

우리는 도시화를 위협이 아닌 기회로 만들어야 한다.
We should take urbanisation as an opportunity and not a threat
 나렌드라 모디(Narendra Modi, 2014. 4. 13.)

인도 국가발전 전략으로서의 스마트 도시 사업

인도 스마트 도시의 배경, 목적, 속성, 그리고 실행

강명구 교수 mk@uos.ac.kr
 서울시립대학교 도시공학과

2014년 모디(Narendra Modi) 총리는 취임 직후 국정 우선과제를 제시하였다. 그 중 주요 사업인 스마트 도시 개발은 전국적인 규모로 매우 빠르게 추진되고 있는 국가 정책이다.

이러한 국가 정책은 모디가 2001~2014년까지 13년 동안 구자라트주(Gujarat)주의 총리로 재직하던 시절의 성과와 경험에 바탕을 두고 있다. 이 기간 구자라트주는 평균 약 10% 달하는 경제성장률을 달성하였고, 이는 인도의 평균성장률을 상회한다. 특히 2014년 인도의 경제성장률이 4%대로 낮아졌음에도 불구하고 구자라트주는 8%대를 유지하는 지표를 보였고, 재정적자도 반을 삭감했다. 구자라트주의 인구는 인도 전체 인구의 5%, 면적은 인도 전체면적의 6%인 데 비하여, 인도 전체 GDP의 7.6%, 노동력의 약 10%, 수출의 22%를 차지하고 있다. 이와 같은 구자라트주의 경제발전은 모디가 인도 총리로 선출되는 데 크게 기여했다.

구자라트주 성공의 핵심은 도시개발과 기반시설 공급, 그리고 도시용 토지(urban land)¹의 원활한 공급이었다. 한 예로 2008년 모디 총리는 타타(Ratan Tata) 회장에게 타타자동차 및 협력업체들이 바로 들어올 수 있는 ‘준비된 도시용 토지’, 즉 준비된 산업용지를 제공하겠다는 제안을 했고, 그에 따라 타타자동차는 구자라트주에 공장을 설립하게 되었다. 이후 포드자동차 등도 구자라트주에 입주하였다.

2002년 무렵 구자라트주는 전력 공급이 낮았으며, 2006

¹ 도시용 토지(urban land)는 도시용으로 개발된 토지를 말한다. 토지를 도시용으로 사용하기 위해서는 자연적 토지와 다르게 개발을 필요로 하는데, 이는 기초적인 정지작업뿐만 아니라 교통, 상하수도, 전력, 통신 등 적절한 기반시설이 구비된 토지로 개발하여야 한다. 나아가, 기반시설의 공급은 특정 개발대상 부지의 범위를 넘어 지역 또는 국가적 차원의 사업이 요구되기도 한다. 예를 들어, 전력 공급의 경우 지역 또는 국가 차원의 공급체계 구축이 선행되어야 한다. 이는 산업에 국한되는 것이 아니다. 산업을 비롯한 상업, 오피스, 주거 등 모든 분야에서 도시적 활동을 담기 위해서는 비도시용 토지와 다른 도시용 토지의 공급, 즉 물적 비물적 기반시설을 포함한 도시의 개발이 우선적으로 필요하다.

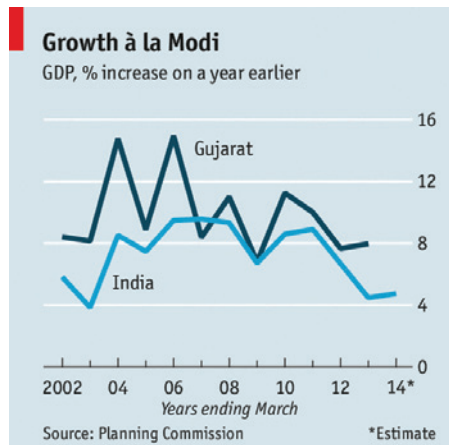
년 조사에 따르면 피크타임 기준 22%나 부족하였다. 하지만 현재는 성장하는 경제의 에너지 수요를 충족하고도 남는 정도가 되었고, 구자라트주의 1만 8,000 비도시 지역에도 전기를 공급하고 있다. 식수 및 용수 공급 또한 충분히 이루어지고 있다. 2014년 세계은행(World Bank)의 조사에 따르면, 인도의 비즈니스 친화성(ease of doing business)은 189개국 중 142위에 불과했다. 하지만 구자라트주는 달랐다. 용기 있는 의사결정과 정책집행이 구자라트주의 경제 발전을 이끌어 비즈니스 친화적인 주로 인정받았다.

구자라트주에서 확인된 전략은 인도 발전의 걸림돌인 열악한 도시 및 기반시설을 정비하고, 비효율적인 정부를 개선하고, 민간기업의 경제활동을 활성화하고, 이 모든 과정을 통해 고용과 소비를 늘릴 수 있다는 것이었다. 증가한 고용과 소비는 다시 경제 발전의 선순환으로 이어지게 되었다. 이러한 모디 총리의 정부 개혁은 영국과 미국의 신자유주의 정부 개혁과는 차이가 있다. 영국과 미국이 정부의 실패를 교정하는 차원에서 정부의 축소와 작은 정부를 지향하였다면, 모디 총리의 인도 정부는 시장경제를 지향하되 효율적인 정부, 일하는 정부로서 적극적인 역할을 강조한다는 차이를 지닌다.

이러한 맥락에서 인도의 스마트 도시 개발은 열악한 도시와 기반시설, 비효율적인

정부를 개선하기 위한 전략적 사업이다. 모디 총리가 전자정부에 관심을 기울이는 것도 그러한 연장선상에 있다. 정보통신 기술을 활용함으로써 정부 서비스의 효율성을 높이고, 공직자들의 부패를 줄이고, 공공 부문의 효율과 신뢰와 책임을 높이고, 시민의 참여를 끌어 모으는 ‘좋은 거버넌스’를 만들겠다는 취지다.² 지금까지 스마트 도시에 관한 논의는 주로 기술 측면에 편중되어 있었다. 그러나 스마트 도시란 ‘더 나은 도시’를 의미한다. 자세히 말하자면 과거보다 더 높은 삶의 질, 경쟁력, 지속가능성 및 친환경성, 사회적 포용성, 그리고 도시의 정체성을 갖춘 도시가 스마트 도시이다. 물론 더 나은 도시를 만들기 위해서는 그에 적절한 신기술이 많이 동원

그림1 구자라트주와 인도의 경제성장을 비교



자료 The Economist, 2015

2

서울시가 1999년에 도입한 'OPEN(Online Procedures ENhancement for Civil Applications)'은 전자정부, 즉 정보통신을 활용하여 효율적이고 '좋은 거버넌스'를 만든 우수사례에 속한다.

될 수밖에 없다. 하지만 기술 자체가 스마트 도시를 의미하는 것은 아니다. ‘더 나은’ 도시가 핵심이며, 이러한 도시를 만들기 위한 전략이 인도의 스마트 도시 전략이다.³

인도 스마트 도시의 속성과 요소

세계 제2의 인구 대국인 인도의 도시인구는 2014년 기준 약 4억 명이며, 2050년 무렵에는 두 배에 달하는 약 8억 명에 달할 것으로 예측된다.(UN, 2014) 2050년까지 추가로 증가할 4억 명의 도시인구는 현재 한국 인구(약 5,000만 명)의 8배에 달하는 수치로, 향후 30여 년간 매년 서울시 규모의 도시가 생겨나는 셈이다. 현재 인도의 전체 인구에서 도시인구가 차지하는 비중은 약 31%이며, 도시인구의 GDP는 63%를 나타내고 있다. 2030년에는 전체 인구의 40%, 전체 GDP의 75%에 이를 것으로 예상된다.

이렇듯 도시인구 급증이 예상되는 가운데, 시민들에게 쾌적한 삶을 제공하기 위해서는 ‘스마트’한 도시가 요구되고 있다. 인도 정부는 스마트 도시를 한 가지 결과물로 정의하지 않는다. 도시의 발전은 제도적, 물리적, 사회적, 경제적 기반의 종합적 발전이기 때문이다. 현재 진행되고 있는 인도 스마트

도시 정책은 이러한 장기적인 방향성을 바탕으로 지속가능하고 포용적인 발전에 초점을 두고 있으며, 시민들의 삶의 질 개선을 위해 기본적인 기반시설을 공급하고, 깨끗하고 지속가능한 환경을 구축하고, ‘스마트’한 해결 방안을 도시에 적용하는 것을 목표로 한다.

2015년 8월, 인도 정부는 스마트 도시 개발전략에 따라 98개의 예비도시를 발표하였다. 그리고 2016년 1월에 20개 도시, 5월에 13개 도시, 9월에 27개 도시를 선정함으로써 총 60개 도시에서 스마트 도시 사업 시행이 결정되었다. 현재 인도에서 진행되고 있는 스마트 도시 개발사업은 광범위하고 장기적인 발전보다는 상대적으로 작은 규모에 중점을 두고 있다. 이는 다른 도시들에게 모범이 되는 모델을 제시하기 위한 것으로, 인도 전역에서 형성될 스마트 도시의 길잡이 겸 촉매 역할을 기대하고 있다.

인도 스마트 도시의 속성

인도 정부가 제시한 스마트 도시 개발전략을 살펴보면 그 속성과 요소를 알 수 있다. 다음 전략에서 볼 수 있듯이, 스마트 도시로 발전한다는 것은 정보통신 기술의 나열이 아니고, 정보통신 기술이라는 수단을 적절하게 활용하여 도시의 환경성·경제성·정체성, 도시민의 거주성·포용성·참여성을 한 단계 높이는 과정이다.

³ 최근 여러 분야에서 ‘스마트’라는 용어가 다양하게 사용되고 있는데, 스마트팩토리(Smart Factory)나 스마트팜(Smart Farm) 등이 한 예다. 스마트팜은 농산물의 품질이 향상되고 생산비가 저감되고 국제경쟁력이 높은 ‘농장’을 뜻한다.(농림축산식품부, 2016). 이 과정에는 최신의 정보통신 기술이 활용되지만 정보통신 기술의 설치 여부 자체가 스마트팜을 의미하는 것은 아니다.

1. **혼합적 토지 이용** 비도시 지역의 계획을 수립하고, 양립 가능한 시설들을 서로 가깝게 위치시켜 토지이용의 효율성을 높인다. 주정부는 토지 이용과 건축 규제를 유연하게 적용함으로써 이러한 변화가 가능하도록 한다.
2. **충분한 주거와 그 포용성** 주거의 기회를 확대하여 모두가 기회를 누릴 수 있도록 한다.
3. **걸을 수 있는 도시** 교통체증·대기오염·자원 고갈을 줄이고, 지역경제를 활성화하고, 상호작용을 촉진하며, 안전을 보장한다. 가로 네트워크는 차량과 대중교통을 위해서뿐만 아니라 보행자와 자전거를 위해 신설·개조되어야 한다. 시민들을 위한 행정 서비스는 보행 또는 자전거로 이동 가능한 거리로 배치한다.
4. **공공공간의 보존과 개발** 공원·놀이터·여가 활동 공간을 조성함으로써 시민들의 삶의 질을 개선하고, 도시의 열섬현상 저감 및 환경과 개발의 조화를 이루도록 한다.
5. **다양한 이동 수단의 제공** 대중교통 지향형 개발(Transit Oriented Development, TOD), 대중교통, 그리고 최종 목적지까지 연결되는 보조적 교통수단을 제공한다.
6. **시민 친화적이며 비용 효율적인 거버넌스** 전자정부를 이용하여 정부의 책임성과 투명성을 높인다. 특히 모바일을 이용하여 정부 서비스의 비용을 절감하고 온라인 서비스를 제공한다. 또한 시민들의 요구를 들을 수 있고 이에 대응할 수 있는 전자정부 시스템을 갖춘다.
7. **도시의 정체성** 지역적 색채를 띠는 경제활동 분야(요리·건강·교육·예술 및 공예·문화·스포츠·가구·섬유·의류·유제품 등)를 활성화하여 도시의 정체성을 확립하도록 한다.
8. **스마트 솔루션** 지역기반 개발에서 더 나은 기반시설 및 서비스를 공급하는 스마트 솔루션을 적용한다. 예를 들어 자원을 적게 사용하고, 서비스 비용을 낮추고, 재난 대비를 보다 더 강화한다.

인도 스마트 도시의 요소

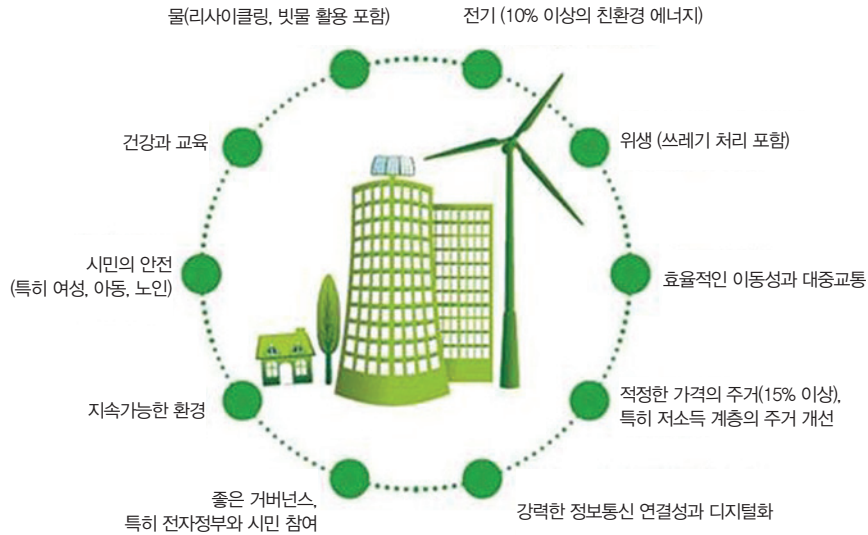
인도 정부는 구체적으로 스마트 도시가 갖추어야 할 요소로 다음과 같은 24가지를 제시하고 있다.

이러한 요소에서 확인할 수 있듯이, 요소 기술이나 부문별 접근이 아닌 토지이용의 변화를 포함한 통합적 솔루션을 통해 지금까지의 도시를 뛰어넘는 차세대 도시를 지향하고 있다.

인도 정부는 8가지 스마트 도시 개발전략과 24가지 충족 요소를 바탕으로 스마트 도시가 갖추어야 할 10가지 기반시설을 제시하였다. <그림2 참조>

인도정부가 제시하는 스마트 도시의 24개 요소

- 시민참여
- 정체성과 문화
- 경제와 일자리
- 건강
- 교육
- 용도혼합
- 콤팩트 개발
- 공공 공간
- 충분한 주택과 포용성
- 이동성
- 걸을 수 있는 도시
- IT 연결성
- 지능형 정부
- 24시간 끊기지 않는 전기 공급
- 10% 이상의 친환경 에너지원
- 24시간 끊기지 않는 상수
- 폐수관리
- 깨끗한 수질
- 깨끗한 대기질
- 에너지 효율
- 전선 지중화
- 위생과 화장실
- 쓰레기 관리
- 안전

그림2 스마트 도시가 갖추어야 할 기본적인 10가지 기반시설

자료 <http://economictimes.indiatimes.com/>

인도 스마트 도시 시범사업 진행현황

스마트 도시 시범사업 공모내용

스마트 도시를 개발하고자 하는 도시에서는 구체적인 프로젝트가 마련되어야 한다. 특히 지역기반 개발사업(Area-based Development) 프로젝트가 중요한데, 그 종류는 세 가지로 나뉜다. 기존 시가지의 정비(retrofitting, 약 200ha), 재개발(redevelopment 약 20ha), 신시가지 개발(greenfield development, 약 100ha) 중 하나를 선택할 수 있다.⁴

범도시 문제해결(Pan-city Solution) 프로젝트는 기존의 도시 기반시설에 스마트 솔루션을 적용하는 것이다. 예를 들어 교통 분야에 스마트 솔루션을 적용하면 통근시간 및 비용을 줄일 수 있고, 그 결과 시민들의 생산성과 삶의 질에 긍정적인 영향을 가져오게 만드는 것이다. 물관리 분야에 폐수를 재활용하거나 스마트 미터를 적용함으로써 의미 있는 성과를 얻을 수도 있다.

시범사업 도시 선정기준

스마트 도시 사업에 선정되기 위해서는 몇 가지 기준을 충족해야 한다. 크게 보면

4

인도에서 제시하고 있는 사업 규모는 현재 한국에서 진행되는 사업규모에 비해 작은 편이다. 인도 기존 시가지의 정비 면적인 200ha는 여의도 면적의 2/3 정도이며, 재개발 20ha는 서울의 아파트단지 규모이며(예컨대 은마아파트 22ha), 신시가지 개발은 최근 서울시 뉴타운 또는 민간개발사업 규모(예컨대 서울 가재울 뉴타운, 아현 뉴타운, 고양 식사지구) 정도라고 할 수 있다. 참고로, 여의도는 약 290ha, 은평 뉴타운은 약 350ha, 판교 신시가지는 약 900ha, 분당 신시가지는 약 2,000ha이고 위례신시가지는 약 680ha 규모다. 구로 디지털밸리(구, 구로공단)는 약 200ha, 마곡지구는 약 370ha, 판교 테크노밸리는 약 66ha, 제2 판교 테크노밸리는 약 43ha이다.

도시 차원의 비전과 목표, 전략 계획, 시민의 동참 등이 중요하며, 실제 사업인 지역 기반 개발과 범도시 문제해결에서는 실행 체계가 가장 중요하며, 그 다음으로 어떤 결과를 만들고자 하는지가 중요하다.

스마트 도시 사업 선정기준 보면, 실현 가능성과 달성하고자 하는 결과가 가장 큰 배점을 차지하는 것을 볼 수 있다. 즉, 제안서에서 제시하고 있는 사업의 비전과 ‘스마트’ 정도도 중요하지만, 그보다 더 중요한 것은 제안이 실제로 실행이 가능할 것인지, 그리고 이 과정에서 시민들의 동참과 절차적 적정성을 가질 수 있는지, 그리고 그 사업의 결과로 연계 되는 것은 무엇인지가 더 중요함을 보여주고 있다.

시범사업의 실행조직 및 자원조달 접근

사업에 선정된 도시는 먼저 특수목적법인(Special Purpose Vehicle, SPV)을 설립해야 한다. 이 SPV의 지분은 주정부와 도시정부가 50%씩이며, 주정부가 SPV의 책

임을 임명한다. 각 도시는 Rs 1,000크로⁵를 받게 된다.(절반은 중앙정부로부터 받는다). 각 스마트 도시 사업에 필요할 것으로 예상되는 예산은 약 Rs 2,500크로(약 3.75억 달러, 약 4,500억 원)이다.

사업체계를 갖추는 데는 6~9개월이 소요되므로, 2017년 하반기부터 사업발주가 시작될 것으로 전망되며, 기술·건설·폐기물 관리·물 공급 등 분야일 것이다. 연초에 선정된 20개 스마트 도시에 대한 SPV의 설립이 마무리 단계에 있으며, 일부는 기존 사업과 연계하여 실행에 착수하고 있다.

정부(중앙정부, 주정부, 도시정부)에서 Rs 1,000크로를 부담하지만, 사업의 자원 조달은 SPV의 몫이다. SPV는 보유하고 있는 토지를 활용하여 재원을 일부 조달할 계획이다. 일부는 차입에 의해 조달해야 하는데, SPV에 대한 신용평가가 선결되어야 한다. 재원의 일부는 PPP와 같은 민간투자로 조달할 예정이다.

표1 스마트 도시 개발을 위한 프로젝트 종류

종류	지역기반 개발 (Area-based Development) 택 1			범도시 문제해결 (Pan-City Solution) 필수
사업	기성시가지 정비 (Retrofitting)	재개발 (Redevelopment)	신시가지 개발 (Greenfield)	범도시 문제해결 (Pan-City)
공간적 규모	500 acre (200ha)	50 acre (20ha)	250 acre (100ha)	도시 전체

5

1,000크로(crore)는 약 1,800억 원. (1크로=10,000,000루피; 1,000크로=10,000,000,000루피=1.5억 달러=1,800억 원(환율 1,200원/\$))

표2 스마트 도시 시범도시 선정기준

항목	점수	내용(괄호안의 숫자는 배점)
도시차원 (City Level)	30	1. 비전과 목표 [5] 2. 전략계획 [10] 3. 시민동참 [10] 4. 현황 평가 및 발전 가능성 [5]
지역기반 개발 (Area-based Development)	55	1. 제안의 '스마트' 정도 [7] 2. 시민동참 [5] 3. 결과의 지향 [15] 4. 절차 [3] 5. 실행체계 (타당성 및 비용효과성 포함) [25]
범도시 문제해결 (Pan-city Solution)	15	1. 제안의 '스마트' 정도 [3] 2. 시민동참 [1] 3. 결과의 지향 [5] 4. 절차 [1] 5. 실행체계 (타당성 및 비용효과성 포함) [5]

아마다바드가 제안한 스마트 도시 시범사업 사례

인도 서부 구자라트주에 위치한 도시 아마다바드(Ahmedabad)에서는 스마트 도시화 사업으로 지역기반 개발안을 제시했다. 약 30ha 규모의 슬럼지역을 재개발하여 약 8,000호의 주택을 건설하는 내용으로, 재개발을 둘러싼 기존 시가지(약 200ha) 정비도 함께 수행할 예정이다.

범도시 문제해결을 위한 사업으로는 스마트교통을 제안하였다. 구체적인 사업 내용은 교통수단의 연계를 강화하고 대중교통 시스템을 통합하는 것, 그리고 한국의 교통카드와 같은 요금지불 시스템을 구축하는 것이다. 나아가 이러한 시스템을 구현하기 위한 물리적 시설로서 안전·재난·환경 개선 등을 포함한 통합도시관리시스템(Command Control Center, CCC)을 만들

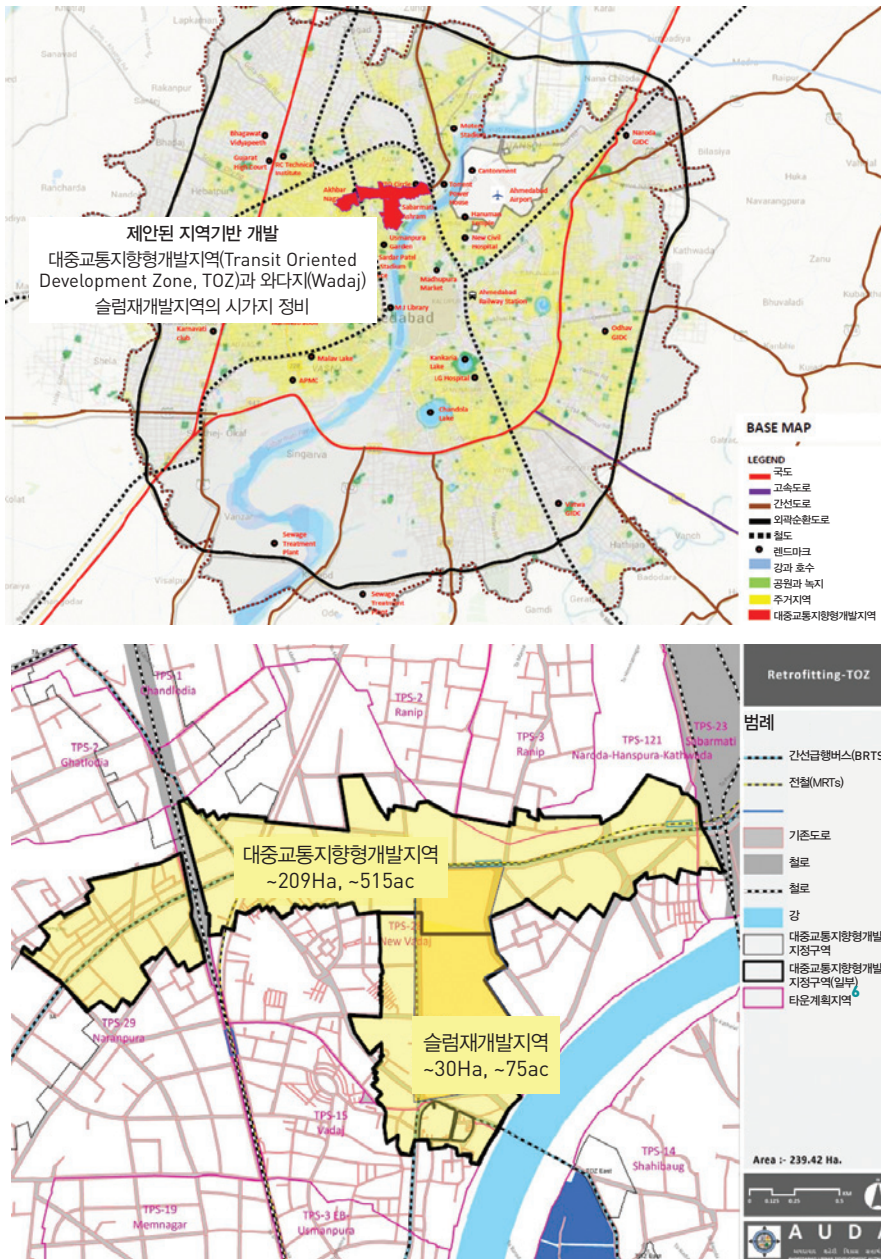
고, 광케이블 네트워크를 구축할 예정이다.

아마다바드의 지역기반(Area-based) 개발

지역기반 개발은 아마다바드가 지향하는 콤팩트 개발과 포용적 개발의 전략적 원칙에 따라 선택된 것으로, 아마다바드의 상징적인 지역인 간디아슈람(Gandhi Ashram) 부근에 위치한 와다지(Wadaj) 지역 내 약 240ha 지역이 대상이다. 우선 와다지 지역 210ha를 대중교통 중심으로 개조할 계획으로, 간선급행버스(BRT)축 양쪽으로 200m에 이르는 지역을 대상으로 한다. 개발조절기본규제에 따라 용적률을 180%에서 400%로 상향하고, 고밀 개발이 가능하도록 해당지역의 기반시설을 개선하고 공공 공간을 확충할 계획이다.

둘째로, 와다지 지역에 있는 약 30ha 규모의 슬럼을 재개발할 계획이다. 도시 내 최대 슬럼지역으로 약 8,000명이 거주하는

그림3 지역기반 개발사업으로서 아마다바드 지역기반(Area-based) 개발



자료 Ministry of Urban Development, India, 2016

6

타운계획지역(Town Planning Schemes, TPS) 직역하면 '타운계획책략'이라 할 수 있으며, 우리나라 토지구획정리사업과 비슷한 개념. 도시계획적인 노력으로 지역을 개선함에 따라 발생하는 가치상승을 계획실행의 재원으로 활용하는 계획실행수법 중 하나

이곳은 계획적 개입과 민관협력 방식으로 재개발된다. 충분한 공공 공간의 확보와 대중교통 이용을 촉진할 수 있는 환승체계 구축을 포함한다.

아마다바드의 범도시 문제해결

아마다바드가 제시한 범도시 문제해결은 다음 두 가지 내용을 담고 있다.

첫째, 스마트 대중교통시스템 구축이다. 일반 카드결제 시스템을 갖춘 통합 대중교통 통관리 플랫폼을 구축함으로써 대중교통 시스템에 대한 시민들의 이용성을 제고하고, 실시간 모니터링 시스템과 시민들의 이동패턴을 고려하여 서비스를 제공할 수 있는 웹 및 모바일 기반을 구축하는 사업이다. 대중교통을 개선하기 위해 신규 대중교통 인프라뿐만 아니라 기존의 대중교통 인프라에

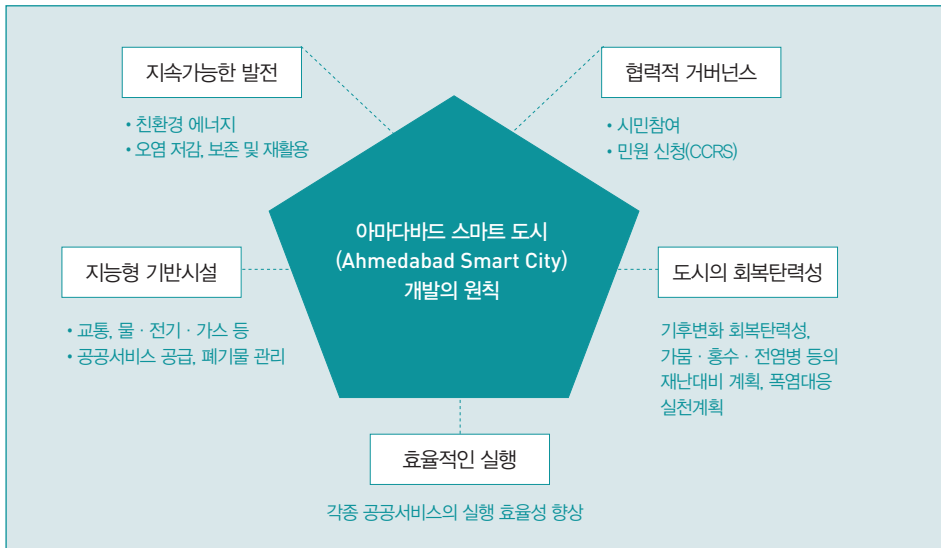
스마트 솔루션을 적용할 계획이다.

둘째, 광케이블 네트워크에 기반을 둔 중앙통제 센터를 설립하는 것이다. 중앙통제 센터는 실시간 모니터링 및 여러 도시 서비스 운영을 관리하는 통합 시스템이다. 아마다바드시의 모든 청사, 도시 시민센터, 도시 보건센터, 학교 및 시립 건물을 광케이블로 연결하여 지능형 공공서비스를 제공하는 것이다. 이 관제센터는 다음과 같은 업무도 통합관리할 계획이다.

- 기존의 여러 통제실 통합
- 교통 체계, 아마다바드 교통 서비스 (Ahmedabad Municipal Transport Service, AMTS), 간선급행버스체계(Bus Rapid Transit System; BRTS), 전자 거버넌스, 오염
- 응급 및 재해 대응 시스템

그림4 아마다바드 스마트 도시(Ahmedabad Smart City) 개발의 원칙 :

지속가능한 개발, 협력적 거버넌스, 지능형 기반시설, 도시의 회복탄력성, 효율적인 실행



- 소방, 경찰, 교통, 그리고 아마다바드 모든 부서로부터의 사고 관리 시스템
- 교통 통제, 교통 관리, 주요 교차점 및 스마트 주차에서의 법규위반 추적
- 환경 및 기후 모니터링
- 자동차 대기질 및 우량 모니터링

표3 아마다바드의 예산계획

투자 계획 (Investment Plan)	재원조달계획 (Funding Sources)
내용 • 지역기반 개발사업: 1,821 크로 (약 3.3조원) • 범도시 문제해결: 619 크로 (약 1.1조원)	• 정부: 1,415 crore(약 2.5조원) - 중앙정부: 488 크로 - 주정부: 244 크로 - 도시정부: 683 크로 • 기존사업과의 연계: 116 크로 • PPP 와 토자: 961크로(약 1.7조원)
총계 2,492 크로(약 4.5조원)	2,492 크로(약 4.5조원)

※ 100 crore = 약 1.5 억\$ = 약 1,800 억원

그림5 범도시 문제해결 사업: 스마트교통 + 통합도시관리시스템


교통카드 시스템

도시 전역 어디에서나
통용되는 교통카드

이용 가능할 대상

- 교통 시스템
- 주차 시스템
- 여가시설
- 공공의 고지서 지불
- 수도 · 가스 · 전기 등 요금 지불
- 소매점
- 기타
- 민간협력방식(PPP)으로 실행 예정 제안요청서(RFP) 안내 중



요약과 제언

인도의 스마트 도시 개발은 열악한 도시 및 기반시설과 비효율적인 정부를 개선하는 데 목적을 두고 있다. 이는 개인과 사회의 삶의 질을 개선하고 민간기업과 경제활동을 활성화함으로써 고용과 소비가 증가하도록 도모하는 국가적 전략사업의 일환이다. 이러한 국가전략을 현실화하기 위한 구체적인 수단이 곧 스마트 도시 개발인 것이다.


개발사업의 목적은 주요 기반시설을 갖추어 시민들에게 쾌적한 삶의 질을 제공하는 것, 그리고 깨끗하고 지속가능한 환경을 만드는 것, 이를 위해 스마트 솔루션을 활용하는 것이다.

인도의 도시들이 제안한 지역기반 개발들 중에는 기성 시가지를 재정비하는 방식도 있고 신시가지를 조성하는 방식도 있다. 도시들이 제시하고 있는 계획 규모는 국가에서 제시한 규모보다 매우 크게 잡고 있다. 하지만 사업의 시작은 계획서에 제시된 범위 중 특정 지역에서 실행 가능한 규모의

시범사업을 제안하고 있다.

범도시 문제해결 사업으로 제일 많이 선택하고 있는 것은 교통 분야이다. 시민들이 일상에서 직접적으로 접하는 심각한 문제로 인식되기 때문이다. 또한 교통 분야는 가용한 스마트 솔루션이 많은 분야로서 정보통신 기술을 활용한 스마트 도시 개발에 좋은 대상이 된다.

현재 진행되고 있는 스마트 도시 개발사업은 광범위하거나 장기적인 모델이 아니다. 그 목적은 인도 여타 도시에서도 모방 가능한 모범이 되는 모델을 제시하기 위한 것으로, 모범적인 사례는 인도 전역의 스마트 도시화에 큰 견인차가 될 것으로 기대하고 있다. 사업 발주는 2017년 하반기부터 본격적으로 시행될 것으로 예상되며, 발주는 다양한 단위사업으로 진행될 것이다.

여러 국가와 기업들이 인도의 스마트 도시 개발에 큰 관심을 가지고 있다. 사업의 분야가 다양한 만큼 한국의 기업들도 인도의 스마트 도시 개발사업에 참여할 기회가 많을 것으로 기대된다. 

참고문헌

- 강명구. 2015, UN-Habitat의 리더들을 위한 도시계획 개론
- 강명구 · 이창수, 2015, 스마트 도시 개념의 변화와 비교: 서울시 사례 분석을 중심으로, 한국지역개발학회, 27(4)
- Ministry of Urban Development, Government of India, 2015a, The Smart City Challenge Stage 2
- Ministry of Urban Development, Government of India, 2015b, Smart City Mission Statement and Guidelines
- Ministry of Urban Development, Government of India, 2016, Ahmedabad Smart City Proposal
- The Economist, 2015, The Gujarat Model: How Modi-nomics was forged in one of India's most business-friendly states <http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21638147-how-modi-nomics-was-forged-one-indias-most-business-friendly-states>. Accessed on September 1, 2016
- UN, 2014, World Urbanization Prospects