

# 해양교통로의 안전 확보가 국가경제 발전에 미치는 영향

이 춘 근 \*

## 〈목 차〉

- I. 들어가는 말
- II. 해양교통로의 안전과 국가경제
- III. 해상교통로와 한국의 국가경제
- IV. 한국의 새로운 해양교통로 북극해로: 희망과 도전
- V. 결론: 한국은 해양교통로 안전 확보를 위해 충분한 노력을 하고 있는가?

## I. 들어가는 말

해양교통로(SLOC: Sea Lanes of Communication)<sup>1)</sup>의 안전 확보가 중요

\* 한국경제연구원 선임연구원·한국해양전략연구소 선임연구원

\*\* 본 논문은 제15회 함상토론회(2012. 6. 15)에서 발표한 것임.

1) 해로교통로라는 용어는 해로(海路, Sea Route, Sea Line) 라는 말과 혼용된다. 해양교통로가 해로보다 더 포괄적 의미를 지닌 것으로 해석 되지만 본 논문에서는 용어를 특별히 구분해서 사

한 이유는 해양 교통로를 통해 국가들은 부자가 되며, 해양교통로를 확보하지 못하는 경우 부자가 되기는커녕 국가의 죽음마저 초래할 수 있기 때문이다. 그래서 해양교통로는 국가의 생명선이라고도 불린다. 적어도 21세기 세계 유수의 산업 국가들에게 있어서 해로는 곧 생명선이라고 말할 수 있게 되었다. 오늘날 세계의 유수 산업국가라 함은 미국과 캐나다, EU 나라들인 영국, 독일, 프랑스, 아시아의 한국, 일본, 중국, 대만, 인도 그리고 호주 등을 말한다. 이들 나라 중에서 해로의 안보가 위협 당하거나 혹은 차단 될 경우 단 몇 개월이라도 국가 경제가 정상적으로 지탱될 수 있는 나라가 하나라도 있을까? 식량수입이 1개월 중단 되었을 경우 또는 석유 수입이 1개월 중단 되었을 경우를 상상해 보자. 그럴 경우 위에서 이름을 거명한 현대 산업 국가 중 붕괴될지도 모를 나라는 한 두 나라가 아닐 것이다. 현대 산업 국가들에게 있어서 해로의 안전 확보라는 말은 국가의 운명과 동의어라고 말해도 될 정도다.

영국의 유명한 탐험가이자 제국의 경영자이었던 월터 랠리히(Walter Raleigh) 경은 “바다를 장악하는 자 무역을 장악한다; 세계의 무역을 장악하는 자 세계의 부를 장악할 것이며 결과적으로 세계 그 자체를 제패할 것이다.”<sup>2)</sup>라고 말한 바 있었다. 바다를 장악한다는 것은 궁극적으로 해로를 장악한다는 의미이며 이는 비단 강대국 뿐 아니라 국가의 경제 발전을 대외 무역에 의존하는 모든 나라의 경우에도 마찬가지로 중요하다. 특히 한국과 같이 국가경제의 대외의존도<sup>3)</sup>가 100%가 넘는 나라는 해로의 안보는 국가의 운명에 사활적이다.

필자는 한국수산개발원에서 해운 문제를 연구하셨던 경제학 박사이신 선배한 분께 ‘한국의 경우 해로가 차단되면 어떻게 될까요?’ 라고 질문했던 적이 있다. 그 선배님의 답은 너무나 간단했다. “죽어요.” 상식과 같은 질문에 대단히 짧지만 결정적인 진리가 완전하게 포함 된 답변이었다.<sup>4)</sup> 증언부언 설명이 필요 없는 아주 쉬운 질문이었던 것이다.

그래서 바다의 안전과 해군을 연구하는 국제정치학자들, 해군 전략이론가들, 해상 교통 및 해운을 연구하는 경제학자 등 모든 전문가들은 해상교통로의 확보

용하지는 않을 것이다.

2) 원문은 “Whoever commands the sea commands the trade; Whoever commands the trade of the World commands the riches of the world, and consequently the world itself.” Clark G. Reynold, *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires* (New York: William and Morrow, 1974), p. 195. 에서 재인용.

3) 대외의존도는 한 나라의 GDP에서 그 나라의 수출입 총액이 차지하는 비율을 의미한다. 즉 우리나라의 수출입 총액은 우리나라의 GDP 총액을 상회하고 있는 정도다.

4) 한국수산개발원 부원장을 역임하신 정필수(丁泌洙) 박사와의 대화.

가 그 나라의 경제에 어떤 영향을 미치는가를 공부하는 사람들이라고 말 할 수 있다. 근대 해양 전략의 비조(鼻祖)이며 미국이 배출한 불세출의 군사전략 이론가라 추앙받는 마한(Alfred T. Mahan)이 저술한 「해양력이 역사에 미친 영향」<sup>5)</sup>이라는 고전은 다른 말로 ‘해양 교통로의 안전 확보가 국가들의 경제적 흥망성쇠(興亡盛衰)에 미친 영향’이라고 풀어쓸 수 있을 것이다. 해상 교통로를 안정적으로 확보한 나라는 경제력을 발전시킬 수 있으며 경제 발전은 그 나라를 강대국으로 만드는 원천이라고 주장한 마한의 책은 당연히 해군력 건설을 고려하는 모든 나라들이 바이블처럼 모시는 책이 되었다. 마한의 이론을 충실히 따랐던 영국과 미국은 세계를 제패한 강대국이 되었었고 지금 현재 세계의 패권을 향해 무서운 속도로 돌진하고 있는 중국의 전략가들은 예외 없이 모두 마한주의자(Mahanist)라고 불릴 정도다.<sup>6)</sup>

‘해양교통로의 안전 확보가 국가경제에 미치는 영향’이라는 주제는 아무리 자주 연구 되어도 과하지 않다. 이미 이 주제의 책과 논문들이 수도 없이 발표되었고 필자 역시 여러 차례 같은 주제의 글을 쓴 바 있지만 이 주제의 연구를 다시 진행 하면서 해양 안보의 확보가 국가의 안전에 중요하다는 사실을 다시 확인할 수 있었다. 해양교통로의 안전을 확보한다는 것이 바로 해양안보다. 해양안보란 즉 해로의 안보를 의미한다. 마한은 해양안보, 해양제패라는 개념들을 세계의 중요 해로의 안전을 확보하는 것이라는 의미로 사용하고 있다.

냉전이 끝나고 세계에 평화가 왔다고 믿게 된 1990년 이후, 적어도 2001년 9.11 테러이후 세계 주요 국가들이 군사력을 다시 증강시키기 시작 했을때까지, 세계 각국은 군사력을 대체적으로 감소시키는 방향으로 노력했다. 그러나 군사력의 감축이 육해공 3군 전체의 감축을 의미하는 것은 아니었다. 국가들은 군비를 줄이고 각국이 보유한 전체 군사력의 숫자를 감소시키는 패턴을 보였지만 해군력의 감소는 별로 이루어지지 않았다. 특히 아시아 국가들의 경우 탈냉전 시기 동안 전체 군사력은 줄어드는 반면 오히려 장비 중심으로 해군력이 급속히 증가되는 모양을 보였다. 미국의 경우도 탈냉전 이후 해군 전략이 바뀌기는 했지만<sup>7)</sup> 해군

5) Alfred T. Mahan, *Influence of Sea Power Upon History 1660-1783* (Boston: Little Brown and Co., 1890).

6) 중국의 해군력 증강에 대한 탁월한 저서의 저자인 요시하라와 홀름스는 오늘 중국의 전략가들은 모두 ‘마한주의자’(the Mahanians) 라고 불러야 할 것이라고 단언하고 있다. Toshi Yoshihara and James R. Holmes, *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to US Maritime Strategy* (Annapolis: Naval Institute Press, 2010)

7) 100년 이상 지속되어온 마한주의적인 on the sea 해양 전략은 냉전의 종식과 더불어 from the sea 라는 형태로 바뀌었다.

력의 질적 감축은 이루어지지 않았다. 21세기에도 세계 해양을 제패 한다는 미국 해군의 목표는 변하지 않았다. 다만 세계의 해양을 지배하기 위한 방식이 달라졌을 뿐이다.

이처럼 해양안보를 지키기 위한 노력이 국제정치의 시대 변화에도 불구하고 지속되고 있다는 사실은 해양안보라는 변수가 국가의 생존 및 경제발전을 위한 상수(常數)로 존재하고 있다는 사실을 말해 준다.

이 같은 중요성을 유념하여, 본 논문은 제 2 장에서 해상교통로의 안전과 국가경제 발전의 상관관계 및 인과 관계를 이론적, 실제적인 측면에서 설명하고자 한다. 다음으로 제 3장에서는 대한민국의 경우는 세계 어느 나라보다도 해상교통로의 확보가 국가의 경제발전은 물론 생존에 직접적인 영향을 미치는 나라라는 점을 강조하고자 한다. 본 장에서는 한국의 해로가 차단될 경우 한국이 당면할 경제적 손실에 관해 연구한 자료들을 소개함으로써 한국의 사활은 해로의 안전과 직결되고 있음을 주장할 것이다.

제 4장에서는 한국의 새로 열릴 가능성이 다분한 북극해 해양 항로에 관해서 논의를 추가할 것이다. 북극해 항로가 열릴 경우 이는 한국에 대해서 도전과 희망 두 가지 요인이 모두 포함될 사건이 될 것이다. 아직 전문가들 사이에서 많이 논의되지 않은 주제에 대한 논의를 촉구하기 위해서다.<sup>8)</sup> 다음 제 5 장에서는 21세기 초반인 현재 국제정치상 나타나는 해양 안보의 위협요인, 특히 대한민국에 대한 해양안보 위협요인 등을 고려 할 때, 대한민국은 과연 우리의 운명에 사활적인 해상교통로를 확보하기 위한 충분한 대비를 하고 있는가에 대해 논할 것이다. 해상교통로의 안전을 확보하기 위해 여러 가지 방안을 생각해 볼 수 있을 것이지만 궁극적인 방안은 결국 우리 해군의 능력이라고 말할 수 있다. 과연 대한민국 해군은 대한민국이 생명선으로 생각하고 있는 해로의 안보를 확보할 수 있는가의 문제는 대한민국이 앞으로 심각하게 생각해 보지 않을 수 없는 주제다. 해상교통로의 안전을 확보할 뿐 아니라 이를 잘 활용할 수 있는 능력을 포괄적으로는 해양력(Sea Power) 이라고 말한다. 해양력은 단지 해군만이 아니라 한 나라가 보유한 민간인 선박, 항해기술, 조선기술, 해양운용 능력들을 포괄적으로 지칭한다. 필자는 본 논문에서 해상교통로의 안전을 확보하는 능력을 ‘해군 군사력’(Naval Power)’으로 한정해서 연구할 것이다.

8) 한국 학계에서는 아직 「북극해 해로」에 관한 논의가 공식적으로 시작되지 않았다. 필자는 이 주제에 관해 실험적 연구(pilot study)를 진행 한 적이 있었는데 본 논문에 그 일부를 소개하고 북극해 해로가 한국의 미래에 제기하는 희망과 도전에 대해 이야기 하고자 한다.

## II. 해양교통로의 안전과 국가경제

해양교통로와 국가 경제 사이의 상관관계(相關關係, correlation) 혹은 인과관계(因果關係, causal relation)의 존재는 세계의 역사, 특히 세계 경제 발달사를 살펴봄으로써 밝혀 질 수 있을 것이다. 만약 바다와 바다의 길을 잘 활용한 나라들이 그렇지 않은 나라들에 비해 경제적으로 풍요한 삶을 누리고 살았다면 ‘해양교통로의 확보’와 ‘풍요로운 경제’라는 개념사이에는 적어도 상관관계가 존재한다고 말할 수 있다. 어떤 나라가 한때 해양을 잘 사용하던 나라로서 경제적인 풍요를 누리던 국가이었는데, 어느 날 이후 바다를 잘 사용하지 못하게 됨으로써 경제적인 풍요도 함께 잃게 되었다는 사례를 발견할 수 있다면 우리는 ‘해로의 안전’과 ‘국가의 경제발전’이라는 개념 사이에 인과관계가 존재한다고 말할 수 있겠다. 그렇다면 국가의 경제발전과 해양 사이에 어떤 역사적 관계를 찾아 볼 수 있을 것인가? 해양력과 국가발전에 관계를 해명해 줄 수 있는 역사적 사례들을 찾아봄으로써 이 문제를 구명(究明)해 볼 수 있을 것이다.

### 1. 해양국가와 경제발전의 긍정적 상관관계 - 역사적 사례들

‘인간의 역사는 바다를 잘 사용하게 될 줄 알기 시작함으로써 더욱 그 진보의 속도가 빨라지게 되었다.’ 라는 언급은 오늘 세계 모든 나라 사람들이 상식처럼 받아들이는 진리가 되었다. 바다는 문명과 문명을 차단하는 방해 요인이 아니라 문명과 문명을 연결하는 통로로서 작동했기 때문이다. 인간의 역사를 거슬러 올라가 살펴본다면 육지에 기반을 두었던 농업 및 수렵 문명은 인간들이 바다로 눈을 돌리기 시작한 이후 본격적인 상업문명, 산업 문명으로 발전하게 되었다. 바다를 이용할 줄 알게 됨으로써 인간들은 교역의 범위를 외부 세계로 확대할 수 있게 되었고 당연히 경제규모는 확대 되게 되었다. 외부세계의 신기한 물자들은 호기심과 모험심을 자극 하지 않을 수 없었다. 15세기 초반 서양의 항해술 발전이 동양의 향료를 쉽게 구입하려는 마음에서 자극 받은 것이라는 사실은 지금 역사의 상식이 되었다.

서양 문명의 원류라고 말할 수 있는 그리스의 도시국가들은 애초에는 농업

지향적, 육지 지향적인 국가 정책을 견지하다가 점차 바다에 눈을 돌리기 시작함으로써 보다 번영된 제국을 건설할 수 있었다. 농민들로 구성된 육군을 강조했던 「아테네」는 점차 해군 중심의 군사력을 건설함으로써 상업국가, 무역국가로 성장했고 궁극적으로 그리스는 세계의 패자로 군림할 수 있었다. 해양 진출을 통해 막강한 경제력을 확보한 아테네는 막강한 육군을 보유하고 있었지만 해양으로의 진출을 소홀히 했던 「스파르타」를 궁극적으로 제압할 수 있었고 그리스반도는 물론 지중해 전체의 패자로 군림할 수 있게 되었다.

고대 그리스에서는 아테네의 경우처럼 바다의 자원을 정치적 목표에 체계적으로 적용하려는 정치 체계를 탈라소크라시(thalassocracy)라고 불렀다. 탈라소크라시의 사전적 의미는 ‘바다에서의 우위(maritime supremacy)’ 또는 ‘바다의 지배(rule of the sea)’라는 뜻이다. 기원전 5세기의 아테네에서 이 용어는 대단한 유행어였었다. 이와 함께 데모크라시(democracy, 즉 다수에 의한 지배 rule by the many) 라는 용어도 유행하게 되었다.<sup>9)</sup>

유럽 전쟁사의 권위자인 지오프리 파커(Geoffrey Parker) 교수는 ‘농촌적’인 보병(agrarian infantry)위주의 군사력이 ‘도시적인 해군’(urban navy)으로 변화된 데서 아테네의 번영과 영광의 원인을 찾고 있다.<sup>10)</sup> 당시 바다를 향한 진출은 아테네의 상업 및 산업의 급속한 발달을 가져왔고, 상업 및 산업의 발달은 그리스 사회의 구성을 변화 시켰다. 많은 사람이 부유하게 되었고, 정치에 참여할 수 있는 시민이 늘어나게 되었다. 해군력의 발전, 해양으로의 진출은 상업의 발전을 초래했고 이는 그리스의 시민사회, 민주 사회를 발전시키는 계기가 되었다. 해군국이 육군국보다 민주주의가 빨리 진행 될 수 있는 재미있는 근거가 있다. 고대 국가에서 귀족 혹은 부유한 시민만이 군인이 될 수 있었다. 그들은 자기 스스로 무장을 갖추었다. 무장을 갖추 능력 없는 자는 군인이 될 수 없었다. 그러나 해군의 경우 국가가 배를 제공하는 수밖에 없었다. 개인이 배를 만들 수 있을 정도로 부유하지는 못했다. 국가가 배를 제공하면 보통 사람들이 선원(해군)으로 근무할 수 있었다. 해군 국가에서 민주주의가 빨리 발전 한 이유가 여기 있다.

그리스의 해군력은 기원전 5세기 무렵 200척이 넘는 삼단노선<sup>11)</sup> 을 보유하

9) George Modelski and William R. Thompson, *Seapower in Global Politics, 1494-1993* (Seattle: The University of Washington Press, 1988), pp.4-5.

10) Geoffrey Parker(ed) *Cambridge Illustrated History of Warfare* (New York: Cambridge University Press, 1995), p.26.

11) 당시 배들은 사람들이 젓는 노(row)를 추진력으로 삼았다. 삼단노선이라 함은 노가 3층으로 된 대형 선박을 지칭한다. 이미 기원전 3세기에 오늘날의 군함과 크기가 맞먹는 군함이 건조되기도

고 있었고 노를 젓는 선원만도 40,000명 이상을 보유하고 있었던 막강한 군사력이었다. 아테네의 명장 페리클레스(Pericles)는 펠로폰네소스 전쟁을 아테네의 승리로 이끌기 위해 해군에 의존하는 전략을 수립했다. 페리클레스는 연설했다. “우리들 앞에 펼쳐진 세계는 두 개의 부분으로 나뉘어 있다: 육지와 바다가 그것이다. 두 가지는 모두 인간의 생활에 가치가 있고 유용하다. 우리가 오늘 지배하고 있는 곳과 다른 곳을 지배하기 위해 우리는 더욱 멀리 (바다를 통해) 나가야 한다. 우리가 오늘 보유하고 있는 해군을 막을 수 있는 자는 지구위에 없다. 페르시아 왕도 그 누구도 우리 해군이 항해 해 나가는 것을 막을 수는 없을 것이다.”<sup>12)</sup>

이 이후 오늘에 이르기까지 바다를 제패한 민족 혹은 국가는 언제라도 상대적인 풍요와 번영을 누리는 위치에 있었다. 특히 전 지구의 바다가 경쟁의 대상이 되기 시작한 15세기 말엽 이후 세계 정치, 경제의 챔피언 혹은 패권국(hegemonic power)이라고 말할 수 있는 국가들은 예외 없이 바다로 진출했고 바다에 국가의 존망을 걸고 있는 해양국가(Maritime powers)들이었다. 각 시대별로 세계에서 가장 풍요한 경제력을 보유하고 있었던 나라들은 동시에 가장 막강한 해양력과 해군력을 보유하고 있었다는 사실은 이미 훌륭한 연구 결과들에 의해 증명 되었다. 세계 강대국의 흥망성쇠를 연구한 학자들은 해양을 지배하는 국가들이 역사적으로 세계패권을 장악한 나라들이었다는 사실을 증거하고 있다.<sup>13)</sup> 패권과 해양력의 관계, 세계 패권 쟁탈 전쟁 등을 연구한 학자들은 세계패권쟁탈을 위한 전쟁에서는 궁극적으로 육군보다 해군이 더 유용한 군사력이라는 사실을 밝히고 있다.<sup>14)</sup> 물론 세계의 패권국이 된 후 진정한 패권을 유지하기 위해서는 바다 건너편에 있는 강대국의 육군을 제압 할 수 있을 정도의 육군을 보유하고 있어야 한다.<sup>15)</sup>는 것도 필수적인 일이 아닐 수 없다.

---

했다. 이집트의 프톨레미 4세는 길이 120 m, 3,000명의 노 젓는 선원, 수병 3,000-4,000명을 태우는 거대한 군함을 만든 적도 있었다. 이 배는 톤 수가 3,217톤에 이르렀다. Parker, 앞의 책, p. 42. 참조.

- 12) Thucydides, *The History of the Peloponnesian War* translated by Rex Warner, New York: Penguin Books, 1954) p.160. 한글 번역문은 필자가 독자들의 이해를 위해 약간 의역한 것입니다.
- 13) George Modelski and William R. Thompson 앞의 책;
- 14) Colin Gray, *The Leverage of Power : The Strategic Advantage of Navies in War* (New York: The Free Press, 1992) 정호섭 (역) 해양력의 우위(서울: 한국해양전략연구소) ; Jack Levy, *War in the Modern Great Power System 1495-1973* (Lexington: The University of Kentucky Press, 1983)
- 15) John J. Mearsheimer, *The Tragedy of Great Power Politics* (New York: Norton, 2000), 이 책의 한국어판은 이춘근(역) 「강대국 국제정치의 비극」 (서울: 나남출판, 2004),

바다는 자원의 보고(寶庫)이며 지구 반대편의 문명권에서 생산되는 진귀한 물품을 대량으로 수송해 줄 수 있는 통로였기 때문에 바다를 장악한 국가는 언제나라도 그렇지 못한 국가들보다 경제적인 풍요를 누릴 수 있었다. 그래서 많은 나라들은 바다를 향한 모험에 도전했던 것이다. 우리는 바다를 향한 도전은 서양 세계의 일이라고 생각하는 경향이 있지만 바다를 제패 하려는 노력은 인류의 보편적인 노력이었다. 동양 국가들, 특히 우리 선조들도 바다를 활용하기 위한 노력을 이미 고대부터 시작했었다.<sup>16)</sup> 그러나 바다가 풍요의 원천이라는 사실은 동시에 바다가 갈등의 대상이 된다는 사실을 말해 준다. 여기서 바다를 이용할 줄 알아야 한다는 논리와 함께 바다를 장악하고 지켜야 한다는 논리가 나오는 것이다.

15세기 이후 포르투갈, 스페인, 네덜란드 등 서양의 제국들이 당시의 항해술과 모험심을 통해 세계를 일주하는 항로를 개발한 이후의 시대를 대항해(大航海) 시대라고 부른다.<sup>17)</sup> 그 이후 영국, 프랑스 등에 의해 유럽의 세계적인 지위가 확보되는 18세기 이후를 제국주의의 시대(Age of Imperialism)라고 부르며, 제국주의가 종식되는 와중에 전쟁으로 점철된 20세기가 끝난 지금, 우리는 다시 바다의 중요성이 결정적으로 중요하게 된 새로운 해양의 세기를 맞이하고 있는 것이다. 세계화의 시대(Age of Globalization)라 불리는 오늘은 전 세계 경제 체제가 무역을 통해 하나의 단위로 엮어지게 된 바다의 시대가 되었다. 최근 중국이 산업화, 무역국가가 된 이후 본격적으로 해군력을 증강 시키고 있는 이유는 바다를 장악하지 않은 채 경제대국이 될 수 없다는 사실을 인식했기 때문일 것이다.

한국은 반도국으로서 해양국가와 대륙국가의 요건을 모두 갖추고 있는 나라다. 시대별로 해양 국가를 지향해서 번창한 시절이 있었는데 하면 대륙 국가를 지향하며 왜소한 나라가 되어 안주한 적도 있었다. 장보고 이야기, 백제의 활발한 해양 활동은 바다와 경제발전의 좋은 상관 관계를 말해 주는 한국의 역사가 아닐 수 없다. 비록 해양국가로서의 발전을 포기했던 조선이었지만 임진왜란 당시 이순신의 활약은 우리 한민족은 언제나라도 해양력을 사용할 줄 알았고 해양력의 긍정적인 효과를 이해하고 있었다는 사실을 증거하는 역사적 사례가 된다.

2차 대전이 종식되는 1945년 한국은 독립을 이루었지만 분단이 되고 말았

16) 서기 8세기 경 일본인들은 중국(당나라 시대)을 모방하기 위해 열심히 견당사(見唐使)를 파견했는데 5-600명이 4척의 배에 나뉘어 타고 중국을 왕복하는 해로를 택했었다. 신라와의 관계가 약화된 후 서남계도로부터 동지나해를 통하는 남로를 택했는데 4척 모두 무사히 왕복한 적은 단 한회 밖에 없었다고 한다. 東京大 教養學部 日本史 研究室 編, 金鉉球 (譯) 「日本史 概説」 (서울:지영사, 1998), p. 75.

17) 주경철, 「대항해 시대: 해상 팽창과 근대 세계의 형성」 (서울: 서울대학교 출판부, 2008).



다. 분단의 결과 대한민국은 해양국가, 민주국가, 자본주의 국가로 상징되는 미국 진영에 편입 되었고 북한은 대륙국가, 독재국가, 공산주의 국가를 대표하는 소련 진영에 포함 되었다. 특히 1950-1953 6.25 전쟁 이후 대한민국의 국가발전 전략은 해양국가, 자본주의 무역 국가를 지향하는 것이었으며 그 결과를 성공이라고 말하지 않을 수 없다. 대한민국은 그동안 미국 및 자본주의, 민주주의 진영이 보장해 주는 해로의 안보 덕택에 우리의 해군력이 그다지 강하지 않았음에도 불구하고 세계 10위권의 무역국가, 산업국가로 발돋움 할 수 있었다. 지난 50년 동안의 국제전략 구조는 우리 스스로의 해군력이 거의 없었음에도 불구하고 우리나라의 해양교통로 안보가 확립 되어 있는 상황이었고 그 결과 우리는 세계 유수의 해양국가-무역국가로 성장할 수 있었던 것이다. 부존자원이 척박하고 영토가 비좁은 반면 인구는 상대적으로 과다한 한국은 제조업을 발전시키고 상품을 외국에 수출함으로써만 부강한 국가를 이룩할 수 있다는 올바른 신념 아래 국가의 운명을 걸고 지난 30여 년 동안 상당수준의 산업화를 이룩하는데 성공하였다. 냉전이라는 특수한 국제정치 체제는 우리나라 뿐만 아니라 미국의 진영에 포함 되어 있는 모든 나라들이 마치 하나의 국제적 ‘공공재(public goods)’처럼 미국으로부터 해양교통로의 안전을 제공받는 구조였다. 미국은 막강한 해군력을 통해 미국진영에 속하는 국가들에게 해양교통로 안전이라는 가치를 제공 했고, 그럼으로써 미국 진영이 소련 진영에 궁극적으로 승리할 수 있도록 노력했다. 자국의 해군력이 거의 없었음에도 불구하고 일본, 독일 등은 미국 해군이 제공하는 해양교통로의 안전 확보 덕택에 전쟁 이후 단 30년 만에 경제가 완전히 회복되는 기적을 이룩할 수 있었다.

## 2. 해양을 포기한 자 경제적으로 몰락했다

앞부분에서는 경제발전을 이룬 나라들, 세계의 패권을 장악한 나라들은 대체로 바다를 지향한 나라들이었다는 역사적 사례들을 찾아보았다. 아테네는 해양국가가 됨으로써 경제발전과 민주주의를 이룩할 수 있었고 15세기 이후 대항해 시대를 주도한 국가들은 모두 막강한 해군으로 세계의 바다와 부를 장악할 수 있었다. 최근의 사례를 보아도 바다와 경제발전의 긍정적 상관관계는 쉽게 찾아진다. 일부 학자들은 패권국이 되기 위해서는 해군력이 필수적이라는 사실을 주장하기

도 했다. 이상의 사례들은 적어도 해양력이 경제발전에 긍정적 상관 관계를 가지고 있음을 말해 주는 증거들이다.

그러나 역사적으로 보았을 때 바다를 적극적으로 사용하다가 갑자기 바다에 대한 관심을 단절시킨 사례가 있다. 중국 명나라가 그런 경우인데 중국의 사례를 살펴보면 바다를 제패하려는 의도와 그것을 포기하려는 의도가 한 나라의 운명을 어떻게 변화 시키는지를 잘 알 수 있다. 한국과 완전히 대칭을 이루는 국가발전 방식을 지향한 나라가 북한인데 북한의 사례역시 해양력과 경제발전의 직접적인 관계를 말해 주는 좋은 예가 될 것이다.

### 3. 정화함대를 보유했던 세계 최고의 해양국가 중국<sup>18)</sup>

중국은 한때 세계 최고의 해양 세력을 보유한 나라였지만 갑자기 해양진출을 금지하는 국가정책이 시행된 이래 몰락의 길을 걸었던 나라다. 중국 해양세력의 흥망성쇠는 해로와 국가경제의 상관 관계를 극명하게 나타내 주는 좋은 역사적 사례가 된다. 중국은 당(唐)나라 시대부터 바다로 나갈 수 있는 군함을 건조한 나라며 당나라는 중국사상 최초로 해양제국이라고 말하기 족한 송(宋, 960-1279) 나라의 해군력의 기반을 제공하였다.

중국 역대 왕조 중에서 가장 해양적 성격이 강했던 왕조인 송나라의 해군력은 당나라의 육군을 격파함으로써 천하를 재통일 했다. 송나라는 특히 경제적 측면과 해양 기술적인 측면에서 눈부시게 발전 했다. 남서 아시아와의 무역 루트가 이미 널리 사용되고 있을 정도였다. 송나라 군함은 나침반을 처음으로 사용했고 1000명 이상의 병사가 승선 할 수 있을 정도의 대규모 였다.<sup>19)</sup> 중국의 선박 건조자들은 최초로 dry dock(건선거: 乾船渠)을 만들었다. 1044년에 이미 손으로 들고 다니는 나침반을 가지고 있을 정도였다.<sup>20)</sup> 1274년 당시 송나라는 무려

18) 이 부분의 논의는 필자가 2003.6.27 서울 힐튼호텔에서 열린 「한국해양전략연구소 세미나에서 발표했던 논문 “中國 海軍力 發展의 歷史的 軌跡” (중국 해군력 발전의 역사적 궤적)을 다시 정리 해서 작성 한 것이다.

19) Peter Lorge, “Water Forces and Naval Operations” in David Graff and Robin Higham(eds) *A Military History of China* (Boulder: Westview Press, 2002), p.86.

20) 중국인의 항해술에 관한 자세한 언급은 Joseph Needham, *Science and Civilization of China vol.1-6* (London: Cambridge University Press 1954-86)을 참조. 송대를 중심으로 한 약 500년 기간 동안 중국은 세계 최강의, 세계 최신예의 해군력을 보유하고 있었다. 특히 Paul C. Forage, “The Foundation of Chinese Naval Supremacy in the Twelfth

13,500척에 이르는 해군력을(군함) 배치하고 있었다.<sup>21)</sup> 송은 또한 독립군으로서의 상비적인 해군을 갖추었던 최초의 나라였다.<sup>22)</sup> 당시 남송(南宋)과 금(金)나라를 비교하여 ‘남에는 전선(戰船)이 있고 북에는 전마(戰馬)가 있다’는 말이 있을 정도였다. 그러나 송나라는 점차 경제적인 풍요와 함께 문약(文弱) 한 국가로 타락했고 결국 몽고족이 건설한 원나라에 의해 멸망의 길을 걸었다.

몽고족은 본시 대륙 기마민족이었지만 원나라는 해군을 대단히 강조 했었다는 특징이 있다. 원나라는 쿠빌라이 칸 이후 해군을 건설하기 시작했고 월남, 자바, 일본을 공격하기 위해 엄청난 해군력을 건설했었는데 1274년 日本을 공략할 당시 동원된 함선은 900척이 넘었고 동원 병력은 250,000명이 넘었다. 원은 1279년 남송을 멸망시킨 후, 1281년의 일본 침공 작전에는 무려 4,400척의 군함을 동원할 수 있었다.<sup>23)</sup>

몽고는 내부적 부패 등에 의해 몰락하고 새로운 왕조 명나라가 출범 했다. 명나라는 초기에 강대국의 기틀을 잡는데 어려움을 겪기는 했지만 3대 영락제(永樂帝)에 이르러 그 위세는 명실공히 전 세계적으로 뻗어나갔다. 명의 막강한 해양 세력 덕분이었다.

명의 건국에서부터 해군은 결정적인 역할을 했었다. 중국 전쟁사상 유명한 전투중의 하나인 주원장과 명의건국을 반대하는 반란 세력 진우량(陳友諒)이 벌인 파양호(鄱陽湖)의 전투는 호수위에서 벌어진 대규모 수상 전투였었다. 명나라는 영락제 5년(1405년)부터 다음 황제인 선종 7년 (1433)에 이르기까지 28년 동안 7차에 걸쳐 대 항해를 개시한 세계 사상 초유의 대 함대인 정화 함대를 보유하고 있었다. 정화(鄭和) 함대는 7차의 항해기간 중 50개국 이상을 방문했으며 남양 군도와 인도양을 거쳐 아프리카 동부까지 진출했었다.

鄭和 함대의 배들은 그 규모가 압도적으로 커서 가장 큰 배는 길이가 44장,

Century.” in Jack Sweetman(ed) *The New Interpretations in Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy*, September 11–13, 1991, p.3을 참조.

21) Forage, Ibid., p. 70

22) 解放軍出版社, 「中國軍事史: 卷 三 兵制」(北京: 解放軍出版社, 1987), p.296–301.

23) John K. Fairbank, “Maritime and Continental in China's History”, in John K. Fairbank and Dennis Twitchett (eds.) Vol.12, Part 1, *Republican China:1912–1949* (Cambridge: Cambridge University Press, 1983) p. 15. 쿠빌라이 칸은 5000척의 군선을 건조하고 70,000명의 해군을 양성했다. 1270년부터 해전이 시작되었고 3년 후 군선 2,000척과 해군 50,000이 추가 되었다. 1273년 대규모 공격이 개시 되었고 송은 양자강에 대한 통제력을 잃음과 동시에 운명이 결정되었다. 1279년 오늘날의 홍콩 부근인 아이산에서의 마지막 전투에서 송은 패망했다.(1279). 이 부분은 Lorge, *Op.Cit.*, p. 86. 참조

폭이 18장 (길이 약 120m, 폭 49m)의 어마어마한 규모였다. 총톤수도 1500톤에 이르는 경이적인 함선이었다. 다른 설명에 의하면 鄭和 함대의 보물선(寶物船)들은 그 길이가 무려 148m 정도에 이른 것으로 추정하기도 하지만 목선(木船)일 경우 그 정도의 크기로 만든다는 것이 대단히 어렵다는 것이 정설이기는 하다.<sup>24)</sup> 함대에는 배가 많을 경우 100척에 달했고 적을 경우라도 4-50척에 이르렀다. 항해 때 인솔한 병사 와 수행원도 많을 때는 37,000명, 적을 경우라도 27,500이 넘는 대 함대로서 이 같은 원정은 중국 역사상은 물론 세계 역사상에도 그 유례가 없는 일이었다.<sup>25)</sup>

강대국의 흥망 성쇠에 관한 유명한 이론가인 폴 케네디 교수는 15세기 중국에 그토록 큰 함대가 존재했다는 사실을 생각할 경우 ‘중국이 포르투갈을 발견했어야 옳았지 포르투갈이 중국을 발견한 것이 이해하기 어려운 일’ 이라고 주장한다. 鄭和 함대의 보물선(寶物船 Treasure ship) 은 콜럼버스가 아메리카 대륙을 발견했을 당시 타고 갔던 산타마리아호와 비교할 수 없을 정도로 큰 선박이었기 때문이다. 정화 함대의 보물선의 길이는 컬럼버스의 산타마리아호보다 4배 정도 길었다. 미국에서 출간되어 논란을 일으키고 있는 개빈 멘지스(Gavin Menzies)의 책은 鄭和 함대는 동아프리카까지 진출한 것이 아니라 지구 전체를 한 바퀴 돌았다고 주장한다. 鄭和 함대는 이미 1421년 아메리카 대륙에 도달했다는 것이다.<sup>26)</sup>

그렇다면 이 막강한 해양 세력을 보유하고 있었던 중국은 왜 갑자기 대규모 항해를 중단하게 되었는가? 왜 서양제국과 상대가 되지 않는 압도적 우위를 가지고 있던 중국의 해양력이 갑자기 쇠퇴하고 만 것일까? 막강한 선단을 보유하고 있었던 명은 鄭和 원정 이후 불과 3년이 지난 1436년, 바다로 나갈 수 있는 선박의 건조를 금지하는 황제의 칙령을 발표했다. 두 개 이상의 돛(mast)을 달 수 있는 배들을 폐기하라는 구체적인 법령도 포고되었다. 중국은 세계를 향해 나갈 수 있는 능력을 스스로 포기하고 만 것이다.<sup>27)</sup>

24) Louise Levathes, *When China Rules the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433* (New York: Oxford University Press, 1994), p.80. 레바트 교수는 鄭和 함대의 보물선의 길이를 약 120m 정도로 추정한다. 이 같은 대규모의 배가 약 250척 있었던 것으로 알려져 있다.

25) 宮崎正勝, 鄭和の南海大遠征: 永樂帝の世界秩序再編 (東京: 中公新書 1371, 1997), 이 책은 한국어 번역이 되었다. 이규조 역 『鄭和의 대원정』 (서울: 일빛 출판사, 1999). 함대의 인원 에 관한 자료는 미야자키, p. 92 참조.

26) Gavin Menzies, *1421: The Year China Discovered America* (New York: Morrow, 2002).

중국이 이처럼 해양 지향적인 국가 성격을 급격히 바꾼 이유를 케네디 교수는 중국의 유교적 관료제에서 찾는다. 중앙집권적 권력을 장악하고 있는 그들은 해양원정과 교역을 통해 변방의 세력들이 부(富)를 증가하는 현상을 용납할 수 없었다는 것이다. 즉 부의 증가는 결국 권력의 증가를 초래 할 것이기 때문에 미리 이들을 억압했다는 것이다.<sup>27)</sup> 또 다른 설명은 이 무렵 북방의 흉노가 점차 흥기함으로서 중국의 안보에 위협이 되고 있었다는 사실이다. 15세기 중엽 명 조정은 북방의 위협에 대처하기 위해 남방진출을 스스로 포기한 것일지도 모른다.<sup>28)</sup>

결국 명은 세계 최강의 해군국이었지만 스스로 이를 포기했고<sup>30)</sup> 당시 서서히 힘을 늘어가던 서구 제국들이 세계 해군의 주역으로 자리 잡게 되었다. 이 같은 힘의 반전 현상은 중국이 궁극적으로 서구 해양 강국에 의해 반 식민지로 전락하는 19세기까지 지속되었다.

명은 막강한 해군국이기는 했지만 해군은 독립적인 군종으로 성장하지 못한 채 방어지역에 배속되어 지안방수관(地岸防守官)의 지휘통제를 받았다는 제도적인 결함도 가지고 있었다.<sup>31)</sup>

내륙의 만주족이 건설한 청은 1683년 대만(臺灣)을 정벌한 이후 더 이상 해군력에 의존하려 하지 않았다. 유럽인들과 부딪히는 19세기에 이르기까지 청은 해군의 중요성을 심각하게 생각하지 않았다. 창나라의 해군은 18세기 말 19세기 초의 서양 제국들의 근대 해군력을 상대할 수는 없는 수준이었다. 청은 아편전쟁 이후 국권을 상실할 위기에 처한 1862년 비로소 해군력 강화를 위한 방안을 강구하기 시작했다. 그러나 형식에 치우친 청의 해군력 증가는 더 강한 함대를 가지고도 일본과의 전쟁에 승리하지 못했다. 그 이후 중국의 역사는 우리가 아는 바 그대로다. 해군력을 스스로 버린 중국은 해양제국으로 성장한 서구 열강에 의해 반 식민지로 전락(轉落)하고 말았다.

중국의 경우는 해양력과 국가발전의 공식을 너무 적나라하게 보여주는 사례가 아닐 수 없다. 1978년 이후 급속한 경제 발전을 이룩한 중국이 다시 해양력 건

27) Paul Kennedy, *Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000* (New York; Random House, 1987), pp.4-9.

28) Kennedy, *Ibid.*

29) 이는 필자가 2002년 1학기 미국 오하이오 주립대학 역사학과의 중국 明代史 전공 교수인 Cynthia Brokaw 교수의 중국사 Reading course 대담 중에 청취한 것이다.

30) 명나라가 더 이상 해상 활동을 포기한 이유로 제시되는 다른 이유들은 다음과 같다. 1. 여행 경비가 너무 많이 들어갔다. 2. 내시들의 힘이 커지는데 대한 중국 궁중의 두려움 때문이었다. 鄭和 그 자신이 내시 였다. 3. 유교질서는 원칙상 국제 교역에 반대했다. 등이다.

31) 백기인, 「中國軍事制度史」(서울: 國防軍史研究所, 1998), p. 230.

설에 박차를 가하고 있다는 사실은 해양력이 경제발전을 위해 얼마나 중요한 군사력인지를 처절하게 경험 한 중국인의 발상이 아닐 수 없다.

#### 4. 해양교통로의 중요성

세계화의 시대가 된 오늘날의 세계 경제는 하나의 단위가 되었다. 미국 뉴욕에서 2001년 야기된 테러사건과 2008년 야기된 월스트리트 금융 붕괴 사건은 즉각 미국의 세계의 경제 침체를 초래했다. 세계화의 시대는 각국 국경을 넘나드는 물동량의 규모 역시 엄청난 속도로 증가되게 마련이다. 또한 어떤 제품의 원산지 와 생산국이 어느 나라인지 알 수 없을 정도다. 이런 시대를 가능케 한 것이 여러 가지 있지만 특히 중요한 기여는 해로를 통한 화물의 수송이라는 사실은 말할 필요도 없다. 다음의 표는 세계의 화물 물동량이 얼마나 빠른 속도로 증가하고 있는지를 보여준다.

〈표 1〉 해로를 통한 세계 물동량<sup>32)</sup>

(단위: 100만 톤)

| 연도    | 해상물동량 | 증가비율  | 1992기준 |
|-------|-------|-------|--------|
| 1992: | 4,328 | -     | 100.0  |
| 1995: | 4,865 | 112.4 |        |
| 2000: | 5,918 | 136.7 |        |
| 2005: | 7,259 | 167.7 |        |
| 2010: | 8,373 | 193.5 |        |

위의 표는 냉전이 종식 된 이후 세계화의 시대를 맞이하여 국제무역이 얼마나 빠른 속도로 증가하는가를 보여 준다. 이 표는 당연히 해로의 중요성이 증대되는 모습도 보여 준다. 1997년 세계 해운물동량이 사상 처음 50억톤을 돌파 한 이후 2010년에는 80억톤을 넘었다. 지구 위의 전체 인구가 2010년 현재 약 65억 명 이었다는 사실을 고려해서 계산해 본다면 지구상에 존재하는 인류는 2010년 기준, 연간 약 1,300kg 이상의 무게에 이르는 ‘소위 바다를 건너온 물건’을 사용

32) 한국선주협회, 「2011 해상통계」, pp.60-61에서 발췌. 동 자료는 건화물(철광석, 석탄, 곡물 등) 과 원유, 유제품, 가스등을 모두 합친 것이다.

하고 있었다. 한국 사람들은 물론 세계 평균을 훨씬 넘는다. 기름이 단 한 방울도 나지 않는 우리나라 국민들은 주유소에 들러 자동차 연료 탱크를 채울 때 마다 적어도 외국에서 들어온 물건을 60-70kg 이상 구매하는 것이나 마찬가지다.

우리 국민들이 일 년 동안 소비하는 식량을 무게로 치면 얼마가 될까? 우리 국민이 일 년 동안 소비하는 식량 중 3/4이 외국에서 수입하는 것이라니 대한민국 국민들은 해로를 통해 들어온 물건을 가장 많이 사용하는 나라가 아닐 수 없다.<sup>33)</sup>

이처럼 탈냉전 시대이후 20년 만에 두 배 이상 증가된 국제화물 물동량을 처리하기 위해 세계 각국의 선박 보유량 역시 상당히 대단히 빠른 속도로 증가 되었다.

〈표 2〉 세계 선박 보유량

(단위: 100만 선복량(DWT))<sup>34)</sup>

| 연도   | 선박 보유량 |
|------|--------|
| 1990 | 591.2  |
| 1995 | 646.9  |
| 2000 | 800.6  |
| 2005 | 927.0  |
| 2010 | 1290.5 |
| 2011 | 1411.6 |

※ DTW(Dead Weight Tones: 선박이 적재할 수 있는 화물의 중량을 의미)

위의 자료 역시 얼마나 빠른 속도로 해운 수송 수단이 증가하고 있는지를 보여준다. 세계 각국은 매년 2,000 만 톤 이상의 새로운 선박을 건조하고 있으며 선박 증가량(톤수기준)은 1990년에 비해 2011년의 경우 무려 2.4 배로 증가 되었다. 바다를 통해 이루어지는 교역이 압도적으로 증강되고 있다는 의미다. 이제 세계 어느 나라도 자국 스스로 경제생활을 영위해 나갈 수 없다. 모든 나라는 외국으로부터 물건을 사오고 자신이 만든 물건을 가져다 팔면서 살아간다. 한국의 경우 바다는 한국의 생존에 사활적인 것이라는 사실은 이미 상식화된 지식이다. 다음 제 3장에서는 한국이 얼마나 크게 바다에 의존하고 있는가를 살펴보기로 하겠다.

33) 이 부분에 관한 자세한 논의는 본 논문 제 3 장의 주제가 된다.

34) 한국선주협회, 「2011해사통계」, p. 45.

### III. 해양교통로와 한국의 국가경제

제 2장에서는 해양교통로와 경제력의 상관관계에 대해서 분석했다. 해양교통로를 잘 활용해서 경제적으로 부유한 나라로 성장했던 국가들과 그 반대의 길을 걸었던 국가들의 이야기를 통해 국가경제와 해양교통로는 긍정적 상관관계를 가지고 있는 변수라는 사실을 알 수 있었다. 중국의 경우는 국가경제와 해양의 사용은 거의 인과관계라고 말해도 될 정도로 해양력과 국가경제 발전 사이에 밀접한 관계가 있음을 보여주는 사례였다.<sup>35)</sup>

한국의 경우 세계 어느 나라보다 바다에 국가 경제 발전의 운명을 걸고 있는 나라다. 해양교통로의 안전이 확보 되지 않을 경우 한국은 거의 즉각적인 국가 멸망의 위기에 빠질지도 모를 나라다. 이번 장에서는 한국의 경제발전이 해로안보와 어떻게 연계되어 있는지를 통계 자료들을 인용해서 분석하고 해양교통로가 위협 당할 경우 한국이 처한 위협을 시나리오 식으로 예측해 보고자 한다.

#### 1. 한국경제와 해양교통로의 사활적 중요성

2010년 현재 세계의 해양 물동량 총량은 83억 7300만 톤 이었다. 같은 해 해상을 통한 한국이 차지하고 있는 물동량은 수입 물동량 6억 4700만 톤, 수출 물동량 3억 1900만 톤으로 총 물동량은 9억 6619만 3342 톤 이었다.<sup>36)</sup> 우리나라의 항구를 오가는 화물 물동량은 세계 전체의 11.54 % 에 이른다. 대한민국의 인구가 세계의 0.69% 정도인데<sup>37)</sup> 세계 화물 물동량의 11.5 % (세계 평균의 약 16.7 배)를 차지하고 있다니 가히 한국 국민들은 물 건너 온 물건을 세계적으로 많이 쓰는 나라라고 말하지 않을 수 없다. 수입 물동량 무게 기준으로 치면 그 비중은 더욱 올라갈 것이다. 우리나라의 수입 물동량의 무게는 세계 수입 물동량의

35) 사회과학 현상에서 인과 관계를 말하는 것은 쉬운 일은 아니다. 그러나 중국이 해양개척에 적극 적인 시절 경제적으로 잘 나갔다가 갑작스런 해금정책 이후 경제가 쇠락하는 모습은 해양과 경제발전 사이에 모종의 인과 관계가 있을 수 있다고 추론 할 수 있게 한다.

36) 「2011해사통계」, p. 27.

37) 2010년 기준 한국 인구는 4858만명으로 세계 전체의 0.69%였다. 자료: [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_population](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_population)



15.45%에 이르고 있다. 우리나라 사람들은 다른 나라 사람들 평균보다 무게 기준으로 무려 22.4 배에 해당되는 바다 건너온 물건을 쓰고 살아가는 사람들이다.<sup>38)</sup>

그래서 한국의 경우 해로는 다른 나라의 경우보다 훨씬 더 중요하며 이를 학술적으로 증거 하는 연구 결과들도 적지 않다. 우선 우리나라의 해로에 대해 살펴보고 한국의 해로가 차단 된다면 어떤 일이 발생할런지에 대해 분석해 보기로 하자.

## 2. 길고 험한 한국의 해로

한국은 그 수출입 물동량의 99.7%가 바다를 통해서 이루어지고 있는 나라다. 한국은 석유가 한 방울도 나지 않는 나라이지만 매일매일 1,900만대나 되는 자동차들이 쉴 새 없이 분주하게 다니고 있는 나라다. 이 자동차들은 모두 수입되는 연료로서 움직이는 것이다. 이 자동차를 움직이기 위해서라도 수 십 만톤 짜리 유조선이 쉴 새 없이 페르시아만의 석유를 한국으로 퍼 날라야 한다.<sup>39)</sup> 일본인들은 석유 수송로를 생명선(生命線: Life Line)이라고 부른다. 우리에게도 그 선은 생명선임이 분명하다. 이 배들은 대부분 말라카 해협이라는 아주 좁은 전략적인 해협을 통과하는데 1998년 당시 해협을 통과하는 세계 각국의 화물선은 일일 당 114척, 연평균 41,600척에 이르렀으나 2003년 62,334척을 돌파했고 현재 그 이상의 화물선들이 매년 이곳을 통과한다.<sup>40)</sup>

이처럼 한국의 해로는 길고 험악하다. 일단 거리가 멀며 오는 길이 복잡다단

38) 세계 전체 물동량의 절반인 41억 8600만 톤이 세계의 수입 물동량이다. 한국의 수입 물동량은 6억4700만 톤이니 한국의 해로 의존도는 세계적으로 높다. 특히 수입 물자는 수출 물자보다 무게 기준 2배 정도 된다.(철광석, 석유, 식량).

39) 한국의 자동차들이 년 평균 약 20,000km를 주행한다고 하니, 차 한대 당 1년간 약 2000 리터의 휘발유를 소비한다고 추정할 수 있겠다. 한국 전체에서 소비되는 자동차용 휘발유만도 년 2,000 리터×1900 만대(국내 자동차 대수) = 3800만 톤이 되니 20-30만 톤급 유조선 150척 정도가 동원되어야 할 규모다. 페르시아 만에서 울산항에 이르는 석유해로에 원유를 가득 싣고 한국으로 향하는 유조선, 그리고 원유를 울산 정유공장에 쏟아 놓고 다시 페르시아 만을 향하는 유조선들이 줄을 지어 오고 가는 모습을 상상할 수 있을 것이다. 한국보다 3배 정도 석유를 더 소비하는 일본의 경우도 마찬가지다. 이 모든 유조선들이 바로 페르시아 만에서 대한 해협에 이르는 소위 생명선을 통과하는 선박들이었다.

40) *Far Eastern Economic Review*, February 25, 1999 .p. 28. 2003년 <http://www.marine.gov.my/misc/indexstat/html>

하다. 우선 중동으로부터 석유를 수입해야 하는데 중동에서 한국까지 오는 석유 수송로는 중동-일본을 제외하면 세계에서 최장의 석유 수송로라고 말 할 수 있을 것이다. 한국의 석유 해로가 거치는 바다 또한 세계에서 가장 위험한 바다들이다. 호르무즈 해협, 인도양, 말라카 해협, 남지나해 등은 모두 세계적인 우범 지역이라고 말해도 될 정도로 위험한 바다들이다. 한국의 경우 바다는 자원의 보고라는 측면과 함께 교통로로서 바다가 차지하는 기능일 것이다.

〈표 3〉 한국의 주요 해로<sup>41)</sup>

| 목적지              | 주요 해협                 | 주요항구    | 거리(해로) | 항해소요기간   |
|------------------|-----------------------|---------|--------|----------|
| 일본               | 대한, 오수미               | 요코하마    | 636    | 2 일 16시간 |
| 미국, 캐나다<br>(대서양) | 파나마                   | 뉴욕      | 9425   | 39일 6시간  |
| 미국(Gulf)         | 파나마                   | 휴스톤     |        |          |
| 미국, 캐나다<br>(태평양) | 오수미, 썬가루              | 로스엔젤레스  | 6763   | 28일 4시간  |
| 북서유럽             | 도버, 말라카,<br>지브롤터, 수에즈 | 런던      | 11549  | 47일 18시간 |
| 지중해지역            | 수에즈, 말라카              | -       | -      | -        |
| 홍해               | 호르무즈, 말라카             | 쿠웨이트    | 6531   | 27일 5시간  |
| 남동아프리카           | 말라카                   |         |        |          |
| 동남아시아            | 말라카                   | 싱가포르    | 2532   | 10일 13시간 |
| 호주, 뉴질랜드         | 롬보크                   | 시드니     | 4606   | 19일 5시간  |
| 남아메리카<br>(태평양)   | -                     | -       | -      | -        |
| 남아메리카<br>(대서양)   | 파나마                   | 리오데자네이로 | 12092  | 50일 9시간  |
| 중국               | -                     | 상하이     | 510    | 2일 3시간   |
| 남 아시아            | -                     | 자카르타    | 2919   | 12일 4시간  |

문제는 육지의 도로와는 달리 해로는 언제라도 안전 또는 안정의 문제에 봉착할 수 있는 위험한 길이라는 점이다. 육지의 길은 모두 독립 주권국가의 관할아

41) Internet을 통해 습득한 자료를 필자가 도표로 만들어 정리한 것임.

래 있어 안정성이 국가의 경찰력에 의해 보장되지만 바다의 길은 그렇지 못하다. 공해는 법적으로 어느 나라의 주권도 미치지 못하고 있으며 공해를 지키는 현실적인 힘은 각국의 해군력이다. 그 결과 영해 밖의 모든 해로는 이론상 무방비 상태에 노출되어 있으며 언제라도 안정과 안전이 훼손당할 수 있다.

우리나라로부터 가장 중요한 무역국가인 세 나라 미국, 일본, 중국에 도달할 수 있는 통로는 오로지 바다뿐이다. 또한 우리나라의 어느 항구에서 출발한 선박 일지라도 바닷길을 통해 도달하지 못할 나라가 거의 없다. 마한이 말하듯이 바다는 전 세계 각국을 연결해 주는 위대한 고속도로(Great Highway)인 것이다.<sup>42)</sup>

세계 해운물동량은 1990년대 세계화 시대 이후 지속적으로 증가하고 있으며 한국 해운물동량 증가량은 세계 평균 해운물동량 증가의 3배 정도에 이르렀다. 이 같은 상황은 앞으로도 당분간 지속될 것이다. 표.3은 한국의 주요 해로를 나타내고 있는데 세계의 주요 항구와 부산항사이의 거리, 그리고 시속 10노트로 달리는 경우 걸리는 시간을 표시 한 것이다. 표3은 한국 경제의 원동력이 되는 원료 수입, 완제품 수출을 위한 해로의 거리가 대단히 멀다는 사실을 잘 보여 주고 있다.

해로가 길고 멀다는 것은 그 만큼 위험하다는 의미다. 먼 항해를 하기 위해서는 시간도 많이 소비되고, 운송비도 많이 들 뿐 아니라 각종 위협의 요인도 많아지게 된다. 폭풍을 만난다거나 혹은 의도되지 않은 자연적인 재난을 당할 확률, 해적 그리고 전쟁 등으로 인해 긴장이 고조된 수역(水域)을 지나야 할 가능성도 당연히 높아지게 되는 것이다. 한국의 주요 해로는 크게 동쪽으로 미국과 일본을 향하는 태평양 해로, 서쪽으로 중동과 유럽으로 이어지는 해로, 그리고 남쪽으로는 인도네시아와 호주로 이어지는 남방해로로 나뉘어질 수 있다. 이 3대 해로는 그 차지하는 경제적인 비중은 약간씩 다르지만 한국의 생존에 사활적이라는 점에서는 그 중요성의 우열을 구분하기 어렵다. 그 중에서도 석유해로(중동-인도양-남지나해-한국), 한일해로(한국-일본), 태평양 해로(한-미주대륙), 한국-유럽해로, 한국-호주 해로 등은 특히 중요하다고 말 하지 않을 수 없다. 태평양 해로는 인위적(국제정치적)인 위협의 측면에서 비교적 안전한 해로라고 말해도 될 것이다. 우선 태평양 해로는 어떤 특정 국가의 인접 해역이 아니기 때문이며 또한 미국의 7함대가 그 안전성을 거의 완벽하게 보장 해 주고 있는 곳이다. 한일 해로도 마찬가지이며 한국 호주를 잇는 해로 역시 인위적인 위협에서 크게 걱정하지 않

42) Alfred T. Mahan, *Op. Cit* p.25. 이 책의 한국어 번역본은, 김주식 (역) 「해양력이 역사에 미치는 영향」(서울: 책 세상, 1999). p.71.

아도 되는 해로라고 말 할 수 있을 것이다.

인위적인 위협이라는 측면에서 고려할 경우 석유해로인 중동해로는 가장 열악한 해로라고 말할 수 있다. 우선 우리 석유 수입의 본거지인 중동지역이 정치적으로 언제라도 불안정한 지역이며, 인도양 역시 안정성에서 다른 바다보다 불안한 지역이기 때문이다. 말레카 해협 이동 지역의 남지나해, 동지나해는 세계에서 가장 전쟁발발 가능성이 높을 뿐 아니라 해적의 출몰 비율도 세계에서 가장 높은 바다다. 가장 위험한 해로가 바로 우리의 석유수송로인 것이다.

### 3. 한국의 해로가 차단되는 경우

한국의 해로가 차단된다면 어떻게 될까? 한국은 얼마나 붕괴되지 않고 버틸 수 있을까? 이같은 주제는 사실 연구하지 않아도 될 정도로 해답이 자명하지만 이 주제에 관한 기존의 좋은 연구 결과들<sup>43)</sup>이 있으며 여기서 이를 요약해서 소개 하도록 한다. 한국의 경우 국가 사활의 전략 물자인 석유, 철광석, 동광석, 알루미늄, 유연탄 등을 해외에서 도입하는데 이 모든 자원은 100% 해상교통로를 이용해서 수입하는 것이다. 한국은 이처럼 국가 경제의 기반이 되는 원자재들이 모두 바다를 통해 수입 된다는 점에 유념하지 않을 수 없는 경제구조를 가지고 있는 것이다. 해상 교통로가 차단되면 절대로 안 되는 이유가 여기 있다.

그럼에도 불구하고 해상교통로가 차단, 봉쇄 된다면 어떤 일이 벌어질 것인가? 정삼만 박사의 연구를 인용해 본다면; 석탄 및 원유가 해양교통로 차단으로 인해 다른 항로를 택함으로써 약 9일 동안 지연될 경우 2005년 기준으로 약 4조 6789억 원의 초기 손실이 발생한다.<sup>44)</sup> 2003년 물류 대란으로 인한 손실이 6,500억 원 정도였으니 가히 그 피해 규모를 알 수 있다. 한국 정부는 원유 비축량을 40일로 정하고 있다. 그러나 정삼만 박사의 연구에 의하면 석유의 공급이 40일간 차단되었을 경우, 한국 경제에 미치는 손실액은 20조 7,952 억 원, 50일간 차단시 25조 9,941억 원, 60일간 차단시 31조 1,929억 원의 손실이 발생한다.

43) 최성규, “동아시아 해상 교통로 차단이 한국경제에 미치는 영향: 산업연관 분석을 이용하여.” (서울: 국방대학교, 2007) 석사학위논문; 최용석, “해상 교통로 차단/봉쇄가 국가경제에 미치는 영향에 관한 연구.” 대전: 해군대학 2004.; 정삼만, “해상교통로의 국가 경제적 영향에 관한 계량적 분석” 2009년 해군사관학교 주관 해양연구과제, 해양연구논총 제 41집.; 이춘근, “해양이 한국 경제와 국가안보에 미치는 영향” 2001년 대한민국 해군 군사혁신단 용역연구 보고서.

44) 정삼만, 앞의 논문, p. 21.

석유 비축량이 40일이라는 것은 40일간 추가 공급 없이도 한국경제의 원활한 활동에 지장을 받지 않는다고 가정하고, 이를 기준시점으로 상정했을 경우, 이후 30일이 경과함에 따라 2009년 국가 총예산의 14.9%, 국방예산의 109.3% 그리고 방위력개선비의 약 3.6배에 해당하는 손실액이 발생한다.<sup>45)</sup>

이 같은 손실은 즉각 대규모 해고사태와 실업을 유발하게 될 것이다. 석탄 및 석유가 차단되면 1일 약 8,412명의 일자리가 소멸되며 해상교통로 차단에 따른 취업유발손실은 40일 차단시 4.9%(336,462명), 50일 차단시 5.2%(420,578명), 60일 차단시 5.6%(504,094명)으로 증가 된다.<sup>46)</sup>

또 이같은 경제 파탄 상태는 물가고를 초래 하게 될 것이다. 정삼만 박사는 각종 수학적, 통계학적 기법을 사용해서 해로 차단시 한국경제가 입을 피해를 추정한 후 “한국경제의 핵심 역할을 담당하는 수출·입은 해상을 통해 이루어지고, 그것이 차단되었을 때는 단순히 경제적 손실 차원이 아닌 국가의 총체적 위기를 맞이하게 될 것.”<sup>47)</sup>이라고 결론을 내리고 있다. 즉 해로의 안전이 위태로운 상황일 때, 대한민국의 존망은 불과 ‘몇 개월’ 정도에서 결판나게 될 정도로 해로의 안전은 국가의 안위에 결정적인 일이다.

#### IV. 한국의 새로운 해양교통로 북극해로: 희망과 도전

지구 온난화라는 현상의 의도하지 않은 결과로 북극해에 대한 관심이 급격히 높아지고 있고 이 같은 현상은 2007년 8월 러시아 잠수정이 북극해에 러시아 기를 꽂는 상징적 사건을 계기로 본격화 되었다. 그러나 북극해에 대한 관심은 인류의 역사와 그 기원이 같다고 해도 과언이 아니다. 그러나 북극이 본격적, 구체적인 경쟁 대상이 된 것은 20세기 이후의 일이다. 그 이전에 북극은 인간의 도전과 접근을 거부하는 미지의 세계였기 때문이다. 20세기 이후 인간과 국가들의 북극해에 대한 관심은 그 내용이 약간씩 변화하고 있지만, 지금까지 약 100년 동안 북극해 지역은 국가 간의 갈등과 경쟁의 대상이었다는 점에서 큰 예외는 없었다.

45) 위의논문, pp.21-22.

46) 위의논문. p.25.

47) 위의논문, p.33.

북극해로의 개통은 해로 안보 문제가 북극권으로 확장된다는 사실을 의미하며 다른 곳 보다 더욱 첨예한 국제정치 이슈가 될 것이 확실하다. 이미 냉전 시대 북극을 놓고 치열한 경쟁을 벌렸던 미국과 구 소련은 북극해에서 다시 한 번 충돌할 조짐을 보이고 있다. 미국과 러시아는 물론 캐나다, 핀란드, 덴마크, 아이슬란드 등 북극해 인접국들은 저마다 북극에서의 영토권리를 주장하고 있으며 그 결과 심각한 경쟁과 갈등 관계로 빠져 들어가고 있다.

그러나 노르웨이 사람들이 은근히 북극해가 녹을 날을 기대하고 있듯이 북극해의 해빙과 북극 항로의 개통은 이익을 보는 사람들과 국가들을 만들어 낼 수 있다. 우리나라도 북극해 해로가 열릴 수 있다는 사실을 염두에 두고 이에 대비해야만 한다.

작년(2011) 9월28 일 한국 국회의 국토해양위 소속 정희수 의원(경북 영천)이 ‘북극항로’ 개설에 대비해야 한다는 정책제안을 했다.<sup>48)</sup> 그는 또한 “지구온난화로 북극해의 해빙이 가속화됨에 따라 우리 정부와 기업들이 항로의 경제성과 안전성을 고려해 북극항로의 상업적 활용 가능성을 적극 마련할 필요가 있다”고 주장했다. 정 의원은 “현재 아시아~북 유럽간 주 해상운송 노선인 수에즈운하 경유 노선보다 북극항로를 이용하면 부산항의 이용 가능성 증대 및 경쟁력이 크게 향상될 것”이라며 “부산항과 로테르담 항간 운송만을 비교하더라도 기존 수에즈운하 경유 항로보다 운항거리 및 운항시간을 약 40%이상 단축할 수 있다”<sup>49)</sup>고 밝힌 바 있다. 대한민국의 재계, 학계에 이어 정치권에서도 북극항로의 중요성이 인식되기 시작한 것이다.

## 1. 북극해로

북극해가 지구 온난화 때문에 녹기 시작하고 빙하가 줄어든 결과 뱃길이 열리고 있다는 점은 국가 간 경쟁의 원인이 되고 있지만 동시에 관련 국가들에게 커다란 경제적 기대를 불러일으키게 한다. 북극의 해로가 완전히 열린다면,<sup>50)</sup> 그리

48) 정 의원이 2011년 9 월 28일 발간한 ‘북극항로 개설에 따른 대응방안’ 정책자료집

49) 「대구일보」 2011년 9월 29일 자.

50) 현재로서 이 같은 가정을 하기는 어렵다. 아무리 빨라도 북극해의 얼음이 완전히 녹으려면 수십 년 이상 걸리고 북극의 얼음이 완전히 녹을 때 지구에 어떤 재앙이 닥칠지도 알 수 없는 일이다.

고 지구 온난화의 결과가 비관적인 학자들의 말대로 되지 않는다면, 세계 해로의 모습은 완전히 달라질 것이다. 지구는 역시 아직도 북반구가 주축이다. 북반구에 지구 육지의 67.3%가 있으며 국가, 인구 등이 북반구에 훨씬 많이 살고 있는 관계로 지구 물동량의 대부분은 유럽과 아시아, 북미 대륙, 중동을 오고가는 것이다. 이 같은 상황에서 만약 북극 항로가 완전히 개통된다고 가정한다면 북극항로는 인류역사상 처음으로 죽음의 하이웨이<sup>51)</sup> 아니라 교역의 하이웨이로 탈바꿈하게 될 것이 분명하다. 우리나라, 일본, 중국을 출발하는 화물선 중 유럽 미국을 향하는 배 들은 모두 북극 항로를 이용함으로써 시간과 돈을 절약할 수 있을 것이다.

캐나다가 소유하고 있는 북극해역의 섬 사이를 지나는 북서해로를 이용해서 미국으로부터 아시아로 오는 경우 파나마 운하를 통과하는 것보다 7,000km 정도 거리가 단축 된다. 시간적으로 약 2주 단축 되는 것이다. 런던에서 동경까지 거리는 파나마 운하를 이용하는 경우 23,000km, 수에즈 운하를 이용하는 경우 21,000km, 북극해의 북서해로를 이용하는 경우 16,000km 로 대폭 줄어든다.<sup>52)</sup> 이처럼 각국에 큰 이익을 가져다주는 해로를 확보하기 위해 미국, 러시아 등 관련 군사대국들은 물론 무역대국들인 일본, 중국, 독일 등도 북극해 지역에 달려들고 있다.(Scramble for the Arctic) 북서해로는 지도상에서 보이듯 캐나다의 섬 사이 물길을 통해가는 해로다. 캐나다는 당연히 이 물길을 자국의 내해(內海)라고 주장하고 있고 다른 나라들, 특히 미국은 그 물길은 국제해로라고 주장하고 있다.

북극해로가 개방될 경우 북극해로 진입하기 위해 통과해야 할 아시아 지역의 주요 항로는 동해로 진입하는 대한 해협, 쓰시마 해협, 동해를 통과하여 오츠크해로 빠져나가는 소야 해협, 타타르 해협 북극해로 진입하기 위한 미국과 소련 사이의 베링해협 등이다. 이 중요한 해로를 통과한 아시아 산업 국가들의 무역선들은 북극해에 들어서면 거의 직선으로 유럽의 항구들에 도달할 수 있을 것이다. 동경로테르담 거리를 현재의 북극 해로를 이용하는 경우 항로는 거의 40% 단축된다고 한다. 북극해의 해로는 매력 있는 해양교통로가 아닐 수 없다.

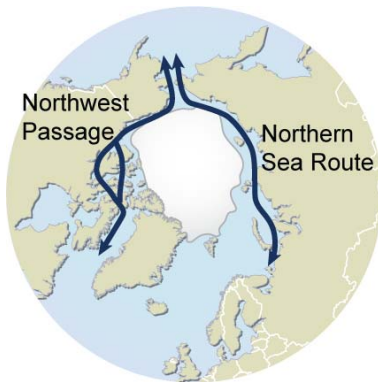
51) 북극은 미국과 소련이 핵전쟁을 벌이는 날 양국의 핵미사일이 서로 엇갈리게 날아가 지구를 멸망시킬 지구 마지막 날의 고속도로 (Doomsday Highway) 라고 인식되었다.

52) CNN, 8 August, 2006.

〈표 4〉 함부르크로 부터의 거리: 마일

| 통과해로  | 뱅크버   | 요코하마  | 홍콩   | 싱가포르 |
|-------|-------|-------|------|------|
| 북방해로  | 6635  | 6920  | 8370 | 9730 |
| 수에즈운하 | 15377 | 11073 | 9360 | 8377 |

위의 표는 유럽의 주요 항구인 함부르크로부터 아시아의 주요항구에 이르는 거리를 표시한 것이다. 결국 싱가포르 이북의 모든 아시아 항구에 도달하기 위해 북방해로를 이용하는 것이 수에즈 운하 해로를 이용하는 것 보다 훨씬 유리하다.



지도 1.



지도 2.

## 2. 북극해로와 국제분쟁

북극해로는 위에서 논 한 것처럼 북서해로(Northwest Passage)와 북방해로(Northern Sea Route) 등 두 가지로 크게 나눌 수 있는데 두 해로 모두 국제분쟁의 가능성이 대단히 높다. 이들 해로를 이용 할 수 있게 될 경우 해양교통로의 안전 확보가 필히 동반되어야 한다는 것이다. 북서해로는 캐나다의 섬 사이를 지나는 뱃길이라는 점에서 캐나다가 배타적 권리를 요구할 수 있다. 러시아는 북방해로(Northern Sea Route)에 대한 배타적 통제권 (exclusive control)을 추구하고 있다.

북서해로보다 개방될 가능성이 오히려 더 빠르고 높은 항로가 ‘북방해로’인데 이는 바렌츠해와 카라해 (러시아령 노바야젬라 핵실험 기지가 있는 섬의 남쪽



바다)로부터 베링해협에 이르는 길이 약 5,000km의 해로다. 이미 여름에는 항로가 열린다고 하는 북방해로가 더 크게 열리는 경우 동해 바다를 비롯한 한국 인근 해역은 북방해로를 이용하려는 수많은 화물선으로 북적이게 될 것이 분명하다. 그런데 북방해로가 세계 평화와 경제발전에 기여하기 보다는 오히려 국제분쟁의 요인이 될 가능성이 더 커 보이는 이유는 북방해로(Northern Sea Route) 전체에 대해 러시아가 배타적인 통제권을 추구하고 있기 때문이다.<sup>53)</sup>

위의 지도에서 보듯이 북극항로의 아시아 방면 출구는 미국과 소련의 영토 사이에 있는 베링해협이며 베링해협을 통과한 선박들은 동쪽으로는 일본, 한국, 중국 등과 연결 되며 서쪽으로는 미국과 캐나다의 서부 지역과 연결 된다. 이 중에서 동쪽으로 연계된 해로를 택하는 선박의 상당부분이 동해바다를 통과하게 되어 있다. 위의 지도에서 보듯이 중국으로 향하는 선박, 중국에서 출발한 선박들은 동해바다를 통과하는 것이 가장 빠른 뱃길이다. 동해바다는 이 경우 핵심적인 해양교통로가 될 것이며 경제발전 및 국제분쟁 등 두 가지 이율배반적인 사태진전이 급속하게 이루어 질 것이다. 울릉도에 해군기지를 건설한다는 계획이 발표되었는데 일단은 독도방위를 염두에 둔 것으로 보이지만<sup>54)</sup> 장기적으로 보아 대한민국의 안전을 위해 반드시 필요한 조치가 아닐 수 없다.

## V. 결론: 한국은 해양교통로 안전 확보를 위해 충분한 노력을 하고 있는가?

본 논문 서론 부분에서 나라마다 자국의 해양교통로 확보를 위한 궁극적인 방안은 각국이 보유하고 있는 해군력이라고 주장했다. 해로안보를 위한 여러 가지 방법이 있지만 국제정치의 궁극적인 문제 해결 방안은 역시 군사력임을 부정할 수 없다. 그렇다면 대한민국은 대한민국 해양교통로 확보의 마지막 수단인 해

53) Dr. Richard Weitz, "Russia: The Non-Reluctant Arctic Power, Russia's Recent Arctic Moves" Second Lines of Defense 11 February 2011. <http://www.sldinfo.com/russia> 2011년 10월 5일 검색.

54) "울릉도에 이지스함 해군기지 만든다: 2015년까지 길이 300m 부두, 일본보다 1시간 이상 빨리 독도에 함정 도착할 수 있어" 「조선일보」 2011.09.28

군력을 충분히 확보하고 있는가?

한국은 냉전이 종식 된 후 해군력을 증강해야 한다는 필요성을 인식하고 ‘대양해군’의 기치를 들고 해군력 증강을 위한 노력을 지속해 왔다. 그러나 우리의 노력에도 불구하고 그 성과를 만족스럽다고 말할 수 없는 형편이다. 군사력이란 항상 상대적인 것이기 때문에 우리의 군사력이 늘어났다고 하더라도 상대방의 군사력이 더 많이 늘어났을 경우 오히려 더욱 열악한 상황이 될 수도 있는 것이다. 한국 주변국의 해군력 증강, 특히 중국의 해군력 증강이 괄목할 만하기 때문에 한국의 해군력 증강 노력은 빛을 보지 못한 상태다. 다음의 표는 한국 해군과 주변국 해군의 현재 실력을 간단히 표시한 것이다.

〈표 5〉 중일 해군력 비교 (2011)

|    | 잠수함 | 구축함 | 프리깃함 | 병력수     | 해군항공대 | 총톤수      |
|----|-----|-----|------|---------|-------|----------|
| 한국 | 12  | 6   | 12   | 41,000  | 8     | 18,1만 톤  |
| 중국 | 71  | 13  | 65   | 255,000 | 311   | 134,1만 톤 |
| 일본 | 18  | 30  | 16   | 45,518  | 95    | 44.8만톤   |

\*중국 잠수함 중 3척은 전략 핵 잠수함(ssbn), 6척은 핵추진 공격 잠수함, 항모 1척

\*일본은 헬기 항모 1척 추가됨

\*The Military Balance 지는 일본은 순양함 2척, 한국은 1척을 보유한 것으로 기록

\*자료: The Military Balance 2011, 총톤수 자료는 일본 「방위백서 2011년 판」 참조

〈표 6〉 중국 해군력의 증가 상황

|      | 1985      | 1990    | 1995    | 2000     | 2008     |
|------|-----------|---------|---------|----------|----------|
| 잠수함  | 2ssn, 100 | 1ssn 93 | 1ssn 52 | 1ssbn 64 | 3ssbn 62 |
| 구축함  | 14        | 18      | 18      | 20       | 28       |
| 프리깃함 | 22        | 37      | 32      | 40       | 50       |

\*2010년 현재: 핵 잠수함 5척, 공격 잠수함 49척, 구축함 26척, 프리깃함 53척<sup>55)</sup>

\*ssn: 핵잠수함, ssbn: 전략핵잠수함. The Military Balance 해당년도 참조 필자가 작성

한국 해군은 중국해군에게는 양적인 면에서 상대가 되지 않으며 일본 해군(자위대)에게는 질적으로 상대가 되지 못하는 열악한 상황이다. 특히 한국은 중

55) Office of the Secretary of Defense, *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2011*, p.74. 영국의 IIS, 미국 국방부의 구축함과 프리깃함을 구분하는 방식이 약간 상이해서 미세한 차이를 보인다. 아무튼 단 2년 사이에 중국은 핵 잠수함 2척, 수상함 1척을 증강 시켰다.

국, 일본 등과 해로의 안보에서 경쟁을 벌여야 하는 입장이다. 일본과는 독도에서 중국과는 이어도에서 사실상의 해양영토 분쟁이 시작된 것이나 마찬가지다. 해양의 영토를 지키기 위한 경쟁은 필연적으로 해로안보 문제를 초래할 것이다. 그럴 경우 한국 해군은 표 5에서 보듯이 주변국과 대적하기에 턱없이 부족한 수준이다.

중국은 2011년 8월 10일 첫 항공모함의 항해를 시작했다. 이미 2005년 이후 이어도를 중국의 관할권에 속한다고 주장하고 있는 중국은 이어도를 쑤옌자오(苏岩礁, 蘇岩礁)라 부르며 관할권을 주장하기 시작했다. 2012년 중국은 이어도를 중국 해군의 공식적인 정찰 지역에 포함 시켰다. 1호 항공모함에 대만을 정복한 청나라 해군제독의 이름을 따 스랑(施琅)이라는 이름을 붙인 중국해군은 대단히 공격적인 전략전술을 택하고 있다. 아래 지도 3은 중국이 남지나해에서 주장하는 영해다. 필리핀과 베트남의 입장이 어떨 것인지를 알 수 있는 지도다. 2012년 4월 중국과 필리핀은 스카보로 산호초를 둘러싼 관할권 분쟁을 시작하여 지금도 진행 중에 있다.

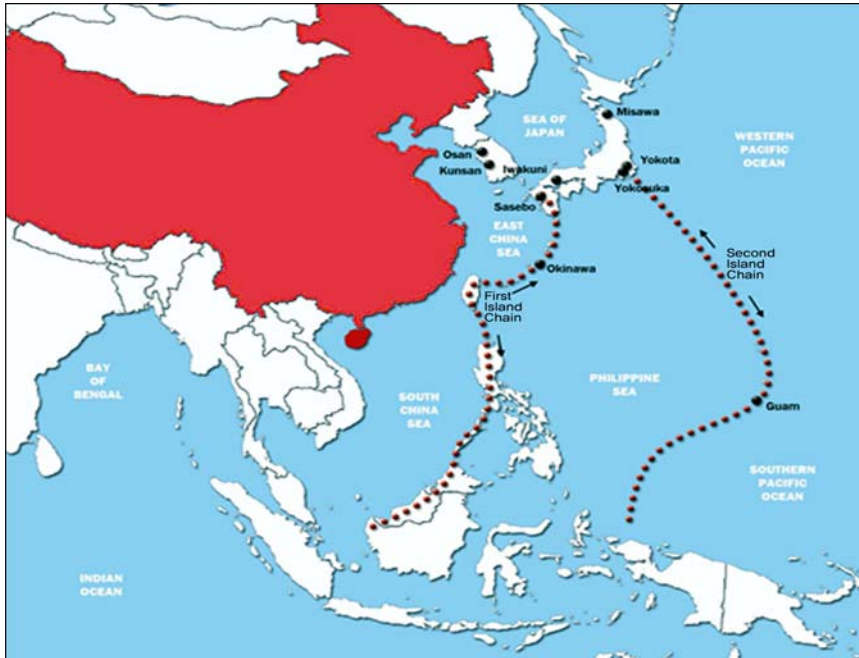
중국은 베트남의 석유탐사선 케이블을 잘라버리는 만행을 단행한 적도 있고 (2010년 8월) 중국 어선이 한국의 인근 해역을 마치 자기 바다처럼 인식하고 있음에도 불구하고 중국 당국은 성의 있는 입장을 표명하지 않고 있는 상황이다.



지도 3.

중국의 해양 전략인 A2/AD 전략은 미국은 물론 적성국가의 해양력이 중국에 접근하는 것을 거부(Anti Access) 하고 궁극적으로 이를 격퇴(지역거부, Area

Denial) 한다는 것을 목표로 하고 있지만 중국의 국제정치 관념에 입각해서 볼 때 대단히 공격적인 전략이다. 아래 지도에서 보듯이 중국의 A2/AD(Anti-



지도 4. 중국의 A2/AD 전략 적용범위

Aceu/Area Denial) 전략이 적용 되는 바다는 한국의 사활적 해로를 모두 포함하고 있다.

중국은 서해, 동해 전체를 중국의 자의적으로 활용할 수 있는 영역으로 간주하고 있으며 한국에 사활적인 남방해로는 모두 중국의 영해가 된 상태다. 아래 지도 5는 중국이 2006년 이후 본격적으로 관할권을 주장하기 시작한 이어도 관련 지도다.



지도 5. 이어도

국가들의 관계가 항상 갈등 관계는 아니지만 인접국은 언제라도 영토(육지는 물론 해양 영토까지) 분쟁을 벌일 개연성을 가지고 있는 나라들이다. 중국은 이미 동지나해, 남지나해의 영토 분쟁에 가장 공격적으로 개입하고 있는 나라로서 동지나, 남지나해의 모든 도서가 다 중국 령이라고 주장하는 나라다.

2012년 1월 새로운 국방전략을 발표한 미국은 중국의 A2/AD 전략을 전면적으로 거부 한다는 의지를 밝히고 있다. 미국의 새로운 국방전략 보고서는 미국의 새로운 군사적 역할 10가지를 표시하고 있는데 그중 3번째 항목은 노골적이다. 미국은 A2/AD 라는 도전이 있음에도 불구하고 이 지역에 힘을 투사할 것이다.(Project Power Despite Anti-Access/Area Denial Challenge)고 단언하고 있다. 앞으로 한반도 주변 해역의 해상 교통로들은 미국과 중국이 대결을 벌이는 분쟁의 한복판이 될 가능성이 있다. 이를 위해 대한민국의 해군은 지금보다 훨씬

강해질 필요가 있다.

그러나 지금 한국 해군은 이 같은 심각한 도전에 대응하기에는 심적(心的)으로 너무나 열악한 상황에 처해 있다. 제주도에 해군기지를 건설하는 일조차 제대로 진행 되지 못하고 있으며 2010년 천안함 사건이후 대양 해군이 아니라 북한을 억지하는 연안 해군으로 해군 건설 방향이 바뀌어야 할 것이라는 개념 부족한 논리들마저 이 사회에 횡행하고 있다.

해군력 건설이 국내정치에 의해 휘둘리고 있으며 대한민국 해군을 해적이라고 비하하는 세력에 의해 해군의 존재가 모욕당하고 있다. 해군 내부에도 대한민국을 부정하고 북한을 추종하는 세력이 적발된 적이 있다고 들었다. 해로안보가 국가에 사활적으로 중요하다는 상식을 논하기에 앞서 대한민국을 해치려는 세력을 먼저 제압하는 것이 더 중요한 일처럼 보인다.

Abstract

## The Impacts on SLOC Security to Korea's National Economy

Lee Choon-Kun\*

It is a commons sense that the Republic of Korea is a maritime state that depends its survival on International Trade and International Economy. Korea was a peninsula and do it can be both maritime and continental state by its choice. However, after the national division in 1945, South Korea had became a virtual island and pursue a maritime way for national development in the past 60 plus years.

Now, South Korea is becoming a world's 12 th largest major trading and maritime state. South Korea has far more ships per capita than any other nations in the world and its economy is heavily depend upon the imports and exports with other nations in the world that pass through the oceans.

Therefore, the Koreans regard the security of the sea lanes of communication as vital to the survival of the nation. The SLOC is the life line for Republic of Korea. Since the early 1990s, immediately after the Cold War was over, South Koreans began to recognize the importance of Sea Routes and thus began to build a navy that can handle with the new problems of the post Cold War era.

However, the maritime security environments of the Republic of Korea today is shaky and dangerous. Almost every water near the Korean peninsula, some kind of international confrontations are going on. Territorial disputes on Dok do, Senkaku, Scarborough, Shisha,

---

\* Senior Research Fellow, Korea Institute for Maritime Strategy / Korea Economic Research Institute

Nansha and Eodo between and among Korea, Japan, China, Taiwan, Phillipines, Indonesia and Vietnam are the examples.

In this essay, the author argues that the S. Korean efforts and capabilities to deal with these challenges are not enough and exhorts more efforts and more powerful navy for the Korean people.