

SEARCH

검색

커버스토리

시장연구

도시정보

News

지난호 보기

2009년 2월호

웹진 구독신청하기

컬럼 :

기후변화 및 녹색성장과 인천시의 대응방향



인터뷰 :

인천녹색성장포럼 박호군 대표와의 만남



I/D/I/소/식



인천발전연구원,
『2008 연구성과 발표
회』 개최
우리 연구원(원장 어윤
덕)이 주최하고 인천광
역시가 후원하는
『2008 ...

행/사/정/보



다양한 현안과제에 관한
행사정보
◆[행사] 전기자동차 이
용 활성화 정책세미나
(2.6):한국교통연구원 ...

Zoom INcheon



러일전쟁 인천앞바다
에서 개전(1904.2.9)
1982년 2월 5일-인천
본거지 프로야구 삼미
창단:삼미그룹 김현철
회장...

도시동향



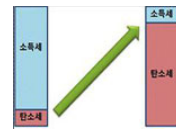
지역 특성 살려 기후
변화에 대비하는 덴마
크 코펜하겐
녹색성장이란 환경과
경제가 상반되는 개념
으로 성장을 해오던
과거의 경제...

IDI연구



인천광역시 자전거 이
용 활성화 방안
2007년 10월 행안부
장관을 위원장으로 하
는 '자전거이용 활성
화 위...

인천지표



녹색성장 지표
경제적 측면에서 기존
에는 자원과 생태는
무한하고 자본과 노동
은 제한적이...

기후변화 및 녹색성장과 인천시의 대응방향

경인여자대학 환경보건과 정 장 훈 교수



최 근 녹색성장이라는 말이 도처에서 회자되고 있다. 언론에서는 매주 기후변화와 지구온난화 관련된 다큐멘터리를 기획 방영하고 있고, 학계에서는 관련 세미나, 학술대회, 포럼을 하루걸러 열고 있다. 정부에서도 기후변화 포럼, 녹색성장 포럼 등을 비롯한 기후변화 관련한 각종 사업과 정책이 봇물을 이루고 있으나, 모두들 앞다투어 기후변화 관련 아이템과 기획에 분주하다. 이는 비단 국내만의 일은 아닌 듯한 것이 영국, 프랑스, 독일을 비롯한 세계 각국이 저탄소사회, 신재생에너지 보급 등을 주요 정책으로 내세우며 소위 Green Race를 벌이고 있으며, UN 사무총장으로 활동 중인 반기문 총장이 자신의 임기 중 최우선 추진과제로 기후변화문제를 다루고 있는 것은 주지의 사실이다. 그간 우리나라는 환경과 경제가 상충된다는 관점에서 기후변화 문제에 수세적 입장을 견지해 왔다. 그러나, 우리나라의 경제 규모가 성장하면서 더 이상 기후변화 및 온실가스 배출 저감이라는 국제사회의 요구를 외면하기는 힘든 상황이 되었고 이미 선진국에서는 각종 제도를 통하여 기후변화 문제를 무역의 진입장벽으로 이용하려는 움직임을 보이고 있다.

이러한 시대적 상황에서 출범한 MB정부는 그동안의 기후변화에 관련한 방어적 입장에서 선회하여 이를 지속가능한 성장을 위한 발전의 기회로 삼기위해 녹색성장이라는 패러다임을 제시하였다. 그간의 제시된 개념을

정리해 보자면, 녹색성장은 “기후변화문제를 경제 성장을 위한 선순환의 발전양식으로 삼기 위하여 저탄소화와 녹색 산업화에 기반을 두고 경제성장력을 배가시키는 신성장 개념”으로 이해할 수 있다. 녹색성장은 세가지 중심축별 구체적 정책을 통하여 추진할 예정인데, 제 1축은 신성장 동력 확충을 위한 신국가발전이고, 제2축은 국민의 삶의 질을 높이는 동시에 환경을 개선하는 것이며, 제 3축은 이를 통한 기후변화대처로 국제사회에 기여한다는 것이다. 이러한 맥락에서 정부는 고도의 융합기술정책, 녹색기술·지원성장동력화, 온실가스 감축 저탄소·친환경 경제산업구조 구축, 환경친화적 세계개편, 녹색 교육 문화정책 등을 포함한 실천전략을 추진방향으로 설정하고 있다.

이에 따라 중앙정부는 물론 각 지자체에서도 앞다투어 기후변화 대응과 녹색성장 관련한 대책을 마련하느라 분주한 모습이다.

인천시도 지구온난화에 따른 기후변화 문제에 대처하기 위하여 인천녹색성장포럼을 구성하고 인천광역시 기후변화 대응 종합계획 수립에 나서는 등 그간 기후변화 대응에 미흡하였다는 비판을 만회하기 위하여 애쓰는 듯하다. 계획안에 의하면, 종합계획은 온실가스의 감축과 적응, 연구개발 및 교육홍보 등 기후변화 대응 정책 및 연차별 시행계획을 체계적이고 효율적으로 수립할 예정으로, 인천시의 기후변화 대응 비전과 목표 및 전략방향, 온실가스 배출 감축목표 설정, 기후변화 경향 및 미래 기후변화 전망, 인천지역 온실가스 배출원 및 특성조사, 분야별 온실가스 감축방안 등이 도출된다.

사실 인천시의 기후변화 관련 정책 대응 속도는 타지자체에 비해 매우 늦은 감이 있다. 수도권 다른 지자체만을 예로 들더라도 서울시의 경우 이미 2005년 맑은 서울 에너지과내 온실가스저감추진 전담 조직인 지구환경팀을 설치 운영 중이며, 경기도도 상대적으로 일찍 기후변화대응 T/F 팀을 운영하는 듯 빠른 행보를 보여 왔다.

최근 인천시는 경제자유구역개발, 2009년 인천세계도시축전, 2014년 아시안게임 등의 굵직한 행사 및 개발 계획을 통하여 그간 공해도시라는 이미지를 떨치기 위해 많은 노력을 하고 있다.

그러나 주지하다시피 인천은 온실가스 배출의 주요 발생원인 각종 공업단지, 항만, 공항 및 발전소 등이 밀집되어 있다. 대기오염의 주범인 대형 화력발전소가 5개나 있고, 수도권 유일의 유연탄 화력발전소가 가동 중에 있다. 게다가 제3차 전력수급계획에 의하면, 수도권 지역에 추가로 건설예정인 발전소의 약 80%가 인천지역에 위치하여 있고, 그 중 석탄화력 발전소의 중설까지 계획되어 있다. 발전소에서 배출하는 이산화탄소의 배출량은 천연가스의 경우 수력발전의 20배이고, 석탄 화력 발전의 경우 44배에 이른다.

이러한 지역적 특성을 지니고 있는 인천지역이 앞으로 목표로 하는 소위 명품도시의 반열에 이르기 위해서는 기후변화에 관련한 인천시의 청사진이 얼마나 구체적이고 실현가능한 형태를 보이느냐가 매우 중요한 문제가 될 것이다. 인천시는 이러한 상황의 중요성을 명심하여 향후 기후변화 대응 계획의 수립이 보다 충실히 진행될 수 있도록 전력을 다하여야 할 것이다. 모름지기 첫 단추를 잘 꿰어야 마지막 단추도 잘 꿰어지는 법이다. 아울러, 인천시의 기후변화 문제는 오로지 인천시의 몫일 수는 없다. 공항, 항만, 발전소가 인천에 위치한다고 해서 인천이 모든 책임을 질수는 없는 일이다. 대통령이 8.15경축사에서 언급한 녹색 기술과 청정에너지로 신성장 동력과 일자리를 창출하는 신국가 발전 패러다임이라는 녹색성장의 개념이 허황된 구호에 그치지 않고 진정한 성장 동력으로 자리 잡기 위해서는 그동안 지자체의 입장이 무시된 채 경제논리에 의하여 추진되어 온 유연탄 발전소 건설 등을 포함한 많은 문제를 중앙정부 차원에서 지자체와 협의하고 제고하려는 노력을 보여야 할 것이다.



- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

■ 지난호 보기

2009년 2월호

■ 웹진 구독신청하기

저탄소 녹색성장 실현으로 인천 녹색성장산업의 주춧돌 될 터

‘저탄소 녹색성장’ 실현으로 인천녹색성장산업의 주춧돌 될 터

인천발전연구원 웹진 '아프리에' 31호에서는 민간, 기업, 학계 및 전문가들이 참여해 '저탄소 녹색성장' 실현을 위한 다양한 의견을 수렴하고, 시 정책 방향 및 추진전략들을 구상하는 민관 거버넌스를 기대하며 구성된 '인천녹색성장 포럼' 박호군 대표(전 인천대 총장)를 만나 녹색성장 산업의 기틀을 마련하고 녹색성장의 비전을 실천할 방법과 녹색성장 관련 주요 현안에 대해 들어보았다.



▲ 인천녹색성장포럼 박 호 군 대표

중앙 차원뿐 아닌 지자체의 역할도 중요하기 때문이죠. 인천시 녹색성장 포럼에서는 정부와 기업 시민사회와 조화를 이룰 수 있으면서 여기에 인천지역 특성을 반영한 정책을 개발하며 나아가 시민사회 운동과 녹색성장에 대한 인식을 높이기 위한 교육 홍보부분까지도 녹색성장포럼의 역할이라고 생각합니다.

Q. 녹색성장 포럼이 2008년 12월에 발족되었습니다. 늦었지만 인천녹색성장 대표로 선임되신 것을 축하드립니다. 먼저 녹색성장 포럼의 목적과 역할에 대해 설명해 주십시오.

녹색성장포럼은 국가에서 녹색성장 포럼의 구성을 광역자치단체별로 구성해 줄 것을 요청하여 이루어졌습니다. 정부에서 현재 진행하고 있는 신성장 동력으로 녹색기술을 개발하는 것을 목표로 잡았고 또한 녹색 성장을 위해서는

Q. 최근 '녹색성장'이란 단어가 안 쓰이는 곳이 없는데요, 과연 녹색성장이란 어떠한 성장을 말하는 것인가요?

그런 테크놀로지를 중심으로 산업을 발전시키는 것이 녹색성장산업이라 할 수 있지만 사실 그 범위는 매우 광범위합니다. 온난화로 인한 기후변화가 야기하는 예상치 못한 재난, 예를 들어 남극 빙하가 녹고 해수면이 올라오면서 파푸아뉴기니 같은 섬나라는 침수 위기로 나라가 없어질 재앙을 겪을 수도 있는 등 여러 가지 재난에 직면한 것도 포함되겠지요. 더불어 환경과 경제가 공존하는 산업을 육성하는 것이 또 하나의 개념이라고 할 수 있습니다. 우리나라 6-70년대는 경제 발전이 급선무였기 때문에 환경에 대한 생각을 할 수 없었습니다. 큰 굴뚝에서 연기가 뿜어져 나와야 공업의 상징이고, 공업화의 길이라 믿었습니다. 그러나 연기는 공해 배출과 연결되고, 환경파괴의 주범이란 사실을 알게 되었지만 환경을 생각하고 경제를 생각하면 비용이 많이 드는 문제점이 있어서 생산원가를 줄이려는 노력 때문에 환경을 생각하는 삶을 생각지 못했습니다. 우리는 지구 온난화가 심각해지면서 머지않아 온대식물이 없어질 위기에 봉착했습니다. 온난화로 인한 전세계의 기온이 0.7° 상승한 데 반해 우리나라의 경우는 1.5° 가 상승했다는 사실은 매우 심각한 현실입니다. 따라서 산업에 있어서도 환경개념을 넣어서 환경과 연관된 제품을 만들고, 쓰레기를 덜 배출하는, 저공해 저탄소 배출 및 자동차의 경우도 배기가스를 줄이고 열효율을 높이는 엔진을 개발하고, 수소에너지를 이용한 자동차를 개발하는 등 이 모든 것이 녹색성장에 해당되는

산업이라 할 수 있습니다. 이러한 것들을 중심으로 환경을 자연그대로 복원시키면서 산업도 같이 발전시키자는 개념이 녹색성장인 것입니다. 과거에 환경과 경제는 제로섬의 관계였으나 녹색성장의 개념은 환경과 경제가 윈윈하는 상태를 말합니다. 그렇게 되면 국민 삶의 질과 환경은 자연스럽게 좋아질 것입니다.

Q. 기후변화와 녹색성장을 위하여 인천시는 어떠한 위치에 있으며, 녹색성장 포럼은 구체적으로 어떤 역할을 할 수 있을까요?

우선적으로 녹색성장을 위해서는 국민의 의식이 바뀌어야 합니다. 쓰레기를 덜 배출하려는 노력, 환경친화 상품을 구매하는 세심함도 필요합니다. 기업의 경우에는 환경을 생각하면 비용이 상승된다는 문제 때문에 예를 들어 폐기물 처리의 문제 등 경영주들이 기피하는 경향이 있습니다. 이러한 인식의 전환과 녹색성장에 대한 기술 변화, 환경관련 영세기업에 대한 기술지원과 연구개발에 국가와 지자체가 신경을 써줘야 한다고 생각하며, 이러한 R&D 개발에 대한 투자가 필요하다고 봅니다. 그리고 정부의 경우도 녹색성장 산업체에 지원금을 주는 등 예를 들어 하이브리드카 같은 경우, 가격적인 면에서 일반 휘발유 자동차에 비해 두 배 가까이 비용이 높습니다. 다른 외국의 경우, 정부가 환경친화 사업에 앞장선다는 취지로 보조금을 주고 있는데 우리도 이러한 적극적인 조치가 필요하다고 봅니다. 따라서 일반 시민과 기업인, 정부가 한마음 한뜻으로 환경을 보호하고 산업을 일으키자는 정신을 하나로 모아야 한다고 생각하며 무엇보다 기술개발이 선행적으로 이루어져야 한다고 생각합니다. 특히 인천은 공해가 심각한 지역이고, 환경도 열악합니다. 그렇기 때문에 인천시가 기후 변화와 저탄소정책에 앞장서야 합니다. 녹색성장 측면에서 보면 GM대우, 수도권 매립지, 공업단지에서 나오는 산업폐기물에 대한 처리 등이 중요한 문제이며 인천이 조수간의 차를 이용해서 조력발전소를 세우겠다는 계획을 세우고 있는데 이것이 그린에너지가 되는 것인 만큼 인천시가 환경문제에 더욱 애착을 가져주길 바랍니다.

Q. 마지막으로 녹색성장과 관련하여 인천시 및 인천시민에게 하고 싶은 말씀이 있다면 부탁드립니다.

인천 녹색성장 포럼이 만들어진 의의는 정부에서 녹색성장포럼을 만들면서 각 지자체에 녹색성장포럼을 만들게 했는데, 녹색성장포럼은 우선 정책에 대한 개발은 물론 인천에서 어떤 부분에 신경을 써서 개선해야 할지를 찾는 일, 또 구체적으로 어떻게 실천할 것인가 하는 것 등이 임무가 될 것입니다. 그런데 이런 일들을 시작하다 보면 사실 예산이 필요한데 정책 개발을 해도 예산이나 실적이 안 따라오면 좋은 효과를 볼 수 없다는 문제점이 있습니다. 또한 인천에 환경개발인력이 그리 많지 않은데 인천출신의 전국에 흩어져 있는 인력을 인천의 인력이라 생각하고 활용하는 방법도 필요하다고 봅니다. 그리고, 앞으로 정기적인 포럼을 열 예정입니다. 포럼이 한 번의 세미나 한번의 워크숍 등 일회성으로 끝나는 것이 아니고, 단순한 행사가 아닌 도출된 정책들은 시정에 반영해서 살기 좋은 인천을 만들고 녹색산업을 발전시키는 인천만들기에 협력해주면 좋겠다는 바람을 가지고 있습니다. 시민들도 녹색성장을 통해서 환경이 좋아지고 산업이 발전하면 살기좋은 도시가 되는 것만큼 하는일에 적극적으로 동참해주시고 인천지역의 GM대우가 하이브리드카 또는 수소연료전지 자동차를 앞으로 개발할 수 있도록 지역산업 육성을 위해 대우차를 애용해주는 것도 한 방법이라고 할 수 있을 있는 것입니다. 수도권 매립지도 생태공원을 만들고 폐기물에서 나오는 매탄가스를 포집해서 시민들의 난방이나 생활연료로 쓰는 방안들도 인천시가 관심을 갖고 중앙정부와 진행해 나가면 시민들에게 혜택이 돌아가게 될 것이라고 봅니다. 앞으로 녹색성장포럼에 많은 관심을 가져주시면 인천시가 녹색성장을 하는데 큰 기둥이 되도록 노력하겠습니다.



■ 대담 : 김도희(도시환경연구실 책임연구원)

■ 기록 : 장순지(시정연구협력센터)

인천발전연구원 웹진 '아프리에' 31호에서는 민간, 기업, 학계 및 전문가들이 참여해 '저탄소 녹색성장' 실현을 위한 다양한 의견을 수렴하고, 시 정책 방향 및 추진전략들을 구상하는 민관 거버넌스를 기대하며 구성된 '인천 녹색성장 포럼' 박호군 대표(전 인천

대 총장)를 만나 녹색성장 산업의 기틀을 마련하고 녹색성장의 비전을 실천할 방법과 녹색성장 관련 주요 현안에 대해 들어보았다.

인천발전연구원, 「2008 연구성과 발표회」 개최

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 2월호

웹진 구독신청하기



인천발전연구원, 「2008 연구성과 발표회」 개최 ‘연구결과 마케팅 시대’의 서막을 연다

우리 연구원(원장 어윤덕)이 주최하고 인천광역시 후원하는 「2008 연구성과 발표회」가 2월 18일 오후 1시 30분 시청 대회의실에서 개최됐다. 이번 행사는 우리 연구원이 급변하는 행정여건의 변화와 다양한 행정수요에 유기적으로 대응함과 동시에 연구성과물의 정책활용도 제고를 위해 마련되었으며 지난해 수행한 연구성과물을 대외에 공개적으로 발표하는 행사다. 아울러 시민과 공무원 및 연구원 간 시정현안에 대한 공감대를 형성, 실용적이고 원활한 연구 유도를 위해 개최되었다.

어윤덕 원장은 개회사를 통해 ‘우리 연구원은 지난 한 해 동안 시청 전반에 걸쳐 총 102건의 연구과제를 수행하는 등 매년 이러한 연구 성과를 연구보고서 및 연구결과 요약집으로 발간하고 있으며 인터넷 홈페이지와 언론보도를 통해 보급되고 있다’고 밝히면서 ‘연구성과발표회가 연구성과물의 질적 향상을 도모하는 계기로 자리매김 하길 바란다’고 덧붙였다. 또한 이번 행사는 1·2차의 선정과정을 거쳐 도시계획·교통, 도시경관, 도시환경, 동북아·물류 등 4개 분야에서 우수과제 8편을 발표, 경연형식으로 시상상을 놓고 경합했다. 수상결과를 최우수상(시장상)에 △윤감식 연구위원(도시경관)-지역경제 동향 분석자료 구축방안, 우수상에 △이인재 연구위원(도시계획·교통)-「공동주택 건립 관련 용도지역 관리 등 업무처리지침」 △김도희 책임연구원(도시환경)-친환경에너지절약형 건축물 만들기 기준연구 △정태원 연구위원(동북아·물류)-인천지역 해공복합운송(Sea&Air) 이용여건 및 요구사항에 관한 연구, 장려상에 △조상은 연구위원(도시계획·교통)-생활권단위 정비사업의 기반시설 비용분담 방식 연구 △김범욱 연구위원(도시경관)-인천 농업의 경쟁력 강화를 위한 농경방향 및 추진 방안 △권천오 연구위원(도시환경)-환경관련 도시기반시설 녹화 및 활용성 증대 방안 △강승호 연구위원(동북아·물류)-한반도 경제공동체 형성에 따른 인천지역 물류분야 대응방향이 각각 수상했다.



■ 기초자치단체장에게 듣는다-박승숙 중구청장 초청 연찬회

우리 연구원(원장 어윤덕)은 지난 4일 오전 11시, 대강당에서 ‘기초자치단체장에게 듣는다’를 주제로 박승숙 중구청장을 초청해 연찬회를 가졌다. 박 청장은 강연을 통해 중구를 근대 개항 문화 유산이며 요람이라고 소개하면서 중구의 제2 도약을 위한 Hi-Five 프로젝트와 중구의 2009년 역점시책 사업에 대해 설명했다. 그리고, 중구에 노인인구가 많아 노인일자리 창출이 특히 시급하다고 강조했다. 한편 박 청장은 인천이 명품도시로 가는 구간을 이루는 데는 인천발전연구원의 발전적인 연구와 노력이 뒷받침 돼야 한다고 앞으로의 성과를 기대한다고 덧붙였다.



■ 인천 도시재생에 대한 국내외 전문가 워크숍

- 하버드 대학 Peter Rowe 교수(건축&도시디자인학과) 초청

우리 연구원은 인천 도시재생에 대한 기본방향 및 세부추진전략 등을 국내외 저명 도시 재생 전문가를 초청해 자문과 조언 등을 구하고, 세계적이고 미래지향적인 도시균형발전 기본계획을 수립하는 등 시민 공감대를 형성, 도시계획의 위상을 제고하고자 인천 도시재생에 대한 국내외 전문가 초청 워크숍을 마련했다.

이번 행사에는 하버드 대학 피터 로위 박사를 초청, 지난 2월 19일에는 송도 갯벌타워에서 ‘인천도시재생의 방향’을 주제로 인천광역시와 국내전문가, 도시재생국장이 참석한 가운데 간담회를 가졌다. 또한 20 일에는 우리 연구원 대회의실에서 연구책임자와 담당실무자 등이 참석한 가운데 전문가 워크숍이 열렸다. 워크숍에서는 도시재생 기본계획에 대한 발표와 도시재생의 세계적 추세 및 패러다임, 인천 도시재생의 목표 등 전문가 토론주제 순서로 진행되었다.



우리 연구원(원장 어윤덕)이 주최하고 인천광역시가 후원하는 『2008 연구성과 발표회』가 2월 18일 오후 1시 30분 시청 대회의실에서 개최됐다. 이번 행사는 우리 연구원이 급변하는 행정여건의 변화와 다양한 행정수요에 유기적으로 대응함과 동시에 연구성과물의 정책활용도 제고를 위해 마련되었으며 지난해 수행한 연구성과물을 대외에 공개적으로 발표하는 행사다. 아울러 시민과 공무원 및 연구원 간 시정현안에 대한 공감대를 형성, 실용적이고 원활한 연구 유도를 위해 개최되었다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

다양한 현안과제에 관한 행사정보



◆[행사] 전기자동차 이용 활성화 정책세미나(2.6): 한국교통연구원 031-910-3114 ◆[행사] 녹색성장과 도시교통 세미나(2.11): 한국교통연구원 031-910-3114 ◆[포럼] 접경지역의 평화지대 조성 방안 자문회의-남북협력포럼(2.18): 통일연구원 02-900-4300 ◆[포럼] 글로벌 코리아 2009 국제회의(2.22): 대외경제정책연구원, 한국개발연구원 02-958-4114

이전호 보기

2009년 2월호 ▼

웹진 구독신청하기

● 커버스토리

● 시장연구

● 도시정보

● News

■ 지난호 보기

2009년 2월호

■ 웹진 구독신청하기



Zoom Incheon

2월의 인천역사

2월

1897년 2월 28일-인천전보국 설치

1904년 2월 9일-러일전쟁 인천앞바다에서 개전

▶ 인천 앞바다 해전, 제물포해전. 청일전쟁의 승리로 조선에서 청국세력을 저지시킨 일본은 남하하던 러시아 세력마저 좌절시켰으니, 일명 제물포해전으로 불리는 인천 앞바다에서의 러일전쟁(1904)이 그것이다. 러일전쟁이 시작되기 전에 인천항에는 경황판단과 공사관 호위를 위해 러시아 군함 바리야크호, 코레츠호가 입항해 있었다. 일본 군함은 2월 8일 오후 제물포에 입항해 병력을 상륙시켰다. 이때 인천에 거주하는 7천여 명의 일본인들이 횃불을 들어 길을 밝히면서 군인들을 환영했다. 병력을 전부 상륙시킨 2월 9일 일본의 함대사령관 우리후는 러시아 영사관을 통해 바리야크호의 함장에게 최후통첩을 보내고 일본영사에게도 통첩을 보내 해전을 예고했다. 두 함장은 협의끝에 교전을 감행키로 결정, 소월미도 부근에 정박 중이던 두 군함은 닳을 거두고 일본함대가 대기 중인 팔미도를 향해 항진했으며 팔미도 부근에서 전투가 전개됐다.(중략) 최근 러시아는 당시를 기억하는 기념비를 인천연안부두 광장에 세우고(2004년) 이를 추모, 방문하고 있다.

1946년 2월 10일-경전 경인간버스 운행속개

1951년 2월 11일-인천항 복구 착수

1975년 2월 6일-국내 최대규모 인천항물게이트 개통

1978년 2월 14일-인천~이란 정기항로개설 티카호 처녀입항

1981년 2월 27일-부개동 전철고가교 기공

1982년 2월 22일-강화군 외포~황청리 버스 운행

1982년 2월 5일-인천본거지 프로야구 삼미 창단

▶ 삼미그룹 김현철회장의 야구애정으로 뒤늦게 인천을 본거지로 프로야구에 뛰어든 삼미는 ‘도깨비팀’이라는 별명을 들으며 때때로 강팀을 쓰러뜨리는 ‘해프닝’을 벌이기도 했으나 그것은 야구의 특성상 불가피하게 나오는 것일 뿐 극심한 전력의 열세는 어쩔 도리가 없었다. 전기리그 10승30패라는 성적 등을 이유로 박현식 창단감독이 프로야구사상 최초로 퇴진당하는 계기가 되었으며 후기리그 개막과 함께 8연패, 10연패를 거듭했다. 1년 내내 OB에게는 1승도 올리지 못한채 16전 전패를 당한 바 있다. (출처: <http://www.yagooro.com>)

1983년 2월 1일-인천시내버스 공동배차제 실시

1992년 2월 20일-경인전철 간석역 기공식

1995년 2월 19일-학익동 한국농약서 약취유출소동

1997년 2월 17일-인천시 10부제차에 공영주차료 감면

1999년 2월 1일-인천국제공항공사 창립

1999년 2월 20일-경서동 쓰레기소각장 착공

1999년 2월 25일-인천국제공항 영종대교 상판 가설

2000년 2월 28일-인천공항 활주로 이착륙 시험비행

*****위의 내용은 인천일보사발행 인천연감 인천사연보에서 부분 발췌 수록한 것임.

1982년 2월 5일-인천본거지 프로야구 삼미 창단:삼미그룹 김현철회장의 야구애정으로 뒤늦게 인천을 본거지로 프로야구에 뛰어든 삼미는 '도깨비팀'이라는 별명을 들으며 때때로 강팀을 쓰러뜨리는 '해프닝'을 벌이기도 했으나 그것은 야구의 특성상 불가피하게 나오는 것일 뿐 극심한 전력의 열세는 어쩔 도리가 없었다. 전기리그 10승30패라는 성적 등을 이유로 박현식 창단감독이 프로야구사상 최초로 퇴진당하는 계기가 되었으며 후기리그 개막과 함께 8연패, 10연패를 거듭했다. 1년 내내 OB에게는 1승도 올리지 못한채 16전 전패를 당한 바 있다. (출처:<http://www.yagooro.com>)

지역 특성 최대한 살려 기후변화에 대비하는 덴마크 코펜하겐

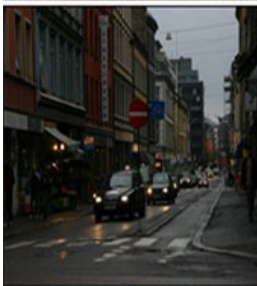


▲ 세계 최대규모의 해상풍력단지

녹색성장이란 환경과 경제가 상반되는 개념으로 성장을 해오던 과거의 경제 마인드에서 환경과 경제가 동시에 성장하는 패러다임 전환을 이르는 말로 기후변화와 온실가스에 대비한 에너지 정책이 주를 이룬다고 말할 수 있다. 본 도시 동향에서는 혁신적인 에너지 정책을 통하여 재생에너지 비중을 높여 녹색성장을 꾀한 덴마크 코펜하겐의 전략에 대하여 서술하고자 한다. 덴마크의 에너지 정책은 에너지 시장개방, 에너지 안보, 환경보호의 세 가지 목표를 설정하고 있다. Energy 2000(1990년 작성된 덴마크의 장기 에너지 정책)을 살펴보면 열병합발전과 천연가스 프로젝트의 경제적 기반을 유지하는 것은 에너지의 소비자 가격을 유지하는 것이라고 규정하고 동시에 소형열병합 발전을 확대 지원하고 있으며, 이산화탄소 배출권계획으로는 이산화탄소 배출량이 100,000톤 이하인 열병합발전소는 이산화탄소배출권 거래제의 적용을 면제 받아 기후변화에 대비하고 있다. 세계 지원을 살펴보면 1996년 이후 산업부문 이외의 에너지 사용자는 탄소세를 부담해야 하며 산업부문에서의 에너지 소비에 대한 세금이 도입되었다. 수입 원유 의존을 줄이기 위해 북해의 석유, 천연가스를 개발하고, 가옥의 단열 의무화 등을 추진하여 에너지 절감을 실천하고 있으며, 재생가능 에너지를 이용하는 발전 설비 건설에 보조금 제도를 도입하고 있다. 에너지 관련정책의 변화는 과거 1973년 에너지 파동 이후 덴마크의 에너지 정책이 다양한 변화 과정을 겪어왔는데 1976년 최초의 덴마크 에너지 정책은 석유 수입을 줄여 나가면서 독자적으로 안정적인 에너지를 공급하는 것을 목표로 하여 에너지 이용의 효율성을 증가시키고 석유대신 석탄을 이용한 발전시설에 대한 투자를 증가시켰다. 80년대부터 풍력이나 바이오매스 발전 건설에 대한 정부의 지원 정책이 시작되었고, 1990년에 시작된 "Energy 2000" 정책을 통하여 덴마크의 CO₂

가스 배출을 줄이는 것에 초점이 맞춰 졌으며 CO₂ 배출을 줄이기 위한 노력은 결과적으로 대체에너지의 사용을 증가시키게 되어, 현재의 녹색성장과 기후변화에 대한 대비를 이미 10여년 전부터 준비 하며 실행하고 있다. 1996년부터 진행된 "Energy 21" 정책의 경우 대체 에너지 사용 증가에 중점을 두고 있는데 계획에는 2005년 전체 에너지 사용량의 12~14%를 대체에너지로부터 얻으며 대체에너지의 사용을 매년 1%씩 증가시켜 2030년에는 전체 에너지의 35%를 대체 에너지로부터 공급받겠다는 내용이 포함되어 있다. 1999년 발표된 에너지 정책은 대체 에너지의 공급 목표량이 더욱 증가되어 2003년까지 전체의 20%를 대체 에너지로부터 얻는다는 계획이 발표되었는데 이 계획은 2003년말 전체의 24.8%를 대체에너지로부터 공급 받게됨에 따라 초과 달성이 되었다. 대표적 추진 사례로는 코펜하겐의 해상풍력발전단지를 들 수 있는데, 덴마크 해안은 난기류의 영향이 적고 양질의 바람을 얻을 수 있는 지리적인 이점 때문에 예전부터 해상 풍력발전 프로젝트에 대한 연구와 개발이 진행되어 왔다. 해상풍력단지로는 세계 최대규모로 발전을 시작한 미델그룬덴 풍력단지에는 20기의 2MW짜리 풍력발전기가 발트해에서 불어오는 바람을 받아 전력을 생산하고 있다. 바이오매스 열병합발전의 경우 덴마크 정부가 전력생산 업체에게 1.4백만톤 규모의 바이오매스를 사 용도록 한 이후 바이오매스를 이용한 열병합 발전은 급속히 증가해왔으며, 바이오매스 - 특히 밀짚 -을 이용한 에너지 생산은 석탄이나 석유, 천연가스로부터 에너지를 생산하는 것보다 효율이 낮기 때문에 덴마크의 전력생산업체들은 바이오매스 연소기술에 관한 폭 넓은 연구를 진행해 왔다. 덴마크의 대표적인 에너지 생산업체인 Energi E2와 Elsam은 소형발전소의 경우 25-32%의 열효율을, 대형발전소의 경우 42-50%의 열효율을 얻고 있다. 코펜하겐 근교에 위치한 Avedøre 2 열병합 발전소의 경우 570 MW의 전기와 570 MW의 열을 생산하고 있으며 총 효율성은 94%에 달한다고 알려져 있다.

인천광역시 자전거 이용 활성화 방안



△각국의 다양한 자전거 도로

■ 연구배경 및 목적

2007년 10월 행안부 장관을 위원장으로 하는 '자전거이용 활성화 위원회'가 발족되고 자전거이용 활성화 5대전략 및 17개 추진과제를 추진키로 하였으며, 인천광역시도 자전거이용을 포함한 친환경교통정책에 대한 명확한 정책의지를 표명하였다. 본 연구에서는 인천광역시의 현 자전거도로 및 관련 시설의 현황과 문제점을 파악하고 시 도심에 적합한 자전거이용 활성화 방안을 제시하였다.

■ 활성화 방안

□ 자전거 전용도로 확대

인천시의 자전거 도로는 현재 보행자-자전거 겸용도로로써 자전거 이용자들로부터 외면 받는 현실이다. 자전거가 교통수단으로 인식되기 위해서는 신설 자전거도로의 경우 전용도로 설치를 원칙으로 하였다. 전용도로의 경우 차도 맨 바깥차선을 자전거 도로로 변경하거나 도로 다이어트를 통해 자전거 도로를 확보해야 한다.

□ 대중교통 연계 및 생활밀착형 자전거 이용활성화

현재 1.5% 대의 자전거 수단분담율을 10% 대로 향상시키기 위해서는 생활밀착형 자전거이용 활성화가 필수적이다. 생활밀착형 자전거이용이 되기 위해서는 대중교통시설과의 연계가 필수적이며 이를 통해 승용차 이용자를 흡수해야 한다.

□ 공공자전거 활성화

공공자전거는 기술적 발전을 바탕으로 프랑스 파리를 중심으로 전 세계적으로 확대되는 추세이다. 인천광역시에서 도입할 공공자전거는 디자인 측면에서 사람들에게 친숙하면서 매력적이어야 하며, 도난 및 분실을 방지, 시민들의 안전과 편의를 제공할 수 있는 기술 및 시스템을 구비한 4세대 공공자전거이어야 한다.

□ 시민단체의 역할

자전거이용 활성화를 위해서는 교육, 홍보 및 체험행사 등을 통하여 지속적인 사회적 합의 도출과정이 중요하며 시민단체가 적극 참여할 필요가 있다. 시민단체의 역할이 중요한 만큼 인천광역시 자전거 시민단체들이 자전거관련 업무를 통합하여 한 목소리를 낼 수 있는 시민단체 네트워크가 필요하다.

□ 자전거 보험의 확대

일본에서는 연간 약 1000~1200엔을 내면 대인·대물 보상이 무제한 가능한 자전거 보험이 팔리고 있으며, 호주, 스위스 등도 자전거 보험을 팔고 있다. 우리나라에서는 창원시와 대전시의 경우 전 시민을 대상 상해보험을 제공하고 있으나, 궁극적으로는 창원시와 대전시와 같은 상해보험이 아니고 각 개인이 부담하는 자전거 보험이나 손해보험이 시행되어야 한다.

□ 부정적 견해에 대한 발상전환

자전거 이용자와 자동차 운전자 간의 자전거에 대한 시각차가 존재하며 이를 좁힐 필요가 있다. 특히 안전성, 날씨, 지형 등 다양한 면의 부정적 인식은 유럽의 사례에서 충분히 극복되었으므로 자전거에 대한 부정적 견해가 더 이상 자전거이용 활성화의 발목을 잡아서 안된다.



- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 2월호

웹진 구독신청하기

환경관련 도시기반시설 활용실태 분석 및 녹화방안

□ 대상지 선정

본 연구에서는 환경관련 도시기반시설로 정의한 인천광역시 환경백서에 제시된 8개 시설 중 시민의 이용과 녹화대상에 가장 적합한 정수장, 배수지, 하수처리장을 대상으로 연구를 수행하였다.

□ 대상시설별 현황 및 개선방안

정수장은 공간적 여유에 비하여 시설물 이용자에 대한 제한이 있었으며 이용 편의시설이 부족한 편이었다. 활용 가능한 공간에 대한 정비와 함께 시민에 대한 홍보가 요구되었다. 수목이 과밀한 밀식지에 대한 간벌 및 이식계획이 필요한 곳과 수목이 식재되지 않은 경계부에는 녹화계획의 수립이 필요하였다. 그리고 일부 수목생장이 불량한 곳에는 토양기반에 대한 개량계획이 필요하였다. 한편 시민이 이용하기 어려우면서 수목식재가 힘든 공간의 경우에는 신재생에너지 시설 설치 가능공간으로 제안하였다.

배수지는 주변의 여건, 환경에 따라 다양한 형태로 설계되어야 함에도 단순한 체육시설 위주가 많았다. 그리고 위치 및 여건에 따라 노인이나 어린이 등 다양한 계층이 이용할 수 있도록 다양한 시설을 설치할 필요가 있었다. 복개지 상부에 식재된 수목에 대해서는 토양개량이나 토양기반정비를 통해 생육환경을 개선해 주어야 하며 공원화 이후 관리부재로 덩굴식물에 의한 피해를 조속히 해결하여야 한다. 한편 계절성 및 다양한 주제를 부여하기 위한 식재의 필요성이 높았으며 식재를 통한 경관개선이 요구되었다.

하수처리장은 수목의 생육이 불량한 지역에 대한 정밀한 조사사업이 필요하며 이를 통해 토양기반을 개선하여 식재된 수목의 생육이 왕성해질 수 있는 여건을 조성하여야 한다. 아울러 완충녹지를 조성한 곳에는 관목을 식재하여 다층구조의 안정된 식생구조를 형성할 수 있도록 보완되어야 한다. 시설물 주변의 나지나 잔디공간에 대해서는 경관식재를 강화하고 일부 밀식된 식재지의 경우 간벌 내지 이식계획을 수립이 필요하였다. 한편, 하수처리장에서 발생하는 방류수를 활용한 실개천의 조성을 적극 검토할 것을 제안하고자 하였다.

시설이용현황을 분석한 결과 정수장과 하수처리장 모두 유치원생들이 봄과 가을에 많이 이용하는 것으로 볼 때 주 이용대상을 유치원생으로 설정하고 이들이 이용할 수 있는 공간과 시설의 확보를 고려해야 하며 이들을 위한 정보공유가 필요하였다. 한편 배수지의 경우에는 대상지의 위치에 따라 시설선택을 신중해야 하며 공간적 여유가 있을 경우는 다양한 시민들이 이용할 수 있는 종합공원의 성격을 부여하는 것이 좋을 것으로 사료되었다.



△서울 길동배수지 상부 허브공원 전경



△부천시 하수처리장 복개후 공원화

본 연구에서는 환경관련 도시기반시설로 정의한 인천광역시 환경백서에 제시된 8개 시설 중 시민의 이용과 녹화대상에 가장 적합한 정수장, 배수지, 하수처리장을 대상으로 연구를 수행하였다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 2월호

웹진 구독신청하기

녹색성장 지표

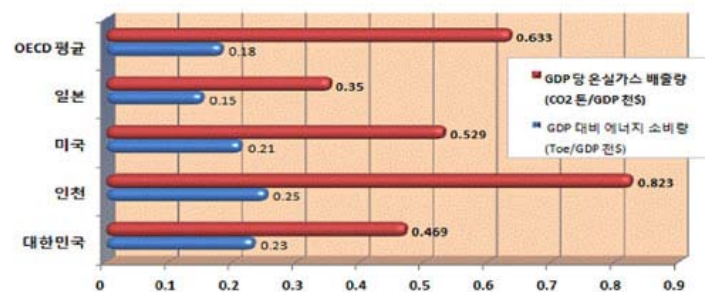
■ 협의의 녹색성장 지표

경제적 측면에서 기존에는 자원과 생태는 무한하고 자본과 노동은 제한적이라는 개념에서 미래에는 자본과 노동은 무한한 반면, 자원과 생태는 희소할 것으로 추정되고 있다. 따라서 자원과 생태 절약형 성장이 불가피하고 자원과 생태 용량을 가장 효율적으로 사용하기 위한 노력이 요구되는 시점이다. 즉, 생태 효율성의 향상을 위한 노력이 녹색성장인 것이다. 녹색성장을 평가하는 지표로는 GDP 대비 에너지 소비량, GDP 대비 온실가스 배출량 등이 활용되고 있다.

아래 표에서 살펴보면 미국, 일본 등과 비교하여 우리나라의 GDP 대비 에너지 소비량과 온실가스 배출량이 높게 나타나고 있어 우리나라가 다른 나라와 비교하여 에너지 효율이 낮고 녹색성장의 정도가 낮다고 판단된다. 다만, GDP는 국내에서 일정기간에 생산된 재화와 용역의 순가치를 의미하는 것으로 한 국가의 경제적 수준에 따라서 같은 재화와 에너지를 투입하여 생산된 같은 제품에 대해서도 순가치는 달리 평가될 수 있으므로 녹색성장 지표의 평가 결과도 달라질 여지는 있다.

인천시의 경우 전국 평균과 비교하여 GDP 대비 에너지 소비량과 온실가스 배출량이 높게 나타나고 있어 에너지 효율이 낮은 것으로 분석되었다. 그러나 인천시의 경우 타 지역과 비교하여 전국을 대상으로 하는 항만, 공항 등 수송부문과 발전부문에서 소비되는 에너지량과 온실가스 배출량이 높은 비율을 차지하고 있고 지표를 분석하는 과정에서 면밀한 검토가 필요할 것이다.

각 나라별 에너지 소비량과 온실가스 배출량



자료: 물 재이용국재심포지엄 자료집, 이병욱, 2008

■ 광의의 녹색성장 지표

앞에서 기술하였듯이 녹색성장은 생태 효율성을 높이기 위한 노력으로 녹색성장을 위해서는 경제사회 시스템 전반에 대한 재편이 필요하다. 따라서 녹색성장에 대한 평가는 경제활동의 결과로 나타나는 GDP 대비 에너지 소비량이나 온실가스 배출량에 대한 평가와 더불어 제품의 가격구조, 에너지와 교통부문의 사회인프라, 생활방식, 기술개발 등 경제사회 시스템 전반에 대한 평가가 이루어져야 할 것이다. 이를 위한 지표들을 간략하게 살펴보면 다음과 같다.

1. 제품의 가격구조

지금까지의 가격결정 방식은 화석연료의 가격만을 반영하고 있어 화석연료의 사용으로 인한 기후변화, 생태 비용 등이 반영되어 있지 못함으로써 화석에너지의 과소비를 초래하고 이는 기후변화의 원인이 되고 있다. 즉, 생태가격을 내부화하여 시장가격에 반영함으로써 자원의 효율성을 극대화할 필요가 있다. 이를 위한 방법으로 외국에서는 탄소세의 도입과 소득세, 탄소세로 전환하는 세계 개편을 거트 코르 노세



성장을 위한 가장 강력한 정책수단으로 여겨지고 있다.

2. 교통/에너지 부문 인프라

- 교통은 온실가스 배출 및 에너지 소비의 주요 원인이 되는 부문으로 철도, 지하철 등의 대중교통 분담율, GDP 대비 교통혼잡비용, 대형자동차의 소비 비율 등이 지표로 활용될 수 있을 것이다. 다른 나라와 비교하여 대형 승용차 소비와 교통혼잡비용의 비율이 높게 나타나고 있다.
- 에너지부문에서는 화석연료가 아닌 태양력, 풍력, 지열 등의 신재생에너지의 사용비율을 녹색성장의 지표로 활용할 수 있다.

구분	한국	미국	일본	영국
GDP 대비 교통혼잡비용 (%, 2005)	2.9	0.65	0.79	1.25
대형 승용차 소비 비율 (2000cc 이상, 2006년)	30.5	60.6	20.5	12.8
소형 승용차 소비 비율 (1500cc 미만, 2006년)	11.5	1.9	61.1	52.1
신재생에너지 비율 (%, 2005년)	1.2	4.7	3.2	2.0

자료: 인천 녹색성장 포럼 정책 워크샵, 정래권, 2008 및 OECD 신재생에너지 통계, 2005

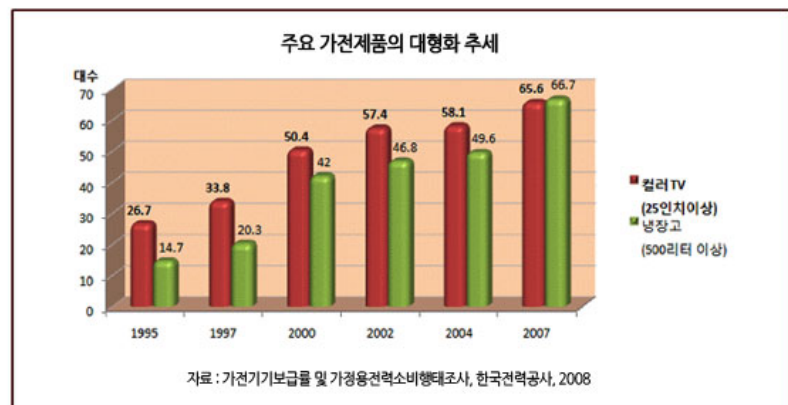
- 이외에 녹색성장을 위한 자원순환형 평가지표로 빗물 이용, 하수처리수 재이용율, 쓰레기 재활용율 등의 활용이 가능할 것이다.

구분	한국	미국 플로리다	싱가포르	영국
생활폐기물 재활용율 (%, 2005)	56.3			19
하수처리수 재이용율(%,)	9.9('07)	52('01)	6.7('03)	10.0(이스라엘)

자료: 물 재이용 국제심포지엄 자료집, 이병욱, 2008

3. 생활방식

녹색성장을 위해서는 궁극적으로 공급위주에서 수요관리로의 방향 전환이 요구된다. 일반적으로 소득이 상승하면 생산부문의 환경오염은 개선되지만 소비측면의 생태효율성은 오히려 악화된다. 예를 들어 소득수준이 향상되면서 대형자동차의 소비가 증대되고 가전제품의 경우 더욱 고급화되면서 대형 TV, 냉장고의 소비가 증대되기 때문이다. 이외에도 1인당 수돗물 사용량이나 수돗물가격 등이 지표로 활용 가능할 것이다.



4. 기술개발

녹색기술의 개발을 위해서는 필요한 기준과 규제를 도입하고 전략적으로 녹색기술의 개발을 위한 정부의 지원이 필수적이다. 주요 선진국의 경우 R&D부문의 30-40%를 녹색기술 개발 부문에 투자하고 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 녹색성장은 경제사회 시스템 전반에 대한 개편을 의미하는 것으로 에너지소비량이나 온실가스 배출량만으로는 평가하기 어려운 다양한 부분을 포함하고 있다. 따라서 향후 녹색성장의 정도를 가능하기 위한 다양한 분야의 지표 개발과 적용이 이루어져야 할 것으로 여겨진다.

경제적 측면에서 기존에는 자원과 생태는 무한하고 자본과 노동은 제한적이라는 개념에서 미래에는 자본과 노동은 무한한 반면, 자원과 생태는 희소할 것으로 추정되고 있

다. 따라서 자원과 생태 절약형 성장이 불가피하고 자원과 생태 용량을 가장 효율적으로 사용하기 위한 노력이 요구되는 시점이다. 즉, 생태 효율성의 향상을 위한 노력이 녹색성장인 것이다. 녹색성장을 평가하는 지표로는 GDP 대비 에너지 소비량, GDP 대비 온실가스 배출량 등이 활용되고 있다.