

2020. 12. 14

(신·재생에너지 / 인프라 / 부동산 / 기타)

(출처) 이투뉴스

www.e2news.com/news/articleView.html?idxno=228667

(요약) 'RE100선언' LG화학, 中 윙퉁신에너지와 국내기업 첫 PPA

- 현지 전력판매사와 140GWh 규모 재생에너지 수급 계약을 체결, 중국에 진출한 국내기업이 PPA를 체결은 처음
- 배터리 생산과정에서 직접적인 탄소발생이 거의 없어 사용되는 전력만 바뀔 때도 탄소중립 실현이 가능

국내의 사업장의 RE100(재생에너지로 소비전력 100% 충당) 이행을 선언한 LG 화학이 중국 공장 가동을 위해 현지 재생에너지 발전사와 PPA(Power Purchase Agreement, 장기전력구매계약)를 체결했다.

LG 화학은 중국 장쑤성 우시 소재 양극재공장이 **현지 태양광·풍력 전력판매사인 윙퉁신에너지와 연간 140GWh 규모 재생에너지 수급 계약을 체결했다고 14 일 밝혔다. 중국에 진출한 국내기업이 PPA 를 체결한 것은 처음이다.**

PPA는 재생에너지 발전사업자와 전력소비기업이 직접 계약을 통해 고정된 가격을 전력을 매매하는 것을 말한다. REC(신재생에너지공급인증서) 구매나 자가발전 등 다른 재생에너지 수급방식 대비 비용효율적이며, 전 세계 어디서나 탄소감축 활동으로 인정받을 수 있다.

하지만 국내서는 한전 이외 전력 판매를 인정하지 않아 아직 재생에너지 PPA가 불가능한 상태다.

이번에 LG 화학이 계약한 전력 140GWh는 약 3만 가구 이상이 1년간 사용할 수 있는 규모다. 우시 양극재 공장에 필요한 모든 전력을 충당할 수 있는 양이다. 실제 LG 화학 우시 공장은 내년부터 재생에너지로만 공장을 가동해 산업용 대비 10만톤의 탄소를 감축하게 된다.

이는 매년 소나무 170만 그루를 심는 것과 같은 탄소감축 효과를 내면서 중국내 탄소배출 규제에도 선제적으로 대응하는 의미가 있다.

LG 화학은 내년까지 저장성 전구체 공장도 PPA를 통한 재생에너지 구매를 검토하고 있다. 전구체-양극재로 이어지는 중국내 배터리 소재 분야에서 90%이상 탄소중립을 실현한다는 계획이다.

앞서 LG 화학은 전기차 보급으로 급속히 증가하는 배터리 소재 수요 증가에 대해 세계 1위 코발트 정련업체인 화유코발트와 합작으로 각각 4만톤 규모의 저장성 취저우 전구체 공장도 장쑤성 우시 양극재 공장을 설립했다. 본격적인 공장가동은 올해 10월 말부터 시작한다.

전구체는 양극재의 원료로 코발트나 니켈, 망간 등을 결합해 만든다. 전구체에 리튬을 결합하면 배터리 핵심 소재인 양극재가 된다.

취저우우시 공장에서 생산된 전구체와 양극재는 전량 자회사인 LG 에너지솔루션 난징 배터리 공장과 유럽 폴란드 브로츠와프 배터리 공장에 공급하고 있다. LG 화학 관계자는 **“전구체 및 양극재 생산 과정에서는 직접적인 탄소 발생이 거의 없어 생산 등에 사용되는 전력만 재생에너지로 바뀌어도 90%이상의 탄소중립 실현이 가능하다”**고 설명했다.

한편 LG 화학은 화학업계 최초로 2050년까지 탄소 배출량을 제로(0)로 만드는 '탄소중립 성장(Carbon Neutral Growth)'을 선언하고 적극적인 탄소감축에 나서고 있다. 국내 기업 최초로 RE100을 선언하고 이를 적극 추진하고 있다.

2020. 12. 14

(신·재생에너지 / 인프라 / 부동산 / 기타)

(출처) 헤럴드경제

https://nnews.naver.com/mnews/article/016/0001764953?sid=101

(요약) 한 달 남은 2020년...역대급 무권리금 상가 비율 찍을까

- 2017년 이후 권리금을 받는 상가의 비중이 꾸준히 감소. 그만 큼 장사가 안 돼 급하게 정리 하는 사업자가 많아
- 서울 주요 상권 공실률은 심각한 상태. 3분기 서울 중대형 상가 공실률은 85%로 2분기보다 0.6%증가

2017년 이후로 서울시에서 권리금을 받는 상가의 비중이 꾸준히 감소하고 있는 것으로 나타났다. 무 권리금 상가가 늘어난다는 것은 그만큼 장사가 안 돼 급하게 정리하고 나오는 상인들이 많다는 뜻 이다.

12일 한국부동산원에 따르면 2017년 서울의 '권리금 유(有)' 상가 비중은 65%(2015년 9월의 권리금이 있는 상가 를 100%으로 둬)였는데, 그 후 2018년 62.7%, 2019년은 61.2%로 지속적으로 줄었다. 바꿔 말하면, 2017년부터 무권리 금 상가가 계속 늘어난 것이다.

통상 권리금은 기존 사업자가 새 사업자(임차인)에게서 점포 위치에 따른 영업상의 이점 등을 넘기는 대가로 수취 한다. 이 자리에 들어와 장사를 하면 매출이 보장될 것이란 전제가 깔려있어야 한다.

2020년은 아직 통계가 나오지 않았지만 코로나19 상황에 따른 경기침체로 역대 최저 수준의 통계치가 예상되고 있다.

평균 권리금액도 내리막세다. 2017년은 5682만원, 2018년은 5472만원, 2019년은 5130만원으로 집계됐다. 중위 권리 금액은 2017년 3884만원이었지만(㎡당 110만7000원) 2018년 3496만원(㎡당 99만원), 2019년 2994만원(㎡당 90만1000 원)으로 내렸다.

조현택 상가정보연구소 연구원은 "앞으로 권리금 문화는 점점 사라질 것으로 전망된다"고 밝혔다.

조 연구원은 "2019년은 코로나 여파도 없었는데 그 전년도보다 권리금이 감소했다"며 "상가시장이 활성화되고 매 출이 늘어나야 권리금도 생기는데 앞으로 오프라인 매장 경기가 크게 좋아질 계기가 잘 보이지 않는다"고 설명했다.

업종별로 보면 숙박 및 음식점업이 과거 2019년까지는 권리금 비율이 80%를 유지하며 가장 높았다. 하지만 2020년 은 코로나19 영향으로 가장 크게 타격을 입는 업종 중 하나가 될 것으로 보인다.

전문가들은 그나마 숙박업은 해외여행이 불가능해지면서 풍선효과로 국내여행 수요가 늘어나 선방할 것으로 예 측했다. 하지만 방역지침으로 취식 제한 등이 가해진 음식점은 권리금을 포기하고 장사를 접는 사업자가 크게

늘 것이라고 내다봤다.

실제로 서울 주요 상권 공실 률은 심각한 상태다. 올해 3분 기 서울 중대형 상가 공실률 은 85%로 2분기 7.9%보다 증 가했다. 이태원은 공실률이 무 려 24.9%에 이르러 네 집 중 한 곳 은 문을 닫았다. 강남대로 상권 도 16.4%가 공실로 나타났고 시 청 10% 종로 9.9% 등 서울 곳곳에 서 공실이 늘고 있다.



마포구 홍대 A공인 대표는 "누구 나 알만한 옛 홍대 버거킹 자리가 무권리금으로 나왔지만, 워낙 장사가 안되니 월세 2000만원을 감당할 사업자가 나타나지 않고 있다"며 "메인 도로 에도 공실이 많아졌고 이면도로쪽 상가는 층수와 상관없이 전부 무권리금 상태라고 보면 될 정도"라고 말했다. 연 말 코로나 3차 대유행이 덮치면서 폐업하는 상가가 점점 더 늘어나고 있어 4분기 통계는 여기서 더 늘어날 것으로 보인다.

한 공인중개사는 "상가 중개를 오래 해봤지만 지금처럼 1층 무권리금 상가가 많아진 것은 처음 본다"며 "임대인들 도 월세나 보증금 협상에서 예전과 달리 훨씬 유연한 태도를 보이고 있다"고 분위기를 전했다.

(출처) 에너지타임즈

[기사링크](#)

(요약) IGCC...신재생E 제외 어떻게 볼 것인가

- 석탄가스화복합발전(IGCC)을 신재생에너지에서 제외하자는 법안이 발의되며 IGCC의 사업성 존폐 기로에
- IGCC는 가스복합발전소보다 온실가스 2배 더 배출하고 가스복합발전소 건설 대비 4배에 달하는 등 경제성환경성 측면에서 신에너지로 장려할 이유가 낮아진 것이 법안 발의의 배경



신재생에너지에 포함된 석탄가스화복합발전을 제외하자는 법안이 발의됐다. 이 법안이 통과되면 IGCC는 건설되지 못할 것으로 보인다. 신재생에너지에 주어지는 REC 등의 혜택을 받지 못한다면 현재 상황에서 IGCC 경제성이 나오지 않기 때문이다. 다만 전문가들을 중심으로 IGCC 순기능에 대한 주장이 있을 것으로 보여 논란은 이어질 것으로 관측되고 있다.

이소영 의원(더불어민주당)은 화석연료인 석탄과 유류를 이용해 생산된 에너지를 신재생에너지에서 제외한다는 내용을 담고 있는 '신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법 일부개정법률(안)'을 지난 11일 대표로 발의했다.

이 법안은 신에너지 조건 중 '석탄을 액화·가스화한 에너지와 중질잔사유를 가스화한 에너지로 대통령령으로 정하는 기준범위에 해당하는 에너지'란 조항을 삭제한다는 것을 골자로 하고 있다. 석탄과 유류를 가스화한 뒤 전력을 생산하는 발전원을 신에너지에서 제외하겠다는 것이다.

이 의원은 현행 신재생에너지법은 온실가스 배출 감소를 목적으로 신재생에너지 이용·보급을 촉진하고 있으나 IGCC는 신에너지로 분류됐음에도 가스복합발전소보다 온실가스를 2배 더 배출하고 가스복합발전소 건설 대비 4배에 달하는 등 경제성·환경성 측면에서 신에너지로 장려할 이유가 낮아지고 있어 이 법안을 발의하게 됐다고 설명했다.

석탄가스화복합발전(Integrated Gasification Combined Cycle)은 석탄을 고온·고압 상태에서 합성천연가스로 생산한 뒤 이를 연료로 가스복합발전을 가동해 전력을 생산하는 발전원으로 석탄발전보다 효율이 높고 황산화물·질소산화물 등 대기오염물질 배출이 적어 신에너지로 현재 분류돼 있다.

IGCC 건설비는 이 의원의 주장처럼 가스복합발전소보다 많은 것이 사실이다. IGCC는 석탄을 합성천연가스로 전환하는 가스화기와 이를 연료로 전력을 생산하는 가스복합발전이 결합된 발전원이기 때문이다. 그런 탓에 가스복합발전에다 가스화기를 건설하는 비용이 더해지기 때문에 건설비가 많은 것은 당연한 것이다.

다만 현재 국내에서 유일하게 가동 중인 태안IGCC는 국산화를 위한 실증플랜트이기 때문에 앞으로 건설될 IGCC는 이 의원이 주장하는 것만큼 건설비가 높지 않을 것으로 전망되고 있다.

온실가스를 제외한 환경적인 측면에서 IGCC는 석탄발전 대비 월등히 좋았고 가스복합발전 대비 우수한 것으로 나타났다.

본지에서 확보한 태안IGCC 운영현황 자료에 따르면 IGCC 대기오염물질은 kWh당 0.057g으로 석탄발전 0.362g, 가스복합발전 0.087g보다 적었다. 질소산화물은 3ppm으로 석탄발전 9ppm, 가스복합발전 6ppm보다 낮았다. 또 황산화물은 1ppm으로 석탄발전 8ppm보다 적었으나 가스복합발전은 황산화물을 배출하지 않는다.

반면 IGCC 온실가스 배출량은 석탄발전 대비 78% 수준이었으나 가스복합발전 대비 180%나 높았다. 지난 1월부터 5월까지 태안IGCC 온실가스 배출량은 kWh당 0.65톤으로 석탄발전 0.82톤보다 적었으나 가스복합발전 0.35톤보다 많았다. 기술진은 고효율 가스터빈을 적용할 경우 현재 태안IGCC 대비 13%인 kWh당 0.57톤까지 줄일 수 있을 것으로 전망했다.

한편 IGCC 핵심 설비인 가스화기를 적절하게 활용한다면 미래 에너지로 손꼽히는 수소를 생산할 수 있을 것으로 전망되고 있다. 가스화기는 석탄을 이용해 합성천연가스를 생산하게 되며, 일산화탄소와 수소 등을 주성분으로 한 이 합성천연가스는 수성가스변위반응(Water Gas Shift Reaction)과 해양미생물 등을 이용한다면 수소 추출이 가능하다.

이렇게 생산된 수소는 연료전지 연료로 활용하거나 압축저장 등을 거쳐 수소충전소 등 수소 수요처에 공급하는 등 IGCC 핵심 설비인 가스화기는 수소공장의 기능을 할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

(출처) 에너지경제

기사링크

(요약) 車 업계 자율주행차 시장서 '총성 없는 전쟁'

- 글로벌 자동차 제조사들, 자율주행차 기술 패권 위해 기술 개발과 투자에 총력 기울이는 중
- 자율주행 단계는 총 5개지만 현재 대부분의 기업들은 고속도로에서 인간의 개입 없이 다닐 수 있는 3단계 구현 중



글로벌 자동차 제조사들이 자율주행차 기술 패권을 두고 '총성 없는 전쟁'을 벌이고 있다. 기업간 인수합병과 합종연횡 소식이 계속해서 들려오는 가운데 얽히고 설킨 지분관계 탓에 어제의 적이 오늘은 동업자가 되는 사례까지 생겨난다. 자율주행차가 친환경차와 더불어 산업 생태계를 바꿀 '새 먹거리'로 인식되고 있는 만큼 업체간 기술 경쟁은 더욱 뜨거워질 전망이다.

◇ 운전자 없이 달리는 자율주행차-기술 패권' 누가 가져가나

14일 업계에 따르면 글로벌 자동차 기업들의 자율주행차 기술 개발은 이제 막 출발선을 넘어선 수준이다. 자율주행차는 주행보조 시스템, 차량간 통신, 차량과 사물간 소통 등 기능을 갖춰야하는데다 각종 돌발 상황에 대처할 수 있는 사고력도 지녀야 한다. 통신, 인공지능(AI), 빅데이터, 카메라레이더라이다 등 첨단 기술의 융복합이 필요하다는 뜻이다.

국제적으로 통용되는 자율주행 레벨단계(SAE J3016)는 총 5개다. 2단계는 운전자를 돕는 주행 보조, 3단계는 고속도로에서 인간의 개입 없이 다닐 수 있는 정도, 4단계는 변수가 많은 일반 도로도 다닐 수 있는 수준, 5단계는 완전한 자율주행 상태다. 현재 대부분 글로벌 업체들이 레벨 2 이상의 기술력을 확보했으며, 3단계 상용화를 위해 경쟁하고 있다.

문제는 자율주행이 워낙 복잡한 기술이라 다음 단계 레벨로 넘어가는 '가이드라인'이 존재하지 않는다는 점이다. 대부분 기업들은 5G 통신을 활용한 커넥티드카 기술, 고도로 정밀화된 카메라와 레이더 기능을 활용해 레벨 3를 구현하려 노력 중이다.

가장 진일보한 기술을 지녔다는 평가를 받는 구글 웨이모는 라이다 기술에 집중하고 있다. 라이다는 직접 레이저를 발사해 장애물을 감지하는 능동형 센서다. 외부 장애물을 먼저 인지한 뒤 이를 인식하는 카메라레이더 등과는 태생

이 다르다. 반면 테슬라는 라이다 없이 카메라와 레이더만으로 오토파일럿 시스템을 업데이트하겠다고 선언했다.

향후 어떤 기업이 '기술패권'을 거머쥐게 될지 쉽게 예측하기 힘들다는 얘기다. 상황이 이렇자 글로벌 기업들은 자율주행 관련 기술 개발과 투자에 총력을 기울이고 있다. 진일보한 기술력을 지닌 업체들과 손을 잡기 위한 물밑작업도 치열하다.

미국 제너럴모터스(GM)는 전기차와 자율주행차 분야에 2025년까지 270억달러(약 30조원)를 쏟겠다고 최근 발표했다. 미국 FCA와 영국 재규어랜드로버 등은 일찍부터 웨이모의 플랫폼을 활용하기 위해 '러브콜'을 보내왔다. 포드는 지난 2017년 이스라엘 스타트업 사이프스를 인수했고, 기술 개발업체 아르고 AI도 품에 안았다. 아르고 AI에는 독일 폭스바겐도 투자를 감행한 것으로 알려졌다.

BMW는 자율주행 기술 개발을 위해 미국 반도체 업체 인텔과 협업한다. 특히 BMW는 '100년 경쟁자' 메르세데스-벤츠와 레벨4 기술을 공동 개발하고 있다. 일본 기업들은 토요타를 중심으로 덴소, 스즈키, 혼다 등이 관련 기술을 제휴하는 움직임을 보이고 있다.



현대차그룹도 바쁘게 움직이고 있다. 지난해 6월 자율주행 기술 기업 오로라에 전략 투자한다고 밝힌 사례가 대표적이다. 오로라는 테슬라, 구글, 우버 출신 최고 기술자들이 창업한 회사다. 현대차그룹은 또 20억달러(약 2조 1000억 원)를 투자해 올해 3월 자율주행 기술력을 보유한 미국의 애플티브(APTV)와 자율주행 합작법인 '모셔널'을 설립하기도 했다.

◇ 앞서가던 테슬라 주춤하자-현대차폭스바겐 등 '추격 고삐'

각 기업간 합종연횡과 투자가 계속되다보니 어제의 적이 오늘은 협력자가 되는 상황도 연출된다.

차량 공유 업체 우버는 최근 자율주행차 사업부 ATG를 오로라에 매각하기로 결정했다. 오로라는 앞서 현대차그룹이 지분을 투자한 회사다. 이에 따라 일각에서는 현대차그룹이 진일보한 우버의 자율주행차 기술력을 활용할 수 있을 것이라는 기대의 목소리가 나왔다.

다만 속사정은 복잡하다. 우버가 매각하는 ATG에는 소프트뱅크를 비롯한 일본계 자금이 상당 수준 들어가 있다. 특히 현대차그룹과 직접적인 경쟁 상태인 토요타, 덴소 등도 영향력이 있다. 현대차그룹은 향후 오로라의 자율주행 기술을 토요타와 나눠 써야하는 처지가 된 셈이다. 우버가 ATG를 매각하며 100% 현금 대신 '지분 매각 방식'을 사용했다는 점도 변수다. 이번 딜로 우버는 오로라 지분을 일정 수준 확보하게 됐다.

이밖에 중국 바이두 또한 현대차그룹, 토요타와 각각 다른 분야의 자율주행 기술을 개발하고 있다.

자율주행 분야에서 앞서가던 테슬라를 주춤하게 만든 소식도 들려왔다. 지난 9월 일론 머스크 최고경영자(CEO)가 '배터리데이'에서 약속했던 자율주행 기술이 시장의 기대치를 전혀 충족시키지 못했기 때문이다. 당시 머스크 CEO는 "한 달 내 완전 자율주행 수준의 베타서비스를 선보일 것"이라고 언급했다. 레벨 5를 염두에 둔 듯한 발언이었지만 막상 최근 공개된 서비스는 레벨 2 정도에 불과했다. 비보호 좌회전이 가능할 정도로 기술이 발전하긴 했지만 운전자의 감시와 통제가 여전히 필요하기 때문이다.

테슬라는 이에 앞서 미국 등에서 꾸준히 오토파일럿 관련 사망사고가 발생해 안전성 논란에서도 자유롭지 못하다.

경쟁사들은 이 틈을 놓치지 않고 추격에 고삐를 죄고 있다. 헤르베르트 디스 폭스바겐그룹 회장은 최근 한 언론사와의 인터뷰에서 레벨 4 수준의 자율주행차를 2025~2030년 사이에 선보이겠다고 말했다. 현대차는 10일 열린 'CEO 인베스터 데이'에서 올 2022년까지 레벨3 자율주행 기술을 양산차에 적용하겠다고 밝혔다.

업계 한 관계자는 "자율주행차 산업 생태계는 이제 막 태동 단계에 불과하다"며 "미국 등이 현재 기술 우위를 점하고 있지만 정부 차원에서 과감하게 규제 장벽을 없애고 지원책을 마련해준다면 한국도 시장을 선점할 기회를 만들 수 있을 것"이라고 말했다.

2020. 12. 16

(신·재생에너지 / 인프라 / 부동산 / 기타)

(출 처) 한국경제TV

<https://www.wowtv.co.kr/NewsCenter/News/Read?articleId=A202012130023&t=NN>

(요 약) 30년 뒤 포스코는 '수소기업' ...수소 500만톤 생산한다

- 수소는 연간 국내수요가 3배가까이 증가하고, 활용분야도 수송,발전등으로 확대·성장할 것으로 전망
- 초기사업으로 포스코는 인프라를 구축, 차후에는 철강 물류 기반의 수소생태계를 육성할 계획



포스코가 2050년까지 수소 생산 500만톤 체제를 구축해 수소사업에서 매출 30조원을 달성하겠다는 미래 청사진을 제시했다.

포스코는 수소 사업을 개척하고, 탈탄소시대를 선도하겠다는 의미를 담은 '수소경제를 견인하는 그린수소 선도기업'이라는 비전을 밝혔다.

이를 위해 2030년까지 물을 전기 분해해 수소를 생산하는 기술, 수소를 추출하는 기술 등의 핵심 기술 및 생산 역량을 조기에 갖추고, 수소 사업을 그룹 성장 사업의 한 축으로 육성한다는 방침이다.

최정우 포스코 회장은 "미래 청정에너지의 핵심인 수소를 주도적으로 생산, 공급할 수 있도록 하겠다"며 "탄소 중립 사회를 위한 국가 수소생태계 완성에 기여하겠다"고 말했다.

● 수소 500만톤 생산..수소 매출 30조원 달성

수소는 연간 국내 수요가 2030년 194만톤, 2040년 526만톤 이상으로 증가하고, 활용 분야도 석유화학산업 중심에서 수송, 발전 등으로 확대·성장할 것으로 전망된다.

현재 포스코는 철강 제조 공정에서 발생하는 부생가스(Cokes Oven Gas)와 천연가스(LNG)를 이용한 연간 7천톤의 수소 생산 능력을 갖추고 있다.

또 약 3,500톤의 부생수소를 추출해 철강 생산 중 온도 조절과 산화 방지 등을 위해 사용하고 있다.

이밖에도 세계 최초로 수소 연료전지 분리판용 철강제품을 개발해 국내에서 생산되는 수소차에 공급하고 있기도

하다.

포스코 측은 "수소를 활용한 철강 생산 기술인 수소환원제철공법 연구와 수소를 '생산-운송-저장-활용' 하는데 필요한 강제 개발, 부생수소 생산 설비 증대 등 다양한 사업 기회를 모색하며 대규모 투자를 추진할 계획"이라고 밝혔다.



● "수소 최대 생산자이자 최대 수요자될 것"

포스코 측에 따르면 포스코는 2025년까지 부생수소 생산 능력을 7만톤으로 늘리고, 2030년까지 글로벌기업과 천연가스 등 화석연료를 이용해 수소를 50만톤까지 생산한다.

동시에 재생에너지를 기반으로 물을 전기분해하는 그린수소는 2040년까지 200만톤 생산체제를 구축한다.

또 2050년까지 그린수소를 기반으로 한 수소환원제철소를 구현해, 최대 연간 370만톤의 수소가 필요해 최대 수소 수요업체이자 생산업체가 될 것으로 기대된다.

초기사업으로 포스코는 제철소 지역에 수소충전소 설치 등의 인프라를 구축하고, 철강 운송 차량, 사내 업무용 차량 등을 수소차로 전환하는 등 철강 물류 기반의 수소생태계를 육성해 수요 기반 창출에 나설 계획이다.

현재 포스코 철강제품 운송 대형 트럭은 약 1,500대이며 임시로 투입되는 운행대수까지 포함하면 연간 5,000대 규모다.

이와 함께 그룹사의 역량을 집중해 '생산-운송-저장-활용' 전 주기에 걸친 가치사슬도 함께 마련한다.

포스코인터내셔널은 해외네트워크를 활용해 정부의 수소 도입 사업과 해외 수소 프로젝트에 참여하며, 포스코에너지는 수소 전용 터미널을 구축함과 동시에 현재의 LNG 터빈 발전을 30년부터 단계적으로 수소터빈 발전으로 전환한다.

포스코건설은 수소 도시 개발 프로젝트는 물론 수소 저장과 이송에 필요한 프로젝트 시공을 담당하게 된다.

한편 포스코는 내년 1월 사업부를 출범하고, RIST(포항산업과학연구원)를 중심으로 국내외 연구기관과 R&D 협력을 추진해 수소 사업을 본격화 한다는 계획이다.

2020. 12. 16

(신·재생에너지 / 인프라 / 부동산 / 기타)

(출처) 아시아경제

https://viewasia.co.kr/article/2020121415081439017

(요약) 녹색성장위, 2050 탄소중립 재확인...온실가스 감축 목표

- 제 3차 국가 기후변화적응계획, 제 4차 지속가능발전 기본계획을 심의의결, 이행실적 평가 안건을 보고 받아
- 추진 전략은 4가지로 전기·수소 이용확대, 에너지 효율향상, 탄소제, 순환경제 확대, 탄소 흡수 수단강화를 제시

녹색성장위원회가 기후변화 대응을 위한 2050 저탄소 발전전략(LED)와 2030 국가 온실가스 감축목표(NDC) 등 3개 안건을 심의의결했다.

정세균 국무총리는 14일 오후 정부서울청사에서 제 45차 녹색성장위원회를 주재했다. 녹색성장위원회는 저탄소 녹색성장과 관련된 주요정책과 계획, 그 이행에 관한 사항을 심의하는 총리 소속 위원회다.

이번 회의에서는 LED와 NDC, 제 3차 국가 기후변화적응계획, 제 4차 지속가능발전 기본계획을 심의-의결하고, 2018~2019 온실가스 감축 이행실적 평가 안건을 보고받았다.

LED는 지구 평균온도 상승을 산업화 이전 대비 2°C 이하, 나아가 1.5°C까지 제한하기 위해 파리협정에서 당사국들에게 올해 유엔에 제출토록 요청한 것이다.

이번에 마련한 LED에서는 '2050년 탄소중립을 목표로 나아가겠다'는 비전을 설정했다.

추진전략으로 ▲깨끗하게 생산된 전기수소의 모든 부문 이용 확대 ▲에너지 효율의 혁신적인 향상 ▲탄소 제거 등 미래기술의 상용화 ▲순환경제 확대로 산업의 지속가능성 제고 ▲탄소 흡수 수단 강화 등을 제시했다.

이와 함께 탄소가격 시그널 강화, 공정한 전환, 녹색금융, 기후기술 R&D 등 제도개선 과제도 포함했다.

파리협정 당사국은 LED 유엔 제출 시 기존 온실가스 감축목표를 강화한 NDC도 함께 제출해야 한다.

NDC는 ▲기존의 배출전망치 방식을 절대량 방식(2017년 배출량 대비 24.4% 감축)으로 전환하고 ▲2025년 이전에 2030년 목표 상향을 적극 검토할 것을 명시하고 ▲감축목표 이행수단으로 국제탄소시장, 탄소흡수원 활용 계획을 포함했다.

제 3차 국가 기후변화 적응대책은 2021년부터 2025년까지 폭염한파호우폭설 등 기후변화로 인한 영향을 최소화하고 국민의 안전과 재산을 보호하기 위한 종합 대책이다.

이번 대책에서는 '국민과 함께하는 기후안심 국가 구현'이라는 비전을 설정하고 ▲기후위험 적응력 제고 ▲기후변화 감시예측 및 평가 강화 등을 위해 추진과제를 제시했다.

현장 중심의 대책 마련을 위해 8대 분야 국민체감형 대표과제를 선정하고 집중 관리할 계획이다.

제4차 지속가능발전 기본계획은 2021년부터 2040년까지 UN의 지속가능발전 목표(SDGs)를 국내여건에 맞게 조정한 국가 지속가능발전목표(K-SDGs)를 이행하기 위한 것이다.

저출산·고령화, 저성장과 사회불평등, 기후변화, 코로나 19, 기술변화 등 우리 사회의 지속가능발전을 위협하는 여건을 분석해 장기 정책 목표를 제시했다.

특히 향후 5년간 중점 추진이 필요한 정책 목표로 주택서비스 접근성 보장, 기후변화 위험 감소와 자연재해 회복 능력 강화, 수질오염물질 수계유입 최소화 등을 선정했다.

온실가스 감축 이행실적 평가(2018~2019년)는 지난해 수립된 '제2차 기후변화대응 기본계획'의 중점 추진과제로, 2030년 감축목표 달성을 위한 이행실적을 평가한 결과다.

평가를 위해 2030년 국가 온실가스 감축 로드맵 수정안을 기준으로 지표를 설정하고, 직전년도 온실가스 잠정배출량을 산정했다.

평가 결과, 2018~2019년 평균 국가 온실가스 총배출량(7억 1520만 t)은 로드맵 목표(6억 9090만 t) 대비 2440만 t(35%) 높게 나타났다. 산업을 제외한 전 부문이 목표보다 초과 배출했다.

녹색성장위원회는 평가 결과를 각 소관부처에서 반영하도록 하고, 차년도 평가 시 반영이행 여부를 점검할 계획이다.

2020. 12.17

(신·재생에너지 / 인프라 / 부동산 / 기타)

(출처) 매일경제

[기사링크](#)

(요약) 미 연준, 제로금리 유지...신종론 속 경제성장을 전망치는 개선 (종합)

- 미 연준, 기준금리 현 0.00~0.25%에서 동결... 2023년까지 제로금리 유지될 것으로 전망
- 금융시장 안정과 장기 차입금리를 낮게 유지하기 위해 매달 최소 1천200억 달러의 채권을 계속 사들이기로



미국 중앙은행인 연방준비제도(Fed·연준)가 16일(현지시간) 제로 금리를 유지했다. 경제가 상당한 진전을 보일 때까지 채권 매입 등 금융시장 지원책도 지속하기로 했다. 다만 미 경제가 당초보다 성장률이 오를 것이라는 낙관적 전망도 제시했다.

연준은 이날 이틀간의 연방공개시장위원회(FOMC) 정례회의 후 내놓은 성명에서 기준금리를 현 0.00~0.25%에서 동결한다고 밝혔다. 위원들의 만장일치 찬성으로 결정이 내려졌다. 지난 3월 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 사태에 대응하기 위해 제로금리를 결정한 이후 6번째 열린 이번 FOMC 회의에서도 같은 입장을 재확인한 것이다.

연준은 3월 15일 FOMC 회의에서 코로나19의 전세계 대유행으로 인해 경기 침체 우려가 강하게 제기되자 기준금리를 기존 1.00~1.25%에서 0.00~0.25%로 1%포인트 인하했다.

연준은 성명에서 기준금리 목표 범위를 0.00~0.25%로 유지하기로 했다면서 "노동시장 여건이 최대 고용 및 인플레이션에 대한 FOMC의 평가와 일치하는 수준에 도달할 때까지 목표 범위를 유지하는 것이 적절할 것으로 예상된다"고 말했다.

연준은 "경제 활동과 고용이 계속 회복되고 있지만, 연초 수준에는 훨씬 못 미치고 있다"고 설명했다. 다수의 FOMC 위원들은 오는 2023년까지 제로금리가 유지될 것으로 전망했다고 블룸버그통신은 전했다.

연준은 또 경제에 "상당한 진전이 있을 때까지" 매달 최소 1천200억 달러의 채권을 계속 사들일 것이라고 밝혔다. 연준은 "이러한 자산 매입은 원활한 시장 기능과 조정 가능한 금융 여건을 조성해 가계와 기업에 대한 신용 흐름을 지원하는 데 도움이 된다"고 말했다.



미 경제전문매체마켓워치는 연준이 현재 금리를 극도로 낮게 유지하기 위해 매달 1천200억 달러 규모의 채권을 매입하고 있다면서 이번 발표는 연준이 이전에 시사한 것보다 더 오랫동안 채권을 사들일 것이라는 신호라고 전했다.

AP는 연준 방침에 대해 "금융시장을 안심시키고 장기 차입금리를 낮게 유지하기 위한 조치"라고 풀이했다.

연준은 미국 경제 상황에 대해선 이전보다 개선된 전망치를 내놓았다. 연준은 올해 경제성장률(국내총생산)을 -2.4%로 예상했다. 이는 지난 9월 제시한 -3.7%보다 다소 올랐다. 2021년 성장률도 9월에 내놓은 4.0%보다 약간 오른 4.2%를 제시했다. 2022년 성장률 전망치도 9월의 3.0%보다 소폭 상승한 3.2%로 예상했다. AP는 연준이 제로금리 유지, 채권 매입 지속 등의 조치를 하면서도 9월과 비교해 밝은 전망치를 내놨다면서 "내년에는 미 경제가 호전될 것으로 보고 있다"고 전했다.

2020. 12.17

(신·재생에너지 / 인프라 / 부동산 / 기타)

(출처) 매일경제

[기사링크](#)

(요약) 비트코인 가격 사상 첫 2만달러 돌파...연초 3배 육박

- 가상화폐(암호화폐) 비트코인이 사상 처음으로 2만달러를 돌파...현재가격 연초 3배에 육박
- 각 국 정부 및 금융기관들의 디지털화폐 도입 제도화로 인해 대안 자산으로 주목받기 시작한 것이 기록제 역할



가상화폐(암호화폐) 비트코인이 사상 처음으로 2만달러를 돌파했다.

가상화폐 사이트 코인데스크에 따르면 비트코인은 1비트코인당 가격은 17일 오전 8시 현재 2만1000달러선에서 형성됐다.

비트코인은 한동안 폭락을 거듭하면서 투자자들에게 고통을 안겨줬다. 그러나 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 이후 대안 자산으로 주목받으면서 일부 제도권 금융사들이 투자에 참여한 것이 기록제가 됐다.

현재의 가격은 연초 수준의 3배에 육박한다.