 1인당 소득은 3만 3,312루피(2004/5년 실질가

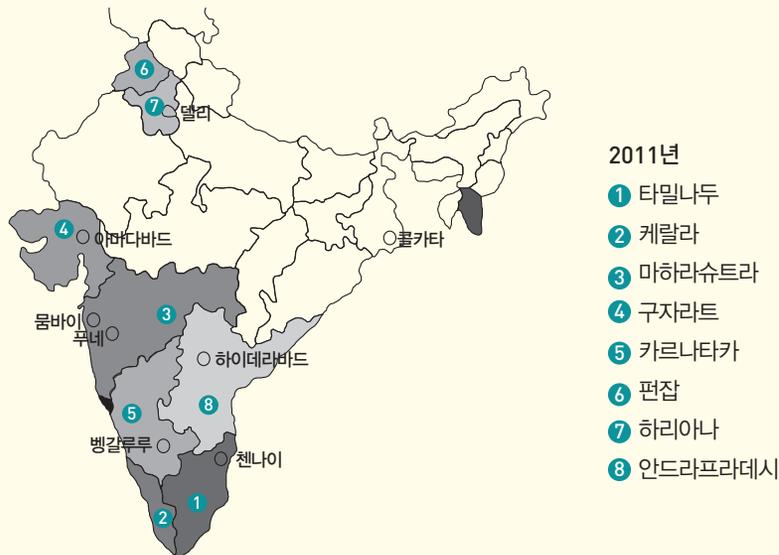
남부지역의 도시화 수준 높아

인도는 대한민국 영토의 33배에 이르는 넓은 나라이고 29개의 주를 가진 큰 나라이다. 주별로 경제발전의 수준과 속도가 다르다 보니 도시화의 실적에서도 적지 않은 차이를 나타내고 있다. 중서부 마하라슈트라주는 지난 1991년 이전까지 가장 도시화율이 높은 주였으나 이후 경제성장 속도가 주춤하면서 현재는 3위로 내려앉았다.

반면 같은 기간 경제적으로 빠르게 발전하면서 부유해진 주는 도시화 수준도 높아졌다. 예를 들어 도시화의 진전이 가장 빠른 남부의 케랄라(Kerala)주는 2000년에 26%였던 도시화율이 2011년에는 47.7%로 급상승했다. 케랄라 경제가 빠르게 발전하여 일자리가 늘고 소득이 늘면서 주변 농민들이 도시로 유입된 결과이다. 같은 기간 동안 케랄라의 소비 수준은 28개 주 가운데 9위에서 2위로 상승하면서 경제적으로 윤택해졌음을 보여줬다.

반면 이 기간에 북동부 지역은 경제적으로 활력을 잃고 도시화도 정체되는 양상을 보였다. 비하르(Bihar)주, 아삼(Assam)주, 오디샤(Odisha)주 등은 생산성이 낮은 농업에 집착하면서 도시화율이 10%대에 그치고 있다. 우타프라데시, 라자스탄(Rajasthan), 자르칸드(Jharkhand) 등도 인도 평균보다 낮은 도시화율을 나타내고 있다.

그림3 상대적으로 부유한 남부지역의 도시화 추이



자료 인도 센서스, 2011

주 음영이 진할수록 도시화 비율이 높은 것을 의미

격 기준)로 주 1인당소득인 2만 3,259루피보다 높으며, 인터넷이 연결된 PC/랩톱 보급률은 16%로 인도 평균인 8.27%보다 높은 편이다.

그다음 2위로 선정된 도시는 마하라슈트라주의 푸네다. 푸네의 인구는 312만 명으로, 인도 전체로는 아홉 번째 규모의 도시다. 면적은 276km²로 마하라슈트라주에서는 뭄바이 다음으로 크고, 한국의 김포시와 비슷하다. 도시화율은 54.3%이며, 1인당 소득은 8만 8,341루피로 인도 평균보다 3.8배 높다.

푸네의 도시 인프라 수준도 인도 평균보다는 높게 나타난다. 가계 전력보급율은 98.3%, 하수시설 접근율도 98%를 기록하여 인도 평균 이상이다. 해발 560미터의 데칸(Deccan) 고원에 위치하여 평균온도가 낮은 편으로, 살기 좋은 도시로 평가받는다. 지난 2015년 메르세르(Mercer)의 '삶의 질' 기준 도시 순위에서 푸네는 전 세계 440개 대상 도시 가운데 145위, 인도의 도시 중에서는 하이데라바드(138위)에 이어 2위를 차지했다.

이에 더해 푸네는 교통입지와 산업입지 측면에서도 높은 점수를 받고 있다. 뭄바이 남동쪽으로 150킬로미터 거리에 푸네가 위치하며, 두 도시는 고속도로로 연결되어 있다. 인도의 자동차 산업이 이곳에 집중되어 있고, 북쪽 공단에는 4,000여 개의 제조업체가 입주해 있다. 최근 푸네가 IT와 교육 중심지로 부상하면서 마하라슈트라 개발공사(MIDC)가 IT 파크를 조성 중이다. 이외에도 세계은행이 지원하는 '식품품 클러스터 개발 프로젝트'가 있으며, 내년에는 국제컨벤션센터가 문을 열 예정이다.

푸네에 이어 3위로 선정된 자이푸르(Jaipur)는 라자스탄주의 주도이며 '핑크 도시(Pink City)'로 알려져 있다. 자이푸르가 수도인 뉴델리와 아그라(Agra)에서 각각 250km 거리에 있는 까닭에 관광객들은 세 도시를 엮어 '황금삼각형(Golden Triangle)' 코스로 둘러보게 된다. 전통적인 관광산업과 더불어 IT산업과 국제공향이 주목받는 도시가 자이푸르이다.

인구는 304만 명이며 도시화율은 87.7%, 면적은 484km²로 이천시보다 조금 큰 규모다. 도시 빈곤율은 5.9%로서 인도 평균인 13.7%보다 크게 낮아, 상대적으로 부유한 도시에 속한다고 하겠다. 자이푸르의 전력보급률, 상하수도 접근성, 은행 접근성 모두 인도 평균을 상회한다.

지역 내 두 번째 대도시들이 스마트 도시로 선정

스마트 도시의 특징 가운데 하나는 각 주에서 두 번째로 규모가 큰 도시들이 주로 선정되었다는 점이다. 주에서 가장 큰 대도시인 메가시티는 규모가 너무 커서 중앙정부와 주정부의 지원으로는 충분한 효과를 보기 어렵고 스마트 도시라는 특성을 담아내기 어렵기 때문인 것으로 보인다.

역시 스마트 도시 가운데 하나인 수라트(Surat)의 경우가 그렇다. 수라트는 서부 구자라트주에서 두 번째로 큰 도시며 현재 빠른 속도로 발전하고 있다. 지난 마이크로소프트사는 수라트를 인도에서 1위의 ‘스마트 IT’ 시티로 선정하기도 했다. 인터넷 사용인구가 도시인구의 65%에 해당하는 297만 명에 달한다. 인프라 측면에서도 앞선 편으로, 수라트시는 컴퓨터로 제어하는 용수공급 시스템을 갖췄으며 자동화된 폐기물 처리 공장에서 폐기물 소각을 통해 에너지를 얻고 있다.

수라트의 전체 인구는 446만 명이며 도시화율은 92.1%에 달한다. 지난 2001~2011년 수라트의 인구 증가율은 6%로서 인도 평균인 2.76%를 크게 상회했다. 면적은 335km²로서 한국의 마산시보다 조금 큰 편이다. 수라트의 취업인구 가운데 2차 산업에 종사하는 비율은 66.1%을 나타내는데, 이는 인도 평균인 34.2%보다 월등히 높은 수치다. 반면 서비스업 종사자는 취업자의 33.6%로서 인도 평균인 58.3%에 크게 못 미친다. 이는 수라트에 중소 제조업체들이 매우 많다는 것을 보여준다. 특히 다이아몬드와 직물 산업이 융성하여 수라트는 인도 GDP 창출에 공헌도가 큰 10대 도시 가운데 하나로 꼽힌다.

마지막으로 5위를 차지한 케랄라주의 코치(Kochi)에 대해서 알아보자. 코치는 케랄라주의 남부 해안도시로서 면적은 107km², 인구는 60만 명 규모로 작은 편이다. 코치는 이전부터 향신료를 취급하는 교역항으로 발전하면서 ‘아라비아해의 여왕’으로 알려져왔다. 지금도 무역과 관광업이 발달해 있고 케랄라주에서 유일하게 주식거래소가 있는 만큼 경제적 허브 역할을 하고 있다. 코치의 1인당 소득은 6만 3,599루피로 인도 도시평균보다 1.8배가 높은 부유한 도시에 속한다. 전력보급률은 99%로서 완전보급에 가까운 수준이며 상수도 보급률도 95.6%로 인도 도시평균 이상이다.

코치는 해저 케이블을 통한 저렴한 통신 주파수 사용이 가능하여 IT 운용비용이 적다는 이점이 있다. 시 외곽에는 여러 개의 공단들이 조성 중이고, 인근 카카나드(Kakkanad)에는 독자적인 스마트 도시 계획이 마련되고 있으며, 칼라마세리에(Kalamassery)는 IT 공단과 특별경제지역(SEZ)을 유치하는 사이버시티 계획이 추진되고 있다.

스마트 도시 추진을 독려하는 모디 정부

이러한 5개 상위권 스마트 도시는 물론이고 나머지 선정 도시들도 제각기 장점을 가지고 있으며, 일부 도시들은 프로젝트 추진을 위해 특별목적회사(SPV)를 설립하는 데 박차를 가하고 있다. 모디 정부 역시 스마트 도시로 선정된 도시들이 본격적으로 프로젝트들을 추진하도록 독려하고 있다. 지난 6월에는 스마트 도시 출범 1주년을 맞아 푸네의 한 체육관에서 ‘스마트도시 미션(Smart City Mission)’ 행사가 있었는데, 모디 총리가 참석하기도 했다.

모디 정부는 스마트도시 미션이 국가적인 프로젝트 사업으로 추진되면 도시인프라 정비, 고용창출 등의 긍정적 효과가 클 것으로 기대하고 있다. 특히 스마트 도시 1단계 프로젝트들은 ‘클린 인디아(Clean India)’와도 연계되어 쓰레기처리, 물공급 프로젝트, 하수처리공장, 도시변형재생 국가미션(AMRUT) 등을 촉진시킬 것으로 예상된다.

외국 기업들도 스마트 도시 사업에 많은 관심을 갖고 있다. 스마트 도시 건설에는 토목·상하수도·전기·환경·ICT산업 등이 동원되기 때문에 선진기술과 자금을 갖춘 외국 기업들이 유리한 입장이다. 미국과 유럽의 도시 인프라 관련 다국적기업들이 사업에 참여할 기회를 살피는 중이다. 미국의 Cisco, IBM, 3M, GE, HoneyWell 등은 컨소시엄을 구성하여 스마트 도시 사업에 공동 대응하고 있고, 유럽계 ABB, Schneider Electric 등의 엔지니어링 업체들은 인도 현지에 별도 부서를 설치할 정도로 적극적인 움직임을 보이고 있다.

영국 정부는 자국 기업의 진출과 연계하여 인도의 3개 스마트 도시(푸네, 인드르, 암라바티)에 450만 파운드를 지원할 예정이다. 영국 국제개발부(DFID) 대표단과 인도 도시개발부 장관의 회담 결과 기술지원, 사업참여 기회 제공 등이 합의됐다. 인도 정부는 외국 업체들의 참여를 유도하는 한편 자국 업체의 이익 보호 차원에서 20개 가운데 9개 도시는 순수 인도기업 컨소시엄에 맡기겠다는 입장이다.

도시 인프라 정비는 건설업과 밀접한 연관을 갖고 있어 자국 기업에게 유리한 편이다. 따라서 단순 건설과 같이 부가가치는 낮으나 많은 노동력이 필요한 분야는 인도 기업이 두각을 나타낼 것이다. 다만 시공 경험과 기술이 축적되어야 하는 도시설계, 수처리, 스마트 전력 및 교통 시스템 구축 등에서는 선진국 업체들의 참여율이 높을 전망이다.

우리 기업들은 과거 중동 해외건설과 국내 신도시 건설 등에서 획득한 인프라 구축 노하우가 있다. 이를 바탕으로 기업들은 인도 스마트 도시 개발 과정에서 나

타날 수 있는 고부가가치 영역에서의 사업 기회를 모색하고, 우리 정부는 기업들의 해외 인프라 진출 시 금융보증, 각종 애로사항 해소 등에 나서야 할 것이다. **W**

참고문헌

- 강선구, 2016. 3. 인도 고성장 이끄는 유망 도시지역에서 사업기회 노린다, LG경제연구원 보고서
- 인도 정부 스마트 도시 홈페이지(www.smartcities.gov.in/)
- 인도 센서스 홈페이지(www.censusindia.gov.in/)
- 인도 중앙은행 홈페이지(www.rbi.org.in/)
- ETRealty.com, Bangalore takes top spot in JLL's City Momentum Index for Asia Pacific, 2016.2.1
- Hindu Business Line, UK to provide 4.5 million pound for smart cities, 2016.8.12
- Industrialization and Urbanization: Did the Steam Engine Contribute to the Growth of Cities in the United States?, NBER, Issue 11206, 2005
- Times of India, Modi to launch 82 smart city projects in Pune, 2016.6.23
- Times of India, 27 new cities selected under Centre's Smart Cities mission, 2016.9.21