

석유화학과 온실가스 감축

녹색성장위원회가 8월4일 발표한 온실가스 감축목표 시나리오에 대해 해외언론들이 긍정적으로 평가했다고 한다.

교토의정서의 의무감축 대상이 아닌 국가 가운데 처음으로 자발적 감축의지를 표명했기 때문일 것이다.

특히, 한국은 2005년까지 15년간 온실가스 배출량이 2배로 증가하고 OECD 국가 중 1인당 배출량이 17위에 올랐음에도 불구하고 2020년까지 배출량을 동결하거나 4% 줄이겠다고 자발적으로 나섬으로써 선진국들의 온실가스 배출감축 노력이 상당한 성과를 거두고 있다고 평가할 수 있는 근거를 마련하는 계기가 되고 있다.

녹색성장위원회가 발표한 온실가스 감축 3대 시나리오는 2020년까지 온실가스 배출량을 BAU 대비 21% 감축하겠다는 것이 1안이고, 2015년을 정점으로 BAU 대비 27% 감축하는 방안이 2안이며, 2012년을 정점으로 온실가스 배출량을 BAU 대비 30% 감축하는 방안이 3안이다.

1안은 순수하게 자발적인 노력만으로 온실가스를 감축하겠다는 것이고, 2안은 국제수준의 감축비용인 CO2 톤당 5만원 이하의 감축수단을 추가 적용해 지구 온난화지수가 높은 불소계 가스를 제거하고 하이브리드 자동차를 보급하며 CCS(이산화탄소 포집·저장) 기술을 일부 반영하겠다는 것이며, 3안은 EU(유럽연합)에서 개발도상국들에게 요구하는 최대 감축수준을 달성하겠다는 안으로 전기자동차·연료전기자동차 등 차세대 그린자동차를 보급하고 고효율 전기·전자제품의 공급을 활성화하는 등 감축비용이 높은 수단을 적극 도입하겠다는 것으로 사실상 목표 달성이 불가능하다고 보면 될 것이다.

녹색성장위원회는 3개 시나리오를 통해 온실가스를 감축하면 2020년에는 배출량이 BAU 대비 최소 21%, 최대 30% 줄어들어 OECD 회원국이면서도 개발도상국 지위를 인정받아 온실가스 감축의무를 지지 않는다는 국제적인 비난을 듣지 않아도 될 것으로 보고 있다.

문제는 온실가스 배출감축에 앞장서야 할 산업계의 인식과 자세이다.

녹색성장위원회가 2020년까지의 온실가스 감축목표를 제시하자 산업계는 대체로 적극적으로 이행하겠다는 뜻을 밝히면서도 획일적인 감축목표 설정에 대해서는 부정적인 견해를 피력하는 등 심상치 않은 징후가 나타나고 있다.

온실가스 감축에 동승할 수 있는 자동차산업계는 대표적으로 찬성하고 있다. 자동차 연비를 높여야 하는 부담은 있지만, 하이브리드 자동차 등 친환경 자동차 개발을 강화함으로써 제2의 성장 계기로 활용할 수 있기 때문이다.

반면, 온실가스를 대량 배출하고 있는 석유화학이나 철강은 공개적으로 반대하지는 않고 있으나 <업종의 특수성에 대한 고려가 필요하다>면서 부담스럽다는 입장을 내비추고 있다. 특히, 석유화학기업들은 중국 및 중동의 신증설에 따라 경쟁력이 떨어지고 있다며 불만을 나타내고 있다.

석유화학산업은 수출이 중심이고 중동·중국의 신증설에 따라 코스트 경쟁에 나서야 하는 판에 환경 코스트를 추가 부담해야 한다는 점이 부담스럽기 때문이다.

산업계 전체적으로도 온실가스 배출총량을 제한하는 방식은 에너지를 많이 소비하는 제조업 중심의 산업구조에서 투자를 위축시켜 경쟁력 약화를 초래할 수 있다는 이유를 들어 반대하고 있다.

MB 정부가 녹색성장을 기치로 내걸고 밀어붙이고 있으니 마지못해 찬성하는 척하고 있으나 실질적으로는 추가 코스트를 감내하면서 찬성할 수 있는 산업은 별로 없기 때문이다.

더군다나 국내기업들은 아직까지 지구온난화를 방지해야 할 필요성이나 책임감에 대한 의식이 상당히 뒤져 있다고 보아도 무방한 수준에 머물고 있다.

하지만, 국내 온실가스 배출 증가율은 2000년까지 연평균 7.5%를 기록한 후 크게 둔화됐으나 최근까지도 연평균 2%대에 달하고 있고, 1인당 온실가스 배출량은 2005년 기준 9.3톤으로 GDP가 비교가 되지 않는 독일(9.9톤), 영국(8.8톤)과 비슷한 수준에 도달했으니 결코 나몰라 할 수 있는 입장은 아니다.

온실가스 배출감축은 요령을 부려 피해갈 수 있는 수준을 이미 뛰어넘고 있다.

<화학저널 2009/8/17>