



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

政策學碩士 學位論文

海上交通路 保護를 위한
濟州海軍基地의 戰略的 價値에 관한 研究

A Study on Strategic Value of Jeju Civil-Military Port
in Protecting Sea Line of Communications



2016年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋軍事學科 海洋安保政策專攻

張 珉 載

本 論文을 張城載의 政策學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 李潤哲 (印)

委 員 金鎮權 (印)

委 員 洪聖和 (印)



2015年 12月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

표목차	iv
그림목차	iv
Abstract	V
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
I. 연구의 배경	1
II. 연구의 목적	4
제2절 연구의 범위 및 방법	5
I. 연구의 범위	5
II. 연구의 방법	6
제3절 연구의 구성 및 흐름	6
I. 연구의 구성	6
II. 연구의 흐름	7
제2장 제주해군기지 전략적 가치 도출을 위한 이론적 고찰	9
제1절 제주해군기지의 가치	9
I. 제주도의 지정학적 가치	9
II. 제주해군기지 건설 추진경과	10
III. 제주해군기지 건설에 대한 찬반 논의	13
제2절 해상교통로로서의 가치	16
I. 해상교통로의 개념	17
II. 해상교통로의 중요성	19
III. 우리나라의 주요 해상교통로 현황	23
제3장 남방항로 보호의 중요성	26
제1절 남방항로의 지리적 환경 및 가치	26

I. 남방항로의 지리적 환경	26
II. 남방항로의 가치	28
제2절 남방항로의 위협요인	30
I. 초국가적 위협	30
II. 동아시아 국가 간의 갈등 문제	33
III. 해협통항제한의 위협	46
제3절 남방항로 사용제한 시 한국에 미치는 영향	47
I. 군사적 측면	47
II. 경제적 측면	48
제4절 소결론	49
제4장 남방항로에 대한 주변국들의 보호전략 및 군사기지 운용사례	51
제1절 남방항로에 대한 주변국들의 보호전략	51
I. 미국	51
II. 일본	52
III. 중국	55
IV. 대만	56
V. 동남아시아 국가	58
제2절 주변국들의 군사기지 운용사례	59
I. 남방항로 보호를 위한 군사기지	60
II. 민·군 복합형 관광미향으로서 군사기지	64
제3절 소결론	65
제5장 남방항로 보호를 위한 제주해군기지의 전략적 가치	68
제1절 군사적 가치	68
I. 해군 전략기동함대의 기지	68
II. 상황 발생 시 신속 대응을 위한 전진기지	69
III. 상시 해군력 현시를 위한 국가 안보기지	70
IV. 남방항로의 안정적 관리자	72
V. 전략기동함대 모항으로서 군수보급기지	72

VI. 세계적인 평화의 기지	74
제2절 경제적 가치	75
I. 세계적 관광미향의 모범기지	75
II. 민·군 공존 번영하는 복합형 기지	76
III. 지역경제 발전에 기여	76
IV. 국가경제 발전에 기여	77
 제6장 결 론	 79
 참 고 문 헌	 82



표 목 차

<표 1-1> 제주해군기지 건설의 관한 선행연구	4
<표 2-1> 제주해군기지 세부 추진경과	13
<표 3-1> 해적피해 예방대책 추진 현황	32
<표 3-2> 센카쿠 열도 영유권 분쟁	37
<표 3-3> 파라셀군도 영유권 분쟁	40
<표 3-4> 1970년~2014년대 남중국해에서 발생한 무력충돌 현황	42
<표 3-5> 스프래틀리 군도 영유권 분쟁	44
<표 4-1> 중국 해군의‘근해 적극 방어’와‘전진 방어’	56
<표 5-1> 상황 발생 시 대응시간	70
<표 5-2> 이어도와 관련한 중국의 최근 대응	71

그림 목 차

<그림 1-1> 연구의 흐름	8
<그림 2-1> 제주해군기지 건설 예정지 및 조감도	10
<그림 2-2> 우리나라의 주요 해상교통로	24
<그림 3-1> 동중국해·남중국해의 지리적 환경	27
<그림 3-2> 센카쿠 열도(중국명: 釣魚島)	34
<그림 3-3> 오키노도리의 위치	36
<그림 3-4> 파라셀 제도	38
<그림 3-5> 스프래틀리 군도	41
<그림 4-1> 싱가포르 창이항	61
<그림 4-2> 오키나와 기지의 위치	61
<그림 4-3> 미군기지의 배치 현황	61
<그림 4-4> 중국해남도 위치(빨간색)>	62
<그림 4-5> 호주 시드니항	65

A Study on Strategic Value of Jeju Civil–Military Port in Protecting Sea Line of Communications

by Jang, Sung–Jae

Major in Maritime Security and Policy

Department of Naval Study

The Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Abstract

The long–lasted controversy on construction of Jeju Naval Base had been settled and currently in midst of progress. Considering the situation, this research starts by addressing two kinds of problem. First one is Civil–Military port. As construction of the Jeju Naval Base had been approved, a new research and re–emphasis on the value of the Jeju Naval Base, which can contribute both civil and military aspect, is necessary, instead of previous research on adequacy and necessity of it. Another problem is that in midst of changing maritime security environment, the Jeju Naval Base must play a leading role in the development of the nation as a center of the national strategy which protects the Republic of Korea’s maritime sovereignty and interest. Theme of this paper is ‘Derivation of strategic value of Jeju Naval base for SLOC(Sea Line of Communications) protection.’

Surrounding neighbors of the Korean Peninsula are also striving competitively to extend their influence at sea for their national interests.

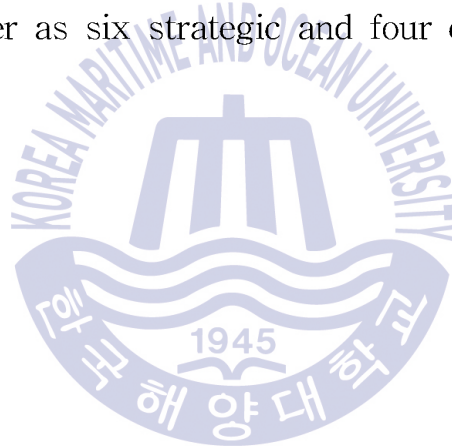
Taking neighbors’ countermeasures as baseline, we also need to come up with a national–level protective measure for the southern sailing route. In that sense. Jeju Naval Base is necessary strategic base for the protection of

the southern sailing route. From military perspective, the value of Jeju Base can be summarized into six. First, it works as a base for strategic task force. The Jeju base will play a key role, which will influence the country's future security strategy not just bound as a local naval base. Second, it is a forward base for rapid reaction in case of contingency. It provides an unhampered execution of operation in the shortest proximity to protect maritime sectors south of Jeju Island. Third, it is a national security base that demonstrates our naval power at ordinary times. Jeju Naval Base obtains a symbolic meaning, which demonstrates our naval power in the highly disputed maritime area near the southern sailing route. So the Jeju Naval Base will not only possess demonstrative effect but also possess a driving force that will maintain our national security. Fourth, it will be a guardian of stable southern sailing route. A continental shelf within maritime area south of Jeju is estimated to contain abundant natural resources of 230 types including oil and natural gas. Thus, the area requires all-time surveillance and protection as part of national survivability. Fifth, it is a logistics supply point. As the maritime territory has been extending further to the south, Jeju Naval Base became an economical and efficient location, where navy ships can rest and be supplied when protecting the southern waters. Sixth, it plays a role of base of the world peace. The Jeju base will contribute to peace-keeping in our waters and waters of East China Sea, build trust with local neighbors, and lead cooperation with neighboring navies in humanitarian assistance and disaster relief.

The economic value of the Jeju base can be summarized into four. First, it is a role model of world's famous tourist port. As Jeju base has been built with secondary purpose of tourist port, it is a driving force for the local economy and stepping stone to become a tourist site like naval base in Hawaii by cooperating with Jeju tourism industry. Second, it is a composite naval base where civil and military aspects will prosper together. By hosting various cultural activities and events, it can provide extensive

opportunity for cultural events, and through public assistance and welfare services, it can finally become a role model military where civilians and military can coexist and share mutual prosperity. Third, it contributes to development of the local economy. The investment effect from the Jeju base and influx of population from naval servicemen and their families will vitalize the local economy. Fourth, it contributes to economy of the whole nation. The safety must be secured when trying to develop various industry using the sea. Naval power must be the centerpiece of the security. There are various types which disrupts and disturb SLOC, but the value of Jeju Naval Base in protecting economic security through SLOC protection is enormous.

It is highly anticipated that the Jeju Naval Base to display its value as summarized in this paper as six strategic and four economic values.



제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

I. 연구의 배경

1. 문제의 인식

정부는 2008년 9월 11일 국가정책조정회의에서 제주 서귀포시 강정해안에 추진 중인 해군기지를 함정과 초대형 크루즈선이 함께 계류할 수 있는 민·군 복합 항으로 조성할 계획이라고 공식 발표하면서 제주해군기지 건설을 최종적으로 확정했다.¹⁾ 정부가 제주 해군기지 건설 방안을 확정·발표함으로써 지금까지 많은 논란을 발생시킨 반대 측의 4가지 핵심쟁점 사안도 일단락 지을 수 있는 계기를 마련하였다. 그들의 핵심쟁점은 첫째 선정과정에서의 절차적 타당성, 둘째 ‘평화의 섬’과 해군기지 건설은 모순이라는 점, 셋째 해군기지인가 아니면 민·군 복합형 관광미항인가, 넷째 구름비 바위에 대한 문화재 훼손과 생태계 파괴 등이었는데 이런 논쟁을 일단락 지을 수 있는 계기가 마련된 것이다. 민·군 공동 활용이 가능한 복합항구 건설이라는 정부의 방안은 미래를 대비한 군의 전략적 소요와 지역사회 발전이라는 양대 과제를 균형 있게 충족시켜 나가려는 고민을 반영한 것이라 할 수 있다.

이러한 상황 속에서 본 논문은 두 가지의 문제 인식에서 출발한다. 하나는 민·군 복합 항으로 제주해군기지 건설이 확정된 이상 지금까지 논의되어온 제주해군기지 건설의 당위성과 필요성에 관한 연구보다는 제주해군기지가 민과 군의 동반 발전에 기여할 수 있도록 그 가치의 재조명이 필요하다는 것이다. 미래 기동 전력의 전초기지가 제주에 존재한다는 사실 그 자체만으로도 서·남해안 지역에서 우리의 어로활동이나 해상물류 수송은 든든한 배경을 얻게 된다. 그뿐만 아니라, 작전이나 보안상 불요불급한 범위를 제외하고 군사기지에 대한 민간의 접근성을 보장한다면 이 기지를 중심으로 한 민·군의 동반 발전이 얼마든지 실현 가능할 것이다. 따라서 제주해군기지는 민·군이 추구하는 공동의 목표를 달성하기 위한 시금석이 되어야 하며, 민·군 동반 발전의 모범적인 해군

1) 중앙일보, “제주해군기지, 민·군 복합 항으로”, 2008. 9.12.

기지 운용 사례가 되어야 한다. 이를 실현하기 위해서 민·군이 요구하는 군사적·경제적 조건을 충족해야 할 제주해군기지의 가치에 대한 연구는 반드시 필요하다.

문제 인식의 다른 하나는 변화하는 안보환경 속에서 제주해군기지가 지역적인 범위를 벗어나 대한민국의 해양주권과 권익을 보호하는 국가전략기지로서, 국가발전에 주도적인 역할을 수행해야 한다는 것이다. 지금의 한국 안보환경은 근본적으로 변화하고 있다. 그간의 한·미 해군 연합해상방위 체제 하에서는 미 7함대가 지역 내 해상교통로의 보호나 전쟁 시 해상통제, 해양우세 등의 주도적 임무를, 한국해군은 연안방어 위주의 보조적 임무를 각각 수행하며 해상방위 문제를 해결해 왔다. 이와 같은 역할분담 속에서 한국 해군은 ‘대양해군 건설’이라는 압축 성장 전략을 추구함으로써 잠수함, 구축함, 대형 수송함 등 원해에서의 작전수행능력을 구비한 해군력을 건설하는데 나름대로 많은 성과를 거둘 수 있었다. 그러나 전시작전통제권은 한국의 능력이 구비되는 조건하에서 전환되는 것으로 추진되고 있다. 만약 전환이 되면 이제는 한·미 양국이 그 동안 견지해 온 연합방위체제에서 벗어나 공동방위체제라는 새로운 틀 속에서 한국군이 주도적으로 한국의 방위 문제를 해결해 나가야 할 것이다.²⁾

한국이 위치한 동아시아 지역의 해양안보환경 역시 불안정한 모습을 보이고 있다. 역내 국가 간에 해양관할권을 확대하려는 노력이 상충되고, 도서영유권 분쟁이 심화되면서 해양분쟁의 가능성이 높아지고 있다.³⁾ 이와 더불어 지역의 경제성장과 무역량 증가, 배타적 경제수역(EEZ)내의 에너지 및 해양자원의 확보·보호·관리의 필요성, 그리고 국가들의 중동 석유 에너지에 대한 의존도 증대로 인해 해상교통로의 중요성이 그 어느 때 보다도 크게 부각되고 있는 상황이다. 해상교통로의 안전에 영향을 미칠 수 있는 요인은 두 가지로 함축된다. 하나는 해상에서의 테러위협이다. 말라카 해협에서의 해적 발생건수는 2014년 49건으로 2007년 128건에 비해 대폭 감소⁴⁾ 했다고 하지만 2014년 총기 등으로 무장한 해적 5~6명이 디젤유 500만 리터를 싣고 싱가포르에서 미얀마로 가던 일본 국적의 유조선을 공격 하는 등 여전히 해상교통량이 많고 정치·경제적으로 불안정한 연안국 주변해역에서 해적과

2) 정호섭, “한국의 해양전략과 전력 발전 방향”, 「STRATEGY 21」제11권 제1호, 한국해양전략연구소(2008 여름호), 244-247쪽.

3) 이춘근, 「동아시아의 해양분쟁과 해군력 증강현황」(서울 : 한국해양전략연구소, 1998), 15-16쪽.

4) Defencenews, February 29, 2014, p.12.

노예, 마약, 불법무기 등의 밀거래 등의 해양 범죄행위들이 끊임없이 발생하고 있다. 해상교통로의 안전을 위협하는 두 번째 요인은 핵심항로 상에서 발생할 수 있는 국가 간의 무력분쟁이다. 이런 곳에서 무력분쟁 발생 시 한국의 해상교통로는 크게 위협 받아 국가경제에 막대한 영향을 미칠 것이다.⁵⁾ 왜냐하면 원유, 식량, 철강석 등 한국의 전략적 해상물동량이 이 지역을 통과하는 항로로 수송되기 때문이다. 최악의 경우에는 적절한 해군력을 분쟁해역에 파견하여 선단을 호송하는 등 다각적인 대책이 요구된다. 한국의 해양교통로의 중요성이 날로 증가하고 있는 현 시점에서 해상교통로 보호를 위한 제주해군기지가 지니는 전략적 가치에 관한 연구 또한 시대적 요구사항이다.

2. 제주해군기지에 관한 선행연구

해군은 오는 2015년 말까지 제주도에 해군기지 건설 사업을 추진해 오고 있다. 제주해군기지 건설은 1993년 「제주해군기지 신규소요」 결정에 따라 추진되어 왔지만, 이후 제주도민의 반대 주장이 제기되면서 2002년 10월 제주도 화순항 해군부두 건설 반대 입장을 해양수산부에 제출하면서 난항을 겪게 되었다. 이때부터 해군은 제주해군기지 건설의 필요성과 당위성을 홍보하기 위해 적극적인 대민지원과 홍보 활동을 전개하였고 제주해군기지 건설에 관한 연구도 본격적으로 시작되었다.

<표 1-1>에서 보는 바와 같이 대부분의 연구는 제주도에 해군기지가 반드시 건설되어야 하는 당위성과 필요성에 관한 내용이 주를 이루었다. 또한 제주도민의 반대 주장에 대한 분석이 이루어지면서 지역주민과의 갈등 양상 및 해소 방안과 해군기지 건설에 대한 공보활동 발전방향, 제주 지역 내 미치는 경제적 파급효과에 대한 내용으로 제주 지역 내 문제로 국한되었다. 다시 말해 제주해군기지 건설이 확정되기 전까지는 제주해군기지가 반드시 건설되어야만 하는 이유와 지역주민의 설득 방안에 관한 내용으로 연구되어 왔다.

5) 김재두·심경옥·조관식, 「왜 에너지 안보인가?」(서울 : 한국국방연구원, 2007), 270쪽.

<표 1-1> 제주해군기지 건설의 관한 선행연구

년도	연구제목	주요내용
1999	○ 제주도의 해군전략기지 건설방안 ⁶⁾	○ 제주도의 전략적 가치 분석
2003	○ 제주해군함정 전진기지 필요성 및 추진 방향 ⁷⁾	○ 제주도의 지정학적 가치 ○ 바람직한 사업추진 방향 제시
	○ 한국의 해양안보와 제주해군기지 건설 ⁸⁾	○ 제주해군기지 건설의 필요성 ○ 지역주민과의 갈등문제 해결
2004	○ 해군기지 확보를 위한 공보활동 발전방향 ⁹⁾	○ 제주해군기지 입지 갈등분석 ○ 해군기지 확보를 위한 공보활동 발전 방향 제시
2005	○ 제주해군기지 건설의 경제적 파급 효과에 관한 연구 ¹⁰⁾	○ 제주해군기지 건설이 지역경제에 미치는 영향 분석
2006	○ 군사기지로써 제주도의 전략적 가치에 관한 연구 ¹¹⁾	○ 제주도의 전략적 가치 ○ 제주해군기지 건설의 필요성
2007	○ 제주해군기지 사업의 갈등분석 및 향후 추진방향 연구 ¹²⁾	○ 제주해군기지 건설사업의 갈등 분석 ○ 제주해군기지 사업의 향후 추진방향
	○ 제주해군기지 건설의 산업 연관적 생산 파급효과 분석 ¹³⁾	○ 제주해군기지 건설이 지역경제에 미치는 영향

* 출처: 2011년 봄호(통권 제 89호) p.311와 주요일간지 참고 재정리

II. 연구의 목적

제주해군기지 건설이 확정되어 진행 중에 있고, 또한 국가경제의 해양 의존도 심화와 바다의 가치가 증대되는 상황에서 해양에서의 안전확보는 대한민국의 생존과 직결되는 중요한 문제로 대두되고 있다. 이러한 현시점에서 제주해군기지는 지역적인 범위를 벗어나서 국가의 사활적 이익을 대변해 주는 핵심적인 역할을 수행하는

- 6) 김환생, 「제주도 해군전략기지 건설방안」(대전 : 해군대학, 1999)
- 7) 김동문, 「제주 해군함정 전진기지 필요성 및 추진방향」(서울 : 국방대학교, 2003)
- 8) 이동화, 「한국의 해양안보와 제주 해군기지 건설」(서울 : 합동참모대학, 2003)
- 9) 김병철, 「해군기지 확보를 위한 공보활동 발전방향」(대전 : 해군대학, 2004)
- 10) 이종주, “제주해군기지 건설의 경제적 파급효과에 관한 연구”, 국방대학교 국방관리대학원 석사학위논문, 2006.2.
- 11) 조종민, 「군사기지로써 제주도의 전략적 가치에 관한 연구」(서울 : 국방대학교, 2006)
- 12) 고승범, 「제주해군기지 사업의 갈등분석 및 향후 추진방향 연구」(대전 : 해군대학, 2007)
- 13) 노준현, “제주해군기지 건설의 산업연관적 생산파급효과 분석” 국방대학교 대학원 석사학위논문, 2007.2.

전략기지로 인식되어야 하며, 이에 대한 심층적 연구도 필요하다.

따라서 본 연구는 향후 제주해군기지가 해상교통로를 보호하는 국가전략기지로써의 역할과 지역경제 발전에 기여하는 민·군 복합형 관광미항으로서 역할을 수행하기 위한 전제조건인 제주해군기지가 지니는 전략적 가치를 도출하는데 그 목적을 두고 있다.

제2절 연구의 범위 및 방법

I. 연구의 범위

본 논문의 연구 목적은 해상교통로 보호를 위한 제주해군기지의 전략적 가치를 도출하는 것이다. 연구를 시작하기에 앞서 좀 더 논리적이고 객관적인 연구를 위하여 세 가지의 연구 범위를 설정하고자 한다.

먼저 해상교통로에 대한 연구 범위이다. 제주해군기지의 전략적 가치를 해상교통로 보호 차원에서 도출하고자 하는 이유는 해양의 시대를 맞이하여 한국해군이 극복해야 할 위협요인은 국가의 생존과 번영이 걸린 해상교통로의 안전확보 문제이기 때문이다. 우리나라의 해상교통로는 4개 항로로 구분되어 있다. 본 연구에서 분석해야 할 해상교통로를 남방항로로 선정하였다. 남방항로는 제주 남방해역을 통과하는 항로로서 주변국들에게도 국가의 생명선으로 간주될 만큼 중요한 항로로 인식되고 있다. 우리나라도 예외는 아니다. 제주 남방해역은 해저자원이 풍부하게 매장되어 있고, 삼면이 바다인 우리나라에서 대양 진출의 교두보 역할 수행을 위한 관문이기 때문에 주변국의 안보여건을 고려한다면 우리나라도 제주 남방해역 보호를 위한 대비책이 필요하다. 뿐만 아니라 한국의 수출·입 물동량 99%가 통과하는 핵심 무역통로이기 때문에 국가의 운명이 걸린 에너지 수송로를 안전하게 확보하는 차원에서도 반드시 보호가 필요하다. 이처럼 남방항로는 주변국뿐만 아니라 우리나라에게도 아주 중요한 의미를 갖는 항로이다. 본 연구에서 중점적으로 논의하게 될 해상교통로를 남방항로로 선정한 이유도 여기에 있다.

다음은 제주해군기지의 전략적 가치에 대한 연구 범위이다. 전략이란 사회, 경제,

군사, 외교, 안보, 문화 등 모든 분야를 포함하고 있는 포괄적 개념이다. 본 논문에서는 전략적 가치를 군사적인 측면과 경제적인 측면으로 제한하여 도출하고자 했다. 제주해군기지는 민·군 복합형 관광미항으로 건설되는 만큼 국가전략기지로서 역할을 수행함은 물론 지역경제 발전에 기여하는 관광미항으로서 역할을 수행해야 한다. 따라서 군사적인 측면에서는 국가전략기지로서 역할을 수행하기 위한 조건으로 그 가치를 도출하였으며, 경제적인 측면은 지역경제 발전에 기여하는 측면에서 그 가치를 도출하였다.

마지막으로 기지(基地, Base)에 관한 일반적 개념에 대한 연구는 제외하였다. 본 연구는 제주해군기지 자체가 군사시설로서 갖추어야 할 분야 보다는 제주해군기지가 갖는 상징적인 분야에 대한 연구로서 제주해군기지가 단순한 군사시설이 아니라 국가전략기지로서의 역할을 수행하기 위한 가치를 도출하고자 했다. 그러나 ‘제주해군기지’ 자체가 ‘기지’인 만큼 보호대책이나, 기지로서 갖추어야 할 군수지원시설, 복지시설 등에 대한 추가적인 연구가 수행되어야 할 것이다.

II. 연구의 방법

본 논문의 연구 방법은 제주해군기지 관련 문헌조사를 통한 서술적 접근방식을 사용하였다. 연구와 관련된 문헌들은 국내에서 간행된 연구논문, 보도자료, 단행본, 제주도 역사자료 등을 참고하였으며, 세부적인 부가자료들은 교육·홍보자료, 인터넷 홈페이지 게시의견과 홍보활동 결과를 참고하였다.

또한 연구 목적을 달성하기 위해 남방항로 보호를 위한 주변국들의 대응전략 및 기지 운용 사례 연구를 통하여 제주해군기지의 중요가치를 도출하였다.

제3절 연구의 구성 및 흐름

I. 연구의 구성

본 논문의 연구는 크게 세 단계를 걸쳐 진행된다. 1단계는 연구의 배경 및 목적

분석 단계이다. 최근 상황에 대한 문제점을 인식하고 제주해군기지에 관한 선행연구를 분석하여 해상교통로 보호를 위한 제주해군기지의 전략적 가치를 도출하는 연구의 목적을 제시하였다. 이 단계는 본 연구의 서론부분인 제1장이 포함된다.

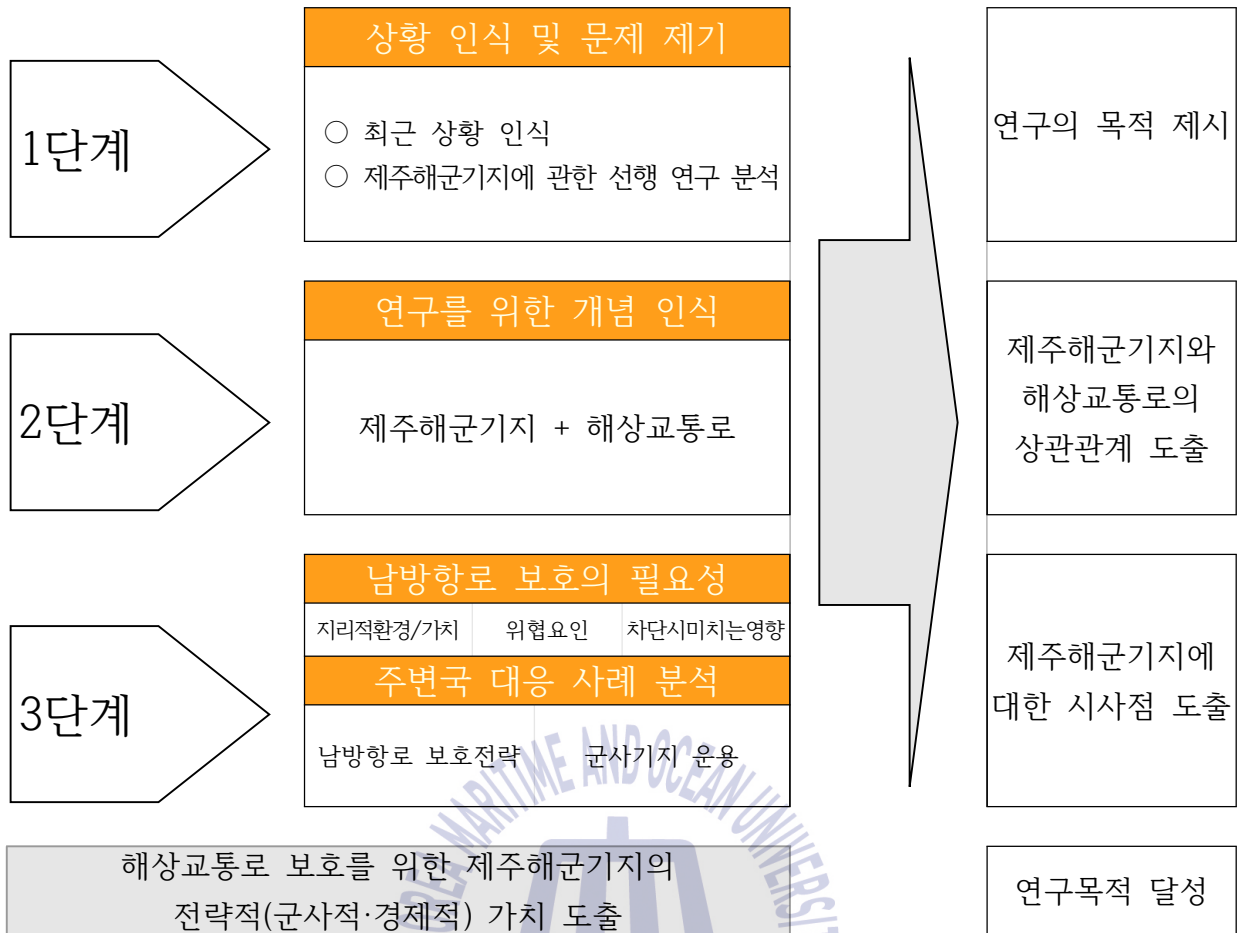
2단계는 연구를 위한 개념 이해 단계이다. 그 대상은 제주해군기지와 해상교통로이다. 본 단계에서는 제주해군기지 및 해상교통로의 일반적 고찰을 통하여 제주해군기지와 해상교통로의 개념을 이해하고 궁극적으로는 제주해군기지가 수행해야 할 주된 역할은 해상교통로 보호이기 때문에 해상교통로와의 상관관계를 규명함으로써 연구 목적을 달성하기 위한 일반적 근거를 제공하였다. 본 연구의 제2장이 포함된다.

마지막 단계인 3단계는 본 연구에서 중점적으로 분석될 남방항로에 대한 보호 필요성과 주변국 대응사례를 분석하는 단계이다. 이 단계에서는 제주해군기지가 보호해야 할 남방항로에 대해 분석하고 주변국의 남방항로에 대한 보호전략과 제주해군기지와 유사한 기지에 대한 운용사례를 분석하여 제주해군기지에 대한 시사점을 도출함으로써 연구 목적을 달성하는데 기초 자료로 활용하고자 했다. 3단계는 본 연구의 제3장과 제4장이 포함되는데, 제3장에서는 남방항로에 대하여 지리적 환경 및 가치, 그리고 위협요인을 분석하여 남방항로 보호 필요성에 대하여 기술하였다. 또한 남방항로 사용제한 시 한국에 미치는 영향을 분석함으로써 제주해군기지의 역할을 강조하였다. 제4장은 주변국들이 남방항로를 어떻게 보호하는지를 분석하는 장이다. 즉 남방항로 보호를 위한 주변국들의 대응전략과 군사기지 운용 사례 분석을 통해 제주해군기지에 대한 시사점을 도출하였다.

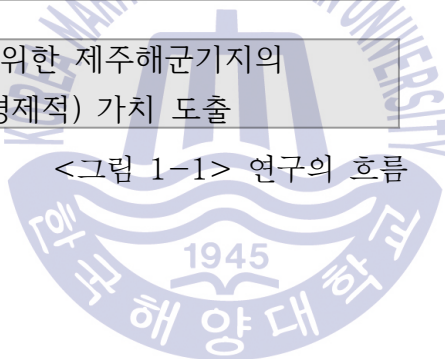
이상과 같은 세 단계를 걸쳐 진행된 연구 결과를 바탕으로 본 연구의 목적은 제5장에서 달성된다. 그리고 제6장에는 연구 결과를 종합하였다.

II. 연구의 흐름

연구의 구성에서 살펴보았듯이 연구를 구성하는 각 단계에서 도출된 내용은 본 연구의 목적인 해상교통로 보호를 위한 제주해군기지의 전략적 가치를 도출하는 것으로 귀결된다. 즉, 각 단계는 독립적인 관계가 아니라 상호 종속적인 연구의 흐름을 가진다. 연구의 흐름은 <그림 1-1>에서 보는 바와 같다.



<그림 1-1> 연구의 흐름



제2장 제주해군기지 전략적 가치 도출을 위한 이론적 고찰

본 장에서는 제주해군기지의 전략적 가치를 도출하기 전에 개념 인식 차원에서 제주도의 지정학적 가치, 제주해군기지 건설 추진경과와 지금까지 발생하였던 찬반에 대한 논의 내용을 고찰하고 해상교통로에 대한 개념과 중요성, 그리고 한국의 주요 해상교통로의 일반적인 내용을 살펴본다.

제1절 제주해군기지의 가치

I. 제주도의 지정학적 가치

제주도는 서해와 동해가 연결되는 길목에 있어 지정학적으로 볼 때 중앙적 위치에 해당하는 교통의 요충지이기 때문에 중요한 가치를 지닌다. 또한 우리나라의 동지나해 진출이나 남방해역의 방어를 고려할 시 거문도, 제주도, 흑산도를 내선으로 형성하면 강력한 세력선이자 방어선으로 사용할 수가 있으며 제주도가 동지나해를 장악할 수 있는 중앙적 위치에 있다.

중국과 일본 등 주변 강대국의 잠재적 위협에 처해 있는 한국으로서는 한국의 이익을 보호할 수 있는 중요한 위치이기도 한다. 그리고 제주도의 지정학적 가치는 병참선인데 영국이 싱가포르, 미국이 하와이를 병참선으로 활용했던 것처럼 대양해군 진출 시 병참선 위치를 담당할 수 있다. 또한 전진기지적 위치로써 제주도는 한반도를 통하여 대륙으로 진출할 수도 있고 동중국해를 통해 태평양이나 인도양으로 세력을 펼칠 수 있는 위치에 있다. 제주도는 비교적 내륙과의 교통이 발달되어 있으며 해안에서는 적의 상륙을 거부할 수 있는 절벽이 많이 발달되어 있어 전진기지로서의 역할을 충분히 할 수 있다.¹⁴⁾

14) 정삼만, “제주국제자유도시 추진 구상과 화순항 해군부두의 관계정립”, 「해양전략」 제5집, 대한민국해군(2004. 5.), 48쪽

II. 제주해군기지 건설 추진경과

1. 결정과정

해군을 비롯한 군 관계관들은 1993년부터 제주해군기지 건설의 필요성을 제기했다. 이때부터 오랜 기간 제주도민들 사이에서 많은 찬반 논쟁이 있었고 해군은 160여 회의 사업설명회와 간담회, 6회의 TV 토론 등을 통해 기지건설의 목적과 필요성을 홍보하며 검증·토론·의견수렴 과정을 거치면서 제주도민과 각계각층의 의견을 수렴했다. 이와 같은 노력으로 2007년 5월 제주특별자치도는 제주도민 대상으로 실시한 여론조사결과(찬성 54.3%, 반대 38.2%)에 따라 해군기지유치를 결정했다. 세 곳의 후보지 강정(56%), 화순(42.2%), 위미(36.2%) 중 찬성률이 가장 높은 강정마을이 해군기지 후보지로 선정되어 기지 유치를 국방부에 건의한 것이다.

이에 따라 국방부는 2007년 6월 8일 강정 지역 해안을 해군기지 건설예정지로 최종 확정하였다. 이후 해군은 2008년부터 강정리 지역에 토지매입을 본격화하고 2009년 10월 기지건설에 착공해 2015년까지 총예산 9,788억여 원을 들여 함정 20여 척을 계류할 수 있는 48만㎡ 규모의 해군 기동부대 작전기지를 건설한다고 공식 발표하였다¹⁵⁾



<그림 2-1> 제주해군기지 건설 예정지 및 조감도

15) 동아일보, “해군 제주기지 2009년 착공”, 2007. 8. 4.

해군기지 건설 예정지가 강정 지역 해안으로 결정된 이후, 마을 주민들은 2007년 8월 6일부터 10월 16일까지 국내·외 해군기지를 시찰하였다.¹⁶⁾ 지역경제 파급효과, 환경오염문제, 복지·휴양시설 및 수익사업 등에 초점을 맞추어 제주해군기지가 강정마을에 미칠 여러 영향을 주민들이 직접 눈으로 확인하였으며, 그 결과를 제주도 민에게 홍보하는 기회를 가지게 되었다.

이러한 추진과정을 거쳐 지난해 12월 28일 국회 예결위원회는 2008년 제주해군기지 예산 174억 원을 의결했다. 하지만 국회의 결정에는 ‘방위사업청이 추진 중인 제주해군기지 사업예산은 민·군 복합형 기항지로 활용하기 위한 크루즈 선박 공동 활용 예비 타당성 조사 및 연구용역을 완료하고 그 결과를 제주도와 협의해 집행한다’는 조건이 따랐다. 이와 같은 국회의 결정은 잔존하고 있는 지역 주민 간 갈등을 해소하고 지역경제 활성화를 위해 해군기지건설 계획에 대형 크루즈 선박이 기항할 수 있는 부두건설계획을 반영하는 예비 타당성 조사와 연구 용역을 실시해 관광 미항의 기능을 갖춘 세계적 해군기지를 건설하기 위한 것이었다.

2. 최근 상황

정부는 2008년 9월 11일 ‘제주해군기지 건설과 관련된 크루즈선박 공동 활용 예비타당성 조사 및 연구용역’ 결과발표와 함께, 제주해군기지가 함정과 초대형 크루즈선이 함께 계류할 수 있는 민·군 복합 항으로 조성된다고 공식 발표를 하였다.¹⁷⁾ 이에 따라 제주해군기지 건설이 본격적으로 추진되고 있다. 또한 정부는 제주해군기지를 최대 15만 톤 규모의 크루즈 선박이 기항할 수 있는 세계적인 민·군 복합형 관광미항으로 건설하고, 추진 과정에서 복합항 주변 지역과 제주 발전을 위한 지원 대책을 정부 차원에서 적극 지원 예정이다. 부대시설과 함정이 계류할 수 있는 부두와 크루즈 선석 길이 1,110m 부두를 건설하게 되고, 크루즈선 수용 부대시설 비용 534억 원(크루즈 터미널 등 부대시설 비용을 정부에서 지원)이 별도로 지원

16) 국내·외 해군기지가 건설된 지역을 방문하여 정확한 실상을 파악·습득함으로써 제주해군기지 건설에 따른 이해 증진과 올바른 정보 체득으로 유연비어를 말소해 마을의 갈등과 분열을 치유하는 방안의 하나로 삼고자 하였다. 국내 해군기지는 진해, 부산, 동해, 평택기지를, 국외 해군기지는 미국 샌디에이고, 하와이 기지와 일본 요코스카 기지를 시찰하였다. 강정해군기지사업추진위원회, “화보로 보는 국내·외 해군기지의 참모습”, 「국내·외 해군기지 시찰 결과보고서」, 2007.

17) 국방일보, “제주해군기지, 민·군 복합 항으로”, 2008. 9.12.

된다.¹⁸⁾

제주해군기지는 현재 89%(항만 93%, 육상 79%)의 공정률을 보이는 등 올해 연말 완공을 목표로 건설이 진행되고 있다. 해군은 올해 말까지 기지가 완공될 경우 해군 71기동전대 및 72기동전대와 함께 잠수함 사령부 산하 일부 부대를 제주로 이전해 제7기동전단을 운영할 계획이며, 총 운용인력은 함정 전투요원 2,500명, 육상 요원 600여 명 등 3,100여명이 생활하게 된다. 현 해군제주방어사령부 소속 해군인력은 제주해군기지로 이동해 행정지원 부대인 제주해군기지지원사업단으로 재편된다.

이에 따라 올 9월 16일 우리나라 최초의 이지스함이 위용을 자랑하며 해군기지에 모습을 드러냈다. 이지스함은 7,600톤급으로 승조원 300여명, 5인치 함포, 장거리 대잠어뢰, 함대함, 함대공 유도탄, 대함 유도탄방어유도탄 등을 탑재하고 있다.

이날 이지스함이 강정포구에 나타난 이유는 올 연말 완공을 앞둔 해군기지 내 항만 및 부두 시설의 안정성을 점검하기 위해서다. 연말 제주해군기지 완공을 앞두고 전투함 중 최대 규모인 이지스함을 투입해 함정의 입·출 안정성, 부두 시설 등을 점검하였다. 해군은 10월 구축함, 호위함, 초계함 등 군함 종류별 총 21개 유형 22척을 제주 해군기지에 보내 점검을 마쳤다. 이에 추가하여 12월 1일 오후 서귀포시 강정동 제주해군기지전대와 평화의 섬 제주도 지역 방어를 책임질 해병대 9여단이 각각 창설됐다.

제주도는 제주해군기지의 명칭도 ‘민·군 복합형 관광미항’으로 명칭을 사용하기로 발표하였다.¹⁹⁾ 제주해군기지의 명칭 변경은 제주도에서 주장한 것으로 국방부의 공식발표는 아직 없다. 따라서 본 논문에서는 기지 명칭을 ‘제주해군기지’를 적용한다.

18) 유효상, 「원-원 전략으로 지역사회-군 함께간다」, 『국방저널』 통권 제 418호, 국방홍보원 (2008. 10월호), 87쪽.

19) 국방일보, “제주해군기지 명칭, 민·군 복합형 관광미항으로”, 2008. 9.22.

<표 2-1> 제주해군기지 세부 추진경과

일 자	세부 내용
1993.12	제주 해군기지 국방중기계획에 반영
2002	제주 화순항 해군기지로 선정
2005	제주 위미 해군기지로 선정
2007.4. 26.	강정마을 해군기지 유치결의, 유치신청
2007.5.14	도지사 해군기지 강정 유치결정 발표(2차 여론조사 결과 주민다수 가 찬성)
2007. 7	강정마을 해군기지 유치결의한 마을 회장 해임
2007. 8.20	해군기지 유치 찬반 주민투표(마을주민 725명 참가, 94% 유치 반대)
2009. 1.	국방장관 국방, 군사시설 실시계획 승인 고시
2009.4	환경 영향평가 시행
2009. 9.22.	해군, 제주해군기지사업 시행을 위해 도지사에게 강정마을 절대보존지역 지정 해제 요청
2009.12.17	제주도의회 절대보존지역 변경 처리
2010.3.15	국방 군사시설 설치계획 변경승인 처분
2010.11.15	강정 해군기지 건설사업 수용 공식화
2010.12.	제주해군기지 건설 예산포함 2011년도 예산 국회통과
2010.12.	제주지방법원, 강정마을 주민들이 도지사를 상대로 제기한 '절대보존지역 변경처분 효력정지 및 무효 확인 등 소송'에서 주민들 '원고 자격이 없다'는 이유로 각하 결정
2011.2.16.	해군기지 공사 시작
2011. 5.30.	제주해군기지건설 저지 전국대책회의 발족
2011.12.30.	정부예산안에 포함되었던 예산 1327억 원 중 1278억 원을 삭감 제주해군기지 '구럼비 해안' 발파 시작
2015. 9	제주해군기지 부두 계류시험 실시
2015. 10.	제주해군기지전대 및 해병대 9여단 창설

* 출처 : 해군본부 제주해군기지 Q&A, 12쪽

III. 제주해군기지 건설에 대한 찬반 논의

제주해군기지 건설에 대한 찬반 논의는 제주해군기지 건설이 공식적으로 발표된 시점에서 다소 불필요한감이 있긴 하지만 찬성, 반대 측이 주장하는 논리를 살펴봄으로서 제주해군기지 건설사업 과정에 대한 이해를 돕고 향후 제주해군기지가 극복해야할 문제들을 파악하는데 매우 유용할 것으로 판단되어 언급한다.²⁰⁾

제주해군기지 건설에 대한 찬성 단체로는 현재 국가 안보와 경제성에 역점을 둔 60여 개의 시민단체들로 결성된 「제주사랑범도민실천연대」가 축을 이루고 있다. 반대 단체로는 평화의 섬과 해군기지는 상충하고 환경을 파괴한다는 논리로 무장된 30여 개의 단체들로 구성된 「제주도군사기지반대도민대책위원회」가 축을 이루고 있다. 찬성 측의 논리는 안보 없이는 평화로울 수 없으며 평화의 섬 제주와 해군기지는 양립이 가능하다는 것이다. 제주해군기지 건설로 인한 인구유입에 따른 상권 활성화로 소득이 증대하고 고용창출 효과와 함께 해군이 제공하는 각종 편의시설을 활용할 수 있어, 이는 제주에 주어진 좋은 기회라는 논리이다. 이에 반해 반대 측의 논리는 제주를 평화의 섬으로서 평화의 섬은 비무장화되는 것이 마땅하며 기지가 건설되면 자연환경이 훼손되고 군사보호구역의 확대로 지역개발이 제한돼 부동산 가격이 하락하고 국내외 민간자본 유치에 어려울 뿐만 아니라 왜곡된 성문화 확산 및 성범죄가 발생한다는 논리이다.

결국 양측의 주장은 첫째, 군사적인 측면에서 “평화의 섬이라는 이미지와 군사기지가 함께 공존할 수 있는가”라는 문제와 둘째, “군사기지 건설이 경제적으로 실효성을 가지느냐”라는 문제로 귀결된다. 제주해군기지 찬반 논의에 대해 군사적인 측면과 경제적인 측면에서 살펴본다.

1. 군사적 측면

군사적 측면에서 제주해군기지 건설 계획을 바라볼 때 중요한 것은 해군기지 건설계획이 제주도의 특수성, 즉 세계 평화의 섬 및 국제자유도시 계획을 추진하고 있는 제주의 미래비전과의 마찰여지가 얼마나 큰가 하는 것이다.²⁰⁾

제주해군기지 건설을 찬성하는 입장에서는 제주 세계평화의 섬이 추구하는 적극적 개념의 평화는 안보차원의 방어적·소극적 평화가 전제가 되어야 한다는 입장으로, 제주도의 지정학적 입지에 따르는 통상적 수준의 무장이 그와 같은 역할의 수행을 가로 막는 걸림돌이 될 이유가 없으며, 제주 세계평화의 섬 지정과 해군기지 건설 추진 간에는 양립이 가능하다는 것이다. 제주 세계평화의 섬 추진전략 및 사

20) 찬반논의에 대한 내용은 주로 각종 연구논문, 세미나 자료, 신문사설 등을 발췌하여 객관적으로 분석하였다. 노준현, 전계서, 23-26쪽.

21) 제주발전연구원, 「화순항 해군기지 건설계획에 따른 제주지역 영향분석」(제주 : 제주발전연구소, 2005), 37-49쪽.

업계획에 따르면, 제주도는 평화의 창출, 확산 및 정착의 중심지를 지향한다. 이를 위해서 국제교류 및 외교 그리고 평화연구의 중심지가 될 것을 목표로 설정하고 있다. 따라서 제주 세계평화의 섬은 제주 관광과 제주 국제 자유도시의 독특한 브랜드 가치를 가지고 환경문제, 선진국과 후진국 문제, 국지적 분쟁 등의 국제문제를 논의하고 해결하기 위한 국제교류의 중심지가 되어야 함을 의미한다. 또한 군사력 강화를 통한 평화의 섬 이미지를 정착할 수 있고 향후 예상되는 각종 해상 위협을 차단함으로써 얻을 수 있는 안정된 안보환경의 조성이 제주도의 이미지에 긍정적으로 작용할 수 있다는 입장이다.

반대하는 측의 논리는 제주해군기지 건설이 제주 세계평화의 섬 추진계획과는 양립할 수 없다는 견해이다. 제주해군기지 건설이 제주도의 과도한 군사화로 이어지거나 미국의 중국에 대한 전진기지화와 같이 동북아 주변국에 대해 실질적 위협이 된다면, 이는 제주 세계평화의 섬 실현의 중대한 장애요인이 될 것이라고 주장한다. 제주해군기지가 건설되면 국내외적으로 군사와 관련된 인적·물적 자원의 왕래가 빈번해질 가능성이 높다. 제주해군기지를 드나드는 이지스급 구축함이나 미 항공모함 등의 군함이 항구를 드나드는 모습이 언론에 의해 비추어지거나 또는 제주해군기지가 동북아 지역의 정치적·군사적 긴장을 고조시키는 사건에 연관되는 경우 제주도가 갖고 있는 기존의 관광·휴양지로서의 이미지와 평화의 섬이라는 제주도의 상징성을 훼손할 가능성이 발생하는 것이다. 경우에 따라서는 동북아 국가들 상호간의 안보상의 위협을 초래하는 상황도 발생 가능하다는 것이 반대 측의 주장이다. 또한 찬성 측이 주장하는 논리대로 제주도가 적극적인 안보개념에 따라 해군기지 건설과 국제교류의 중심지로 발전하는 것을 동시에 추진한다는 것은 현실적으로 매우 어려운 문제라고 여긴다. 예컨대, 남북한 정상회담 등 남북한 교류협력의 활성화에 대한 논의의 중심지가 되고자 하거나, 국제적 분쟁과 갈등의 조정 및 해결, 특히 동북아 군축회담을 위한 국제회의나 국제기구를 유치하려고 할 때도 제주해군기지의 존재는 그러한 국제협력회의나 기구의 유치에 장애요인으로 작용할 가능성이 크기 때문이다.

2. 경제적 측면

경제적 실익에 관해 찬성 측과 반대 측의 논쟁은 지역개발이나 새로운 시설의 설

치를 바라보는 관점이 근본적으로 다르다는 것에서 갈등이 시작된다.

해군기지 건설에 대해 비판적인 입장의 주장은 첫째, 해군기지 건설에 따른 부대 효과로 제시되는 이득이라는 것이 해군기지 건설의 타당성을 보완하는 것일 뿐 이러한 이득이 있다고 하여 해군기지 건설이 타당한 것으로 비춰져서는 안 된다고 보는 견해이다. 즉 국방비의 제주도 유입은 경제·사회 부문에 대한 직·간접적인 파급 효과를 통해 일정 부분 제주도 지역경제의 발전에 기여할 수 있음을 부인하기 어렵지만 현재까지 해군기지 건설에 따른 플러스 효과는 측정되었으나, 제주해군기지 건설과 그에 따른 군사구역 설정으로 인한 남제주군의 자연경관의 손상과 어업권의 손실로 인한 지역경제의 마이너스 효과는 전혀 고려되지 않았기 때문에 해군기지 하나를 건설하는 것으로 지역경제에 도움이 된다는 발상은 위험하다는 생각이다. 둘째, 국방비는 소모적이고 비생산적이라는 시각이다. 이것이 의미하는 바는 일반적인 시각에서 국방비는 안보를 지키기 위해서 가능하면 최소한으로 그리고 적절한 수준에서 지출해야 한다는 것이다. 이 점에서 9,788억여 원의 건설비 또는 매년 2,000억 원 이상의 운영비에 따른 파급효과에 현혹되어 제주도민의 단기적인 이익을 취하고자 하는 것은 불필요하게 국방예산을 낭비하는 것으로 그 부담은 결국 국민에게 돌아오는 것이라고 주장한다.

그러나 찬성하는 측은 지역균형발전의 측면에서 해군기지 건설의 효용성을 주장하고 있다. 현재 제주도 인구 55만 명 중에 35만여 명, 즉 70%이상이 제주시에 쏠려있고 해마다 제주시 인구는 팽창하고 있으나 서귀포시의 인구는 감소하고 있으며 이로 인해 지역발전 불균형은 더욱 심각해지고 있는 실정이다. 해군기지 건설은 그런 관점에서 제주사회에 경제발전의 불을 일으켜 재정자립도를 높이고 제주시와 서귀포시의 균형발전을 추구할 수 있는 대안이 될 수 있는 것이다.

제2절 해상교통로로서의 가치

제주 남방해역에 대한 해양주권 보호가 절실히 요구되고 있는 현시점에서 이를 안정적으로 관리하고 지켜나가는 것이 제주해군기지의 사명이다. 따라서 본 절에서는 제주해군기지의 전략적·경제적 가치 중에서 가장 중요시 되는 것은 해상교통로 보호에 대한 가치임으로 이에 대한 개념을 더욱 구체적으로 살펴보고 중요성을 알

아보고자 한다.

I. 해상교통로의 개념

과학이 발달하고 세월이 흐를수록 바다의 중요성은 기하급수적으로 증대하다. 인간은 이제 땅위의 자원을 대부분 고갈시킬 수준에 이르고 있다. 마지막 남은 보고가 바다라는 사실 때문에 바다는 모든 나라의 각축장이 되고 있다. 뿐만 아니라 바다는 교역의 통로로서 대단히 중요하다. 한국은 바다를 통해 끊임없이 한국을 향하는 화물선이 없다면 단 하루도 살 수 없는 나라이다. 석유가 계속 들어와야 공장이 가동될 수 있으며, 식량을 실은 배가 쉬지 않고 들어와야 국민이 굶지 않을 수 있다. 그리고 만든 물건을 팔기 위해 우리 물건을 가득 실은 화물선이 한국의 항구를 쉽 없이 떠나야만 한다. 즉, 오늘날 선·후진국을 막론하고 대부분의 국가는 해상으로부터 공급되는 물자 없이는 계속 발전하거나 살아남을 수 없을 정도로 해상교통로는 큰 비중을 차지하고 있다.

해상교통로라는 용어는 “SLOC”이라고도 표현하는데 “SLOC”은 “Sea Lines Of Communications”의 약자이며 ‘작전부대와 작전기지를 연결하여 그 노선을 따라 보급품과 증원군이 이동하는 해상의 통로라는 군사전략적 차원의 의미를 가진다.²²⁾ 일본의 방위학회에서 펴낸 국방용어사전에 “해상교통로란 국가의 생존과 전쟁 수행상 필히 보호해야 할 해상연결교통로이다. 본래의 의미는 전선의 작전부대와 작전기지를 연결하여 그 노선을 따라 보급품과 증원군이 이동하는 해상의 통로다.”라고 규정되어 있다.²³⁾ 세계경제의 상호 의존성 증가와 더불어 어떤 나라들도 해상으로 공급되는 물자 없이는 계속 발전하거나 살아남을 수 없다. 따라서 오늘날 해상교통로는 전세의 중요성이 보다 근본적인 고려사항이지만 평시의 경제적 중요성에 의해서 더욱 주목받게 되고 비군사적 논의를 위해서 “SLOC”이라는 용어는 “Sea Lines Of Communications”로 풀어 쓰게 되고 여기에는 상업적인 목적과 군사적인 목적의 해상수송로가 포괄되어 있다. 이러한 군사전략적 차원의 의미뿐만 아니라, 상업적 목적의 해운을 보호하는 의미로 마한(A.T.Mahan)은 해군과 해운의 관계를 “해

22) 김달중, 「한국과 해로안보」(서울 : 법문사, 1998), 147-148쪽.

23) 일본방위학회, 「국방용어사전」(동경 : 조운 신문사, 1990), 170쪽.

군의 필요성은 평화로운 해운의 존재에 의하여 발생하며, 방호의 필요성이 없으면 동시에 해군의 필요성도 사라진다”라고 하였다.²⁴⁾

또한 마한은 ‘Communications’이란 보다 폭 넓은 의미를 갖고 있으며 정보의 교류와 해양력의 기동성 그리고 병참선보다 넓은 의미로 해상교통을 유지하기 위해서는 해양지배(Command of the Sea)²⁵⁾를 해야 하며, 교통을 위협하는 적 함대를 격파해야 하고 필요시 이를 위해 함대를 집중시켜야 함을 역설한 바 있다. 즉, 집중된 함대는 전략적 위치에 있어야 하고 그 해역에는 전진기지가 있어야만 함대작전 행동이 가능하다는 것이다. 그러므로 해상교통로를 보호하기 위해서는 기지시설이 필요하고 교통선이 긴 경우에는 중간기지 또한 필요하다. 한편 마한은 “해상교통이란 용어 전체의 뜻에서 전쟁을 지배한다.”고 하여 해상교통로의 중요성을 더욱 강조하였으며, 동시에 “전략에서 가장 중요하고 결정적인 요소는 교통(Communications)이며 육지에서나 해상에서의 모든 군사조직은 궁극적으로 국력의 기초인 해상교통에 의존한다.”라고 주장하였다.²⁶⁾

마한의 해양전략사상은 해양력이 국가의 성장, 번영 및 안보에 결정적인 역할을 한다는데 본질을 두고 있으며, 국가의 성장은 해양력으로 해양에 진출하여 해외에서 국가이익을 획득함으로써 성취되는 것이며, 국가의 번영은 상선과 화물선을 이용하여 자원, 공산품 및 농수산물의 해외무역을 활성화함으로써 국가경제를 발전시켜 얻어진 것이다.²⁷⁾ 이상과 같은 배경으로 “해상교통로란 국가의 생존과 전쟁수행상 반드시 보호해야 할 해상교통연결통로이며, 군사적 목적의 해상병참선을 포괄하여 상업적 목적의 해운을 포함하는 국가의 생명선”이라고 정의할 수 있겠다.

오늘날 대부분의 국가는 해상을 통한 물자 및 자원의 공급 없이는 계속 발전하거나 생존하기 어렵다. 특히 기본자원에 대한 국가 간의 상대적 무역의 의존도가 매

24) A.T.Mahan, 「The Influence of SeaPower upon History 1600-1783」,(대전 : 해군대학, 1995).

25) 해양지배(Command of the Sea)는 통상 제해권(制海權)으로 이해되고 있으나 제해권(制海權)과 해양통제(海洋統制)는 사실상 한자(漢子)의 의미로 보면 같은 뜻이 될 수 있기 때문에 해양지배로 사용하였음.

26) A.T.Mahan, “Naval Strategy Compared and Contrasted with The Principles and Practice of Military Operations on Land, 김득주, 이윤희(공역)「해양전략론」(서울: 동원사, 1974.), 11-12쪽.

27) 강영오, 「해양전략으로 풀어본 한·일가상독도해전」(서울 : 연경문화사, 2000), 44-45쪽.

우 높아 자원 확보가 바로 국가안보와 직결되어 있다. 그러므로 해상교통로가 적대국에 의하여 통제되거나 차단될 때 국가생존을 위협받게 되므로 평시에 해상교통로로 보호를 위한 적절한 해군력 증가는 필수적이다. 이러한 해상교통로의 중요성에 부응하여 한국은 부존자원 없이 국제무역에 절대적으로 의존하여 주요 산업의 원자재, 부품, 반제품 및 완제품을 수송하는 해운이 국가경제에 있어 동맥의 역할을 담당하고 있는 것은 자명하며, 더불어 21세기 동북아 경제권 형성을 앞두고 동북아 국제물류 중심국가로서 그 역할을 담당해야 할 우리나라는 해운이 국가경쟁력의 핵심요소이다. 이와 같이 해운의존도가 매우 높은 한국의 해상교통로 보호는 매우 중요한 현안이다.

II. 해상교통로의 중요성

우리 대한민국은 세계 어느 나라보다 부존자원이 부족하여 공산품 수출입에 비중을 두고 있다. 원활한 공산품 수출입을 위해서는 해상교통로의 확보가 반드시 필요하다. 존 모어는 “여러 세기 동안 대부분의 국가들은 그 생존을 위해 바다를 통한 물자의 자유운송에 의지해 왔다.”고 하였으며, 또한 마한은 “국경의 안정을 유지하려는 국가는 해양력을 보유하는 것이 중요하다.”라고 주장하였다. 또한 오늘날까지 해양력을 발전시키지 않았던 국가가 강대국이 될 수 없었던 사실을 볼 때 국가의 안전을 보장하고 발전과 번영을 위하여 해양력이 얼마나 중요한 역할과 기능을 하는가를 알 수 있다.

한 국가에 있어서 해상운송의 중요성은 새삼 강조할 필요가 없다. 해상수송은 대형화물, 원거리 수송, 저가의 화물 수송에 크게 유리하며 교통체증 유발 요인이 없고 공해발생 등의 면에서 육상 교통로보다 훨씬 유리하며, 전시에서도 매우 중요시되고 있다. 이는 제2차 세계대전 이후 세계 각국의 산업이 급속도로 발전하게 되면서 경제개발과 국가발전에 필요한 각종 자원의 수송이 요구되었고, 그 자원 수송의 대부분이 해상을 통해서 이루어져 왔으며, 특히 국가 간의 상호 의존 관계가 확대 심화되고 있기 때문이기도 하다.

그러나 해상교통로가 적성국 또는 인접 연안국에 의해서 통제되거나 봉쇄될 경우 그 해상교통로를 필연적으로 이용하지 않으면 안 되는 국가의 생존은 중대한 위협

을 받을 수밖에 없다는 것이 과거 십여 년 동안에 발생했던 몇몇 사례를 통해서 익히 알 수 있다. 또한 세계 각 지역에서 발생한 국지적 분쟁으로 인한 연안국 또는 기타 이해 당사국들은 물론 분쟁과는 무관한 많은 국가들이 그들의 필수자원의 안정적 공급에 방해를 받아 국가발전에 지대한 영향을 받는다는 것²⁸⁾과 전쟁에서 패배하였다는 것을 알 수 있다.²⁹⁾

이와 같이 해상교통로의 위협은 한 나라의 경계뿐만 아니라 존립 자체를 위협할 수 있는 요소가 아닐 수 없으며, 이의 중요성은 아무리 강조하여도 지나치지 않다. 따라서 해상교통로의 중요성을 역사적, 군사적, 경제적 세 가지 측면에서 고찰해 보고자 한다.

1. 역사적 측면

16세기 영국의 엘리자베스 여왕시대의 랠리(Water Raleigh)경은 “바다를 지배하는 자는 상업을 지배하고 상업을 지배하는 자는 세계를 지배할 것이다”라고 하였다.³⁰⁾ 고대에서 현대에 이르기까지 지배의 개념은 변화되고 있지만, 바다를 효과적으로 지배하고 또 지배할 수 있는 능력을 가진 국가들만이 부강한 국가로서 국제무대에서 번영을 누려왔음을 역사는 증명하고 있다.

일찍이 마한의 해양 전략 사상을 수용한 영국은 수세기에 걸친 절대적 해양국가로서 해가지지 않는 제국을 건설하였고, 파나마 운하의 개통과 카리브 해 및 태평양의 해외기지를 개척, 획득함으로써 해양국가로서 발돋움한 미국은 오늘날 세계 초강대국으로 성장하였다. 세계의 열강들은 제1차 세계대전을 전후하여 전함을 주력함으로 하는 전투함대를 경쟁적으로 증설하였다. 그리하여 영국은 대함대(Grand Fleet), 독일은 대양함대(High Sea Fleet), 일본은 연합함대(Combined Fleet), 미국은 백색함대(White Fleet) 등을 만들었다. 이러한 전함 경쟁은 제2차 세계대전 중엽까지 계속되었으며, 서구제국들의 식민주의와 제국주의 정책을 수행하는데 결정적

28) 박영호, “동남아 지역 해로안전에 관한 연구”, 국방대학교 대학원 석사학위논문, 1991 2., 7-9쪽.

29) 영국은 포클랜드해전에서 22척의 지원함과 50척의 동원선박으로 8천명의 상륙군과 군수품을 이송하였으며, 미국은 걸프전에서 3개월 동안에 22척의 동원선박을 이용하여 1,020만 톤의 군수품을 수송하였는데, 그중 95%는 해상수송을 실시하였다. 최양선, 「해양전략 95」(대전 : 해군대학, 1997), 281쪽.

30) 김현기, 「국가경제와 해양안보」(서울 : 한국 해양전략 연구소, 1999), 174쪽.

인 수단을 제공하였다.³¹⁾ 그리스, 로마, 영국, 미국 등 해양을 제패한 국가는 세계를 제패하였다. 전통적으로 해양은 사람과 물자를 수송하는 경제적인 통항의 매체로서 인식되었고, 해양통상은 국부 증대의 수단으로 간주되어 왔다. 따라서 해양은 권력과 부의 증진을 위한 국가 간의 경쟁과 분쟁의 주요 영역이 되어 왔다. 해양을 통제하고 지배할 수 있는 능력은 국가번영과 국력을 결정하는 요소의 하나로 인식되어 왔다.³²⁾

이처럼 인류의 역사는 해양을 효과적으로 이용한 국가가 역사의 흐름을 주도하면서 번영을 구가할 수도 있었고 그렇지 못한 국가는 역사의 뒤편에서 암울한 시기를 보내야만 했다. 이러한 의미에서 해양에 대한 지배권은 곧 역사의 주도권의 확보라는 의미가 될 수 있으며, 역사의 주도권 확보에 따라서 해상교통로의 중심축도 변화되어 왔던 것이다.

2. 군사적 측면

현재 세계 각국은 자국의 이익 확보를 최우선 목표로 삼아 국가 정책을 펴고 있으며, 이러한 이익을 침해하는 다양한 도전에 대해 국가안보 차원에서 대응하고 있다. 국가안보란 “국내·외 위협으로부터 국가의 제도와 가치를 유지하고 자국의 안전을 지키기 위해 정치, 경제, 사회, 문화, 외교, 군사 및 과학기술 등의 여러 수단을 통합하여 효율적으로 운용하는 능력”을 의미하는데,³³⁾ 이러한 국가안보를 구성하는 많은 요소들 중에 최근에는 각 나라가 국익을 최우선 목표로 하는 경제안보의 비중을 증가시키고 있다. 즉, 각국은 무역을 통해 자국의 경제를 발전시키고 있으며, 필요한 분야에 대해 상호 의존관계를 유지하고 있다.

이러한 국제관계 속에서 해양은 각국 간의 해상교역을 가능토록 해주는 하나의 고속도로와 같은 역할을 하고 있으며, 역사적으로 해양을 효과적으로 이용한 국가가 세계의 주역이 되어 왔다.³⁴⁾ 현대에도 마한의 전략사상을 수용한 미국이 세계

31) 최득림, 「한국의 해로안보」(서울 : 법문사, 1988), 650쪽.

32) 이경호·정승건, 「바다와 국가정책」(서울 : 학현사, 2001), 138쪽.

33) 국방대학교, 「안보관계용어집」(서울 : 국방대학교, 2000), 15~25쪽.

34) 기원전 5세기 테미스토클레스(Themistocles)는 “바다를 지배한자 세계를 지배한다”라고 하였으며, 16세기 영국 엘리자베스 여왕시대 월터 롤리(Walter Raleigh)는 “바다를 지배하는 자는 상업을 지배하고, 상업을 지배하는 자는 세계를 지배 한다”라는 명언을 남겼다. 이를 반영하듯 신라의 장보고대사는 동북아의 SLOC을 통제하

제1의 해군력을 이용하여 해양에서의 주도권을 유지하고 세계 유일의 초강대국으로서 지위를 누리고 있으며, 해군력이 국가안보의 최일선 임무 수행과 미국의 해상교통로 보호에 결정적인 역할을 하고 있다. 일본과 대만도 도서국가로서 국가안보의 우선순위에 해상교통로를 가장 중시하고 있으며, 중국 또한 경제성장과 함께 해상무역을 위한 해로안보에 국가적 관심을 집중하고 있다. 우리나라도 삼면이 바다로 둘러싸여 있고, 북으로는 휴전선을 두고 북한과 대립하고 있어 결국은 일본, 대만과 같은 도서국가의 입장에 놓여 있는 상태이며, 이러한 경제·지정학적 여건 속에서 만약 해상교통로가 차단되었을 경우 국가의 생존에 결정적인 타격을 입게 될 것이다.

군사적으로도 해상교통로의 안전 확보는 전쟁 지속능력을 유지시켜 주고, 전시 동맹국의 원활한 증원 및 보급로를 제공하여 전승에 결정적인 역할을 한다. 자국의 해상교통로가 차단되었을 때는 모기지로부터 작전지역까지의 세력증강이나 보급이 차단되어 결국 지속적인 작전을 수행할 수 없게 된다. 또한 전시 동맹군 증원 시 대규모 군수품 보급이 반드시 수반되는데, 이 경우 항공수송에는 한계가 있으므로 적은 비용으로 많은 양의 군수품을 수송할 수 있는 해상수송이 요구된다.³⁵⁾ 이에 대한 중요성은 이미 한국 전쟁 시 유엔군이 해양통제권을 확보하여 필요로 하는 물자를 해상을 통해 충분히 보급하여 전쟁 지속능력을 유지할 수 있었던 사실에서 알 수 있다.

3. 경제적 측면

해상교통로 보호의 경제적 중요성은 평시 국가의 번영을 위하여, 그리고 전시 국가 경제를 지속적으로 유지하기 위하여 강조되고 있다. 오늘날 전 세계 교역량의 95%가 해상을 통해 이루어지고 있다. 해상수송은 육로나 항공수송에 비해 대량수송, 원거리 수송, 저렴한 수송비용 등의 이점으로 인해 산업의 발달과 더불어 급속

면서 해상무역권을 장악하여 신라를 번영시켰으며, 영국은 해가지지 않는 대영제국을 건설할 수 있었고, 현재는 미국이 세계의 주역이 되고 있다. 김덕기, 전계서, 5쪽.

35) 예를 들면 지상군의 1개 기갑부대를 이동시키기 위해서는 3만 톤의 수송능력이 필요하고, 1개 보병부대에 필요한 1일분의 군수품을 공급하기 위해서는 최소한 수천 톤의 수송능력이 요구된다. 이와 같이 많은 군수품을 항공수송으로 충족할 수는 없으며, 결국 비용 대 효과 면에서 상대적으로 비교우위를 보유한 해상수송에 의존하지 않을 수가 없다. 김태준, 「한국의 군사력 건설과 전략」(서울 : 국방대학교,, 2000), 150쪽.

히 신장되고 있다.

우리나라는 전체 산업에 있어 무역의존도가 70.3%에 달하고 있으며,³⁶⁾ 전체 무역 중 99.8%³⁷⁾를 해상을 통한 무역에 의존하고 있다. 특히 산업의 필수요소인 석유를 비롯한 주요 에너지 및 자원을 전적으로 해상을 통해 수입하고 있어 해상교통로 차단 시 국가 경제에 큰 영향을 미치게 되므로 해상교통로의 안전 확보 문제는 경제적인 차원을 넘어 국가안보 차원에서 다루어지고 있다. 뿐만 아니라 해적, 해상테러와 같은 초국가적 위협이 증가하고 있어 해상교통로의 안전 확보 문제는 더욱 부각되고 있다. 한국 산업연구원(KIET) 실물경제팀은 만약 15일 동안 해상교통로가 차단될 경우 한국은 제철산업을 필두로 제조업·건설업이 마비되고, 식생활과 대중교통 수단이 제한될 것으로 전망했다. 해상교통로가 완전 차단되지는 않지만 가끔 방해받는 수준도 경제적 효과는 무시하기 힘들다.

과거 이란·이라크 전쟁 발생시 이란의 무차별 공격으로 유조선 운항이 제한되자 석유 가격이 단기간에 급등한 사례는 해상교통로의 안전 확보가 경제 문제와 얼마나 밀접하게 연계돼 있는지 잘 보여준다. 이처럼 해상테러나 해적행위에 대비하는 것은 결국 넓은 의미에서 안보 문제의 일환이라고 할 수 있다.

III. 우리나라의 주요 해상교통로 현황

우리나라의 주요 해상교통로는 항로의 방향에 따라서 동해에 일본본토와 북해도 사이를 가로질러 태평양으로 나가는 북방항로, 부산에서 일본 본토사이를 오가는 한일항로, 남해에서 남지나해와 말라카 해협을 거쳐 동남아, 중동, 유럽으로 진출하는 남방항로, 서해에서 중국대륙에 이르는 한중항로 등 크게 4개 항로로 나눌 수 있다.³⁸⁾

36) 이서향, 전게서, 5쪽.

37) 2005년 전체 무역량 중 해상무역이 778,355,130톤이며, 항공무역이 1,169,416톤으로 해상무역이 전체의 99.85%를 차지하고 있다. 한국무역협회, 「수출입물류 기본통계」, (서울 : 한국무역협회, 2006.)

38) 진동인, 「해양 전략」(대전 : 해군대학, 1997), 3~21쪽.



<그림 2-2> 우리나라의 주요 해상교통로

한일항로는 크게 3개로 구분된다.³⁹⁾ 첫째는 한국의 서해안과 남서 해안에 위치한 여러 항구로부터 일본에 이르는 것으로 주로 제주 해협과 쓰시마 해협, 일본의 혼슈와 큐슈 사이의 시모노세키 해협을 통하여 태평양에 연한 일본의 항구들에 이르는 해로이다. 둘째는 한국의 동해와 동남해안에 위치한 항구들로부터 대한해협이나 쓰시마 해협을 통하여 일본에 이르는 해로이며, 셋째는 한국의 동해안 항구로부터 독도 인접해역을 통하여 일본의 서안에 있는 항구에 이르는 해로이다.

한중항로는 중국 본토와의 항로로서 중국 연안은 북으로 대련, 청도에서 상해와 남쪽의 홍콩까지 연속되어 있어서 한국과는 상해 이북의 항구와 통상이 이루어지고 있다. 그 동안 한국의 3대 수출시장은 미국, 일본, 유럽 순이었으나, 최근 중국, 미국, 일본 순으로 바뀜에 따라 한중항로의 중요성이 점점 부각되고 있다.⁴⁰⁾

북방항로는 북미지역과 러시아 극동지역을 연결하는 항로로서 미국과 캐나다로 향하는 화물은 이 항로를 이용하며, 한·러 관계의 교역도 이 항로를 이용한다. 북방항로는 태평양을 지나 북미주 서해안의 로스앤젤레스, 오클랜드 및 시애틀 등을 기항하는 항로와 파나마 운하를 경유하여 북미주 동해안의 뉴욕에 이르는 항로가 있다.

39) 정창식, “일본의 해군방위와 한국안보.” 『국방연구』, 제29권 1호, 안보문제연구소 (1996), 74쪽.

40) 김재철, 『지구를 거꾸로 보면 한국인의 미래가 보인다』 (서울 : 김영사, 2000), 68쪽.

본 연구에서 중점적으로 논의될 남방항로는 제주도 동, 서해안을 거쳐서 동, 남지나해 또는 서부태평양으로 향하는 항로이며, 원유를 비롯한 주요 원자재의 대부분이 이곳을 통과하게 된다. 특히 남방항로는 유럽항로, 중동항로, 북미항로와 동남아 역내 항로가 중복되는 가장 복잡한 항로이다.⁴¹⁾ 이 항로는 동중국해, 바시해협, 남지나해를 거쳐 동남아 역내 항로로 연결되며, 다시 동남아 역내 항로는 4개의 해로인 말라카(Malaca) 해협, 순다(Sunda) 해협, 롬보크(Lombok) 해협, 음바이-웨타(Ombai-weter) 해협을 거쳐 중동항로와 유럽항로로 연결된다. 이 중에서 운송경비와 시간상으로 보아 말라카 해협이 가장 유리하며⁴²⁾, 기타 해협은 말라카 해협이 차단되거나 봉쇄될 경우 우회항로로 선택될 수 있으나, 3~7일의 시간이 더 소요되는 곳이다.⁴³⁾

그런데 남방항로로 이어지는 동아시아 해상교통로는 우리의 안전을 위협하는 많은 위험 요소를 포함하고 있다. 관련국간의 도서영유권 분쟁, 해양자원을 둘러싼 해양경계획정 문제, 해적 등 해상에서의 테러행위 등이다. 이러한 위협 요인들로 인해 우리의 해양안보는 상당한 도전을 받게 되었다.⁴⁴⁾ 더욱이 제주 남방해역은 석유와 천연가스 등 약 230여 종의 해저자원이 매장되어 있는 자원의 보고이다. 때문에 제주 남방해역에서의 해양 분쟁 가능성에 대비하고 우리 국가 경제의 젖줄인 해상교통로를 보호하기 위한 대안으로 나온 것이 제주해군기지의 건설이다.

제주해군기지에는 기동전단(장기적으로는 기동함대)이 자리 잡게 되는데 함정으로는 꿈의 구축함인 이지스함, 대형 수송함 그리고 4,500톤급 한국형 구축함, 군수지원함, 잠수함 등이 정박하게 된다. 제주해군기지에 대기하는 기동전단은 연근해 작전을 위주로 편성된 기존 함대와 달리 제주도 남쪽에서 인도네시아 말라카 해협으로 이어지는 해상교통로를 보호하는 임무를 수행할 것이다. 따라서 해상교통로 보호를 위해서라도 기동전단이 정박하는 제주해군기지의 건설이 필수적이며, 제주해군기지와 해상교통로는 떨어질래야 질 수 없는 불가분의 상관관계에 있다.

41) 배준태, “서태평양지역 해상교통로 보호방안 : 다자간 연합체제구축을 중심으로”, 동국대학교 대학원 석사학위논문, 1999. 8, 22쪽.

42) 김현기, 「국가경제와 해양안보」(서울 : 한국해양전략연구소, 1998), 138쪽.

43) 한국으로부터 페르시아만까지의 거리는 말라카 해협을 경유시 6,450마일이나, 롬보크 해협을 우회하면 8,000마일이 되고, 호주를 우회하여 항해하면 14,500마일이 된다. 항해기간은 20노트 기준으로 롬보크 해협 우회시 3일, 호주항로 우회시 16일이 소요된다.

44) 남방항로의 가치와 위협요인에 대해서는 다음장(3장)에서 자세히 분석한다.

제3장 남방항로 보호의 중요성

앞장에서 설명한 바와 같이 제주해군기지는 우리나라의 주요 해상교통로를 보호하기 위한 초석이다. 본 장에서는 우리나라의 주요 해상교통로 중 국가생존권 차원에서 감시와 보호가 필요하고 삼면이 바다인 우리나라에서 대양 진출의 교두보 역할을 위한 관문인 남방항로 보호의 중요성에 대해 검토한다.

제1절 남방항로의 지리적 환경 및 가치

I. 남방항로의 지리적 환경

제주 남방해역은 싱가포르에 이르는 유구열도, 대만, 필리핀 그리고 인도네시아의 보르네오, 수마트라 등의 섬들에 의해 둘러 싸여진 바다를 보통 중국해라 부르고 이를 대만해협을 경계로 남북으로 나누어 동중국해, 남중국해라 부른다. 중국해는 동으로 태평양과 연속되어 있고 서쪽에는 말라카해협을 통하여 인도양과 연결되어 있다.

동중국해는 서태평양의 연해이다. 동지나해라고 부르기도 하며, 중국에서는 동중국해를 동하이, 즉 동해라고 지칭한다. 중국의 동쪽, 일본 규수와 류쿠 제도의 서쪽, 황해와 남해의 남쪽, 타이완 섬의 북쪽에 있는 이 해역의 크기는 약 1,249,000km²이고 유구열도 바로 남쪽 1,000m 내지 2,000m의 좁고 깊은 해구를 경계로 그 안쪽에 모두 100패덤 이내의 대륙붕 해역으로 되어 있다. 대만해협을 통해 남중국해와 대한해협을 통해 동해와 이어져 있다. 동쪽의 류쿠 제도를 경계로 태평양과 나뉜다. 북쪽은 황해로 열려있는데 대체로 제주도과 양쯔강을 직선으로 잇는 선을 경계로 본다.

남중국해는 태평양의 일부로 중국과 인도차이나 반도, 보르네오 섬, 필리핀으로 둘러싸인 5대양을 빼고 가장 넓은 바다로서 남북의 길이가 약 2,700km, 동서길이가 약 1,500km, 총 면적 350만km² 규모로 90%이상이 육지에 둘러싸인 반폐쇄해⁴⁵⁾이며,

여기에는 동사(東沙, Pratas), 중사(中沙, Macclesfield Bank), 서사(西沙, Paracels), 남사(南沙, Spratlys)군도 등 4개 군도가 있다. 또한 남중국해는 북쪽으로 중국, 대만, 동쪽으로 필리핀, 남쪽으로 말레이시아, 브루나이, 서쪽으로 베트남에 접해 있다. 남중국해의 분쟁은 4개 군도에서 모두 발생하고 있으나 가장 복잡하고 세계의 주목을 받고 있는 곳이 남사군도이다. 동사, 중사, 서사군도는 중국의 관할 아래 있지만, 남사군도는 중국과 동남아 여러 국가들의 영유권 주장으로 아주 민감한 지역이 되었다. 그래서 명칭도 동남아시아 각국이 각기 달리 표기하고 있는데 영문으로는 Spratlys, 중국에서는 남사군도, 베트남에서는 Trong-Sa(長沙)군도로 표기하고 있다. 73만km²의 남사군도는 남중국해 남단에 위치한 해역으로, 약 100여개의 작은 섬, 모래 섬, 환초, 암초 등으로 구성되어 있으나, 해상 위에 돌출해 있는 섬의 총면적은 2.1km²에 불과하다. 이중 가장 분쟁가능성이 농후한 남사군도(the Spratly Islands)는 남중국해에서 가장 큰 군도로 26개의 산호암초(coral reefs), 21개의 低地



* 출처: 『중앙일보』. 2012. 8. 4.

<그림 3-1> 동중국해·남중국해의 지리적 환경

45) 반폐쇄해는 다시 육지 또는 도서에 둘러싸인 모양에 따라 만(Cove, Bay, Gulf), 해협(Strait, Channel), 소해역(Sea)의 세 부류로 나뉘는데 만은 오목하게 생긴 바다이고, 해협은 좁은 띠 모양의 바다이며, 소해역은 육지와 도서들로 둘러싸인 바다로서 남중국해, 동해, 오호츠크해가 여기에 속한다. 김영구, 「현대해양법론」(서울 : 아세아, 1988), 254-256쪽.

帶(shoal), 10개의 沙洲(bank), 5개의 섬, 3개의 暗礁(cay)로 구성되어있다. 이 Spratly Islands 중에서 가장 큰 섬은 太平島(Itu Aba Island)인데 길이 1,270m, 폭 350m, 평균해발 4m 정도로 유일하게 담수가 나오는 곳으로 제2차 세계대전 기간 중 일본군이 사용한 바 있다. 두 번째로 큰 섬은 남사도(Spratly Island)인데 길이 500m, 폭 300m 정도가 된다.

II. 남방항로의 가치

동중국해는 북으로 동해와 황해, 남으로 남중국해와 필리핀해, 동으로는 태평양으로 이어지는 교통량의 교차점에 해당하는 중요한 해로이며 한국, 중국, 대만, 일본 등 경쟁관계에 놓여있는 국가들로 둘러싸여 있어 언제라도 분쟁이 발생할 수 있는 해역이다. 또한 러시아 태평양함대의 블라디보스톡과 동남아·인도양을 연결하는 주된 항로이며, 한국과 일본이 중동으로 드나드는 항로이고, 미·중, 미·대만, 일·중국, 일·대만을 연결하는 가장 분주한 항로이기도하다.⁴⁶⁾ 이 지역의 석유 매장량에 대해서 아직 확실하게 밝혀진 것은 없다. 하지만 일련의 조사와 연구 결과 전문가들은 동중국해의 석유매장량을 150억 톤으로 추정하고 있으며, 이는 일본의 연간 소비량으로 계산할 때 약 50년분을 초과하는 규모이고⁴⁷⁾ 동 지역은 해저 지하자원 이외 어업자원도 매우 풍부하다.⁴⁸⁾ 따라서 이러한 자원의 확보를 위해 중국과 일본은 한치의 양보가 없는 영유권 분쟁전략을 구사할 것으로 보인다.⁴⁹⁾

46) 김달중, 「한국과 해로안보」(서울 : 법문사, 1998), 231쪽.

47) 그 외 중국의 해저 석유매장량에 관해 노르웨이 사가 얀 오라즈 위람즈가 MIT대학에서 연구한 결과가 있다. 이 결과에 따르면 채굴 가능량은 약 40억톤으로 북해 유전의 영국지구 추정매장량과 맞먹는다. 이중 동중국해 매장량이 전체의 43%를 점유하고 있다. 김종두, “조어도 분쟁원인에 관한 연구”, 「STRATEGY 21」제2호 한국해양전략연구소(1998, 가을·겨울호), 52-53쪽.

48) 1996년 통계를 보면 중국은 동중국해에서 모두 433만 톤의 어획고를 올렸는데 이것은 발해(127만 톤)나 황해(275만 톤), 남중국해(318만 톤)에서의 어획고 보다 훨씬 높은 양이다.

49) 중국은 해저자원과 관련 남사군도 등에서도 관련국들과 첨예하게 갈등을 겪고 있다. 처음에는 아세안 지역포럼(ARF)등 다자적인 노력을 통해 해결할 의사를 표명하다가 최근에는 양자 간의 일대일 협상을 통한 해결로 그 방침을 전환하고 있다. 최정현, “센카쿠열도 해양영유권 분쟁과 중·일 관계” 연세대학교 대학원 석사학위논문, 2001. 2, 72쪽.

또한 이 지역에 위치하는 센카쿠 열도(중국명 : 조어도)⁵⁰⁾는 동중국해의 한가운데 위치하고 있는 전 세계 무역량의 40%가 이용하는 해상교통의 요충이라고 할 수 있다. 이 인근의 바다는 중국, 대만, 일본, 한국은 물론 미국과 러시아도 똑같이 이용하는 국제해이며 매일 수백 척의 선박이 통항하고 있다. 따라서 센카쿠 열도는 해상교통로의 안전 확보를 위한 중요한 거점이 되는 전략도서로서 당사국 모두에게 매우 중요한 전략적 가치를 지니고 있다.⁵¹⁾ 군사적 측면에서도 센카쿠 열도는 당사국 모두에게 중요한 전략적 가치를 제공하고 있다. 이 섬은 중국 군사력의 태평양 진출을 위한 전진기지 역할이 가능하므로, 중국의 대외 군사력투사에 있어 매우 중요한 교두보 역할을 수행할 수 있는 도서이다. 그리고 도서국가인 일본에게는 해로 보호를 위해 더욱 중요한 전략적 가치를 제공한다. 일본은 석유 소비량의 80%이상을 중동이나 동남아로부터 수입하고 있으며 이는 남중국해, 동중국해를 가로지르는 해상교통로를 통해 대부분 운송되고 있다. 따라서 일본에게 있어서 안정적 해상교통로는 생명선이나 다름없는 사활적인 문제인 것이다.

수백 개의 작은 섬으로 이루어진 남중국해는 분쟁지역화 된 주요 원인은 약 300억 톤의 원유와 450억 톤의 천연가스가 매장된 것으로 추정되는 자원의 보고이자 서태평양과 인도양을 연결하는 해상 요충지이며 풍부한 어족자원의 보고이기 때문이다. 동아시아의 경제 발전을 주도하고 있는 남중국해 주변국들은 특히 에너지 자원 확보에 부심하고 있는 상황이다. 아울러 세계적으로 가장 핵심적인 해상교통로가 통과하고 있다는 점에서 남사군도를 둘러싼 분쟁이 무력충돌로 이어지는 사태는 적어도 세계 경제의 엄청난 재앙으로 비화될 것이다. 특히 국제교역량 및 원유 수입을 해운에 의존하고 있는 한국을 포함한 동북아 국가들은 모두 해상 의존도가 매우 높기 때문에 걸프 만, 말라카 해협, 동중국해로 이어지는 해로의 중간지점에 위치한 남사군도의 전략적·경제적·지역적 중요성은 매우 크다고 볼 수 있다. 한국은 이 지역의 분쟁 당사국은 아니나, 이 지역 분쟁은 한국의 경제적 이익 이외에도 대

50) 센카쿠열도(尖閣列島/ Senkaku Islands), 조어도(釣魚島/ Diaoyu Dao Islands), 조어대(釣魚臺/ Tiaoyu Tai) 등 다양한 이름으로 부르고 있는 이 분쟁은 보통 '센카쿠/조어도 분쟁'이라고 통칭하고 있으나 본 논문에서는 조어도 영유권 분쟁으로 지칭한다.

51) 동중국해가 중요한 것은 아시아가 에너지 자원을 중동에 의존하는 비율이 높은 데도 한 원인이 있다. 아시아의 중동석유 의존도는 현재 약 75%이며, 2010년에는 약 95%로 확대될 전망이다. 김종두, 전계서, 50쪽.

중국 및 대 아세안 회원국과의 관계와 연계되어 있는 중대한 사안으로서, 다자간 평화적 해결에 상당한 국익이 걸려 있다. 또한, 이 문제는 중국과 아세안 회원국 간의 관계 및 지역 안보에 큰 영향을 미칠 수 있는 사안이다.

제2절 남방항로의 위협요인

한반도 주변해역은 지정학적, 전략적 환경에 따라 해양이 차지하는 비중이 매우 높으며 해양과 관련된 여러 가지 요인들이 상호 복합되어 정치·경제·전략적으로 그 중요성이 증대되고 있다. 이 지역의 많은 국가들에게 원활한 해상운송을 위한 해로 안전의 확보문제는 국가 경제와 생존에 직결되는 문제로 중시되고 있으며, 특히 남중국해, 동중국해 등은 에너지자원의 부존가능성이 높은 지역으로 꼽히고 있어 각국의 ‘양립할 수 없는 이해관계’를 형성시키고 있다.

남방항로에 대한 위협은 크게 해적행위·해상테러·마약밀매 및 환경과피 등의 초국가적 위협과 동아시아 국가 간의 해양자원 확보경쟁으로 인한 분쟁문제, 그리고 해협통항 제한문제로 구분할 수 있다.⁵²⁾

I. 초국가적 위협

국제기구 및 각국 정부의 방지 노력에도 불구하고 1990년대 이후 해적과 해상테러에 의한 위협은 더욱 흉포화·조직화·대형화되고 있으며, 9·11 테러 이후 가스운반 선박 등 위험물 운송선박을 이용한 해상테러의 가능성도 점차 고조되고 있다.

먼저, 해적행위에 의한 위협으로 해적신고센터(PRC : Piracy Reporting Center)⁵³⁾ 통계에 따르면 해적행위는 최근 5년 간(2009~2014년) 전 세계에서 1,546건이

52) 해상교통로에 대한 위협으로 전시 북한 잠수함에 의한 항만봉쇄 및 공격 위협이 있으나, 이러한 위협은 우리나라 연근해에서 발생할 것으로 예상되고, 한·미 연합 전력을 이용하여 대응이 가능할 것으로 판단됨에 따라 연구대상에서 제외하였다.

53) 세계 해양에서 발생하는 해적행위의 증가에 대한 경계와 대응을 위해 1992년 말레이시아 쿠알라룸푸르에 창설되었으며, 주 임무는 해적행위에 대하여 즉시 조사팀을 지원하고, 법적 자문을 위해 증거를 수집하며, 해적에 대한 정부수집, 전파, 해적예방을 지원하는 것이다.

발생하였으며, 그 중 약 35%인 580건이 인도양과 말라카 해협에서 발생하였고 우리나라 선박도 1건의 해적 피해를 입은 것으로 나타났다. 특히, 말라카 해협, 싱가포르 및 필리핀 해협은 국제해사기구(IMO : International Maritime Organization)가 세계적으로 해적활동에 가장 취약한 지역으로 보고 있다.⁵⁴⁾ 이와 같은 해상위협은 어느 한 국가에만 영향을 미치는 것이 아니라 이 지역을 이용하는 모든 국가에 영향을 미치므로 국가적 차원을 넘어 국제적 차원의 대응이 요구되고 있다. 이에 따라 국제해사기구(IMO)를 중심으로 해상보안에 대한 특단의 대책을 강구하고자 하는 국제적 노력이 강도 높게 진행되고 있으며, 한편으로는 국제해사기구(IMO), 국제상공회의소(ICC) 및 아시아지역포럼(ARF)이 해적 습격 시 신고·조치 관련규정 제정, 해적대응지침 마련, 해적신고센터 운영, 해적방지협력 선언문 채택, 아시아지역 국가 간 협력 등의 해적방지를 위한 국제적 활동을 활발히 전개하고 있다(<표 3-1> 참조).

다음은 해상테러에 의한 위협으로서 9·11 이후 전 세계가 공중 및 육상에서의 테러 안전조치를 강화함에 따라 상대적으로 공격은 용이하면서 방어는 취약한 해상 선박에 대한 공격가능성이 증가하고 있다. 이러한 위협은 중동에서부터 동남아 해역에 이르는 전 해역에서 발생 가능성이 높으며, 최근에 들어 공격 양상도 정치적 목적의 전략 수행을 위해 전술적 수단인 해적활동을 활용하는 경향을 보이고 있다.⁵⁵⁾ 실제로 알카에다와 관련된 테러 집단이 2000년 10월 중동 예멘 해역에서 미 해군 구축함(Cole)에 대해 자살폭탄 공격을 가하였고, 2002년 10월에는 프랑스 원유 수송선(Limburg)을 공격하는 등 해상테러를 감행하기도 하였다.

이러한 해상테러 방지대책과 관련하여 이미 미국은 9·11테러사태 이후 자국에 운송되는 컨테이너를 통한 테러행위를 방지하기 위해 컨테이너를 각국의 출발 항구부

54) 말라카 해협에서의 최근의 해적 피해 사례로는, 2006년 4월부터 7월까지 말라카 해협에서 쓰나미 복구품을 운송하던 국제연합(UN) 전세선박 2척이 피해를 입은 것을 포함하여 총 6건의 해적사고가 잇따라 발생하였다. 조선일보, “말라카 해협의 위기”, 2006. 7. 6.

55) 최근 동남아의 테러리즘은 무기거래가 증대되면서 폭력성도 증가되고 있고, 해적전술(승선, 절도, 무력사용 및 위협, 불법 폭력 행사)과 테러전술(화기, 로켓포 및 폭약 보유, 전술기동 숙련, 전술 통신통제수단 확보)을 혼합해 사용하고 있다. 따라서 테러활동의 기초와 동력을 제공하는 해적활동도 추가적인 대형 테러행위로 이어질 수 있기 때문에 지속적인 감시와 통제가 필요하다. 이근수, 「해상 테러리즘 실태와 우리의 대비 방향」(서울 : 한국국방연구원, 2005), 4쪽.

터 점검하는 이른바 “컨테이너 안전구상”(CIS: Container Security Initiative)제도를 도입하여 운영하고 있다.

<표 3-1> 해적피해 예방대책 추진 현황

구 분		국내 중점추진사항 및 국제동향
국내 조치	해적피해 방지대책	○ 해상테러·해적피해방지 실무협의회 구성을 통한 체계적이고 효율적인 해적 피해방지 종합대책 수립, 시행
	국제공조 체제	○ ‘아시아지역해적방지협력협정’을 통한 각국의 국제 공조 의무 강화 ○ 상기 협정의 효과적 이행을 위한 정보망의 구축운영
	실시간 안전관리 지원시스템	○ 해적우범해역을 항해하는 국적외항선박에 대해 인공위성을 이용한 실시간 선박위치추적관리시스템(VMS) 구축
국제 동향	IMO의 해적방지 노력	○ IMO 결의서 RSC 545 및 683 : 해적습격시 신고 및 조치사항 ○ IMO Circ. 623 및 624 : 정부/선주/선장 등에게 해적 대응지침 배포 등
	해적신고센터(PRC) 설립	○ 해적신고센터(PRC) 설립(1992. 10 말레이시아 쿠알라룸푸르) ○ 해적통계보고서 발간·홍보, INMARSAT-C 해적관련 정보방송 등
	해적방지와 관련된 선언문 채택	○ 해적방지/진압 관련 정부, 선주/선장/선원에 대한 IMO 권고문서 승인 ○ 아시아지역포럼(ARF) 회원국 간 해적대응보안 협력 및 훈련 등
	해적방지 국제협력 추진	○ 아시아지역 해적방지 국제회의(일본, 2000. 3/4월) ○ 아시아지역해적방지협력협정 관련 국제회의(2003. 4·7, 9·12, 한국·일본) ○ 아시아 해적퇴치 국제협력방안 논의(2014. 4.15-17. 한국)

* 출처: 해양수산부 해양방재담당관실.

이와 같이 우리나라는 세계적으로 해적행위 및 해상테러의 발생 빈도가 가장 높은 동남아해역을 주요 무역항로로 사용하고 있고, 앞으로도 해상무역에 대한 의존도가 높아지고 해양의 이용도가 증가됨에 따라 이러한 위협의 발생가능성은 더욱 높아질 것으로 판단된다. 따라서 한국 선박 및 선원을 보호하기 위한 국제공조체제 및 정보망 구축 등 효과적이고 실질적인 대응책 마련이 시급한 설정이다.⁵⁶⁾ 한국인

56) 해양수산부는 해적피해를 예방하기 위하여 국가적인 해적피해방지대책을 마련하고 국제공조체제의 실효성을 증진시키는 한편, 해적우범해역에서의 국적선박 실시간 안전관리·지원시스템 구축 등을 중점 추진하고 있다. 특히 실시간 선박위치추적관

선원이 승선한 화물선이 소말리아 해적들에게 납치된 사건 이후 해군함정을 파견하는 방안도 좋은 예라 하겠다.

II. 동아시아 국가 간의 갈등 문제

전 세계에 있어 역내 국가 간의 분쟁 가능성이 가장 높은 지역은 동아시아 지역이다. 이 지역의 대부분 국가는 해양을 사이에 두고 서로 인접하고 있거나 마주보고 있기 때문에 도서 영유권 및 해양관할권 분쟁이 다른 어느 지역보다 높은 상태이다. 이 중 남방항로에 영향을 미치는 대표적인 분쟁은 크게 일본·중국·대만이 개입되어 있는 센카쿠 열도 문제, 중국-베트남간의 서사군도 문제, 중국·대만·베트남·필리핀·부르나이·말레이시아간의 남사군도 문제, 그리고 중국과 대만 간 양안문제로 구분할 수 있다.

1. 일본-중국·대만의 도서 분쟁: 센카쿠 열도(중국명 釣魚島)

센카쿠 열도는 북위 25° 58' ~ 41' 45", 동경 123° 27' 45" ~ 41' 30" 부근에 위치해 있다. 센카쿠 열도는 다섯 개의 작은 섬과 세 개의 암초로 이뤄진⁵⁷⁾ 전체 면적 7km²의 무인도로써 중국 대륙의 동쪽으로 350km, 오키나와에서 남서쪽으로 410km, 대만 북동쪽으로부터 170km 떨어진 해상에 위치해 있다. 가장 큰 섬은 우오쓰리 섬으로, 동서 약 3.5km, 남북 약 2km에 이르는 섬이며 해발은 이 지역에서 가장 높은 383m이다. 일본, 중국, 대만이 서로 영유권을 주장하고 있고 현재 일본이 실효적으로 지배하고 있다.

센카쿠 열도에 대한 도서 분쟁도 식민주의 또는 제국주의의 결과가 1차적 원인이 되었다. 청일전쟁에서 승리한 일본은 1895년 강화조약인 시모노세키 조약을 통해 청나라로부터 요동반도(遼東半島), 대만, 평후섬 등을 할양받았다. 그 후 요동반도는 러시아, 독일, 프랑스 등의 3국 간섭에 의해 청(淸)에 되돌려 주었으나 대만과 평후섬은 태평양

리시스템(Vessel Monitoring System : VMS)에 의한 해적피해 방지대책은 선박과 항만에 대한 해상테러 방지·대응뿐만 아니라 해상교통안전종합관리 수단으로도 크게 기여할 것으로 기대된다.

57) 5개의 섬은 일본어로 우오쓰리, 구바, 다이쇼, 미나미코, 기타코, 3개의 암초는 오키노키타, 오키노미나미, 도비세이다. 중국어의 명칭은 다르다.

전쟁에서 일본이 패전하기 전까지 일본이 차지하고 있었다. 이때 일본은 센카쿠 열도를 오키나와 현에 편입시켰다.



* 출처: 『중앙일보』 2010. 9.25.

<그림 3-2> 센카쿠 열도(중국어명: 釣魚島)

샌프란시스코 강화조약을 통해 미국은 북위 29도 남쪽의 남서제도와 소후칸 남쪽의 남방제도, 그리고 오키노토리 섬(Parece Bela Island)과 미나미토리 섬(Marcus Island)을 미국의 신탁통치하에 두었다.⁵⁸⁾ 1971년 미국은 오키나와 반환협정을 통해 이 열도를 일본에게 반환하려는 의도를 보이자 영유권 분쟁이 등장했다. 미국은 1972년 5월 중국의 반대에도 불구하고 오키나와를 일본에 반환하면서 센카쿠 열도의 행정 관할권을 일본에 넘겼다.⁵⁹⁾

1972년 중국과 일본의 국교가 수립되고 1978년 중-일 평화우호조약 체결 시 센카쿠 열도 문제의 해결은 소위 말하는 ‘차세대 해결론’에 의해 뒤로 미루어졌으나 일본은

58) 샌프란시스코 강화조약 제3조. Japan will concur in any proposal of the US to the UN to place under its trusteeship system, with the US as the sole administering authority. Nansei Shoto south of 29 degree north attitude (including the Ryukyu Islands and the Daito Islands), Nanpo Shoto south of the Sofu Gan (including the Bonin Islands, Rosario Island and the Volcano Islands) and Parace Vela and Marcus Island. Pending the making of such a proposal and affirmative action thereon, the US will have the right to exercise all and any powers of administration, legislation and jurisdiction over the territory and inhabitants of these islands, including their territorial waters.

59) 1971년 6월, 미국과 일본은 센카쿠 열도를 포함한 「미-일 오키나와 군도 이관협정」을 체결하였고 다음 해인 1972년 5월 미국은 오키나와와 함께 이 열도를 일본에 이관하였다.

1989년부터 우오쓰리 섬에 헬리콥터 이착륙장 등을 설치하기 시작하였다. 이에 중국은 1992년 「영해 및 접속법」을 제정하면서 조어대 열도를 중국 영토에 포함시킴으로써 양국의 목표에 대한 양립불가능성은 더욱 커져 버렸다.

센카쿠 열도에 대한 분쟁을 더욱 격화시킨 것은 1982년 유엔해양법협약의 제정이었다. 센카쿠 열도를 누가 지배하느냐에 따라 12해리 영해와 24해리의 접속수역, 그리고 200해리의 배타적 경제수역(EEZ)의 확보를 통한 엄청난 규모의 바다의 확보와 이를 통한 해저 자원의 자원보유국이 될 수 있기 때문이다. 센카쿠 열도는 석유와 가스 매장량이 풍부한 것으로 알려져 있다. 시라카바(중국명 춘샤오) 가스전도 서로가 영유권을 주장하는 배타적 경제수역(EEZ)의 경계선 부근에 위치해 있다.

센카쿠 열도의 지전략적 중요성도 크다. 센카쿠 열도는 페르시아-인도양-말라카 해협-동중국해-한국 및 일본 열도로 이어지는 해상교통로의 요충지이다. 일본에게는 중국 대륙 진출을 위한 거점이 되고 중국에게는 중국 군사력의 태평양 진출을 위한 전진 기지가 된다.⁶⁰⁾

제국주의의 유산과 1982년 유엔해양법협약의 제정으로 더욱 악화되기 시작한 센카쿠 열도에 대한 1990년대 이후의 분쟁사를 간단히 정리하면 다음과 같다.

1990년대 중반에는 일본의 지방자치 의원, 일본의 중의원 등이 이 섬에 상륙하는 것에 대한 외교전이 있었고 이에 항의하여 대만 및 홍콩에서 200여명의 시위자들이 조어도 근해에 몰려왔고 일본은 순시선 60척으로 이들과 해상 육탄전을 벌였다.⁶¹⁾ 이 외에도 중국은 이 수역에 대한 탐사 목적을 명분으로 해양조사선을 파견했고 이에 일본 경비정이 이를 강제 퇴거하기도 했으며 중국 공군기 2대가 이 지역 일대에 접근하자 일본 자위대의 공군기 2대도 이 지역으로 접근한 사건도 있었다.

1997년 양국은 영유권 문제는 보류한 채 「중-일 신어업 협정」을 체결하고 2000년에 이를 발효시켰다. 그 이후에도 양국 간의 분쟁은 간헐적이거나 지속되었으나 2010년의 상황과는 달랐다. 2010년의 센카쿠 사태로 양국 정부는 시라카바 가스전에 대한 일본 기업의 출자와 출자비율에 따른 이익배분에 합의했던 일정을 무기 연기하기도 했다.

센카쿠 영유권 분쟁을 둘러싼 일본과 중국 간의 갈등은 점차 이 지역을 군사적으로 보호하려는 움직임으로 나타나고 있다. 2014년 한 해 동안에 중국군 전투기들이 긴급

60) 손기섭, “중일 동중국해 해양영토 분쟁.” 『동아시아 영토분쟁: 평화적 해결과 한국의 역할』(제주 평화연구원·한국국제정치학회 공동주최 세미나, 2010. 11. 19, 80쪽.

61) 유철중, 앞의 책, 342쪽.

발진한 것이 44차례나 된다.⁶²⁾ 일본은 중국 전투기가 자국 영공개념인 방공식별권으로 진입하면 맞대응하기 위해 전투기들을 긴급 출동시키는데, 2014년의 출동 건수는 2010년의 2배나 된다. 물론 중국은 일본의 방공식별권을 인정하고 있지 않다.

일본과 중국이 이 지역에서 분쟁을 일으킬 제2의 센카쿠도 존재한다. 오키노토리를 둘러싼 일본과 중국의 갈등이 그것이다. 오키노도리는 일본 남쪽 1,700km 공해상에 있는 산호로 이뤄진 2개의 암초이다. 일본은 이곳에 해양조사선 등 대형 선박이 정박할 수 있도록 안벽을 건설할 예정이라고 발표한 반면, 중국은 ‘사람이 주거하거나 기본적인 경제생활을 유지할 수 없는 바위는 배타적 경제수역(EEZ)이 될 수 없다’는 1982년 유엔 해양법협약 제121조 제3항을 근거로 일본의 행동을 위법이라고 반발하고 있다. 이 암초는 자원개발과 어로활동 등 경제적인 측면뿐만 아니라 중국이 태평양에 진출하는 걸 막는다는 군사적인 목적에서도 요충지로 꼽히고 있어 앞으로 중·일 간에 ‘제2의 센카쿠 열도’가 될 우려가 높아지고 있다.⁶³⁾



* 출처: 『부산일보』, 2011. 1. 7.

<그림 3-3> 오키노도리의 위치

62) 차학봉, “센카쿠 열도 인근 침범한 중국군 항공기를 쫓아라” “日 전투기 올 44회 긴급발진… 충돌위기”도, 『조선일보』 2014.12.18.

63) 최용오, “일·중, ‘제2의 센카쿠사태’ 재연 우려”. 부산일보, 2011. 1. 7.

이 지역에 대한 새로운 이해 당사자는 미국이다. 미국은 1990년대 중반 센카쿠 열도의 갈등에 대해 “어느 분쟁 당사국의 입장도 지지하지 않는다”는 성명을 발표했지만 2010년 센카쿠 사태를 계기로 비교적 단호한 태도를 보이고 있다. 오바마 미국 대통령은 센카쿠 사태에 대해 “미·일 동맹은 세계 평화와 안정의 주춧돌(conerstone)”이라고 하면서 일본편을 들었고 클린턴 미국 국무장관은 “센카쿠 열도는 미·일 안보조약 제5조의 적용대상”이라고 못 박았다. 이에 중국의 마자오취 대변인은 외교부 홈페이지에 올린 논평에서 “다오위다오는 예부터 중국의 고유한 영토이고 논쟁의 여지없이 주권을 갖고 있으며 미·일 안보조약은 냉전시대의 산물로서 미·일 쌍방의 조약이 중국을 포함한 제3국의 이익을 침해해서는 안 된다”며 “중국 정부와 인민은 결단코 다오위다오를 이 조약의 범위에 포함시키는 발언을 받아들이지 않을 것”이라고 강조했다.⁶⁴⁾ 일-중 간의 갈등이 미중 간의 갈등으로 나타난 것이다. 미국은 자신의 의지를 보여주기 위해 2014년 11월, 센카쿠열도 부근에서 미 7함대의 항공모함인 조지 워싱턴호가 참여하는 미-일 간의 대규모 합동군사훈련을 실시하기도 했다. 이를 요약해 보면 <표 3-2>와 같다.

<표 3-2> 센카쿠 열도 영유권 분쟁

구 분	일 본	중국/대만
1차적 원인	샌프란시스코 강화 조약 「미-일 오키나와 군도 이관협정」	역사성
2차적 원인	유엔해양법의 제정 및 발효	
3차적 원인	미국/일본의 전략	중국의 전략
전략적 중요성	동중국해/난세이 제도를 지배하는 군사적 요충지/자원의 이동로	
새로운 이해 당사자	미국	

* 출처: 『STRATEGY 21』 VOL.11. NO. 1.(2013년 여름호).

2. 중국-베트남의 도서 분쟁: Paracel Islands(중국명 西沙)

파라셀 군도는 중국의 하이난 섬으로부터 남동쪽 336km, 베트남으로부터 동쪽으로

64) 장세정, “클린턴”센카쿠 문제 관여하겠다”...“양제츠말조심하라”. 중앙일보, 2010. 11.1

445km 지점에 위치해 있다. 용싱도·자오슈도·싼후도·간취안도·중젠도·등도 등 40여개의 소도, 사주, 암초로 구성되어 있으며 제일 큰 섬인 용싱도의 면적도 1.68km²에 불과하다. 베트남, 중국, 대만이 서로 영유권을 주장하고 있고 현재 중국이 실효적으로 지배하고 있다.



* 출처 : 『한국일보』 .2010. 9.26.

<그림 3-4> 파라셀 제도

파라셀 군도에 대한 도서분쟁도 식민주의 또는 제국주의의 결과가 제1차적 원인이 되었다. 파라셀 군도는 1932년 프랑스령 인도차이나와 베트남의 응웬왕조에 의해 베트남 영토로 합병되었고, 인도차이나 프랑스 총독은 크레센트 군도에 기상관측소를 설치하였다. 태평양 전쟁 때 일본이 잠시 점령했으나 1951년 샌프란시스코 강화조약에 의해 일본은 이 지역에 대한 모든 권리를 포기하였다. 샌프란시스코 강화조약이 체결되기 이전인 1947년 장개석의 국민당 정부는 이미 파라셀의 용싱도를 점령했다. 그러나 국공내전으로 국민당 정부가 패하자 중국 공산당이 이 섬을 점령하였다. 그러나 중국은 용싱도를 제외한 서파라셀 지역은 프랑스와 베트남의 통제로 남겨두었다.

1973년 1월 프랑스 파리에서 미국이 북베트남과 휴전협정을 체결하자 남베트남은 남북 베트남전에 전념하기 위해 파라셀 군도에 주둔하던 경비부대를 1개 중대만 남기고 철수시켰다. 이때를 이용하여 중국은 1974년 1월 남베트남이 점거하고 있던 파라셀의 나머지 섬들을 점령하려 하였다. 양립 불가능한 목표를 서로 포기할 의사

가 없었기 때문에 양국은 파라셀 해전을 벌였다. 그 결과 남베트남은 패배하였고 중국은 이 지역을 완전 점령하게 되었다.

파라셀 군도에 대한 분쟁을 격화시킨 것은 1982년 유엔해양법협약의 제정과 발효였다. 파라셀 군도의 영유권 여부에 따라 영토, 바다, 에너지 자원을 챙길 수 있기 때문이다. 이런 자원의 확보 못지않게 파라셀 군도의 지전략적 중요성도 센카쿠 열도 못지않게 크다. 해상교통로의 요충지일 뿐만 아니라 군사적 요충지이기도 하기 때문이다. 베트남으로서는 중국 대륙 진출을 위한 거점이 되고 중국에게는 중국 군사력의 동중국해 장악을 위한 거점이 되기 때문이다. 이로 인해 양국은 파라셀 군도 확보라는 목표를 더욱 뚜렷하게 갖게 되었다.

파라셀 군도를 둘러싼 분쟁을 요약해 보면 다음과 같다. 1988년 중국은 용싱도에 활주로를 건설했으며 1992년 2월에 동중국해 일대를 자국의 배타적 영해지역으로 명문화한 영해법을 공포하였다. 1993년 8월에 중국의 용싱도에 전차, 고사포부대 및 전투기를 배치하였고 항만시설을 건설하였다. 이때 중국과 베트남은 중-베간 영토 및 영해문제를 협상하기 시작하여 남중국해 일대를 공동개발하기로 합의하였으나 파라셀 군도 문제는 논의에서 제외하였다. 1995년 11월에 중국과 베트남은 국경문제 및 신뢰구축 협정을 체결하였지만 이때에도 파라셀 군도 문제는 제외하였다.

1998년 4월 중국은 베트남과의 영유권 분쟁에도 불구하고 이 지역의 관광화를 추진하기 시작하였다. 2007년 11월 중국은 파라셀, 스프래틀리 군도 및 주변 260여 섬을 관할하는 썌사(三沙)시를 신설하였고 2010년 6월에는 중국군 수천 명이 이 지역에서 상륙훈련을 실시하기도 했으며 9월에는 파라셀 군도에서 중국 순시선이 베트남 어선을 나포하기도 했다.

2011년 3월에 베트남은 중국이 파라셀 인근 해역에서 해군 함정을 동원해 방어훈련을 실시한데 이어 스프래틀리 군도 일대에서 해적 퇴치훈련을 실시하였다. 이에 베트남은 중국의 이런 행위는 “이 군도에 대한 영유권을 보유한 베트남의 주권을 심각하게 침해한 것은 물론이고, 지난 2002년 합의된 중국과 ASEAN(동남아국가연합)간의 남중국해 행동선언(DOC)을 위반하는 행위로 이 지역의 평화와 안정에 부정적인 영향을 미치는 심각한 행위”라고 주장했다.⁶⁵⁾ 이를 요약해 보면 <표 3-3>과 같다.

65) 「연합뉴스」, 2011. 3. 4.

<표 3-3> 파라셀군도 영유권 분쟁

구분	중국	베트남
1차적 원인	샌프란시스코 강화 조약, 역사성	샌프란시스코 강화 조약, 역사성
2차적 원인	유엔해양법의 제정 및 발효	
3차적 원인	중국의 전략	미국의 전략
지전략적 중요성	자원의 이동로/동중국해를 지배하는 군사적 요충지	
새로운 이해 당사자	미국	

* 출처: 『STRATEGY 21』 VOL.11. NO. 1.(2013년 여름호).

3. 중국-ASEAN 도서 분쟁: Spratly Islands(南沙 군도)

약 100여개의 소도, 사주, 환초, 암초로 구성되어 있는 스프래틀리 군도(약 73만 km²)는 베트남에서는 400km, 필리핀에서는 120km, 중국 대륙에서는 약 1500km, 말레이시아에서는 약 100km 떨어져 있다. 섬의 높이는 3~4m이고, 0.1km²가 넘는 섬은 7개, 최대 섬은 면적 0.4km²인 타이핑(太平)섬이다. 해면위에 돌출해 있는 모든 도서의 총 면적은 2.1km²에 불과하다.

스프래틀리 군도는 현재 중국, 베트남, 말레이시아, 대만, 필리핀, 브루나이 등이 영유권을 주장하고 있다. 섬은 베트남 29개, 중국 10개, 필리핀 10개, 말레이시아 6개, 대만 1개 순으로 점유하고 있으며 브루나이 제외한 모든 국가가 군대를 파견하여 점령하고 있는 중이다.⁶⁶⁾

스프래틀리 군도 분쟁의 1차적 원인도 식민주의 또는 제국주의의 유산이었다. 파라셀 군도와 스프래틀리 군도는 1933~39년에는 프랑스가 영유하였고, 제2차 세계 대전 중에는 일본이 잠시 점령했다. 1951년 샌프란시스코 강화조약에 의해 일본은 이 지역에 대한 모든 권리를 포기하였다.

중국은 1946년 당시 장개석 정부가 스프래틀리 군도를 광둥성 관할로 편입시켰으며 명(明)대인 1403년부터 1433년까지 이곳을 향해한 기록과 지도를 보유하고 있다

66) 자료마다 조금씩 차이가 있다. 어떤 자료는 중국이 8개, 베트남이 28개, 필리핀이 7개 섬을 실효 지배하고 있다고 주장하기도 한다. 또한 어떤 자료는 중국 9개, 베트남 25개, 대만1개, 필리핀 8개, 말레이시아 6개, 브루나이 0개 등을 제시하고 있다. 이것은 암초까지를 포함하여 지배하는 것을 말하는지 섬만을 지칭하는 것인지 확실하지 않지만 여기에 대해서는 최수정, 앞의 글, 98쪽을 참조할 것.

고 주장했다. 중국은 샌프란시스코 강화조약에서 일본이 파라셀 군도와 스프래틀리 군도에 대한 지배권을 상실했기 때문에 이 지배권은 「카이로 선언」과 「포츠담 선언」에 의거하여⁶⁷⁾ 당연히 중국(대만)으로 환원되었다고 주장했다.⁶⁸⁾



* 출처 : 「조선일보」, 2012. 10. 2.

<그림 3-5> 스프래틀리 군도

베트남은 역사적 증거 및 대륙붕 원칙에 입각하여 스프래틀리 섬 전체가 자국의 칸호아(Khanh Hoa)성 근해지역이라고 주장했다. 특히 베트남은 17세기 이후의 역사뿐만 아니라 프랑스가 1930년대 이곳을 베트남령으로 귀속시킨 것을 근거로 자국의 영토로 주장했다. 또한 필리핀은 1956년과 1971년에 이 일대를 탐사한 후 일부 섬들이 어느 나라에도 소속된 것이 없었다고 주장하면서 1972년에 10개의 섬을 자국 영토로 편입시켰다. 말레이시아도 ‘대륙붕 연장이론’과 ‘무주물(無主物) 선점’을 주장하면서 본토에서 흙을 운반해 환초를 메우고 호텔을 지을 정도로 열성을 보였다.

스프라틀리 군도 분쟁을 촉발시킨 것은 1982년의 유엔해양법협약의 제정이었다. 스프래틀리 군도에는 풍부한 어족자원은 물론 석유 및 가스 등 양질의 천연자원이 매장되어 있다. 또한 스프래틀리 군도는 해상교통로상의 요충지라는 점에서 경제적·군사적 가치가 크다. 이 해역은 말라카 해협을 통하는 해상교통 및 군사전략상의 수송을 포함해 전 세계 해상수송의 25%를 차지하고 있다.⁶⁹⁾ 1982년 유엔해양법협약이 발효되면 가치를 따질 수 없을 정도의 경제적, 전략적 이점을 주기 때문에 이

67) 제2차 세계대전 말기인 1943년, 루스벨트·처칠·장개석은 카이로에서 대일전(對日戰)의 기본 목적에 대한 공동 코뮤니케를 발표(12월 1일) 하였는데 여기에는 제1차 세계대전 이후 일본이 탈취한 태평양 제도를 박탈하고 만주, 대만, 평후제도 등을 중국에 반환한다는 내용이 담겨있다. 포츠담 회담은 이를 재확인 한 것에 불과하다.

68) 유철중, 앞의 책, 384쪽.

69) 위의 책, 371-372쪽.

해당사국들은 자신들의 목표를 더욱 뚜렷하게 제시하고 이를 실행하기 시작했다.

스프레틀리 군도를 둘러싼 분쟁을 요약하면 다음과 같다. 상대방의 목표를 수정하기 위한 최초의 무력분쟁은 중국과 베트남 사이에서 발생했다. 1988년 발생한 무력충돌로 70여명의 사상자가 발생했다. 중국은 1992년 20여척의 베트남 화물선을 나포하고 스프레틀리 군도 2개를 추가로 점령했다. 1998년에는 필리핀군이 중국 어부 22명을 생포하기도 했고 베트남군이 필리핀 어선을 사격하여 부상을 입히기도 했다. 1999년에는 중국 어선 2척이 필리핀 군함과 충돌해 침몰하기도 했으며 베트남군은 이 일대의 베트남 구조물을 촬영하는 필리핀 정찰기에 사격을 하기도 했다. 2000년 1월 대만은 자국 섬이라고 주장하는 타이핑 섬에 단거리 대공 미사일을 설치했다. 1970년 이후 1990년대 까지 파라셀 및 스프레틀리 군도를 둘러싼 무력 충돌 현황을 요약해 보면 <표 3-4>와 같다.

<표 3-4> 1970년~2014년대 남중국해에서 발생한 무력충돌 현황

시기	무력충돌관계국	내 용
1976년	중국, 베트남	중국, 베트남의 파라셀 군도 점령
1988년	중국, 베트남	스프레틀리의 군도의 Johnson Reef에서 중국과 베트남 해군 충돌
1992년	중국, 베트남	중국, 20여척의 베트남 화물선 나포 중국, 스프레틀리 군도 2개 추가 점령
1994년	중국, 베트남	중국과 베트남 해군 충돌, 중국이 베트남 영해 수역인 133, 134, 135 블록에서 석유탐사
1995년	중국, 필리핀	중국, 필리핀 Mischief reef 점령코자 구조물 설치하자 필리핀 군대 파견 및 구조물 제거
1995년	대만, 베트남	대만, 베트남 보급선에 대포 발사
1996년	중국, 필리핀	Campones Island 주변에서 중국선박과 필리핀 해군 총격전
1997년	중국, 필리핀	필리핀, Scarborough Shoal에서 중국이 설치한 중국령 표지 제거. 중국, 필리핀 점령 도서인 Panata and Kota Islands에 조사 목적으로 3척의 군함 파견
1998년	중국, 필리핀	필리핀, Scarborough Shoal에서 조업하는 중국어선 체포
1998년	필리핀, 베트남	베트남, Tannel Reef에서 조업하는 필리핀 어선에 사격
2012년	필리핀, 중국	베트남, 황옌다오(스카보리 섬) 인근 조업 중국 어선 체포
2014년	중국, 베트남	베트남, 해군 함정과 중국 선박 충돌

* 출처: 최수정. “남중국해 해양 분쟁과 해양 갈등 재점화” Dokdo Research Journal. Vol.10(2015년 여름). p.98.

스프레틀리 군도를 둘러싼 충돌이 잦아지자 이해당사국들은 분쟁방지를 위한 협력의 길을 모색하기 시작했다. 중국을 제외한 관련 당사국들은 1992년 「남중국해 대한 아세안 선언(ASEAN Declaration on the South China Sea)」을 채택했는데 이 선언은 아세안의 남중국해 분쟁에 대한 기본입장을 공식적으로 표명한 것으로써 모든 분쟁의 평화적 해결, 추가적인 영토 취득의 삼가 및 공동개발의 원칙 등이 규정되어 있다. 그럼에도 불구하고 그 이후 석유 탐사를 둘러싼 갈등이 지속되다가 서로가 서로의 섬을 점령하는 사태로 발전되었다. 특히 중국과 베트남, 그리고 중국과 필리핀 사이에 분쟁이 격화되었고 베트남과 필리핀의 갈등도 고조되었다.

2002년 11월에 ASEAN과 중국은 남중국해 분쟁방지를 위해 DOC에 합의하였다. 영유권 분쟁의 평화적 해결을 재확인하고 남중국해 문제와 일반 국가관계를 분리하며 군사적 신뢰구축과 함께 새로운 해양협력을 추구한다는 것이 골자이다. 2003년에는 중국이 비아세안 국가로는 최초로 아세안 국가들과 TAC에도 조인했다. 그 이후 무력 충돌은 발생하지 않았으나 자국 소속의 섬들에 대한 영유권을 강화하는 조치는 계속 이어졌다.

2009년 3월에 필리핀 대통령은 스프레틀리 군도를 자국 영해로 기정사실화하는 내용의 영해기선법안에 서명하였으며, 2009년 3월 말레이시아 바다위 총리는 말레이시아가 점유하고 있는 단완자오(말레이시아명: 라양라양 섬)에 올라 이곳에 대한 주권을 선언하기도 했다. 또한 2010년 8월, 천수이볜 전대만 총통은 타이핑섬을 방문하여 1,150m 길이의 활주로 준공식에 참석하였다. 스프레틀리 군도 문제가 심각해지자 중국은 2010년 10월에 DOC보다 더 강력한 수준의 규약을 마련하기 위해 논의를 시작하자고 주장했다.

스프레틀리 군도를 둘러싼 각 국가의 영해 기선은 어떻게 할 방법이 없을 정도로 서로 얽혀 있을 뿐만 아니라 각 국가가 자국 영토라고 주장하는 섬마저도 서로 얽혀 있는 상태이다. 브루나이를 제외한 5개국이 서로가 서로의 등에 총부리를 겨누고 있는 형국이다. 이를 요약해 보면 <표 3-5>와 같다.

<표 3-5> 스프래틀리 군도 영유권 분쟁

구분	중국	베트남 등 4개국
1차적 원인	샌프란시스코 강화 조약, 카이로 선언/포츠담 선언	샌프란시스코 강화 조약, 역사성, 선점성
2차적 원인	유엔해양법의 제정 및 발효	
3차적 원인	중국/미국/ASEAN의 전략	
지전략적 중요성	말라카해협을 통하는 해상 교통로, 남중국해를 지배하는 군사적 요충지	
새로운 이해 당사자	미국	

* 출처 : 「STRATEGY 21」 VOL.11. NO. 1.(2013년 여름호).

4. 중국-대만의 양안문제

양안문제(중국과 대만 간의 제반문제의 총칭)는 동북아 안보의 잠재적 위협요인 가운데 하나이다. 2008년 3월에 실시된 대만 총통선거에서 양안관계개선을 핵심노선으로 삼고 있는 마이지우(馬英九)정권의 등장으로 양안사이의 긴장이 완화될 수 있는 전기가 마련되었다. 또한 우보슝(吳伯雄) 대만 국민당 주석이 2008년 5월에 중국을 방문하는 등 긴장완화를 위한 중국과 대만의 노력이 지속되고 있다. 그럼에도 불구하고 양안문제와 관련한 분쟁의 가능성은 상존하고 있다.⁷⁰⁾

중국이 1996년 3월 6일에서 8일까지 대만해협에서 미사일 훈련을 실시한다고 밝히면서 중국과 대만간의 무력시위는 심화되기 시작하였다.⁷¹⁾ 양국은 격렬한 대립상태를 취하면서 동년 3월 23일 대만의 리덩후의 초대직선총통 당선과 함께 양국 간의 분쟁은 소강 국면으로 접어들었다.

2000년 집권한 민진당은 대만의 독립을 주장하였고, 국민당도 대만출신이 주류를 이루고 있어, 대만의 민주화 및 독립의 분위기는 향후 확산될 전망이다. 이로 인한 중국의 무력사용 가능성도 높은 상태이다. 양안문제의 해결에는 미국의 역할이 핵심적이기는 하지만 불확실한 변수로 작용하고 있으며, 90년대 홍콩 및 마카오의 중

70) 국방부, 「2008 국방백서」(서울 : 국방부, 2009. 1.), 13쪽.

71) 95년 위기는 대만의 리덩후총통의 미국방문에서 비롯되었으며, 중국은 대만이 국제적 지위와 독립을 쟁취하기 위해서 방미를 강행했다고 무력시위에 나섰다. 위기는 96년 3월 23일 대만의 첫 총통 직접선거를 앞두고 최고조에 이르렀으며, 중국은 3차례에 걸친 실탄 및 합동상륙훈련을 실시하였다. 동아일보, “중국-대만간 위기고조”, 1999. 7. 22.

국 반환으로 중-대만의 통일 압력이 고조되고 있는 상태이다.

양국 간의 분쟁은 경제안보와 해상교통로의 안전측면에서 당사국은 물론 우리나라를 포함한 주변국까지 영향을 미치게 되었다. 중국이 1996년 3월 12일부터 대만 해협을 사실상 봉쇄한 것으로 예상됨에 따라 운항비 등을 포함한 해운비용이 증가, 선박의 안전운항 등의 측면에서 국내 외항 선사들의 직접적인 피해가 우려되었다. 구체적인 예를 들면, 중국 미사일 훈련은 대만 현지에 입항할 컨테이너 18척의 운항이 제때 이루어지지 못한 것으로 파악되었다. 이에 따라 우리선박들의 항로를 대만 남쪽으로 우회할 경우 2시간 정도의 항로 이탈로 하루 운항비용이 2만 달러인 벌크선을 기준 할 때 척당 2천 달러의 추가 운용비용이 소요될 것이다.

국내운항사들은 동년 3월 11일 해운항만청의 권고에 따라 각 자사 선박들에게 대만 동쪽 항로로 우회할 것을 지시하고, 긴박한 상황 발생 시 즉각 선사에 보고하도록 조치를 취하였다. 현대상선은 중국의 미사일 사격훈련해역에서 최소한 30마일 이상 떨어져 항해하도록 자사 선박에 지시했으며, 한진해운도 동년 3월 12일~20일 기간 중 대만해역을 통과할 9척에 대해 인근으로 우회하라는 지시를 내렸다. 실례로 지난 1996년 3월 발생하였던 대만해협 사례는 3월 4일부터 9일까지 47만 3천 달러의 추가 운임이 발생하였다.⁷²⁾ 차후 이런 사태가 다신 한번 발생하여 장기화 될 경우 대만해협을 통과하는 LNG 수송선 통항에도 영향을 미쳐 국내 에너지 수급에 차질을 빚을 가능성이 높다.

따라서 대만해협 일대는 한국에게는 원유, 석탄, 곡물, 원목 등 주요전략물자와 화물들의 수출입과 관련된 중요한 해상교통로이다. 그러나 대만은 계속적으로 국제 및 국내 상황 등을 고려하면서 독립과 관련된 행동들을 지속적으로 실시할 것이며, 중국은 자국의 국가정책인 하나의 중국을 위해서 이에 대한 강력 대응을 할 것으로 판단됨으로 우리의 화물선에게는 항로 위협이 될 것이며, 우리 국가발전에도 영향을 미칠 것이다. 즉 불안정한 사태가 장기화 될 경우 해상보험료가 크게 인상되고 심한 경우에는 위협을 감수하면서 분쟁해역을 운항하려는 선박을 구하기 힘들어진다는 점이다.

우리나라 수출입물동량의 절반이상이 이 항로를 통항해야 하는 점을 고려할 때 우리가 국가발전과 생존에 사활적 이해관계가 걸려있는 해역이며, 향후 분쟁⁷³⁾

72) 국민일보, “대만해협 위기구조에 따른 우리의 대응”, 1996. 3. 11.

73) 대만 총통 리덩후는 99년 7월9일 독일 방송과 인터뷰에서 양국론을 거론하였다.

이 심화될 경우 그 여파는 국내경제에 지대한 영향을 미칠 수 있으므로 안전항해를 보장할 방안을 마련해야 한다.

III. 해협통항제한의 위협

국제해협은 해상운송과 관련하여 해상교통의 핵심적 길목이 되고 있는데, 이러한 해협에 대해 연안국이 자유통항의 원칙을 깨뜨리고 통과비용을 요구하거나 우회항로를 강요할 때 국가 간의 새로운 분쟁으로 대두될 수 있다. 실제로 말라카 해협의 연안국인 말레이시아는 말라카 해협에서의 해양사고 및 해양오염을 방지하기 위한 보상 및 비용분담을 요구한 적이 있으며,⁷⁴⁾ 인도네시아도 해양사고 및 해양오염 방지 등을 이유로 말라카 해협을 이용하는 외국선박에 대해 자국연안의 기존 동서방향 항로 이용을 자제하고 순다 해협, 롬보크 해협, 티모르섬 좌우 양편의 몰루카해수로 등 남북방향의 3개 우회 군도수역 해로 이용을 공식 지정한 바 있다. 만약 우회항로인 롬보크 해협을 이용할 경우 말라카 해협을 이용할 때 보다 1,200해리가 더 긴 8,000해리를 항해해야 하고 기간도 3~7일이 더 소요되며, 오스트레일리아로 우회하면 14,500해리가 되어 항해기간은 더욱 길어지게 된다. 뿐만 아니라 우회 항해로 인해 운송경비가 수만 달러나 추가로 들게 된다. 이와 같이 말라카 해협의 전략적 가치는 우리에게 매우 크다고 할 수 있다.⁷⁵⁾

이에 대해 99년 7월 18일 중국은 대만의 독립을 선포할 경우 군사적으로 개입할 권리가 있다고 말하고 있다. 즉 중국은 국제사회가 공인하는 하나의 중국원칙에 대만의 국가 대 국가 관계라는 주장은 심각한 도전이라고 주장하고 있다. 한국일보, “대만 독립에 불씨 당기나”, 1999.7.19.

74) 말라카 해협은 연간 6만 척 이상의 선박이 통과하며, 이 중 30~35%가 대형 유조이다. 이 해협은 1마일당 2척의 선박이 통행할 정도로 혼잡도가 매우 높아 선박의 좌초, 전복, 충돌 및 화재 등의 사고가 빈발하고 있는 것으로 지적되고 있다. 이와 관련 말레이시아는 등대를 비롯한 항해지원 시설 설치, 해협의 항해도 작성 및 지질 조사, 항행분리체계 및 정보체계 운용, 준설작업 등을 이유로 해협통과 주요 이용국에게 기금납부 형식의 항해 서비스 제공에 대한 보상 및 비용분담을 요구하고 있다. 이서항, 전게서, 14쪽.

75) 순다해협은 자바와 수마트라 사이의 해협으로서 조류가 세고, 최소 수심도 3패덤(5.5미터)임에 따라 대형유조선의 항해가 제한되며, 롬보크 해협은 100패덤(183미터) 이상으로 깊어 항해 위협이 없고 오스트레일리아에서 싱가포르, 대만, 일본, 한국 등으로 항해하는 선박이 자주 사용하고 있다. 박정규, “한국의 해상교통로 보호에 관한 이론적 고찰”, 「해양전략연구논집」 제4집, 해군대학 해양전략 연구부(2003.1.),

이러한 상황 하에서 말라카 해협 연안국 규제부의 움직임은 말라카 해협 주요 이
용국과의 갈등뿐만 아니라 지역 안정에까지 큰 영향을 미칠 수 있으며, 특히 이 항
로를 핵심적으로 이용하고 있는 한국과 일본에게는 심각한 영향을 미칠 수 있다.

제3절 남방항로 사용제한 시 한국에 미치는 영향

I. 군사적 측면

남방항로를 통해 수송되는 전략자원은 주로 석유, 석탄 등 에너지 자원으로 구성
되어 있는데, 이런 에너지 자원의 수급 불안정은 유사시에 대비해서 비축한 에너지
자원의 소비를 강요하게 될 것이다. 원유의 경우 2~3개월분의 비축수준을 유지하
고 있는데⁷⁶⁾ 비축량의 감소는 유류를 장비의 주 동력원으로 사용하는 군의 운용에
즉각적인 제한사항을 발생시킬 것이며, 전시 군사작전 및 전쟁 지속능력에 심대한
악영향을 미칠 것이다. 특히, 전시 원유 소모량이 2~5.5배까지 증가하고 적 공격에
의한 손실을 감안한다면 1개월 이상의 전쟁 지속 능력을 유지하기도 곤란할 것이
다. 또한 원유와 더불어 철강업 등 중화학공업에 필수적인 석탄의 부족은 무기와
중장비의 생산 중단을 초래하여 전쟁 지속 능력을 약화시킬 것이며, 이런 요인들이
장기적·복합적으로 작용할 경우 전쟁수행 불가 상태를 초래할 수도 있을 것이다.

그리고 2012년 12월 기준 전 세계 석유 확인 매장량의 78%가 정치·종교적으로
불안한 중동지역에 위치하고 있고 현재 우리나라의 중동지역 석유 의존도는 77%에
달하여 국제 석유시장의 불안정성에 대한 우리나라의 위기대응 능력은 매우 취약하
다. 또한 석유 수급에서의 중동 산유국의 영향력 강화와 대체 에너지 개발 부진, 개
도국의 비축유 미확보 등으로 미약한 위기대응 능력은 석유자원의 전략적, 정치적
상품화를 심화시켜 유가급등의 가능성을 점증시키고 있다. 더구나 우리나라는 세계
4위의 석유 수입국 및 6위의 석유 소비국임에도 높은 중동 의존도, 낮은 자주개발
원유 확보율 등으로 주요 석유 수입국 중 최하위의 위기 대응 능력을 나타내고 있

22-23쪽.

76) 강재성, “비상시 석유수급 안정화 방안 연구”, 「석유협회보 175」524호, 한국에너지
경제연구원,(1995. 9.), 14-20쪽.

어 석유 수급안정을 통한 국민 경제 생활 안정을 위해 전략적 석유 비축은 필수 불가결한 사항이다.

또한 남사 군도에서 분쟁이 발생할 경우 우리는 미국 편향 또는 중국 편향이라는 쉽지 않은 양자택일적 구도에 직면하게 될 것이며, 미국편향을 선택하게 된다면 중국과의 마찰과 긴장고조가 야기될 수 있을 것이다. 이 경우 최대의 무역 상대국으로 부상한 중국과의 경제적 마찰로 인한 막대한 경제적 손실뿐만 아니라 한국의 비협조 내지 적대적인 정책에 자극받은 중국과 서해에서의 제한적 무력충돌 등 군사적 긴장상태까지도 발생할 수 있을 것이며, 남사 군도 주변뿐만이 아닌 동중국해를 비롯한 우리의 해상교통로 대부분이 중국의 통상과괴전 위협에 노출될 수도 있다. 그리고 남사 군도 분쟁 발생 시 미국은 단독 개입보다는 국제적 명분확보 및 전비에 대한 부담을 경감하고자 다국적 개입을 추구할 것이다. 이 경우 미국은 일본과 더불어 동아시아에서 군사동맹국이며 일정수준의 경제력과 군사력을 보유한 한국의 지원을 강력히 희망하게 될 것이며, 이라크전의 경우와 같이 한국은 전비 부담은 물론 군사력을 다국적군에 제공해야 하는 상황을 회피하기는 힘들 것이다

II. 경제적 측면

해양이 가지는 가장 큰 특성 중 하나는 광활한 기동로를 제공한다는 것이다. 따라서 현실적으로 해상교통로의 봉쇄 또는 차단이 의미하는 것은 사용의 불가를 의미하는 것은 아니며, 사용의 제한을 의미하는 것이다. 현재 한국의 대외무역 의존도는 약 70.3%이며, 대외 교역의 99.8%가 해상을 통해 이루어지고 있는 현실을 감안할 때, 만약 해상교통로의 전면적 사용 불가 상황이 현실화 된다면 그것은 곧 국가의 생존 불가를 의미하는 것이다.

해적행위나 해상테러로 인한 피해는 공격당한 선박에 한정되지 않는다. 무엇보다 큰 문제는 해적으로 인해 해상교통로의 안전 자체가 위협받는 상황이다. 해적이 자주 출몰하는 말라카 해협은 길이 800여 km, 너비 65~249km 규모로 연간 5만 척의 상선(연간 세계 총물동량의 25% 수준)이 이용한다. 우리나라도 원유 수입량의 99%, 석탄·가스류의 83%, 국내 수출입 물량의 35%를 말라카 해협을 통해 수송중이다. 말라카 해협은 ‘한국경제의 생명선’인 셈이다. 해적활동이 빈번한 말라카 해협

이나 수에즈 운하의 인도양 출구 지역은 사실상 우회로가 없는 해상교통로의 길목(choke points)이다. 당연히 선박이 이곳을 자유롭게 운행할 수 없는 상태가 되면 그 자체가 경제적 문제로 연결될 가능성도 있다. 해적으로 인한 직접 피해액 자체도 수십억 달러에 달할 것으로 추산되고 있지만 2·3차 피해를 발생시키는 것이 더 문제라는 이야기다. 보험액이 상승하고, 이에 따라 물류비용이 증가하면 경제 전반에도 파급 효과가 미친다. ‘해적발(發) 혹은 해상테러발 경제 불안’의 가능성도 있는 것이다.

과거 이란·이라크 전쟁 발생시 이란의 무차별 공격으로 유조선 운항이 제한되자 석유 가격이 단기간에 급등한 사례는 해상교통로의 안전확보가 경제문제와 얼마나 밀접하게 연계돼 있는지 잘 보여준다. 이처럼 해상테러나 해적행위에 대비하는 것은 결국 넓은 의미에서 안보문제의 일환이라고 할 수 있다. 그런 의미에서 “동남아시아 해로는 거리와 공간을 뛰어 넘어 우리와 직접적 이해관계가 있는 민감한 지역임을 분명히 인식하라”는 전문가들의 지적은 흥미할 대목이 많다고 할 수 있다.

제4절 소결론

남방항로는 우리나라 수출입 물동량의 99%를 차지하며, 전략자원인 원유의 99%와 천연가스의 83%가 수송되는 매우 중요한 생명선이다. 그런데 최근 남방항로로 이어지는 동아시아 해상교통로에 우리의 안전을 위협하는 많은 위험 요소가 극성을 부리고 있다. 우선 동중국해의 센카쿠 열도에 대한 일본·중국·대만 간의 영유권 분쟁, 남중국해 남·서사군도 등을 둘러싼 중국·베트남·필리핀·인도네시아·말레이시아·브루나이 간의 영유권 분쟁을 꼽을 수 있다. 둘째, 전 세계 발생빈도의 45%를 해적에 의한 피해가 이곳에서 발생하고 있다. 셋째, 해상교통의 길목이 되는 공해상의 국제해협에 대해 연안국가들이 국제법과 관례상의 자유통항의 원칙을 무시하고 통과 비용을 부과하거나 우회 항해를 강요함으로써 새로운 국제 분쟁으로 제기되고 있다.

주변국간의 분쟁에 의한 우리의 직접적인 피해는 최단 항로의 사용 불가이다. 하지만, 이에 따른 추가 운항비와 시간지연에 따른 각종 손실비용만으로도 우리 경제는 충분히 치명적인 영향을 받을 수 있다. 왜냐하면 한국은 대외무역 의존성이 높

고 해양을 통한 교역량이 절대적이므로 해양산업이 국민경제에 미치는 파급효과가 크기 때문이다.⁷⁷⁾ 또한 날로 증대되는 국가경제의 해양 의존도와 바다의 가치로 남방항로에 대한 안전확보는 대한민국의 생존과 직결된다. 이에 따라 우리 해군은 관할해역 및 분쟁예상해역에 전개하여 해양에서의 주권 수호와 국익을 보호하며, 위기 발생 시 신속하게 대응함으로써 확전을 방지하고 분쟁을 조기에 종결시켜야 한다. 또한 상시 남방항로를 보호하고, 해상테러 및 해적행위에 대한 감시와 차단활동을 실시해야 한다.



77) 김대정, 전계서, 2쪽.

제4장 남방항로에 대한 주변국들의 보호전략 및 군사기지 운용사례

남방항로는 우리나라에게는 반드시 보호되어야 할 핵심항로이다. 앞장에서 설명한 남방항로가 가지는 가치를 고려한다면 이 항로를 연하여 있는 주변국들에게도 마찬가지로일 것이다. 단편적으로 동아시아 주변국의 국방비 증가 추세와 이에 따른 해군력 발전을 강화하고 있는 사실이 이를 뒷받침 해주고 있다.

본장에서는 남방항로에 대한 주변국들의 보호전략과 군사기지 운용 사례 분석을 통해 제주해군기지에 대한 시사점을 분석하고, 분석된 시사점은 제주해군기지의 전략적 가치를 도출하는데 필요한 기초 자료로 활용할 것이다.

제1절 남방항로에 대한 주변국들의 보호전략

I. 미국

미국의 해양정책 방향은 해협 방위, 동맹국에 대한 안보지원, 미국과 동맹국의 해상교통로 보호, 해외의 미국 이익 수호, 그리고 국제해협의 운항보장 등으로 요약할 수 있다.⁷⁸⁾ 냉전기 동아시아에서의 미 해군 전략은 구소련 태평양함대를 억제하기 위한 북방전략과 동남아 및 인도양의 해상교통로의 안전을 보장하고 이를 태평양과 미 본토 방면으로 안전하게 연결될 수 있게 하는 남방전략이었다.

그러나 탈 냉전기 이후 미 해군의 동아시아에서의 군사 안보적 목표는 미국의 최우선 경제 파트너로 부상하고 있는 동아시아 국가들의 해상교통로 보호와 테러 및 해적·마약 밀매 근절 등 전통적·비전통적인 안보위협을 망라한 새로운 유형의 위협에 대처하는 것이었다.⁷⁹⁾ 동아시아 지역은 미국의 경제적·안보적 이익에서 유럽을

78) 김종두, 「일본 해상방위론」(서울 : 고려대학교 아시아문제 연구소, 1995), 122-123쪽.

79) 한국해양전략연구소, 「미국의 해양전략과 동아시아 안보」(서울 : 한국해양전략연구소 제19회 학술회의, 2004), 122쪽.

능가하는 중요한 지역으로 변하고 있으며, 특히 1990년대 초반부터 이 지역 국가들의 대미 교역량이 타 지역 국가들에 비해 월등히 높아져 이 지역의 해상교통로 보호는 미국의 국익과 직결되어 있다.

특히 미국의 해상교통로 유지를 위한 전략은 남중국해 분쟁과 말라카 해협을 통한 인도양-말라카 해협-남중국해 분통항에 중점을 두고 있다. 남중국해는 태평양과 인도양을 연결하는 통로로서 이 지역의 해상교통로는 동북아 국가의 원유 수입 및 교역을 위한 생명선과도 같으며, 군사적 관점에서 미 해군이 인도양과 걸프지역으로 진출하기 위한 통로의 역할을 하고 있다. 미국은 남중국해 분쟁 시 해상교통로 보호 및 미국과 지역 국가와의 양자 동맹에 기초하여 군사개입을 할 것으로 보인다. 사실 직접적인 경제적 측면에서 본다면 남중국해 봉쇄는 미국의 해상교역에 커다란 영향을 주지는 않는다.⁸⁰⁾ 그러나 남중국해 분쟁이 가질 수 있는 정치·경제적 여파는 미국의 사활적 이익을 위협할 수 있다. 이 해역에서의 분쟁은 미국의 핵심적 동맹국인 일본과 한국 등의 해상교통로를 차단하므로 지역 및 세계 경제에도 커다란 영향을 미칠 것이다. 따라서 이 지역의 해상교통로 보호에 있어 미국의 적극적인 개입이 예상되며, 이 지역에서 분쟁발생 시 미국은 이 지역 동맹국들과 함께 분쟁에 개입할 가능성이 높다고 할 수 있다.⁸¹⁾

II. 일본

일본은 도서로 이루어진 전형적인 해양국가(maritime nation)로서 일본의 번영은 해상을 통한 수출입 물자와 상품의 자유로운 교역에 크게 의존하고 있다. 한 예로, 일본의 에너지 분야의 해외 교역현황을 보면, 원유는 거의 100% 모두 해상을 통해 운송되고 있으며 이중 약 70% 이상이 중동으로부터 인도양-말라카 해협-남중국해

80) 1993년 말라카 해협을 통과하는 선박의 6%, 스프래틀리 근해를 통과하는 선박의 5%만이 미국의 소유였다.

81) 미국은 말라카 해협 등 동아시아 역내 주요 해상운송로의 안전을 확보하기 위하여 「지역해상안보구상」을 제안하였으며, 2004년에는 반테러와 해적 소탕을 명분으로 이 지역에 해군과 특수부대를 파견할 계획을 밝혔고, 지난해에는 린스펠드 국방장관의 싱가포르 방문 때 미군의 말라카해협 주둔을 희망한다는 뜻을 밝힌 바 있다. 그러나 이 해협의 3개 연안국들은 “말라카 해협에 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 이외의 외국군대의 존재를 필요로 하지 않는다”며 다른 국가 해군력의 활동을 반대해 왔다. 국방부, 「ARF 군사협력 현황과 발전방향」(서울 : 국방부 2005) 14쪽.

를 거쳐 일본으로 운송되고 있다.

이와 같은 해상교통로의 중요성과 관련하여 일본 방위청은 “해상교통의 안전(safety of maritime traffic)을 확보하는 것은 일본의 생존에 가장 중요할 뿐만 아니라 위기 상황 대응능력을 유지하고 동맹국으로부터 병력을 지원받을 수 있는 지름길이 된다.”고 명시하면서 해상교통로 유지의 중요성을 강조하고 있다.⁸²⁾ 이와 같은 일본의 지정학적 특성과 해상교통로의 중요성은 일본의 해양전략 수립과 시행의 중추적 역할을 하고 있는 해상자위대로 하여금 그들의 주된 임무(chief task)를 “해양을 통한 침략으로부터 일본 영토를 방어하는 것과 일본을 둘러싼 해양의 해상교통을 보호하는 것”에 집중시키고 있다.⁸³⁾

일본의 해상교통로 보호전략은 1983년 공포된 「1,000해리 해상교통로 방위전략」이며, 같은 해 발간된 방위백서는 1,000해리 해상교통로 방위를 해상자위대의 가장 중요한 임무중의 하나로 꼽기 시작했다.⁸⁴⁾ 일본의 1,000해리 방어개념은 일본이 자원수입에 가장 중요한 해로와 미국이 일본에 대한 병참지원을 실시할 때의 해로 두 곳을 설정하여 일본 해안으로부터 1,000해리 공해상까지 일본을 보호한다는 것으로 되어있다. 즉, 南東航路와 바시 해협 부근에 이르는 길이 1,000해리, 폭 150해리의 항로대를 설정하여, 그 해역 내에서 잠수함을 호위함과 구축함, 대잠기로 격침시킨다는 구상이다.⁸⁵⁾

이와 같은 1,000해리 방위범위는 21세기에 들어 안보환경 변화에 따라 2,000해리로 더욱 확대될 조짐을 보이고 있는데,⁸⁶⁾ 이것은 구소련 붕괴 이후 미국의 동아시아 정책 추진의 전략적 동반자로서, 중국해군의 부상에 대응하고, 잠재적으로 일본해군의 활동영역을 PKO활동을 포함하여 전 세계로 확대하기 위한 시도라고 볼 수

82) Defense of Japan(Tokyo : Japanese Defense Agency, 1997), p.106.

83) Ibid. p.108.

84) 1,000해리 해상교통로 방위구상은 중동지역에 긴급사태 발생 시 미 7함대가 호르무즈해협으로 이동하게 되어 있기 때문에 극동에서 말라카 해협까지 해상교통로의 공백이 생기게 된다. 이에 따라 미국이 1970년대 후반부터 일본 해상자위대에게 극동지역에서 1,000해리까지의 해상교통로 보호임무에 협력해 줄 것을 요청하였으며, 이후 1982년 8, 9월에 개최된 미·일 안전보장 실무회의에서 일본이 1,000해리 이내의 해상교통로 방위를 주도적으로 담당하고, 미국이 1,000해리 이원해역의 방위와 공격작전을 담당하기로 합의하였다. 조성렬, 전게서, 124쪽.

85) 김덕기, 전게서, 29-30쪽.

86) 안보환경 변화에 결정적인 영향을 미친 것은 9·11 테러라고 할 수 있다. 이를 계기로 미국의 방위전략도 테러와 같은 저강도 분쟁의 대응에 집중하게 되었으며, 이와 함께 일본의 안보환경도 세계적인 추세와 함께 변화될 수밖에 없었다.

있다. 이러한 시도는 2004년 12월 10일 발간한 ‘신방위대강’⁸⁷⁾에서 발견할 수 있는데, 신방위대강에서는 최근의 안보환경 변화에 따른 위협에 적절히 대응하고 2,000해리 권내의 해상교통로를 보호하기 위한 해상자위대의 공세 및 원양작전 능력이 부족하다고 판단하여 이러한 제한점을 극복하기 위한 해상자위대 전력증강계획을 제시하고 있다.

신방위대강의 전력증강계획에 따르면, 수상 전력은 13,500톤급 헬기 호위함과 신형 미사일 구축함, 신형 구축함, 13,500톤급 보급함을 확보할 계획을 가지고 있으며, 신형의 소해전력을 확보함으로써 일본 근해의 해상교통로 보호능력을 강화할 계획이다. 수중전력의 경우, 동중국해와 동해의 해상교통 요충지 등에 잠수함을 배치할 수 있는 체제로 하여 기존과 같은 16척의 잠수함을 보유하여, 일본 주변의 3개 주요해협(소야해협, 쓰가루해협, 대한해협)에 대한 해상교통로 보호와 아울러 탈냉전 이후 중국 해군력 증강에 대한 남방항로 보호 전력으로 운용할 것으로 판단된다.⁸⁸⁾ 항공 전력에 있어서도 비행성능·초계성능이 우수한 차기 고정익 초계기(P-X)를 확보하여 전투행동 반경을 약 2,000해리(3,700km)로 확장할 계획이며, 이는 일본이 궁극적으로 추구하고 있는 2,000해리 해상교통로 방어와 관련되어 있는 것으로 평가된다.

이와 같이 일본의 해상교통로 보호전략은 일본의 대외정책의 확대와 함께 점차 그 범위를 확대해 나가고 있으며, 이는 오히려 주변국들과 보호범위의 중복으로 인한 마찰을 야기하여 해상교통로에 대한 위협요인으로 작용할 수도 있다. 또한 일본의 해상교통로는 주변국 간의 도서영유권 갈등으로 인한 해상교통로 차단 가능성과 해적이나 해상테러와 같은 초국가적인 위협에 노출되어 있는 상태이다.⁸⁹⁾ 이와 같이 각종 위협에 노출되어 있는 일본의 주요 해상교통로는 우리나라의 해상교통로와

87) 9·11 사태 이후의 국제 안보질서 변화에 대한 대비의 필요성과, 미사일 위협에 대한 탄도미사일방위체계(BMD) 구축을 위한 제도적 대비의 필요성에 따라 기존의 전수방위라는 수동적 방어개념으로는 일본 방위는 물론, 국제질서 하에서의 역할을 다 할 수 없다는 인식하에 개정된 것이다.

88) 한국전략문제연구소, 「동북아 전략균형 2004」(서울 : 한국전략문제연구소, 2004), 148쪽.

89) 실제로 1999년 및 2000년의 경우 동남아 지역에서 발생한 해적행위 피해 건수는 거의 2배로 늘어나 각각 167건 및 233건에 달하며 피해선박의 상당수가 일본과 관련된 것으로 알려져 있다. 이러한 위협증가에 따라 일본은 2000년 4월 해상보안청 소속의 대형 순시선 수척을 말라카해협 및 인도네시아 수역에 상시적으로 파견할 의도가 있음을 표명한 바 있다.

동일함에 따라 일본의 해상교통로의 안전확보는 일본뿐만 아니라 우리나라의 경제에도 큰 영향을 미친다고 할 수 있다.

III. 중국

전형적 대륙국가인 중국이 해상교통로 보호에 국가적 관심을 갖게 된 것은 자본주의 경제체제 도입으로 인한 경제성장과 직접적인 관련이 있다. 특히 중국경제 성장에 가장 큰 영향을 미치는 원유수입의 경우 해외로부터의 의존도가 25~30%에 이르고 있으며, 앞으로 20년간 해외 의존도는 70%선까지 확대될 것으로 전문가들은 전망하고 있다.⁹⁰⁾ 뿐만 아니라 이러한 원유의 대부분은 남방항로를 통해 수입되고 있어 이 항로의 안전확보는 중국 정부의 사활적 이익으로 간주되고 있다. 따라서 중국의 해상교통로 보호 문제는 자국의 안전확보와 동남아 해역에서의 각종 영유권 문제와 결부되어 중국의 해군전략을 결정하는데 핵심적 고려 요소로 작용하고 있다.⁹¹⁾

이러한 군사력 투사능력을 토대로 하여 중국이 추구하고 있는 목표는 ① 주요 해전의 가능성이 높은 중국근해에서 해상교통로를 보호할 수 있는 해양통제능력의 확보, ② 중국의 해양관할권이 주장되고 있는 해역에서의 분쟁발생 시 주어진 시간 내에 대응할 수 있는 능력의 확보, ③ 중국의 해양영토에 근접한 해역에서 발생한 해전에서 초기에 대응할 수 있는 능력의 확보, ④ 적대 상대방의 핵 보복 공격을 완화할 수 있는 능력의 확보 등을 설정하고 있다.⁹²⁾ 중국은 이를 바탕으로 보다 장기적으로 약 2050년까지 새로운 “전진방어” 전략개념에 기초하여, 제2도련 이원(以遠)의 해역까지 작전할 수 있는 능력을 갖춘 진정한 의미의 대양해군을 건설할 것을 목표로 삼고 있다.⁹³⁾

문제는 이러한 방어범위가 일본이 주장하는 2,000해리 전수방위 해역과 중복되고, 조어도 문제의 경우 일본과 영유권을 다투고 있기 때문에 양국 간의 사활적인 이익

90) 이홍표, 전게서, 5-17쪽.

91) 중국 해군의 임무는 전략적 억제, 해양거부 및 통제, 해상교통로 보호, 세력 투사 및 현시, 국가외교 수단으로서의 역할이라 할 수 있다. 김덕기, 「21세기 중국해군」(서울 : 한국해양전략연구소, 2000), 173쪽.

92) 김덕기, 전게서, 120쪽.

93) 김덕기, 상게서, 113쪽.

확보를 위한 군사적 충돌 가능성을 배제할 수 없다는 것이다. 또한 대만문제 발생 시 일본이 ‘미·일 신방위협력지침’⁹⁴⁾을 근거로 미국의 동맹으로서 사실상 대만사태에 개입할 가능성이 높을 것으로 판단됨에 따라 일본 해상자위대의 전력증강에 맞추어 중국도 해군력을 지속적으로 강화할 것으로 판단된다.

<표 4-1> 중국 해군의‘근해 적극 방어’와‘전진 방어’

구 분	1949~1979		1980~2000	2001~현재	
전략적 개념	적극 방어(모택동)		적극 방어	전진 방어	
용어 개념	해안	내안	근해	중거리	원거리
기타 용어	내안	근연안	근거리		청해
정의 1			0~200해리	200~600해리	600해리 이상
정의 2	~100Km ~12해리		12~350해리		350해리
정의 3	영해		배타적 경제수역 + 대륙붕내의 해역		경제수역 + 대륙붕 밖의 해역
정의 4			제1도련내의 해역	제1도련과 제2도련내의 중간해역	제2도련 밖의 해역

* 출처 : 김덕기, 전게서, 104쪽.

IV. 대만

대만은 일본과 같은 도서국가로서 경제적인 번영을 대외무역과 해외투자에 의존하고 있으며, 에너지도 대부분 외국으로부터 수입하여 사용하고 있다. 따라서 대만

94) 신 방위협력 지침에는 일본의 군사·방위정책과 관련하여 다음과 같은 의미를 부여 하는 것으로 평가된다.

- ① 방위협력 중점이 일본에 대한 직접 침공에서 일본 주변 유사사태의 대처로 전환
- ② 방위협력 대상지역이 아시아·태평양 지역으로 확대
- ③ 양적인 분야뿐만 아니라 질적인 분야까지 확대, 예를 들면 한반도 유사시 단순한 기지 제공만 하는 것이 아니라 한반도 주변에서 자위대가 군사적인 활동이 가능하다는 것을 내포하고 있다. 이흥표, “일본의 해양전략과 21세기 동북아 안보”, 「제11회 학술회의 논문집」, 한국해양전략연구소(2002), 97-98쪽.

경제에 있어서 외국과 연결되는 해상교통로는 대만의 생명선 역할을 하고 있으므로 군사전략 수립 시 중요한 고려요소가 되고 있다.

전통적으로 대만의 군사전략 수립에 있어 가장 큰 고려사항은 중국의 침공 위협에 대한 방어였다. 그에 따라 1990년대 대만은 대만해협과 인근 해역에서의 제해권과 제공권을 확보하는 것을 내용으로 하는 ‘고안(固安)계획’을 추진하였으며, 중국의 대만 봉쇄에 대비하여 반봉쇄 해양전략을 추진하였다. 대만에 있어 외국과 연결하는 해로는 생명선 역할을 하므로 대만의 군사전략 차원에서도 전·평시 중국에 의한 해로와 항공로의 봉쇄작전을 어떻게 돌파하고 지켜내는가라는 반봉쇄작전(反封鎖作戰)은 대만의 생존권이 달려있는 문제라고 할 수 있다.⁹⁵⁾ 대만 해군의 반봉쇄작전은 대만 주변 50해리의 제해권을 확보하는 것이며, 이를 위해 대만 인근해역을 동서남북으로 구별하여 3개의 작전구와 1개의 동해안 지휘부를 구성하여 관할하고 있다. 대만 해군의 해양전략에서는 대잠작전(ASW)이 가장 중시되는데, 그 이유는 중국군 전력 중 자유롭게 대만해협을 넘어 대만을 직접적으로 봉쇄할 수 있는 가장 효율적인 무기체계가 잠수함 전력이고, 중국 해군은 전 세계적으로 잠수함을 가장 많이 보유하고 있기 때문이다.

따라서 대만군은 무기체계 획득에서도 전투기의 현대화보다는 서구 수준의 대잠작전 능력을 갖춘 프리깃함의 도입에 가장 역점을 두어왔으며, 지역 사령부별로 대잠작전책임구역을 정하여 작전을 수행하고 있다. 또한 50마일 이상 떨어진 적해군 봉쇄전력에 대해 전투기를 이용하여 공격하며, 그 후 중심을 좁혀 해군함정으로 타격을 가하게 되어 있다. 또한 기뢰소해작전에도 좌영, 고응 등 주요 항구와 대양으로 진출하는 주요 항로의 기뢰를 소해하는 것이 최대의 중점이 되고 있다.

대만 해군력 증강의 추이를 보면, 중국의 소베르메니급 구축함 도입에 대응하기 위해 기존의 어떤 함정보다 큰 키드(Kidd)급 구축함 4척의 판매를 미국 부시정부에 요청하였으며, 키드급 구축함 이외에 6,000~8,000톤급 이지스 구축함 4척을 건조할 계획을 갖고 있고, 다양한 프리깃함의 도입계획을 실행에 옮기고 있다.

95) 최근 대만의 대규모 군사훈련은 상륙저지 작전에 앞서 반봉쇄작전을 상정하여 훈련을 해 왔다. 즉, 제해전략 및 제공전략과 동시에 반봉쇄를 실시한 후 해안결전으로 해결한다는 것을 근본으로 하고 있다.

V. 동남아시아 국가

동남아시아 안보의 전략적 이슈는 국경분쟁, 이념분쟁 그리고 게릴라전을 비롯한 독립운동 등이었다. 그러나 이러한 전통적 이슈는 탈냉전이후 양 진영 간의 화해로 완화되었으며, 베트남, 캄보디아 등 인도차이나 반도 국가의 ASEAN 가입으로 이념적 대립이 종식됨에 따라 동남아는 ASEAN을 통해 지역적 통합을 이룰 수 있었다. 1990년대 이후의 동남아시아 지역의 안보개념은 군사적인 차원뿐만 아니라 경제·환경·테러·마약 등 비군사적 차원으로 확대되고 있으며, 경제안보와 환경안보 역시 이 지역 안보의 한 영역으로 그 중요성을 더 해가고 있다.⁹⁶⁾

해상테러에 의한 위협은 이 지역해역을 통과하고 있는 동아시아 각국의 선박들에게 상당한 위협이 되고 있다. 최근에는 동아시아에 알카에다를 포함한 수많은 테러조직의 본거지로 변모되고 있으며⁹⁷⁾ 특히, 이 세력들은 테러조직의 양성에 힘을 쏟고 있다. 이에 주변국들은 공동 대응팀을 구성 테러조직을 와해시키고 있다. 그러나 많은 테러조직이 남아 있어 해상에서의 테러 가능성은 상존하며, 이는 결국 동아시아 국가들로 하여금 해상교통로 보호를 위한 공동의 노력을 요구하고 있다.⁹⁸⁾

이와 관련하여 동남아시아 국가들은 해군활동을 활발히 펼치고 있는데, 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르는 2004년 6월 29일 협정을 체결하여 말라카 해협 내 공동초계작전을 실시하고 있으며,⁹⁹⁾ 인도와 태국은 해협 북쪽 진입로 지역에서 초계활동을 하고 있다. 또한 필리핀, 말레이시아, 인도네시아 3개국은 각기 대테러 방지활동을 벌이고 있는데, 필리핀은 해적을 전담하는 해안경비대를 독립기관으로 운영하고 있고, 말레이시아 국회는 해군과 해양경찰에서 선발한 800명 규모의 해안경비대

96) 홍용표, “탈 냉전기 안보개념의 확대와 한반도 안보환경의 재조명”, 『한국정치학회보』, 36집 4호, 한국정치학회(2003. 4.), 122쪽.

97) 해군본부, 『남방해역의 해상대테러 차단 방안』(대전 : 2012. 4), 45쪽

98) 우리나라도 이러한 노력을 적극 추진하고 있는데, 최근 정부는 ‘아시아에서 해적행위 및 선박을 상대로 한 무장 강도 행위 퇴치에 관한 지역협력협정’(ReCCAP)에 가입키로 했다. 이 협정 서명국은 10개국(라오스, 미얀마, 브루나이, 스리랑카, 싱가포르, 인도, 일본, 캄보디아, 타이, 필리핀)으로 구성, 한국을 포함해 4개국이 더 비준하면 발효된다. 이 협정 발효시 싱가포르에 정보공유센터가 설치되고 해적행위 등에 관련된 범죄인 인도 및 형사사법 공조를 위한 당사국간 협력체제가 가동된다. 한겨레신문, “동아시아 해적 문제 해결”, 2006. 4. 7.

99) 2004년 6월 인도네시아 해군참모총장 손닥 제독이 발의해 체결되었으며, 내용은 3개국이 각각 4~7척 함정을 동원해 15척 규모로 연중 공동 해상초계활동을 시행한다는 것이다. 이근수, 전게서, 6쪽.

를 운영할 해사집행청(MMEA) 설립법을 채택했으며, 인도네시아도 해안경비대 설립을 검토 중이다.¹⁰⁰⁾ 해군훈련은 기본적으로 이 지역 국가들 간에 실시되고 있으며, 때로는 미국·호주·인도 국가들도 참가하고 있다. 미국과 인도네시아는 지난 4년간의 군사교류 단절을 끝내고 합동 해군훈련을 재개할 계획이며, 해군협력의 이득을 굳게 믿고 있는 싱가포르는 이 지역 내·외의 주요 국가들과 다수의 훈련을 실시하고 있다.¹⁰¹⁾

전력 구조면에서 동남아시아 국가들의 해군은 그들의 예산이 허용되는 범위에서 빠르게 증강되고 있다. 특히 각국은 바다를 장악할 수 있는 해양전력을 배치할 목적으로 주요 수상전투함·잠수함·연해 초계정 등에 초점을 맞추고 있다.¹⁰²⁾ 또한 동남아 각국 해군들은 그들의 전쟁 수행 능력을 더욱 발전시키는데 초점을 맞추면서, 한편으로는 그러한 과업에 너무 과도하게 집착하는 것으로 보이는 것을 고려하여 해안경비대 능력을 강화하는데 주력하고 있다. 이와 같이 동아시아 지역에서 해양 안보를 담당하는 해군과 해안경비대의 위상이 격상되고 있으며, 특히 말레이시아, 싱가포르 해군은 타국 해군보다 능력이 강화되고 있다.

제2절 주변국들의 군사기지 운용사례

주변국들의 해군기지 운용사례는 두 가지 관점에서 분석된다. 남방항로 보호를 위한 군사기지 운용 측면과 민·군 복합형 관광미항으로서 민과 군이 협조하여 국방정책과 지역발전에 동시에 기여하는 군사기지 운용 측면이다. 이러한 주변국들의 군사기지 운용 사례는 다음 장에서 분석될 제주해군기지의 전략적 가치 연구의 유용한 밑거름이 될 것이다.

100) 상계서, 7쪽.

101) 상계서, 7쪽.

102) 합동참보본부, 「군사참고05-7호」(서울 : 합참, 2005), 7쪽.

I. 남방항로 보호를 위한 군사기지

1. 싱가포르 창이항

싱가포르는 지정학적으로 동남아의 중심에 위치하고 있으나 주변국에 비해 인구 및 자원이 절대적으로 부족하며 인도네시아 수역과 말레이시아 해협, 남중국해 등 외국의 영향력이 강한 해역에 포위되어 있고 인종 및 종교적으로 복잡한 구조적 취약성을 지니고 있다. 이에 따라 싱가포르는 경제적 존립을 위해 자신의 군사력을 강화하는 것 이외에 역내의 다른 나라와 군사협력을 증대시켜야 하는 필요성을 인식하고 있다. 싱가포르는 특히 미군의 필리핀 철수 이후 미 7함대를 포함한 미 해·공군의 인도양 지원을 위한 중간 기착지 역할로 미국과 강력한 군사 유대관계를 유지하고 있으며 다른 동남아시아 국가와 함께 “5개국 방위 협약”의 결성을 통해 대외 억제력의 향상 및 군사관계를 유지하는 가운데 자신의 방어를 위한 군사력을 강화하고 있다.

싱가포르는 군사력 중 특히 해군력을 집중 강화하고 있으며 1970년대 후반부터 무역확대 등에 따라 해상교통로 방위의 중요성을 인식하여, 해군의 역할을 확대하고 있다. 싱가포르는 이미 주변해양의 자원보호와 방어를 위한 배타적 경제수역을 선포한 바 있으며 싱가포르 해군은 창이항에 189전대를 창설하고 600톤급에 달하는 6척의 미사일 콜벳호급을 배치하여 싱가포르 해협 및 주변수역의 광범위한 안보위협요소에 대한 제어를 담당하고, 해상교통로의 안전을 확보하며 자유경제활동을 저해할 수 있는 불법입국 및 해적행위 등에 대처하면서 해안경비대 및 해양항만청과 같은 다른 정부기관과 협조체제를 구축하여 안보위협요소의 사전억제노력 실패 시 해상에서 신속하게 침략자를 격멸함으로써 보다 효율적이고 결정적인 안전보장을 달성하는 것을 목표로 삼고 있다.¹⁰³⁾ 창이항은 민·군 복합항 조성을 위해 사전에 주민들과 많은 대화를 통해 원만히 문제를 해결하여 지금은 지역 주민과 상호 윈-윈하며 지역발전을 도모하여 세계적인 관광미항으로 거듭나려고 노력중이다.

103) 이동화, 전게서, 40-41쪽.



<그림 4-1> 싱가포르 창이항

2. 일본 오키나와 기지

일본의 국토 면적의 약 0.6%를 차지하는 오키나와현은 일본의 남서단에 위치한 군도지역으로서 미국은 1945년 오키나와에 무력으로 상륙한 이후 오키나와를 일본 본토로서 공격 거점으로 삼기 위해 군용비행장을 비롯하여 각종 군사기지를 건설하기 시작했으며 전쟁 종결 후에도 오키나와의 지정학적 중요성을 인식하고 아울러 한국전쟁의 발발 등 국제정세의 변화에 효과적으로 대응하기 위하여 군사기지의 건설을 지속적으로 추진하였다. 그러나 1972년 5월 15일 오키나와는 일본정부 및 오키나와현 주민의 지속적인 요구로 일본에 반환되었다. 그러나 일본반환이후에도 오키나와현 내 미군기지 및 기타 시설물들은 미·일 안정보장조약에 의거하여 그대로 존치하게 되었고 오키나와현은 현재까지 일본 내 최대의 미군기지로 남아있다.

2000년 3월 현재 오키나와현에는 총 38개의 미군기지가 설치되어 있으며 전체 섬면적의 19%가 미군기지 및 기타 군사시설부지로 미군에게 제공되어 있다.



<그림 4-2> 오키나와 기지의 위치



<그림 4-3> 미군기지의 배치 현황

오키나와현은 주일미군전용기지의 75%가 소재하고 상당수의 미군(약 2만 5천명)이 주둔하는 지역으로서 일본의 각 도도부현 중에서도 미군과 지역사회간의 갈등이 가장 첨예했던 지역이다. 이에 따라 오키나와현 정부를 비롯하여 시민단체와 지역

주민들은 일찍부터 지역사회의 이익수호를 위해 많은 노력을 기울여 왔으며 또한 주둔미군과의 갈등 해소 및 극복을 위해 다각도로 노력을 전개해왔다. 미군 또한 지역사회의 불만과 요망 사항에 적극적으로 귀를 기울이는 등 미군과 지역사회간의 화합 및 협력강화에 많은 노력을 기울이고 있는 실정이다. 오늘날 오키나와현은 주둔미군과 지역사회가 상호 대등한 협력관계를 유지하면서 서로 공존하는 사례로 널리 인정받고 있다. 또한 한반도 전쟁 발발시 미 증원전력 및 군수지원을 위한 병참기지로써 운용될 예정이다.¹⁰⁴⁾

3. 중국 해남도

최근 미국은 태평양에서 해군력을 본격적으로 증강시키는 중국에 맞서 잠수함 전력을 증강하고 있다. 중국은 동남아시아로 통하는 해상교통로의 중요 거점인 중국 남쪽에 위치한 해남도에 미사일 원자력 잠수함 기지를 건설하고 있어 태평양의 패권을 장악하기 위한 미·중간 군비경쟁은 날이 갈수록 치열해질 전망이다. 미 하원 군사위원회는 지난 5월 14일 최신티 버지니아급 공격형 잠수함 건조에 약 7,600억 원을 예산에 추가계상하기로 승인했다. 버지니아급 원자력잠수함은 현재의 주력 잠수함인 로스앤젤레스급의 후계함으로 2004년 이후 이미 6척이 취역을 마친 상태다. 이번 추가계상으로 건조 수는 연 2척씩 증가하게 되었다.



<그림 4-4 중국해남도 위치(빨간색)>

104) 김동성, 「일본 오키나와현 미군기지관련 사례 연구」(서울 : 국방과학연구원, 2001. 8.), 61-67쪽.

미국이 신경 쓰는 것은 태평양에서 증강되는 중국 잠수함 전력이다. 미국의 연구기관인 ‘전미과학자연맹’은 미국의 디지털글로브사가 촬영한 위성사진을 기초로 중국의 해양 핵전략을 담당하는 신형 ‘진(晋)급(094형)’ 미사일원잠 1척이 지난 4월 해남도 유린(榆林) 해군기지에 배치된 사실을 공표하면서 미국의 움직임도 본격화하고 있다. 진(晋)급(094형)은 핵탄두를 탑재할 수 있는 사정거리 8,000km의 잠수함 발사탄도 미사일(SLBM) ‘거랑 2호’를 12기 탑재할 수 있다. 미 국방부는 지난 3월에 ‘중국의 군사력에 관한 연차보고서’를 내면서 중국이 2015년까지 5척의 원잠을 배치할 것으로 전망했는데, 실전배치가 확인된 것은 이번이 처음이다. 위성사진으로 파악된 해남도 잠수함 기지의 실상은 상당히 규모가 큰데 해안을 따라 잠수함을 수용할 수 있도록 폭 16m의 굴을 파고, 지하시설로 통하는 입구가 여러 곳에서 확인돼 군사전문가들은 해남도가 중국 전략 원자력 잠수함의 요새라고 분석하고 있다. 미국이 경계하는 것은 잠수함이 기지를 입·출입 할 때 위성으로 파악할 수 있는데 지하로 연결되면 위성으로 파악이 어렵다는 사실에 주목하고 있다.

중국이 최남단 해남도에 원자력 잠수함을 배치한 것은 중국의 해양전략이 대만을 염두에 둔 지난날에 머물지 않고 남지나해 남사제도 주변의 석유자원 확보와 말라카 해협, 그리고 멀리 인도양까지를 겨냥한 영향력 확대가 목표이다. 1960년대 말 유엔이 남사제도 주변 해역 해저에 엄청난 석유가 묻혀 있다는 사실을 발표하고 나서 중국은 은밀히 대양 해군의 계획을 추진해 왔다. 해남도에서 남사제도까지의 거리가 960km인데 그 당시 중국의 해군력은 그 먼 거리에서 원활한 해양력을 구사할 수준이 못 되었고, 1970년대에 400여 km의 중간 해역에 위치한 서사제도를 베트남으로부터 탈취하면서 그 속내를 드러내게 되었다. 그리고 서사제도에 1980년대 말 군용기가 착륙할 수 있는 1,600m의 활주로를 완성했고 5,000톤급 함정이 기항할 수 있는 항만공사도 완료했다. 중국 본토에서 남사제도까지 원활한 군사작전을 할 수 있는 거점이 구축된 것이다.¹⁰⁵⁾

105) 국방일보, “주목해야할 中 해남도 해군기지”, 2008. 7. 1.

II. 민·군 복합형 관광미항으로서 군사기지

1. 미국 하와이

하와이(진주만) 기지는 작전구역이 미국 서부해안~아라비아만, 태평양, 인도양 및 남극해 등 전 세계 해양의 50%를 관할하고 있는 미 태평양함대 사령부가 주둔하고 있는 해군기지이다. 하와이 기지는 하와이 경제의 1/3은 관광, 1/3은 국방, 1/3은 IT산업으로 국방예산은 관광 다음으로 중요한 경제소득원이다. 또한 국방예산 지출의 세 번째 소비처(1인당 3,779달러)이기도 하다. 진주만 해군 정비창은 하와이에서 가장 큰 산업인력 고용창출 역할을 하고 있다. 그리고 1996년 이래 총 5억 달러 이상을 지역건설업체에 하청을 주어 건설경기 활성화를 도모하였고 매년 급여 6,800만 달러를 소비하고 매년 운영유지비 10억 달러를 소비한다. 이처럼 하와이 기지는 지역경제 발전에 크게 기여하고 있다.

하와이는 세계적인 관광도시이다. 이에 부응하여 하와이 기지는 퇴역함정(미조리전함) 및 침몰된 군함(에리조나함)을 이용하여 박물관을 해상에 건설하여 관광자원으로 활용하고 있고 해군기지 영외로 외출 시는 군복착용 금지 등 제도적 장치 마련을 통해 관광객에 대한 거부감을 불식시키고 있다. 또한 하와이 기지는 환경을 최우선으로 하는 환경관리정책 추진을 위해 지역주민·군 및 행정기관과 파트너십을 구축하여 환경보전에 관한 협의체를 구성하여, 장기적인 공동 점검을 실시하고 일반 항구보다 월등하게 환경보호의 선도자로서 그 역할을 담당하고 있다. 또한 지역경제를 견인할 수 있는 성장엔진 동력으로서 지역 주민과의 돈독한 파트너십을 마련하여, 지역사회 발전에 기여하고 있다. 그리고 크루즈선이 자유롭게 드나들 수 있는 민·군 복합항을 건설하여 관광과 연계한 주민소득 창출에 기여하는 방안을 강구중이며, 군인가족을 위한 높은 수준의 쾌적함과 서비스 제공을 위하여 분산된 가족 거주지를 한 곳으로 모아서 관리하고 있다.¹⁰⁶⁾

106) 제주특별자치도 주관 아래 강정해군기지사업추진위원회는 2008.9.15.~22까지 미해군의 하와이 기지와 샌디에이고 기지를 사찰하였다. 위원회는 사찰을 통해 미해군기지의 운용실태와 주변지역에 미치는 영향, 사회·문화·경제적 파급효과 등을 심도 있게 조사했다. 본 내용은 사찰결과를 토대로 요약 정리하였다. 강정해군기지사업추진위원회, 전게서, 25~31쪽.

2. 호주 시드니항

호주 시드니항은 이탈리아의 나폴리, 그리고 브라질의 리오데 자 네이루와 함께 공신력 있는 국제기구에서 선정하지 않았음에도 불구하고 세계 3대 미항으로서 인식되고 있다. 이러한 곳에 호주 해군기지가 자리 잡고 있다. 민과 군이 협력하여 세계적인 관광미항으로 인식되고 있다. 시드니항은 외항여객선과 수많은 화물의 종류를 취급하기 위한 특수 시설물들이 설치된 긴 항구이다. 그리고 세계적으로 수심이 깊은 항구로 유명하며, 상업활동과 여가활동으로 비할 데 없는 곳으로 상업 운송량이 가장 많은 곳이다. 시드니만의 달링하버 지역은 지난 1988년에 32만평을 아름답고 쾌적한 친수공간으로 재개발하여 현재 연간 200만 명의 외국인이 찾아보는 세계적인 관광명소가 되어 있다. 또한 철저한 환경정책을 펼쳐 제조업이 발달하지 않고 국제교역량도 적은 탓에 2004년엔 120만TEU, 2005년에는 130만TEU의 물동량 처리실적을 보였으나 항만기능 집중화로 오는 2020년에 290만 TEU로 크게 늘어날 전망이다.



<그림 4-5> 호주 시드니항

제3절 소결론

지금까지 동아시아 지역 주변국들의 남방항로 보호를 위한 보호전략에 공통점이 있음을 확인할 수 있다. 바로 국방비 증가가 그것이다. 일본의 국방비는 첨단전력 국산화를 위해 50조원에 이르고, 20년 동안 두 자리 수로 국방비를 늘려온 중국의 올해 국방 예산은 공식발표로만 70조원에 가깝다. 5년마다 국방비가 거의 두 배씩

늘었고 지난해부터 처음 일본을 제치고 국방비 지출규모로 세계 4위에 올랐다. 올해 국방 예산 상위 10개국에는 중국, 일본과 함께 전력 첨단화를 목표로 국방개혁을 진행 중인 한국이 포함됐다. 한·중·일 3국의 국방비는 150조원을 넘어 동북아는 북미, 유럽에 이어 세 번째 군비 지출이 많은 지역으로 나타났다.¹⁰⁷⁾ 이에 발맞추어 주변국의 해군력도 증강되고 있다.

중국의 포함한 동북아 지역의 주요 국가들이 해군력을 증강해 오고 있는 이유는 크게 네 가지로 요약·정리될 수 있다. 첫째, 냉전이 종식된 이후, 동아시아 지역에서 미국 및 러시아 해군력의 상대적 감퇴에 따른 상황 하에서 자국의 방위력 증대와 영향력을 확대하려 하고 있기 때문이다. 예를 들자면, 중국은 대만의 독립가능성을 미연에 억지하고, 낙후된 장비와 무기의 개선을 통해, 역내에서의 영향력 확대를 위한 수단으로 해군력을 증강해 오고 있다. 둘째, 역내 국가 대부분이 무역에 의존하는 경제체제를 갖추고 있어, 해상교통로 보호에 사활적인 이익이 걸려 있어, 안전한 물자수송을 위한 각종 위협으로부터 해상교통로를 보호하기 위해 해군력을 증강시켜 오고 있다. 셋째, 해양경제와 관련된 군사활동 영역이 확대되어 가고 있기 때문이다. 즉, 1982년 유엔해양법협약에 의거한 200해리 배타적 경제수역(EEZ) 선포와 이에 따른 해양자원의 보호를 위한 군사활동 영역의 확대는 이 지역의 해군력 증강을 촉진하는 주요 요인으로 자리 잡고 있다. 마지막으로 해양영토 분쟁에 대비차원에서, 역내 국가들이 해군력 증강에 박차를 가해 오고 있는 중이다. 동아시아 지역은 상기한 동중국해의 센카쿠 열도와 남중국해의 남사군도의 영유권을 둘러싼 역내국가 간의 분쟁뿐 아니라, 한·일 간에도 독도를 둘러싼 분쟁이 아직도 미해결 상태로 놓여 있어, 관련국들이 이를 둘러싼 무력 충돌 가능성에 대비하거나 또는 이런 분쟁의 해결과 관련된 자신들의 협상력 제고를 위한 전략적 수단으로 해군력을 증강해 오고 있는 경향이 강하다.

또한 해상교통로의 주요 거점에 전략기지를 운용하여, 세계의 군사 전문가들이 “세계에서 가장 분쟁 가능성이 높은 지역 중 하나가 동아시아 지역이고 분쟁의 방아쇠는 해양문제, 특히 배타적 경제수역이 될 것”이라고 전망¹⁰⁸⁾하는 바와 같이 국가 생존과 직결되는 해상교통로 보호에 만전을 기하고 있다.

107) 한국일보, “동북아 국방비 매년 꺾춤”, 2008. 9. 26.

108) 국방일보, “제주 화순항과 해군전략기동함대 건설 의의”, 2005. 4. 7.

한국의 경우는 어떠한가? 어느 한국국방연구원 연구위원은 우리 국민들이 해상 교통로의 중요성에 대해 실감하지 못하는 이유에 대해 “지금까지 그 중요성을 잊을 만큼 너무나 안전한 바다에 살아왔기 때문”이라고 설명한 바 있다. 미 해군 7함대가 제공한 안전한 해상교통로를 당연한 것처럼 이용하는 데 익숙해져 있어 바다에서 분쟁이 발생할 수 있다는 사실 자체를 망각했다는 것이라 분석한다. 하지만 앞에서 언급한 바와 같이 이웃 중국과 일본은 해상교통로 보호문제의 중요성을 심각하게 인식하고, 이에 대한 대안을 마련하는 데 노력을 쏟고 있다. 이제 한국해군도 해군력 증강은 물론 제주해군기지가 국가 생명선인 해상교통로 보호의 선구자 역할을 할 것이다. 또한 제주해군기지를 세계적인 관광미항으로 건설함으로써 제주관광 산업 및 지역경제 성장엔진 동력으로 발전시켜야 하며, 그와 더불어 초대형 크루즈 선박이 기항하는 항구의 이미지는 관광목적지의 첫 인상을 좌우하는 관문으로 인식될 수 있도록 조성되어야 한다.



제5장 남방항로 보호를 위한 제주해군기지의 전략적 가치

지금까지 본 연구의 목적인 남방항로 보호 측면에서 제주해군기지의 가치를 도출하기 위해 남방항로 보호의 필요성과 주변국들의 해상교통로 보호 전략과 군사기지 운용 사례를 살펴보았다. 남방항로는 국가의 생명선이다. 주변국들도 이러한 남방항로를 보호하기 위해 국방비 증가와 함께 해군력도 증강하고 있으며, 해상교통로 주요 거점에 전략기지를 운용하고 있다.

한국해군도 주변국의 대응전략을 본보기로 삼아 국가적인 차원에서 남방항로에 대한 보호 대책이 필요하다. 이런 의미에서 제주해군기지는 남방항로 보호에 있어 반드시 필요한 국가전략기지인 것이다. 본 장에서는 남방항로 보호를 위한 제주해군기지가 지니는 전략적 가치를 군사적·경제적인 측면에서 도출하여 연구의 목적을 달성한다.



제1절 군사적 가치

제주해군기지가 지니는 군사적 가치는 국가·국방 안보 및 정책을 지원하는 측면, 즉 해상수송로 안전통항 보장 및 해저자원 보호 그리고 배타적 경제수역(EEZ), 대륙붕 경계확정 등 한·중·일간 해양 분쟁 잠재지역에 대한 해양주권 보호 측면에서 도출하였다.

I. 해군 전략기동함대의 기지

제주해군기지는 전략기동함대의 기지라는 점에서 강한 해군력을 확보하는 데 필수적인 주춧돌이라고 할 수 있다. 바로 이러한 점 때문에 제주해군기지 건설은 온 국민이 관심을 가지고 지켜봐야 할 국가안보적 이슈라고 할 수 있다. 현재 세계의 해상교통로는 미 해군의 보호 하에 안정이 유지되고 있지만 미래에는 지역 국가 간

의 충돌로 안전을 장담할 수 없다는 것이 전문가들의 견해이다. 국가의 사활이 달려 있는 이런 중요한 남방항로를 보호하기 위한 존재가 바로 해군이 현재 추진 중인 전략기동함대이다.

전략기동함대는 연근해 작전을 위주로 편성된 기존 함대와 달리 제주도 남쪽에서 인도네시아 말라카 해협으로 이어지는 해상수송로를 보호하는 원해 작전을 담당할 능력을 보유하게 된다. 우리가 동남해로를 지나서 유럽과 중동으로 통하기 위해서는 반드시 말라카 해협 등을 비롯한 중동항로를 통과해야 한다. 중동항로를 이용하기 위해 통과하는 항로는 항로거리가 짧다는 이유로 말라카 해협이 선호되지만 롬바드 해협과 순다 해협, 옴바이-웨타 해협이 우회해협으로 활용될 수 있다. 만약 이 지역에서 분쟁이 발생하게 되면 우회해로를 이용해서 운송을 해야 하지만 더불어 경제적인 손실이 막대하다. 이를 해결하기 위해서라도 제주해군기지에 정박 중인 해군 함정의 호송을 받아 항로 거리가 짧은 해로를 반드시 통항해야 한다. 이를 실현시키기 위해 3개 전단 규모로 각 전단은 7,000톤급 한국형 이지스구축함, 4,800톤급 한국형 구축함, 대형 수송함(LPX)·중 잠수함(SSX) 등 대양에서도 무리 없이 작전을 수행할 수 있는 함정으로 편성되어야 한다. 이러한 전략기동함대는 해상테러나 해적활동, 국가 간의 해상무력 충돌 등 해상교통로에서 벌어질 수 있는 다양한 위기 상황에 대응하기 위한 필수적인 전력이라고 할 수 있다. 나아가 전략기동함대는 단순한 군사력 차원을 넘어 동북아 균형적 역할 등 국가의 외교 안보 전략을 뒷받침할 수 있는 밑바탕이 될 전망이다. 전략기동함대가 머무를 곳이 바로 제주해군기지인 것이다.

따라서 제주해군기지는 다른 아닌 전략기동함대의 핵심 기지로서 단순한 특정 해군기지의 문제가 아니라 국가의 미래 안보 전략을 좌우하는 핵심 기지인 것이다.

II. 상황 발생 시 신속 대응을 위한 전진기지

제주해군기지는 해양분쟁 가능성이 높은 제주 남방해역 보호를 위해 최근접 위치에서 원활한 작전수행이 가능하도록 해준다. 만일 이어도에서 갑작스러운 해양 분쟁이 발생해 해군함정까지 긴급 출동해야할 상황이 생긴다면 어떤 일이 벌어질까? <표 5-1>은 이어도 근해 상황발생시 함정 속력 12노트 기준 대응시간을 나타낸

표이다. 표에서 알 수 있듯이 제주도에 군항이 건설될 경우 유사시 해군의 제주도 남방 지역으로의 출동 시간은 대폭 단축될 전망이다. 제주에서 경남 진해 해군 기지의 거리는 약 300km, 군함 최고속력인 30노트를 기준으로 6시간, 경제속력인 15노트 기준으로 약 12시간이 소요된다. 제주해군기지가 건설될 경우 제주도 남방으로 투입되는 시간이 최대 12시간 단축될 수 있는 것이다. 1941년 진주만 기습 당시 일본 해군은 단 3시간에 걸친 공격으로 하와이의 미 해군 기지를 초토화했다. 12시간은 군사적으로 만만찮은 의미 있는 시간임을 말해 주는 것이다.

<표 5-1> 상황 발생 시 대응시간

구분	구간	거리	대응 시간
한 국	부산 → 이어도	476 km	21시간 30분
	제주남단 → 이어도	149 km	7시간
일 본	도리시마 → 이어도	276 km	12시간 40분
중 국	통다오 → 이어도	247 km	11시간 15분

* 출처 : 해군본부 제주해군기지 Q&A, p.21

III. 상시 해군력 현시를 위한 국가 안보기지

세계의 군사 전문가들은 ‘세계에서 가장 분쟁 가능성이 높은 지역 중 하나가 동아시아 지역이고 분쟁의 방아쇠는 해양문제, 특히 배타적 경제수역이 될 것’이라고 전망하고 있다.¹⁰⁹⁾ 제주 남방해역은 한·중·일의 경계 없는 앞마당 같은 지역으로 현재 주변국간 소리 없는 해양영토분쟁이 지금도 일어나고 있다. 최근 나라를 뒤흔들고 있는 중국의 이어도에 대한 영유권 주장은 어쩌면 21세기 한국이 직면하게 될 거대한 바다 전쟁의 서곡일지도 모른다(<표 5-2> 참조). 따라서 배타적 경제수역 및 대륙붕 경계획정 등 주변국간 해양분쟁 잠재지역으로 해양주권 보호를 위해 상시 해군력 현시가 필요하다.

109) 국방일보, “제주해군기지 해상 생명선” 지킬 안보 전진기지”, 2005. 8.14.

<표 5-2> 이어도와 관련한 중국의 최근 대응

구분	중국의 최근 대응 내용
'05년	이어도 해양과학기지」 5차례 중국 해상초계기 감시활동
'05. 9월	「이어도 종합해양과학기지」 운용관련 중국의 이의 제기
'05.11.27	이어도를 중국령으로 확보하기 위한 중국 민간단체 출범 가능성 보도
'07. 8. 3.	중국 정부기관지에서 이어도는 분할될 수 없는 중국영토로 보도
'12. 3.	류츠구이 중국 국가해양국장“이어도는 중국관할” 이라고 선언
'13. 4.	이어도를 자국의 방공식별구역에 편입
'14.1~12	중국 정찰기 38회 이어도 정찰 비행

* 출처 : 제주해군기지 건설 사업단 홍보자료

최근 이러한 중국의 이어도 영유권 주장 등 주변정세를 고려해 볼 때 해양영토의 안보활동을 강화할 필요가 있다. 제주도 서남쪽 81해리에 위치한 이어도는 섬도 아닐뿐더러 수면아래 숨겨진 수중 암초에 불과하다. 하지만 이어도와 관련한 주변국과의 논란 이면에는 대륙붕이나 배타적 경제수역 획정이라는 보다 큰 이슈가 숨겨져 있다는 점에서 그 중요성을 아무리 강조해도 지나치지 않다. 이어도 문제는 겉으로 드러난 것만 보면 간단해 보이지만 실제로는 대륙붕이나 배타적 경제수역과 연결돼 있다는 점에서 큰 의미가 있다.

이어도는 한반도 중국 대륙 사이에 발달해 있는 동중국해 대륙붕 중앙에 위치해 있다. 이어도에 대한 한국의 관할권을 인정받기 위해서는 이 지역 대륙붕 경계획정에 있어 등거리 원칙이 적용돼야 한다. 등거리 원칙이란 양국 해안에서 가상 중간선을 설정해 대륙붕 경계를 획정하는 방법이다. 이에 비해 중국 학계가 주장하는 육지의 자연연장 이론은 대륙붕이 어느 육지에서 주로 발달한 것인지를 따져 대륙붕의 경계를 정하자는 주장이다. 지금까지 중국 학계는 황해와 동중국해 대륙붕은 중국대륙의 토사가 쌓여 발달한 중국 대륙의 연장이므로 등거리 원칙을 수용할 수 없다고 주장해 왔다. 이처럼 한·중 배타적 경제수역(EEZ)의 경계 문제는 한국은 중간선 원칙, 중국은 자연연장선(대륙붕의 2/3)을 주장하고 있고, 한·일 배타적 경제수역(EEZ)의 경계 문제는 7광구 해역과 독도 부근에서 아직도 획정되지 않은 채 각국의 주장을 펼치고 있다.

제주해군기지는 남방항로에 위치한 해양분쟁 잠재지역에 상시 해군력을 현시하는 상징적인 의미를 내포하고 있다. 즉, 제주해군기지 자체가 가지는 대외적인 현시 효

과뿐만 아니라 국가 안보를 유지하는 견인차 역할을 할 것이다.

IV. 남방항로의 안정적 관리자

제주도 남방해역 해상교통로는 국가경제에 직접적인 영향을 미치는 산업물량의 핵심수송로로서 안정적 관리가 필요하다. 특히 이 항로는 한·중·일의 석유 핵심 수송로이기 때문에 그 중요성은 더욱 크다. 우리나라의 경우 석유를 99.8% 동지역으로 수송할 뿐 아니라 수출입 물량의 99%를 해상수송에 의존하고 있는 실정이다.

또한 앞에서 언급한 바가 있지만 15일 이상 해상봉쇄로 물동량 수송이 차단될 경우 국가경제는 파탄에 직면하기 때문에 국가적인 차원에서 보호가 필요한 해상교통로이다. 한국은행에서 발간한 ‘산업연관표’에 따르면 원유·천연가스의 수입이 차단될 경우 우리나라 경제에 파급되는 손실액은 엄청난 규모로 추정된다. 우선 원유의 경우 43조 327억 원의 예상 손실이 있다. 이는 2000년 기준 국내 총생산 578조 6,645억 원의 7.4%에 해당하며, 정부 예산의 40%에 해당한다. 무려 국방 예산의 295%에 해당하는 금액이다.

더욱이 제주도 남방해역은 대륙붕 내 석유, 천연가스 등 약 230여종의 지하자원이 매장되어 있는 것으로 판단되는 등 해저자원이 풍부하게 매장되어 있는 지역으로 국가 생존권차원에서 동 지역에 대해 상시 감시 및 보호가 필요하다. 제주도는 우리나라에서 대양진출의 교두보 역할 수행을 위한 관문으로 주변국 안보 여건을 고려할 때 제주해군기지는 남방항로의 안정적인 관리자 역할을 수행해야 할 것이다.

V. 전략기동함대 모항으로서 군수보급기지

기지란 어느 한 지역 또는 위치로서 항구, 교두보, 비행장, 창고, 막사 및 병원 등과 같은 여러 군수지원 시설을 포함하여 군사행동을 지원하기 위하여 사용되는 것을 말한다.¹¹⁰⁾ 해군기지는 해군의 주요 구성요소의 하나이며, 해군활동의 근거지로서 작전부대를 지원하는 장소이고, 보급과 수리 및 기타 지원시설을 갖춘 지역이라

110) 국대원, 「국방관리(기본교재)」(서울 : 국대원, 1984), 380쪽.

정의되고 있다.¹¹¹⁾ 여기에서 정의되는 보급과 수리 및 기타 지원시설은 군수지원 시설이라고 할 수 있는데, 이러한 의미에서 현재 운용되고 있는 군수지원 시설이 모두 기지의 범주에 해당이 된다고 볼 수 있다.

또한 기지 발전이란 군사행동을 지원하기 위한 어느 한 지역 또는 위치의 자원 및 시설을 개량하거나 확장함을 뜻한다. 바꾸어 말하면 해군기지를 건설하려면 반드시 각종 군수지원 시설을 갖추어 아군의 군사행동을 지원할 능력이 있어야 한다. 만약 이러한 군수지원 시설이 설치되었다 하더라도 군사행동을 지원할 능력이 부족할 때에는 현재의 각종 시설을 개량하고 확장해야 하며, 한편으로 어떤 시설이 부족하면 신속하고 현지의 자원을 개발 이용하여 아군의 군사행동을 지원하는데 필요한 지원능력을 갖추어야 한다.

해군기지의 정의에서도 알 수 있듯이 제주해군기지가 건설되면 반드시 군수지원 능력도 함께 갖추어야 한다. 더군다나 제주해군기지는 전략기동함대의 모항으로서 함정들이 대양에서의 장기 작전 수행이 가능하도록 작전지속능력을 보장해 주어야 하며, 신속한 군수지원능력이 확보되어야 한다. 또한 제주해군기지는 국가영토 범위가 해양으로 확대됨에 따라 제주 남방해역의 해양영토를 지키는 해군함정이 군수지원을 받고 휴식할 수 있는 가장 경제적이고 효율적인 장소이기도 하다. 영국이 싱가포르를, 미국이 하와이를 군수보급기지로 활용하였던 것처럼 우리나라가 장차 태평양시대 대양해군으로 진출 시 군수보급기지로서의 역할을 담당하여 군사적으로 기여할 수 있을 것이다.

지정학적 가치를 볼 때 제주도는 중국 대륙·한반도·일본 열도를 연결하는 삼각형의 중심부에 위치하고 있다. 한·일, 한·중항로는 물론 동남아-중동-유럽 등으로 진출하는 동북아 해로의 길목에 위치한 해상교통로의 중심지가 바로 제주이다. 또한 제주도를 중심으로 도쿄·베이징 등 인구 500만 명 이상 도시 18개가 2시간 이내의 비행 거리에 놓여 있다. 제주도에 위치하게 될 제주해군기지는 이러한 이유로 신속한 군수지원이 가능하다. 1934년 일본이 제주도 모슬포에 공군 기지를 건설하여, 중국을 공격하는 폭격기의 발진 기지로 삼았던 사례나 태평양전쟁 중 동굴진지 120개가 넘는 군사 요새를 건설한 것은 제주도의 지정학적 가치를 보여 주는 역사적 사례다.

111) 해군본부, 「해군군사용어집」(대전 : 해본, 2007), 654쪽.

합정과 승조원, 이를 후방에서 지원해 주는 지원기지 등이 상호 작용하면서 통합 시너지를 발휘할 수 있는 하나의 유기체를 이룰 때 명실상부한 대양해군으로서 제 역할을 수행할 수 있다. 제주해군기지가 전략기동함대의 모항으로서 군수보급기지 역할을 수행할 것이다

VI. 세계적인 평화의 기지

한반도 주변 바다는 우리 국민이 대대손손 필요로 하는 양질의 단백질 공급원으로 천혜의 어장이며, 에너지 자원 부존 가능성이 매우 높은 보물창고이다. 그리고 산업과 삶의 질을 지속 발전시키는 데 절대 없어서는 안 될 원유와 기타 전략 자원의 수입과 수출상품의 수송로이다. 또 전시에는 동맹국으로부터 병력과 장비를 바다를 통해 지원받게 된다. 그래서 해상교통로는 우리 모두에게 생명선이다. 그 뿐만 아니라 탈냉전 이후 바다를 이용하는 우리의 활동은 해적과 다양한 무장범죄 집단들에 의해 위협을 받아오고 있다. 그래서 불법조업과 해양오염행위로부터 어장을 보호하고, 평시나 전시에 해로를 보호하며, 해상범죄행위를 막고 예방하는 것이 국가적 과제가 됐다.

바다를 지키고, 바다의 질서와 평화를 유지하기 위한 역할은 일차적으로 해군과 해경에 주어진다. 영해 내의 범질서 유지는 해경이, 접속수역과 배타적 경제수역 그리고 공해에서 국익보호는 해군이 맡는다. 오늘날 해군의 역할은 전통적인 군사적 역할뿐만 아니라 테러집단과 범죄집단 활동을 차단하고 예방하는 경찰업무, 수색과 구조활동, 그리고 자연재난 발생 시 인도적 구호·복구활동 등으로 확대돼 가는 것이 세계적 추세이다. 바다에서의 해로보호와 경찰기능은 지역 국가 간의 쌍무적 혹은 다자적 해양안보 협력차원에서 모색되고 있다.

제주해군기지는 우리의 주변 해역과 동중국해 평화유지에 기여하고, 지역 국가들과 해양 신뢰를 쌓고, 해양안보와 평화유지를 위한 다자간 해군협력을 추진하며, 인도주의적 재난구조에 지역 국가 해군의 협력을 선도하고 견인하는 역할을 담당하게 될 것이다. 바다의 평화를 유지하고 만들어 가기 위한 해군과 제주해군기지의 역할은 ‘세계 평화의 섬’ 제주의 아이덴티티와 이미지, 그리고 꿈과 걸 맞는다. 또한 제주가 국제자유도시로, 제주도 전체가 국제교류협력 중심지로 발전하는 데 크게 보

템이 될 것이다. 해군기지를 갖고 있는 하와이, 캐나다의 빅토리아와 밴쿠버, 그리고 싱가포르를 관광객이 즐겨 찾는 아름답고 평화스러우며 번영하고 있는 섬임을 우리가 다 잘 알고 있지 않은가.

제2절 경제적 가치

제주해군기지가 지니는 경제적 가치는 제주해군기지가 민·군 복합형 관광미항으로 건설 추진이 확정됨에 따라 민과 군이 함께 발전하고, 세계적 관광미항으로서 모범적인 사례가 되기 위한 제주해군기지의 발전 방향 측면에서 도출하였다.

I. 세계적 관광미항의 모범기지

제주해군기지를 세계적인 관광미항으로 건설함으로써 제주해군기지는 제주관광산업 및 지역경제 성장엔진 동력으로 발전시킬 수 있는 디딤돌 역할을 해야 한다. 또한 제주관광산업과 연계하여 미국의 하와이 기지, 호주의 시드니항과 같은 세계적 관광미항의 군사기지가 되어야 한다. 특히 주산업인 감귤 농사와 관광 산업의 부진으로 지역 경제가 어려움을 겪고 있는 현실에서 지역 경제 회생을 위해 해군기지건설이 최적의 방법으로 평가되고 있다. 이뿐만 아니라 해군기지건설은 관광 사업에도 큰 파급효과를 줄 것으로 예상된다. 한라산 천연 보호구역·성산 일출봉·거문오름·용문동물계 등이 유네스코 지정 세계자연유산으로 등재돼 있지만 새로운 관광 인프라 구축이 미흡한 제주도에 세계적인 미항 기능의 제주해군기지가 건설되면 제주도는 어느 지역에서도 갖지 못한 특별한 아름다운 관광명소를 얻게 되는 것이다. 퇴역함정을 이용한 함상공원 등을 조성한다면 새로운 관광자원으로 활용되어질 것이다.¹¹²⁾

더욱 중요한 것은 해군기지에 대형 크루즈 선박이 정박하게 되면 제주도의 관광산업을 한 단계 발전시킬 수 있는 계기가 될 것이고 그 동안 중국과 일본 등 주변국 관광객을 주요 고객으로 삼았던 것에서 탈피하여 하와이 호놀룰루·호주 시드니

112) 진해 해양공원의 연간 입장수익은 약 4.3억 원이며 관광객은 28만 명으로 집계된다.

· 캐나다 밴쿠버처럼 세계적 관광과 문화의 중심으로 거듭나야 할 것이다.

II. 민·군 공존 번영하는 복합형 기지

제주해군기지 부대 외곽은 민·군 공동사용시설 구역으로 개발하여 지역주민의 복지·문화·교육의 메카로 조성될 것이라는 게 해군의 설명이다. 제주기지건설과 병행하여 잠수병치료센터·복지회관·체육관·수영장·노인회관 등을 설립하여 지역주민의 의료·복지여건을 개선할 예정이고 함정 방문행사, 민·군 체육대회, 군악 연주회, 의장대시범, 바다사진전, 해군캠프 등 다양한 문화행사를 개최해 폭넓은 문화 활동 기회를 제공한다는 것이다. 또한 감귤 따기, 마늘 수확지원 등 영농지원, 항구주변 방역활동과 해안정화, 침체어망 인양 등 환경정화 등으로 대민활동을 지원하고 자매결연을 통한 노인정, 고아원, 재활원등에 대해 사회봉사활동을 실시하여 지역주민과 가장 가까운 이웃이 되어야 할 것이다.

여기에 더해 해군은 지역학생을 대상으로 한 방과 후 학습지원·컴퓨터 강좌 등을 개설해 양질의 교육 여건도 조성하여 민과 군이 함께 공존·번영하는 대한민국 군대의 표본으로 만들어 가야 할 것이다.

III. 지역경제 발전에 기여

제주해군기지 건설에 타당성을 제기하는 대부분의 연구들은 제주해군기지 건설을 통하여 실질적으로 제주도에 제공할 수 있는 이익으로 경제적인 측면을 제시하고 있다. 경제적인 이익은 기지건설과정을 통하여 나타나는 투자효과와 제주해군기지 와 관련된 장비 및 가족 등의 상주에 따른 인구유입에 의한 경제 활성화에서 발생 된다.

제주해군기지 영향조사 연구팀은 해군기지건설 예산 9,788억여 원 중 약 3,100억 원 이상이 제주지역 업체에 할당돼 공사가 진행될 것이라는 분석 결과를 내놨다. 또 공사기간 6년 동안 연평균 약 230억 원의 소득증가 효과가 있고 이는 1,700여 개의 일자리 창출 효과가 있다고 설명했다. 또한 해군기지건설 이후에도 기지 운영에 필요한 근무원과 복지시설에 대한 주민 채용을 통해 지역주민 100여 명의 고용

인력 창출도 가능하고 기지건설로 인구가 증가하면 자연스럽게 대규모 상권이 형성되는 것은 물론, 교통이나 교육 여건도 개선되는 파급효과를 기대할 수 있다는 게 연구팀의 분석이다.¹¹³⁾ 추가로 하와이·센디에이고, 호주 시드니, 영국 포츠머스, 일본 오키나와 등의 사례를 볼 때 해군기지 자체가 관광 이미지를 훼손시키지 않을 뿐만 아니라 오히려 지역경제 활성화에 기여할 수 있다는 것이다. 이처럼 해군기지의 경제기여 효과는 우리나라 다른 지역의 해군 기지에서 이미 입증됐다. 부산 해군 작전사령부는 2010년 한 해 동안 부산지역에 2022억 원의 생산 유발과 775억 원의 부가가치를 거둔 것으로 분석된다. 종합적으로 2797억원의 경제가치를 창출함으로써 지역 경제에 상당한 경제적 기여를 한 것이다. 강원도 동해시에 자리 잡은 해군 동해기지도 2014년 한 해 동안 강원 지역에 2,207억 원의 경제가치를 창출함으로써 지역 경제에 상당한 경제적 기여를 했다. 이를 통해 보듯이 제주해군기지 건설을 통해 지자체 세수가 증가되고 사회간접자본 확충으로 지역발전에 공헌하게 될 것으로 기대된다.

IV. 국가경제 발전에 기여

이종주(2005)¹¹⁴⁾는 안보효과론 측면에서 제주해군기지 건설의 경제적 파급효과로 해상교통로 보호를 통한 경제안보를 들어 분석하였다. 국가안보는 기업과 가계 등 경제주체들로 하여금 정상적인 경제활동을 영위하도록 하는 기본 조건이 될 뿐만 아니라, 외국자본의 유치/도입이나 수출을 촉진하는 등의 외부효과를 가져온다는 것이 안보효과론이다.

전통적 의미의 국가안보는 외국과의 갈등과 무력충돌, 그리고 국내에서 발생할 수 있는 무장폭력으로 국가의 생존과 번영이 위태로워지는 상황을 연구대상으로 한다. 즉 대내·외로부터의 무력도발에 적절히 대응함으로써 평화와 안정을 지키려는 것이다. 하지만 경제안보는 무력 도발 대신에 경제적 동기로부터 발생할 수 있는 국가이익 침해를 예방함으로써 평화와 번영을 지키려는 것이다. 따라서 좁은 의미의 경제안보 개념은 ‘통상적인 외교·경제정책이나 시장메커니즘으로 해결할 수 없

113) 국방일보, “제주 해군기지의 건설 효과”, 2014. 3.14.

114) 이종주, 전계서, 64~70쪽.

는 경제적 위협에 직면하여 국가의 생존과 번영을 지키는 능력'으로 정의할 수 있다. 또한 경제안보를 더욱 넓게 해석한다면 그 개념은 '국가발전과 국민생활을 위협하는 대내·외 위협요인들을 사전예방하거나 적절히 관리하고 국가자원을 효율적으로 배분하는 시스템을 확립함으로써 국가목표를 달성할 수 있는 능력'으로 정의할 수 있다.¹¹⁵⁾

이러한 경제안보의 정의를 고려할 때 안보효과론 측면에서 제주해군기지 건설의 경제적 파급효과는 해상교통로 보호를 통한 경제안보로 도출된다. 해양을 이용하여 다양한 산업을 발전시키기 위해서는 근본적으로 안전이 보장되어야 하며 해군력이 그 힘의 원천이 되어야 한다. 해상교통로를 교란하는 요인은 다양하게 나타나지만 안보효과론 측면에서 해상교통로 보호를 통한 경제안보를 지키는데 제주해군기지의 가치는 크다고 하겠다. 해군력은 해양력의 핵심요소로서 국가안보와 국익수호에 직접적으로 기여하는 것은 물론, 세계 평화의 안정에 기여하는 중요한 수단이다.



115) 박갑수, “세계화시대 경제안보와 민족공동체 형성”, 「정신전력학술논집」제4집, 안보문제연구소(2002.12.), 16쪽.

제6장 결 론

우리나라의 주요 해상교통로 중 하나인 남방항로는 수출 3,000억 달러를 돌파한 무역대국 한국의 핵심 무역통로로써 이곳을 통해 수출·입 물량 99%가 통과하고 있다. 특히, 중동 원유를 실은 수송선들은 반드시 남방항로를 거쳐야하기 때문에 우리에게 남방항로는 생명선이나 다름없다. 남방항로가 15일 이상 사용이 제한되면 한국 경제는 파탄에 직면할 것이라는 보고서까지 나왔다. 게다가 중국과 일본은 오래전부터 조어도(일본명 센카쿠)를 두고 영유권 분쟁을 벌여왔는데, 동중국해에 산재한 가스전 개발을 두고도 총성 없는 전쟁을 벌이고 있다. 실제 제주 남쪽 동중국해의 원유 매장량은 줄잡아 100억~1,000억 배럴로 추정되고 있으며, 제주 인근 서남해의 원유·가스 매장량만 72억 톤에 이른다.

또한 남중국해는 태평양의 일부이며, 중국·대만·인도네시아·베트남·필리핀 등 많은 국가들에 둘러싸여 있는 해역이기도 하다. 이곳은 가장 붐비는 해상교통로로써 전 세계 해상 물류의 50%, 원유 수송의 60%를 차지하고 있다. 그리고 다량의 원유와 천연가스가 매장돼 있는 것으로 알려진 후에는 인접 국가들이 서로 자국의 영토임을 주장하고 있는 분쟁지역이기도 하다. 해양자원확보를 위해 각국이 계속 영유권을 주장함으로써 남중국해의 도서영유권을 둘러싼 분쟁소지는 계속 남아 있다. 만약, 남중국해에 분쟁이 발생하면 우리나라 해상교통로인 남방항로가 위협을 받게 되어 남중국해와 말라카 해협을 사용하지 못하게 될 것이다. 그렇게 되면 우리나라를 왕래하는 선박들은 호주방향으로 우회하게 되어 운항경비 및 수송기간이 증가됨으로써 국가경제와 안보에도 중대한 영향을 주게 될 것이다.

특히 최근 중국이 남중국해 내에서도 가장 전략적 가치가 높은 남사군도(南沙群島)에 인공섬을 건설하면서 국제사회의 갈등이 심화됐다. 국제법상 인공섬은 영토로 인정되지 않아 영해를 설정할 수 없음에도 불구하고, 중국은 ‘인공섬 건설은 중국의 영토 안에서 이루어지는 합법적인 조치’라고 주장하고 있다. 이는 남중국해에 대한 세력 확장 의지를 본격적으로 드러내는 것으로, 이런 중국의 행동에 대해 미국은 경고의 의미에서 지난 10월 27일 미 해군의 이지스함을 중국이 건설한 남중국해의 인공섬 해역에 진입시켰다. 이에 중국은 미국을 비난하며 실탄 사격 훈련을

예고하는 등 이 지역에서의 긴장이 고조되었다. 국제법을 근거로 항행과 비행의 자유를 주장하는 미국과, 논란에도 불구하고 인공섬 건설을 강행하는 중국의 해양패권 경쟁이 첨예화되고 있다.

이런 전략적 중요성 때문에 중국을 포함한 주변국들도 남방항로 보호를 위해 자국의 해군력을 증가하는 한편, 남방항로에서의 자국의 영향력을 확대해 나가려 하고 있다. 한·중·일 동북아 3국의 국방비는 150조원을 넘는데, 이는 북미, 유럽에 이어 군비 지출로는 세 번째로 그 규모가 큰 것이다. 중국을 포함한 동북아 지역의 주요 국가들이 해군력을 증강해 오고 있는 이유는 크게 네 가지로 요약·정리될 수 있다. 첫째, 냉전 종식 이후, 동아시아 지역에서 미국 및 러시아 해군력이 상대적으로 감퇴된 상황에서 자국의 방위력 증대와 영향력 확립을 위해서이다. 예를 들면, 중국은 대만의 독립가능성을 미연에 억제하고, 낙후된 장비와 무기 등의 개선을 통해, 역내에서의 영향력을 확대하기 위한 수단으로 해군력을 증강해 오고 있다. 둘째, 역내 국가 대부분이 무역에 의존하는 경제체제를 갖추고 있어, 해상교통로 보호에 사활적인 이익이 걸려 있기 때문이다. 이들 국가는 각종 위협으로부터 해상교통로를 보호하여 안전하게 물자를 수송하기 위해 해군력을 증강시켜 오고 있다. 셋째, 해양경제와 관련된 군사활동 영역이 확대되어 가고 있기 때문이다. 즉, 1982년 유엔 해양법협약에 의거한 200해리 배타적 경제수역(EEZ) 선포와 이에 따른 해양자원의 보호를 위한 군사활동 영역의 확대는 이 지역의 해군력 증강을 촉진하는 주요 요인으로 자리 잡고 있다. 마지막으로 해양영토 분쟁 대비차원에서 역내 국가들이 해군력 증강에 박차를 가해 오고 있는 것이다. 동아시아 지역은 동중국해의 센카쿠 열도와 남중국해의 남사군도의 영유권을 둘러싼 역내국가 간의 분쟁뿐만 아니라, 한·일 간에도 독도를 둘러싼 분쟁이 아직도 미해결 상태로 놓여 있어, 관련국들이 이를 둘러싼 무력 충돌 가능성에 대비하거나 또는 이런 분쟁의 해결과 관련된 자신들의 협상력 제고를 위한 전략적 수단으로 해군력을 증강해 오고 있는 경향이 강하다.

이 때문에 우리는 해상교통로의 주요 거점에 전략기지를 운용하여, 세계의 군사 전문가들이 “세계에서 가장 분쟁 가능성이 높은 지역 중 하나가 동아시아 지역이고 분쟁의 방아쇠는 해양 문제, 특히 배타적 경제수역이 될 것”이라고 전망하는 상황에서 국가 생존과 직결되는 해상교통로 보호에 만전을 기해야 할 것이다.

바다를 제패하는 자 세계를 제패한다. 바다를 제패하기 위해서는 해상교통로부터 보호해야한다. 세계적인 학자 폴 케네디는 강대국의 가장 중요한 요건 가운데 하나

로 해군력을 폄았다. 역사적으로 볼 때 강력한 해군을 양성한 나라가 세계를 제패하는 경우가 많았기 때문이다.

한국해군도 주변국의 대응전략을 본보기로 삼아 국가적인 차원에서 남방항로에 대한 보호대책을 세워야 한다. 이미 오래전부터 남중국해가 우리 수출물동량의 30%, 수입 에너지의 90%가 통과하는 중요한 해상교통로였기 때문에, 우리도 이 지역에서의 영토분쟁에 많은 관심을 갖고 대비해 왔다. 이처럼 남중국해를 둘러싼 이해 당사국들의 갈등이 깊어지는 가운데, 2015년 11월 3일~4일간 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 개최된 ‘제3차 아세안 확대 국방장관회의(ADMM-Plus)’에 많은 관심이 쏠렸다. 이 회의에서 우리 정부는 남중국해 분쟁에 대한 명백한 입장을 밝혔다. 한민구 국방장관은 “남중국해의 평화와 안정이 아시안·태평양 지역의 안정과 발전을 위해 매우 중요하다.”라는 입장을 밝히면서 “남중국해에서의 항해의 자유가 보장되어야 하고, 분쟁은 관련 합의와 국제적으로 확립된 규범에 따라 평화적으로 해결되어야 한다.”라고 말했다. 이 자리에서 언급한 내용은 우리 정부의 일관된 입장을 다시 한 번 강조한 것이다. 정부의 이런 확고한 의지에 부합하기 위해서는 우리 해군의 노력도 대단히 중요하다. 이러한 관점에서 우리 해군이 추진해야 할 정책적인 방향은 남방항로에서 해군 함정의 정기적인 기동훈련을 실시해야 한다는 것이다. 이를 통해서 남방항로가 어떤 특정국가, 즉 강한 힘을 가진 국가의 전유물이 아니라는 것을 명확히 인식시켜 줘야 한다. 우리 해군은 국익 보장을 위해 남방항로를 통항하는 국적선박이 안전하게 물자를 수송할 수 있는 여건을 마련해야만 한다. 때문에 제주해군기지는 남방항로 보호에 있어 반드시 필요한 전략기지인 것이다.

제주해군기지는 해상교통로를 보호하는 국가전략기지로서의 역할과 더불어 지역 경제 발전에도 기여하는 민·군 복합형 관광미항으로서의 역할 모두를 충족할 수 있도록 건설되어야 한다. 그러나 해군기지 건설사업은 그 동안 숭한 우여곡절을 겪었다. 갈등은 여전히 진행 중이다. 제주해군기지로 들어가는 길에는 반대 구호가 적힌 플래카드가 곳곳에 나붙어 있고 기지 정문에서는 공사 차량의 진입을 막는 미사가 매일 2시간씩 열리고 있다. 제주해군기지 사업은 이런 묶은 갈등을 가장 적절한 방식으로 해소할 때 진정한 마침표를 찍을 수 있을 것으로 보인다. 해군도 법에 따라 구상권 행사를 추진하는 것과 별도로 지역 주민과의 화합을 위해 다양한 노력을 기울여야 한다. 마지막으로 향후 본 논문 연구 결과로 제시된 여섯 가지의 전략적 가치와 네 가지의 경제적 가치를 충분히 발휘하는 제주해군기지를 기대해 본다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

- 강영오, 「해양전략으로 풀어본 한·일가상독도해전」, 서울 : 연경문화사, 2000.
- 고승범, 「제주해군기지 사업의 갈등분석 및 향후 추진방향 연구」, 대전 : 해군대학, 2007.
- 국대원, 「국방관리(기본교재)」, 서울 : 국대원, 1984.
- 국방대학교, 「안보관계용어집」, 서울 : 국방대학교, 2000.
- 국방부, 「ARF 군사협력 현황과 발전방향」, 서울 : 국방부 2005.
- 진동인, 「해양 전략」, 대전 : 해군대학, 1997.
- 김재철, 「지구를 거꾸로 보면 한국인의 미래가 보인다」, 서울 : 김영사, 2000.
- 김현기, 「국가경제와 해양안보」, 서울 : 한국해양전략연구소, 1998.
- 김영구, 「현대해양법론」, 서울 : 아세아, 1988.
- 김동성, 「일본 오키나와현 미군기지관련 사례 연구」, 서울 : 국방과학연구원, 2001.
- 8.
- 김달중, 「한국과 해로안보」, 서울 : 법문사, 1998.
- 김태준, 「한국의 군사력 건설과 전략」, 서울 : 국방대학교, 2000.
- 김재두·심경옥·조관식, 「왜 에너지 안보인가?」, 서울 : 한국국방연구원, 2007.
- 김환생, 「제주도 해군전략기지 건설방안」, 대전 : 해군대학, 1999.
- 김동문, 「제주 해군함정 전진기지 필요성 및 추진방향」, 서울 : 국방대학교, 2003.
- 김득주, 이윤휘(공역) 「해양전략론」, 서울 : 동원사, 1974.
- 김병철, 「해군기지 확보를 위한 공보활동 발전방향」, 대전 : 해군대학, 2004.
- 김달중, 「한국과 해로안보」, 서울 : 법문사, 1998.
- 김현기, 「국가경제와 해양안보」, 서울 : 한국 해양전략 연구소, 1999.
- 김종두, 「일본 해상방위론」, 서울 : 고려대학교 아시아문제 연구소, 1995.
- 이근수, 「해상 테러리즘 실태와 우리의 대비 방향」, 서울 : 한국 국방연구원, 2005.
- 이경호·정승건, 「바다와 국가정책」, 서울 : 학현사, 2001.
- 이춘근, 「동아시아의 해양분쟁과 해군력 증강현황」, 서울 : 한국해양전략연구소,

- 1998.
- 이동화, 「한국의 해양안보와 제주 해군기지 건설」, 서울 : 합동참모대학, 2003.
- 이홍표, 「일본의 해양전략과 21세기 동북아 안보」, 대전 : 한국 해양전략 연구소 제11회 학술회의 논문집, 2002.
- 일본방위학회, 「국방용어사전」, 동경 : 조운 신문사, 1990.
- 조종민, 「군사기지로서 제주도의 전략적 가치에 관한 연구」, 서울 : 국방대학교, 2006.
- 제주발전연구원, 「화순항 해군기지 건설계획에 따른 제주지역 영향분석」, 제주 : 제주 발전연구소, 2005.
- 최양선, 「해양전략 95」, 대전 : 해군대학, 1997.
- 최득림, 「한국의 해로안보」, 서울 : 법문사, 1988.
- 한국무역협회, 「수출입물류 기본통계」, 서울 : 한국무역협회, 2006.
- 한국해양전략연구소, 「미국의 해양전략과 동아시아 안보」, 서울 : 한국해양전략연구소 제 19회 학술회의, 2004.
- 한국 전략문제연구소, 「동북아 전략균형 2004」, 서울 : 한국전략문제연구소, 2004.
- 합동참보본부, 「군사참고05-7호」, 서울 : 합참, 2005.
- 해군본부, 「해군군사용어집」, 대전 : 해본, 2007.
- 해군본부, 「남방해역의 해상대테러 차단 방안」, 대전 : 2012
- A.T.Mahan, 「The Influence of SeaPower upon History 1600-1783」, 대전 : 해군대학, 1995.
- 강재성, “비상시 석유수급 안정화 방안 연구” 「석유협회보 175」 524호, 한국에너지경제연구원, 1995. 9.
- 강정해군기지사업추진위원회, “화보로 보는 국내·외 해군기지의 참모습”, 「국내·외 해군기지 시찰 결과보고서」, 2007.
- 김종두, “조어도 분쟁원인에 관한 연구”, 「STRATEGY 21」 제2호」 한국해양전략연구소, 1998, 가을·겨울호.
- 노준현, “제주해군기지 건설의 산업연관적 생산과급효과 분석” 국방대학교 대학원 석사학위논문, 2007.2.
- 박영호, “동남아 지역 해로안전에 관한 연구”, 국방대학교 대학원 석사학위논문, 1991 2.

- 배준태, “서태평양지역 해상교통로 보호방안 : 다자간 연합체제구축을 중심으로”, 동국대학교 대학원 석사학위논문, 1999. 8.
- 박정규, “한국의 해상교통로 보호에 관한 이론적 고찰”, 「해양전략연구논집」 제 4집, 해군대학 해양전략 연구부, 2003.1.
- 박갑수, “세계화시대 경제안보와 민족공동체 형성”, 「정신전력학술논집」 제4집 안보문제연구소, 2002.12.
- 이종주, “제주해군기지 건설의 경제적 파급효과에 관한 연구”, 국방대학교 국방관리대학원 석사학위논문, 2006.2.
- 정호섭, “한국의 해양전략과 전력 발전 방향”, 「STRATEGY 21」 제11권 제1호, 한국해양전략연구소, 2008 봄·여름호.
- 정삼만, “제주국제자유도시 추진 구상과 화순항 해군부두의 관계정립”, 「해양전략」 제5집, 대한민국해군, 2004. 5.
- 최정현, “센카쿠열도 해양영유권 분쟁과 중·일 관계” 연세대학교 대학원 석사학위논문, 2001. 2.
- 홍용표, “탈 냉전기 안보개념의 확대와 한반도 안보환경의 재조명”, 「한국정치학회보, 36집」 4호, 한국정치학회, 2003. 4.
- 국방일보, “제주 화순항과 해군전략기동함대 건설 의의”, 2005. 4. 7.
- 국방일보, “제주해군기지 해상 생명선’ 지킬 안보 전진기지”, 2005. 8.14.
- 국방일보, “주목해야할 中 해남도 해군기지”, 2008. 7. 1.
- 국방일보, “제주해군기지, 민·군 복합 항으로”, 2008. 9.12.
- 국방일보, “제주해군기지 명칭, 민·군 복합형 관광미항으로”, 2008. 9.22.
- 국방일보, “제주 해군기지의 건설 효과”, 2014. 3.14.
- 국민일보, “대만해협 위기고조에 따른 우리의 대응”, 1996. 3.11.
- 국방부, 「2008 국방백서」, 서울 : 국방부, 2009. 1.
- 동아일보, “중국-대만간 위기고조”, 1999. 7. 22.
- 동아일보, “해군 제주기지 2009년 착공”, 2007. 8. 4.
- 손기섭, “중일 동중국해 해양영토 분쟁.” 「동아시아 영토분쟁: 평화적 해결과 한국의 역할」, 제주 평화연구원 · 한국국제정치학회 공동주최 세미나.2010. 11. 19.
- 유호상, “원-원 전략으로 지역사회-군 함께간다”, 「국방저널」 통권 제 418호, 국방

홍보원, 2008. 10.

연합뉴스, 2011. 3. 4.

조선일보, “말라카 해협 의 위기”, 2006. 7. 6.

중앙일보, “제주해군기지, 민·군 복합 항으로”, 2008. 9.12.

장세정, “클린턴”센카쿠 문제 관여하겠다”...“양제츠말조심하라”. 중앙일본, 2010.

11.1

정창식, “일본의 해군방위와 한국안보.” 「국방연구」, 제29권 1호, 안보문제연구소, 1996.

차학봉. “센카쿠 열도 인근 침범한 중국군 항공기를 쫓아라” “日 전투기 올 44회 긴급발진... 충돌위기”도, 조선일보, 2014.12.18.

최용오, “일·중, ‘제2의 센카쿠사태’ 재연 우려”. 부산일보, 2011. 1. 7.

한국일보, “대만 독립에 불씨 당기나”, 1999.7.19.

한국일보, “동북아 국방비 매년 경증”, 2008. 9. 26.

한겨레신문, “동아시아 해적 문제 해결”, 2006. 4. 7.

2. 국외문헌

Defencenews, February 18.2008.

Defense of Japan(Tokyo : Japanese Defense Agency, 1997), p.106.

The Military Balance 2003-2004