

Hansun Brief

발행일: 2019년 3월 25일(통권91호) / 발행인: 박재완 / 발행처: 한반도선진화재단 / 서울 중구 퇴계로 197, 407호 / 전화: 02-2275-8391 / email: hansun@hansun.org / www.hansun.org 

초미세먼지, 특단의 종합대책이 필요하다.

박 수 영
한반도선진화재단 대표

목 차

1. 들어가면서
2. 대내요인에 대한 정책대응
3. 대외요인에 대한 정책대응
4. 전혀 새로운 정책대응
5. 맺으면서

2,000원으로 내 마음같은 '정책후원' 하기

✉ 문자 한 통 #7079-4545

1. 들어가면서

지난 3월 1일부터 7일까지 역사상 처음으로 1주일 연속 초미세먼지 비상저감조치가 실시되었다. 3월 5일의 경우, 서울·경기·인천은 각각 관측 이래 초미세먼지 일평균 농도 최고치를 경신했다. 서울은 $135\mu\text{g}/\text{m}^3$, 경기도는 $141\mu\text{g}/\text{m}^3$, 인천 역시 $122\mu\text{g}/\text{m}^3$ 라는 높은 수치를 기록한 것이다.

요즘 눈만 뜨면 온도가 아니라 미세먼지와 초미세먼지 수치를 먼저 확인하는 집들이 많다. 환기를 위해 창문을 열 것인지 말 것인지, 아이들에게 마스크를 씌워야 할 것인지 말 것인지를 결정해야 하기 때문이다. 과거 미세먼지는 봄철 황사와 함께 찾아오는 계절성 불청객 정도였다면, 이제는 소위 "삼한사미(추운 사흘간 미세먼지가 없다가 따뜻한 나흘간 미세먼지가 극성을 부리는 날씨)"를 넘어 국민들이 거의 매일 걱정해야 하는 상황이 되었다.

초미세먼지의 원인이 국내에 있느냐 중국에 있느냐 하는 논쟁이 있다. 2017년 정부 종합대책에서는 대외요인이 평상시에는 30%에 불과하지만 고농도시에는 80%에 이른다고 보고 있다. 한편 2017년 미 항공우주국의 중간보고는 대내요인 52%, 대외요인 48%로 보고 있기도 하다. 종합적으로 판단할 때, 국내요인만으로는 매일 매일이 위험한 상황에까지 달하지는 않으나, 중국발 초미세먼지가 영향을 미치는 경우, 임계치를 훌쩍 뛰어넘는 '매우 나쁨' 상황에 이르게 되는 것으로 보인다.

따라서 지금 우리나라가 겪고 있는 초미세먼지 상황은 대내요인과 대외요인의 결합에 의해 일상화되고 있기에, 그 대책 또한 대내요인과 대외요인 중 어느 하나만 천착해서는 안되고, 종합적인 접근이 필요하다. 일부에서는 중국 영향을 지나치게 강조하는 학자도 있으나, 국내에서 발생하는 초미세먼지를 지금부터 통제하지 않으면 설혹 중국 문제가 해결된다고 해도 일상적 위기 상황이 재연될 우려가 있다.

2. 대내요인에 대한 정책대응

수도권에서 생성되는 초미세먼지는 사업장(41%), 건설기계(17%), 발전설비(14%), 경유차량(11%)의 순으로 파악되고 있다. 따라서 이들 모든 요인에 대해 하나하나 대응해 나가지 않으면 안 된다. 이 때 석탄발전소 등 발전설비는 비록 14%의 요인밖에 차지하지 않지만, 대응책으로는 매우 중요하다. 청정 전기에너지를 많이 생산할 수 있다면, 이를 사업장, 건설기계, 경유차량 등을 대체하는 데 활용할 수 있기 때문이다. 정부는 석유

나 석탄을 사용하는 사업장과 건설기계, 경유차량 등이 전기를 에너지원으로 사용할 수 있도록 정책을 통해 유도해 나가야 한다. 예컨대 2025년 이후 전기자동차 이외에는 신규 차량등록을 받지 않겠다고 발표한 노르웨이 정부의 정책과 같은 과감한 정책이 필요하다.

이렇게 하기 위해서는 문재인 정부 출범 이후 오히려 늘어난 석탄발전을 줄이고 줄어든 원자력 발전을 더 늘려야 하는데, 정부가 과감한 결단을 할 수 있을지 주목된다. 최근 초미세먼지에 대한 전국민적 우려는, 탈석탄이 목표여야 할 에너지 정책이 탈원전으로 잘못 가고 있다는 것이다. 차제에 초미세먼지 해결책이 잘못된 에너지 정책을 바로잡는 계기가 되었으면 한다. 아무튼 노후 석탄발전소는 닫고 신규 화력발전소는 건립하지 말아야 하며, 나머지 석탄발전소도 순차적으로 닫을 계획을 세워야 한다.

정부는 노후 경유차량을 소유하고 영세자영업을 하는 분들에게 일방적 운행정지 명령을 내리고 있는데, 이것은 잘못된 정책이다. 정부가 70% 정도를 지원해서 전기차량이나 가솔린 차량으로 전환하도록 유도해야 한다. 정부예산은 이런데 쓰라고 있는 것이다.

많은 지자체가 초미세먼지 문제는 중앙정부의 문제인양 손 놓고 있다. 지자체는 지자체 수준에서 할 수 있는 모든 행정력을 동원해야 한다. 한번 내린 초미세먼지가 다음날 다시 날리지 않도록 건물, 도로, 가로수 등을 청소해야 한다. 초미세먼지 측정 장소가 보통 5층 정도 높이 건물의

옥상에 설치되어 있는데, 그 높이에서는 초미세 먼지 농도가 약해졌다 하더라도 사람의 키 높이 수준에서는 전날 내린 초미세먼지가 다시 날려서 마실 수밖에 없는 상황이 반복되고 있기 때문이다. 또한 주민들의 차량에 내린 미세먼지가 차량 운행을 통해 다시 날리지 않도록 자주 세차해 주는 것이 필요한데, 지자체에서는 미세먼지 다음 날 세차비용을 예산으로 일부 지원해 주는 방안도 검토해 볼 만하다.

현대 기아차 등 자동차 생산기업에서는 운행 중인 차량이 미세먼지를 흡입할 수 있는 장치를 개발해서 보급해야 한다. 작년말 기준으로 국내에는 2,300만대의 자동차가 등록되어 있다. 이들 차량이 미세먼지 집진장치를 달고 운행한다면, 완벽하지는 않지만 상당한 미세먼지 제거효과가 발생할 것이다.

마지막으로 국민들은 차량을 자주 세차하고 공회전을 하지 않는 한편, 대중교통을 이용하는 시민적 덕성을 발휘해야 한다. 시민단체를 중심으로 공회전 하지 않기, 세차하기 등의 캠페인을 전개하는 것도 필요하다.

3. 대외요인에 대한 정책대응

중국이 세계의 공장이 된지 꽤 오래 되었는데 왜 갑자기 작년부터 우리나라에 미치는 초미세먼지의 영향이 커진 것일까? 그것은 중국의 경제성장률과 관련이 있다고 한다. 중국이 10%대 8%대 성장을 거듭하던 때에는 환경규제를 강화하였는데, 작년부터 성장률이 6%대로 떨어지자 환경규제를 완화했기 때문이라는 것이다. 그렇다면 중

국을 상대로 압박만 해서는 큰 효과를 거둘 수 없을 것이다. 중국은 무엇보다 경제성장을 제고를 우선적으로 추진해야만 하는 정치적 상황이기 때문이다.

따라서 중국에 대하여는 채찍만큼이나 당근을 제시하는 정책대응이 필요하다. 우리나라와 일본, 그리고 국제기구 등이 손 잡고 중국의 원자력발전소, 석탄발전소, 공장, 쓰레기 소각장, 가정집 난방 등이 국제 환경기준에 맞출 수 있도록 기술적 재정적 지원을 할 필요가 있다. 발생한 먼지를 막으려고 예산을 투입할 것이 아니라 발생원에 대한 선제적 대응이 바람직하다. 이러한 다국적 공동대응이 장기적으로는 EU와 경제공동체를 동아시아에 만드는 계기로 삼아야 한다. 한중일 3국의 소원한 관계를 획기적으로 반전시킬 수 있는 기회로 만들어 3국의 미래세대에게 지금보다는 나은 협력의 시대를 열어주어야 한다.

중국과의 협의는 양자협력으로는 어려울 것으로 예상된다. 1979년 산성비 문제로 독일, 영국, 스웨덴 등 유럽국가들이 합의 한 '대기오염물질의 장거리 이동에 관한 협약'을 체결한 것처럼, 아시아 주변국들이 함께 협약을 체결하는 형태의 다자간 협의 방식이 보다 유용할 것으로 판단된다.

4. 전혀 새로운 정책대응

미세먼지가 극심하던 지난해 박원순 서울시장 은 자가용 운행을 줄이기 위해 대중교통을 무료로 이용할 수 있게 하는 정책을 썼다. 사흘간 150억 원의 예산이 들었지만, 미세먼지 감축에는 역부족이었다. 이 사흘만에 낭비한 돈과 같은 규모

인 150억 원을 걸고 국제 아이디어 공모를 해야 한다. 3개월 내지 6개월의 시간을 주고, 환경, 대기, 식물, 빗물, 전기 등등의 생각지도 못한 전문가들이 엉뚱한 아이디어를 내게 하는 것이다. 관료들과 일부 전문가의 생각을 뛰어넘는 전혀 새로운 아이디어가 필요하다. 만일 참신한 아이디어가 채택된다면 이를 사업화하여 중국과 인도 등 미세먼지로 고통받는 국가들에 판매할 수 있을 것이다. 그렇게 된다면 150억 원의 투자비용은 충분히 회수되기도 남을 것이다.

5. 맺으면서

미세먼지와 초미세먼지는 지금 대한민국이 마주한 가장 중요한 정책과제 중 하나다. 어르신들과 아이들의 생명을 위협할 수 있는 중차대한 문제다. 대내요인에 대한 대응 중 가장 중요한 것은 완전한 청정에너지인 원자력발전을 통해, 주요 오염원인 공장, 건설기계, 경유차 등을 완전히 전기로 바꾸는 노력이다. 문재인 정부로서도 잘못 시작한 탈원전정책에 대한 출구전략으로 삼을 수 있는 기회이기도 하다. 원전을 통해 생산된 저렴한 에너지를 바탕으로, 노르웨이의 예와 같이 2025년 이후에는 모든 신규차량을 전기자동차로 한정하는 대담한 정책이 요구된다.

대외요인인 중국발 미세먼지와 초미세먼지에 대하여는, 양자보다는 다자간 협상이 더 유효한 것으로 판단되고 채찍과 당근을 병행하는 노력이 요구된다. 먼지에 관한 한중일 3국의 협력은 장차 EU와 유사한 동아시아 경제공동체로의 발전을 위한 초석이 될 수도 있다. 3국 지도자의 용단과 비전이 필요한 부분이다.

**이 자료가 도움 되셨다면 수신번호
'#7079-4545'로 ✉ 문자후원 보내주세요.^^
(한 통 2,000원)**