

우리나라의 海上交通路 安全性 確保에 관한 研究

廉 貴 範*, 李 太 雨**

A Study on the Security of Sea Lanes of Communications for Korea

Yeoum, Kui-Bum · Lee, Tae-Woo

ABSTRACT

Major bulk cargoes transported into Korea consist of crude oil, iron and steel, coal, timber, and grains. Since road and rail transportation system has not been available between North and South Korea since 1950, all trade goods in the trading area of Korea with foreign countries must be carried by sea.

However, sea lanes of communications (SLOC) for Korean foreign trade has not been free of risk owing to various reasons: unstable political situation caused by the Gulf War and Iran-Iraq War, the pirates and terrorist threats in the South China Sea, territorial conflicts in South-east Asia, strengthening of naval forces in the North-east Asia, and increasing threats to freedom of navigation through Strait of Malacca. These factors have begun to influence Korean SLOC related to import major bulk cargoes mentioned above.

Suggestions to respond to this changing environments and to safely secure Korean SLOC are as follows:

- a. To use naval forces to convoy the Korean merchant fleet in emergency time. In doing so, Korean navy forces must be changed from a modest coastal navy to a blue navy.
- b. To establish co-operative body between merchant fleet and naval forces in Korea for a war time.
- c. To educate professional manpower of naval forces to support naval power in Korea by improving wage system with motivation.
- d. To maintain minimum requirements of national merchant fleet with

- required seamen power for a war time through NROTC system, which must be reestablished.
- e. To establish multilateral co-operation between the interested parties related to Korean SLOC.
 - f. To strengthen military diplomatic ties between Korea and interested parties in the Pacific.
 - g. To set up a strategic base in Island of Cheju to protect Korean SLOC linked to the East China Sea, which includes most Korean SLOC.

1. 서론

지난 30여년간에 걸쳐 물동량면에서 볼 때 우리나라가 해외로부터 수입한 주요 벌크화물은 원유, 석탄, 제철원료, 곡물, 원목이었다. 최근 우리나라의 에너지 수급 정책에 따라 중요성이 증대되고 있는 LNG와 상기 품목은 우리나라의 경제발전을 위해서는 필수 불가결한 전략 자원이라고 할 수 있다. 상기의 품목이 수송되는 항로, 즉 해상교통로(Sea Lanes of Communications: SLOC)가 어떠한 물리적인 힘에 의해 위협을 받을 경우 이는 바로 국민경제 뿐만 아니라 국가안보에 중대한 영향을 미칠 수 있다. 특히, 남한은 현재 군사분계선으로 분단된 특수성 때문에 전시에 전쟁의 지속적인 수행을 위한 지원병력과 장비 및 물자를 수송하는 데에는 해운에 의존할 수밖에 없는 실정을 고려할 때 해상교통로의 역할은 더욱 증대되고 있다.

그러므로 해상교통로의 확보는 경제적 측면 뿐만 아니라 군사적 측면에서도 매우 중요하다. 따라서 미국, 영국, 프랑스, 일본 등의 국가는 이러한 해상교통로의 중요성을 인식하고 군함과 항공기를 이용하여 선대호위 및 해상교통로의 순찰활동을 통하여 자국의 경제, 군사안보를 위한 해상교통로의 안전확보에 많은 노력을 기울이고 있다. 즉, 우리나라도 해상교통로와 관련한 환경이 변화함에 따라 그에 대한 대응방안을 강구해야 할 필요성이 있다는 것을 의미한다.

이에 본 연구의 목적은 첫째, 전사와 평화시에 있어서 해상교통로의 의의와 중요성을 살펴보고, 둘째, 우리나라의 국민경제와 관련하여 주요 수입원자별로 중요한 해상교통로를 파악하고, 셋째, 이러한 해상교통로의 환경변화요인을 살펴본 후 그에 대한 대응방안을 제시하는데 있다.

2. 해상교통로의 정의

해상교통로는 일반적으로 두 가지 의미를 가진다. 하나는 Strategic Lanes of Communications로 표기되며 “작전부대와 작전기지를 연결하여 그 노선을 따라 보급품과 증원군이 이동하는 해상의 통로”라는 개념으로서 병참선, 군수선 등을 뜻한다. 또 다른 하

나의 의미는 SLOC라는 용어가 전자의 의미에서 비군사적 측면으로 변형되어 영어로는 Sea Lanes of Communications로 표기되며 “해상에서 인원과 물자를 수송하는 데 필요한 수로계통과 시설”을 뜻한다. 따라서 오늘날 ‘SLOC’라는 용어는 상업적인 목적과 군사적인 목적의 해상교통로가 포괄되어 있다고 할 수 있다.

2.1 해상교통로의 경제적 중요성

해상운송의 경제적 중요성은 다른 수송서비스의 경우와 마찬가지로 교역재의 형태와 양, 그리고 지역적 교역구조에 의해 결정된다.

우리나라의 정부는 1960년대 이후 ‘대의 지향적 발전전략(outward-looking development strategy)’을 경제성장의 기초정책으로서 국제무역을 강조하여 왔다. 이러한 경제정책에 힘입어 1962년 우리나라 수출입 물동량은 450만톤에서 1995년에는 4억 2,538만 1,000톤으로 증가하였다. 또한 해상물동량의 증가는 우리나라의 상선대를 증강시키는 요인이 되어 1962년에 총톤수 10만 4천톤의 국적선이 1995년에는 372척 1,627만 8,255총톤으로 급증하였다. 이러한 수출입 물동량의 증가는 우리나라의 경제가 해상을 통한 대외무역의 수행에 달려 있었다는 것을 의미한다. 따라서 우리나라 정부는 해상운송의 안보문제의 중요성을 인식하고 ‘안보-발전원칙(Security-Development)’하에 우리나라의 해양이익을 표명해왔다는 것은 바로 해상교통로의 경제적 개념을 인식하였다는 것을 뜻한다.

2.2 해상교통로의 전략적 중요성

1970년대 이후 해상교통로의 전략적 중요성은 월남전과, 이란-이라크 전쟁, 포클랜드전쟁에서 확인되었다. 특히 월남전과 이란-이라크전 같이 비핵전 이 장기화되었을 때 해상교통로가 확보되지 못하고 보호받지 못할 경우 전쟁물자 비축능력이 부족한 국가는 전쟁을 원활하게 수행할 수 없다는 것이 밝혀졌다.

한반도는 동북아 질서의 체제적 구조와 기능으로부터 항상 지대한 영향을 받아왔는데, 이는 한반도가 인접국가와의 관계에서 불 때 중앙적, 병참적, 교두보적 및 완충적 위치의 제 기능을 포함하고 있으므로 한반도 자체는 물론 인접국가들에게 중요한 전략적 지역이 되고 있기 때문이다.

한반도의 전략적 중요성에 대하여, 전쟁발발시 우리나라의 지원세력인 미국, 그리고 미국과 상호방위조약을 맺고 있는 일본은 태평양과 대한해협을 사이에 두고 우리나라와 격리됨으로 유사시 지원을 위해서는 해상교통로의 확보가 무엇보다 중요하다. 더욱이 최근 들어 태평양지역에서의 러시아·중국·일본의 해·공군력과 전략무기 증대를 통한 군사력 증강과 미군사력의 상대적 약화 현상으로 인해 우리나라의 독자적인 해상교통로 방위능력 확보가 더욱 요구되고 있다.

이와 같은 상황에서 불 때 전략적인 측면에서 전시에 군수물자와 병력의 지속적인 지원이

가능하도록 해주는 해상교통로의 안전 확보야말로 우리나라 안보의 중요한 요건이 아닐 수 없다.

3. 우리나라의 주요 수입원자재별 해상교통로

제1차 경제개발 5개년계획이후 지금까지 우리나라의 국민경제의 발전에 필요하였던 해외 주요 의존자원은 에너지자원(석유류, 석탄류), 철강제품의 생산을 위한 제철원료(철광석, 원료탄, 고철), 식량자원으로서의 곡물, 그리고 다용도로 쓰이는 원목(남양재, 북양재)을 들 수 있다. 이러한 주요자원은 국가 기간산업에 필수적인 주요 자원이면서도 국내생산이 이루어 지지 않아 거의 전량 해외에 의존하고 있다. 향후 우리나라가 지속적인 경제성장을 위해서는 이러한 해외자원의 수입과 수출품을 원활하게 운송할 수 있는 해상교통로의 확보가 절실히 필요하다.

본 장에서는 1987년부터 1995년까지 격년별 유류, 석탄, 철광석, 곡물, 원목의 품목별 해운에 의한 수입화물량의 추세분석을 통하여 품목별 주요 해상교통로를 파악하고자 한다.

3.1 유 류

1987~95년말 까지 유류의 수입량을 분석해본 결과, 중근동 지역에 크게 의존하고 있는 실정이다. 그러나 앞절에서 서술한 바와 같이 1979년부터 정부의 원유 수입선(輸入線) 다변화 정책에 힘입어 중근동지역의 다음으로 동남아 지역에서의 원유 수입량이 두 번째로 많아진 것으로 나타나 있다.

3.2 석탄

1987~95년말까지 석탄의 수입화물량을 살펴보면, 석탄은 1993년부터 호주를 포함하는 기타지역에서 주로 수입되고 있으며, 1995년 수입된 석탄은 전체 수입석탄의 81.9%의 높은 점유율을 보이고 있다.

기타지역 다음으로 석탄의 수입의존 지역은 북미주와 동남아를 중심으로 나타났으며, 다음으로는 유럽과 일본으로 대동소이 하게 나타났다.

3.3 철광석

1987~95년말까지의 철광석에 대한 수입화물량을 살펴보면, 1993년까지 철광석의 수입 지역은 동남아와 중남미였다. 그러나, 1993년부터 호주지역을 포함한 기타지역이 주된 수입지역으로 부상하여 1995년에 기타지역으로부터 수입된 철광석은 전체 수입철광석의 82.7%를 점하고 있다. 주요 수입지역이며 호주로부터 포항에 이르는 항로의 길이는 약 4,700마일이며, 운항기일은 약 15일이 소요되고 있다.

기타지역 다음으로 철광석이 수입되는 지역은 중남미 지역을 중심으로 의존하고 있는 것으로 나타났으며, 다음은 동남아 지역으로 나타났다.

3.4 곡물

1987~95년말 까지 곡물의 수입화물량을 살펴보면, 곡물은 1993년을 제외하고 북미주 지역에서 주로 수입되고 있다. 상기 기간동안 북미주지역에서 수입된 곡물은 1991년과 1993년을 제외하고 전체 수입 곡물의 80%이상을 차지하고 있다.

북미주 다음으로 곡물이 수입되는 지역은 동남아 을 중심으로 크게 의존하고 있는 것으로 나타났으며, 다음으로 동남아 지역, 기타지역 순으로 분석되었다.

곡물의 수요와 공급은 재고상황, 세계의 기후조건과 정치적 상황에 따라 영향을 많이 받고 있지만 우리나라는 미국산 곡류에 대한 의존도는 여전히 높을 것으로 예상된다.

3.5 원목

1987~95년말 까지 원목의 수입량 분석을 토대로 분석해본 결과는 동남아지역이 33.96%로 단연 앞서는 것으로 나타났으며, 다음으로는 북미주가 25.16%로 앞서다가 1993년에는 기타지역(시베리아 원목) 22.18%에 밀려났다. 중남미 지역, 유럽 지역의 수입은 대동소이한 것으로 분석되었다.

기타지역이 최근 강세를 보이는 것은 남양재 수출국들이 대부분 수출을 중단 했고, 반면에 기타지역에 포함되어 있는 시베리아의 북양재 생산이 급증하고 있기 때문이다.

본 장에서 우리나라의 수입 주요 원자재인 원유, 석탄, 철광석, 인광석, 곡물, 원목별 수송과 관련된 주요 해상교통로를 요약하면 <표 3-1>과 같다.

<표 3-1> 우리나라 주요 수입 원자재별 해상교통로

품 목	항	비 고
원 유	중동-인도양-말라카해협-남지나해-동지나해-한일해협-우리나라	주항로
	호주 - 남지나해 - 동지나해 - 대한해협 - 동해항로	주항로
석 탄	북미주 - 북태평양 - 쓰가루해협 - 동해	부항로
	호주 - 말라카해협 - 대한해협 - 포항	주항로
철광석	남미 - 남태평양 - 동지나해 - 우리나라	
	중미 - 북태평양 - 쓰가루해협 - 동해	부항로
곡 물	북미 - 북태평양 - 쓰가루해협 - 동해	주항로
	한중항로, 호주 - 남지나해 - 동지나해 - 우리나라	부항로
원 목	시베리아 - 동해항로	주항로
	남지나해 - 동지나해 - 우리나라	부항로

4. 우리나라 해상교통로의 환경변화 요인

4.1 중동지역 국지전

1980년부터 1988년 사이 이란-이라크 전쟁기간중 이라크와 이란은 호르무즈해협을 통

과하는 유조선에 대하여 공격을 하여 116척의 상선에 피해를 주었다. 또한 쿠웨이트전시 이라크는 1990년 8월부터 걸프만에 기뢰 부설로 인하여, 유조선 선주들은 이 해역에 선박 투입하기를 기피하였다. 그 결과 국제 석유가의 앙등, 해상보험료의 급등, 선원비의 상승을 초래하였다.

우리나라가 소비하는 전체 에너지의 62% 가량이 석유이고, 이 석유의 76% 가량은 중동에서 들여온다. 우리의 석유비축량이 50일 기준(민간부문 석유비축량 30일분, 정부 보유량 20일분)을 유지하고 있기 때문에 단기간에 걸쳐서는 걸프지역사태가 국내 유통수급에 당장 영향을 미치는 것은 아니다. 그러나 중동지역의 국지분쟁이 중장기로 지속될 때는 국민경제와 에너지 안보에 미치는 영향은 실로 심각해진다.

원유의 해외의존도가 100%인 우리나라는 원유수송이 해상을 통해 이루어지고 있는 시점에서 중동지역의 국지전은 우리나라 자체만의 힘으로 통제할 수 없는 요인이며, 우리나라의 원유수송의 안전한 해상교통로 확보에 직접적인 위협요인이 되고 있다.

4.2 중국과 대만분쟁

중국이 1996년 3월 6일에서 8일까지 대만해협에서 미사일훈련을 실시한다고 밝히면서 중국과 대만간의 무력시위는 심화되기 시작하였다.

우리 선박들이 항로를 대만 남쪽해상으로 우회할 경우 2시간 정도가 추가로 소요되어 하루 운항비용이 2만달러인 벌크선을 기준으로 할 때 척당 2천달러의 추가비용이 소요될 것으로 예측되었다. 특히, 사태가 장기화될 경우 대만 인근 해역을 통과하는 현대, 유공, 한진 3개선사의 LNG 수송선 통항에도 영향을 미쳐 국내 에너지 수급에 차질을 빚을 가능성도 대두됐다. 해양수산부 해운국장은 “LNG선의 경우 현대, 유공, 한진이 인도네시아에서 매주 평균 1항차씩 항차당 12만㎥를 수송하고 있는데, 이 사태가 장기화되면 항로우회와 시간손실등으로 국내연료 수급에도 차질이 예상된다”고 밝혔다.

원유, 석탄, 곡물, 원목과 관련된 해상교통로는 남지나해상과 관련되어 있으므로 위에서 살펴본 바와 같이 남지나해상에서의 국가간 분쟁은 우리나라 해상교통로에 현재로서는 미약하나마 영향을 미치고 있다는 것을 알 수 있었다.

4.3 해상테러와 해적행위

전시가 아닌 평화시에 해상교통로에 위협을 주는 대표적인 요인으로서 해상교통로에 대한 테러 및 이동 선박에 대한 해적행위를 들 수 있다.

1990년대에 접어들면서 빈번하게 발생하고 있는 해적행위는 해상교통로에 위협이 되고 있다. 1991년부터 1994년까지 총 415건의 해적행위가 발생했는데, 이는 매년 평균 104건 그리고 매월 평균 8건 이상 발생한 것이다.

우리나라의 경우도 예외는 아니어서 1989년부터 1994년까지 우리나라 선박이 해적들의

공격을 받은 횡수는 28건으로 결코 해적행위로부터 안전하지 않다는 것이 증명되었다. 우리나라 선박이 해적들의 공격을 빈번하게 받은 지역은 싱가포르 해역과 망카이섬을 포함한 동남아 해역으로 1991년과 1992년에 발생한 총 18건 중 18건 모두 동해역에서 발생했다. 1995년에 접어들어서도 이미 2차례나 해적들의 공격을 받았다. 앞에서 살펴본 바와 같이 우리나라의 주요 해상교통로는 모두 동지나와 남지나해상을 통과함으로 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다.

1.4 동아시아 영유권 분쟁

해상교통로에 대한 위협요인으로는 UN해양법회의에서 태동한 신해양체제의 200해리 수역선포에 따른 영유권 분쟁요인을 들 수 있다. 특히, 각 국가마다 해양자원 확보를 위해 앞다투어 200해리의 수역선포를 함에 따라 자국의 해양자원 및 SLOC의 보호, 여기에는 군사안보상의 문제로까지 확대되고 있다. 따라서 각국의 이해관계가 얽혀 있는 도서에 대한 중요성이 증가하고 있고 따라서 이를 놓고 이해당사국들간 군사상의 대립 또한 그 심각성을 더해가고 있다. 따라서 이러한 환경변화가 해상교통로에 어떠한 영향을 미치는 가를 지역별로 살펴보기로 한다.

(1) 러·일간의 분쟁

북방도서를 둘러싼 분쟁은 1956년의 일·소 공동성명에서 소련은 4개 도서의 반환에 실질적으로 동의했으나, 양국간에 평화조약이 체결되지 않아 반환은 보류되었다. 그러나 최근에 어로수역 확정에 있어서 그 경계설정이 도서들을 기점으로 하기 때문에 다시 문제가 되고 있다. 일·러간의 이러한 영유권 분쟁이 어떠한 물리적인 힘(군사력)에 의하여, 쓰가루해협 등의 봉쇄와 같은 사건이 일어날때, 이 해협을 통과하는 북미항로와 관련된 석탄, 철광석, 곡물의 원활한 수급에 위협 받을 것이다. 이러한 분쟁은 한·일항로, 한·러항로(북방항로)의 해상교통로에도 영향을 미칠 수 있다.

(2) 한·중·일·대만간의 영유권 분쟁

◆ 한·일간의 분쟁

독도와 남너군도에 관한 분쟁도 역시 영역의 확정관계에 관련된 것이다. 남너군도는 일본의 후케시마에서 서남쪽 33.5해리의 거리에 있고 제주도에서 동남쪽 89해리 되는 지점에 있다. 남너군도는 남도와 여도 등 여러 개의 작은섬과 암초로 구성되며 전체면적은 4평방마일밖에 되지 않는다.

남너군도는 200m등 수심선의 내측에 위치하고 있어서 오키나와 해구로 단절된 대륙변계의 우리나라측 육지와 자연연장인 공유 대륙붕 지역에 있는 섬이다. 이런 관계로 우리나라

는 양국간 대륙붕의 경계획정에 있어서 일본이 이 섬을 기점으로 사용하려는 것을 문제삼고 있다. 이 분쟁이 대륙붕에 있어서 도서와 해구의 지위에 관한 복잡한 법적문제를 야기시키고 있는 것이다.

◆ 조어도(釣魚島) 분쟁

일본은 조어도(일본명, 센가꾸)의 소유권을 두고 중국 및 대만과 분쟁중에 있다. 이 군도는 오키나와 해구에서 중국 쪽으로, 대만의 북동쪽에 위치하고 있는데, 1985년 이래 일본의 관할 하에 있다. 3국간에 대륙붕을 둘러싼 분쟁이 진행중이다. 1970년 중국과 대만은 이에 대한 중요한 선언을 했다. 이 섬은 대량의 석유가 발견될 가능성이 있어 더욱 문제시 되고 있다. 즉, 제3장에서 도출한 원유, 석탄, 철광석, 곡물, 원목의 원자재 수송항로는 모두 동지나해를 경유하고 있어서 동지나해역상의 분쟁은 이러한 자원의 안정적인 수송에 위협요인으로 작용하고 있다.

(3) 말라카 해협 분쟁

남지나해에서 우리에게 영향을 미치는 분쟁은 1일 평균 270척, 연간 약10만척의 선박이 통행하고 있는 말라카 해협의 분쟁에 관한 것이다. 이 분쟁은 우리나라 뿐만 아니라 이 해협에 이해관계를 가지고 있는 각국의 해상교통로에 중대한 영향을 미치게 될 것이다.

인도네시아와 말레이시아는 일반적으로 국제해협에서 허용되고 있는 무해통항권에 반하여, 말라카 해협의 통제권을 보유하려 하고 있다.

예를 들면, 말라카해협이 통제되어 우리나라로 향하는 석유를 만재한 수퍼 탱커가 롬보크 해협(Lombok Strait)으로 우회하게 되면, 2~3일의 항해일수가 추가되어 그로 인한 운송 추가 비용은 20~30만 달러에 이른다. 이러한 추가비용은 국내 물가상승 요인이 된다.

4.5 동북아 주변국의 해군력 경쟁

동북아 해양은 각 해양이 위치한 지리적 특성 때문에, 영해로서 갖는 국가안보상의 사회적 가치와 함께 경제발전을 위한 SLOC로서의 필수적 가치를 지니고 있다. 또한 대한해협, 소야해협(宗谷海峽), 그리고 쓰가루해협과 같은 국제협약은 군사 전략적 측면 뿐만 아니라 상업적 측면에서의 SLOC와 밀접한 연관을 가지고 있다.

한편, 구소련의 붕괴로 인한 역내에서의 미국 역할의 감소로 힘의 공백상태가 부상하는 등 불확실성이 증대되자 자국의 안보를 위해 군사력을 증강하고 있으며 지정학적 특성상 해군력주주의 증강으로 구체화되고 있다. 해상교통로의 안전성확보와 밀접한 관련을 가지고 있는 해군력을 주요 국가별로 나타내면 <표 4-1>와 같다.

〈표 4-1〉 동북아지역 주요 군사력 현황

	동북아 미군사력	중국군	러시아 극동군	일본 차위대	한국
병력수	106,200	2,930,000	560,000	239,500	690,000
공군력(대)	430	6,615	1,816	1,257	690
해군력(척)	64	1974	376	231	230

출처 : 1996년 국방백서.

주 : 1) 병력수는 육·해·공·해병 병력을 총망라한 것임.
2) 한국 공군력(전술기+지원기), 해군력(전투함+지원함).

5. 해상교통로의 환경변화에 대한 대응방안

앞 장에서는 우리나라의 주요 해상교통로의 환경변화와 위협요인을 살펴 보았다. 주요 위협요인으로는 국가간의 분쟁, 해상테러, 해적행위, 영유권분쟁 그리고 해군력 경쟁이 있으며, 이러한 요인으로 말미암아 우리나라의 주요 교통로의 안전성이 직·간접적으로 영향을 받고 있음을 알 수 있었다.

본 장에서는 이러한 환경변화에 대응하여 우리나라의 국민경제와 국가안보에 필수적인 주요 수입 원자재를 안전하게 수송하기 위한 해상교통로를 확보하기 위한 방안을 제시하는데 있다.

5.1 우리나라 해운력의 진시 대비능력의 강화

(1) 최저 필수 국적상선대 유지 및 진시 신원확보 대책

용선시장을 통한 상선대의 확보에는 한계가 있기 때문에 우리나라의 필요한 최저 필수 상선대(minimum requirements of national merchant fleet)의 수요를 산정하여 이를 유지할 필요가 있다. 또한 진시에 용선할 경우 외국선원의 승선기피가 예상되므로 외국선을 나용선하여 한국선원을 배송운항하도록 하는 것이 바람직하나 진시에 동원할 선원이 부족한 경우가 발생할 수 있다. 현재 우리나라에서는 해기사 후보생이 재학중 NROTC과정을 이수하며 해군예비역으로 편입됨으로 진시에 해군병력수요에 특별한 교육훈련 없이 충원이 가능할 수 있도록 해야할 것이다.

(2) 진시해운통제기구

진시에는 부족한 수송력을 가지고 밀려드는 많은 수송요구들을 감안하여 우선순위를 정하여 수송력을 적정히 배분하기 위하여 해운업을 강력하게 통제하거나 더 나아가 선박운영을 국영화시키고 정부가 선박을 직접 건조하여 보유하고 운영관리까지 하여야 하는 경우가 많

으므로 전시해운통제를 위한 행정기구는 매우 복잡하고 규모도 방대하지 않으면 안된다.

육·해·공군의 행정체제는 평시부터 전시에 대비한 행정체제를 유지하고 있으므로 전시에 당장 큰 문제가 발생할 이유가 없지만 해운은 평시에는 전시와 전혀다른 행정체제를 갖추고 있으므로 전쟁발발과 동시에 전시체제로의 전환에 상당한 어려움과 시행착오를 범할 염려가 있다.

5.2 해군력 증강과 해상교통로의 안전성 제고

(1) 대양해군의 지향과 호송선대의 유지방안

우리나라의 해운력은 조선 수주량면에서 세계 2위, 선박량면에서 세계 9위를 점하고 있으나, 우리나라의 해운력의 발전을 안전하게 뒷받침 할 수 있는 해군력은 현재 연안해군의 입지에서 벗어나지 못하고 있는 실정이다. 주변국의 해군력 증강으로 인한 우리나라의 해상교통로에 대한 위협은 우리의 국가 및 경제안보를 위협하는 행위로 간주할 수 있다. 따라서 우리 해군은 이러한 외부의 환경변화에 대응할 수 있는 대양해군력을 하루빨리 구축할 필요가 있다. 또한 대양해군의 필요와 이에 따른 우리나라의 SLOC의 보호와 유사시 국적 상선대 호위를 위해서는 해군함정의 고도 정밀화 및 대형화를 필요로 한다.

(2) 제주도의 전략 기지화

남방항로의 안전성 확보를 위해 제주도의 전략기지화 방안이다. 제주도는 동남아 및 중동 해상교통로의 요충지이며, 러시아 태평양 함대의 동태를 감시할 수 있는 유리한 위치에 있으므로 전술항공지원, 해상정찰 및 공중감시, 통신 및 항로통제, 군수 및 수리 등 제기능을 담당할 전진기지가 설치될 수 있는 전술·전략적 중요성을 지닌 위치에 놓여 있다. 따라서 제주도 대잠함정, 대잠초계 및 공격 항공기를 전개, 배치할 수 있도록 해군기지의 확장과 비행장 건설이 전략적 견지에서 추진되어야 할 것이다.

(3) 해군 전문인력의 양성 및 확보

해군력의 제요소중 간과할 수 없는 요소는 해군인력의 장기근무를 통한 전투력의 축적과 전문화된 인력의 확보에 있다. 해군의 특성상 단기간의 교육을 통해서도 숙달되고 전문화된 인력을 양성할 수 없기 때문에 완전한 기능인으로 성장시키는데는 상당한 시간과 노력이 필요하다. 따라서 우리 해군은 처우개선과 확고한 직업의식 및 국가관을 통하여 해군 인력의 장기근무를 유도하여 인력의 전문화와 전투력을 향상해야 할 것이다. 이것은 곧 해군력의 증강을 의미하며, 결과적으로 해군력의 증강은 우리나라의 해상교통로의 보호수단이며 전투수단으로서 해양을 사용하고 통제하는 해양력의 핵심요소가 된다.

5.3 국제협력의 강화와 기능분담

해상교통로 안보를 위해 필요한 것은 우선 공동목표를 설정하는 문제와 위협에 대한 공동 인식과 공동대처에 관한 실천적인 태도이다. 나아가 공동목표가 심각히 위협받을 때, 관련 국가가 그 공동목표를 보호하기 위해 그들의 의지와 관심 그리고 능력을 조정할 협의체를 준비해야 한다. 이러한 위협에 대한 인식의 공유와 그를 바탕으로 한 공동준비가 이루어진 이후에 군사적 동맹체제 확립과 연합작전 능력의 향상이 가능할 것이다.

해상교통로 안전확보를 위한 동맹체제 확립은 세 가지 측면에서 이루어질 수 있다.

첫째, 해상교통로 방위해역의 분할이다. 둘째, 부담을 기능적으로 나누는 것이다.

셋째, 법적 조항이 있어야 한다.

이와 함께 인류를 위한 공동목표로서의 해상교통로 안전문제를 강조하는 노력도 아울러 경주되어야 할 것이다.

6. 결 론

본 연구에서는 전시와 평화시에 있어서 해상교통로의 정의와 경제적·전략적 중요성을 살펴보고, 우리나라의 국민경제에 필수 불가결한 주요 수입원자재별로 중요한 해상교통로를 파악하고, 이러한 해상교통로의 환경변화요인을 살펴본 후 그에 대한 대응방안을 제시하였다. 또한 본 연구에서는 해군력과 해상교통로의 관계의 고찰을 통하여 해상교통로(SLOC)는 해군력과 밀접한 연관을 가지고 있으며 국가의 대외 경제교류와 국민경제의 발전에도 중대한 영향을 미친다는 것을 알 수 있었다. 또한 그것은 경제안보와 함께 국가안보에 막중한 비중을 차지하고 있다는 것이 실사례의 분석을 통하여 파악되었다.

따라서 본 연구에서 분석된 해상교통로의 안전에 영향을 미치는 위협요인에 대응하기 위한 방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 우리나라 해운력의 전시 대비능력 강화에 따른 전시 선복량의 확보에 있다. 이는 전시 해운수요와 평시 해운력 간의 격차를 전시에 신속히 충원 전환시키는 능력이 필요하다는 것을 의미하며 이를 위해서는 최저한도의 필수적인 국적상선대 유지, 전시에 용진된 선박에 외국신원의 승선기피에 대비한 자국신원의 확보대책과 전시해운통제기구가 필요하다.

둘째, 해군력 증강과 해상교통로의 안전성 제고로서 이를 위해서는 우리 현 연안방위 수준에 머물러 있는 해군을 대양해군력으로 발전시켜야 하며, 그 결과로서 호송선대의 유지방안이 필요하다.

셋째, 동시나해와 남시나해를 통과하는 우리나라의 주요 해상교통로의 안전확보에 있어서 요충지인 제주도의 전략기지화가 필요하다.

넷째, 해상교통로는 결코 특정 국가만의 것은 될 수 없으며 이와 관련된 모든 국가의 해상교통로인 것이다. 만약 우리의 해상교통로가 어떠한 물리적인 힘의 위협에 차단 된다면, 이는 결국 한 나라만의 차원을 넘어 국제문제화 된다는 것을 의미한다. 따라서 우리나라는 주변국가와의 국제협력의 강화와 기능분담을 통해 우리의 해상교통로의 안전을 제고할 수

있다. 국가간의 협력 방법으로는 연합해군의 창설 또는 각국의 상황에 맞는 다변적 책임분담의 형식으로 구체화될 수 있으며, 이는 끊임없는 외교력 증대만이 이를 가능케 할 수 있을 것이다.

참고문헌

- 강영훈, 군함의 법적지위, 연경문화사, 1984.
- 강명철, “블라디보스톡의 러시아 해군”, 해양전략, 제89호, 1995. 12.
- 강영오, “주변국의 해군주요전력 비교문제”, 해양전략, 제90호, 1996. 3.
- 김달중(편), 한국과 해로안보, 법문사, 1988.
- 김명진, “동북아 해군군비통제에 관한 각국의 입장과 전망.” 국방논집, 제27호, 국방대학, 1994.
- 리영희, “남북한 전쟁능력 비교연구-한반도 평화토대의 구축을 위한 모색”, 1992.
- 박용수, “평시 해군력의 유용성 연구”, 해양전략, 제90호, 1996. 3.
- 박정환, “한반도의 전략적 가치판단”, 국방대학원, 1979.
- 성철수, “미 7함대의 역할변화와 한국안보”, 해양전략, 제86호, 1995. 3.
- 심상갑, “석탄 해상물동량 추이 분석”, 해양한국, 1985, 12.
- 이선호, “초강대국의 해양전략과 해상군비통제”, 해양전략, 1990. 8.
- , “해상교통로 방호와 해상세력의 역할”, 해운정보, 1982. 8.
- 최재수, “우리나라 해운력의 제4군화를 위한 제언”, 한국해양대학교, 1989.
- Armitage Richard L., “Our Security Rose in Asia and the Pacific.” *Forum*, 1987.
- Booth, K., *Navies and Foreign Policy*, N.Y.: Crane Russak & Co., Inc., 1977.
- Deforth, P. W., “U.S. Naval Presence in the Persian Gulf”, *Naval War College Review*, Vol., 28, No. 1, Summer 1975, U.S. Naval War College, pp. 28-38.
- Gibort Stephen P., “Great Power Naval Strategies in Northeast Asia and Western Pacific,” *Proceedings, The Fifth International SLOC Conference*, 15~17 June 1987, Hotel Shilla, Seoul, Korea.
- Gorshkov, Sergei G., *Navies in the War and Peace*, 해군본부(역), 전시 및 평시의 해군력, 서울: 해군본부, 1976.

- Kim, Young-Koo, "Naval Forces and Korean Security", *Marine Policy Reports*, Vol. 1, 1989, pp. 289~301.
- Mackinder, H. J., *The Round World and the Winning of Peace*, 1943.
- International Institute for Strategic Studies, *Military Balance 1994-1995*, London, 1994.
- Ramazani, R. K., *The Persian Gulf and the Strait of Hormuz*, International Atraits of the World, Vol. 3, edited by Gerard J. Mangone, Sijthoff & Noordhoff, Alphen ann den Rijn, 1979.
- Smith, William D., "Peacemaking From the Sea," Proceedings, August 1993.
- Tucker, Robert W., "The Law of War and Neutrality at Sea", *Naval War College International Law Studies 1955*, Vol. 50, U.S. Government Printing Office, Washington, 1957.
- Tuner, Stanfield., "The Mission of the United States Navy", *Naval War College Review*, 1974.



