

KTX 네트워크 기반 창조경제



윤중경
제일엔지니어링 사장
도시계획기술사
youn5314@naver.com

1. 들어가면서

고속철도의 개통은 전국이 KTX 네트워크 시스템으로 통합될 수 있는 기반이 완성된 것으로 지방도시의 다양성이 네트워크를 통해 대도시의 경쟁력을 지원하고 대도시의 혁신과 창조역량이 지방도시로 환류되어 지역균형발전과 창조경제를 발전시킬 수 있는 새로운 생태계 시스템이 만들어짐을 의미한다.

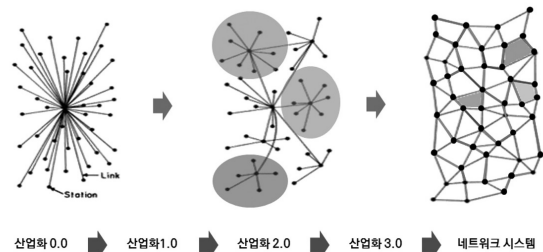
KTX 역세권 개발을 통하여 고속철도역을 도시와 지역경제의 허브로 육성할 목표로 추진된 KTX 거점역세권 개발 사업은 대부분 중단 또는 조정을 필요로 하는 단계에 있다. 지금까지 추진된 거점역세권 개발의 한계와 문제점은 통합계획의 부재와 기반시설 부족을 들 수 있다. 즉 도시, 산업, 교통부문의 통합적 계획 부재로 인한 토지이용, 기반시설, 사업시행시기 등 개발계획 간의 부조화 발생 및 상업시설 중심의 개발 용도로 기존 시가지와의 경쟁, 수요 부족 등의 요인과 광역 및 도시철도, 광역·시내버스 등 연계교통체계 인프라 부족 등을 들 수 있다. 자원 확보 측면에서는 개발수요 부족으로 민간투자자의 사업성 확보가 어렵고 리스크가 높아 계획대로 투자가 이루어지지 못하고 있으며, 시행 관련 주체간 협력체계 및 거버넌스 부재와 법제도의 미비 등을 주요 원인으로 들고 있으나 근본적으로 전국적인 KTX 네트워크가 가져오는 변화와 잠재력에 기반한 접근이 아닌 KTX 정차역의 배후 도시권 차원에서 개발계획이 수립 시행된 것이 주된 원인으로 볼 수 있다.

한편, 우리나라의 산업발전은 초기의 단순가공조립의 제조업 중심 산업에서 제조업을 바탕으로 둔 문화성장과 확산, 문화와 제조업 기반에 ICT 기반의 시장이 확대되면서 산업의

융합화가 전개되면서 융·복합을 기반으로 한 창조산업으로 전환이 시작되고 있다. 이러한 산업발전의 변화는 입지 측면에서 초기의 개별 입지에서 지역별로 연계를 지나 최근 광역적 네트워크를 통한 클러스터 구축으로 전개되고 있으며 산업부문 간에서도 단일산업 중심에서 복합·융합적으로 전개되는 양상을 보이고 있으며 산업 간의 융합을 통한 새로운 비즈니스 모델이 출현되고 있다.

우리나라의 산업입지 정책은 1960년 수출경공업 육성을 위해 서울 및 지방중심도시에 수출산업단지 조성을 시작으로 1970년대 임해부에 대규모 산업기지 조성, 1980년대부터 산업의 지방분산을 목표로 지방도시 및 내륙지역에 산업단지를 조성하고 2000년대 이후에는 산업단지의 고도화 도시첨단 산업단지 조성 등을 통하여 산업단지가 국가경제 성장의 기반으로서 역할을 토록 하고 있다.

창조경제시대의 산업입지 전략은 전통제조업의 한계와 신산업의 성장에 따라 수요맞춤형 산업입지 전략으로 전환하여 노후산업단재생과 도시첨단 산업단지 조성 등 도시권 내부에서



윤중경, 호남고속철도와 창조경제 발전 전략, p.33, 2015.

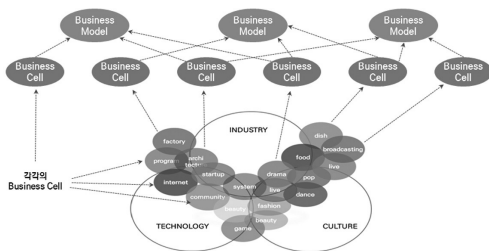
〈그림 1〉 산업입지 시스템의 변화

융복합 등을 통한 산업단지 개발 정책을 추진하고 있으나 그동안 만들어진 국토기반 인프라시설(공항, 고속철도, 항만, 고속도로) 등을 고려한 입지전략은 미흡한 실정이다.

2. KTX 네트워크 기반 창조경제 생태계

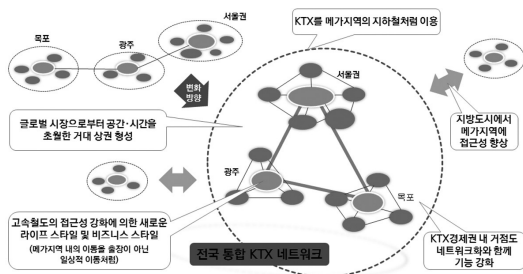
우리나라는 현재 산업사회에서 정보화사회를 거쳐 창조경제로의 진화를 진행 중이며 글로벌 저성장시대를 극복할 창의적인 핵심 역량의 구축이 시급하다.

창조경제란 창의적 아이디어, 상상력과 과학기술, 정보통신기술이 결합한 창의적 자산이 활발하게 창업 또는 기존 산업과 융합하고 이를 통해 새로운 시장과 산업을 생겨나게 함으로써 양질의 많은 일자리를 창출하는 새로운 전략으로 창조산업은 과학기술, 문화, 예술, 경제 등 다양한 분야에서 독창적이고 고부가가치의 산물을 창출하는 역량과 과정으로 볼 수 있다. 창조경제의 발전방향은 전통적인 제조업을 기반으로 한 산업에 기술과 문화를 접목시켜 새로운 복합형 창조산업을 생성하고 생성된 창조산업이 모여서 새로운 비즈니스 모델을 창출해내는 구조로 발전해 나갈 것으로 전망된다.



자료 : 『산업발전진흥을 위한 생태계 신모델에 관한 연구』, K3콘텐츠초보과.

〈그림 2〉 창조경제 생태계의 발전방향



윤중경, 호남고속철도와 창조경제 발전 전략, p.32, 2015.

〈그림 3〉 KTX 네트워크의 기본개념도

KTX 네트워크 기반 창조경제 생태계는 네트워크 지역 내에서 일상적인 경제활동(Business)과 생활(Lifestyle)이 일어나는 공간으로 고속철도를 이용하여 접근성을 강화하고 새로운 경제활동과 라이프스타일이 창조되는 생태계 시스템이다. 고속철도를 동일 생활권 내 지하철 이용처럼 도시간 이동이 가능한 환경 시스템으로 KTX 네트워크 기반의 메가 지역 (Mega Region)을 형성하여 지방거점도시의 다양성이 네트워크를 통해 대도시와 국가의 경쟁력을 지원하고 대도시의 혁신과 창조산업이 지방거점도시로 환류되어 글로벌시장에서 사람, 물자, 자본, 정보를 새로 끌어와 교류를 강화시키고 축진을 일으켜 창조경제를 발전시키는 새로운 공간을 의미한다.

우리나라는 현재 산업사회에서 정보화사회를 거쳐 창조경제로의 진화를 진행 중이며 글로벌 저성장시대를 극복할 창의적인 핵심 역량의 구축이 시급하다.

호남고속철도의 개통은 전국이 KTX 네트워크 시스템으로 통합될 수 있는 기반이 완성된 것으로 지방도시의 다양성이 네트워크를 통해 대도시의 경쟁력을 지원하고 대도시의 혁신과 창조역량이 지방도시로 환류되어 지역균형발전과 창조경제를 발전시킬 수 있는 새로운 생태계 시스템이 만들어짐을 의미한다.

KTX 네트워크 기반 창조경제 생태계는 KTX 정차역을 중심으로 사람, 기술, 자본, 정보 등을 집적시킨 플랫폼을 구축하여 지방도시권이 지방하여온 전통산업 기반에 KTX 네트워크 경제를 접목시켜 융복합을 통한 창조산업을 육성하는 전략으로 KTX 거점역을 중심으로 지역생활권 정책과 연계하여 개방형 창조산업지대로 만들고자 하는 전략이다.

3. KTX 네트워크 기반 창조경제 발전 전략

전국의 성숙한 사회로 이행된 후 지역과 산업의 관계를 살펴보면 매력적이고 쾌적한 지역이 사람을 모으고, 그 곳에 모이는 감성에 민감한 사람들이 새로운 니즈(needs)를 발굴하고, 신산업을 창출해 내는 기회가 되는 시대로 크게 변화하고 있음을 알 수 있다.

앞으로의 산업 활동은 개개인의 삶을 풍요롭게 하는 것에 중점을 두고 지역 만들기과 생활 속에서 많은 새로운 산업의 창업기회를 발굴하는 것이 필요할 것으로 전망된다. 새로운 비즈니스 모델이 기회가 되어 지역의 전통과 기반을 재발굴·

재발견하고, 축적한 기술집적을 기반으로 하여 시민의 삶의 질을 높일 수 있는 제품과 서비스, 시장을 창출하는 산업집적 지역이 형성될 것으로 새로운 산업집적지역의 형성에는 지금 까지와는 다른 입지조건, 소프트웨어적·하드웨어적 지원기능이 정비되는 것이 필요하다. KTX 네트워크는 이러한 신산업에 적합한 공간으로서 산업유치전략을 담은 시범사업을 추진하여 창조경제의 시장을 창출하는 계기를 만들어 가는 전략의 도입을 필요로 하고 있다.

(1) KTX 거점 역 중심 글로벌 시장을 목표로 하는 산업 클러스터 구축

수도권과 지방 중추도시권을 하나의 경제활동 영역으로 통합하는 플랫폼을 KTX 정차도시에 구축함으로써, 새로운 산업을 창조하는 거점으로 육성한다. KTX 정차역에 사람, 기업, 자본, 정보 등을 집적시켜 새로운 산업을 창조하고 기존 도시의 재생을 촉진하는 새로운 창조산업 클러스터를 조성하여 지방도시권을 지탱해온 전통적인 기반산업에 KTX 경제를 접목시켜 산업의 융·복합을 통한 창조경제를 실현한다. 네트워크를 통해 전국으로 확대되어 새로운 거점으로 발전하는 방안을 모색하고 생산시스템의 재편성, 지식·기술의 플랫폼(산업지원기관들의 네트워크, 종합지원체계) 만들기 등 정차역별 독자성을 살린 산업커뮤니티를 형성토록 한다.

(2) KTX 네트워크 기반 새로운 지역발전 패러다임 구축

정주 생활권과 경제 생활권으로 이원화된 지역발전 패러다임을 도입하여 정주 생활권은 지방 중추도시권 단위의 생활 중심형 지역발전 전략으로, 경제 생활권은 전국 교통네트워크 기반의 광역, 국제적 관점의 경제발전 전략으로 이원적 접근을 시도한다. 인프라 구축과 사업 중심의 교통정책에서 네트워크를 활용한 연계와 교류를 촉진하는 교통정책으로 전환하고 교통거점을 융복합 산업의 플랫폼으로 활용하여 산업의 패러다임 전환과 도시 저성장에 대응하는 통합적 연계, 교류 거점역할을 수행토록 한다.

(3) 지역자원 기반형 산업창조 생태계 조성

도시 내 산업의 70~80%는 서비스 및 융복합 산업으로서 서비스 산업 육성을 위한 입지 제도의 도입이 필요하며, 도시 내 새로운 산업을 만들어내는 생태계를 산업특성별로 지구, 단지, 거점, 시설 등으로 다양화하고, 기존 도시의 축적된 자

산에 기반한 새로운 일자리 및 산업의 창출기반을 조성하기 위해 창조적인 아이디어에 기반하여 변화가 가능한 공간계획 및 개발전략을 도입토록 한다. 중·장기 계획과 구체적인 설계에 기반한 도시조성 방식에서 일정규모의 토지 또는 공간을 백지상태로 제공하고 창의적인 아이디어 기반의 다양한 시도를 통해 새로운 산업을 정착시키는 역세권 개발전략을 도입한다.

(4) 네트워크 기반 거버넌스 구축 필요

글로벌시장을 목표로 한 개방형 창조산업시대 조성을 목표로 행정구역단위의 계획권역을 넘어 생활권·경제권 개념의 국토·도시발전전략과 계획수립 및 시행체계를 구축하고, 정주인구에 기반한 지방도시권 육성전략에서 세계시장을 고려한 아시아의 중심도시 개념의 성장목표와 전략으로 접근한다. 지자체는 세계화에 기반한 일자리와 경제활성화 정책은 전국을 하나의 도시권 개념으로 접근하고, 주택, 복지, 여가, 문화 등 생활관련 정책은 개별 도시권별로 특성있게 수립토록 이원화하여 KTX 네트워크를 통한 상생발전을 추진한다.

4. 맺음말

창조경제 플랫폼 모델은 정부의 기존 산업입지정책과 지역발전정책을 수용 발전시켜서 새로운 창조산업 생태계를 구축하여 지역을 넘어 시장, 자본, 기술인재, 자원의 공유를 통한 지방도시의 도시 경쟁력 확보와 KTX 네트워크 내 각 도시가 가지고 있는 기술, 생활기반을 토대로 분업화된 생산시스템의 구축을 가능하게 할 수 있다. 또한 지역단위의 시장에서 지역산업의 전국 및 글로벌 마케팅 거점으로서 역할을 함으로써 지역의 새로운 잠재 가능성을 확대하고 특성화시켜 매력있는 지방도시권을 육성할 수 있으며, 전통적인 지역산업과 새로운 기술을 접목시켜 전국으로 확산될 수 있도록 하여 전통과 문화에 기반한 지역도시의 재생을 촉진하는 효과를 기대할 수 있다. ☺

◆ 참고문헌

- [1] 한국교통연구원, KTX경제권 특성화개발사업 최종보고서, 2010~2015.
- [2] 한국교통연구원, KTX개통 10년-무엇이 달라졌을까?, 2014.
- [3] 윤중경, 호남고속철도와 창조경제 발전 전략, 2015.