5. 國家安保側面의 海洋力 提高方案 硏究

무역학과 이 규 성
지도교수 이 종 인

○ 海洋은 지구상의 마지막 개척영역으로 막대한 에너지자원과 광물자원의 보고이며 세계교역량의 약 80%에 달하는 화물 수송로이며, 한반도의 대륙붕은 육지면적의 약 3배로 개발할 경우 앞으로 식량자원, 광물자원 및 에너지자원 등 무한한 海洋資源을 활용할 가능성이 있다. 또한 동서양 역사를 통하여 海洋力의 변천이 국가의 흥망과 관계가 있음을 알아보았다. 만약 한반도에서 전쟁이 일어날 경우, 경제적, 지리적 여건상 전쟁수행에 필요한 물자를 자급할 수 없음은 명백하다. 그러므로 전쟁수행을 위해서는 해외에서 물자를 운송하는 海洋力 즉 **海運産業의 육성**과 商船隊들이 통과하는 **海上交通路를 확보**하는 것은 전쟁승패와 직결되는 중대사인 것이다.
○ 한국은 지리적으로 海洋國家이면서도 국토 분단, 과거의 바다천시, 농본주의사상과 유교사상 등으로 海洋에 대한 관심이 저조하여 海洋開拓에 소홀하였고, 중국, 러시아, 일본 등 주변국들은 정치, 경제, 군사적으로 세계 최강국들로 우리의 주권, 안보 및 국가적 이해관계가 海洋에서 위협가능성이 상존함으로 국가안보측면에서 국제교역의 유지, 海洋資源의 개발과 보호, 유사시 자원의 반입과 분배 등을 위하여 海洋力의 提高가 절대적으로 필요하다.
○ 海洋力 주요요소는 **海洋地理**(基地), **海運力**(商船隊), **海軍力**(保護手段)으로서 해양지리를 이용할 수 있는 海運力과 海軍力의 제고방안이 모색되어야한다. 海洋力 提高에 중요한 요소 중의 하나는 **인력양성**이다. 그러나 인적 투자는 미리 계획적으로 하지 않으면 안된다. 海軍人力은 국가의 국방정책에 따라 경쟁력 있게 유지되는데 비하여 海運人力은 시대에 따라 선호를 달리한다. 따라서 海洋力 提高에는 海洋守護를 위한 적정 海軍力의 유지와, 海運力 측면에서 船員의

KOREA MARITIME UNIVERSITY
1945
한국해양대학교

양성과 관리, 그리고 유사시 국가가 최소한 보유해야할 **商船隊의 유지(適正 船腹量 保有)**가 가장 중요한 문제중의 하나이다.

○ 韓國海軍의 활동무대는 **우리 海運이 활동하는 지구상의 全 海洋**임을 인식하고, 주변정세를 고려한 **적정 海軍力 건설**, 海運力 보호 위해 **海軍力의 大洋進出**, 유사시 海運力을 海軍力化하기 위해 **해운산업과의 연계강화** 및 해운산업에 대한 정책적 지원에 적극동참이 필요하다.

○ 商船隊는 국제운송의 안정적 공급, 국제수지의 개선, 관련산업의 육성, 國防力의 증강, 國威宣揚 등에서 自國의 海運力을 나타내기 때문에 **適正 船腹量 確保**를 위해서는 국가의 정책적 지원이 필요하다. 적정 선복량의 보유는 세제, 금융, 제도적 뒷받침 등 정책적인 지원이 있어야 한다. 외국에 便宜置籍을 하지 않고 자발적으로 한국적선을 만들기 위해서는 해운관련 단체들의 의견을 수렴하여 국가정책에 적극적으로 반영해야한다. 그리하면 유사시에 필요한 적정선복량 확보에 도움이 될 것이다. 그리고, 현재 다수의 해운선진국들은 海運을 평화산업으로 발전시키고 있으나 有事時에는 **商船을 動員船舶**으로, **船員을 海軍豫備員**으로 자국을 방위하는 豫備國防力, 즉 Merchant Navy의 기능까지를 담당시키고 있는 것에 유념해야한다.

○ 海運人力養成을 위해서는 船員職業의 특성(離陸性, 離家庭性 등)을 고려하여 高級海技士 양성에 실질적인 완전 관비 지급, 의무승선기간을 병역법과 무관하게 적용, 海洋系 대학교의 전문화, 체계화, 海軍豫備員令을 통한 兵役管理 등의 방안을 제시하였다.

○ **船員의 효과적 관리**분야는 안정적 공급체제를 유지 위해 **船員管理機構** 설립방안을 제시하였다. 현재 海洋水産研修院, 船員人力管理所, 船員福祉協會 등의 기구를 통합, 정부의 보조와 船社 및 해운관련단체들의 출자로 船員管理機構를 설립하여, 선원공급과 교육훈련체계 확립, 船員終身管理體制로 직업의 불안감 해소, 면허취득 관리, 轉業 및 퇴직 후 관리 등을 전담시킬 수 있을 것이다. 그리고 **船員의 경제적 관리** 중 가장 매력 있는 것은 임금관리이다. 임금수준의 결정은 離陸性, 離家庭性 등의 합리적인 보상이며, 과거 15년 동안의 해상과 육상의 임금수준 변화와 이직현상을 분석할 때 육상 임금의 150%~170% 수준은 유지되어야 효율적인 船員管理를 할 수 있다. 또한 **福利厚生** 분야를 위해서 港內 편의 및 복지시설의 운영, 國民年金의 受惠연령의 단축, 船員協同組合의 설치 등도 고려해야하겠다.

○ 국민의 **海洋思想 鼓吹**와 **船員의 社會的 保障**을 위하여 바다의 날의 거국적인 행사, 海洋思想 고양을 위한 각급 학교교육 개선, 본인 및 자녀의 교육 혜택, 海事관련 기관·단체의 직원 채용시 海上勤務經歷 우대 등의 방안도 정책적으로 시행하여야한다. 우리는 과거 역사를 거울삼아 지금부터라도 국민들에게 海洋思想에 대한 교육을 강화하여 직업의 평등성 인식, 고난극복의 개척정신 등을 고취해야 한다. 오늘날 사회가 고도로 산업화됨에 따라 바다는 이제 인류 전체의 생존과 번영에 직결된 생활의 터전으로 우리 앞에 다가와 있기 때문에 자라나는 다음 세대에게 바다와 더불어 생활하는 사고와 지혜를 터득케 해야 한다.

○ 위의 提言한 내용들은 **정부의 정책적 시행, 배려**로 해결할 문제들이 많이 있으므로, 향후 지속적인 세부사항(선복량 증가, 인력관리, 협조체제 등)의 연구와 보완이 필요하다. 수출입 물동량 증가, 대형 해상사고에 의한 海洋汚染, 海洋資源 개발 등 海洋에 관련된 업무가 점차 증가하고있으므로 해운인력뿐만 아니라 행정에 필요한 海洋專門職의 신설, 한반도 긴장상태를 고려하여 국민의 병역의무 중 현역 이외의 인적자원을 선상근무에 활용방안도 연구가 필요하다.

※ 이러한 사항들은 우리 海洋人들의 지속적인 관심에 따라 실행의 완급이 결정될 것이며, 한국의 지정학적 요소와 부족한 부존자원을 고려할 때, 우리가 21세기 역사의 주역이 되기 위해서는 바다로 진출하여 海洋立國을 통한 국력신장을 도모하는데 필요한 海洋力 提高가 필수적이다.

dCollection