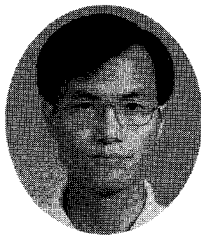




특별기고

환경친화기업만이 살아남는다

-유럽기업의 환경경쟁력 겨루기, 그 실태와 배경-



김원기

내외경제신문 사회부기자

국내 기업의 환경경영에 대한 관심이 최근들어 부쩍 커지고 있다. LG그룹은 얼마전 그룹차원에서 환경체제를 구축하겠다고 선언해 비상한 관심을 모았다.

그러나 독일을 비롯한 유럽 선진기업들은 이미 오래전부터 환경경쟁력을 강화하기 위해 치열한 격전을 벌여 왔다. 보다 적은 공해를 배출하면서 보다 환경친화적인 제품을 개발해 생존경쟁에서 살아남기 위한 경영전략의 일환이다.

필자는 지난 3월초 10여일 동안 독일을 비롯한 유럽국가의 환경실태를 살펴볼 기회를 가졌다. 유럽기업들이 환경경쟁력을 강화하기 위해 어떤 노력을 경주하고 있고 그런 기업노력을 직·간접으로 강제하는 현지 소비자들의 환경의식을 독일지역 중심으로 조명한다. <편집자>

독일 전자업체들이 최근들어 경쟁적으로 개발하고 있는 신상품은 수명이 끝난 가전제품을 예전처럼 폐기처리하지 않고 재사용할 수 있도록 기존과는 전혀 다른 방식의 제품구조를 갖도록 한 상품이다. 또 제품의 생산 및 폐기과정에서 환경문제를 전혀 야기하지 않는 신소재를 이용한 전자제품 생산에도 주력하고 있다.

「환 경친화제품을 생산하라」 독일, 스위스, 이탈리아 등 유럽지역의 선진기업들은 환경친화제품을 생산하기 위해 각축전을 벌이고 있다.

물론 이들 기업의 환경제품 개발 경쟁이 어제 오늘 일은 아니다. 그러나 그 경쟁의 강도가 날로 가열되고 있다. 전기차, 수소차 등 저공해차의 개발계획이 잇따라 발표되고 리사이클링(재활용)산업은 각광받는 차세대산업으로 자리잡고 있다.

도이체 짜이쿱지등 독일의 유력 일간지들은 지난 3월초 「지멘스, 엠엔에이, 린데 등 환경관련 3개 기업은 오는 2000년까지 유해물질을 전혀 배출하지 않는 슈퍼발명품인 수소자동차를 개발할 것」이라며 「무공해 수소차의 개발을 위해 독일은 물론 미국, 일본, 폴란드 등 세계 각국 기업이 경쟁중」이라고 보도했다.

이같은 유형의 무공해차 개발경쟁 소식은 독일신문에 하루가 멀다 하고 게재되고 있다.

독일 체신청의 경우 세계적인 자동차 메이커인 다이믈러 벤츠, 오펠, 독일 텔레콤사 등을 한데 묶어 차세대 무공해차로 주목받는 전기자동차의 성능시험프로젝트를 추진중이다. 전기차의 대량생산 가능성을 기술 및 경제적으로 타진하게

될 이 프로젝트에는 향후 2년간 1백 40억원이 투입될 예정이다. 이 프로젝트가 관심을 끄는 것은 독일 정부 및 민간기업은 물론 스웨덴 체신청 및 민간에너지 기업인 바텐 폴사, 남아프리카 에스콤사 등도 공동 참여한다는 점이다.

전기차를 생산하기 위해 유럽지역 국가들은 국경 및 민간 구분없이 상호 협조체제를 구축해 나가고 있는 것이다.

특히 이 프로젝트 추진은 자동차, 배터리, 전기전자 등 각 분야의 여러 기업들이 이미 전기차 관련 첨단기술을 독자적으로 개발, 상당한 노하우를 축적해놓았다는 사실을 함축한다. 우리나라에서는 아직 먼 훗날 일로 받아들여지는 무공해 전기차의 대량생산 및 실용화가 유럽지역에서 매우 빠른 속도로 진척되고 있는 셈이다.

유럽에서 상대적으로 환경 낙후국이라 할 수 있는 이탈리아의 로마 시내 한복판에서 전기버스가 시험운행되는 것을 발견하는 것이 그리 어려운 일이 아니라는 점도 이같은 사실을 입증한다.

지난 3월초 스위스 제네바에서 열린 모터쇼에서는 독일 벤츠사의 저에너지형 1천4cc급 소형자동차가 참가자들의 많은 눈길을 모았다. 에너지를 적게 사용하는 자동차는

연료사용측면에서 경제성이 높을 뿐만 아니라 환경친화적이란 강점을 갖고 있기 때문이다.

독일, 이탈리아 등에서 우리나라의 티코보다 적은 배기량의 미니차(경차)를 흔히 발견할 수 있는데 이 또한 일반인들의 높은 환경인식과 불가분의 관계를 맺고 있다.

독일 베를린대에 근무하는 라이만 올라프씨(35세)는 「자동차는 공해를 유발하는 최대의 적이란 생각에서 자가용을 갖고 있지 않다」며 「먼 거리라도 가급적 걸어 다니고 부득이 한 경우에도 자동차보다는 기차를 이용한다」고 말한다.

올라프씨는 다소 극단적인 환경보호론자이긴 하지만 그와 유사한 소신을 실천하는 사람이 적지 않다는 전언이다. 독일의 소형 자동차 비중이 우리보다 훨씬 높은 점은 바로 환경문제와 긴밀한 연관관계가 있다는 얘기다.

독일에서는 무공해차 개발과 함께 신개념의 환경친화 전자제품 개발도 매우 활발하게 추진되고 있다.

독일 전자업체들이 최근들어 경쟁적으로 개발하고 있는 신상품은 수명이 끝난 가전제품을 예전처럼 폐기처리하지 않고 재사용할 수 있도록 기존과는 전혀 다른 방식의 제품구조를 갖도록 한 상품이다.

또 제품의 생산 및 폐기과정에서

환경문제를 전혀 야기하지 않는 신 소재를 이용한 전자제품 생산에도 주력하고 있다.

이곳에서는 세탁한 물을 자체 정화하는 세탁기와 같은 제품은 이미 일반가정에 널리 보급돼 있다.

독일 기업들은 환경친화 신제품 개발에 힘쓰면서 기존 제품의 효율적인 폐기처리에도 만전을 기하고 있다.

독일의 재활용과 관련해 가장 주목되는 것은 매년 발생하는 2백50만대의 폐차 가운데 1백50~2백만대가 재활용된다는 사실이다.

슈트르트가르트지역에서 자동차를 생산하는 벤츠사 관계자는 「자동차를 설계할 때부터 조립할 때까지 재활용가능성을 우선적으로 고려한다. 또 생산코스트가 높아지더라도 재활용할 수 있는 부품을 선

택하고 플라스틱 부품도 부득이한 경우를 빼고 모두 재생가능한 것을 쓴다」고 밝힌다.

EU(유럽연합)는 오는 2000년대 초반부터 폐차의 재활용을 법적으로 의무화할 예정이다. 재활용이 용이한 자동차를 의무적으로 생산토록 하는 이같은 규정은 이미 독일등 일부 유럽국가에서 채택하고 있다.

EU는 특히 역외 국가에 대해서도 재활용 의무화 규정을 적용할 예정이어서 그 파급효과는 매우 클 전망이다.

독일에서는 폐차는 물론 폐건자재도 업체들이 자발적으로 수거, 처리하고 있다.

전기전자업계도 작년말부터 폐제품 수거의 문제를 구체화하고 있다. 냉장고와 같은 대형가전제품을 우선적으로 생산업체 스스로 수거,

처리 또는 재생하고 중장기적으로는 소형제품도 스스로 처리한다는 구상이다.

기업들마다 환경친화 신상품을 개발하고 환경제일주의를 표방하는 것은 무엇보다 소비자들의 높은 환경의식에서 비롯되는 것으로 분석되고 있다.

삼성전관의 독일현지공장(브라운관 생산)대표인 김인 상무는 「환경을 경시하는 기업은 독일에서 살아남지 못한다」며 「환경오염기업, 환경과파기업으로 일반 소비자에게 각인되면 그 기업은 매출급감등 경영상 치명타를 입는다」고 말한다.

독일 기업들이 여러 산업분야에서 보다 완벽한 재활용 방안을 강구하고 있는 것은 바로 소비자의 높은 환경의식을 충족시키기 위한 생존노력의 하나인 셈이다.

김상무는 「독일에서 공장을 가동할 때 환경규제를 제외한 다른 행정규제는 거의 없다」며 「기업이 지불하는 환경코스트는 매우 큰 편」이라고 설명한다.

일례로 강물을 끌어 쓰는 것은 자유지만 그것을 버릴때는 자체적으로 정화해야 함은 물론이고 반드시 폐수종말처리장을 경유토록 해야 한다. 하루에 1천톤의 폐수를 배출하기로 하고 공장을 지은후 하루 2천톤의 폐수를 내보내면 그 처리비용은 단순계산인 2배가 아니고 5배 정도라는 전언이다. 특히 환경오염행위에 대한 제재의 강도는 가혹하다.

삼성전관의 윤재민 차장은 「환경중시기업과 제품을 선호하는 국민의 환경인식, 정부의 엄격한 환경규제, 이에 자발적으로 적응하는 기

▼독일 기업들이 여러 산업분야에서 보다 완벽한 재활용 방안을 강구하고 있는 것은 바로 소비자의 높은 환경의식을 충족시키기 위한 생존노력의 하나인 셈이다.



'97년도 환경개선자금 융자지원 안내

업경영풍토 등 3가지 요인이 한데 어우러져 독일환경이 보호되고 있고 독일기업의 환경경쟁력이 강화되는 것 같다"고 전한다.

독일 뮌헨대에서 박사과정을 밟고 있는 유학생 박해영(36세)씨는 「지멘스사를 방문한 적이 있는데 그들의 최대 자랑거리는 컴퓨터 재생처리시설을 완비하고 있는등 환경친화기업이라는 점이였다」며 「독일기업들간의 경쟁초점은 제품성능, 디자인 등이 아니고 이제는 환경친화 정도」라고 말한다.

그는 특히 「독일에서 환경에 역행하는 제품이 설자리를 잃어버린 것은 한두해 전의 일이 아니다,며 「대부분의 자동차는 에어컨을 장착하지 않고 있고 에어컨을 단 차는 비난의 대상이며 대부분 가정집의 경우 에어컨을 설치하지 않고 있다」고 전한다. 오존층을 파괴하는 에어컨 냉매물질(CFC)을 덜 소비하고자 하는 독일소비자들의 자발적인 지구촌 환경보호노력의 일단을 엿볼 수 있다. 또 에너지 사용증가는 바로 공해 및 환경오염과 직결된다는 독일 소비자인식의 한 단면을 읽을 수 있다.

결론적으로 독일인의 높은 환경인식은 기업의 환경경쟁력 강화경쟁을 촉발시키고 정부의 엄격한 환경규제의 최대 동인으로 작용하고 있다는 판단이다. 또 독일인의 높은 환경의식은 쓰레기 분리수거등 가정생활에서 절로 우러나오는 환경교육, 환경전담교사·현장탐방 등을 활용한 효율적인 학교교육, 환경의 중요성을 깊이 통찰할 수 있는 철학적 사회분위기 등으로 가능하다는 생각이다. ◀

1. 융자지원 대상 및 조건

| 구분 | 중소기업 환경오염 방지시설 설치자금 | 환경기술개발자금 | 환경기술산업화자금 |
|----------|---|--|---|
| 지원대상 | <ul style="list-style-type: none"> 중소기업기본법에 의한 중소기업자(이하 "중소기업자"라 한다)로서 대기환경보전법 제11조 및 제13조, 수질환경보전법 제11조 및 제13조, 소음·진동규제법 제10조 및 제12조의 규정에 의하여 개별 또는 공동 방지시설(부대시설 포함)을 설치(변경포함)하고자 하는 자 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률 제25조의 규정에 의하여 개별 또는 공동축산폐수정화시설(부대시설 포함)을 설치(변경포함)하고자 하는 자 | <ul style="list-style-type: none"> 환경기술개발 및 지원에 관한 법률 제2조제1호의 규정에 의한 환경기술을 개발하고자 하는 개인 또는 중소기업자 | <ul style="list-style-type: none"> 특허법 제87조 및 실용신안법 제21조의 규정에 의하여 특허 또는 실용신안으로 등록된 환경기술을 최초로 산업화하고자 하는 중소기업자 외자도입법 제23조의 규정에 의한 환경기술의 도입 계약을 체결하여 최초로 산업화하고자 하는 중소기업자 환경기술개발 및 지원에 관한 법률 제20조의 규정에 의한 환경 기술상을 수상한 환경기술 또는 G-7사업 추진과제로 개발된 환경기술을 최초로 산업화하고자 하는 중소기업자 기술개발촉진법 제2조제4호의 규정에 의한 국산신기술(KT마크)로 인정된 환경기술 또는 건설기술관리법 제18조의 규정에 의한 신기술로 지정받은 환경기술을 최초로 사업화하고자 하는 중소기업자 기타 환경부장관이 환경보전에 우선적으로 필요하다고 인정된 환경기술을 산업화하고자 하는 중소기업자 |
| 용자액 | 600억원 | 10억원 | 50억원 |
| 지원도 및 비율 | <ul style="list-style-type: none"> 소요자금 전액 소요자금의 100% 이내 | <ul style="list-style-type: none"> 2억원 이하 소요자금의 100% 이내 | <ul style="list-style-type: none"> 15억원 이하 소요자금의 100% 이내 |
| 금리(년) | 6.0% | 6.0% | 6.0% |
| 대출기간 | 10년(거치 3년) | 8년(거치 3년) | 8년(거치 3년) |
| 융자취급은행 | 한국산업은행, 중소기업은행, 장기신용은행, 농협, 축협, 수협, 시중은행(하나은행, 전북은행 제외) | | |

2. 신청서 접수 및 문의처

- 접수기간 : 1997년 12월 20일까지
- 접수 및 문의처 : 환경관리공단 본사 및 지사
(본사 : 02-5190-211-3, 영남지사 : 051-327-9436-7, 호남지사 : 062-943-9611-2))