

울산, 동북아 오일허브 본격 착공

2단계 수정 후 상반기 돌입 ... 30만톤급 유조선 부이 활용 변경

동북아 오일허브 울산 2단계 사업이 기본계획을 수정해 2013년 본격 착공될 것으로 예상된다.

30만톤급 대형 유조선의 입항계획을 부두 접안에서 해상송유설비인 부이(Buoy) 활용으로 바꾸는 것이 기본 계획 변경의 핵심이다.

국토해양부가 시행한 울산항 항만(오일허브) 기본계획은 30만톤급 유조선이 델 부두에 선석(선박을 대는 곳)을 만들어 접안시키는 것이었으나, 1월 해당 유조선의 부두 접안 안정성 검토 시뮬레이션을 4차례 시행한 결과 4차례 모두 부두에 접안하지도 못한 채 부두 앞 방파제나 방파호안(육지에서 뻗어나간 방파제)에 충돌하는 것으로 나타났다.

충돌 이유는 30만톤급 유조선은 길이 330미터, 폭 60미터로 대형이고 부두와 방파제 사이에서 발생하는 횡조류가 2-3노트(시속 3.7-5.6km)로 매우 빨라 배가 횡조류에 밀리기 때문으로 분석됐다.

시뮬레이션에 참여한 도선사들은 조정 결과의 위험도를 위험(마이너스 2)과 상당한 위험(마이너스 3) 사이인 마이너스 2.7로 평가했다. 30만톤급 유조선의 부두 접안은 사실상 불가능하다는 것이다.

이에 따라 국토해양부와 사업을 시행할 석유공사는 종전 30만톤급 유조선에서 기름을 하역하는 방법인 해상 송유시설인 부이를 신설해 활용하기로 방향을 정한 것으로 2월5일 알려졌다.

부이를 이용하면 오일허브 울산 2단계 사업의 항만기본계획도 바뀌게 된다.

2단계 사업은 국토해양부와 석유공사 등이 울산시 울주군 온산읍 S-Oil 앞 해상인 울산 남항에 30만톤, 20만톤, 5만톤급 1개 선석씩 총 3개 선석의 부두와 부두 상부 60만4000여평방미터 부지에 1850만배럴의 원유 저장설비를 건설하는 것으로, 2015년부터 2020년까지 9406억원이 투입될 예정이다.

국토해양부는 30만톤급 유조선의 부이 활용방안이 확정되면 남항 부두에 짓기로 한 30만톤 선석을 20만톤 선석으로 줄이고 상부에 원유 저장설비 뿐만 아니라 고부가가치 석유제품 저장설비를 건설하기로 결정했다.

국토해양부는 해당 내용을 다시 조정해 3월 항만기본계획을 변경해 고시할 계획이다.

이어 상반기에 오일허브 2단계 사업의 첫 공사인 울주군 온산읍 강양리 앞 방파호안 축조공사 용역을 발주하고 2013년 11월 남방파제 2단계 축조공사 입찰을 시행하는 등 본격적인 사업에 나설 방침이다.

한편, 2012년 울산항에 입항해 부이를 이용한 25만-30만톤급 대형 유조선은 SK 123척, S-Oil 115척, 석유공사 2척으로 집계됐다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2013/02/06>