2

다낭 - 서울 간 공동연구의 중간성과 : 다낭시 발전 및 다낭첨단산업단지의 실현 전략을 중심으로[1]

임희지 연구위원, **남선희** 연구원
heeji@si.re.kr·namsun11@si.re.kr
서울연구원 도시공간연구실

다낭은 2030도시기본계획을 통해 다낭의 목표를 '사회 · 경제, 문화 · 스포츠, 교육 · 훈련, 기술 · 과학, 국내외 물류기능, 차세대 정보통신과 금융, 국가 안보 등의 베트남 중심도시'로 정했다. 하지만 인도차이나 반도, 베트남, 중부지역, 다낭시 등의 다낭의 다양한 위계에서 다낭의 잠재력을 재검토한 결과, 지리적 위치, 우수한 교통 인프라, 천혜의 자연환경과 역사문화자원, 양호한 도시 인프라 등을 바탕으로 베트남을 넘는 국제적인 거점도시로 성장할 가능성을 찾아볼 수 있었다. 따라서 다낭의 비전을 '세계적 물류 · 관광 · 지식의 거점'으로 재설정했고, 이를 실현하기 위해 다음과 같은 연구 과제를 도출했다.

1. 개요

최근 동남아시아에서 가장 인기가 높은 관광도시라면 단연 다낭을 꼽을 수 있다. 산과 바다가 어우러진 아름다운 자연자원과 다양한 역사문화자원을 함께 볼 수 있는 도시는 전 세계적으로도 극히 드물기 때문이다. 또 사통팔달의 입지적 특성을 바탕으로 기존 관광 · 물류산업과 함께 첨단산업과 업무서비스 등 신산업에 대한 수요가 높아지고 있어 경제적 측면에서 다낭시가 갖는 중요성 역시 점차 증가하고 있다.

다낭시와의 공동연구는 2012년 다낭시가 다낭첨단산업단지의 성공적인 개발을 위해 서울의 상암디지털미디어시티(DMC) 사례에 관심을 갖게 되면서 시작되었다. 다낭시는 당시 상암DMC 계획 수립에서부터 현재까지의 조성 과정에 지속적으로 참여하여 총괄계획가 역할을 해 온 성균관대학교 김도년 교수에게 그동안의 경험을 공유해주길 요청했다. 상암DMC 및 첨단산업단지 계획에 대한 경험을 축적한 성균관대학교 녹색도시건축연구소는 유엔해비타트(UN-Habitat)와 함께 사전연구를 시작하였다. 연구진행과정에서 다낭시 산업단지의 성공적인 조성을 위해서 광역차원의 도시계획, 교통, 산업 등에 관한 종합적인 접근이 필요했고, 이러한 이유에서 도시종합연구소인 서울연구원이 공동연구에 참여하게 되었다. 성균관대학교, 유엔해비타트, 서울연구원 3개 기관은 다낭시 첨단산업단지가 실제로 작동할 수 있도록 컨설팅하고 더 나아가 다낭시에 대한 새로운 비전을 함께 제시하기로 합의하였다.

3개 연구기관은 다낭시에 적합한 모델을 만들기 위해서 함께 논의하고 대안을 만들어 나가는 것에 공감하면서 2014년 1월에 공동연구를 시작하였다. 다낭시 발전 및 다낭첨단산업단지 조성을 위한 워크샵 진행과정에서 기존의 3개 기관 외에 다낭사회경제연구원과 다낭첨단산업단지 관리위원회 등 다낭시의 주요 관계자들도 공동연구에 직접 참여하기로 하였다. 이렇게 해서 대한민국과 베트남의 대학과 연구소뿐 아니라 국제기구까지 직접 참여하고 함께 결정해나가는 다낭프로젝트가 탄생하였다.

이번 공동연구에서는 그동안 단기적이고 일방적인 해외 교류사업에서 드러난 문제와 한계를 극복하고자 했다. 이를 위해 호흡을 다소 길게 가져가면서도 단계적으로 목표를 정하고 성과를 내는 방식으로 접근했다. 또 계획조정에서부터 실제 사업 추진까지 다양한 스펙트럼을 다루어야 하므로 보통 진행되는 일방적인 컨설팅이 아니라, 공동연구진 각각이 역할을

1 본 연구는 다낭시 사회경제연구원, UN-Habitat, 성균관대학교 녹색도시연구소, 서울연구원 등 4개 기관이 지난 1년간 공동으로 연구하고 워크샵을 추진한 결과를 요약한 것이다.

갖고 협의를 통해 내용을 만들어가는 쌍방향 접근방식으로 진행되었다. 3번의 워크샵이 다낭과 서울에서 개최되었고, 방문 전후에 주제와 진행방향을 정하고 내용에 대한 의견을 교환하고 수정하는 방식을 거쳤다.

서울과 다낭의 공동연구는 이번 연구로 종료되지 않고 앞으로도 계속 진행될 예정이며, 이 글에서 소개할 내용은 2014년에 1단계로 추진한 연구의 결과이다. 첫 연구는 다낭시에서 작성한 계획을 토대로 다낭시의 비전과 발전방향을 재설정하고, 한국과 서울 사례를 토대로 다낭시 발전 및 다낭첨단산업단지의 실현전략을 새로 만드는 것을 중심으로 진행되었다. 이 연구는 다낭시와 지속적인 논의를 통해서 서로 공감할 수 있는 계획을 만들고 다낭시가 이 연구 결과를 관련 계획과 정책에 반영하기 위해 다낭시 내부 및 중앙정부와 공식적인 절차를 추진하고 있다는 점에서 그동안의 해외협력사업과는 다른 힘을 갖고 있다고 말할 수 있다.

이 글을 통해 직접적으로는 다낭시의 잠재력과 발전방향 및 주요 과제를 소개하고, 간접적으로는 이러한 장기적인 관점의 협력적 연구가 만들어낸 중간 연구결과물을 공유하여 앞으로 해외 교류 · 협력사업 추진에 도움을 주고자 한다.

2. 다낭의 잠재력과 새로운 과제

가. 다낭의 잠재력

이번 연구에서는 객관적인 입장에서 다낭시의 비전을 검토하기 위해 여러 공간단위에서 다낭시를 탐구하였다. 단순히 다낭시 자체가 가진 잠재력뿐만 아니라 동남아시아, 베트남, 다낭 대도시권 내에서 다낭시가 가진 위상과 강점을 살펴보았다. 그리고 이렇게 도출된 다낭시의 다양한 잠재력을 기반으로 다낭시의 비전을 좀 더 실현가능한 방향으로 재설정하고자 했다.

그림1 연구의 접근방향 : 다층적 접근을 통한 다양한 개발잠재력 도출

다낭시는 풍부한 자연환경과 자연자원을 보유한 관광도시이며 14개 대학과 140개 호텔 등 국내 여느 도시에 비해 교육 · 생활 인프라가 잘 갖춰진 '깨끗하고 조용한 살기 좋은 도시'로 알려져 있다. 또 베트남의 3대 국제공항, 8대 국제항만 등 다양한 교통 물류 인프라를 가진 교통의 요충지이다.

다낭시는 이와 같은 우수한 인프라를 토대로 최근 중부지역의 중심도시 역할을 강화하고 있다. 특히 관광산업이 대표적이다. 후에, 호이안, 미선 등 다낭 인근의 세계문화유산을 방문하는 국내외 관광객들은 다낭의 국제공항과 항만, 호텔 등을 이용하는 등 다낭을 중부지역 관광의 거점으로 활용하고 있다. 더불어 앞으로 개발될 다낭시 내 첨단산업단지(DHTP)와 아이티단지(IT Park)는 땀끼시의 추라이(Chu Lai) 경제특구, 꽝응아이시 중꾸엇(Dung Quat) 경제공업구역 등과 연계하여 중부지역의 자족적 산업기반을 구축하는 데 큰 영향을 줄 것으로 예상한다.

베트남 정부는 현재 북측의 하노이와 남측의 호찌민시에 집중된 베트남 개발의 흐름을 중부지역으로 분산시켜 균형발전을 추진하기 위해 다낭시를 중심으로 베트남 중부를 핵심경제지역(Key Economic Zones)으로 지정하기도 했다.

또 다낭시는 좁고 긴 베트남 국토의 중앙에 있어 북측의 하노이와 남측의 호찌민시를 연결하는 국내 교통의 중심지 역할을 하고 있고, 2013년 베트남 상공회의소에서 '경쟁력 지수(Provincial Competitiveness Index)'를 조사한 결과 63개 지자체 중에서 1위를 차지하는 등 우수한 기업환경을 갖춘 도시로 평가받고 있기도 하다.

마지막으로 다낭시는 '인도차이나 반도의 관문도시'로 부상하고 있다. 인도차이나 반도의 동서를 가로지르는 '동서대로'의 시작점이고,

동서대로를 지나는 도시 중 최대 규모의 국제공항과 항만을 갖추고 있기 때문이다. 인도차이나 반도의 국가들은 동서대로를 중심으로 물류 및 산업기능을 강화할 예정이므로, 앞으로 다낭시가 인도차이나 반도와 동북아시아, 나아가 미주지역을 연결하는 물류거점으로 성장할 가능성이 높을 것으로 전망했다.

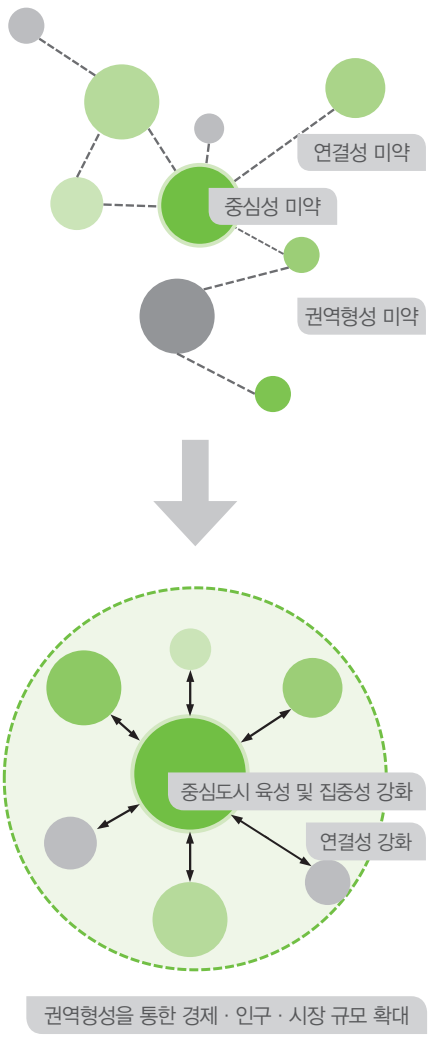
나. 다낭의 비전과 과제

다낭은 2030도시기본계획을 통해 다낭의 목표를 '사회 · 경제, 문화 · 스포츠, 교육 · 훈련, 기술 · 과학, 국내외 물류기능, 차세대 정보통신과 금융, 국가 안보 등의 베트남 중심도시'로 정했다. 하지만 인도차이나 반도, 베트남, 중부지역, 다낭시 등의 다낭의 다양한 위계에서 다낭의 잠재력을 재검토한 결과, 지리적 위치, 우수한 교통 인프라, 천혜의 자연환경과 역사문화자원, 양호한 도시 인프라 등을 바탕으로 베트남을 넘는 국제적인 거점도시로 성장할 가능성을 찾아볼 수 있었다. 따라서 다낭의 비전을 '세계적 물류 · 관광 · 지식의 거점'으로 재설정했고, 이를 실현하기 위해 다음과 같은 연구 과제를 도출했다.

먼저 다낭 대도시권을 형성할 것을 제안했다. 대도시권 형성은 인접한 도시를 연계해 '규모의 경제(economic of scale)'를 실현하고, 각 도시가 가진 특성을 연계해 경쟁력을 강화하기 위한 전략이다. 도시 간 연계를 통해 배후 인구규모를 키우고 각 도시가 가진 산업기능으로 하나의 자족적인 산업생태계를 만든다면, 국내외 민간투자가 활성화되고 설치 · 운영비용이 많이 드는 항만, 공항 등 대규모 교통시설을 공유하는 것도 용이해진다. 또 도시 간 갈등, 경쟁을 줄이고 서로 다른 도시환경과 문화를 결합해 기존과는 전혀 다른 창조적인 환경을 조성하는 기회가 될 수 있다. 이번 연구에서는 우리나라의 동남권 사례를 기반으로 단계적 추진전략을 마련하고, 도시 간 산업기능을 연계하고 광역 교통체계를 구축하는 방안을 제시했다.

그림2 다낭시 비전과 과제 재설정

그림3 대도시권 형성 및 허브시티 개발 전략의 개념



두 번째로 다낭을 허브시티로 조성하기 위한 전략을 제안했다. 허브시티는 중심도시의 집중성(concentration)과 주변 도시 간 연결성(connectivity)을 통해 지역 · 국가 · 세계적 스케일에서 물류, 유통, 금융, 비즈니스, 지식산업 등의 중심기능을 수행하는 도시를 말한다. 허브시티 육성은 대도시권의 형성을 위해서도 꼭 필요한 전략인데, 중심도시의 집중성과 연결성을 토대로 도시들이 강하게 연계될 수 있기 때문이다. 중부권의 거점도시인 다낭은 대도시권의 허

브시티로서, 중심도시 역할을 수행하며 주도적으로 도시 간 협력과 연계를 추진해 나갈 필요가 있었다. 이를 위해 다낭을 비즈니스 · 업무, 교통 · 물류, 관광 · 유통, 지식 · 산업 기능 중심의 허브시티로 육성하기 위한 전략을 마련했고, 서울과 대전, 부산 등의 국내 사례를 검토했다.

마지막으로 다낭 대도시권, 허브시티 개발의 선도적이고 핵심적인 사업이 될 '다낭 첨단산업단지'의 실현전략을 제안했다. 이를 위해 상암 디지털미디어시티, 마곡도시개발 사례 등 서울의 산업단지 개발경험을 반영하여 기존에 조성된 하노이, 호찌민시 첨단산업단지와의 차별성을 확보하고자 했다. 또한 새로운 다낭의 중심기능들을 반영할 수 있도록 위상을 재설정하고, 토지이용계획과 첨단산업용도, 실현전략 등을 구체화했다.

3. 다낭 대도시권 형성 전략

가. 우리나라의 동남권 사례

부산, 울산, 창원 등이 연계된 우리나라의 동남권은 주요 도시들이 해안을 따라 위치하고, 해안 도시로서 산업 · 물류 · 역사 · 문화 · 관광 분야의 경쟁력을 갖추고 있다는 점에서 다낭의 대도시권과 여건이 유사하다.

동남권의 대도시들은 대부분 1970년대 중화학공업 육성을 통해 발전한 공업도시이다. 중앙정부는 포항, 울산, 창원 등에 대규모 산업단지를 조성했고, 1990년대까지 각 도시에 주거단지와 기반시설을 공급하며 '성장거점 육성 정책'을 운영해왔다. 하지만 1990년대 이후부터는 광역교통 종합계획, 광역도시계획 등을 통해 대도시권 단위의 지역균형발전으로 정책 방향이 전환되었고,이에 따라 부산을 중심으로 하는 동남권이 형성되었다.

부산은 김해국제공항과 국내 최대 규모의 부산항 등을 기반으로 물류 및 국제 비즈니스 산업이 크게 발전했으며, 동남권의 중심도시로서 컨벤션, 위락, 고차서비스와 고급인력을 주변도시에 공급하는 역할을 하고 있다. 동남권의 중공업축은 금속 · 자동차 · 조선 산업을 중심으로 포항–울산–부산이 연계되어 있으며, 첨단산업축 역시 항공 · 우주, 기계 · 방위산업 중심이 발전한 마산–진해–창원부터 부산까지 이어지고 있다. 또 경주의 다양한 역사문화자원과 진해 및 부산의 해양관광자원이 역사문화관광축으로 연결되어 있다.

동남권은 오늘날 남해안고속도로 등의 광역교통 · 기반시설을 설치 · 확장하며 도시 간의 연계를 강화하고 있다. 부산은 국제 공항, 항만 등의 인프라를 기반으로 교통 측면에서도 도시 간 연계의 중심으로서 동남권의 관문도시 역할을 하고 있다. 동남권은 현재 인구규모와 산업생산량에서 수도권에 이어 두 번째로 규모가 큰 대도시권으로, '동남권 상생위원회' 구성 등을 논의하며 지자체 간 협력을 통한 경쟁력 강화 방안을 모색하고 있다.

그림4 우리나라 동남권의 대도시권형성 사례

나. 다낭의 단계별 대도시권 형성 전략

우리나라 사례를 토대로 다낭 대도시권의 단계별 추진 전략을 제시했다. 먼저, 거점도시의 경쟁력을 강화하고 점진적으로 산업 · 교통을 연계하여 단일 경제권을 조성해 나갈 필요성을 확인했다. 이에 따라 1단계로 다낭 등 거점도시의 산업경쟁력을 강화하고 교통 · 통신 등 기반시설을 개선하는 데 집중하여 도시 간 연계의 기반을 마련하도록 하였다. 다음

으로 도시 간 유사 · 연관 산업을 연계하여 산업생태계를 조성하고, 고속화도로 등을 설치하여 광역교통체계를 구축하는 방안을 검토하였다. 2030년 이후에는 이러한 대도시권의 경쟁력을 기반으로 하노이, 호찌민시, 그리고 주변국가 거점도시들과의 산업 · 경제 · 문화적 네트워크를 구축해 글로벌 대도시권을 형성해 나갈 것을 제안하였다.

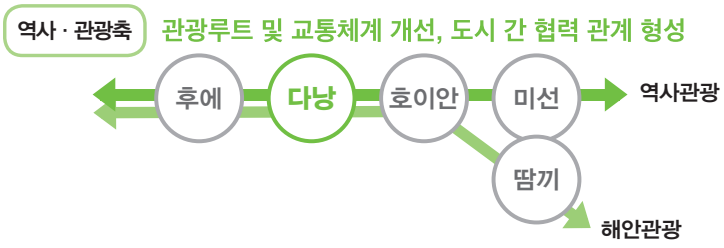
■ 산업연계 방안

다낭과 주변도시의 현황과 잠재력을 고려했을 때, 앞으로 다낭 대도시권은 물류유통과 역사관광, 첨단산업을 중심으로 발전할 가능성이 높다. 물류유통 산업은 인도차이나 반도의 동서대로(EWEC)와 베트남 1번국도가 교차하는 동하시와 국내 주요 국제공항과 국제항만이 위치한 다낭을 중심으로 육성하고 이를 남쪽으로 확장하여 산업기능과 연계하면서 경쟁력을 갖추도록 해야 한다. 역사관광 산업은 세계문화유산이 있는 후에, 호이안, 미선과 해안관광지로서의 잠재력을 갖춘 다낭, 땀끼 간의 협력을 통해 실현하는 방안을 검토하였다. 마지막으로 첨단산업은 다낭첨단산업단지, 추라이(Chu Lai) 경제특구, 중꾸엇(Dung Quat) 경제공업구역이 활발히 운영되고 있는 다낭, 땀끼, 꽝응아이를 연계해 함께 육성해 나가는 방안을 논의하였다.

■ 교통연계 방안

고속화 광역교통체계는 대도시권 형성을 위한 가장 중요한 전제 조건이다. 다낭과 인접도시 간의 평균 도로통행속도는 약 30km/h 수준으로 도로여건이 매우 좋지 않다. 우리나라는 경부고속도로(평균 80km/h)와 고속철도(평균 170km/h)를 통해 서울–부산을 연결하며, 전국을 일일생활권으로 만든 바 있다.

그림5 다낭과 인접도시 간 산업기능 연계 전략



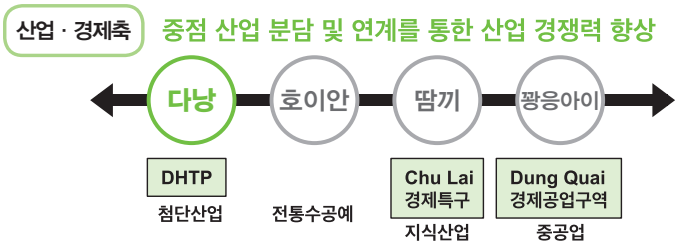


그림6 한국의 광역교통체계 구축 사례를 통한 교통연계 방향

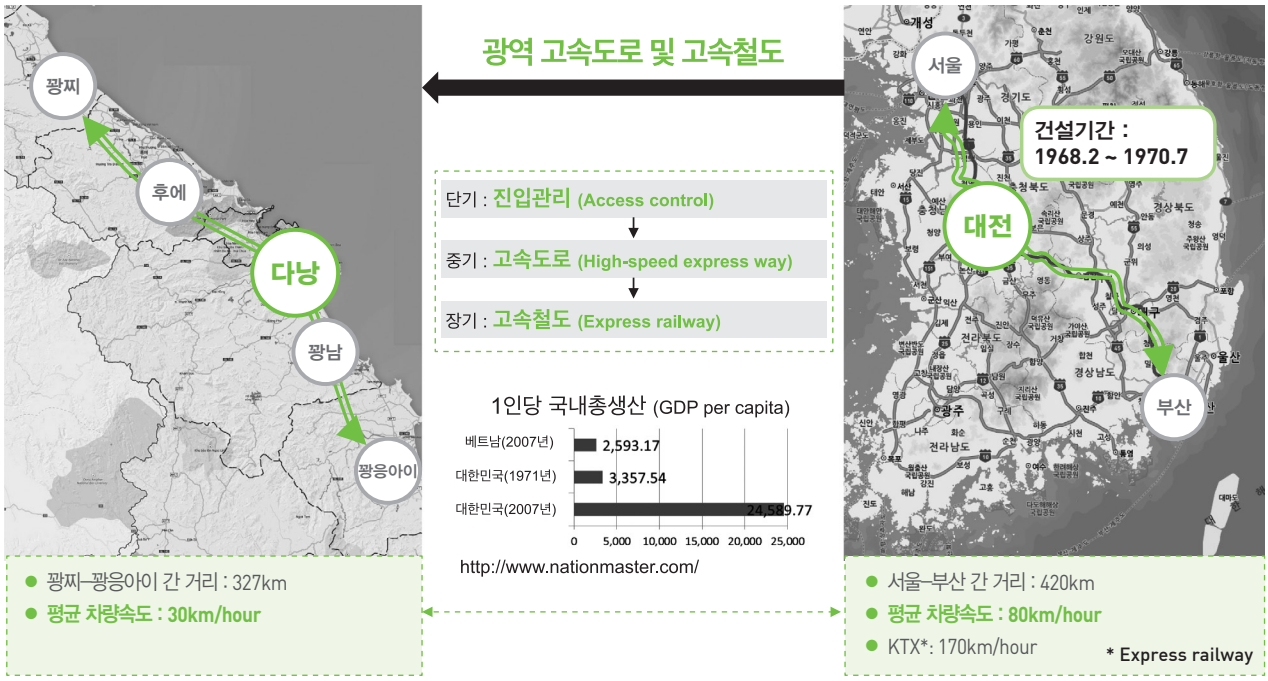
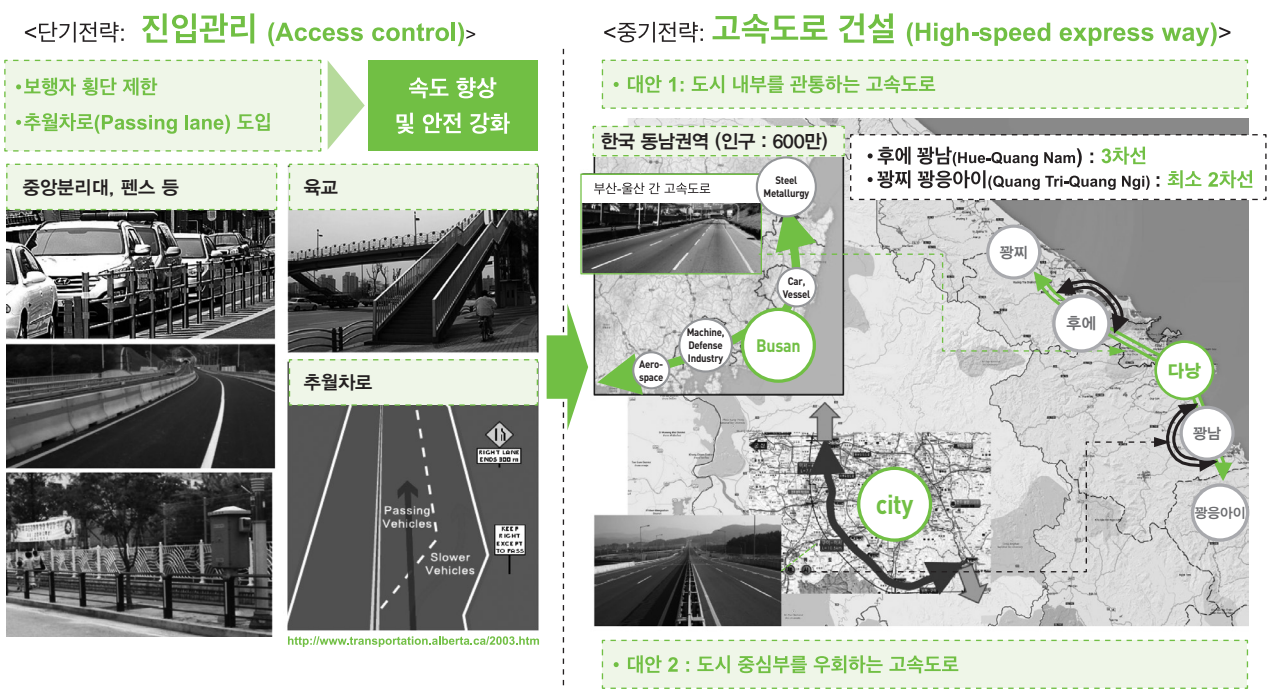


그림7 진입관리와 고속화 광역교통체계 구축 전략



이처럼 다낭과 인접도시들을 고속도로급의 도로로 연결할 필요가 있지만, 현실적으로 시간과 비용의 한계가 있으므로 단기적으로 진입관리(access control)를 통해 기존 도로의 기능을 향상하는 방안을 제안하였다. 진입관리는 중앙분리대, 펜스, 육교 등을 설치해 보행자와 차량, 차량과 차량 간의 상충을 최소화하는 방안이다. 하지만 진입관리만으로는 도로기능을 강화하는데 한계가 있으므로, 중·장기적으로 다낭 중심의 남북방향 고속도로와 고속철도를 건설하는 방안을 검토하는 것이 필요하다.

4. 다낭 허브시티 개발 전략

다낭은 지리적 위치, 도시의 규모, 교통시설 및 사회·물리적 인프라, 투자·사업 여건의 측면에서 앞으로 교통·물류, 유통·관광, 지식·산업, 비즈니스·금융 부문의 허브시티가 될 수 있는 충분한 잠재력을 갖추고 있었다. 하지만 다낭의 허브시티 조성을 위해서는 먼저 여건이 갖춰진 산업을 강화하고 점차 새로운 기능을 도입하는 단계적인 추진전략이 필요했다.

따라서 우선적으로 지리적 이점과 기존 교통 인프라를 활용하여 교통·물류 기능을 강화할 것을 제안하였다. 그러려면 고속화 교통체계를 마련하고 공항·항구·철도 등 기반시설을 개선할 필요가 있다. 다음으로 교통·물류 시스템과 연계한 농수산물 도매시장, 대규모 쇼핑센터 등을 건설하여 유통과 관광 기능을 활성화할 것을 제안했고 마지막으로 도시의 인구·경제 성장규모에 맞춰 비즈니스·금융, 지식산업 등의 신기능을 도입할 것을 제안하였다.

그림8 허브시티 조성 전략

가. 교통·물류 허브 조성

■ 도로여건 개선과 대중교통 중심의 교통체계 구축

다낭은 폭이 좁은 비포장도로가 대부분이며, 교통 신호도 거의 없어 도로교통 상황이 매우 열악한 편이다. 또 전체 도로 교통량 중 오토바이를 포함한 이륜 교통수단이 82%로 대부분을 차지하고 있어 교통혼잡과 대기오염에 대한 우려가 커지고 있다.

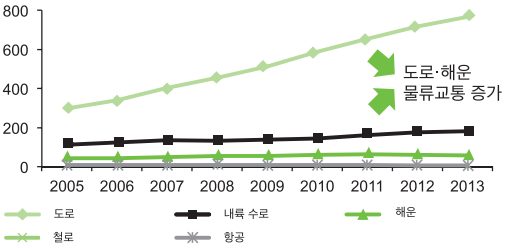
다낭을 교통·물류 허브도시로 육성하기 위해 먼저 도로포장과 교통신호 설치, 통합 교통정보시스템 도입 등을 통해 열악한 도로교통 여건을 개선하고, 장기적인 관점에서 대중교통과 보행중심의 교통체계를 구축할 필요가 있다.

서울은 2004년 버스노선을 광역, 지선, 간선, 순환형으로 구분하고, 중앙버스전용차로제, 버스 우선신호체계 등을 도입하여 버스의 속도를 향

그림9 대중교통체계 구축 방안

그림10 물류시스템 구축 방안

교통수단별 물동량 (단위: 백만톤)



지역 간 물류

1. 도로-항공-해운 물류 통합시스템 구축
   ➔ 허브&스포크 시스템 (Hub & Spoke system)
2. 지역 간 물류고속도로 건설
3. 공항, 항구, 기차역 시설 개선

도시 물류

1. 물류 친화적 간선도로망 정비
   (예 : 물류전용 주차장, 물류교통 혼잡 완화관리)
2. 물류차량 관리 ➔ 정보시스템 구축

환경친화적 물류 시스템

1. 친환경 차량 도입
2. 물류용 대형차량 우회노선 건설

* 인천과 마닐라는 물류차량이 도심을 통과

상하는 등 대대적으로 버스시스템을 개편했다. 또 승객들이 편리하게 버스를 갈아탈 수 있게 하고자 환승요금 체계와 교통카드 시스템을 도입하고, 여러 버스노선이 교차하는 곳에 환승센터를 설치했다. 이러한 서울의 사례를 기반으로, 2030년까지 다낭시의 버스수송 분담률을 50% 이상으로 높이고, 오토바이 등 개인 교통수단의 분담률을 82%에서 25%가량으로 낮춰가는 방안을 제안했다.

■ 지리적 위치와 주변산업을 연계한 물류 기능 강화

이러한 교통여건 개선과 함께 물류기능 강화를 위한 여건 조성이 필요한데, 우리나라의 주요 물류도시 중에서는 국토 중심에 있는 대전과 해안도시인 부산이 다낭과 지리적인 조건과 인프라 여건 등이 유사하여 참고토록 제안하였다. 대전은 지리적 위치를 활용해 국내 물류를 모았다가 일괄적인 분류작업을 해서 다시 목적지로 보내는 중간기점의 역할, 즉 허브 앤 스포크(Hub & Spoke) 기능을 담당하고 있다. 해안가에 있는 부산은 국제항만과 국제공항을 기반으로 주변에 집적한 해양, 선박산업과 지식산업단지 등과 연계하여 물류기능을 확대하고 있다.

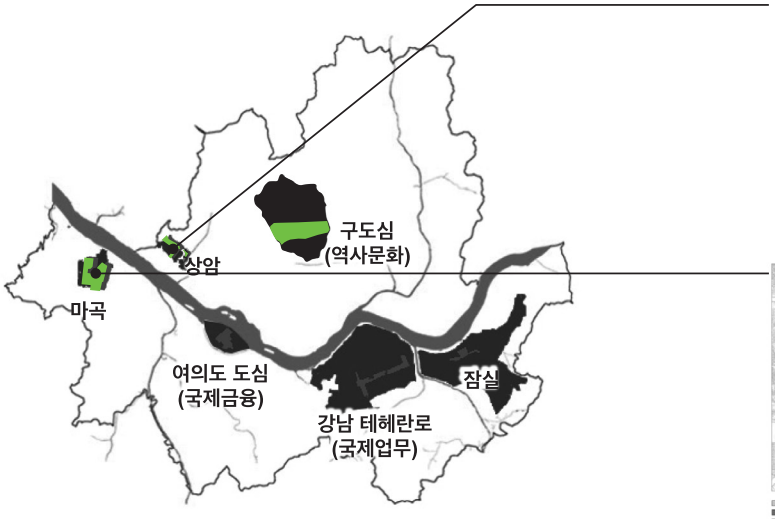
다낭 역시 국토 중심, 인도차이나 반도 동서대로(EWEC)의 기점이라는 지리적 위치와, 국제공항 · 항만 등의 인프라를 적극 활용해 물류산업을 활성화하고자 한다. 이를 위해 항만, 공항, 철도역 등 주요 교통시설과 연계된 도시물류창고를 건설하고 첨단 물류정보시스템 도입 등을 통해 통합적인 물류 체계를 구축하는 방안을 제안하였다.

나. 관광 · 유통 및 비즈니스 · 금융 허브 조성

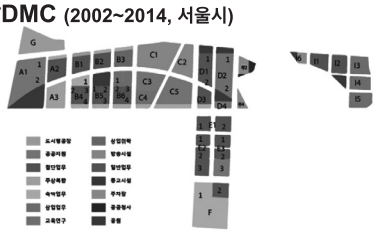
다낭은 산업구조가 고도화되면서 IT, 소프트웨어, 전기공학 등 첨단산업 관련 기업입주수요가 증가하고 있다. 또 2012년에는 다낭시의 1인당 GDP가 2,294달러로 베트남 전체 수치인 1,540달러를 크게 앞섰으며, 외국인 관광객 수도 2011년에 비해 30만 명이 늘어나는 등 다낭시민의 구매력과 관광산업에 대한 수요도 눈에 띄게 늘어나고 있다.

그러나 구도심에 집중된 다낭의 업무, 관광, 유통 기능은 높은 밀도, 다양한 용도의 혼재, 낙후된 건축물과 도시기반시설 등으로 이러한 수요

그림11 서울의 중심지 개발 사례



상암DMC (2002~2014, 서울시)



- 서북권 광역중심
- 면적 : 60ha (사업용지 59%, 공공용지 41%)
- 방송, 영화/애니메이션, 게임, 음악 등 미디어사업, 디지털 콘텐츠 연구·개발·제작·유통 등 중점 육성

마곡산업단지 (2007~2014, 서울시+SH공사)

- 서남권 광역중심
- 면적 : 360ha
  (주거 16.2%, 상업 2.3%,
  업무 8.3%, 산업지원 20%,
  지원시설 2.2% 등)
- BiT(Bio+IT), GeT(Green+Energy) InT(IT+Nano), BmT(Bio+Medical) 등 특화산업 도입

를 충족시키기에 한계가 있다. 이에 따라 다낭의 인구성장과 도시 확장을 고려하여 기존 도심의 환경을 재정비하고, 새로운 중심지를 조성하여 업무 · 관광 · 유통 기능을 육성하는 방안이 필요할 것으로 보인다.

■ 신시가지 개발과 연계하여 다원화된 중심지 체계 구축

서울의 경우 1970년대 과밀화된 강북의 구도심을 벗어나 강남개발을 추진하면서 '강남(테헤란로) 부도심'과 '잠실 부도심'을 조성하고 도시의 중심기능을 다원화하기 시작했다. 이후 2000년대에는 상암지구를 개발하면서 광역중심인 '상암 디지털미디어시티(DMC)'를 조성했고, 현재 마곡개발사업과 연계해 역시 광역중심의 새로운 중심지를 개발하는 중이다.

다낭시는 2030 도시기본계획에 따라 새로운 철도 역사건설이 예정된 북측에 업무 · 상업 기능을 확대할 예정이었다. 이에 신시가지개발이 계획되어 있는 동북측과 남측에도 개발사업과 연계한 중심지 조성사업을 추진하는 방안을 제안했다. 특히 현재 다낭 대도시권과 다낭시의 중심사업으로 추진된 동북측의 다낭첨단산업단지를 중심지로 육성하는 방안을 검토할 필요가 있다.

그림12 다낭의 중심지 체계 다원화 방안

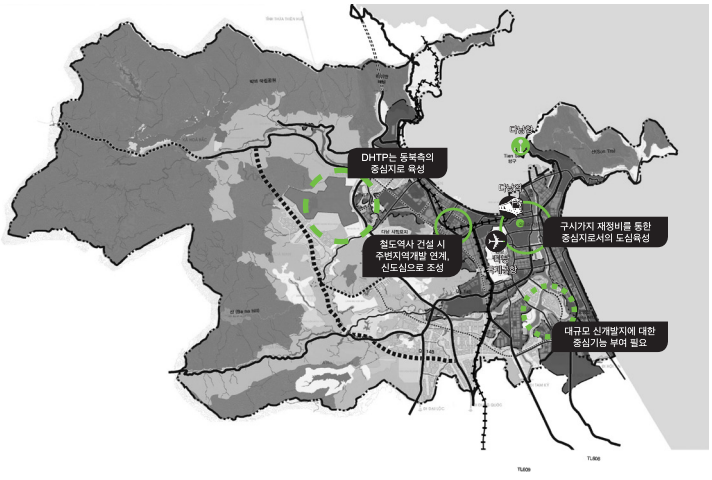
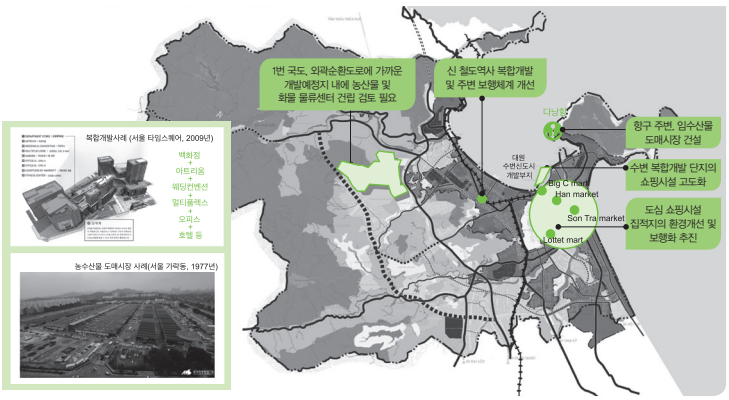


그림13 유통센터 확보 및 쇼핑시설 환경 개선 방안



■ 중심지 개발 시 대규모 유통 · 쇼핑시설 설치 추진

서울은 1970년대 급증하는 인구에 안정적으로 생필품을 공급하고, 현대화된 유통서비스체계를 구축하기 위해 서울 외곽 지역에 가락 종합도매시장을 건설한 사례가 있다. 다낭시도 교통이 편리한 1번 국도와 외곽순환도로, 항구 주변에 농수산물 중심의 도매시장을 설치하여 교통 · 물류기능을 지원하고, 다낭과 주변도시를 위한 체계적인 유통시스템을 조성하는 방안을 검토할 필요가 있다.

따라서 증가하는 관광 · 쇼핑수요에 대응하기 위해 구도심의 기존 쇼핑시설 집적지의 환경을 개선할 것을 제안하였다. 또 앞으로 추진될 개발사업과 연계하여 고급쇼핑 시설을 건설하는 방안과 북측에 건설 예정인 새로운 철도역사와 수변 신도시 사업과 연계한 복합개발을 통해 면세점, 백화점 등을 도입하는 방안을 검토하였다. 이와 더불어 관광객들이 걸어 다니면서 관광과 쇼핑을 즐길 수 있도록 도심과 주요 쇼핑시설 주변의 보행체계도 함께 개선할 필요가 있다.

다. 지식 · 산업 허브 조성

■ 적정 산업용지 공급을 통한 산업 전환 추진

2008년부터 2012년까지 다낭의 산업변화를 살펴보면 서비스업의 빠른 성장세가 두드러지지만, 제조업 종사자 비중이 47%를 차지하는 등 여전히 제조업 중심의 산업구조를 보유하고 있는 것으로 나타났다. 다낭의 제조업 중에

그림14 다낭의 산업단지 현황 및 조성계획

서는 조립금속, 의류, 컴퓨터, 전기 관련 산업이 높은 비중을 차지하고 있었으며, 그 외 첨단산업인 차량조립 및 정비와 의약품 관련 산업도 그 종사자 수가 2008년에서 2012년까지 각각 5.7배, 2.3배 증가함으로써 초기 발전단계에 진입하고 있다.

서울은 기존 섬유 · 봉제 산업 위주였던 구로공단이 IT 중심의 디지털 산업단지로 진화한 사례가 있다. 구로공단은 1960년대 8개의 섬유 · 봉제 사업체로 시작하였지만, 국가산업이 발전하는 시기에 적극 아파트형 공장을 건설해 공급한 결과 현재 일만여 개 IT 사업체가 입지하고 있는 G밸리로 재탄생할 수 있었다. 구로공단의 공간적 변천과 산업적 진화가 보여주는 정책적 함의를 다낭 첨단산업단지를 지식산업 허브의 중심지로 개발하는데 적용할 수 있을 것으로 기대된다.

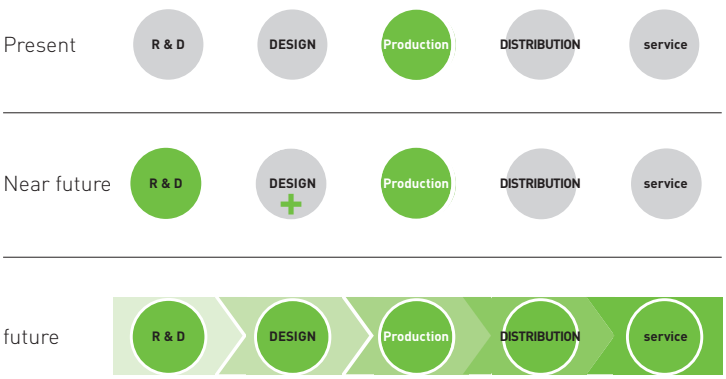
다낭에 있는 6개 산업단지는 대부분 기계, 전기산업 등의 제조업 위주로 구성되어 있다. 또 여러 사업체가 다양하게 섞여 있어 단지별로 뚜렷한 특성이 없고 향후 고도화된 첨단산업의 입주수요에 대응하는데 한계가 있을 것으로 보인다. 이에 따라 추가적으로 조성중인 다낭첨단산업단지(Da Nang High-Tech park)와 IT단지(IT Park)를 지식집약 산업 중심단지로 조성할 수 있도록 차별화하여 개발할 필요가 있다.

5. 다낭 첨단산업단지 실현 전략

■ 일 · 생활 · 여가가 조화로운 친환경도시 조성

기존 다낭 첨단산업단지의 계획안은 생산기능(제조업) 중심으로 계획되어 지원기능 시설 · 녹지 및 오픈스페이스 등 도시환경에 대한 고려가 미흡한 편이었다. 또 단순하고 획일적인 토지이용계획과 블록계획으로,

그림15 산업의 전 과정



미래 사업 여건의 변화와 다양한 산업특성에 대응하는데 한계가 있을 것으로 예상된다.

다낭 첨단산업단지는 현행 중심산업인 제조업을 기반으로, 단계적으로 지식집약산업을 도입하고 융합할 수 있도록 조성하는 것이 필요하다. 이를 위해 다양한 산업과 문화가 공존하고 일 · 생활 · 여가가 조화를 이루는 창조적 환경의 첨단산업단지를 조성하는 방안을 제안했다. 이와 더불어 기획 · 연구 · 생산 · 판매 등 산업의 전 과정이 이루어지는 클러스터 개념을 도입하고, 여건과 특성에 따라 유동적으로 대응할 수 있는 범위 내에서 토지이용과 획지계획을 조정하는 방안을 검토했다.

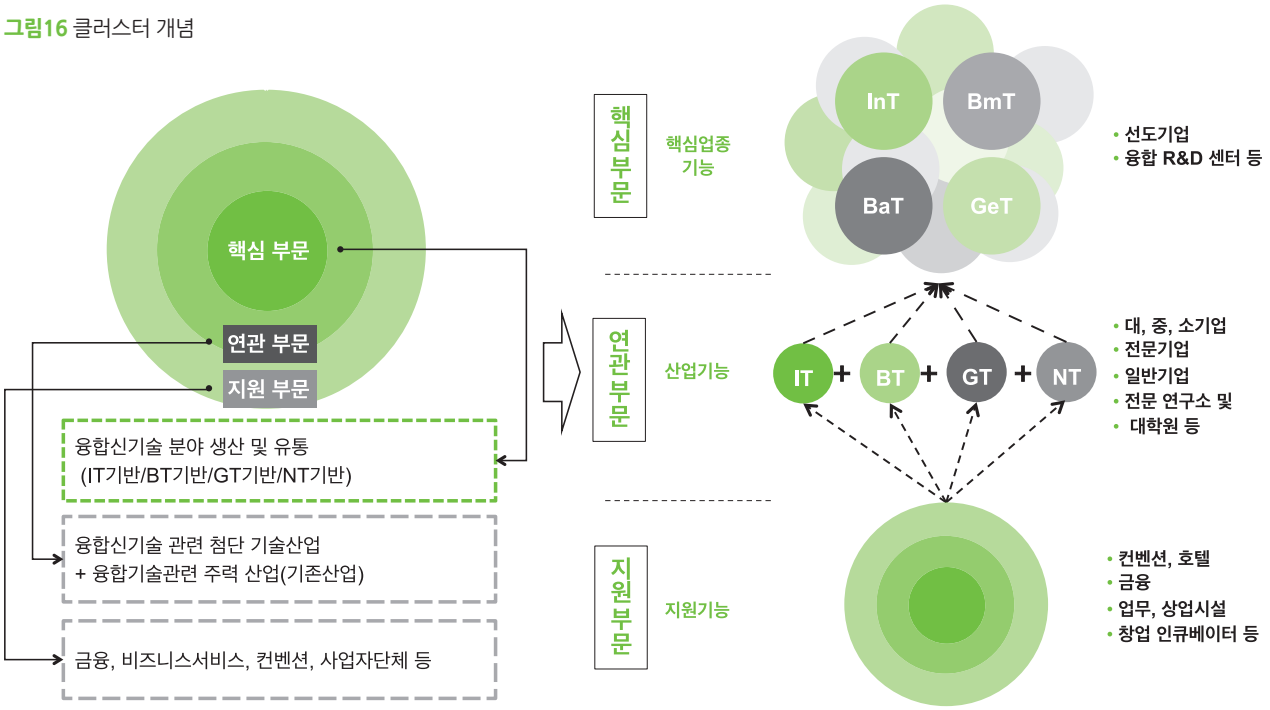
■ 산업-도시 기능을 고려한 토지이용계획의 조정

먼저 주변환경과 기능 간의 상호작용을 고려하여 주요 산업의 위치를 조정했다. 특히 제조업은 환경문제를 고려하여 북측의 외곽에 배치하였고, IT산업은 대상지 남측에 계획된 '다낭IT단지'와 연계할 수 있도록 남측으로 위치를 조정했다. 연구 시설들은 다양한 산업과 도시기능과 융합될 수 있도록 단지의 중심부에 배치했다.

또한 도시민들의 편안하고 안락한 생활을 지원하기 위해 대학, 병원, 호텔 등의 의료 · 문화 · 교육시설 등을 산업기능과 연계해 도입할 필요가 있었다. 이러한 시설들을 주요 앵커시설이자 랜드마크 기능을 하는 전략 거점시설로 조성하여 첨단산업단지의 발전을 선도하고 도시의 이미지를 제고 하는 방안을 제안하였다.

마지막으로 도심에서의 접근성을 강화하기 위해 대중교통체계를 도입하고, 도로 위계를 명확하게 구분하여 차량과 보행자가 유기적으로 연계될 수 있는 순환형 교통체계를 도입할 필요가 있다. 또 대상지 내외의 자연환경과 연계될

그림16 클러스터 개념



수 있도록 통합적인 녹지 네트워크 시스템을 구축하여 친환경 녹색도시의 기반을 조성하도록 하였다.

■ 단계별 실행 및 전략적 투자유치 필요

다낭첨단산업단지는 대규모 면적을 고려한 단계별 실행계획이 필요했다. 초기 단계에는 공공의 투자를 중심으로 행정기능과 교통, 녹지, 공원 등의 인프라를 구축하고, 이후 도시의 중심기능인 제조업, 첨단산업, 연구기능 등을 도입하고 이와 연계될 대학과 병원, 주거공간 등을 함께 조성하도록 제안하였다. 마지막으로 민간 투자를 통해 상업시설, 도시 위락시설, 호텔, 회의시설 등을 건설하여 기존에 조성되었던 도시기능과 시너지를 낼 필요가 있다.

다낭첨단산업단지를 성공적으로 개발하기 위해서는 재정 확보가 필수적이므로, 이를 위해 토지가격 상승을 활용한 조세담보금융(Tax Increment Financing) 기법의 도입을 제안했

그림17 다낭 첨단산업단지의 토지이용 조성 구성도

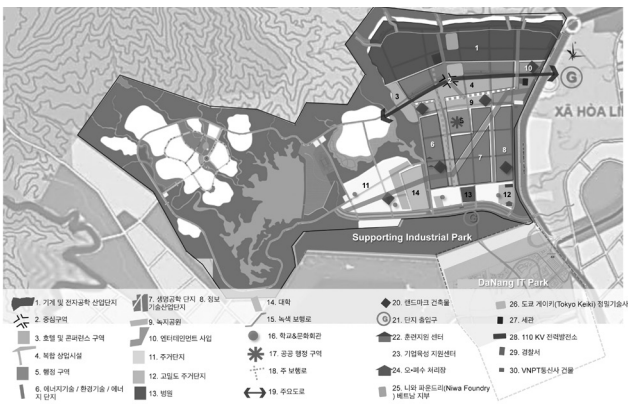
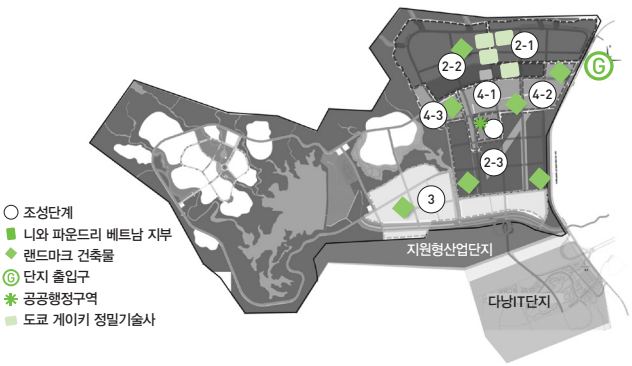


그림18 다낭첨단산업단지 단계별 조성계획



다. 서울의 마곡개발사업은 다른 기업들의 입주를 유도할 수 있는 선도기업을 우선으로 유치하고(Anchors' First), 핵심 클러스터를 먼저 조성하여 그 파급효과가 다른 클러스터로 확산 될 수 있도록 한 바 있다(Snowballing). 또 선도기업의 유치를 위해 낮은 토지가격을 제공하는 포트폴리오 전략(Land Price Portfolio) 등의 투자유치 전략을 도입한 경험이 있다. 이러한 국내외 투자유치 사례를 토대로 다낭 첨단산업단지에 적합한 실행 전략들을 도입할 필요가 있다.

6. 시사점과 향후 방향

다낭이 가진 다양한 자원과 입지적 장점으로 볼 때, 다낭은 앞으로 인도차이나 반도의 중요한 거점도시로 성장할 잠재력이 매우 높다는 것을 확인할 수 있었다. 다낭이 가진 장점은 베트남의 정치도시인 하노이와 상업도시인 호찌민시가 갖는 도시의 성격과 매우 다르다. 풍부한 자연자원과 문화자원에서 비롯된 다낭의 도시 기반은 첨단산업과 금융산업이 들어서기에 매우 유리한 조건이라는 것을 알 수 있다. 특히 다낭을 에워싸고 있는 주변 도시들의 특성화된 기능과 자원들은 베트남 내 또 다른 대도시권 형성 가능성을 보여주고 있으며, 이것이 앞으로 다낭시의 중요한 과제라는 것을 확인할 수 있다. 이러한 기존 자원과 잠재력을 바탕으로 다낭을 발전시켜나가기 위한 과정은 이제 첫걸음을 떼었고, 앞으로도 지속해 나갈 것이다.

이번 연구는 그동안 도시 간 교류 협력에서 한 도시가 일방적으로 도움을 주거나 자기만의 방식을 강요하던 것과 달리, 두 도시의 전문가들이 상호 협의와 협력을 바탕으로 함께 결과물을 도출해 냈다는 점에서 큰 의의가 있다. 이러한 과정에서 대학, 연구기관, 공공, 국제기구 등 다양한 분야의 전문기관이 각각의 역할을 갖고 협력적 추진체계를 구축했고, 실제 정책을 추진하는 실무진과 정책결정자들이 논의과정에 참여하여 연구를 진행하였다. 무엇보다도 학교와 연구기관 간의 지속적 교류를 통한 신뢰관계가 공공과 민간의 직접적인 교류 협력사업으로 확장되는 과정을 확인할 수 있었다. 또한 서울의 도시개발 경험과 성공사례를 통하여 다낭의 합리적 도시개발을 이끌어낼 수 있다는 가능성을 확인했다는 점에서도 앞으로 서울의 도시개발모델을 정립하고 확산해나가는 데에 많이 이바지를 할 수 있을 것으로 판단된다.

이번 연구를 통해 그동안 도시계획 분야의 해외협력연구가 가진 한계에서 벗어나 앞으로 동아시아 도시 간의 다양한 교류 협력과정에 많은 도움이 될 수 있기를 기대해 본다. 서울과 다낭은 2013년부터 지금까지 공동연구의 방향과 프레임을 구축했고, 올해 2015년에는 보다 구체적으로 대도시권 형성을 위한 광역교통체계 구축 및 다낭 첨단산업단지의 산업활성화 프로그램 마련 등 실현에 무게를 두고 도시 간 협의체 구성 및 실제 시범사업 추진 등 다양한 후속 연구를 추진할 예정이다. 서울과 다낭의 공동연구가 지속적인 후속연구와 협력관계를 통해 다낭의 발전과 두 도시 간의 우호에 도움이 될 수 있기를 기대하며, 앞으로 공공 및 민간의 실질적인 협력관계로 발전할 수 있기를 기대한다.

참고문헌

- 김율성, 2010, 국제물류도시 부산의 도전과 기회, 부산발전연구원
- 김도년, 2013, 서울–다낭 간 지식공유 방안 연구: 다낭 High-Tech Park 조성, 서울연구원
- 고준호 · 김선웅, 2014, 아시아 메가시티 싱크탱크 협력 체계 구축 연구 및 포럼 개최, 서울연구원
- 서울연구원, 2014, 동아시아 도시발전을 위한 서울의 지식공유 프로젝트 : 다낭 · 서울의 해외 도시협력 과정과 중간성과
- 성균관대학교 산학협력단, 2014, 다낭시 친환경 첨단산업단지의 조성계획, 서울연구원
- CBRE, 2013, Da Nang City Market View
- DHTP MB, 2014, Danang – The Attractive Destination for Investors
- Da Nang City, 2012, Adjustment of Master Plan for Development of Da Nang City to 2030, Vision to 2050
- Quang Nam Provincial People's Committee, 2014, Quang Nam Provincial Socio-Economic Development Orientation to 2020 and Vision to 2025
- Statistical Yearbook of Vietnam (2005 ~ 2013)
- UN-Habitat Vietnam, 2014, Assessment of Relevant Institutional Frameworks and Regional Planning Cases in Vietnam
- UN-Habitat Vietnam, 2014, Assessment of Relevant Institutional Frameworks and Initiatives in Regard to Industrial Development of Da Nang Metropolitan Region

다낭-서울 간 공동연구 성과토론회 기조연설

- '다낭의 비전 재설정 및 첨단산업단지 실현전략연구'의 지향점과 과제-

누엔 쾅 베트남사무소장 유엔 해비타트

존경하는 신사 숙녀 여러분,
유엔해비타트를 대신하여 모든 분의 건강과 평화와 성공을 비는 따뜻한 인사를 보내고 싶습니다. 워크숍에 초대해주신 조직위원회에도 감사를 표하고 싶습니다.

신사 숙녀 여러분,
현재 세계적으로 그 어느 때보다 도시화가 급격하게 진행되고 있습니다. 세계 인구의 절반 이상이 이미 도시에 살고 있고 앞으로 40년 이내에 인구 5명당 4명이 대도시 혹은 중소도시에 거주할 것으로 예측됩니다. 1960년대까지 도시인구는 약 10억이었는데, 이 수는 2003년부터 2018년까지 15년 동안 증가할 도시인구와 유사한 규모입니다. 이렇게 급격한 도시인구 증가추세를 볼 때, 앞으로 우리의 미래가 도시의 개발을 통해 결정된다는 것은 자명한 사실입니다.

도시화와 산업화를 통한 도시발전은 미래의 원동력입니다. 하지만 우리가 도시발전에 대한 적절한 계획을 세우고 있지 않으면 소득격차, 환경파괴, 대기오염과 교통체증, 그리고 비효율적인 토지이용과 계획, 사회기반 시설과 공공시설 부족으로 성장 과정에서 도시 스프롤 현상과 같은 부정적인 결과를 가져올 것입니다. 더욱이 우리가 직면한 도시화로 말미암은 문제는 기후변화의 심화로 더욱 악화할 가능성이 높습니다.
도시개발과 관련하여 우리가 직면하고 있는 과제는 크게 다음의 세 가지로 정리될 수 있습니다.

1) 세계 경제위기
2) 에너지와 천연자원의 부족
3) 기후변화에 따른 부정적인 영향

세계은행 연구 결과, 자원을 집약적으로 사용하는 오래된 방식과 관습적인 패러다임을 유지하며 전 세계의 도시화율이 80%에 도달하려면 5개의 지구가 필요하다고 합니다. 따라서 도시화를 위한 과제를 다루기 위해서는 '녹색성장 모델'과 '스마트 도시 모델' 기반의 새로운 접근이 필요합니다.
녹색성장 모델은 3가지 원칙을 기반으로 합니다.

1) 배출량 감소, 에너지 효율화, 자원 및 에너지의 재사용
2) 녹색 생산
3) 녹색 및 환경친화적 생활방식

이는 도시의 지속 가능한 발전에 대한 해결책입니다. 선진국의 경험과 녹색성장의 모범 사례 특히, 서울과 같은 선도적인 사례는 개발도상국들의 도시들 특히, 베트남 다낭시를 위한 좋은 교훈이 될 것입니다.

이러한 맥락에서 유엔해비타트는 서울연구원, 다낭사회경제개발연구원, 성균관대학교가 공동으로 추진하는 '다낭의 비전 재설정과 다낭첨단산업단지 실현전략(Re-Visioning Da Nang City & Strategic Framework for Da Nang High-tech Park)' 공동연구에 참가하여 우리의 도시계획과 지속 가능한 개발을 위한 국제적인 모범 사례를 공유하게 되어 영광입니다.

폐기물 처리, 스마트 교통과 생태 보존의 관점에서 독특하고 스마트한 서울 디지털미디어시티(DMC)와 서울시의 개발 경험이 베트남과 다낭의 특성에 알맞게 적용된다면, 다낭시는 미래에 살기 좋고 역동적으로 발전해나가는 도시가 될 것입니다. 또한 다낭시는 국가와 도시의 발전을 선도할 수 있는 지속 가능한 도시발전의 성공적인 모델로서, 베트남과 아시아의 다른 도시로도 확산시킬 가능성도 높다고 여겨집니다.
이번 성과 토론회가 서울–다낭 간의 지속적인 협력과 다낭의 발전을 위한 초석이 될 것을 믿습니다. 워크숍의 성공적인 진행을 기원합니다. 감사합니다.