

녹색뉴딜사업 및 저탄소 녹색성장 전략

Green New Deal Project and Low Carbon, Green Growth Strategy



글 | 李 宣

(Lee, sun)

도로및공항기술사, 교통기술사,
도시및지역계획 박사,
국제기술사(건설/교통),
한국기술사회 홍보위원,
신명건설기술공사 부회장.

E-mail : sunleeph@hanmail.net

The Government declared 'Low-Carbon Green Growth' as the new national vision for future development to improve economic growth and quality of life through higher energy efficiency, less energy consumption, wider use of renewable energy, etc. Korea can no longer delay participating in international efforts against global warming by reducing carbon dioxide and other greenhouse gas emissions. Thus low-carbon green growth is not a matter of choice, and it becomes indispensable to sustaining the nation's economic development. The Government is determined to take the initiative in speeding up economic recovery by carrying out the large scale investment projects such as the Korean version of a 'Green New Deal. The 49 trillion-won projects include river improvement, eco-friendly transportation networks, advanced information infrastructure, water resources & dam construction, green cars & clean energy development, etc. which will create nearly one million new jobs over the next four years.

1. 녹색성장의 역사적 배경

녹색성장은 2005년 서울에서 개최된 환경부와 UNESCAP이 공동 주최한 '아·태 환경과 개발에 관한 장관회의'에서 우리나라의 압축·고도성장에 따른 환경훼손의 경험을 바탕으로 지속가능한 경제성장의 모델을 제시하기 위해 주창된 것으로 경제성장의 패턴을 환경친화적으로 전환시킴으로써 지속가능한 경제성장(Environmentally Sustainable Economic Growth)을 도모하기 위한 개념이다. 지속가능성이란 장기적인 미래로의 계속성을 의미하며 후세 세대의 요구를 달성하는 능력을 저해하지 않는 한도에서 현재세대의 경제성장 요구를 달성하는 것이다. 2007년도에 제정된 '지속가능발전 기본법'에서 지속가능발전을 경제의 성장, 사회의 안정과 통합 및 환경의 균형

을 이루는 발전이라고 정의하고 있으며 국토기본법, 대기환경보존법, 에너지기본법 등에서 지속가능발전을 원용하고 있다.

녹색성장은 환경(Green)과 경제(Growth)의 상생을 구체화 하는 개념으로 환경을 훼손하지 않고 환경적 지속가능 경제성장의 성과를 이루며 경제활동의 환경친화성을 증가시키는 녹색기술 및 녹색산업을 새로운 동력으로 삼는 경제성장이다. 새로운 패러다임의 '녹색성장'은 기존의 경제성장 패러다임을 '환경친화적'으로 전환하는 과정에서 파생되는 미래 유망품목을 발굴하고 기존 산업과의 상호융합도 시도해 새로운 성장 동력과 일자리 창출을 도모하는 것이다.

녹색성장의 핵심은 경제성장을 추구하되 자원의 이용과 환경오염을 최소화하고 이를 다시 경

제성장의 동력으로 활용하는 '순환구조'에 있다. 결국 정부가 추진하려는 '녹색성장'은 환경과 경제성장, 두 가지 가치의 시너지를 극대화하는 정책이며 이는 정부와 함께 국민, 기업과 시민 사회가 공유된 비전을 바탕으로 하여 창의적으로 발전시켜 나가야 할 우리의 미래를 위한 공동과제이다.

2. 지구온난화에 따른 기후변화협약

지구온난화에 따른 기후변화가 초래하는 환경적, 경제적, 안보적 파급효과의 심각성을 인식한 국제사회는 1992년 6월 브라질의 리우에서 기후변화협약을 채택하고 온실가스의 배출을 감축하기 위한 공동의 대응을 시작했다. 기후변화협약은 지구온난화 문제를 전 지구적 차원에서 공동 대응하기 위한 자발적인 참여를 명분화한 국제환경협약으로 참가국 178개국 중 154개국의 서명에 의하여 1994년 3월 21일 공식 발효되었다. 한국은 1993년 12월 47번째로 기후변화협약에 가입하였다. 1997년 12월 일본교토에서 열린 기후변화협약 3차 당사국총회(COP; Conference of Parties)에서 '교토의정서'가 채택되었는데 이것은 당사국의 구체적인 온실가스 감축목표설정 및 이행방법을 규정한 강제적인 조약으로 선진국의 온실가스 감축의무를 규정하고 있다. 2007년 12월 인도네시아 발리에서 열린 제13차 기후변화협약 COP회의에서는 2012년 이후 기후변화체제에 대한 협상 틀인 '발리행동계획'(일명 발리 로드맵)을 채택하였다.

2007년도 노벨평화상이 엘 고어 전 미국 부통령과 기후변화에 관한 정부간 협의체(IPCC; International Panel on Climate Change)에게

공동시상 되었는데 이들은 2007년 11월에 작성한 IPCC 제4차 보고서에서 기후변화의 영향저감을 위한 방안을 제시하고 있다. 이 보고서에 의하면 대기 중의 이산화탄소 농도에 의한 대기온도의 상승효과가 서기 2000년 이전과 서기 2000년 이후에 현격한 차이가 있음을 발견하고 있다. 2000년 이전에는 지구상의 연평균 대기온도가 1.5ppm씩 상승하던 것이 2000년 이후에는 연평균 2.1ppm씩 상승하고 있음을 확인하고 있다. NASA의 주장에 따르면 온실가스의 피해를 막기 위해 대기 중 이산화탄소의 농도를 350ppm을 목표로 감축해야 한다는 것이다. 온실가스의 배출이 안정화 된다 하여도 에너지 소비 증가로 인해 지구는 더욱 더워질 것이 예상된다. 온실가스 증가에 따른 지구온난화의 파괴적 위험성은 심각한 수준으로 감지되고 있으며 과학계의 새로운 대체 에너지 개발이 시급히 요청되고 있다.

온도상승에 의한 기후대변화는 생태계를 파괴시킬 가능성이 크며 식량생산에 미치는 영향으로 전 지구적 식량난도 예측되어 지고 있다. 현재 상당부분 녹아내리고 있는 남극의 빙하로 인해 향후 90년 이내에 해수면 상승이 일어나 상당한 면적의 해안지역의 지표가 해수면에 잠길 것이라는 예측이 팽배하다. 2009년도 우리나라의 연평균 기온은 평년대비 0.5도 상승하는 것으로 예측되고 있으며 기후변화에 의한 경제적 손실은 매년 증가할 것으로 우려되고 있다.

3. 저탄소 녹색성장 전략

지구촌 환경에 대한 파괴를 막고 녹색성장을 구현하기 위해 미국, 중국과 같은 온실가스 다배출국 뿐 아니라 지구상의 많은 나라들이 녹색성

장을 구현하기 위한 정책들을 경쟁적으로 채택하고 있다. 기존에 추진되던 정책들 외에도 연료효율개선, 자동차 연비 강제개선 조치, 조세 및 금융제도 개편 등 새로운 장단기 대책들이 제기되고 있으며 기술적으로는 전기자동차, 염수농업, 탄소격리, 태양발전위성 등 저탄소 녹색기술 개발에 다양한 노력들이 경주되고 있다.

우리나라도 산업화·정보화시대를 뛰어넘어 세계발전사의 흐름에 동참하기 위해 녹색성장을 새로운 국가발전전략으로 채택하고 이를 제도적으로 뒷받침하기 위해 ‘녹색성장기본법’을 제정키로 하였다. 기후변화에 대응하면서 성장잠재력을 확충하고 일자리 창출에도 도움이 될 수 있는 녹색뉴딜사업과 녹색성장정책을 동시에 추진함으로써 과거의 양적 성장의 발전양식을 뛰어넘어 질적 성장 전략으로 삶의 질 향상을 실현할 수 있는 녹색경제 전략을 시도하고 있다.

녹색경제(Green Economy)는 모든 경제활동 과정에서 발생하는 탄소배출량을 감축하여 지구의 기후변화에 대응하고 녹색기술개발 및 환경친화적 경제모델 도입 등을 통해 녹색산업구조를 구축하여 친환경적인 경제기반을 형성하는 것을 의미하며 대체에너지 또는 재생가능 에너지 개발과 투자활동을 포함한다. 저탄소화 및 녹색산업화를 토대로 하는 녹색경제는 환경보호와 경제성장을 동시에 이룰 수 있는 환경보호산업을 통해 새로운 성장의 동력을 확충한다는 점에서 ‘지속가능성장’보다 한층 더 적극적인 개념으로 정의되고 있다. 기후변화 문제와 에너지자원 고갈에 대한 우려가 심화되는 가운데 녹색시장의 형성이 동시에 진행되면서 탄소배출권 시장, 신 재생에너지 시장 등의 급성장이 전망된다.

유엔환경계획(UNEP)은 최근 케냐의 나이로비에서 열린 2009년도 연례이사회에서 세계경제회복을 위한 글로벌 그린뉴딜의 필요성을 제기하고, 오는 4월 G20 정상회의에서 각국이 2년에 걸쳐 GDP의 1%(현재 전세계 GDP의 1%는 약 7,500억 달러) 이상의 재원을 창조적인 방식으로 탄소배출감소에 사용하는 것을 결의하도록 제안했다. 한편 반기문 유엔사무총장도 “현재의 식량위기와 실업 등 경제침체를 야기한 배경에는 유가의 급변동을 초래한 환경문제가 자리하고 있다”면서 “인류가 얼마나 기후변화를 야기하는 화석연료에 의존하여 단기적인 경제목표에만 집착하고 있는지 여실히 들어난다”고 지적했다.

4. 녹색뉴딜 사업

‘녹색뉴딜(Green New Deal)’은 친환경(green)과 공공투자(new deal)의 복합용어로 1930년대 미국의 프랭클린 루스벨트 전 대통령이 사회간접자본에 투자하여 대공황을 극복했던 ‘뉴딜정책’과 유사한 명칭으로 2008년 미국 금융시장 붕괴에서 시작된 세계경제위기를 극복하기 위한 국가적 대응책을 지칭하는데 우리나라의 ‘그린뉴딜’은 신 재생에너지 산업 등 환경산업에 대한 대규모 공공투자로 경기를 부양하며 일자리 창출을 목표로 하고 있다.

지구온난화와 에너지 위기에 대한 대응을 재정적인 부담 차원을 넘어 경기위기 및 경제성장의 신 동력으로 전환하는 적극적 대응개념으로 에너지 위기의 극복과 지구온난화 등의 문제해결을 추구한다. 단기적으로는 불황극복에 주력하면서 새로운 일자리를 만드는 것을 목표로 하며 중장기적으로는 새로운 성장 동력도 함께 확보하겠다

는 정부의 의지를 담고 있다.

정부가 확정한 '녹색뉴딜사업'은 첫째로 신 재생에너지산업 육성, 에너지절약, 자원재활용 등 자원절감형 경제를 구현할 수 있는 사업과, 둘째로 녹색교통망 구축 등 편리하고 쾌적한 생활환경 및 삶의 질을 높이기 위한 사업과 셋째 탄소저감과 수자원확보 등 지구의 장래와 차세대 안전을 위한 선제적 예방적 사업, 넷째로 산업·정보·인프라 구축 등 미래대비와 에너지 효율을 높이기 위한 기반사업 등 4대 분야로 구분된다.

기획재정부 발표에 따르면 녹색뉴딜은 향후 4년간 약 49조원의 재원이 투입되어 약94만개의 일자리가 만들어지며 토목·정보·수자원분야와 에너지·환경 분야 등 2개 분야로 구분하여 전자에서 49만개의 일자리와 후자에서 45만개의 일자리 창출을 예상하고 있다. 녹색뉴딜의 주요 핵심사업과 투입예산 및 예상되는 일자리 창출효과를 열거하면 4대강 살리기 및 주변정비사업에 18조원/28만개, 녹색교통망 구축사업에 11조원/16만개, 녹색국가 정보인프라 구축사업에 7000억원/2만개, 대체 수자원자원 확보 및 친환경 중소담 건설사업에 2조원/3만개, 그린카·청정에너지 보급사업에 2조원/2만개, 자원재활용 확대사업에 3조원/5만개, 산림 바이오매스 이용 활성화사업에 3조원/23만개, 에너지 절약형 그린홈·오피스·그린스쿨 확산 및 쾌적한 녹색 생활공간의 조성사업에 9조원/15만개 등이 예상된다.

4-1. 4대강 살리기 프로젝트

국토해양부의 보도 자료에 의하면 최근 지구온난화 등으로 홍수 및 가뭄피해가 빈발함에 따라 홍수 피해규모는 증가하는 반면 사전 예방투자

부족으로 사후복구에 과다한 비용이 지출되고 있다. 최근 5년간 평균복구비용(4.2조원)이 사전예방투자비(1.1조원)의 4배가 소요되었고 '물 부족 국가'인 우리나라는 2011년에 약8억 톤, 2016년에는 10억 톤의 물이 부족해질 것으로 예상되나 다목적댐 건설반대로 가뭄 때 마다 제한급수 등 피해가 발생하고 있는 실정이다.

4대강 살리기의 주요사업으로는 첫째 노후화된 제방을 보강하고 토사가 퇴적된 구간의 하천퇴적물을 준설해 홍수위를 낮추고 하천생태계를 복원하며, 둘째 홍수저류 공간 확보 및 물 공급 확대를 위해 중소규모 댐·홍수조절지, 하천 변 저류지 및 저수지 재개발로 해양으로 유출되는 수자원을 확보하고, 셋째 하천 상·하류를 연결하는 자전거길 설치 및 수면활용과 가뭄 대비 비상용수공급을 위한 친환경보의 설치 등을 포함하고 있다.

사업의 추진은 지역균형발전을 위하여 낙동강, 영산강, 한강, 금강 등 4대강 유역의 7개 지방도시, 즉 낙동강 유역의 안동·대구·부산, 영산강 유역의 나주·함평, 한강 유역의 충주, 금강 유역의 연기 등을 대상으로 선도사업을 연차적으로 착수할 계획이다. 선도사업 지구에는 약 8,300억원이 집중 투입될 예정이며 대구의 2011년 세계 육상선수권 대회, 연기군의 행정중심복합도시, 나주의 혁신도시 등과 연계하여 사업효과를 최대화 할 계획이다.

4대강 살리기 프로젝트 시행으로 기대되는 효과로는 첫째 제방보강·중소규모 댐·조절지 등 건설로 매년 홍수로 인한 피해(연평균 2.7조원) 및 복구비(연평균 4.2조원)를 저감할 수 있으며, 둘째 퇴적구간 정비 및 보 설치와 저수지 재개발로 저수량을 늘려 가뭄 시 비상용수 공급 및 하천

의 수질개선이 가능하며, 셋째 하천둔치에 수변 공간을 조성하고 자전거 길을 설치하여 다양한 여가활동 기회를 제공하며, 넷째 태양광 및 소수력 발전으로 신 재생에너지 생산, 생태습지 및 하천 숲의 영향으로 저탄소효과를 기대할 수 있다. 마지막으로 신규 취업 28만 명의 일자리 창출 및 23조원의 생산유발효과 등으로 지역경제 활성화가 기대된다.

4-2. 저탄소 녹색교통정책 방향

우리나라의 자동차 보유등록대수는 현재 약 1800만대로 급속한 증가를 보이고 있다. 매년 3~4%의 높은 증가율로 향후 10년 후인 2019년 경에는 약 2200만대로 예상되고 있으며 국내여객수요는 3,636억인·km, 화물수요는 2,862억톤·km로 2004년 대비 1.5배에서 2.1배 정도 증가할 전망이다. 이들 차량이 발산하는 이산화탄소의 배출량은 우리나라 전체 배출량의 10%를 점하고 있다. 교통부문의 에너지소비는 2006년 국내에너지 소비의 21%인 3천7백만 톤이며 이 가운데 도로부문이 전체교통부문의 79%를 차지하고 있다. 이를 에너지원으로 보면 휘발유, 경유 등 화석연료가 80%이상을 차지하고 있다.

교통부문의 수요급증과 이에 따른 소비 급증은 대부분의 국가 또는 도시에서 대기 오염의 증가, 소음피해, 교통 혼잡 등 여러 가지 사회적 비용을 증가시키며 특히 글로벌 이슈로 제기되고 있는 온실가스의 급증과 이로 인한 지구온난화 가능성에 제일 큰 영향을 미치는 것으로 지적되고 있다.

최근 온난화의 우려에서 출발한 기후변화협약 및 부속서의 진전과 에너지 사용 규제 가능성은 에너지 부존자원이 취약하고 에너지 소비수준

이 비교적 높은 우리나라에 큰 영향을 미칠 수 있어 사전적 대응 전략이 필요한 실정이다. 특히 교토의정서 채택이후, 우리나라는 2013년 이후에는 온실가스 감축에 대한 압력을 받을 가능성이 높아 화석연료에의 의존도가 극히 높은 교통·물류부문에서 녹색교통정책을 비롯한 철저한 대책을 필요로 하고 있다.

탄소경제시대를 맞이하여 해외선진국들의 교통 부문 저탄소정책은 교통수요관리, 교통수단전환, 연료전환, 연비 향상 등의 부문에서 다양한 정책들을 시도하고 있다. 기존의 교통정책이 수요에 대응하는 공급으로 주로 도로교통을 중심으로 이루어진데 반해 새로운 교통정책은 교통체계의 효율성을 높이고 수요를 관리하며 화석연료 소비와 온실가스 배출을 최소화 하고 에너지원을 다양화하여 녹색가치를 창출하는데 착안하고 있다.

정부가 추진하는 녹색교통의 핵심은 그동안 도로교통에 밀려 있던 철도 등 저탄소 녹색교통에 대한 투자를 확대하는 것으로 우선 올해 경부고속철도 2단계 사업에 4685억원을 투입하여 서울~부산간 운행 시간을 2시간 10분대로 단축하고 호남고속철도에도 1400억원을 투자, 개통 시기를 최대한 앞당기는 노력을 경주하고 있다. 이는 친환경 교통체계이며 저탄소 배출 교통수단인 고속철도의 국가기간교통망을 가능한 빠른 시일내에 완성하여 각 지역별 철도역을 중심으로 한 압축도시의 건설이 가능하며 지역간 통행 및 내부통행에 따른 에너지 소비 및 온실가스 배출을 최소화 하고 주변도로망의 교통 혼잡비용이 저감될 것으로 기대된다. 점진적인 저탄소배출 교통수단으로의 전환은 기존의 탄소배출비율이 높은 교통수단인 승용차에서 대중교통이나

자전거 등 저탄소 배출 교통수단으로의 전환을 유도하여 에너지 소비 및 온실가스 배출을 최소화할 수 있는 가능성을 높일 수 있다. 정부는 녹색교통을 조성하기 위해 2012년까지 총 11조원을 투자할 계획이며 16만개의 일자리가 만들어질 것으로 내다보고 있다.

4.3. 그린 카 정책방향

자동차는 국내 교통수단분담율의 60.1%를 차지하고 국내총생산의 약 5%를 차지하며 수출규모가 약 500억 달러에 달하는 등 긍정적인 면이 있는 반면 에너지소비량의 21%, 수송부문 이산화탄소 배출량의 16.6%를 차지하는 등 부정적인 면을 함께 갖고 있다. 다가올 탄소경제시대에서는 화석연료의 의존도를 줄이고 친환경·소형화를 추구하지 않으면 에너지 안보상 문제는 물론 국가경제에 큰 타격을 줄 것으로 예상된다. 유럽연합은 2012년부터 이산화탄소 배출량을 130g/km로 규제할 예정인바 이러한 기준을 충족시키지 못할 경우 국내에서 생산되는 자동차의 해외수출에 적지 않은 타격이 주어질 것으로 전망되고 있다.

그린 카(Green Car)란 적은 연료를 사용하면 서도 연비효율이 높아 보다 많은 거리를 운행할 수 있고 운행 중 배출하는 이산화탄소량도 최소화하는 차량이라고 정의할 수 있다. 하이브리드 자동차, 전기자동차, 수소연료전지차 등 다양한 차량들이 이에 속한다. 최근 미국을 중심으로 하이브리드 자동차 이용이 증대되고 있는데 2015년경 미국에선 5%내외의 시장점유율을 나타낼 것으로 전망되며, 수소연료전지 자동차는 2015년경에 사업화가 시작되어 2025년경에 5~15%의 시장을 점유할 것으로 예상되고 있다.

정부는 '환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률'을 제정하여 하이브리드 자동차, 연료전지 자동차 등의 개발에 박차를 가하고 있다. 에너지·환경 분야에서 4년간 17조원을 투자해 44만여 개의 일자리조성이 가능할 것으로 보고 있으며 기술경쟁에서 앞서 나가는 동시에 새 일자리도 만들 수 있는 일석이조의 효과가 기대된다. 정부는 세계적인 친환경차 개발 붐에 따라, 하이브리드와 수소연료차량 등 그린카와 관련한 기술개발을 위해 올해 414억원 등 2012년까지 1936억원을 지원한다는 방침이며 친환경차 보급대수를 올해까지 3만대, 2012년까지 6만8100대로 늘릴 계획이다.

5. 녹색성장 국가정책 추진방안

정부는 지난 2월 16일 녹색성장위원회의 출범과 함께 그동안 주요 국정과제로 추진되어 왔던 저탄소 녹색성장의 구체적인 청사진을 제시하였다. 동위원회는 제1차 회의를 통해 저탄소 녹색성장을 위한 기본법을 2월에 국회에 제출하여 '녹색성장 기본법' 제정을 추진키로 하였으며 녹색성장 추진방안으로 3대 분야에 대한 10대 정책방향을 수립하고 전국을 하나의 생활권으로 조성하는 자전거이용 활성화 방안 등을 제시하였다.

5-1. 녹색성장기본법(안)

녹색성장기본법(안)이 담고 있는 주요 내용은 첫째 녹색성장 국가전략을 수립하고 녹색경제산업·기후변화·에너지 등 부문별·기관별 추진계획을 체계화 하고, 둘째 녹색기술·산업, 녹색정보통신 등을 제도적으로 육성·지원하며 국제경쟁력 제고와 새로운 일자리를 창출하며, 셋째

녹색금융·녹색펀드를 조성하여 유망 녹색기술·산업에 민간투자를 확대하고, 넷째 화석연료 의존도를 줄이고 기후변화협상에 미리 대응할 수 있도록 온실가스감축 등의 목표관리제를 추진하며 배출권거래제 도입근거를 마련한다. 다섯째 녹색국토·건축물·교통, 지속가능한 물 관리 등 현세대 및 미래세대가 푸른 한반도에서 삶을 영위할 수 있는 기반을 마련하고 여섯째 국제동향에 능동적으로 대응하고 국제사회의 기대에 걸맞는 국가적 책무를 성실히 이행하여 글로벌 그린리더십의 등으로 요약된다.

5-2. 3대분야 10대정책 추진방향

녹색성장 추진방안은 신성장동력 확충, 삶의 질과 환경개선, 국가위상 정립 등 3대 분야로 구분되어 각 분야별로 정책방향을 제시하고 있다. 신성장동력 확충 분야에서는 첫째 탈석유·에너지자립구현 정책으로 청정에너지 사용, 에너지저사용 및 에너지 자립국가로의 전환을 시도하며, 둘째 녹색기술·산업의 신성장동력화 정책으로 녹색기술 글로벌 경쟁력 조기 확보와 녹색산업의 수출산업화와 일자리 창출 형 성장을 주도하며, 셋째 기존산업의 녹색화 및 녹색경영 확산 정책으로 기존산업의 녹색산업화 전환 촉진, 녹색서비스 산업육성, 녹색경영과 녹색근로환경 창출을 모색하며, 넷째 녹색금융활성화 정책으로 탄소시장 육성(배출권 거래시장 등), 녹색기술·산업 투자 촉진, 녹색금융상품의 개발·보급을 실현한다.

삶의 질과 환경개선분야에서는 첫째 친환경적 세계 확충 정책으로 친환경적 세계운영, 녹색기술·산업 투자 촉진, 녹색금융상품의 개발과 보

급을 추진하며, 둘째 녹색일자리 창출 및 인재양성 정책으로 경제위기 극복 및 녹색경제 기반강화, 녹색산업의 혁신을 주도하며, 셋째 국토공간의 녹색화 정책으로 녹색 정주공간 조성 및 지역경제 활성화, 탄소 제로 도시 조성(제주, 강원 등), 녹색교통과 자원순환사회를 구현하며, 넷째 기후변화 재해에 대한 적극적인 대응 정책으로 기후변화 4차원 감시 및 조기대응체계마련, 새로운 패러다임의 국민 안전 시스템을 구현한다.

국가위상정립 분야에서는 첫째 생활의 녹색혁명 정책으로 국민의식 생활의 근본적 변화(자전거이용의 일상화·전국 생활화 등), 지역·주민의 자발적 참여에 의한 녹색마을 조성, 둘째 세계적인 녹색성장 모범국가 구현 정책으로 그린코리아 도덕성 제고, 녹색성장을 국가 브랜드 화 하여 세계 일류의 녹색성장국가로의 정착을 목표로 한다.

5-3. 자전거 이용 활성화 방안

정부는 자전거이용을 활성화하기 위해 전국 자전거도로 네트워크 구축에 2018년까지 1조 2456 억원을 투자할 계획이며 자전거 이용자의 안전성 제고를 위해 차량속도제한구역(시속 30km이하)을 확대하기로 하고 자전거 전용차로제의 도입, 자전거이용 시설 설치 의무화 등을 통해 현행 자동차중심 교통체계와 법규를 사람-자전거-자동차 순의 자전거 중심·자전거 이용자 우대형으로 전환하고, 직주(職住)근접형태로 도시구조를 개편하는 방안도 추진하기로 하였다. 또한 U-Bike 시범지구를 통해 자전거와 대중교통과의 연계시스템을 구축하여 환승·주차 등 인센티브를 부여하고 자전거 이용자의 안전과 편의를 확보하고 공공 자전거 시스템을 확대할 계획이다.

6. 결어

인류의 미래에 중차대한 영향을 미칠 수 있는 여러 가지 글로벌차원의 난제들과 함께 경제위기가 고조되면서 인류의 일상에 크기를 가늠할 수 없는 불확실성이 부과되고 있다. 기후변화와 자원, 에너지의 고갈, 첨단과학기술의 진보에 따른 윤리적 갈등, 세계경제의 증장기적 판도변화에 따른 국가간 경쟁과 대립, 지역분쟁과 빈곤 등 수많은 과제들을 극복하기 위해 세계 각국은 장단기적인 안목의 새로운 정책과 성장 동력으로 미래를 대비한 경쟁적인 노력을 기울이고 있다.

유엔 경제사회 이사회 산하의 ‘밀레니엄 프로젝트(Millennium Project)팀’은 2008년 State of the Future 보고서’에 인류사회가 당면하고 있는 주요 과제의 근본원인과 진단, 그리고 국제사회의 올바른 진로와 방향을 제시하고 있는 데, 그 중 가장 중요하게 다루어지고 있는 과제가 기후변화와 자원고갈의 문제이다. 전 세계적으로 소모되는 에너지의 수요는 최근 20년 동안 두 배로 증가하였으며 핵심적인 기술진보가 이루어지지 않는 한 2030년까지는 화석연료를 통해 제1차 에너지 수요의 81%만을 확보할 수 있을 것으로 전망되고 있다. 국제에너지기구(IEA)에 의하면 2030년까지 석유에 대한 수요는 40% 가까이 늘어날 것이며 향후 40~70년 내에 석유가 바닥이 날 것으로 전망하고 있다.

우리나라의 경우 에너지 소비규모는 세계 10위 수준인데 반해 에너지의 대부분을 외국으로부터 수입하는 에너지자원 최빈국에 속한다. 이러한 현실을 감안할 때 정부가 추진하는 저탄소 생활 인프라 구축 정책과 신재생 에너지 확대정책 또는

전국 자전거활성화 정책 등은 매우 시의 적절하고 미래 지향적이라 할 수 있다. 에너지 낭비를 줄이고 신재생에너지 확대를 실제생활에서 구현하기 위해 정부는 공공부문의 백열전구를 모두 퇴출시키고 이를 LED조명으로 교체하고 국가단위의 지능형 전력망 구축이 추진된다. 또한 IT를 활용해 공급자 사용자가 양방향으로 실시간 정보를 교환, 에너지 효율을 최적화하는 차세대 전력망의 구축 계획으로 온실가스 배출량의 4.6%(약 2,700만톤) 저감효과를 기대하고 있다.

현재 국제적으로 온실가스 감축을 위한 기후변화협약이 진행 중이다. 대부분의 OECD회원국과 EU국가들은 제1차 의무감축기간(2008~2012)동안에 1990년 대비 평균 5.2%의 온실가스를 감축하기로 하고 다양한 대책으로 감축을 추진하고 있다. 우리나라는 기후변화협약 가입(1993년 비준)과 교토의정서의 채택에 대한 비준이 2002년도에 완료되었으나 제1차 의무감축기간에는 감축 의무를 부담하지 않고 있다. 그러나 2012년 이후(Post-2012체제)에는 선진국과 개발도상국 모두가 참여하는 작업일정에 따라 우리나라의 온실가스 감축의무에 대한 국제적 압력이 거세어질 전망이다. OECD회원국이면서 세계 10위의 주요 온실가스 배출국인 우리나라가 Post-2012체제에서 국가위상에 합당한 국제적인 의무를 감당할 수 있도록 이에대한 철저한 대비가 필요하다. 저탄소 녹색성장의 새로운 비전으로 국민 모두가 합심하여 하루 속히 어려운 경제위기를 극복하고 우리나라가 세계일류의 녹색 선진국으로 거듭나기를 기원한다.

(원고접수일 2009년 2월 18일)