주 제

KT의 부산 U-City 및 인천 IFEZ U-City 구축 사례분석

KT 한현배, 전인성

차 례

I. 서론 : 유비쿼터스 시티(U-City)란?
II. 부산 U-City프로젝트
III. IFEZ (인천경제자유구역)U-City 구축
IV. 결 론

요 약

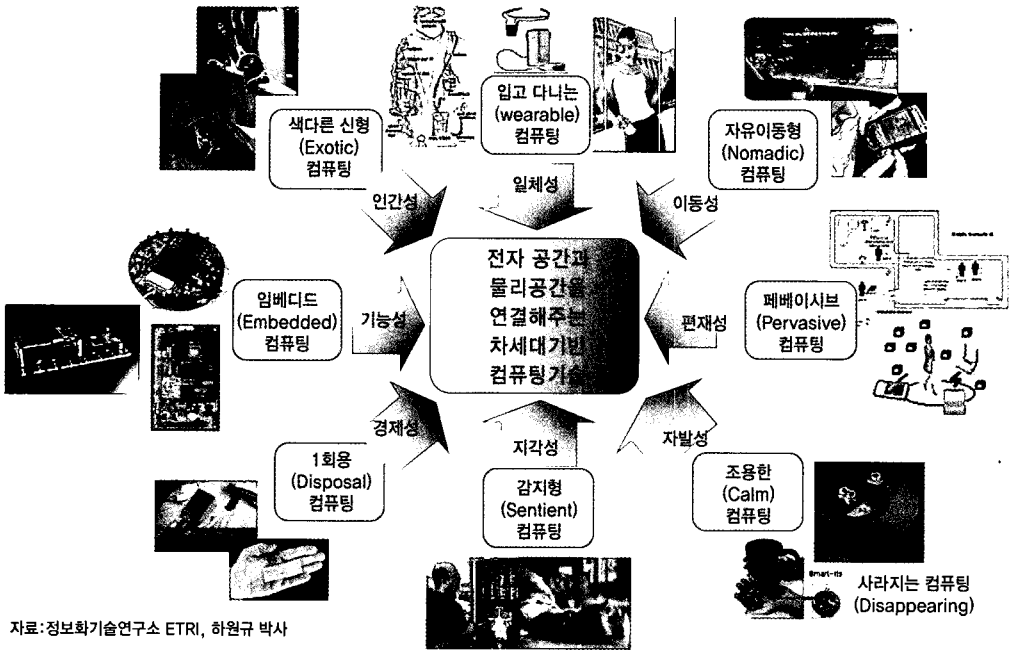
KT는 2004년 7월 정보화신도시추진단을 발족, 2005년 1월 U-City추진단으로 그 사업 범위를 확대하면서 인천 경제자유구역의 U-City사업, 부산 U-City USP(U-City Strategic Planning)프로젝트, 화성 동탄 디지털시티 구축 및 홍덕, 대전, 광교, 광주, 울산, 제주 등 전국의 지자체를 대상으로 U-City 구축사업을 추진하고 있다.

본 고에서는 이중 대표적인 사례인 인천경제자유구역의 U-City사업과, 부산 U-City 프로젝트의 추진 현황 및 사례를 살펴보고 그 의의를 짚어보고자 한다.

I. 서론 : 유비쿼터스 시티(U-City)란?

유비쿼터스 시티 (U-City)는 아직 정확한 정의가 완결되지 않은 진화하는 개념이다. Xerox 팔로알토 연구소에서 유비쿼터스 개념을 선언하였던 마크 와이저 주창한 유비쿼터스 컴퓨팅이라는 용어 자체가 개념 철학용어로서 그 구체적인 활용에 있어서는 일치된 견해가 없기 때문이다. 유비쿼터스 컴퓨팅은 추진하는 사업주체나 단체에 따라서 다양한 견해차와 강조점에 따라 분화되어 다양한 파생용어를 만들어 냈다. 예를 들어 사람과의 일체성을 강조하는 입고 다니는 (wearable) 컴퓨팅, 이동성을 강조하는 자유이동형 (nomadic) 컴퓨팅, 어디에나 사물이 편재되어 있음을 강조하는 퍼베이시브 (pervasive) 컴퓨팅, 자발성을 강조한 조용한 (Calm) 컴퓨팅, 센서를 통한 인지/지각성을 강조한 감지형 (sentient) 컴퓨팅, 경제성을 강조한 폐기형 1회용 (disposal) 컴퓨팅, 기능성을 강조한 임베디드(embeded) 컴퓨팅, 인간성을 강조한 (exotic) 컴퓨팅 등을 예로 들 수 있다. (그림 1)

유비쿼터스 시티 개념도 이와 마찬가지로 사업자 및 단체에 따라 다양한 견해차를 보이고 있으나 현재



(그림 1) 유비쿼터스 컴퓨팅

로서는 한국 U-City 추진협의회에서 정의한 '한국형 21세기 정보통신 융합도시로 첨단 정보통신 인프라와 유비쿼터스 정보서비스를 도시공간에 융합하여 도시생활 편의 증대와 삶의 질 향상, 체계적인 도시관리에 의한 안전과 주민복지, 신산업 창출 등의 도시 제반기능을 혁신 시킬 수 있는 21C 도시 개념' 이라는 정의로 수렴되고 있다. 보다 더 중요한 것은 구체적인 각 도시별 추진과정의 실증적인 사례 연구를 통해 개념 정의가 보다 구체적이고 풍부해질 수 있다는 점이다.

II. 부산 U-City프로젝트

1. 개 요

부산 U-City 마스터플랜 및 구축계획 프로젝트는 기존 구도시를 대상으로 한 세계 최초의 유비쿼터스 기술을 활용한 도시 모델 개발프로젝트이다. 부산시가 안고 있는 도시개발 및 행정상의 당면 과제를 해결하기 위해 시의 핵심적 공공서비스 영역인 항만, 교통, 컨벤션/관광, 건강 등 4대 영역을 선정하고 이

참고 유사용어 정의
1. U-City? 차세대 기술을 활용하여 사회 모든 부문에 있어 경제적 성장 및 시민의 삶의 질 향상을 추구하는 도시
2. U-City? 유비쿼터스 컴퓨팅, 정보통신 기술을 기반으로 도시 전반의 영역을 융합(Convergence)하여, 통합되고(Integrated), 지능적이며(Intelligent), 스스로 혁신되는(Innovative) 도시
3. 21C 디지털 미디어 씨티 : 인재가 모이고, 혁신이 일어나며, 사회/경제적 가치가 창조되도록 고도의 정보통신 환경이 구축된 도시

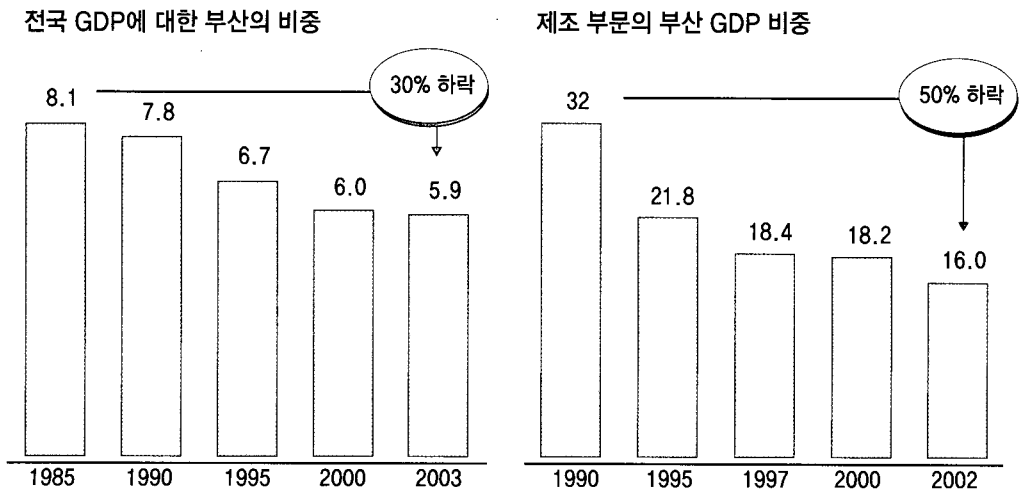
영역별로 유비쿼터스 기술을 적용하여 최첨단 도시로 거듭나기 위한 도시 변환 (City transformation) 작업의 일환이다.

5년 이상의 장기적인 도시 변환작업을 수행하기 위해 개별 과제들의 연차별 로드맵, 이익창출구조(Profit mechanism) 및 투자와 운영업체선정 방안이 포함된 사업계획과 구축계획이 수립될 것이며 최종적으로 부산시가 책임 추진을 하기 위한 조직구조 설계를 제시할 예정이다. 현 시점에서, 부산 U-City 프로젝트는 전체 일정의 40% 가량을 경과한 상태에서 다양한 대안을 모색하는 단계에 있으며 이 작업이 완료될 경우 부산시는 약 1조원의 투자를 통해 8~12조의 경제적인 부가가치 창출효과를 낼 것으로 기대하고 있다.

2. 부산시의 현황

IMF이후 대한민국 전체 국토의 12%의 면적을 점유하고 있는 수도권에 47% 이상의 생산, 소비 등 중추기능이 집중되는 일극화 현상을 보이는 과정 속에서 부산시의 경제비중 변화를 살펴보면, 대부분의 지방도시와 동일하게 지속적인 비중축소 및 제조업 경제이탈 추세를 보여왔다.(그림 2) 이와 같은 추세는 제조업의 대도시 이탈 현상이 불가피해진 상태에서 새로운 성장 동력원으로 작용할 신규 산업 및 고용의 신규창출이 어려웠기 때문이다.

해외의 유사 사례에 대한 연구결과, 다양한 혁신 클러스터 도시들은 1)자연적 성장, 2)국내 클러스터링/혁신, 3)외국계 주요기업 (Anchor tenant)유치, 4)경제회생 모델 등 네 가지 범주의 발전모델 형태로 구분하였다. 그러나 대부분의 혁신 클러스터 도시들은 이 네 범주를 혼합한 형태의 융합모델보다는 단일한 접근방식을 통해 발전하였다는 결론을 낼 수 있었다. 국내 도시의 경우에는 '외국계 Anchor tenant 유치' 또는 '경제 회생' 모델을 채택할 것으로 판단되며 의도된 노력을 통한 체계적인 경제 재도약 프로그램인 U-City 프로젝트를 추진할 것을 부산시에 제안하였다.



(그림 2) 년도별 부산시 및 제조업 경제비중 변화

〈표 1〉 해외 혁신클러스터의 발전방향 구분

구 분	내 용	사 례
자연적 성장	우수한 환경 - 세계적으로 우수한 대학 - 쾌적한 생활 환경 - 우수한 인재풀 민간자본 중심의 재원조달 - 벤쳐 캐피탈 (Sand hill road)	실리콘 밸리, 미국 보스턴 (Route 128), 미국
국내 클러스터링/혁신	국내 기업을 위한 혁신 달성에 초점 / 국내 성장엔진 구축 정부가 인센티브 제공의 강력한 역할을 수행	신츄 Science park, 일본 요코스카, 일본 토리노 Wireless cluster, 이탈리아
외국계 주요기업 (Anchor tenant 중심)	"새로운" 입지 핵심 외국계 주요기업을 대상으로 함 장기적으로 외국계 Anchor 입주기업과 국내기업간의 균형 모색 정부가 인센티브 제공의 강력한 역할을 수행	상하이 장지앙 hitech park, China MSC, Malaysia 울루, Finland
경제회생	경기 침체를 겪고 있는 기존 도시/지역 신규 산업 및 고용창출에 초점	더블린, 아일랜드 도르트문트, 독일

사전 컨설팅 활동을 통해 파악한 부산시의 당면한 시정 과제 중 u-Port, u-Convention, u-Traffic, u-Healthcare의 4대 과제를 선정하여 해당 산업별로 장기적인 발전계획 로드맵 및 구체 실행계획을 수립하는 것을 목표로 KT와 부산시가 함께 6개월간의 프로젝트를 수행하는 것으로 합의하였다.

4대 과제의 내용은 다음과 같다.

1) 부산시 GDRP의 9%를 차지하고 있으며 간접효과 포함시 최고 50%를 차지하고 있는 항만/물류 u-Port
2) 부가가치 서비스 창출효과를 4~10배의 간접효과를 창출할 수 있는 컨벤션/관광 u-Conven-tion
3) 물류비용 감소를 통한 지역경제 경쟁력 제고 및 시민일상 생활과 직결된 과제인 교통 u-Traffic
4) 모든 시민들에게 고른 편익이 배분될 수 있는 건강/의료 u-Healthcare

이 과정을 통해, 각 산업의 유비쿼터스化가 가속화 될 경우 해당 산업의 발전을 통해 도시혁신작업이 가속화 됨은 물론이고 배후산업으로 작용할 정보통신산업의 지방 다극적인 발전이 가능할 것으로 판단된다. 즉, 정보통신산업은 국내 GDP의 16% 및 수출의 30%를 담당하고 있으나, 대부분의 회사가 서울과 경기도 일원에 소재지를 두고 있는 현실이므로 현재 영세성을 면치 못하고 있는 부산지역업체들의 성장과 합병을 통한 IT 역량의 근본적인 지각변동이 수반될 수 있다는 것이다.

3. 부산 U-City 접근방법의 차별성

인천송도, 화성동탄 등 KT가 지금까지 수행한 U-City의 경험을 고려할 때 부산 U-City 프로젝트는 차별화된 접근방법의 특이성을 갖고 있다.

첫째로 대상 도시의 성격의 차이이다. 일반적인 U-City 프로젝트는 두바이와 같은 신규 계획 도시 또는 도시 내 신시가지 조성을 통한 계획적 접근방법이 일반적이나 부산시의 경우 기존 도시의 특성을 분석하고 그 특성에 가장 적합한 Ubiquitous환경을 설계하고 구축한다는 것이다.

둘째로, 산업별 접근을 시도했다는 것이다. 일반적으로 공공성격을 띠는 도시계획 모델의 경우와 달리

특정 산업을 중심으로 한 유비쿼터스화를 추구하여 도시경제의 부흥을 꾀한다는 것이다.

셋째로, 사업계획 중심의 접근방법을 채택했다는 것이다. 즉, 일반적인 정보전략계획에서 나오는 산출물인 기술사양설계는 물론이며 해당 산업을 발전시킬 수 있을 방법으로서 재원조달방안 및 수익구조 중심의 사업계획서 작성하였다는 것이다.

넷째로 민관합동 프로젝트라는 것이다. 정부기관이 용역 사업을 발주하고, 외부의 전문기관이 수행하여 결과를 제출하는 방식과 달리 대규모의 재원 및 리스크 관리, 전문성이 필요한 U-City 프로젝트는 민관합동의 PPP(Public private partnership) 모델을 도입하려 한다는 것이다.

4. 개별 영역별 진행 현황

4-1. U-Traffic

가. 도로교통 특성 및 현황

시내교통의 중추적 역할을 수행하는 도로교통분야에서는 背山臨海라는 지형적 특성과 항만 산업도시로의 발전적 특성에 따라 독특한 도로구조를 이루게 되었다. 환경적, 지형적 특성으로 인한 18.4%의 낮은 도로율과 이를 극복하기 위해 터널, 교량 등의 유료도로 수가 많은 특징적 한계는, 도심 내 주차공간 부족 등과 더불어 효율적 도시교통 건설을 위한 구조적 한계요인으로 작용하고 있다.

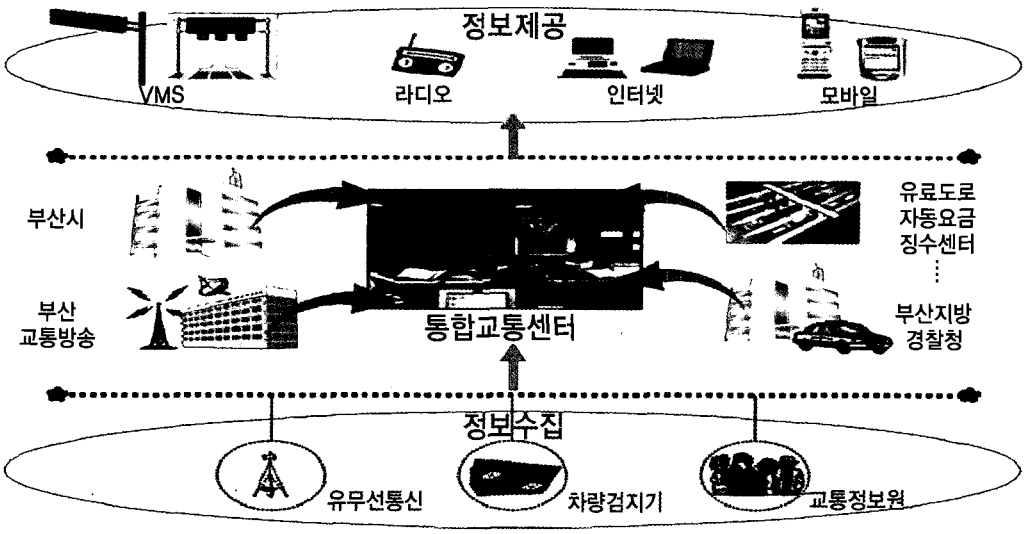
제한된 도로시설과 더불어 항만도시라는 특수성으로 인해 타 지역에서 유인되는 화물차량과, 급속히 증가하는 부산의 자동차 증가율, 시내버스 수송분담률이 연계성과 정시성 부족으로 인해 -3.8%(CAGR)의 감소 추세를 띔에 따라 전반적인 대중교통 이용률은 점차 하락 추세를 보이고 있다. 교통의 도시 산업기반으로서 기능 측면에 있어서, 항만 부문의 물류운송시간 저하, 관광산업의 교통편익 제공 능력 저하 등은 부산 전체 경제 및 산업 환경에 영향을 미치고 있다. 종합적으로, 도로구조의 한계, 도심 내 차량 증가, 대중교통 분담률감소 등은 차량 대당 333만원과 1인당 82만원의 사회적 비용을 부담시키고 있어 시민 삶의 질과 도시 경쟁력 저하 요인으로 작용하고 있다.

나. 당면과제

도로한계 및 맞닥뜨린 교통 현황들을 해결하기 위해, 부산시는 교통발전 장기계획을 세워 소통과 효율, 환경/편의 증진에 중점을 두어 세부적인 정책을 추진하였으며, 이는 도로율, 지하철 수송분담률 증가 등으로 이어졌으나, 소요예산 과도라는 문제로 인해 향후 실행의 한계성이 존재할 것으로 보인다. 또한, 국가교통효율화법에 의거 2010년까지 구현 예정인 지능형 교통체계 중 교통관리 최적화와 여행자 정보 고급화 등의 부문을 중점적으로 추진 중이나, 이용자 위주의 폭넓은 서비스 제공이 미흡한 실정으로 부산시청, 부산지방경찰청 등 다양한 운영주체들의 교통서비스 관리/운영으로 인한 일관성, 효율성 등이 떨어지며, 유용한 정책 추진에 있어서도 이해관계자들의 의견 상충으로 인한 실행의 어려움을 겪고 있다.

다. 추진방향성

전반적인 도로교통 효율화 및 산업 전반의 제반 인프라 역할을 충실이 수행할 수 있도록 1)도로운영효율화, 2)대중교통활성화, 3)도시기반산업 지원체제 강화 등이 고려되어야 한다. 이런 부산시 교통 비즈니스 도전과제를 극복하기 위한 과제로는 대중교통 수단간 연계, 교통정보 제공 강화, 유료도로 병목현상 완화, 화물운송 정보 공유 등을 들 수 있으며, 유비쿼터스 기술을 접목/활용한 부산시만의 고유한 u-교통서비스를 제공하여야 한다.



(그림 3) 통합교통정보 예시도

따라서, 부산시는 단기적으로는 대중교통 이용자에게 버스와 타 수단과의 연계/환승이 편리하게 하고, 중장기적으로는 시내 도로에서 화물차를 자연스럽게 유도 가능하도록 계획 중인 지능형교통체계와 기술진보 중인 ubiquitous Tech.를 활용/접목하여 이용자 중심의 대중교통 정보 제공 및 편리한 환승체계 지원을 위한 지불 서비스, 화물차량 운행 관리/경로 서비스를 제공하는 등의 교통네트워크를 구축해야 하며, 장기적으로는 도시 전체의 교통 서비스 최적화를 이루어야 할 것이다.

4-2. U-Port

가. 부산항만의 특성 및 현황

국내 최대의 항만 규모를 갖추고 79.2%의 전국 컨테이너 화물을 처리하고 있는 부산항은 국내 항만 물류의 핵심 관문일 뿐 아니라 세계적으로도 광범위한 Global Port Network을 보유하고 막대한 물동량을 처리하는 Major 항만으로 자리매김 해왔다. 현재까지 부산항의 주요한 성공요인은 요코하마, 홍콩, 싱가폴 등 인접 항만 대비 상대적으로 저렴한 항만 사용 요금을 부과함으로써 Cost 경쟁력을 보유할 수 있었으며, 세계 주요 간선 항로 상에 위치하여 물동량 확보한 지역적 여건 주변 국가의 물동량 성장 등을 들 수 있다.

나. 당면 과제

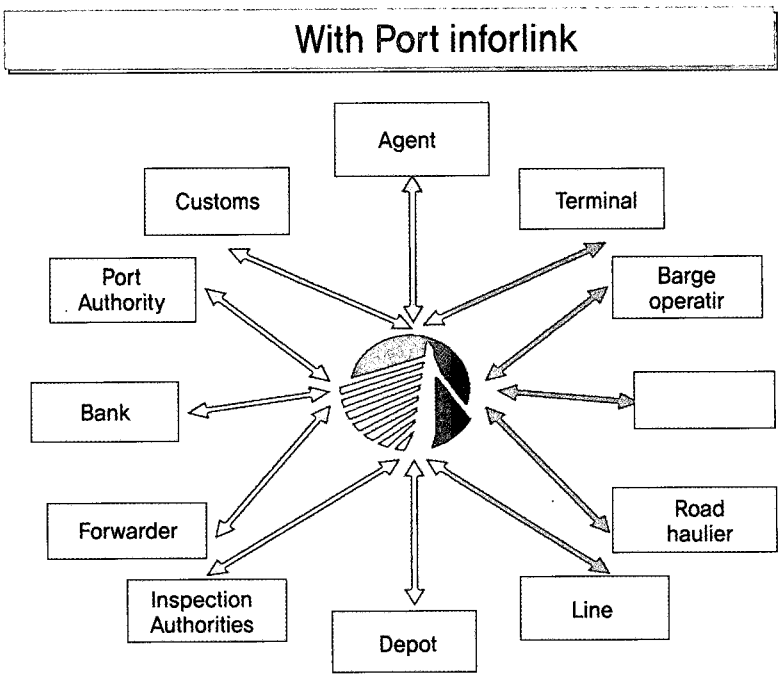
최근 국내 수출입 물동량 증가의 한계, 중국의 화물 처리 능력 강화, 선박 대형화와 Hub&Spoke 추세는 부산항이 기존의 경쟁 우위를 지속함에 있어 위

구체적인 서비스 제시는 부산시와의 협약에 근거하여 현 시점에서는 불가함.

협 요인으로 작용하고 있다. 수출입 물량 증가에 따른 항만 물동량의 증가에는 한계가 있으며, 경제 성장세의 둔화, 제조 업체의 해외 이전 등의 추이를 고려해 볼 때 국내 수출입 화물 보다는 환적 화물 유치 및 처리 능력 강화가 더욱 중요해져오고 있다. 또한, 부산항 물동량 증가에 큰 기여를 해 온 중국의 경제 성장은 중국의 물동량을 크게 증가시키고 있으나 자국 내 항만에서 물류 처리 능력을 점차 확대해 나가고 있어, 부산항의 환적 화물 증가세가 점차 둔화될 가능성이 높다. 대형 선사는 컨테이너 선 대형화와 기항 항만 수 축소를 통해 가격 경쟁력을 높이려는 시도를 하고 있어, 대형 선박의 기항 항만에서 제외될 경우 물동량의 급격한 감소가 우려되며 이같은 항만 물류 환경 변화에 효과적으로 대처하지 못한다면 부산항은 Feeder 선사의 기항지 중 하나로 전락할 우려가 있다.

다. 추진방향성

부산항이 이같은 변화에 대응하여 부산 경제 활성화에 기여하는 대형 선사의 거점 항만이 되기 위해서는 Feeder Network 및 연계 운송망 강화, 항만 내 화물 처리업무 효율화, 항만 Infra 가용성 향상, 항만 신규 사업 기회 및 부가가치 창출이라는 비즈니스 도전과제를 극복해야 할 것으로 판단된다. 이런 개별 과제들은 모두 공급가치사슬에서의 정보의 단절을 겪고 있는 개별 주체들을 통합하는 방향인 Portal



(그림 4) 로텔담 커뮤니티 포탈에 대한 이미지 파일

구체적인 서비스 제시는 부산시와의 협약에 근거하여 현 시점에서는 불가함.

service를 활성화시키는 데에서 출발할 수 있으며 모든 상품에 전자태그와 센서가 부착되기 이전에는 컨테이너 중심의 물동량의 가시성(visibility) 및 추적성(traceability) 중심으로 배치되어야 할 것이다.

추가적으로 주파수 대역제한의 문제로 항만 컨테이너와 운송차량의 인식성을 어떻게 일치시킬 것인지에 대한 세부 고민이 프로젝트 후반부에 진행될 예정이다.

4-3. U-Convention

가. 부산 전시컨벤션 산업의 특성 및 현황

부산시의 컨벤션 시장은 아시아 전시컨벤션 시장의 지속적으로 성장세에 힘입어 APEC과 같은 지명도 높은 여러 국제 행사와 전시회를 유치 하였다. 그러나 지금까지 부산의 전시컨벤션 산업의 위상은 국내시장의 급속한 성장에 대한 서울지역의 가동률 이포화되고 근접 지역에 경쟁자가 없어 이루어 진 반사이익으로 판단되며 이러한 수요 초과의 현상은 국내 다른 도시들이 진입하여 경쟁적 환경 요인으로 변화함에 따라 최근부터 어려움에 직면하기 시작하였다.

지금까지 부산 전시컨벤션 산업의 전략적 Position은 2대 도시로서의 입지를 적극활용하고 BEXCO라는 시설을 일찍부터 개관하여 국내경쟁자 대비 저렴한 비용으로 신규고객 확보에 주력하였고 기타 성공요인으로는 기존 관광 도시 이미지, 대도시로서 입지조건 및 환경과 부산시의 적극적인 육성 의지 등을 들 수 있다.

나. 당면과제

현재와 같이 전시컨벤션의 Positioning이 부재하고, 경쟁 도시들로 인한 경쟁 심화 및 기반 인프라 부족 등이 지속될 경우 전시컨벤션 산업의 지속적인 발전은 어려울 것으로 파악된다.

지금까지 개최 이력을 보면 부산은 전시컨벤션 중심도시로 부산의 특성을 살린 분야의 유치, 개최를 통해 특정분야의 전시컨벤션 중심도시로서의 위상정립이 미흡하다. 또한 연관산업에 큰 파급효과를 줄 수 있는 다수의 참관객을 유인할 매력적인 관광상품이 부재한 상황에서 국내의 일산, 제주, 고양과 같은 도시들이 새로이 시장에 진입하고, 국외의 중국, 싱가포르, 홍콩 등과 같은 기존 도시들은 계속해서 시설을 확충하고 있으므로 부산의 전시컨벤션 관련 기반 인프라는 국외 경쟁 도시뿐 아니라 국내 타 도시에 비해 경쟁력이 떨어지고 있는 상황이다.

다. 추진방향성

전시컨벤션 산업의 발전을 위해서는 우선 해양/항만, 영상/영화, 관광 등과 같은 부산에 특화된 분야를 Target으로 유치 및 개최 노력을 집중하고 관광/체험과 부가서비스 제공, 전시시설 내외 정보 사용 편의성 증대 및 개최 운영 비용절감을 위한 IT 기반 조성 등과 같은 주요 도전과제를 극복해야 한다.

최근 전시컨벤션 참관객들은 동반자들을 대동하고 참가하여 쇼핑, 관광 등 주변 연계 서비스와 전시컨벤션 기간 중 관광/체험 등 부가 서비스에 대한 활동의 참여욕구가 크다. 한편, 참관객 및 출전사들은 시설 외부 관광지, 호텔 같은 주변 시설에 대한 정보 이용 편의성과 내부 전시컨벤션 정보의 편리한 접근성 확보를 중요시 하므로 유비쿼터스, 통신 기술을 활용한 내부 운영 효율성 향상 서비스의 제공 및 종합 관광안내 서비스를 통해 수익창출 및 비용 절감이 가능

구체적인 서비스 제시는 부산시와의 협약에 근거하여 현 시점에서는 불가함

할 것으로 보인다.

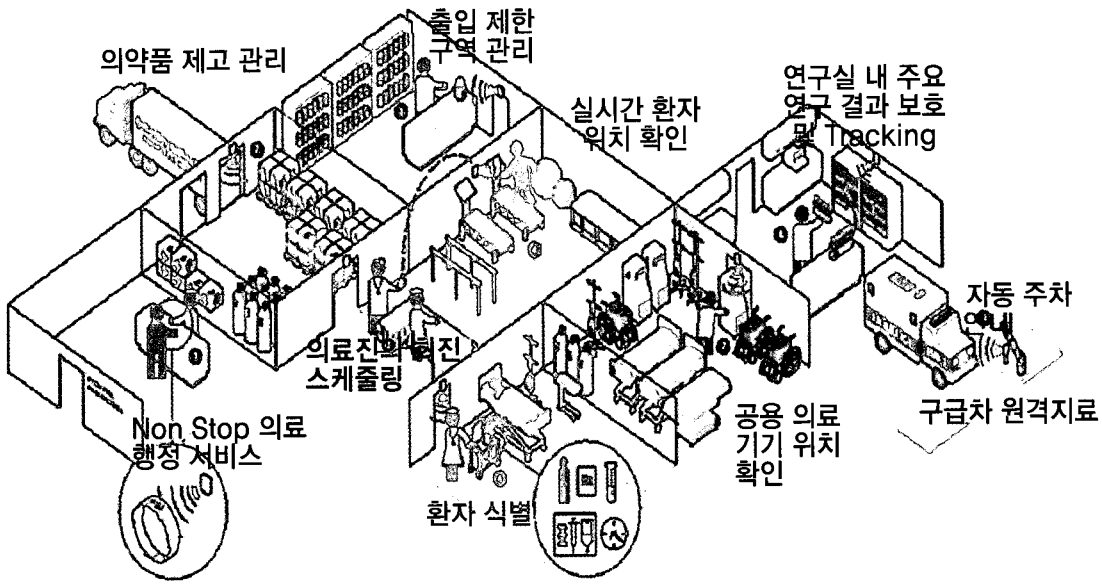
4-4. U-Health

가. 부산 건강/의료 산업의 특성 및 현황

부산시 의료서비스는 인구 1,000명 당 의료기관 수 및 의사 수 등 규모 면에서는 전국 4위를 차지하고 있으나 국내 타도시와 비교할 때 민간부문의 의존도가 높고 의료 서비스 질 측면에서는 중하위권으로 , 특히 의료의 질 향상 체계, 외래 및 의료정보/의무기록 면에서 낮은 수준이다. 그럼에도 불구하고 부산시의 의료서비스는 상대적으로 큰 시장 규모, 경쟁지역과 지리적 근접성, 의료진의 수준, 전문성/특화 및 우수한 의료 시설 등과 같은 요소들로 인해 현재의 수준으로 성장할 수 있었다.

나. 당면과제

부산시의 의료서비스는 수도권 대형 병원들의 양적, 질적 성장으로 인해 부산시의 중증 환자들의 수도권 이동이 심화 됨에 따라 부산시와 수도권 의료서비스와의 격차가 심화 될 것으로 보인다. 또한 고속철도 개통 등 교통의 발달로 인해, 부산의 지리적 고립도가 소멸되면서 부산시 의료기관의 성장 정체 가능성이 증대되고 있다. 부산시 인구의 빠른 고령화로 인해 부산시의 의료서비스 수요가 급격히 변화할 것으로 예상되는 가운데 이러한 이슈들이 지속될 경우, 시민의 부산 의료 서비스에 대한 만족도 감소로 환자의 지속적인 지역 이탈을 초래할 가능성이 있을 것으



(그림 5) u-Healthcare분야의 예시적 서비스

구체적인 서비스 제시는 부산시와의 협약에 근거하여 현 시점에서는 불가함.

로 보인다.

다. 추진 방향성

부산시가 건강한 도시 구현을 위한 수준 높은 의료서비스를 제공하기 위해서는 1) 의료서비스의 시/공간적 제약 요소를 극복하고 의료진 조기 개입을 통한 환자의 생존/치료 가능성 증대에 대한 니즈가 증가하는데 따라 이를 해결할 수 있는 기술을 이용한 의료서비스 접근성 강화가 필요하며, 2) 장기적으로는 의료 정보통합을 통한 프로세스 단순화 및 이용편의성 증대를 위한 작업을 발굴하고 3) 부산시의 급속한 노령화 등 니즈 변화와 부산시 전략 및 정책을 반영하고, 센서 및 통신 기술을 이용하여 공공의료기관 및 사회복지기관과 연계한 상시 의료서비스 제공이 가능한 체계를 구축을 목표로 추진방향성을 잡고 있다. 단, 건강/의료 분야의 법적/제도적 제약조건을 어떻게 해결할 수 있겠는가 하는 점을 연구과제로 남겨두고 있다.

5. 전체 부산 U-City의 lesson learned

전체 진행 일정의 40%를 소화한 상태에서 전체적인 내용을 공표하기는 이른감이 있으나 부산 U-City 프로젝트를 통해 얻은 교훈 및 시사점을 크게 4가지 항목으로 정리하였다.

가. 인력 및 조직

U-City 로드맵을 실행 관리하는 장기적인 도시변환계획을 주도할 전문 실행팀이 필요하다. 현행의 공공인력 구조의 한계를 벗어나 필요한 역량 및 강력할 실행의지를 갖춘 전문적인 민간 인력채용이 전제되어야 하며 공공인력과 함께 지속적인 도시계획 및 평가 모니터링 작업을 통해 U-City 로드맵을 점검하여야 한다.

나. 이해관계자

각 사업과제를 추진하기 위한 법/제도 문제에 따른 대책과 추가 법제화를 위한 작업이 필요하며, 지역도시행정의 모든 과제들은 그와 연결되어 있는 민간 이해관계자 및 중앙정부의 각 기관들 사이의 첨예한 대립을 조율하고 관리하기 위한 작업이 필수적이므로 지방 자치단체의 실질적이고 책임 있는 참여가 보장되어야 한다.

다. 수익성 및 응용모델

지방자치단체의 충분한 예산확보가 선행되지 않은 상태에서 개별 사업의 공공성만을 강화하는 방향의 추진은 사업추진의 동력을 확보하는 데 있어 난점으로 작용할 것이다. 공공성과 민간성의 개별과제 배분이 필요하며 기본 수익성이 전제된 응용 사업모델의 발굴이 필수적인 요소이다. 또한 RFID를 이용 그 자체로서는 입력작업의 단순화를 통한 자동화 중심이므로 이를 기반으로 한 backend 컴퓨팅을 활성화하는 방향적 접근이 요구된다.

라. 추진일정

대민 공공 서비스적 형태를 띠는 사업과제의 경우 실제 예산편성과 관련된 논의가 시작되는 시점을 파악하여 우선순위에 따른 사업집행이 가능하도록 조정하는 작업이 무엇보다 중요하다.

III. IFEZ (인천경제자유구역)U-City 구축

1. 사업 소개

인천경제자유구역의 U-City 정보화 전략 수립 프로젝트는 KT, 베어링포인트, 삼성SDS, 한진정보통

신으로 구성된 KT 컨소시엄이 2005년 1월 5일부터 7월 4일까지 6개월에 걸쳐 수행하였으며, 그 주요 내용은 인천경제자유구역 U-City 구축을 위한 U-City 정보화 전략수립, U-City 비즈니스 모델 수립 및 IT 과제 도출, 송도국제도시의 인프라 기본방향 설정 등으로 구성되어 있다.

즉, 이 사업의 최종 목적은 인천경제자유구역에 최첨단 유비쿼터스 환경을 접목함으로써 경쟁력 있는 도시를 구현할 수 있도록 U-City 구축을 위한 정보화 마스터플랜을 수립하는 것이다.

KT 컨소시엄은 인천시장 및 인천경제자유구역청장을 대상으로 착수, 중간, 완료보고 등 단계별 진도보고를 수행하였고 4차례의 자문위원회와 10차례 이상 실무 미팅과 설명회를 개최하였다. 이러한 과정에서 IFEZ U-City 구축을 위한 실행력 있는 사업 추진계획을 도출하였으며, 도출된 계획에 따른 투자유치 기반을 조성하고 유비쿼터스 기술에 대한 효과적인 도입방안을 마련하였으며 나아가 U-City에 대한 도시관리체계를 제시하였다.

사업추진계획이 실행력을 갖추려면 실현 가능한 U-City의 청사진을 제시하여야 하므로 함으로써 되도록 추진전략을 명확히 하고자 하였으며, U-City 추진을 위한 세부 과제 도출과 구현을 위한 이행계획을 제시하여 "경쟁력 있는 도시"를 구현할 수 있도록 지원하였다. 또한 현실성 있는 비즈니스 모델 및 인프라 구축방안을 제시함으로써 사업의 가시성을 확보하고 추진력을 강화하도록 하였다.

아울러 투자유치기반을 조성하기 위하여 U-City 사업 추진의 타당성과, 비즈니스 모델 별 소요 재원 조달과 유비쿼터스 신기술에 대한 효과적인 도입/적용방안을 제시하였으며, 비즈니스 모델 도출 결과를 기반으로 예산 확보 활동을 지원하고자 하였다.

유비쿼터스 신기술을 효과적으로 도입하고 적용하기 위하여 현재 개발되고 있는 유비쿼터스 기술의 응용 분야와 그 적용 시점이 적절하여야 성숙되지 않은 기술의 도입으로 발생하는 자원의 낭비와 혼란을 방지할 수 있으며, 중장기적 투자계획을 제시함으로써 단기적 효과나 필요에 따라 구축했을 경우 발생하는 중복투자, 소모적 비용낭비 등의 비효율성을 배제하고자 하였다.

또한 U-City사업의 전반적인 효과적 추진을 위하여 U-City 추진을 위한 조직 구성 및 운영방안, 통합관제센터를 통한 U-City 관리방안, U-City 환경에 부합하는 법/제도 개선안, U-City 환경에 부합하는 정보보호 및 정보보안 가이드 라인을 제시하였다.

2. 이해관계자 분석

사업 추진을 위해서는 이해관계자를 어떻게 조율하고 이끌 것인가가 성공의 관건이므로, 먼저 이해관계자들을 외부 영향자, 물리적 공급자, 유비쿼터스 기술 공급자, 고객 등 4가지 이해관계자 그룹으로 구분하고 이에 해당하는 기관을 도출하고 각각 제공하는 가치를 분석하였다.

외부영향자(external influences)는 IFEZ U-City 구축에 정책적, 재정적, 기술적 영향을 행사하며, 해당되는 이해당사자는 인천광역시, 인천광역시 의회, IFEZ 정보화 자문위원회, 동북아시대 위원회, 경제자유구역기획단, 정보통신부, 산업자원부 등의 정책적 이해관계자와 반대적 이해관계자로 구성된다.

물리적공급자(Physical provider)는 IFEZ의 환경적, 물리적 기반을 제공하는 역할을 하며 개발사업을 주도하는 개발사업주체(NSC, 한국토지공사 등)와 사회간접 SOC를 제공하는 기반조성주체(한국국제공항철도 등), 개발계획을 전문적으로 수행하는 개발 수탁주체(인천도시개발공사 등), 개발도급을 전문적으로 수행하는 개발도급업체(건설사), 사업수행을 하는 비즈니스주체로 구성된다.

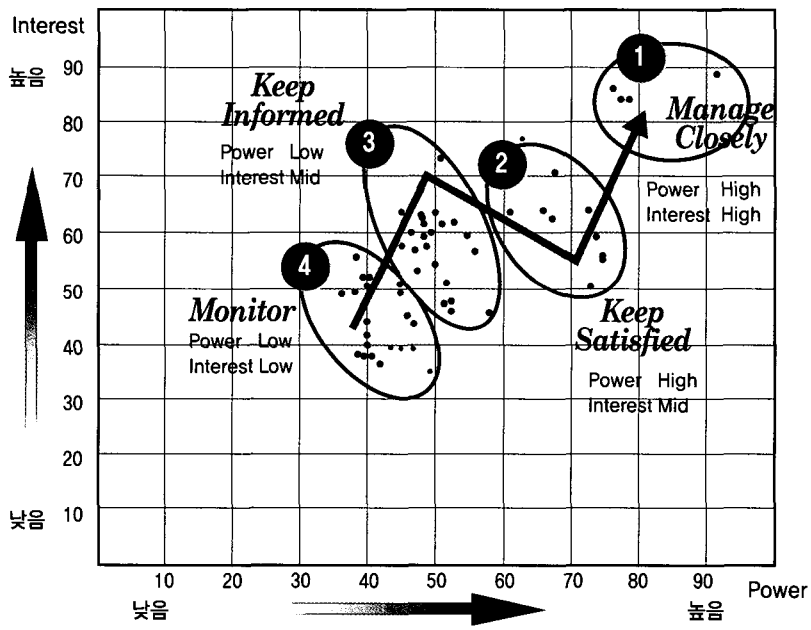
유비쿼터스 기술공급자(U-Tech provider)는 IFEZ U-City 구축에 필요한 기술적 재화와 용역서비스를 제공하는 주체가 되며 기술, 표준개발을 수행하는 Technology Enabler, Ubiquitous 요소기술 관련 제품을 제공하는 Component Provider, Ubiquitous Computing 기능을 수행하는 단위 제품을 제공하는 Set Provider, 관련 제품과 서비스를 통합, 솔루션을 제공하는 System Integrator, 생성되는 정보의 수집, 가공, 제공을 수행하는 Value Added Service Provider 등이다.

고객(Customer)는 IFEZ U-City에 대해 거주생활, 비즈니스, 공공서비스에 필요한 U-City 서비스를 사용하며 생활편의를 위한 U-City 서비스를 요청하고 제공받는 거주적 이해관계자를 말하며, 비즈니스 편의 및 수행도구 차원에서 U-City 서비스를 요청하고 제공받는 비즈니스 업체, 행정, 의료, 교육 등 공공서비스를 위한 U-City 서비스를 요청하고 제공받는 공공기관, 출입국, 체류, 관광 등에 대한 U-City 서비스를 요청하고 제공받는 단기체류자를 포함한다.

이러한 이해관계자들의 요구사항을 파악, Power-Interest 측정결과 및 군집/판별분석을 통해 이해관계자 그룹을 전략적으로 최우선적으로 관리해야 할 Manage Closely 그룹부터 Keep Satisfied 그룹, Keep Informed 그룹, Monitor 그룹 등 4가지로 구분하여 각각별로 커뮤니케이션 방안을 수립하였다.

3. 환경분석

아울러 IFEZ U-City 사업 추진에 영향을 미치는 외부환경 동인으로서 '정책적 환경', '경제 · 사회적 환경', '기술적 환경', '고객 요구 사항', '경쟁 구도' 등 5가지 요인을 정의하였다.



(그림 6) 이해관계자그룹의 분석

정책적 환경에서 대한민국 정부의 물류, 금융, 첨단 제조/서비스 산업육성을 통한 아시아 Hub 구축 정책은 IFEZ가 지향하는 방향성과 동일하며, 또한, 대한민국 정부의 u-Korea 전략에 따른 IT-839, UIH, 전자정부 구축 정책은 IFEZ U-City 구축과 밀접한 연관성을 지닌다고 볼 수 있다. 대외적으로는 교토의정서가 발효되는 등 환경이 중요 Issue가 되고 있는 점을 U-City 구축 시 주안점을 두어야 할 것으로 판단된다.

경제, 사회적 환경으로서 대한민국은 U-City 구축 및 Test-Bed 구축 등 특성화를 위해 필요한 산업구조를 갖고 있으며, IFEZ 주변의 수도권에는 IT 관련 산업 집중도가 높아 Ubiquitous를 주제로 한 Hub 구축에 유리한 환경을 가지고 있으나, 사람들은 도시정보화의 편의성에는 공감하지만, 정보화에 따른 각종 폐해에 대한 우려가 크므로, 이에 대한 확고한 대안 마련 및 공감대 형성을 위한 노력이 필요할 것이다. 기술적 환경을 살펴보면 Ubiquitous 기술은 부분적으로 적용되어 구축된 사례가 많이 있으며, 현행 기술 수준 및 발전 속도를 감안할 때, 도시 구축을 위한 기술적 지원이 충분하다고 판단된다. 하지만, Ubiquitous 관련 표준 난립으로 인해 향후 표준 결정 방향에 따라 기술 재적용에 따른 Risk가 나타날 수 있으며, 또한 대한민국의 낮은 표준 보유 비율에 따라 향후 Ubiquitous 사업화 과정에서 비효율성이 야기될 수 있음을 고려해야한다.

고객요구사항을 살펴보면 기업간 협력의 필요성이 증가함에 따라 정보교환의 중요성이 점차 확대되고 있으며, 정보화 기반 시설이 중요시 되고 있음을 알 수 있다. 또한 Well-Being 중시에 따라 환경 및 여가생활에 대한 비중이 높아지고 있으며, 그에 따라 문화적 Contents 제공을 중시하고, 주거생활 공간에서 많은 업무 처리를 위한 정보교환 Infra 구비를 중시하는 경향을 보이고 있다.

대내외적 경쟁구도를 살펴보면 아시아 각 국가들은 Hub 경쟁에 적극적으로 뛰어들고 있으며, 물류 기반에서는 중국, 홍콩, 싱가포르 등이, Ubiquitous 환경 구축 부문에서는 중국, 일본, 싱가포르 등이 막강한 경쟁력을 가지고 있으므로, 이들과 차별화 된 경쟁력을 갖추어 U-City를 구축해야 할 것이다. 국내 타 도시 권역에서도 도시정보화가 수행되고 있으며, IFEZ에서는 기술적, 경제적으로 선도할 수 있는 모델을 구축하고, 타 지역과 협력하여 u-Korea 구축에 선도적 역할을 수행하는 것이 필요할 것으로 판단된다. 이러한 외부환경에 대응할 수 있는 IFEZ U-City 사업추진을 위한 내부역량을 Dynamics를 통하여 분석한 결과, Physical/Partner 역량의 강화, Financial/Policy 역량의 개선 및 Organization역량의 긴급보완이 필요하다고 생각된다.

IFEZ에서는 차별화된 인프라를 통해 경쟁력 확보가 절실하므로 네트워크 환경에 있어서 유비쿼터스 기술 도입과 도시기반시설의 효율적 관리를 위한 통합관제센터가 필요하고 신기술로 인한 정보보호 및 보안 이슈에 대해서도 적극적으로 대응방안을 강구해야 한다. 따라서 차별화된 인프라를 통한 기술경쟁력을 확보해야 하며, 수요자와 공급자를 모두 고려한 정보통신 인프라를 구축하여야 하고, 정보기술 표준 정립 및 표준기술이 적용되도록 유도하여야 하며, 네트워크를 통합적으로 운용 · 관리하는 통신센터를 구축하고 도시기반시설의 효율적 관리를 위한 통합관제센터를 구축하는 한편, 유비쿼터스 환경에 대한 정보보안 대책을 강구하여야 한다.

위와 같이 IFEZ U-City와 관련된 내외부 환경 분석을 통해 기회/위협요인과 강점/약점을 검토한 결과는 (그림 7)과 같다.

이러한 기회요인을 최대한 활용하고 강점을 극대화 할 수 있는 전략적 방향은 첨단 IT산업 및 기술 역량을 최대한 활용하고, Ubiquitous 부문의 Hub로서

기회요인	위협요인
• 정부의 Hub, u-Korea, 전자정부 정책과 일관성 • 첨단 IT 위주의 국가 산업구조 • 필요 기술 및 서비스 자원 조달 용이 • 기업 및 개인의 정보화 요구가 증대 • 상호연동 및 협력 가능한 주변 u-City의 동반 구축 진행	• 정보화 역기능에 대한 반대적 정서 • 기술 표준 난립 • Ubiquitous 기술 구현이 시기 상조라고 인식 • 체류/거주 서비스에 대한 높은 불만 • 해외 경쟁국은 Hub 구축 수준이 높으며, 첨단 IT에 집중

강 점	약 점
• 중앙정부의 정책적, 제도적 지지 정도가 높은 편임. • U-City 구축시 협력할 수 있는 다양한 부문의 Partner 확보 • Ubiquitous 관련 IT Infra 보유 및 구축 역량 수준이 높음.	• 예산 확보 치 관리를 위한 역량 미흡 • 사업 수행을 위한 조직구성원의 업무 적합성 및 전문성, 업무 지침 및 프로세스 미흡 • 조직체계, 성과관리체계, 변화관리 등 사업 관리를 위한 기반 마련 미흡

(그림 7) IFEZ SWOT분석 결과 요약

확고한 위상을 획득하여야 하며, 이해관계자와의 공감대를 형성하여, 내외부로부터 지원세략을 확보하고 및 내부역량 강화 등을 통해 신속히 사업을 추진하여야 한다. 아울러 고객의 Needs를 반영하고 우려를 불식시켜 구축 서비스에 대한 활용도를 높여야 할 것이며, 기술에 대한 철저한 검증을 통해 빠른 기술변화를 수용하고 구축에 따른 Risk를 경감시키고, 기추진된 국가사업(전자정부 등)을 연계시키고 활용하여 효율적인 사업을 전개해야 할 것이다.

4. 주요시사점

IFEZ U-City를 성공적으로 추진하기 위해서는 IFEZ를 둘러싼 다양한 이해관계자의 적극적 참여를 유도하여야 하며, 사용자 중심의 서비스 및 전략적, 기술적, 사업적 적용 가능성에 따른 Ubiquitous 서비스를 구성해야 하며, IFEZ 주변 여건을 적극적으로 활용하고, IFEZ U-City 구축 역량 강화 및 법제도 개선 및 지원체계 또한 강화되어야 한다.

먼저 IFEZ를 둘러싼 다양한 이해관계자의 적극적 참여를 유도하려면, 정책적 이해관계자인 정통부, 산자부, 재경부, 동북아시대 위원회 등 주요 유관 정부부처의 참여를 유도할 수 있는 사업 아이템을 발굴하고, 정부 부처 사업 중 유관 사업(법무부 외국인출입국 관리, 산자부 U-SCM, 정통부 UIH 등)등에 적극적으로 참여하여 U-City 추진의 탄력을 확보할 필요가 있다. 사업적 이해관계자의 참여를 위해서는 Economic zone의 특성상 국내외 anchor tenant와 적극적 연계 및 비즈니스 모델 수립을 통하여 실행력을 갖춘 비즈니스(국제 비즈니스, 금융 및 물류 비즈니스 등) 지원 서비스에 초점을 두어야 한다. 거주적 이해관계자 측면에서 IFEZ의 성격상 외국인 위주의 서비스에 초점을 맞추어 외국인 지원(출입국, 이민, 언어, 행정, 교육, 의료 등) 서비스가 강조 되어야 하며, 반대적 이해관계자를 설득하려면 지속적인 변화관리와 홍보 노력이 필요하다.

IFEZ U-City에서 제공될 사용자 중심의 서비스를 살펴보면,개별 단위 서비스의 단순 집합이 아닌 U-City 사용자의 요구를 만족시킬 수 있는 Full Function이 제공되는 서비스 모델을 정의할 필요가 있다. 즉, IFEZ에서 가장 빈번히 발생할 수 있는 서비스(비즈니스 미팅, 통역, 물류 연계, 외국인 출입국, 외국인 행정 지원 등)에 집중화된 서비스 모델과
IFEZ에 체류 혹은 방문하는 외국인 혹은 내국인이 요구하는 사회 기반 서비스(화폐유통, 안전, 교통, 교육, 의료 등)를 적용하고, IFEZ가 현재 보유하고 있는 혹은 향후 보유할 계획인 물리적 자산(Air Port, Sea Port, Land Port, 외국인 학교 및 병원, 컨벤션

센터, IT Cluster 등)에 Ubiquitous 기술이 적용될 수 있도록 서비스 모델을 정의하여야 한다.

전략적 측면에서 본다면 IFEZA가 아닌 범국가적 차원에서 제공되어야 하는 서비스(전자주민증 등)의 시범사업을 적극 유치하고, Ubiquitous 기본 서비스(전자외국인등록증, 전자여권, U-Money, U-Network 등)를 우선 적용하고 부가가치 서비스 제공을 유도하여야 하며, 유연하고 미래지향적인 인프라 기반을 바탕으로 향후 변동 가능한 다양한 서비스를 수용하도록 설계하여야 한다.

기술적 측면에서는 표준 미비 및 대체성(Substitution)이 존재하는 요소기술을 보유한 서비스의 경우에는 후순위 적용하고, 첨단기술을 우선적으로 수용하며 도시에 실제 적용함으로써 전세계 Ubiquitous 기술 적용을 선도하여 기술 Hub화하는 정책이 필요하다. 아울러 사업적 측면에서는 예산 및 투자자본이 확보 가능하고, 사업적 연계성과 적용 효과가 큰 서비스를 우선 적용하여야 한다.

산업적 측면에서 본다면 R&D, 관광레저, 금융, 물류, 제조업 고도화, 산업단지 재배치, IT집중 육성에 기여할 수 있는 IT 관점의 U-City를 구축하여야 하며, 기존 도시 기반과의 가치사슬적 연계를 통한 IFEZ의 지리적/기능적 한계를 극복하고, U-City의 효과적 확산을 위한 연계 거점 확보할 필요가 있다. 인적, 물적 국제 교류의 관문 및 외국인 투자 유치 측면에서 물류산업을 지원하는 IT 기반 요소기술 산업으로 RFID/USN과 물류와의 convergence industry가 구축되어야 할 것이다.

지금까지 논의된 U-City의 정책 수립, 계획, 개발, 운영 등 U-City 구현의 전체 Life-Cycle 관리를 할 수 있는 조직역량 또한 강화되어야 한다. IFEZA가 U-City 구축 및 운영을 위하여 예산수립 혹은 민간투자를 확보하기 위한 조직, 프로세스, 시스템 측면에서의 주요 활동의 세부내용을 정리하고 실행하여야 한다. 또한 IFEZA의 위상을 강화하고 타 기관과 독립적인 권한을 부여받을 필요가 있으며, 전문 인력 확충을 통하여 조직을 체계적으로 구성하여야 한다. U-City 정책, 개발, 운영 등에 따라 조직 역할을 정립하고 U-City의 특성상 민간의 적극적 참여 및 전문가 집단의 조언 받아 U-City 구축 역량을 향상시켜야 할 것이다.

아울러 대외적으로 법제도적 규제를 완화시키도록 지원을 받아야 U-City를 신속하게 추진하여 IFEZ의 경쟁력을 제고할 수 있을 것이다. 단계적으로는 기술적 문제에 대한 법제도적 측면에서 해결을 최우선 과제로 추진하고 점진적으로 비즈니스 요구에 따른 법제도 걸림돌에 대한 해결을 괴하며, 성공적인 U-City 구축을 위한 범정부적 지원체계 구성 및 세제, 예산 확보 등을 추진해야 한다.

5. 미래 모형

IFEZ의 목표는 동북아물류중심지, 첨단지식기반 산업육성, 인천경제자유구역이 동북아 비즈니스 중심지가 되는 것이다.

2004년 KOTRA 조사결과에 따르면 주한 외국인들의 생활환경 불만족도는 27.8%에 달하고, 특히 교통환경 및 주거환경에 대한 불만족도가 매우 높다. 외국기업의 경영환경 불만족도는 36.3%에 이르며, 특히 노무환경, 세무환경 및 물류환경의 불만족도가 높다.

A.T. Kearney/FOREIGN POLICY의 조사결과에 따르면 2005년 한국의 세계화 지수는 30위이며, FDI(Foreign Direct Investment) 지수는 매우 취약하여 47위에 그치고 있다. 물류생산성 측면에서는 항공화물부문 3위, 여객부문 10위에 랭킹되어 있으나, 표준화 및 하역생산성이 저조하다.

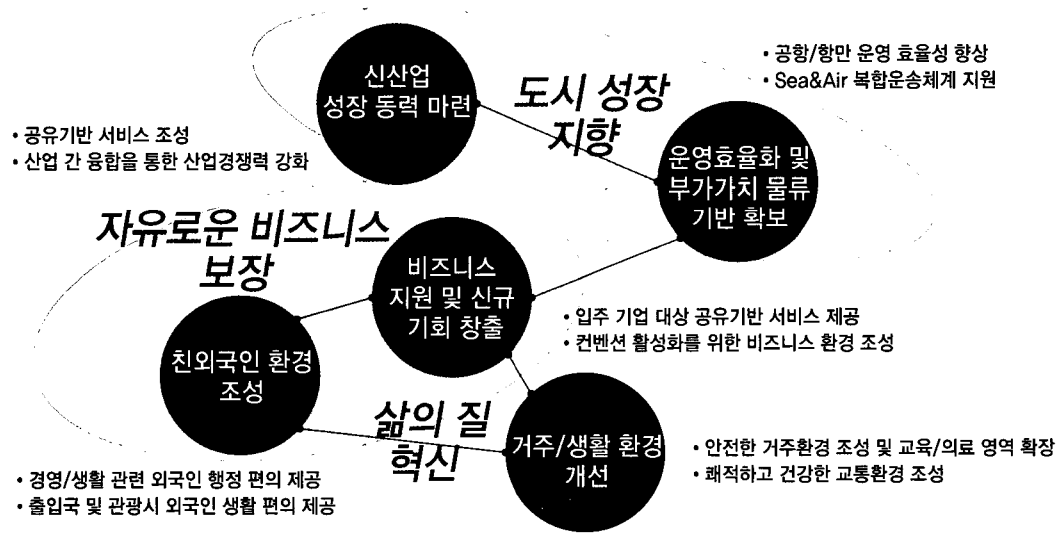
ICT 분야에서 중국과의 기술격차는 통신기기분야

에서 -2.3년으로 축소되고, 일본과 기술격차는 반도체분야에서 1.7년으로 확대되는 등 중국의 추격과 일본과의 기술격차 확대가 주요한 위협이 되고 있다.

따라서 IFEZ의 3대 목표 달성을 지원하기 위해 IFEZ U-City는 거주 및 생활 환경 개선, 친외국인 환경 조성, 비즈니스 지원 및 기회 창출, 물류 경쟁력 제고, 신산업 성장동력 마련이라는 5가지 목표를 가지고 추진해야 한다.

그림 x에서 보는 바와 같이 IFEZ U-City의 비전은 유비쿼터스 인프라를 기반으로 첨단 도시서비스를 실행하며 이를 활용하여 첨단 IT기반의 산업 cluster를 구성하여 세계수준의 융/복합 허브를 달성하는 것이며, 이를 위한 추진 전략은 First, Full, Flexible, Focus의 4F 이다.

First라 함은 최초의 U-City를 구축하고, 최신 서비스 및 기술을 제공하는 것을 의미하는 것으로, 동북아시아 Hub 구축 경쟁에서 ubiquitous를 Theme으로 한 지위를 선점하고, 선두로서의 위상을 점유하기 위하여 최신 서비스 및 기술을 적용한다는 것이다. Full이라 함은 고객가치 향상에 필요한 서비스를 통합 관점에서 제공하는 것을 의미하며 공공, 기업, 개인 등의 고객이 필요로 하는 서비스를 구축하고, 이를 개별화된 서비스가 아닌 고객 관점에서의 필요 서비스를 통합적으로 제공함으로써, 편의를 도모하고 활용도를 높이고자 하는 것이다. Flexible이라 함은 구현 및 관리가 용이한 기술적용 및 체계를 만든다는 것을 의미하며 급변하는 Trend 및 기술 변화에 대처하기 위해서는 빠른 시간 내에 구축이 가능하도록 유연한 Platform을 도입하고, 체계적인 관리 기반을 갖출 필요가 있기 때문이다. Focus라 함은 Ubiquitous 산업 집약 및 공급지로서의 경쟁력 향상을 꾀한다는 것이며 Hub로서의 역할을 수행하기 위해서는 단순한 도시정보화 수준을 넘어 Ubiquitous 연관 산업을 발전시켜 Cluster로 구축하고, 이를 통해 글로벌 기



(그림 8) IFEZ 추진 목표

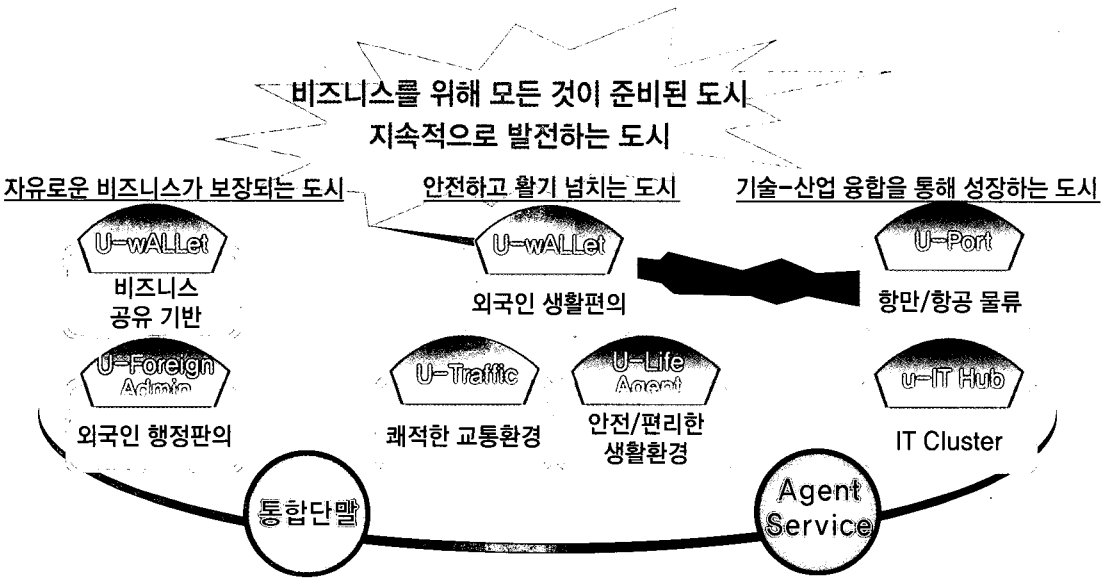
업의 투자를 유발하여 공급지로서의 경쟁력을 향상해야 할 것이다.

IFEZ의 미래상은 자유로운 비즈니스가 보장되는 도시, 안전하고 활기 넘치는 도시, 기술-산업 융합을 통해 성장하는 도시를 추구하며 이를 위하여 통합단말 및 센서네트워크를 기반으로 6대 서비스(U-Biz Support, U-Foreign Admin, U-wAllet, U-Traffic, U-Life Agent, U-Port)를 제공하고 IT-Hub화를 추진한다는 것이다.

IV. 결 론

KT의 U-City사업은 인천, 부산을 비롯한 대도시와 동탄, 홍덕 등 신도시에 이르기까지 전국적으로 이루어지고 있다. KT는 2006년까지 20여개의 U-City를 구축할 계획이며, 2010년까지는 80여개의 U-City를 구축하고자 한다. U-City사업은 국가적 agenda인 IT-839 정책을 뒷받침할 가장 큰 사회적 IT SOC사업이라고 보고 있으며, KT는 U-Korea건설을 선도함으로써 "Korea U-City = KT"임을 지향하고 있다. 아울러 지자체 기반의 U-Public 서비스를 개척하고 투자함으로써 공익기업으로서의 기업가치를 더욱 공고히 하고자 하며, 이러한 국내에서의 U-City 구축 경험을 토대로 해외의IT Infra기반의 신도시 건설사업에 진출함으로써 글로벌 U-City Business Partner로서 부상하려는 비전을 갖고 있다.

08년도 IFFZ U-City는 외국인 중심의 국제 비즈니스를 지향하는 도시로서 통합단말, 센서 네트워크 및 Agent Service를 중심으로 중심으로 "비즈니스를 위해 모든 것이 준비된 도시", "지속적으로 발전하는 도시" 의 모습으로 구현됨.



(그림 9) 08년 IFEZ U-City 모습

한현배

Education

Feb. 1984 Bachelor of Engineering in Electronics, Han-Yang University

Feb. 1986 Master of Engineering in Electronics, Seoul City University

Aug. 2001 Ph.D. in Electronics Engineering, Information & Communications University

Work Experience

Mar 1996 Director of SI/NI Business Division

Dec 1996 Director of Internet Service Development Division

Jun 1997 Director of e-Commerce Division

Aug 2001 Director of Global Broadband Business Division

Feb 2002 Director of Global Business Planning Division

Jul 1987 Joined KT as an associate researcher

Mar 2003 Director of Global Hubbing Business Division

Jan 2004 Director of Overseas Internet Division

Mar 2005 Director of U-City Business Planning Division

전인성

EDUCATION

1977 ~ 1981 Hanyang University, Seoul, Korea

B.S. in Electronics

1987 ~ 1989 Vrije Universiteit Brussels, Belgium

M.S. in Computer Science

1996 ~ 2001 King's College London, England

Ph.D in Electronics

PROFESSIONAL HISTORY

1980 ~ 1981 Manager, the Ministry of Post & Communications

1984 ~ 1992 Director, Korea Telecom

1993 ~ 1994 Managing Director, System Management Center, KT

1995 ~ 1996 Managing Director, Strategic Management Group, KT

2000 ~ 2002 Managing Director, Information System Group, KT

2002 ~ 2003 Secretary of President & CEO, KT

2003 ~ Present Senior Vice President, KT Corporation

HONORS

1994 Citation by CEO

1996 Official Commendation by the President of ROK