

한국의 해양안보와 국가경제

박 응 수

해군대학 해양전략학처

Maritime Security and Korea's National Economy

Eung-Soo Park

Division of Maritime Strategy, Naval War College.

E-mail : esgsspark@hanmail.net

요약

대한민국은 국가경제발전의 기반을 무역에 두고 있는 대외 지향적 통상(通商)국가이다. 현재 한국의 무역은 화물량 기준 거의 100%를 해운에 의존하고 있다. 한나라의 경제 특성을 나타내는 지표로서 '무역의존도'가 있는데 2007년도 한국의 무역의존도는 75.09%로서 일본의 30.15%의 약 2.5배, 중국의 67.07%에 비해 현저하게 높은 세계최고 수준이다. 이는 한국경제 나아가 한국의 안전과 발전이 절대적으로 해양을 통한 무역에 의존하고 있다는 의미로 이해할 수 있다. 대외무역에 국가의 사활을 걸고 있는 한국에서 국가해양활동의 안전이 확고하게 지켜지지 못해 무역에 차질이 발생한다면 이는 국가 경제 나아가 국가안보에 심대한 악 영향을 미칠 수밖에 없다. 반면 최근 소말리아 근해 해적의 피해확대로 한국은 주력 전투함을 파견하여 한국선박보호와 인근해역의 해양안전을 위해 국제적 해양안보활동에 참여하고 있다. 이는 한국의 국가경제활동이 전 세계로 확대됨에 따라 해양에서의 안전도 다방면에서 위협을 받고 있어 군함까지 파견해야 할 정도로 위협이 확대되고 있다는 방증이기도 하다. 이에 반해 한국에서는 해양안보에 대한 국민적 관심과 체계적인 대비책개발을 위한 노력이 아직은 미흡한 실정이다. 따라서 한국은 지금부터라도 국가적 차원에서 해양안보에 대한 관심과 대비책마련을 본격적으로 서둘러야 한다. 우선 한국은 해양안보위협을 북한으로 부터의 군사적 위협과 동일한 개념의 안보문제로 간주하여 대비해야 나가야 할 것이다. 또한 현재 정부 각 부처에 분산된 해양안보 관련 기능을 유기적으로 통합하여 수행할 수 있는 중심기구의 설치를 검토하여야 할 것이며, 국제적인 해양안보노력에도 적극적으로 참여함으로써 해양의 안전을 확고하게 유지하여 한국의 지속적인 국가변영을 보장하여야 한다.

키워드

국가안보, 해양안보, 국가경제, 무역의존도.

I. 서 론

1948년 국가수립당시 지구상에서 가장 가난한 국가군에 포함되었던 한국이 건국한지 60여년 만에 세계 10대의 경제대국으로 부상한 것은 '해양을 통한 무역 주도의 국가경제발전전략'에 힘입은 바 크다. 지형적으로 반도국가이지만 북쪽으로는 진출이 사실상 차단되어 있는 한국이 바다를 통해 국가경제를

부흥시킬 수 있었던 것은 가장 기본적으로 국가의 해양활동 특히 해양을 통한 무역활동이 안전하게 보호·유지되었기 때문에 가능한 것이었다.

2007년 현재 한국경제의 무역의존도¹⁾는 75%²⁾로서 그 추세는 계속 증가하고 있어 한국경제를 떠받치고 있는 해양을 통한 무역의 안전을 지키기 위한 안보의 중요성도 갈수록 증가하고 있다고 볼 수 있다.

1) '무역의존도'란 한 나라의 국민경제가 어느 정도 무역에 의존하고 있는가를 표시하는 지표로서 일반적으로 국민총생산(GDP)에 대한 수출입총액의 비율로써 계산된다. 무역의존도는 한 나라 경제에 있어서의 무역의 중요성을 표시하며, 통상 경제의 발전과 더불어 상승하는 경향이 있어 경제발전의 지표(指標)로서도 사용된다. 무역은 외국의 경기변동, 기타 경제사정에 따라서 좌우될 수 있으므로 무역의존도가 높다는 것은 한 나라의 국민경제가 해외사정에 많이 의존하게 되어 그 만큼 불안정하다는 것을 의미한다고 볼 수 있다.

2) 통계청홈페이지(<http://www.nso.go.kr>) :국가통계포털(KOSIS):테마별통계:국제통계:주제별통계:무역·국제수지·외환, 2009.4.10 검색

한편 현 정부는 출범 직후 국가의 비전을 '선진화를 통한 세계일류국가'로 설정 하였고 이 세계일류국가란 '일류의 시민의식과 문화, 일류의 과학기술과 산업을 통해 경제발전과 사회통합이 실현되는 나라'라고 규정하였다.³⁾

이러한 국가비전을 달성하기 위해서는 무엇보다도 현재와 같은 경제발전기조가 지속 되어야 하는데 그 경제발전은 한국이 현재와 같은 무역주도의 경제 발전을 안정적으로 유지 할 때에 가능한 것이라 할 수 있다.

그러나 최근 소말리아근해에서 우리선박들의 잇따른 해적피해 사례⁴⁾와 같이 한국의 해양안보를 위협하는 요소들이 급격히 부상하고 있는 반면, 미국을 중심으로 비교적 안정을 유지해온 세계해양안보질서가 미국 국력의 상대적 약화로 지속될 수 없게 될 가능성이 높아지고 있다.

이에 따라 한국도 국가의 지속적인 발전을 보장하기 위해 해양안보를 지키기 위한 관심과 노력이 절실한 시점에 와 있다고 볼 수 있는바 이에 대한 범국민적 관심이 미흡하여 미래 한국의 국가발전에 저해 요소가 될 수도 있겠다는 인식에 본 논문을 작성하게 되었다.

본 논문에서 논의하고자 하는 분야는 지면의 한계상 해양안보분야 중에서도 한국 경제발전의 핵심요소인 해상무역의 안보분야를 중심으로 고찰 하고자 한다.

II. 안보(security)의 개념과 한국의 해양안보

1. 안보의 개념

안보(security)란 라틴어의 'securitas'에서 유래한 말로서 'se'는 '~으로부터 자유로운, ~이 없는 상태'란 의미의 접두어이며, 'curitas'는 걱정, 근심, 불안을 의미하는 용어이다. 따라서 securitas 즉 security란 '걱정, 근심, 불안 등이 없는 상태'라는 의미를 갖는다고 볼 수 있다.⁵⁾ 이런 맥락에서 국가안보 즉 국가안전보장이란 일반적으로 "국가에 불안함이 없는 상태, 국가의 안전이 보장된 상태" 또는 보다 적극적으로 "타국으로부터의 침략에 대하여 국가의 안전을 지키는 일"⁶⁾ 이라고 정의되고 있지만, 국가의 안보를 보다 전문적으로 연구하고 교육하는 한국의 국방대학교에서는 안보를 보다 포괄적이고 종합적인 개념으로 아래와 같이 정의하고 있다.

즉, 국가안보란 "정치, 외교, 사회, 문화, 경제, 과학기술 등 국가의 제 정책분야를 종합적으로 운용하여 국내외로부터 기인하는 군사, 비 군사에 걸친 각종 각양의 직·간접적 위협을 억제·방지·배제하고, 유사시 적절히 대응하여 국가와 국가가 추구하는 제 가치를 보전하고 향상시키는 것"이라고 정의 하고 있다.⁷⁾

국가안보는 원래 외부의 직접적인 위협으로 국가의 안전을 확보한다는 의미로 사용되었으나 최근 국가의 활동영역이 확대되고, 일부 국가에서는 국내적 안보가 더욱 중요한 요소로 대두 되고 있는 현실을 감안하여 국가안보를 논의함에 있어 단순히 외부로부터의 위협만을 고려해서는 안보를 온전하게 달성할 수 없음을 인식하여 보다 포괄적이며 총체적인 의미의 안보 즉 포괄적 안보(Comprehensive security)라는 개념의 사용이 보편적인 추세이다.

나. 한국의 해양안보

1) 해양안보의 개념 고찰

'해양안보'란 위에서 언급한 '안보' 또는 '국가안보 개념'과 관련하여 고찰 해 볼 수 있겠다. 먼저 고려해야 할 점은 이 용어가 '해양'이라는 전 세계적으로 공통된 환경을 기반으로 하는 개념이라는 사실이다. 즉 해양이란 국제법적으로 전 지구적인 활동영역으로서 영해를 제외하고는 특정국가의 소유를 인정하지 않기 때문에 사실상 세계 모든 국가, 조직, 개인이 자유롭게 이용할 수 있는 만인의 공공 영역이라고 할 수 있다.

따라서 해양안보란 해양에서 발생할 수 있는 제반 안전 위협으로부터 국가나 개인이 자유로워지는 것 또는 그런 상태, 보다 적극적인 의미로는 해양에서 국가의 이익을 보호하는 것이라 할 수 있다.

이러한 인식과 앞에서 언급한 국가안보의 개념을 기초로 해양안보를 보편적 안보의 주체인 국가를 중심으로 정의해 본다면 "해양안보란 국가의 제반 해양활동에 위협을 주는 요소를 억제 또는 방지하고, 유사시 적절히 대응함으로써 해양에서 국민의 생명과 재산 나아가 국가이익을 보호 및 증진하는 제반 활동"이라 할 수 있겠다.

국가의 해양활동이란 나라에 따라 다소 차이가 있을 수 있겠지만 일반적으로 해양운송, 수산업, 항만 및 물류, 해저자원개발, 해양에너지개발, 해양관광 및 레저, 해양질서 유지활동 등을 들 수 있겠다. 이러한 해양안보의 개념은 국가안보의 일부분으로서 한

3) 국방부, 『2008국방백서』 p.34.

4) 소말리아해역에서의 한국선박의 피해사례로는 2006년 동원호, 2007년 마부노호, 2008년 브라이트 루비호 등이 있었다.

5) 영국의 저명한 Webster's Online Dictionary에서는 'security'를 'The state of being free from danger or injury' 또는 'Free from anxiety or fear' 등으로 정의하고 있으며 이 정의는 전 세계적으로 보편적인 '안보(security)'의 개념으로 수용되고 있다.

6) 동아출판사, 『새국어사전』 (서울 : 동아출판사, 1996), p.1443.

7) 국방대학교, 『안보관계용어집』 (서울 : 국방대학교, 2005), p.11.

국과 같이 해양활동이 국가생존과 직결된 국가에게는 매우 중요한 위치를 차지한다고 볼 수 있다. 한편, 해양안보분야를 국가기능 측면에서 본다면 군사적 기능과 경찰적 기능, 외교적 기능을 포괄하는 매우 광범위한 개념이라 할 수 있다. 이러한 성격의 해양안보는 국가 해양전략과 밀접하게 연관되어 있으며 한나라의 해양전략이 가장 우선적으로 고려해야 할 분야이다.⁸⁾

여기에서 해양활동에 대한 위협을 든다면 평시에는 해적, 해상테러리즘, 해상교통로 주변국 간의 분쟁 또는 이러한 분쟁에 연루 되는 것, 도서영유권이나 어로 및 해양자원과 관련된 해양관할권 분쟁 등이 있겠으며, 전시에는 전쟁당사국의 해군력을 포함하는 군사력 및 그 군사력에 의한 각종 군사 활동 등이 있겠으나 전시의 해양안보문제는 엄밀하게 구분하기는 다소 무리가 따르겠지만 일반적인 의미의 국가안보분야로 분류할 수 있으므로 해양안보는 주로 평시의 국가활동과 관련된 개념으로 보는 것이 타당할 것이라 생각한다.

2) 한국의 해양안보 위협

한국은 앞에서 언급한 바와 같이 국가경제의 무역 의존도가 세계에서 가장 높은 국가군에 속하는 해양 국가로서 일반적인 해양안보위협에 대부분 노출되어 있다고 볼 수 있다. 즉 평시 한국의 해양안보 위협 요소로는 무역선이나 어선에 대한 해적행위나 해상테러리즘, 한국의 해상교통로가 통과하는 인도양, 말라카 해협 및 남중국해, 동중국해에서의 주변국간 분쟁 등이다. 이중 현재 가장 큰 위협을 주고 있는 것은 한국 국적선에 대한 해적행위라고 볼 수 있다. 말레이시아 쿠알라룸푸르 소재 국제해사국(IMB : International Maritime Bureau) 해적 감시센터의 통계에 의하면 전 세계 해상에서 발생하고 있는 해적행위는 1990년 이후 매월 평균 8건 이상으로 증가추세에 있다. 특히 이러한 해적행위가 발생하고 있는 장소가 한국의 주수출입 통로인 말라카해협이나 인도양의 아덴만근해 라는 점은 한국의 입장에서 매우 위협적인 사안이 아닐 수 없다.

한국의 해양수산부(현 국토해양부)는 1986년부터 2006년까지 한국국적선박이 입은 해적피해가 총 36건이었다고 밝히며 있으며, 2007년도에 전 세계적으

로 발생한 해적피해사례 263건 중 42%인 110건이 말라카 해협 등 아시아해역에서 발생하였다고 발표했다.⁹⁾

최근에는 소말리아 인근 해역인 아덴만 등에서 해적 출몰이 집중되어 한국을 위시한 일본, 중국해군이 소말리아 해역으로 파견되어 임무를 수행중이나 해적행위의 역사적 지속성이나 다양한 발생배경을 고려한다면 특단의 대책이 없는 한 앞으로도 상당기간 지속 될 것으로 전망된다.¹⁰⁾

다음은 국가 간 해양분쟁으로 1982년 유엔 해양법 협약의 발표와 동시에 연안국의 해양에 대한 권리가 확대되면서 해양분쟁의 가능성도 높아지고 있다. 특히 남중국해의 남사군도 및 서사군도 해역은 태평양과 인도양을 연결하는 한국의 핵심항로로서 한국은 원유 수송의 70%이상을 이 해역을 통해 수급하고 있어 국가경제에 미치는 영향이 결정적인 지역이다.¹¹⁾

남사군도에서의 국제 분쟁의 경우는 중국과 필리핀이 1988년과 1989년의 무력충돌을 통해 일부 압초를 점령하였고 서사군도의 경우 1974년 자유월남정세가 혼란한 틈을 이용 중국군이 무력으로 베트남군을 축출하고 도서를 점령하고 있다. 만에 하나 이러한 지역에서의 국지분쟁이 재발한다면 한국의 해상 운송은 상당한 타격을 받을 수도 있다.

III. 한국경제의 특징과 해양안보

다음은 한국경제와 해양안보와의 관련성에 대하여 고찰해 보기로 한다. 이를 위해서는 한국경제가 얼마나 해양을 통한 무역에 의존하고 있는가? 한국은 얼마나 많은 분야에서 해양을 이용하고 있으며, 해양을 통한 무역에 차질이 발생 시 어떤 영향을 어느정도 받게 되는지를 살펴볼 필요가 있다.

1. 한국경제의 무역 의존도

1950년 당시 최빈국의 수준으로 분류되었던 한국은 2008년 현재 GDP기준 세계 13번째의 경제규모를 유지하고 있다. 한국이 자원의 부족과 내수시장의 한계에도 불구하고 이러한 세계적 수준의 경제적 위치를 확보하게 된 것은 무엇보다도 무역주도적 국가 경제발전전략을 성공적으로 추진했기에 가능한 것

8) 일반적으로 '해양전략(Maritime strategy)이란 국가의 목표를 달성하기 위하여 해양력의 제요소(해군력, 해운, 자원, 기지 및 해양관련 기관 등)를 효과적으로 조직하고 운영하는 술(術)과 과학으로 정의된다. 미국은 전 세계의 해양전력(해군, 해양경찰, 정부관련기관 등)을 유기적으로 통합하여 해양에서의 위협에 공동 대응하는 개념으로 인식하고 있다. 미국무부, 『National strategy for maritime security』, 2005. pp.2~3.

9) 해양수산부, 『해적피해 예방대책』 (서울 : 해양수산부, 2006), p.20.

10) 2009. 4. 8일 소말리아 해적에 의해 납치된 미국 컨테이너선 '머스크 델라바마호' 선장의 구출과 관련 미국의 뉴욕타임즈는 "국제해역에서 기승을 부리는 해적경제(pirate economy)에 세계 최강인 미국의 군사력이 한계를 드러내고 있다"고 보도한 적이 있다. 조선일보, 2009. 4. 11자

11) 최용석, "해상교통로 차단/봉쇄가 국가경제에 미치는 영향에 관한 연구."(대전 : 해군대학, 2004), pp.34~35.

이었다. 이는 아래<표III-1> 같이 1960년 이후 한국의 무역의존도 변화추이를 보면 잘 알 수 있다¹²⁾

<표III-1 : 한국경제의 무역의존도 변화 추이>

1960	1970	1980	1990	2004	2007
16.8	41.4	76.6	53.5	70.25	75.09

한편 주요 선진국들과 한국의 무역의존도를 비교해보면 아래 <표III-2>와 같이 한국의 무역의존도의 상대적 수준을 알 수 있다. 일반적으로 국가규모가 큰 나라의 경제는 국내의 분업이 유리하므로 무역의존도가 낮은 반면, 소득수준이 높고 국가규모가 작은 국가의 경제는 무역의존도가 높으며 경제의 발전과 더불어 상승하는 경향이 있는 것이 사실이지만 주요 선진국들과 비교 시 한국의 경우는 지나치게 높은 편이다.¹³⁾

<표III-2 : 2007년도 한국과 주요국가의 무역의존도 비교>

미국	일본	영국	중국	독일	한국
22.97	30.15	38.11	67.07	71.91	75.09

2. 한국무역의 해양의존도

한국의 해양안보의 중요성과 관련 한국무역의 해양 의존도를 2007년도를 기준 분석해 보자.¹⁴⁾

2007년도 한국의 무역액은 총 7,255억 달러였으며, 화물량은 554백 만톤이었다. 이중 우선 수입측면으로 화물량면에서 99.99%를 해운에, 0.01%를 항운에 의존하였으며, 수출측면에서는 화물량면에서 99.997%를 해운에, 0.003%를 항운에 의존하였다. 결론적으로 한국무역은 수출입 공히 물량기준 거의 100%(99.997%)를 해상운송에 의존하고 있다고 할 수 있다. 다만 금

<표III-4 : 207년도 한국의 10대 수출입 품목>

순위		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
수입	품목	원유	반도체	천연가스	석유제품	철강관	컴퓨터	반도체제조장비	동제품	석탄	합금/고철
	구성비	18.1	8.5	3.9	3.1	2.9	2.6	2.3	1.8	1.7	1.7
수출	품목	반도체	자동차	통신기기	선박	석유제품	디스플레이	컴퓨터	합성수지	자동차부품	철강관
	구성비	10.5	10.0	8.2	7.5	6.4	4.6	3.7	3.5	3.4	3.3

12) 세계은행홈페이지(<http://www.worldbank.org>) : 통계자료, 2009.4.9. 검색
 13) 통계청홈페이지(<http://www.nso.go.kr>) : 국가통계포털(KOSIS):테마별통계:국제통계:주제별통계:무역·국제수지·외환, 2009.4.10 검색
 14) 통계청홈페이지(<http://www.nso.go.kr>) : 국가통계포털(KOSIS):테마별통계:국제통계:주제별통계:운수·통신·관광, 2009.4.11 검색
 15) <http://www.customs.go.kr>. “2007년 10대 수출입품목.” 관세청 보도자료, 2009.4. 4일 검색
 16) 산업연관분석이란 한나라의 국민경제내 산업 간의 상호연관성을 계량적으로 파악하는 분석 방법으로서 한국의 산업연관표는 1964년 한국은행이 최초 발표한 이후 3~5년 주기로 작성하고 있으며 가장 최근의 산업연관표는 2005년에 작성하였다. 이것은 경제개발계획수립의 기초자료 및 제반 경제정책 입안 자료로 활용되고 있다. 한국은행, 『산업연관분석해설』, 2007, p.13.

액면으로는 반도체와 같은 고부가가치의 물품이 항공기를 통해 수출되고 있기 때문에 약 74%정도의 점유율을 보이고 있다.

이는 한국의 무역 나아가 한국경제가 절대적으로 해양안보에 영향을 받는 구조라는 사실을 확인시켜 주고 있는 통계라고 할 수 있겠다.

한편 국제해운수송량의 순위를 살펴보면 <표 III-3>에서 보는 바와 같이 2004년 기준 한국은 미국과 일본의 약 2 배, 독일 스웨덴과는 거의 유사한 수준의 수송량으로 세계에서 가장 많은 화물을 해운에 의존하고 있는 전형적인 해운중심의 경제구조를 가지고 있는 국가임을 알 수 있다.

<표III-3 : 2004년도 한국의 국제해운 수송량 비교>
단위: 천톤

미국	일본	대만	스웨덴	독일	한국
885,599	988,000	910,347	1,991,096	1,853,239	1,854,419

※ 일본 자료는 수입량(494,187천톤)고려 추정치

3. 한국의 주요 수출입 물자의 수출입 현황 및 수송문제발생시 파급효과

먼저 관세청이 발표한 2007년도 기준 한국의 10대 수입품목을 살펴보면 아래 <표 III-4>와 같다.¹⁵⁾ 이중 반도체 및 일부 컴퓨터 품목을 제외한다면 거의 100%를 해상운송에 의존하고 있는 실정이다.

여기에서 우리가 주목해야 할 부분은 한국 산업의 핵심물자인 원유나 천연가스, 석탄 및 철강제품 등의 수출입에 만에 하나 문제가 발생할 경우에 한국 경제에 미칠 영향이다. 사실상 무역에 국가의 사활을 걸고 있는 한국으로서는 이러한 취약한 경제구조에 대해 많은 연구와 대비를 해 두어야 할 것인데 현실은 그렇지 못하다.

최근 수출입물자의 산업연관분석¹⁶⁾에 관한 한 연구

자료17)에서는 한국의 핵심 수입품목인 원유·천연가스·석탄의 수입차질시 발생하는 손실에 대하여 연구를 진행한바 있다. 본 연구에서는 2000년 기준상기 수입품목의 수입차질시 발생할 수 있는 단순생산유발손실액은 일일 1,283억 원, 60일차단시 7조 6,980억 원이며 이에 부가하여 이로 인한 과급효과는 한국의 산업전반에 심대한 영향을 미친다는 연구결과를 제시하고 있다. 즉 상기 원유나 천연가스, 그리고 석탄은 한국의 모든 산업부문에 영향을 미치는 핵심 요소로서 원유 가격상승, 이로 인한 수입증가, 경상수지 악화, 물가상승 및 경기위축 등 국내경제전반에 과급됨으로써 경제의 악순환을 초래한다는 것이다.

실례로 1차 오일쇼크 발생 다음 연도인 1974년 연평균원유가격은 1973년 대비 약 230%상승 하였는데 당시 세계경제의 불황으로 수출이 급감하여 경제성장률은 2년 연속 하락하였고 소비자 물가상승율도 1973년 3.5%에서 2년 연속 20%이상 급등하였다. 이러한 피해는 한국경제의 구조적 특성상 앞으로도 얼마든지 재발될 수 있고 이러한 피해가 국가 위기의 원인이 될 수 있다는 측면에서 평소부터 면밀한 분석과 치밀한 대비가 필요하다.

한편 이러한 수입차질로 인한 직접적인 과급효과에 부가하여 간접적 과급효과로는 취업과급효과와 물류과급효과를 생각해 볼 수 있다. 석탄의 경우 취업과급효과는 2003년 기준 일일 885명으로 집계되었으며 60일차단시 53,100명이었다.¹⁸⁾ 이러한 실업률은 사회안전망확보 등 국가안전전반에 미치는 영향이 다대하다는 의미에서 안보차원에서 고려해야할 사안이다.

물류측면에서는 2008년 6월 유가 급등으로 인한 화물연대의 파업시 당시 연구기관에서 파악한 피해액은 단 5일간이었지만 무려 47억 달러(약 6,500억 원)로 추산되었다.¹⁹⁾ 물론 이 액수는 국내에서 발생한 비교적 단순한 문제였으므로 국내경제 전반에 미친 영향은 치명적이지는 않았지만 한국경제가 얼마나 취약한 기반을 가지고 있나 하는 점을 인식케 하는 데는 그 의미가 있었던 사건이었다.

IV. 한국의 해양안보 증진방안

한국에 있어 국가안보를 위협하는 것은 여러 방면에 걸쳐 다양하게 생각해 볼 수가 있겠으나 필자는

크게 두 가지로 정리해 볼 수 있고 생각한다. 하나는 북한으로 부터의 직접적인 군사위협이며 다른 하나는 한국의 국가경제를 지탱하고 국가발전을 견인하고 있는 각종 해양활동에 가해지는 해양안보 위협이다.

북한의 군사적 위협은 한국의 가장 직접적이고 심대한 위협으로서 이에 대해서는 전 국민적 위기의식과 공감대가 형성되어 있고 그동안 한·미동맹체제를 중심으로 국가적 노력을 통해 대비해왔기 때문에 특별한 문제는 없다고 볼 수 있다. 하지만 그 중요성 면에서 결코 가볍게 볼 수 없는 해양안보위협에 대해서는 실체가 명확하지 않고 아직까지는 국가안보를 위태롭게 할 만한 사례가 없어 상대적으로 준비가 소홀한 점은 없었나 냉정하게 평가해 보아야 하겠다.

현재 날로 그 강도가 심해지고 있는 소말리아 해적의 예에서 보듯이 해양안보위협은 그 공간적 범위가 넓을 뿐만 아니라 위협의 종류도 매우 다양해 한국 단독으로 모든 위협에 대응한다는 것은 사실상 불가능 한 실정이다. 이에 따라 해양안보에 대한 노력도 북한으로 부터의 위협에 대한 대응 수준에서 대비하지 않으면 안 될 것이라 생각한다. 한국의 해양안보증진방안에 대해 몇 가지 의견을 제시해 보면 다음과 같다.

첫째, 한국의 해양안보문제를 북한의 군사위협과 유사한 수준의 국가의 핵심안보문제로 인식하고 국민적 공감대를 확대해야 한다는 것이다. 물론 해양안보위협의 실체가 북한의 위협과 같이 분명하고 눈으로 확인할 수 있는 대상은 아니지만 이에 대한 범국가적인 대비를 지금부터 해 두지 않으면 안 된다는 측면에서 제시하는 것이다. 특히 한국의 국가경제는 앞에서 충분히 언급한 바와 같이 성격상 대부분을 해양에 의존하고 있다는 측면에서 해양안보는 곧 국가안보라는 인식확산이 시급하다. 이와 관련하여 국가차원의 해양안보전략개념을 정립하여 관련 부처간 이를 공유하고 국가의 안전과 지속적인 발전을 위해 일관되게 추진하여야 할 것이다.²⁰⁾

둘째, 해양안보위협을 관리할 명확한 주체를 선정하여 대비하자는 것이다. 앞에서 언급했지만 한국의 해양안보의 주체로는 안보위협사안에 따라 해군, 해양경찰, 관세청, 국토해양부, 법무부, 외교부 등으로 분산되어 있는바 이러한 기능을 하나로 묶어 유사시 총체적으로 국가해양안보를 전담할 주체를 미리 지정하고, 이를 중심으로 평상시부터 유관기관 간 긴밀한 협조체제를 구축하고 해양안보증진을 위한

17) 최용석, 앞의 논문, pp.48~56.

18) 위의 논문, p.54에서 재인용.

19) <http://www.ebn.co.kr>, 산업뉴스, 2008년 6월 17일자.

20) 미국은 2005년 발행한 『National strategy for maritime security』에 따라 범 국가 수준에서 해양안보를 인식하고 이에 대하여 구체적인 추진방안을 수립하여 수행 중에 있다.

정책적인 교류활동을 주기적으로 실시해야 한다. 주무기관을 선정하기까지는 미국 등 선진국들의 사례를 따라 우선 해양안보를 위해 가장 핵심적인 업무를 수행하고 있는 해군이 중심이 되어 대비를 해나가 되, 각 주체들이 소관분야의 해양안보위협에 대한 면밀한 식별과 대비책을 연구 발전시켜야 나가야 하리라 생각한다.

셋째, 해양안보의 국제적 성격을 감안하여 주변국이나 한국의 해양안보 이해가 걸린 지역의 국가들 나아가 세계차원의 해양안보레짐이나 협약에 주도적으로 참여하는 것을 전향적으로 고려해야 한다는 것이다. 물론 이를 위해서는 추가적인 비용과 인력이 투입되어야 할 것이나 이를 통해 한국은 해양안보위협의 실체와 대응방안에 대한 유용한 정보를 획득할 수 있다는 측면에서는 경제적이다 할 수 있다. 한편으로 한국의 경제활동의 범위가 세계적으로 확대되어 가고 있고 이러한 추세는 향후 더욱 심화 될 것인 바 한국도 이러한 추세에 부응하여 경제규모에 걸 맞는 책임 있는 세계국가로서의 역할을 수행해야 한다는 것은 당연한 일이기도 하다.

V. 결 론

한국은 2009년 현재 국력의 핵심요소인 경제력과 군사력을 기준으로 평가해 볼 때 세계200여개의 국가들 중 10위권의 비교적 강한 국가이다. 향후 한국이 현재보다 더 강한 세계일류국가로 도약하기 위해서는 현재와 미래의 다양한 안보위협을 어떻게 효과적이며 성공적으로 극복해 내고 지속적인 경제발전을 이룩하느냐에 달려있다고 할 수 있다. 해양국가가 안보를 확보하고 더욱 발전된 국가가 되기 위해서는 해양으로 부터의 위협 즉 해양안보위협에 대한 분명한 인식과 치밀한 대비가 필요하다.

한국의 해양안보위협은 현재도 많이 있지만 한국의 국력의 증가와 국제경제 활동의 범위가 확대되어 감에 따라 향후 지속적으로 증대 될 것이다. 따라서 한국은 한국의 해양안보에 대한 관심을 현재처럼 당연시 하고 소홀하게 취급해서는 안 된다. 그렇다면 어떻게 하면 한국의 해양안보를 보다 확고하게 보장할 수 있겠는가?

먼저 해양안보에 대한 관심을 현재의 북한으로부터의 위협과 유사한 수준의 국가안보위협으로 생각하고 대비해야 한다. 하나의 해양안보위협이 발생했을 때 이를 단순한 사건으로 보지 말고 국제적인 안목과 관심을 가지고 이를 분석하고 한국의 국가이익을 위하여 전략적으로 활용 할 수 있는 지혜와 노력이 필요하다. 둘째, 국가해양안보위협을 종합적으로 관리할 주관부서의 지정이 필요하다. 현재와 같이 관련부서가 나뉘어져 있고 노력의 통합이 어려운 상황

에서는 발생 할 수 있는 안보위협에 보다 신속하게 대처하고 이를 체계적으로 관리하기가 쉽지 않다. 셋째, 해양안보의 국제적 성격을 고려 국제해양안보협력체제에 주도적으로 참여해야 할 것이다. 이를 통해 많은 관련 정보나 위협에 효과적으로 대응하기 위한 방법 등을 습득할 수 있을 것이며 나아가 이는 세계 10위권의 국력수준에 걸 맞는 국제적 책임을 다하는 좋은 사례도 될 것이다.

이러한 노력과 병행하여 한국은 평소부터 진취적이고 도전적인 해양사상을 국민정신으로 구체화하여 국민들의 해양활동을 고무시켜야 할 것이며, 보다 적극적으로 해양안보위협에 대한 관심과 경각심을 제고하여 평소 국민들의 협조와 관심을 유도함으로써 국가해양활동을 보다 안전하고 활발하게 펼쳐 나가야 하겠다. 이는 한국정부에서 제시한 국가 비전인 '선진화를 통한 세계일류국가'로의 도약을 보장하는데 보다 실제적으로 기여하는 일이기도 하다.

<참고자료>

- 국방대학교, 『안보관계용어집』. 2005.
- 국방부, 『2008국방백서』. 2008.
- 동아출판사, 『새국어사전』. 1996.
- 미 국무부, 『National strategy for maritime security』. 2007.
- 최용석, 『해상교통로 차단/봉쇄가 국가경제에 미치는 영향』. 2004.
- 한국은행, 『산업연관분석해설』. 2007.
- 해양수산부, 『해적피해 예방대책』. 2006.
- 조선일보, 2009. 4. 11일자
- 관세청홈페이지(<http://www.customs.go.kr>)
- 두산백과사전 (EnCyber & EnCyber.com)
- 산업뉴스홈페이지(<http://www.ebn.co.kr>)
- 세계은행 홈페이지(<http://www.worldbank.org>)
- 통계청 홈페이지(<http://www.nso.go.kr>)