

# 합성수지, 북극항로 활용 어려워...

## 저온으로 컨테이너 운항 불가능 ... 운송화물의 경제성 분석도 필요

북극항로를 개발하기에 앞서 운송화물의 적절성과 경제성 분석이 우선돼야 한다는 의견이 제시됐다.

홍성원 영산대 북극물류연구소장은 8월26일 울산항만공사의 임직원과 울산항 관련 기관·기업 임직원 등을 대상으로 <북극항로 활성화와 울산의 대응방안>을 주제로 강의를 가졌다.

북극을 관통하는 북극항로는 지구온난화로 얼음이 녹으면서 개발대상으로 부상하고 있고, 국내에서는 현대 글로벌비스가 9월 시범운항을 예정하고 있다.



현대글로벌비스(대표 김경배)는 스웨덴 내빙선에 러시아 노바텍(Novatec)이 공급하는 나프타(Naphtha) 3만7000톤을 싣고 9월15일 러시아 우스트루가(Ust-Luga) 항을 출발해 북극항로를 거쳐 10월10일 광양항에 도착할 계획이다.

홍성원 소장은 “러시아 무르만스크(Murmansk)에서 부산항까지 항해일수를 기존 37일에서 18.4일로, 네덜란드 로테르담에서 부산항까지 32.5일을 23.2일로 단축할 수 있다”면서 “아시아와 유럽의 협력으로 최근 북극항로상의 물동량도 증가세다”고 강조했다.

또 “독일 해운회사 선박 2척이 2009년 발전소 건설 자재를 싣고 울산항에서 출항해 북극항로를 통해 유럽으로 건너간 사례가 있다”면서 “선박 1척당 연료비 30만달러를 절약하는 성과를 올렸다”고 설명했다.

그러나 벌크화물을 주로 운송하는 북극항로는 저온으로 합성수지 등 컨테이너 운송은 어려운 것으로 알려졌다.

홍성원 소장은 “울산의 수출입 화주를 대상으로 북극항로 수송이 가능한 운송화물부터 조사하고 연관산업의 경제성도 검토해야 한다”면서 “유망 비즈니스 모델 발굴을 위한 지원책을 수립·시행하고, 북극항로 운항 선박에 대해 인센티브를 제공해야 한다”고 주장했다.

또 “장기적으로 자치단체와의 공동 대응을 통해 북극항로 활용에 따른 수혜를 극대화하고 동시에 울산항을 동북아 오일허브 항만으로 육성하려는 노력을 병행해야 한다”고 강조했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2013/08/27>