

해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상



해양경찰청
KOREA COAST GUARD



대한민국해군
REPUBLIC OF KOREA NAVY



대한민국 해병대
REPUBLIC OF KOREA MARINE CORPS

해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상



해양경찰청
KOREA COAST GUARD



대한민국해군
REPUBLIC OF KOREA NAVY



대한민국 해병대
REPUBLIC OF KOREA MARINE CORPS



해양강국 대한민국



존경하는 국민 여러분께

대한민국은 해양국가입니다. 이는 단순한 주장이 아니라, 명백하고 엄연한 사실에 근거합니다. 그래서 우리의 번영과 평화는 바다와 불가분의 관계에 있다고 해도 과언이 아닙니다.

국제사회에는 인류 공동의 재산인 바다를 평화롭고 안정적으로 활용하기 위해 다양한 국제적 합의와 해양법이 있습니다. 하지만, 바다는 국제사회의 ‘힘의 논리’가 작용할 수밖에 없는 독특한 속성이 있으며, 우리를 둘러싼 안보정세도 국제법만으로 번영과 평화를 유지하는데 분명한 한계가 있습니다. 또한 다양한 합의와 해양법을 지키고 집행하기 위해서는 해군-해병대-해양경찰을 중심으로 한 해양력이 필수입니다.

이에 우리는 해군-해병대-해양경찰을 포함하여 각계각층의 전문가들과 많은 논의를 거쳐 지금의 우리나라는 해양력이 없다면 번영과 평화를 보장할 수 없다는 결론에 이르렀습니다.

지난 우리 역사를 되돌아보면 우리나라가 번영과 평화를 동시에 누릴 수 있었던 시절도 있었습니다. 대표적으로 청해진이 설립된 통일신라시대, 그리고 지금입니다. 해당 시대는 우리 스스로가 바다를 배척하기보다 바다로 나아가 이를 적극적으로 활용했던 공통점이 있습니다.

따라서 우리에게 있어 해양력은 급격히 변화하는 안보환경에 보다 능동적으로 대응하여 평화를 수호하고 번영을 누릴 수 있는 밑거름입니다. 이런 해양력을 구성하는 중심에는 해군-해병대-해양경찰이 있으며 우리는

가장 소중한 것을 지키기 위해 최일선에서, 가장 험난한 환경에서 의무를 다하고 있습니다.

우리의 후손들도 번영과 평화의 시대를 계속 누릴 수 있도록, 바다를 둘러싼 국제적 합의와 법이 안정적으로 지켜질 수 있도록 우리는 해양력을 발전시켜야 합니다. 번영이 있는 곳에 평화가 함께하며, 평화가 자리 잡은 곳에 비로소 번영도 누릴 수 있습니다.

본 글이 우리나라 해양력을 보다 발전시키기 위한 담론을 형성하고, 이에 대한 본질적인 물음과 해답이 되길 바라며, 궁극적으로 해양력 강화에 대한 전 국민적 공감대가 형성되기를 기대합니다.

셰익스피어가 “운명은 별자리에 있는 게 아니라 우리 자신에게 있다”고 말했다면, 우리나라의 운명은 바다에 대한 우리의 의지와 능력에 달려있다고 감히 말씀드립니다.

2021년 5월 31일 바다의 날을 기념하며,
‘바다와 국민을 사랑하는’ 마음을 담아

김홍희

해양경찰청장
김홍희



부석중

해군참모총장
부석중



김태성

해병대사령관
김태성



축 사

최근 우리와 세계의 안보환경은 매우 복잡하고 어려운 상황에 있습니다. 전통적인 군사적 긴장과 함께 코로나 19, 재난, 테러 등 초국가적·비군사적 위협들이 더욱 증대되고 있으며, 남북관계와 미·중 간 전략적 경쟁도 불확실성을 가중시키고 있습니다.



우리를 둘러싼 안보환경에서 군은 ‘강한 힘’을 바탕으로 ‘국민을 위한 군’으로서 역할과 책임을 다하여 ‘강한 안보, 자랑스러운 군, 함께하는 국방’을 건설할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다. 이러한 시점에서 해군-해병대-해양경찰이 협력하여 포괄적인 관점에서 해양 안보 역량을 심화 발전시키는 것은 매우 큰 의미가 있습니다.

특히 ‘번영과 평화’는 정부 국정지표에서 제시된 핵심 개념이며, 시대·이념·문명을 초월하여 인류가 추구하는 공통 가치입니다. ‘번영과 평화’를 구현하기 위해 ‘강한 힘’은 필수이며, 해군-해병대-해양경찰은 ‘강한 힘’을 구성하는 핵심축이자 국민의 생명과 안전을 지키는 본연의 임무를 충실히 수행해 왔습니다.

‘번영과 평화’를 위해서는 무엇보다 국민이 그 중심에 있어야 합니다. 『해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상』을 통해 우리의 해양사상 고취와 “바다에서 오는 위협은 바다에서 막아야 한다”는 금언을 다시 한번 생각할 수 있는 기회가 되길 바랍니다. 본 글이 국민 여러분들께서 ‘번영과 평화’를 구현하기 위한 바다의 중요성을 이해하는 계기가 되길 응원합니다.

2021년 5월 31일

국방부장관 서 옥

축 사

『해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상』의 발간을 진심으로 축하합니다. 아울러, 해양영토와 국민의 일상을 지키기 위한 해군-해병대-해양경찰 구성원 여러분의 헌신에 깊은 감사를 드립니다.



대한민국이 국제사회로부터 원조를 받던 최빈국에서 오늘날 세계 10위권의 경제대국이 되기까지, 그 중심에는 바다가 있었습니다. 지금도 바다는 코로나 19의 위기 속에서 우리 경제를 뒷받침하는 중추적 역할을 하고 있습니다.

그리고 앞으로도 해양수산 분야의 탄소중립 이행과 해운·수산·조선 물류업의 디지털 전환 등을 통해 바다는 미래 성장의 주요한 무대가 될 것입니다. 더불어 이러한 바다에서 이루어지는 모든 활동의 기본 전제는 ‘거안사위(居安思危)’의 자세를 바탕으로 한 확고한 해상안보임을 우리는 잘 알고 있습니다.

이러한 경제적, 안보적 측면의 강건한 해양력의 토대 위에 바다의 가치에 대한 국민적 인식이 더해진다면, 우리는 해양강국으로서의 위상을 한층 공고히 할 수 있을 것입니다. 해양수산부도 국민이 체감할 수 있는 해양수산 정책을 바탕으로 해양의 잠재력과 가치가 꽃필 수 있도록 온 힘을 다하겠습니다.

다시 한번, 『해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상』의 발간을 환영하며, 이번 구상이 글로벌 해양강국으로서 대한민국의 입지를 더욱 굳건히 하는 데 큰 밑거름이 되길 바랍니다.

2021년 5월 31일

문성혁

해양수산부장관 문성혁

추천사

“바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다.”, “바다는 자원의 보고” 등은 인류의 삶과 현재 직면하고 있는 범세계적 문제에 대해 바다와 관련하여 자주 인용되는 말입니다. 천연자원 고갈, 환경오염, 지구 온난화, 기후변화, 식량문제 등은 어느 특정 국가만의 현안이 아니며 모든 인류에게 해당되는 공통 과제입니다.

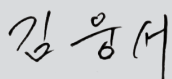
우리나라 역시 삼면이 바다로 둘러싸인 해양국가로 바다는 우리의 ‘번영과 평화’에 직결되어 있었으며, 앞으로도 그러할 것입니다. 하지만 이에 반해 바다에 대한 국민적 인식은 그렇게 높지 않은 편입니다. 대부분의 우리 역사에서 육지 중심적인 사고를 벗어나지 못했으며, 바다에 관한 뉴스가 나올 때 가끔 눈을 돌리는 수준이었습니다. 하지만 바다는 육지와 분절된 공간이 아니며, 우리와 밀접한 관계를 맺고 있습니다. 우리의 국부를 창출하는 중요한 원동력인 수출입은 압도적인 비율로 바닷길을 이용하고 있으며, 조선해양플랜트 산업은 다년간 수출액 1위 자리를 기록하였습니다. 우리 밥상에서 수산물만 중요한 먹거리를 차지하고 있습니다.

『해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상』은 ‘왜 바다가 중요한가?’에 대해 다양한 질문과 답을 제시하고 있습니다. 본 글이 바다를 조금 더 쉽고 가깝게 이해할 수 있는 교과서가 되고, 바다를 두려워하기보다 국민 모두가 힘차게 바다로 나갈 수 있는 순풍과 같은 역할이 되길 기원합니다.

2021년 5월 31일



한국해양수산
개발원장
장영태



한국해양과학
기술원장
김웅서



한국해운
협회장
정태순



한국조선해양
플랜트협회장
가삼현

01

I. 우리는 누구인가?	11
--------------	----

02

II. 왜 해양력인가?	15
1. 해양력이란?	16
2. 번영을 위하여	17
3. 평화를 위하여	28

03

III. 무엇을 어떻게 준비할 것인가?	49
1. 해양국가 구성원으로서의 의무	50
2. 해양산업 부흥	52
3. 해군-해병대-해양경찰 발전	53

04

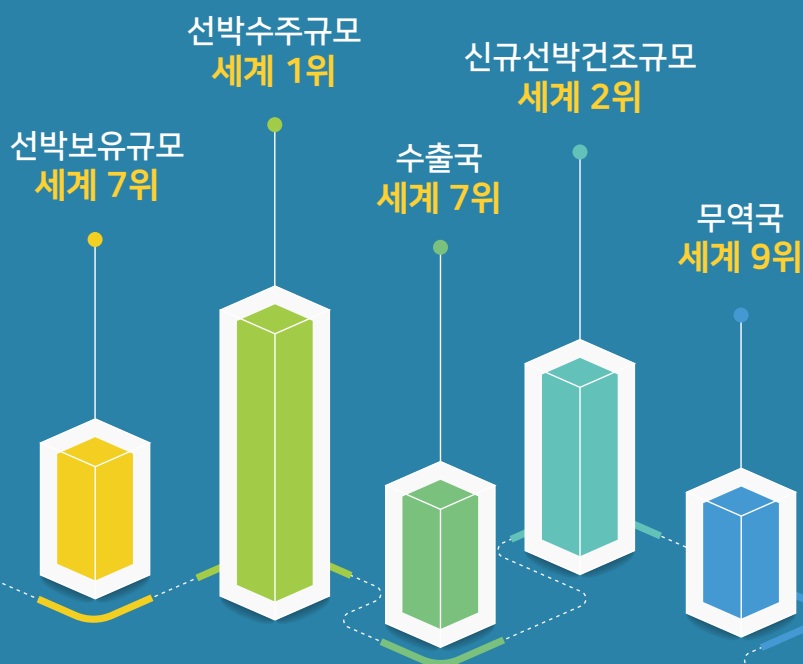
IV. 번영과 평화를 향하여	59
-----------------	----

해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상



01

I. 우리는 누구인가?



해양을 이용한 무역 의존도 **99.7%**
해양은 우리 국가경제 발전을 위한 생명선

I. 우리는 누구인가?

너 자신을 알라

- 소크라테스(아폴론 신전 비문)

대한민국은 해양국가다. 대한민국 국민은 해양국가의 국민이다. 이것은 논란의 여지도 없으며 재고의 필요도 없다. 과거 그리고 아주 먼 미래의 대한민국이 해양국가 아닐지 모르나, ‘지금’, ‘가까운 미래’까지 대한민국은 분명한 해양국가다. 이는 단순히 우리나라가 먼 과거부터 지리적으로 삼면이 바다인 반도 국가이며, 현재는 남북한으로 분단되어 정치적으로 섬나라에 가까운 상황 때문만은 아니다. 현재 대한민국의 국부창출은 대외무역이 압도적 비중을 차지하고, 이러한 대외무역은 바다를 통한 선박에 거의 전적으로 의존하는 ‘명백하고 엄연한 사실’에 근거한다. 그래서 우리의 번영과 평화는 바다와 불가분의 관계에 있다.

우리나라의 국내총생산(GDP) 대비 대외의존도는 G20 국가 중에서 최고 수준이다. GDP에서 수출입이 차지하는 비중은 2019년 기준 63.51%를 기록하였다. 또한, 대한민국은 세계 7위 수출국, 세계 9위 무역국가로¹⁾ 전체 수출입 물동량의 99.7%, 원유와 철광석 등 핵심자원의 100%가 바닷길을 이용하는 논란의 여지가 없는 해양국가다. 즉, 국부의 대부분은 대외무역으로 창출되며, 그러한 대외무역은 압도적인 비율로 바다를 통해 이루어지고 있다.

이는 대한민국의 지정학적 요건과 함께 선박 수송의 경제적 이점이 매우 크기 때문이다. 바다를 활용한 선박수송은 육상 및 항공 수송에 비해 가장 경제성이 뛰어나다. 동시에 선박은 탄소배출

1) WTO, World Trade Statistical Review 2020, p.9, p.82.

또한 가장 적은 친환경 수단으로 앞으로 전 세계적으로도 선박수송이 차지하는 비율이 급격하게 줄어든 것이라 보기 어렵다.

운송수단		톤-Km당 탄소배출량(g)
해상	대형컨테이너선(18,000TEU)	3.0
	유조선(80,000~119,999DWT)	5.9
	벌크선(10,000~34,999DWT)	7.9
육상	트럭(40톤 이상)	80.0
공중	B747 항공기	435.0

운송수단별 탄소배출 비교(자료 출처 : World Shipping Council)²⁾

또한, 우리나라(남한기준)는 관할해역(영해, 배타적 경제수역, 대륙붕 등) 면적이 약 43.8만km²으로 국토면적의 4.4배가 되며, 전체 해안선 길이는 지구 둘레의 37%에 달하는 14,962km이다. 그리고, 수출·입 화물의 99.7%를 항만에서 처리하고 있고, 국가산업단지 44개중 20개가 항만에 인접되어 있으며, 항만은 철도망과 연결되어 화물을 집결·분배·처리하고 있다. 2020년 기준 항만은 총 60개(무역항 31개, 연안항 29개)이며 항만의 접안능력은 총 960척, 하역능력은 총 12억톤 수준으로 우리나라 경제발전에 핵심적인 역할을 하고 있다.³⁾

선박 수주 규모 세계 1위, 신규 선박건조 규모 세계 2위, 선박 보유 규모 세계 7위 등 바다와 관련된 모든 객관적인 통계지표⁴⁾에서도 대한민국은 명실상부한 해양국가임을 가리키고 있다. 이런 대한민국의 생명선과도 같은 바닷길이 막혀 버린다면 각종

2) World Shipping Council, "Carbon Emissions," (2021)

3) 해양수산부 공식 블로그, "항만 4.0시대. 우리나라 항만개발의 과거와 미래를 보다," 검색일 : 2021년 7월 20일.

4) UN Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2020, pp.40-45.; Maritime Insight Korea, "Korea Maritime Industry," 검색일 : 2021년 1월 16일.

원자재의 공급 차질, 막대한 경제적 손실과 함께 사회적 혼란뿐만 아니라 국가의 존망마저 위태로울 것이다. 만약 해상교통로가 차단되어 에너지 수급이 제한될 경우 1일당 경제적 피해는 약 3,000억 원에 이를 것으로 추산되었으며, 주요 수·출입 물동량이 처리되는 주요 항만이 차단될 경우 손실 규모는 1일당 약 1조 3,000억 원으로 분석되었다.⁵⁾ 15일 동안 해상교통로가 차단될 경우에는 철강을 비롯한 제조업, 건설업이 마비되고 교통수단뿐만 아니라 가장 기본적인 식생활마저 제한받을 수 있다.⁶⁾ 따라서 대한민국에 있어서 바다는 세계로 통하는 길을 내어주고 새로운 가능성과 기회를 제공하는 관문이자, 매일 반복되는 일상적 삶을 보장함과 동시에 국가의 생존과 번영에 직결된 핵심 공간이다.

가까운 미래 역시, 대한민국의 경제구조나 물자 수송에 대한 근본적인 변화나, 기존의 시스템을 완전히 바꾸는 혁신이 없는 한 바다에 대한 절대적인 의존도는 변하지 않을 것이다. 이것은 누구나 예상할 수 있고, 인정할 수밖에 없는 ‘사실’이다. 즉, 우리가 ‘지금’ 그리고 ‘앞으로’ 누릴 번영과 평화 또한 절대적으로 바다에 의존한다고 해도 과언이 아니다.

우리는 누구인가? 명백하고 객관적인 사실에 근거한 답은 명확하다. 우리는 해양국가의 국민이다.

5) 최정환, “수에즈운하가 증명한 해상교통로의 가치,” 『해군』 2021년 5월 Vol. 524(충남 계룡: 해군, 2021), p.39.

6) 우리나라 석유 비축 규모는 약 1억 3,600만 배럴이며, 2021년 기준 1일 석유 소비는 287만 배럴로 세계 5위 규모이다. 해상교통로가 차단되면 약 23일 경과 후 비축유는 50% 수준까지 떨어지고, 약 47일이면 전량 고갈된다. 우리나라 천연가스 비축 규모는 약 1,156만㎥로, 1일 천연가스 소비량(약 15만 3천㎥)을 고려하면 약 75일분에 해당된다. 또한, 우리나라의 곡물 자급률은 22.5%에 불과하며, 나머지는 전량 수입에 의존하고 있다. “곡물자급률 22.5% ‘세계 최하위’... 경지 면적도 ‘뚝뚝,’” 『농민신문』, 2020년 6월 17일.; 장돈훈, 김주형, “해상교통로 보호를 위한 해군전력 발전방안,” 해군전투발전 영역연구(2020), p.34.; 한국가스공사 홍보리플릿(2020), p.5.; BP Statistical Review of World Energy 2019, 68th edition(2019), p.34.; 한국석유공사 홈페이지, 검색일 : 2021년 4월 23일.; Knoema社 홈페이지, “Petroleum consumption by country, 2021,” 검색일 : 2021년 4월 23일.

02

II. 왜 해양력인가?



청해에 진영을 설치하여 도적들이 사람을
불잡아 서쪽으로 데려가지 못하게 해야한다

장보고(? ~ 841)



바다에서 오는 敵은 바다에서 막아야 한다
지금 신에게는 열두 척의 전선이 있습니다
(今臣戰船 尚有十二)

이순신(1545 ~ 1598)



바다에는 미래가 있다.
지금은 빼앗긴 나라이지만 언젠가 나라를 되찾는
날에는 우리도 해양으로 뻗어나가야만 한다

손원일 (1909 ~ 1980)



해양력은 해양에서 또는 해양에 의해서
국민을 위대하게 하는 모든 것이다

Alfred T. Mahan(1840 ~ 1914)

II. 왜 해양력인가?

1. 해양력이란?

우리가 바다를 알고자 하는 것은 단순한 호기심 때문이 아니라 바다에게 우리의 생존이 달려있기 때문이다.

— 존 F 케네디, 전 미국 대통령

바다를 지배하는 자, 무역을 지배한다. 세계의 무역을 지배하는 자는 세계의 부를 지배할 것이며, 결과적으로 세계 그 자체를 제패할 것이다.

— 월터 롤리, 영국 정치가·시인

바다에 의존하는 국가와 국민은 바다를 관리하고 활용할 수 있는 ‘해양력’의 강약에 따라 흥망성쇠가 좌우된다. 이런 해양력에 대해 마한(Alfred T. Mahan)은 “무력에 의해 바다나 바다의 일부분을 지배하는 군사력뿐만 아니라 평화로운 통상과 해운도 포함한다.”라고 말하였다. 구소련의 해군총사령관 고르시코프(Sergei Gorshikov)는 “국가 경제와 관련하여 국가 정책과 방어능력, 해양인의 지식과 훈련, 해양을 사용함으로써 접할 수 있는 모든 가능성을 실질적으로 현실화하는 구성요소의 복합체”로 언급하였다. 영국의 학자 제프리 킬(Geoffrey Till)은 해양력을 군의 해양능력과 해군작전, 민간의 해양능력과 상업활동의 결합으로 보았다. 여러 학자와 전략가들이 해양력에 대한 정의를 조금씩 달리하고 있으나 해군뿐만 아니라 민간 해양활동 역시 중요한 요소로 제시하였다. 해양력이란 단순히 해군으로 바다의 안전을 보장하는 것 이외에도 민간의 경제 활동(해운, 조선, 수산, 물류 등)까지 포함하는 포괄적인 개념이다. 따라서 바다를 활용하고 관리할 수

있는 총체적인 역량인 해양력은 ‘번영’이라는 부의 증진과 ‘평화’라는 안전보장에 기여할 수 있는 국력의 한 부분이며, 해양국가에서 중요한 비중을 차지한다. 종합하면 해양력이란 국가이익을 증진하고, 국가목표 및 국가정책을 수행하기 위하여 해양을 통제하고 사용할 수 있는 국가적 역량이라고 정의할 수 있다. 본 장을 통해 우리는 왜 해양력을 발전시켜야 하는지 다각적으로 살펴보고자 한다.

2. 번영을 위하여

가. 역사적 배경

섬은 우리나라의 그윽한 수풀이니 진실로 한번 경영만 잘하면 장차 이름도 없는 물건이 물이 솟아나듯, 산이 일어나듯 할 것이다.

- 다산 정약용

내가 이 책을 쓴 이유는 지금 당장 무슨 찬사를 받기 위해서가 아니라 후세에 내내 도움이 될 만한 이야기를 하기 위해서다. 인간사에서 미래가 과거를 그대로 반영하지 않지만 분명히 닮은 측면이 있을 것이다.

- 투키디데스, 『펠로폰네소스 전쟁사』

범세계적인 관점에서 서구 문명이 역사의 주류세력으로 등장한 것은 바다를 통해 부를 배타적으로 축적하기 시작한 15세기 부터였다. 1418년 엔리케(Dom Henrique) 왕자가 포르투갈 최남단 사그레스에 해양학교를 설립하며 바다를 통해 새로운 부를 창출할 수 있는 국가적 출발점이 되었다. 이후 1492년 콜럼버스(Christopher Columbus)의 신대륙 발견, 1498년 바스코다가마(Vas-

co Da Gama)의 아프리카, 아라비아해를 가로지르는 인도항로 개척 등이 도화선이 되어 본격적인 대항해시대가 시작되었다. 포르투갈은 인도양 무역을 완전히 장악하고, 항로상에 수많은 상업거점과 각종 선박 지원 시설 등을 설치하여 향신료, 비단, 차 등 다양한 상품의 독점 무역으로 국부의 증진에 기여하였다. 주요 거점에는 많은 학교를 설립하고 선교활동을 통해서 가톨릭 문화를 전수하는 등 문화적 번영도 이루었다. 비슷한 시기의 스페인도 해양활동을 통해 막대한 부를 축적하였는데, 특히 대서양을 경유하는 아메리카 대륙 무역의 이윤은 약 300%에 달할 정도였다.⁷⁾

뒤를 이어 16세기 말 네덜란드가 열악한 자연조건, 부족한 자원에도 불구하고 왕성한 해양활동과 중계무역, 조선업, 수산업 등을 바탕으로 세계역사의 중심에 등장하였다. 활발한 해상 무역으로 ‘바다의 마부’라고 불렸으며, 전성기인 1670년 네덜란드의 선박운송량이 영국, 독일, 프랑스를 모두 합친 것을 능가했다. 청어를 중심으로 한 수산업 역시 매우 활발하였는데, 1624년 네덜란드 의회는 ‘금광과도 같은 청어잡이’를 국가 중점사업으로 지정하였다. 해양활동을 통해 축적한 막대한 부는 세계 최초의 증권거래소가 네덜란드 암스테르담에 세워질 수 있도록 하였으며, 1609년 설립된 ‘암스테르담은행’은 ‘영국은행’보다 약 100년 앞선 역사를 가지고 있다. 지금의 미국 뉴욕 역시 네덜란드가 아메리카 대륙에 진출하여 세운 뉴암스테르담이 시초였다.⁸⁾ 이후 지금까지 인류 역사와 번영의 중심에 있는 미국, 영국 등 주요 국가들도 바다를 통해 융성했다는 사실은 굳이 자세한 설명이 필요 없을 정도다.

7) 왕지아평 저, 김인지·양성희 역, “블루오션을 찾아 바다로 나아가다: 포르투갈과 에스파냐,” 『대국굴기: 세계를 호령하는 강대국의 패러다임』(서울: 크레듀, 2008), pp.32-33.

8) 홍승용, “해양강국을 위한 제언,” 『신해양시대, 신국부론: 바다를 통한 강한 한국창조』(경기 파주: 나남, 2008), p.535.; 천용 저, 김인지·양성희 역, “안전까지 사고팔았던 바다의 상인: 네덜란드,” 『대국굴기: 세계를 호령하는 강대국의 패러다임』(서울: 크레듀, 2008), pp.68-70.

우리 역사에서도 해양력을 바탕으로 번영을 누리던 시기가 존재했다. 가장 대표적인 시기가 통일신라시대였다. 당시 신라인은 당나라에 신라방(新羅坊), 신라소(新羅所), 신라원(新羅院) 등을 건립하고 민족적 정체성을 유지하는 가운데 적극적으로 해외에 진출하였다. 이는 신라인들이 활발한 해상활동을 바탕으로 적극적으로 당나라와 교류하며, 비교적 안정적인 해외 정착 여건을 조성했기 때문이다. 장보고 역시 신라 귀국 전에 당나라의 산둥반도 일대의 연안 지역을 두루 돌아다니며, 신라의 해상활동을 알게 되었다. 이 과정에서 해적에게 붙잡힌 신라인들이 노예로 매매 되는 것을 목격하기도 하여, 청해진 건설에 결정적인 계기가 되었다. 이후 차례대로 해적을 토벌해 나가며 당나라의 산둥반도 등주(登州), 적산포(赤山浦), 양주(揚州) 등을 중심으로 신라인 사회와 무역상들을 상호 유기적으로 통합시킴은 물론 안정적인 해상무역 범위를 점차 넓혀나갔다. 특히, 장보고는 지금의 산둥반도 위해시(威海市)에 법화원(法華院)을 건립하였는데, 이는 단순한 종교적 사찰이 아니었으며 경제, 외교, 문화 등 다방면에서 신라인의 구심점이자 번영에 핵심적 역할을 하였다. 법화원은 신라, 당, 일본 등 다국적 외교 사절이 머물며 교류 및 교섭 장소로 활용 되었으며, 해상무역을 위한 각종 편의 제공, 무역상인을 위한 공적 증명서 발급 대행 등 다양한 기능을 수행하였다. 장보고는 일본 하카다(博多)에도 무역기지를 설치하여 동아시아 해상 국제무역을 주도적으로 수행하였으며, 멀리 아라비아 상인 과도 교역을 하였다. 당시 동아시아 무역 중심에 있던 청해진은 군사기지와 동시에 국제무역센터 역할을 하였다. 미국 동양학자 라이샤워(Edwin O. Reischauer)는 9세기에 장보고가 건설한 해양력을 해상 상업제국(Maritime Commercial Empire)이라고 평가하

였다.⁹⁾ 이는 장보고라는 탁월한 해양선각자의 등장과 함께 통일신라인들의 뛰어난 선박 건조 기술과 항해술, 진취적인 해양정신 등이 조화롭게 결합되었기 때문이다. 통일신라는 왕성하고 진취적인 해양활동을 바탕으로 경제, 문화적으로 번영을 구가하는 황금기를 맞이할 수 있었다. 하지만 장보고 사망 후 851년 청해진은 파괴되고 주민들을 내륙으로 강제 이주시키는 정책이 실행되었다. 해상세력도 점차 소멸되고, 구심점을 잃은 당나라 내신라인들 또한 정체성을 상실하며 서서히 중국인으로 동화되어 갔다.¹⁰⁾

조선시대에 바다를 통해 국가 번영을 주장한 대표적인 인물은 다산 정약용이었다. 그는 “나라 땅이 협소하여 북은 2천여 리, 남은 1천여 리에 불과하다. 오직 서남쪽 바다 여러 섬, 그중 큰 것은 둘레가 백 리나 되고 작은 것도 40~50리는 된다.”고 말하며 좁은 국토에 머무르지 말고 바다와 섬에 주목해야 함을 역설하였다. 이러한 섬들은 “별이나 바둑판처럼 별려있고, 작고 큰 것이 서로 끼어 있어 수효가 대략 1천여 개인데 나라의 울타리다. 개벽 이래 조정에서 사신을 보내 이 강토를 다스리지 않았다.”라고 하며 그동안 우리나라가 바다에 관심을 두지 않은 것을 안타까워 하였다. 강진 바닷가에서 긴 귀양 생활로 “그 실정을 익히 알게 되었다.”며 직접 확인한 것을 바탕으로 “진실로 한번 경영만 잘하면 장차 이름도 없는 물건이 물이 솟아나듯, 산이 일어나듯 할 것이다.”라며 바다를 적극적으로 활용한 국부의 증진을 주장하였다. 하지만 그의 진취적인 해양 사상은 국가 정책으로 반영되지 못하고, 한 선각자의 외침으로만 남아 역사 속으로 사라지고 말았다.¹¹⁾

9) 권덕영, “대륙으로 뻗어 나간 천년 신라, 신라방,” 『독립기념관』(충북 청원군: 독립기념관, 2014), p. 19.

10) 해군대학, 『한국해전사』(대전: 해군대학, 2000), pp. 62-64.

11) 주강현, “바다를 경영하라! 수백 년 내다본 정다산의海道경영론,” 『국회보』 510호(서울: 국회사무처, 2009), pp. 137-139.

나. 해양 산업

배를 만드는 것도 어려울 것이 없다. 우리가 하는 건축공사를 육지에서 수상으로 장소를 옮겨서 건축하는 차이일 뿐이다.

— 정주영, 현대 창업주

수레 백 대에 만리를 가는 것보다 한 척의 배에 미치지 못하고, 육로로 천리는 가는 것이 뱃길로 만리를 가는 것보다 편리하지 못하므로 통상을 하는 자는 또한 반드시 물길을 귀하게 여긴다.

— 박제가, 조선시대 실학자

해양산업의 대표라 할 수 있는 조선산업 규모는 2020년 전 세계 기준 1,288억 달러(약 144조 7천억 원)로 집계되고 있으며, 우리나라는 선박 수주 규모에서 34%로 1위를 기록했다. 세계 경제 회복에 따른 향후 조선 시장은 더욱 성장할 것으로 전망되었는데 2026년에는 1,797억 달러(약 201조 9천억 원)에 이르러 약 40% 가까이 증가할 것으로 발표되었다. 특히 해상운송 수요 증대, 친환경 선박, 로봇에 의한 선박건조 기술의 등장 등은 이를 더욱 촉진할 것으로 평가되었다.¹²⁾

해양수산부 발표에 따르면 우리나라의 해양산업은 2016년 기준 ‘선박 및 해양플랜트 건조·수리업’이 약 51조로 가장 많은 비중(44%)을 차지한 가운데, 해운항만업, 해양자원개발업 등을 모두 합한 규모는 약 116조 9천억원이다. 해양산업 관련 사업체 수는 17,854개, 해양산업 종사자는 약 31만명 수준이다.¹³⁾ 해양방위산업 분야에서도 잠수함, 수상함과 같은 각종 무기체계의 지속적인

12) “Shipbuilding Market 2020 : Global Industry Analysis by Top Countries Data, Share, Market Size, Share, Demand, Key Players Profiles, Future Prospects and Forecasts to 2026,” 20 November, 2020.

13) 해양수산부 보도자료, “2016년 기준 우리나라 해양산업 규모 117조원,” 2018년 3월 29일.

국산화 노력으로 대부분의 수요를 국내조달 하고 있으며, 해외 시장 개척을 통해 국부의 증진뿐만 아니라, 기술인력 육성과 활용, 직·간접 고용 창출에도 기여하고 있다.

특히 첨단기술이 집약된 전투함정은 해양뿐만 아니라 산업계 전반에 걸쳐 경제적 파급효과, 과학기술 증진, 관련 산업의 경쟁력 제고에 긍정적인 영향을 미치고 있다.

또한, 해상무역에 의존하는 국가는 수입되는 자원을 가공하여 다시 수출하는 경제구조를 가지게 되며, 임해공단 조성을 통해 경제발전을 도모할 수 있다. 우리나라도 대부분의 원자재를 수입하여 제품을 수출하는 대표적인 국가로 양호한 항만, 내륙 교통시설, 배후 도시의 인구 등 임해공단 조성에 적절한 조건을 갖추고 있다.

다. 해양 자원

미래의 희망이자 자원의 보고, 바다

— 「살아있는 지리 교과서」

에너지 자원 바다에서 얻을 수 있는 대표적인 에너지 자원은 석유와 천연가스다. 1896년 미국 캘리포니아 연안 해저에 매장된 석유를 추출한 것을 시작으로 전 세계적으로 바다에서 석유와 가스를 채굴하고 있는 대형시설은 약 900여 개에 이른다.¹⁴⁾ 통계에 따르면 2005년부터 2025년까지 세계 원유생산의 약 30%를 바다에서 얻을 것으로 전망되었다.¹⁵⁾ 또한, 기술의 발전으로 해저 에너지 자원을 획득하는 방법과 범위는 더욱 확장되고 있으며, 바다를 중심으로 의미 있는 해저 유전 및 가스매장지대가 지속적으로 발견되

14) Jan Lehmköster, World Ocean Review(Hamburg: Maribus, 2014), p.1.

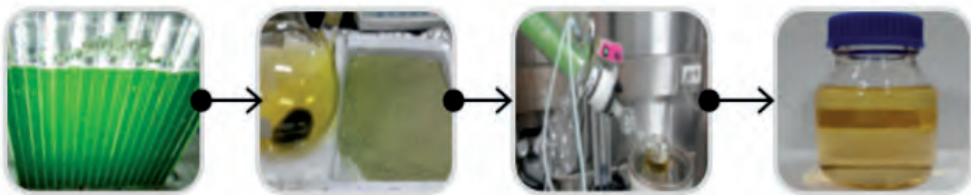
15) N. Sönnichsen, "Distribution of onshore and offshore crude oil production worldwide from 2005 to 2025", Statista(2021)

고 있다. ‘불타는 얼음’으로 불리며, 새로운 에너지원으로 주목받고 있는 메탄하이드레이트는 메탄가스와 물이 섭씨 10도 이하에서 고압으로 압축되어 생성되며, 바다에 대량으로 매장되어 있다. 재생에너지원인 해상풍력발전 역시 바다를 활용한 친환경적인 수단이다. 과거 해저에 고정식으로 설치한 해상풍력발전엔 비해 최근에는 부유식으로 수심이 깊은 곳에서도 풍력발전기를 설치하는 방법이 개발되고 있다.



해상풍력발전(사진출처 : 해양수산부 블로그)

바다의 미세조류를 활용한 해양바이오 에너지는 대기 중 이산화탄소를 흡수하여 친환경적이며, 육상작물을 활용한 바이오에너지에 비해 단위면적당 가장 높은 연료생산량(콩의 약 40배, 옥수수의 약 10배)을 나타내고 있다.



해양 미세조류 바이오연료 생산 공정 : 배양 → 건조 → 추출 → 화학전환 → 제품화
(사진출처 : 해양수산부 블로그)

우리나라도 미국 멕시코만, 영국 북해, 베트남 근해 등을 중심으로 해외 바다에서 석유와 천연가스 등을 개발하고 있으며, 동해 울릉분지에는 다량의 메탄하이드레이트가 매장되어 있는 것으로 확인되었다. 2030년까지 약 48조 원을 투입하여 전남 신안에 8.2GW급 해상풍력단지를 건설할 계획이며, 해양 미세조류에서 추출한 바이오 연료를 차량에 주입하여 시험 주행하는 등 바다를 활용한 친환경에너지원 개발도 지속하고 있다.

광물 자원 현대 인류의 문명사회를 지탱하는데 있어서 금속을 비롯한 각종 광물자원은 필수다. 전선, 자동차, 항공기를 만드는 철, 알루미늄, 구리와 같은 전통적인 광물 자원뿐만 아니라 리튬, 망간, 갈륨 등은 반도체, 태양광 및 2차전지 등 첨단산업 소재로 활용된다. 바다의 광물 자원은 크게 해저 표층 및 지질에 물리적으로 존재하는 해저 광물 자원과 바닷물 중에 녹아 있는 용존 자원으로 나눌 수 있으며, 경제성과 전략적 가치를 지닌 다양한 광물 자원이 있다. 금, 백금, 티타늄, 망간, 리튬 등 다양한 광물이 바다에 있으며, 세계 광물 생산량 중 지르콘 77%, 주석 66%, 다이아몬드 30%가 바다에서 생산되고 있다.¹⁶⁾ 현재 상업적으로 가장 주목받고 있는 해저 광물자원의 보고는 망간단괴, 망간각, 해저열수광상이다. 망간단괴 및 망간각은 망간뿐만 아니라, 철, 구리, 니켈, 코발트, 몰리브덴, 아연, 리튬 등 다양한 금속이 혼합되어 있다. 해저열수광상은 바닷물이 해저 지각으로 유입되고 마그마에 근접하여 가열 및 상승하는 과정을 반복하며 생성되는데, 이 과정에서 여러 가지 반응을 통해 바닷물 속의 금, 은, 납, 게르마늄, 인듐, 셀레늄과 같은 주요 광물이 지각으로 용출된다. 해저열수광상은 상업적 효용성 때문에 삼성, SK, 포스코 등 대기

16) 염기대, “해양과학기술의 미래,” 『신해양시대, 신국부론: 바다를 통한 강한 한국창조』(경기 파주: 나남, 2008), pp.395-396.

업과 해양연구원이 공동으로 탐사활동은 물론, 채광 및 채련 시스템 개발을 적극적으로 추진하고 있다. 스마트폰, LCD, 태양광 발전, 하이브리드 자동차 등 첨단제품 제작에 필수인 희토류도 해저면 및 침전물에 다량으로 매장되어 있는 것으로 확인되어 경제적 채굴 가능성을 비롯한 활발한 연구가 진행되고 있다.¹⁷⁾



피지근해 해저열수광상 (사진출처 : 한국해양과학기술원)

지난 30여 년간 우리나라도 해저광물자원 개발을 추진한 결과 태평양, 인도양의 공해와 도서국가의 배타적경제수역(EEZ)에 총 11만 5,000km²의 독점 탐사광구 5개를 확보하였다.

17) Yinan Deng et al., "Rare earth element geochemistry characteristics of seawater and porewater from deep sea in western Pacific," Scientific Report, 28 November 2017, pp.10–11.; Sang-Joon Pak et al., "Rare Earth Elements and Other Critical Metals in Deep Seabed Mineral Deposits: Composition and Implications for Resource Potential," Minerals(Korea Institute of Ocean Science & Technology: Busan, 2018), p.17.

특히, 그림의 태평양 클라리온-클리퍼톤 구역(C-C 지역)은 우리나라도 해저광물에 대한 독점 탐사권을 확보하였는데, 동 해역은 육지 망간 채굴량의 10배에 달하며 산업적 채굴이 가능한 전 세계 4곳 중 1곳이다.¹⁸⁾



우리나라가 해외 배타적경제수역 및 심해저에서 확보한 광구
(그림출처 : 해양수산부 블로그)

식량 자원 예로부터 바다는 어패류, 해조류 등 다양한 수산물을 제공하는 식량 공급원이었다. 유엔식량농업기구(FAO)에 따르면 동물성 단백질을 제공할 수 있는 어류의 종류는 육류 및 가금류의 약 10배에 달한다. 전 세계적으로 거래되는 동물성 단백질은 금액 기준으로 수산물이 56%를 차지하며 육류 및 가금류보다 높은 비중을 차지하고 있다.¹⁹⁾ 연어 단 1개 종의 전 세계 시장규모는 약 60조 원으로 2020년 기준 세계 반도체 파운드리(위탁생산) 시장규

18) Jan Lehmköster, 앞의 책, p.67.

19) Globefish Highlights: A Quarterly Update on World Seafood Markets(Rome: Food and Agriculture Organization of the UN, 2020), p.viii.

모인 약 47조 원보다 크다.²⁰⁾ 또한, 1kg의 어류를 얻기 위해 직·간접적으로 필요한 담수의 총량(물발자국)은 소고기에 비해 약 2.5%에 불과하다. 게다가 어류양식은 가축사육 시 발생하는 분뇨, 온실가스 방출, 지하수 고갈, 별목으로 인한 사막화 촉진 등으로부터 비교적 자유롭고, 친환경적으로 지속 번영이 가능한 방법이다.

교통로 및 공간 자원 인류가 선박을 이용한 이후부터 바다는 교통로로서 중요한 기능을 담당하였다. 바다는 인원, 식량, 각종 원자재, 상품 등을 대량으로 왕래할 수 있는 하나의 고속도로다. 과학 기술과 조선업의 발전으로 이러한 해상교통로는 범세계적인 규모의 고속도로로 확장되었으며, 우리나라 국부창출의 근간인 대외무역은 해상수송에 절대적으로 의존하고 있다.

또한, 바다는 ‘공간’ 그 자체로서 의미있는 자원이다. 과학기술이 비약적으로 발달한 오늘날에도 넓은 바다를 가질수록 국가의 경제적 부를 더 많이 축적할 수 있으며, 이는 국가발전에 획기적으로 기여할 수 있다. 미국은 태평양과 대서양에 접하며 건국 초기에 유럽 열강으로부터 자국을 효과적으로 방어하며 국가발전에 전념할 수 있었다. 섬나라인 영국도 바다가 주는 공간 자원을 활용하여 유럽대륙으로부터 ‘영광된 고립(splendid isolation)’을 유지하고, 해외 경영에 주력하며 전성기를 누렸다. 즉, 바다는 육지와 동떨어진 분절된 공간이 아니며, 해양국가의 영토로서 안보적 측면과 경제적 관점에서도 중요한 의미를 지닌다.

20) “대서양 연어, 강원도 새로운 먹거리 만든다는데,” 『환경데일리』 2021년 2월 3일.; Modor Intelligence, “Semiconductor Foundry Market—Growth, Trends, COVID-19 Impact, and Forecasts (2021–2026),” (2020)

3. 평화를 위하여

가. 역사적 배경

역사를 잊은 민족은 미래가 없다

- 신채호, 독립운동가

만일 영웅이 한 사람 나와 활동할 수 있는 능력을 키우고 진취적인 정책을 실행에 옮겼더라면 태평양이 곧 조선의 바다가 되고 북방대륙이 곧 조선의 땅이 되었을 것이다.

- 박은식, 독립운동가

역사적으로 바다는 식량을 비롯한 자원획득, 이동, 교류와 협력, 부의 증진, 개척, 분쟁, 지배와 피지배 등의 무대로서 기능하였다. 이렇게 다양한 성격을 가진 바다를 국제정치의 시각에서 보면, 강대국은 바다를 통해 세력을 확장하고 부를 누렸던 반면 약소국들은 바다를 통해 침입하는 강자들로부터 고통을 받았다. 유럽인들에게 바다는 신대륙 개척 기회를 제공하는 관문이었다. 하지만 아메리카 대륙의 원주민들에게 바다는 어느 날 이민족으로부터 갑작스럽게 평화를 빼앗겨버리는 고통과 문명의 종말로 이어지는 경로였다.

경쟁 관계에 있는 국가나, 강대국의 흥망성쇠를 결정하는 주 공간 역시 바다였다. 기원전 4세기 페르시아의 공격에 맞서 그리스 도시국가들은 살라미스 해전에서 페르시아군을 격파하여 평화를 지켰다. 기원전 218년 카르타고의 한니발은 에스파냐 카르타헤나에서 출병하여 알프스를 넘어 이탈리아반도까지 엄청난 희생을 감수하고도 약 4달 동안 ‘걸어서’ 갔다. 한니발이 알프스를 넘는 모험을 강행한 것은 이미 로마군이 주변 바다를 모두

지배하고 있었기 때문이다.²¹⁾ 이탈리아반도 서안의 코르시카, 사르데냐, 시칠리아 등 주요 도서들이 모두 로마의 세력권이었으며, 그 주변 바다는 로마가 지배하고 있었다. 즉, 한니발은 ‘걸어서 가는 것’ 외에는 다른 대안이 없었고, 당시 로마는 바다를 지배하고 있었기 때문에 처음 출병할 때보다 약 5분의 1로 줄어든 카르타고 군에 맞서 스스로를 지킬 수 있었다. 반면 로마의 스키피오는 온전한 병력을 유지한 채 바다를 통해 에스파냐로 건너가 한니발의 본거지인 카르타헤나를 함락할 수 있었다. 이후 포에니 전쟁에서 최종적으로 승리한 로마가 수립한 질서 아래 장기간 평화が 유지되는 팍스 로마나(Pax Romana) 시대가 도래하였다.

영국 역시 1805년 넬슨(Horatio Nelson) 제독 지휘 아래 30척 함대로 프랑스, 스페인 연합함대 38척을 트라팔가에서 물리치며, 나폴레옹으로부터 국가를 지키는 데 결정적인 역할을 하였다. 이후 영국은 적극적인 해양활동으로 바다에서 경쟁 국가들을 차례대로 따돌리며 약 100년간 ‘해가 지지않는 나라’로 전성기를 구가하였다.

미국은 마한(Alfred T. Mahan)의 『해양력이 역사에 미치는 영향』을 기점으로 본격적인 해양국가로 발돋움하였다. 그는 저서에서 그동안 훌륭한 저술가들이 여러 가지 역사적 사건에 대해 해양력의 영향력을 경시하는 것은 ‘이상한 일’이라고 평가하였다. 그는 해양력이 단순히 해전뿐만 아니라 궁극적으로 전쟁 전체의 승패와 국가의 존망, 나아가 인간의 역사에 중요한 영향을 미쳤다고 주장하였다.²²⁾ 미국이 해양국가로 전환한 것은 군인이자 한 학자의 이러한 생각을 단순한 외침으로만 다룬 것이 아니라, ‘실제 정책’에 반영했기 때문이다. 책이 발간된 1890년, 시어도어 루스벨트(Theodore Roosevelt)는 마한에게 “이 책이 해군의 고전이

21) 시오노 나나미 저, 김석희 역, 『로마인 이야기 2 : 한니발 전쟁』(경기 파주: 한길사, 2018), pp.127-128.

22) 알프레드 세이어 마한 저, 김주희 역, 『해양력이 역사에 미치는 영향 1』(서울: 책세상, 1999), pp.5-8.

되지 않는다면 정말로 큰 착오일 것이다”라는 찬사와 전폭적인 지지를 보내며²³⁾, 해군성 차관, 대통령 등 그의 주요 공직생활 전반에 걸쳐 해군력 강화가 실제 이행될 수 있도록 하였다. 그 결과 미국은 2회의 세계대전 동안 본토는 온전히 보존한 가운데, 해외에서 상대를 물리칠 수 있었다.

1405년부터 1431년까지 명나라 정화(鄭和)는 7차례 대항해를 통해 아라비아, 동아프리카까지 진출하였다. 정화함대의 대형선은 약 3,000톤 승조원 500여 명이었으며, 함대 전체는 최대 200여 척, 27,000명에 달했다고 한다. 1492년 아메리카 대륙을 발견한 콜럼버스의 선단이 기함 산타마리아호를 포함한 3척, 승조원 120여 명에 불과했다는 것을 볼 때 당시 중국이 서양에 비해 확실히 앞선 해양활동을 하고 있었다고 평가할 수 있다.²⁴⁾ 하지만 전형적인 정치적 착오라 할 수 있는 황제의 칙령이 내려졌다. 두 개 이상의 돛을 가진 배는 모두 폐기하라는 것이었다. 이와 함께 조선소마저 해체하고, 국민의 해상 진출을 엄격히 금지하는 해금 정책을 취했다.²⁵⁾ 이후 중국은 서양에 완전히 추월당하며, 1839년 광저우항에서 발생한 아편전쟁에서 중국의 29척 함대가 영국 군함 2척에 무력화되며²⁶⁾ 순식간에 평화를 빼앗겨 버렸다.

우리의 역사를 돌이켜보아도 해양력은 평화를 좌우하는 중요한 요소였다. 한때 왜구의 침입으로 도성까지 약탈당하기도 하였으나, 『삼국사기』에 따르면 지증왕 6년(505년) 선박의 건조 및 운송을 법제화하여 수군을 강화하고 왜구의 침입에 대비하였다. 이

23) 헨리 J. 헨드릭스 저, 조학제 역, 『시어도어 루스벨트의 해군외교: 미 해군과 미국 세기의 탄생』(서울: 한국해양전략연구소, 2010), p.26.

24) 김재철, “해양한국의 국가전략,” 『신해양시대, 신국부론: 바다를 통한 강한 한국창조』(경기 파주: 나남, 2008), pp.99-101.

25) 재레드 다이아몬드 저, 김주식 역, 『총, 군, 쇠』(서울: 문학사상, 2017), pp.627-628.; 홍승용, 앞의 책, p.534.

26) 윤석준, 『해양전략과 국가발전』(서울: 한국해양전략연구소, 2010), p.135.; 영국육군박물관 홈페이지, “Opium War,” 검색일: 2021년 3월 8일.

후 성덕왕 30년(731년)에 왜선 300여 척이 동해안에 침입하였지만 이를 물리쳐 평화를 지킬 수 있었다. 흥덕왕 3년(828년) 장보고 대사는 “중국에서 가는 곳마다 우리 백성들은 노예로 살고 있습니다. 군사를 얻어 완도에 유진(留陣)할 수 있다면 도적들이 백성들을 노략하여 서쪽으로 가지 못하게 하겠습니다.”며 청해진 설치를 건의하였다. 이어 장보고 대사는 수군을 훈련시키고 함선을 건조하며 해양력 강화에 매진하였다. 이후 해적을 토벌하고 당나라에 노예로 잡혀간 신라인들을 구출하는 등 신라의 평화로운 해상활동을 보호하였다.²⁷⁾

고려시대에는 우리의 해양력이 약해진 틈을 타 왜구로 인한 피해가 극심하였다. 특히 고려말에는 왜구로 인한 피해가 매우 커 고려 왕조 쇠망의 한 가지 이유가 되기도 하였다.

1358년에는 400여 척의 왜구 함선이 개성 근처에 침입하여 고려 선박 300여 척을 소각하고 조정으로 올라오는 조운선을 약탈할 정도였다. 이에 조정은 관료의 녹봉을 지급할 수 없을 만큼 재정이 극도로 악화되었다. 특히 남해안 지역은 주민들의 피해가 심각하여 섬 전체를 비우고 내륙으로 이주시키는 정책을 취하는 등 바다와 도서지역 방어를 사실상 포기하였다. 우왕시기에는 총 378회의 왜구침입으로 그 피해가 더욱 심해졌다. 고려 조정은 외교적 교섭으로 일본에 사신을 보내 왜구 금지를 요구하고, 대마도에 쌀 1천 석을 주며 도주(島主)를 직접 회유하는 외교적 노력을 기울였다. 하지만 이는 일시적 활동을 멈추게 할 뿐 다시 왜구가 창궐하여 실패로 돌아갔다. 이에 공민왕 22년(1373년) 수군 재건을 위한 우현보(禹玄寶)의 건의가 받아들여져 함선 건조가 국가 최우선 과제로 추진되었다. 이후 우왕 3년(1377년)에 대선(大船) 130여 척을 건조하였다. 같은 해 화통도감(火燭都監)을 설치하

27) 김효철 외, 『한국의 배』(서울: 지정사, 2006), pp.34-35.

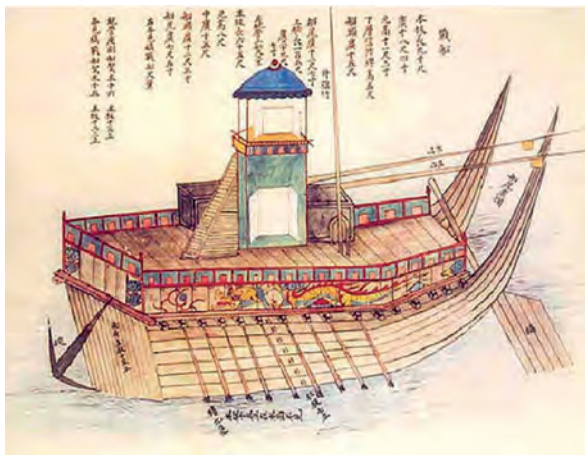
여 화약병기가 비약적으로 발전되었고, 화통방사군(火桶放射軍)을 조직하고 새로 건조한 함선에 각종 화포를 장착하였다.²⁸⁾ 해양력을 재건한 고려는 우왕 6년(1380년) 진포해전 시 금강까지 침략한 500여 척의 왜구를 격파하였다. 우왕 9년(1383년) 관음포해전에는 120여 척으로 경상도로 침략한 왜구를 정지(鄭地) 제독이 47척 선단을 몸소 노를 저어 이끌며 승리하였다. 공양왕 원년(1389년)에는 박위(朴葦)가 전선 100여 척으로 왜구의 본거지인 대마도에 직접 상륙하여 왜선 300여 척을 격파하고, 고려인 100여 명을 구출하였다. 결국, 고려시대에도 왜구에게 빼앗긴 평화는 외교가 아닌 해양력을 바탕으로 다시 회복할 수 있었다.

조선왕조 초기에는 국가를 세우자마자 육군과 구별된 새로운 군종인 수군을 설립했다. 특히 태종은 즉위 초부터 군선을 613척으로 늘리며 수군을 강화하였다. 세종에게 왕위를 이양한 후 소강상태에 있던 왜구들의 노략질이 다시 잦아지자, 태종은 이종무(李從茂)로 하여금 군선 227척, 병력 17,285명으로 대마도를 직접 정벌하여 안정과 평화를 회복했다. 세종대왕 역시 훗날을 대비하여 군선을 800여 척으로 늘리며 수군병력을 대폭 증강하였다. 당시 조선군 전체 병력 약 11만명 중 수군은 절반에 조금 못 미치는 5만여 명을 유지했다. 15세기 후반 조선의 헌법이라 할 수 있는 『경국대전』도 수군 병력은 4만 8,800명으로 명시하였다.²⁹⁾ 16세기 중반 왜구의 약탈이 심해지자 병조판서, 이조판서 등을 역임한 송흠(宋欽)은 관직을 마친 86세의 고령에도 불구하고 상소를 올려 수군을 정비하고 새로운 군선을 건조하자고 주장하였다. 송흠의 주장은 국가적인 차원에서 수차례 논의되어, 노를 짓는 비전투원은 하갑판에 보호하고 전투원은 상갑판에 배치하는 한

28) 오종록·이영, 『한국해양사 Ⅲ : 고려시대』(서울: 한국해양재단, 2013년), pp.656-657.

29) 이민웅, 『이순신평전』(서울: BM 성안당, 2012), p. 69.; 국사편찬위원회, 『신편한국사 25권: 조선 초기의 사회와 신분구조』(경기 과천: 국사편찬위원회, 2002), p.29.

편 화포를 설치하기에도 좋은 군선 ‘판옥선’ 개발에 결정적인 계기가 되었다. 이로 인해 판옥선은 임진왜란 발발 37년 전 1555년에 등장하여 조선 수군에 배치되기 시작했다. 충무공 이순신 역시 임진왜란 발발 전 주력함인



판옥선 (그림 출처 : 각선도본[各船圖本])

판옥선을 유지, 보수하는 한편 ‘거북선’을 돌격선으로 활용하는 등 해양력 강화에 매진하였다. 즉 임진왜란 시 조선 수군이 바다에서 왜군을 연이어 격파하며, 전쟁의 판도를 바꾼 것은 불세출의 영웅인 이순신 제독과 함께 국가적인 차원에서 장기적인 안목으로 해양력 강화에 대한 준비와 뒷받침이 있었기 때문이다. 역사에 ‘만약’이라는 가정은 없지만, 만약 조선이 임진왜란 이전에 선각자들의 노력과 국가적인 차원에서 해양력 강화에 대한 의사결정이 없었다면 우리 역사는 이미 단절되었을 수도 있다.

하지만 이후 바다로 나가는 것을 억제하는 “해금정책”, 섬 거주를 금지하는 “공도정책” 등으로 일관하여 우리의 해양력은 기울고, 나라를 빼앗기는 아픈 역사를 겪었다.³⁰⁾ 조선이 평화를 빼앗기는 결정적 사건인 청일전쟁은 풍도해전으로 시작하였으며, 러일전쟁의 전환점 역시 대한해협 해전이였다. 역사가 피터 두스(Peter Duus)가 청일전쟁 시 조선의 전략적 중요성은 “단순히 일본에 가깝다는 것에 있는 게 아니라 외부 세력에 맞서 스스로를 지킬 수 없는 조선의 무능함”이라고 꼬집은 점,³¹⁾ 러일전쟁 강화

30) 홍승용, 앞의 책, pp.537-538.

31) 그레이엄 앨리슨 저, 정혜윤 역, 『예정된 전쟁』(서울: 세종서적, 2018), pp.397-398.

협상 시 러시아는 본토가 온전하므로 결코 패전국임을 인정하지 않았지만, 일본의 요구사항 8개 중 유독 1항(러시아는 조선에서 일본의 주도적 위치 즉, 종주권을 인정한다.)만은 바로 승인했다는 것은 해양력을 상실한 약소국 조선의 운명이 강대국에 의해 좌우³²⁾되었다는 역사적 사실이었다.

결국, 스스로의 평화, 자유, 존엄을 지키고 싶다면 해양력이 필수라는 것을 세계뿐만 아니라 우리의 역사는 ‘사실’로서 엄중히 가르치고 있다.

나. 안보환경과 바다의 특별한 속성

부드럽게 말하면서도 큰 몽둥이를 가지면 훨씬 유리해진다.

– 시어도어 루스벨트

공공재의 문제는 본질적으로 죄수의 딜레마이다.

– 셰보르스키, 폴란드 정치학자

안보환경 2019년 미 국방부는 『인도·태평양전략』을 발표하여 미국은 태평양 국가임을 천명하고, “자유롭고 개방된(free and open)” 인도·태평양을 위해 힘을 통한 평화유지와 억제, 동맹 및 우방국과의 관계, 다자 안보협력 증진을 추구하고 있다.³³⁾ 2021년 바이든 정부는 『국가안보전략 중간지침』을 통해 미국민 보호, 경제적 번영과 기회의 증진, 민주적 가치의 구현과 수호 등을 국가 안보의 최우선으로 설정하였다. 이를 뒷받침하기 위해 자국의 군

32) 헨리 J. 헨드릭스, 조학제 역, 앞의 책, pp.viii-ix.

33) The Department of Defense, Indo-Pacific Strategy Report: Preparedness, Partnerships and Promoting a Networked Region(2019), pp.2-3, pp.17-51.

사력, 동맹/우방국과의 관계강화, 안정적이고 개방된 국제사회 조성
과 유지 등을 강조하였다. 또한, 바이든 정부는 중국을 군사력
뿐만 아니라 경제력, 외교력, 기술력을 종합적으로 갖춘 유일한
잠재 경쟁국으로 평가하고 있다.³⁴⁾ 남중국해를 중심으로 “항행의
자유작전(freedom of navigation operations)”을 지속하고 있으며,
장기적으로 500척 함대 구성을 위해 해양력을 강화하고 있다.³⁵⁾

중국은 21세기 중반까지 세계 일류 군대 건설을 목표로 무기
체계 현대화, 부대구조 개편 등을 추진하며, 향후 최소 4척 이상
의 항공모함을 포함한 각종 전투함, 잠수함, 극초음속유도무기
등 첨단 해군력 건설에 박차를 가하고 있다.³⁶⁾ 한편, 중국 군용기
가 사전 통보없이 한국방공식별구역(KADIZ)을 진입하거나 중국
군함들의 서해를 중심으로 지리적인 한·중 중간선 동쪽으로 활동
횟수와 영역이 증가하고 있다. 또한, 중국은 국방동원능력 강화
를 위한 민병 구조를 개선하고 있는데 긴급상황 및 전시대비 준
군사조직으로 임무수행이 가능하도록 역량 건설을 추진하고 있
다. 특히, 해상민병은 정찰·위장·양동작전·군수지원 등 다양한 임
무 수행이 가능한 역량과 규모를 갖추고 있는 것으로 평가된다.
중국은 영향력을 확장하는 가운데, 미국의 역내 활동에 대해서도
적극적인 군사적 대응 및 활동을 전개하고 있다.³⁷⁾

동아시아 지역은 미·중 전략적 이해가 교차되고, 상호 의존성이
높아지는 한편 분쟁이 격화되고 있다. 특히 역내 국가간 안보협력
이 더딘 상황에서 미·중 경쟁이 정치, 군사, 경제 등 전방위적으로
표면화되어 지역 불안정성이 보다 심화될 가능성이 있다.³⁸⁾ 중국의

34) The White House, Interim National Security Strategic Guidance(2021), pp.8-10.

35) James Holmes, “Battle Force 2045: the U.S. Navy’s Bold Plan for a 500-ship Fleet”, National Interest, October 7(2020)

36) Congressional Research Service, China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress(2020), pp.5-12.

37) 국방부, 『2020 국방백서』(2020), pp.15-16.

38) 국가안보실, 『문재인 정부의 국가안보전략』(2018), p.12.

남중국해상 인공섬 건설과 미국의 ‘항행의 자유작전’은 실제 해군력을 중심으로 의도적 또는 우발적 무력충돌 등 군사적 긴장감이 높은 상태이다.

일본은 ‘일본의 독자적 방위체제’, ‘미일동맹’, ‘안전보장협력’을 방위의 3대 기둥으로 지정하며, F-35B 전투기를 탑재할 수 있도록 이즈모급함을 항모로 개조하고 우리의 해병대에 해당하는 수륙기동단 등을 창설하였다.³⁹⁾ 또한, 일본 방위백서에는 독도를 ‘다케시마’로 표기하고 영유권을 주장하고 있으며⁴⁰⁾, 독도 주변 해역에 지속적으로 순시선을 파견하고 있다.

북한은 잠수함(정) 70여 척을 보유하여, 해상교통로 교란, 수상함 공격, 특수전 부대 침투 지원 등을 수행할 수 있다. 또한, 다양한 종류의 고속특수선박, 250여 척의 상륙함정 등 비대칭전력을 강화하고 있다.⁴¹⁾ 특히, 최근에서 핵잠수함과 잠수함발사탄도탄(SLBM, Submarine Launched Ballistic Missile) 개발을 공식화하며 해군전력을 강화하고 있다. 또한, 6·25전쟁 후 남북한 정규군 간 실제 교전 및 전사상자가 가장 많은 사례는 해양을 중심으로 한 무력 충돌이었다.

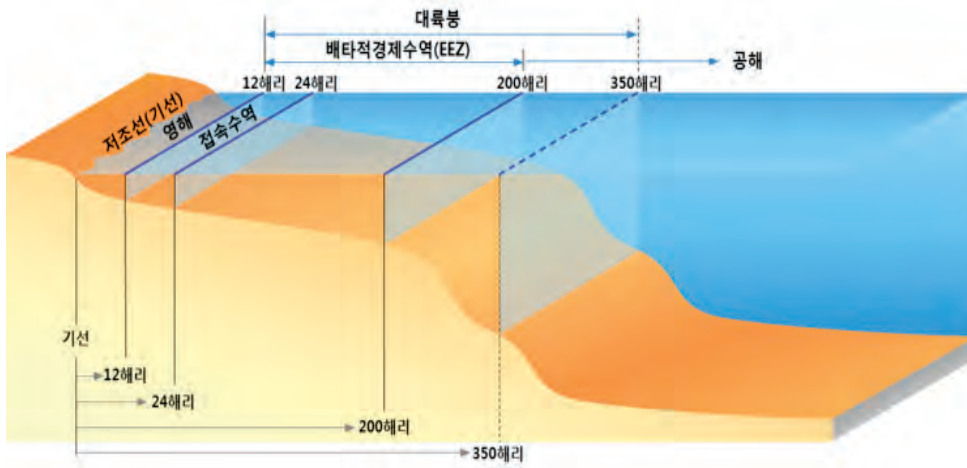
국제법적 특징 해양경계획정을 위한 국제법적인 틀은 1994년부터 발효된 ‘유엔해양법협약(UNCLOS, UN Convention on the Law of the Sea)’이 기본이다. 여기에는 기선(baseline)을 기준으로 영해 최대 12해리, 접속수역 최대 24해리, 배타적경제수역 최대 200해리까지 설정할 수 있도록 규정하고 있다.

하지만 이런 협약에도 불구하고 국제법적인 틀은 여전히 불완전하며, 해양경계획정에 관한 분쟁은 보다 심화되는 양상을 보이

39) 국방부, 위의 책(2020), p.16.; 일본 방위성, 『2020 방위백서: 일본의 방위 다이제스트』(2020), pp.13-20.

40) 일본 방위성, 앞의 글, p.1, p.9.

41) 국방부, 앞의 책(2020), p.26.



해양관할권 구분 (그림 출처 : 해양수산부 블로그)

고 있다. 이는 바다를 접한 이웃 나라간 좁은 해역을 공유할 경우에 발생하는 문제이기도 하지만, 유엔해양법협약 자체가 해양경계획정과 관련하여 다소 모호한 입장을 유지하고 있기 때문이다. 제3차 유엔 해양법회의에서 해양경계획정에 관한 기본 원칙이었던 ‘중간선 원칙’과 ‘형평의 원칙’ 모두를 배제함으로써 결국 이에 대한 일방적 원칙이나 의무적인 규칙이 없어지게 되었다.⁴²⁾ 현재 유엔해양법협약은 공평한 해결에 도달하기 위하여 국제법을 기초로 하는 ‘합의’에 따라 최종 결정된다고 명시하고 있다.⁴³⁾ 특히, 2016년 상설중재재판소는 중국이 주장하는 남중국해의 ‘9단선’내 해양자원에 대한 역사적 권리는 법적 근거가 없다고 결론 내렸지만⁴⁴⁾, 중국은 이러한 결과를 수용하지 않고 지속적으로 남중국해 영유권을 주장하고 있는 상태다.

42) 권문상, “신해양질서와 해양관할권 분쟁, 어떻게 풀어야 할 것인가,” 『신해양시대, 신국부론: 바다를 통한 강한 한국창조』(경기 파주: 나남, 2008), p.126.

43) 유엔해양법협약 제74조 1항, 제83조 1항은 EEZ, 대륙붕의 경계는 “국제법을 기초로 합의에 따라 유효화(effected by agreement on the basis of international law)”된다고 명시하고 있다. UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, pp.52–56.

44) Permanent Court of Arbitration, “Press Release: The South China Sea Arbitration,” 12, July 2016, pp.1–2.

접근성과 개방성 역사적으로 바다는 국제 협력과 동시에 경쟁의 무대로서 기능을 하였다. 이는 바다가 가지고 있는 접근성과 개방성이라는 특성으로부터 비롯된다. 육지는 남극과 같은 극히 일부 지역을 제외하고 모두 주인이 있다. 즉, 육지는 특정 국가의 주권이 미치는 영토가 대부분을 차지하며, 국경선 또한 비교적 안정된 상태다. 하지만 바다는 국제 공공재로서 주인이 없는 공해가 대부분이며, 공해는 모든 국가에 개방되고 자유롭게 항행할 권리가 보장된다. 바다는 육지에 비해 2배 이상 넓은 지구 표면적의 71%를 차지하며, 그중에서 특정 국가가 소유할 수 없는 공해는 지구상에서 가장 넓은 공간이다. 게다가 육지는 바다, 산, 기타 지형 등에 의해 부분적으로 단절되어 있지만, 바다는 그 자체가 하나로 연결되어 있어 전 세계적으로 광범위한 접근성을 제공할 수 있는 개방된 공간이다. 이로 인해 바다는 협력과 경쟁이 끊임없이 발생할 수밖에 없는 태생적인 속성을 지니고 있다.

광범위한 중첩영역 앞서 언급한 국제법적 특징과 지리적 환경이 결부되어 세계 여러 바다들은 광범위한 중첩영역이 존재한다. 앞그림에서 보는 것처럼 대표적으로 남중국해를 중심으로 인접 국가들이 주장하는 경계선은 서로 중첩되어 지속적인 상호 갈등을 유발하고 있다. 우리 주변 바다 역시 사정은 비슷하다. 중국·일본과 광범위한 영역이 서로 겹치는 상태이며, 북한 역시 우리의 NLL(Northern Limit Line, 북방한계선)을 인정하지 않고 있다.⁴⁵⁾ 방공식별구역 또한 이어도를 중심으로 주변국과 일부 중첩되긴 하나, 바다는 더 넓은 면적이 서로 겹친다. 한·중잠정조치수역의

45) NLL은 1953년 8월 30일에 설정되어 1992년 남북기본합의서 제11조에 “1953년 7월 27일자 군사정전에 관한 협정에 규정된 군사분계선과 지금까지 쌍방이 관할하여 온 구역으로 한다”고 명시되어 있다. 불가침 부속합의서 제10조에서 “해상불가침 구역은 해상불가침 경계선이 확정될 때까지 쌍방이 지금까지 관할하여 온 구역으로 한다”고 규정하고 있다. 그럼에도 불구하고 북한은 NLL을 부정하고 있으나 지난 수십년간 북한이 사실상 NLL을 인정하고 준수해온 사례는 대단히 많다. 대표적인 사례는 국방부, 『북방한계선(NLL)에 관한 우리의 입장』(2007), pp.26-31.

면적만 해도 약 83,000km²로⁴⁶⁾ 대한민국 육지면적 100,210km²의 약 83%에 해당한다. 영역이 중첩될수록, 그리고 중첩된 영역이 복잡하고 넓을수록 갈등은 심화되고 국가 간 분쟁 가능성은 높아질 수밖에 없다.



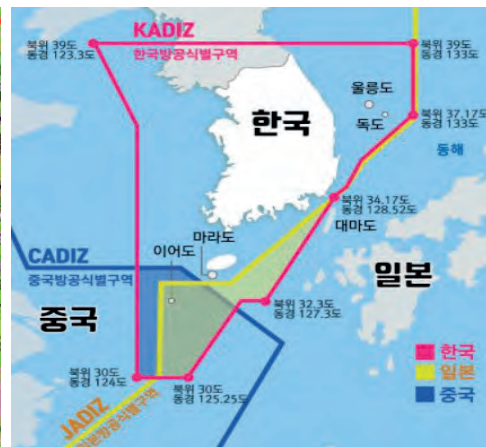
남중국해 주변국 주장
해양경계선



한·중 잠정조치수역 및 한·일
중간수역/공동개발구역



서해 북방한계선(NLL)
(그림 출처 : 2020 국방백서)



한·중·일 방공식별구역
(그림 출처 : 국방부)

46) "한중어업협정," 『한국민족문화대백과사전』(2013), p.3.

다양한 집단의 활동 바다는 다양한 목적과 이해관계를 가진 집단이 활동하는 영역이다. 군, 경찰, 상선, 어선, 여객선, 연구 및 조사선, 관광 및 레저 선박뿐만 아니라 해적과 같은 범죄조직도 바다에 존재하고 있다. 그리고 이런 다양한 집단은 바다가 가지는 고유한 특성으로 인해 활동공간이 겹칠 수밖에 없다. 군 조직뿐만 아니라 주권국에서 사법적 단속 및 집행활동을 하는 경찰력 역시 다양한 활동을 하고 있다. 바다에서는 밀입국하는 민간인을 대상으로도 단속 및 사법 활동이 가능할 수 있다는 의미이다.

2005년 우리어선 ‘신풍호’를 한·일 해양경찰이 양쪽에서 밧줄로 묶고 39시간 동안 서로 대치한 사건은 바다에서만 발생할 수 있는 독특한 갈등 구조를 나타내고 있다. 2021년 1월 한·일 해양경찰이 제주 인근 해상에서 서로 대치한 사건 역시 바다는 다양한 집단이 교차될 수 있는 공간임을 반증하고 있다. 공중은 별도의 경찰 조직이 존재하지 않으며, 국경선이 비교적 안정된 육상 역시 이웃나라 경찰 간 서로 직접적으로 대치하는 경우는 극히 드물다. 여기에 군 조직을 비롯한 다양한 목적과 이해관계를 가진 집단이 한 공간에서 활동하면 갈등의 구조와 해결은 더욱 어려워질 수밖에 없다. 따라서 바다에 인접한 국가는 해양에서 발생 가능한 다양한



2005년 신풍호 사건(사진 출처 : 해양경찰청)

갈등을 조정하고 해결하기 위해 적정 수준의 해양력과 다각적인 협력이 필요하다.

지속성 해양이 국가 간 분쟁 가능성을 높이는 또 다른 요인은 지속성이다. 바다는 선박이라는 플랫폼을 중심으로 장기간 활동이 가능한 특징이 있다. 짧게는 수일에서 길게는 수개월까지 모항을 떠나 지속적인 활동을 할 수 있다. 최근 중국·러시아의 군용기들이 한국방공식별구역으로 진입하는 사례가 있으나, 이는 수 시간을 넘기기 어렵다. 서로 중첩된 공간에서 활동하는 시간이 길어지면 길어질수록 우발적이든 혹은 계획적이든 충돌 가능성은 높아질 수밖에 없다.

자원 1968년 미국의 가렛 하딘(Garrett Hardin)은 『공유지의 비극(The Tragedy of the Commons)』이란 글에서 “자원을 공동으로 소유하면, 개별주체는 이를 보존하기보다 자신의 이익을 위해 자원을 마구잡이식으로 고갈시키며 장기적으로 집단 전체의 이익을 훼손하는 경향을 보인다”고 주장하였다.⁴⁷⁾ 이런 주장에 비추어 볼 때, 인류에게 유의미한 자원인 식량, 광물, 에너지원 등을 공유하는 장소는 남극대륙을 제외하고 바다가 유일하다. 그래서 여러 국가는 경쟁적으로 바다 자원개발에 참여하고 있다. 바다에서 생산하는 석유의 비중은 점차 높아지고 있으며, 기술 발전으로 과거에는 도달할 수 없었던 심해저에서도 원유를 추출할 수 있게 되었다. 이미 2007년 기준으로 500미터 이상 심해저에서 원유를 생산하는 시설이 150개 이상이며, 천연가스 또한 중동지역의 육상 매장량보다 해저매장량이 더 많은 것으로 추정된다.⁴⁸⁾

획정된 육지의 국경선 안에 존재하는 천연자원은 해당 국가의

47) Garret Hardin, "The Tragedy of the Commons," Science. Vol. 162. 13 December 1968. pp.1243-1247.

48) Jan Lehmköster, World Ocean Review(Hamburg: Maribus, 2010), p.143.



서해 불법조업 중국어선(사진출처 : 해양경찰청)

정부 또는 민간에서 개발하기 때문에 국제분쟁으로 비화될 가능성이 극히 낮다. 하지만 바다에 존재하는 각종 자원은 각국 정부 또는 다국적 기업 등에서 경쟁적으로 개발하고자 하면서 크고 작은 갈등을 유발할 수밖에 없는 구조적 문제점이 있다. 인접 국가간 배타적경제수역이 겹치면 서로 다른 독점적인 권리를 주장하는 경우도 있어, 국제분쟁으로 비화될 가능성이 높아지게 마련이다.

결론적으로, 우리는 국제분쟁과 무력충돌 가능성을 높이는 바다의 고유한 특성에 주목할 필요가 있다. 물론 국제분쟁에서 당사국의 의도와 행동이 중요한 것을 부인할 수 없다. 하지만 위에서 살펴본 것처럼 바다는 안보환경, 국제법적 특징, 접근성과 개방성 등 다양한 요소들이 뒤엉켜 갈등 가능성이 가장 높고 해법 또한 복잡할 수밖에 없다. 이는 앞서 언급한 속성들을 기준으로 해양분쟁에서 A 국가가 옳다, 잘했다. B 국가는 그르다, 잘못했다를 주장하는 게 아니다. 바다는 국제법, 상대국과의 협정, 조약, 선의의 약속이나 신뢰만으로 평화를 지키는데 분명한 한계가 있다. 따라서 다른 어떤 공간보다 분쟁 가능성이 높은 바다에서는, 강한 해양력을 구비하는 것이 평화를 지킬 수 있는 가장 중요한 방법이다.

다. 안전한 해양활동의 보장

안심하십시오. 대한민국해군 청해부대입니다. 현재 선박은 대한민국
해군이 장악했습니다.

— 아덴만 여명작전 중

언제나 준비되어 있다!(Semper Paratus!)

— 美 해안경비대 표어

국제 공공재로서 역할을 해온 바다는 여러 가지 요인에 의해 완전히 안전하게만 이용할 수 있는 가능성이 줄어들고 있다. 아직까지 바다는 법만으로 평화롭고 자유로운 활동을 보장할 수 있는 환경이 아니므로 이를 안전하게 보호할 수 있는 적정 수준의 해양력이 필요하다. 특히, 최근에는 해적과 같은 초국가적 범죄집단까지 안전한 해양활동을 위협하고 있다. 이에 따라 우리나라도 2009년부터 소말리아 아덴만 해역에 구축함 1척을 중심으로 청해부대를 파견하고 있다. 청해부대는 ‘아덴만 여명작전’, ‘리비아 재외국민 철수작전’ 등을 성공적으로 수행하였으며, 2020년까지 약 2만 5천 척에 대해 선박호송 및 안전항해 지원 임무를 수행하였다.⁴⁹⁾

특정 국가나 집단의 위협뿐만 아니라 사고, 재난 대응 역시 안전한 해양활동을 위해 중요한 요소다. 최근 5년간 선박의 좌초·충돌·화재·전복·침몰·침수 요인에 의한 해상사고는 연평균 970여 척, 바다 연안에서 인명 안전사고는 연평균 800여 건이 발생하였고, 사망자는 연평균 190여 명에 이른다.⁵⁰⁾ 바다에서 발생하는 사

49) 청해부대는 해적퇴치, 선박호송, 해양안보 작전뿐만 아니라 재외국민이 위협에 빠졌을 때, 현장에 전개하여 재외국민 구출 및 안전한 지역으로 철수시켰다. 2015년 4월에는 예멘에 체류 중이던 우리 국민 6명을 안전하게 철수시키고 예멘 잔류 국민과 연락유지, 보호 임무를 수행하기 위해 해군 ‘왕건함’에 대한민국 최초로 함상 대사관을 개설하였다. 국방부, 앞의 책(2020), pp.197-198.

50) 해양경찰청, 『2020 해양경찰 백서』(2020), pp.139-150.

고 대응이 중요한 이유는 대량 인명사고 위험이 높을 뿐만 아니라, 구조를 위한 골든타임 자체가 극히 짧기 때문이다. 바다는 극도로 험난한 환경으로 여러 가지 조건으로 인해 구조활동을 할 수 있는 시간 자체가 매우 짧다. 따라서 안전한 해양활동을 보장하기 위해 기민한 대응태세와 능력이 무엇보다 중요하다. 국민의 일상적인 해양활동을 안전하게 보장하기 위해서도 해양력은 필수다.

라. 전쟁 억제와 위기관리

군은 국민의 군대로서 국가를 방위하고 자유민주주의를 수호하며 조국의 통일에 이바지함을 그 이념으로 한다.

- 국군의 이념

신이 일찍이 왜적의 침입을 염려하여 거북선을 만들었습니다.

- 충무공 이순신

이 나라가 평화롭게 지내는 것을 보고 싶다면, 온갖 기지를 동원해 만들어낸 자의적인 조약에 의지하기보다 최고의 전함들로 구성된 함대에 의존하는게 더 현명한 선택이다.

- 시어도어 루스벨트

나는 탁상공론을 하는 사람들을 싫어한다. 영국의 함대가 유럽에서 최고의 협상자다.

- 호레이쇼 넬슨, 영국 해군 제독

해양력은 국가 간 전쟁을 억제하는 데 있어 가장 유용한 수단 중 하나이다. 이는 인류가 핵무기를 가지게 된 이후 주요 국가 간 대규모 전쟁을 억제하는데 있어 가장 신뢰성 있는 수단이 바다에 존

재하기 때문이다. 바다는 해양력 구성요소에게 전쟁억제에 필요한 전력현시와 전력투사를 가능하게 하고, 기동 및 대응에 신축성과 융통성을 제공해 주며, 해양력의 감시·정찰수단을 이용하여 항시 상대방을 감시하고, 즉응태세를 갖추 수 있도록 해 준다.

해군력은 해양력 구성요소 중 핵심이다. 해군력은 최선의 해상 무력으로 전력현시를 통해 상대방의 행동을 중지시키거나 단념하도록 유도하며, 상대방이 도발 징후가 있을 경우에는 해군력으로 전력을 투사하여 상대방에게 강력한 대응을 예고함으로써 전쟁을 억제할 수 있다. 또한, 상대방이 도발할 경우 그에 상응한 대응을 통해 다음 행동으로 확대되지 않도록 한다.

전략도서에서 주둔하고 있는 해병대는 상대방에게 상당한 심리적인 압박을 가함으로써 전쟁을 억제할 수 있는 가장 유용한 해양력의 구성요소이다. 유사시 해병대는 상륙작전을 통해 상대방의 세력을 무력화할 수 있는 전투준비태세를 유지하고 있다.

해양경찰은 독도와 이어도를 포함한 배타적경제수역(EEZ)의 해양주권 수호와 불법조업 외국어선에 대한 단속활동을 하고 있다. 특히, 북방한계선(NLL) 주변은 남북 해군함정 간 교전이 발생하는 등 빈번한 충돌과 대립이 발생하는 해역으로 우리나라 어민들의 어로활동을 보장하고 수산자원을 보호하기 위해 중국어선에 대해 해군과 정보교환 등 유기적인 협조체계를 구축하여 현장에서 퇴거 또는 나포작전을 강력하게 수행하는 등 접적해역을 안정적으로 관리하여 북한의 도발 빌미를 차단하고 있다.

해양력의 구성요소는 바다에서 각자의 능력을 바탕으로 임무를 수행하고, 해양력 구성요소 간 긴밀한 협력은 해양에서의 전쟁억제와 위기관리에 필수적이다. 따라서, 해군-해병대-해양경찰은 평소 협력체제를 구축하고, 합동작전 능력을 갖춰야 한다.

해양력은 대규모 전쟁억제뿐만 아니라, 저강도 무력분쟁이나 갈등이 전면전으로 확대되지 않도록 하는 위기관리 차원에서도

유용하다. 바다는 다양한 집단들이 활동하고 있다. 만약 국가 간 분쟁에서 무력을 동원해야 한다면, 반드시 정규군이 아니더라도 해양경찰과 같은 공권력으로 우선 대응하며 확전을 방지할 수 있는 여지가 있다. 이는 해양경찰이 국가를 대표하지만 전투를 위한 조직이 아니고, 저강도의 공권력으로 양국 정부가 문제 해결을 위해 숙고할 시간을 주어 협상으로 이끌어낼 수 있기 때문이다.

정규군인 해군력 역시 위기관리 차원에서 전쟁의 문턱에서 평화로 가기 위한 중요한 역할을 해왔다. 1962년 소련이 미국본토에 인접한 쿠바에 핵 미사일기지를 건설하자 미국은 해군력을 동원하여 해상봉쇄로 맞섰다. 물론 소련이 쿠바에서 핵 미사일을 철수한 것은 확전의 매 단계마다 미국이 우위를 누리고 있었고 추가적인 행동의 위협 때문이었다.⁵¹⁾ 하지만, 미국의 해상봉쇄는 첫 번째 군사적 행동이라는 경고와 동시에 소련에게 조금 더 생각할 시간을 줌으로써 대화를 유도할 수 있는 결정적 수단이었다. 이는 전쟁의 문턱에서 미·소 양국이 대규모 무력충돌로 가지 않고 소련이 비교적 명예롭게 물러날 수 있도록 하는 데 있어서 해군력이 어떻게 활용될 수 있는지 보여준 대표적인 사례다.

바다를 활용한 기동은 광범위한 접근성과 융통성을 발휘할 수 있다. 해군-해병대-해양경찰을 중심으로 한 해양력은 상대의 저항을 적절히 회피하며 기동성과 융통성을 바탕으로 상대의 전력을 분산시키는 효과를 달성할 수 있다. 또한, 해상에서 상대를 봉쇄하고, 원거리 전력투사로 핵심표적을 파괴하며 상륙양동으로 상대의 기동 억제 및 심리적 딜레마를 강요하는 등 결정적 승리에 기여할 수 있다.

억제가 실패하여 전투가 발생한다면 반드시 승리하는 것이 군의 고유한 역할이다. 충분한 해양력을 갖추어 북한을 비롯한 이

51) 그레이엄 앨리슨, 필립 젤리코, 『결정의 엿센스』, 김태현 역(서울: 모음북스, 2005), pp.178-179.

웃나라와 바다에서 분쟁을 억제하는 것이야말로 우리가 추구하는 궁극적인 목표다. 우리가 바다를 스스로 지킬 수 있는 역량을 갖추지 못하면 상대방은 무력을 활용하여 원하는 것을 이루고자 할 수 있다. 전쟁을 예방하기 위해서는 무엇보다 스스로의 방비를 튼튼히 하여 무력 도발 시 이익보다 손해가 클 것임을 확실히 인식시켜 상대의 군사력 사용 의도를 단념시키는 것이 중요하다. 이는 손자병법에서 언급하는 “최상의 용병은 상대의 계획, 의도를 무너뜨리는 것(上兵伐謀, 상병벌모)”과 같은 맥락이다. 즉, 견고한 해양력을 갖추는 것이야말로 우리 스스로의 평화뿐만 아니라 지역 평화를 유지하는 가장 확실한 길이다.

I 우리는 누구인가?

II 왜 해양력인가?

III 무엇을 어떻게 준비할 것인가?

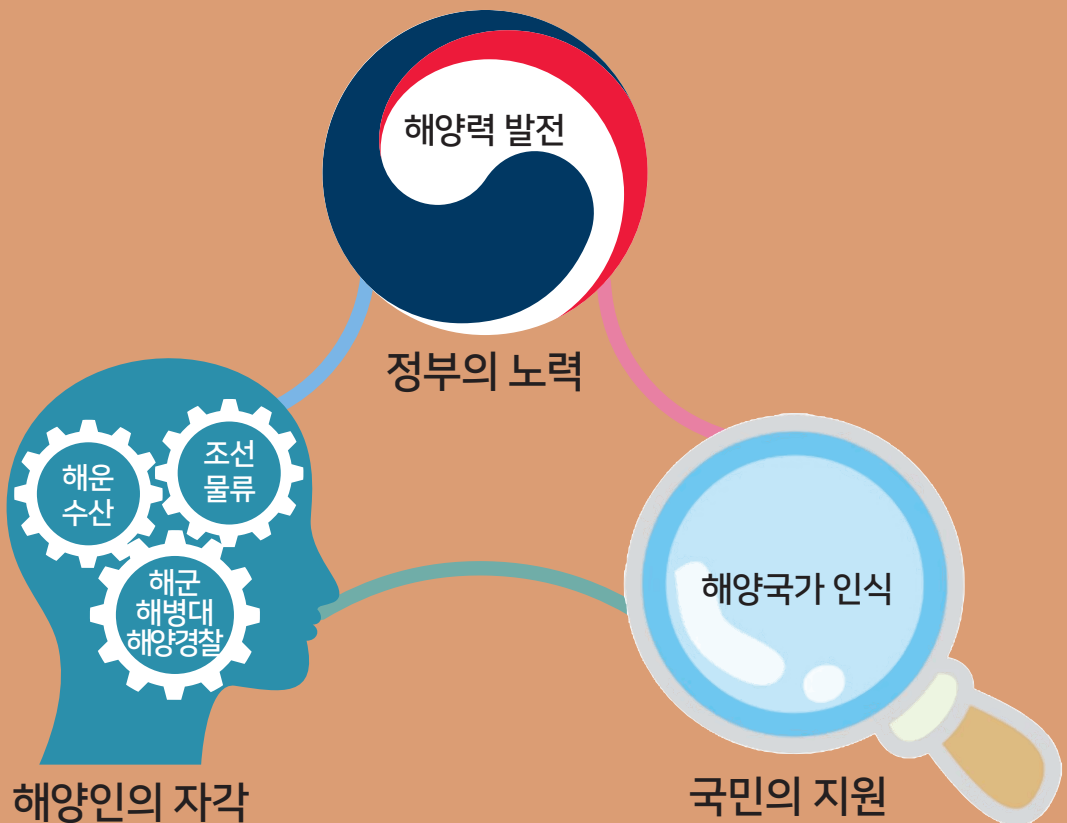
IV 번영과 평화를 향하여

해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상



03

Ⅲ. 무엇을 어떻게 준비할 것인가?



Ⅲ. 무엇을 어떻게 준비할 것인가?

해양력에 기반하여 번영과 평화를 위해 우리가 준비해야 할 것은 다음과 같이 제시할 수 있다. 무엇보다 우리 스스로 대한민국은 해양국가이며, 우리는 해양국가의 국민임을 인식하는 것이 가장 중요하다. 바다와 직·간접적으로 관련된 해양인의 자각뿐만 아니라, 정부의 노력, 그리고 국민적 지지의 결집이 해양력 발전 및 강화의 중심이다. ‘번영’을 위한 해운·수산·조선업 등 각종 해양산업의 부흥과 ‘평화’를 지키기 위한 해군-해병대-해양경찰의 역량을 조화롭게 결합하여 해양력을 발전 및 강화시켜야 한다.

1. 해양국가 구성원으로서의 의무

국가가 당신을 위해 무엇을 할 수 있는지 묻지 말고, 당신이 국가를 위해 무엇을 할 수 있는지 물어보라.

— 존 F. 케네디

국가와 민족을 위하여 이 몸을 삼가 바치나이다.

— 손원일

해양인의 자각 해양인은 우리나라의 번영과 평화를 현실화시키고 증진할 수 있는 해양력의 핵심 구성원임을 자각해야 한다. 이는 단순히 해군-해병대-해양경찰뿐만 아니라 선원, 해양산업체의 근로자, 어민, 해양관련 공직자·학자·연구원 등 바다와 직·간접적으로 관련된 모든 인원이 해당된다. 해양인은 가장 가혹하고 험난한 환경인 바다를 두려워하기보다, 진취적인 기상으로 새로운

길을 가장 선두에서 개척하고 조화로운 공존공영을 도모하는 번영과 평화 그 자체임을 깨우쳐야 한다. 자긍심은 누가 심어주기를 기다리는 것이 아니라 스스로 불어넣을 수 있어야 한다. 해양인은 번영과 평화라는 이상을 현실 세계로 가져오는 가장 적극적이고 도전 정신으로 뭉친 집단임을 자각해야 한다.

정부의 노력 정부는 해양력이 국력의 핵심축이며, 번영과 평화의 근본임을 자각해야 한다. 해양력 발전을 위한 의사결정 및 정책구현 과정에 있어서도 범정부 차원의 역량과 노력을 결집해야 한다. 안보환경, 재정여건, 인구구조 등을 종합적으로 고려하여 적정 해양력 규모를 반드시 유지해야 한다. 심사숙고하지 못한 해양력 감축이나 폐쇄적인 해양정책은 우리의 번영과 평화를 위태롭게 할 것이다.

국민의 지원 해양력 유지와 발전을 위해 가장 중요한 요소는 국민적 관심과 지지다. 우리 스스로 우리나라는 해양국가이며, 해양국가의 국민임을 인식해야 한다. 지난 역사를 되돌아보고, 현재의 상황을 감정이 아닌 냉철한 이성으로 판단하여 해양력이 곧 번영과 평화의 근본임을 깨달아야 한다. 지난날 우리 역사에 스스로 육지에만 갇혀 지내 나라를 잃어버리는 과거도 있었지만, 해양민족으로서 적극적으로 바다로 나가 번영과 평화를 동시에 누렸던 시절도 있었음을 상기해야 한다. 우리도 해양국가의 국민으로서 본능을 잃지 않고, 이를 자각한다면 항구적인 번영과 평화를 누릴 수 있을 것이다.

2. 해양산업 부흥

우리는 기회를 기다리는 사람이 되기 전에 기회를 얻을 수 있는
실력을 갖추어야 한다. - 도산 안창호

우리가 잘 되는 것이 나라가 잘 되는 것이며, 나라가 잘 되는 것이
우리가 잘 될 수 있는 길이다. - 정주영

해양력은 군사적 측면뿐만 아니라 상업적 부분도 중요하다. 조선산업은 민간의 경제적 효과와 군의 전투준비태세에 직접적인 영향을 미친다. 미국 해군은 피츠제럴드함(USS Fitzgerald)의 항해 안전사고 후 수리에 1년 반이 소요된 사례를 바탕으로 자국의 선박 건조 및 수리 시설 축소가 해양력에 부정적으로 작용한다고 진단하였다.⁵²⁾ 우리나라의 조선산업 역시 해양력 건설과 유지의 필수 요소이자 국부의 창출과 증진, 해외무역을 유지할 수 있는 근간이다. 따라서, 현재 세계적인 경쟁력을 보유한 조선산업은 우리 해양력의 핵심축으로서 작용할 수 있도록 지속적인 관리와 발전이 필요하다.

2017년 한진해운 파산으로 위기를 맞은 해운산업 역시 재건을 위한 국가적인 차원의 총력지원이 절실하다. 또한, 해양수산부를 중심으로 선박량⁵³⁾ 확충, 국적선사의 경쟁력 강화, 부산·광양 등 거점 항만의 인프라 향상 및 중장기 발전전략을 마련하여 해운 재건을 지속적으로 추진해야 한다.

52) John Grady, "Navy Questioning How to Sustain Fleet in High-End Fight, Says Analyst," USNI News, January 29, 2021.

53) 국가 또는 항로 등 범위를 정하여 산출한 적재능력, 해상운송에서 공급량을 나타내는 지표이며 일반화물선은 적재화물 최대중량을 의미하는 재화중량톤수(DWT, Dead Weight Tonnage), 컨테이너선은 20피트 컨테이너단위(TEU, Twenty-foot Equivalent Unit)가 주로 사용된다.

수산업은 생산·유통·가공 등 분야별 전(全)주기 혁신을 통해 경쟁력을 강화해야 하며, 친환경적인 생산과 수산자원관리 강화를 위한 양식관련 기술개발, 바다목장 조성, 인력양성을 지속해야 한다. 어민들의 안정적인 정착과 어로활동 지원을 위한 노후 항만개발 및 어촌 정주 여건 개선도 병행되어야 한다.

3. 해군-해병대-해양경찰 발전

바다를 지켜야만 강토가 있고, 강토가 있는 곳에 조국이 있다.

— “해군가” 중

우리들은 대한의 바다의 용사, 충무공 순국정신 가슴에 안고

— “해병대가” 중

안전한 나라 안전한 바다 국민과 함께하는 대한민국 바다를 지키는
해양경찰

— 해양경찰노래 “함께 떠나자 바다로!” 중

적정 해양병력 구축 우리나라가 관리하는 바다의 면적은 남한 육지 넓이(약 10만km²)의 약 4배 이상이며, 그 바다 내에는 3,348개의 섬이 있다.⁵⁴⁾ 게다가 바다는 여러 가지 요인들이 복합적으로 뒤얹혀 국가 간 갈등이나 분쟁이 가장 발생하기 쉬운 태생적인 조건을 갖추고 있다. 따라서 우리 주변 바다를 안정적으로 관리하고 바다를 둘러싼 갈등을 무력충돌이 아닌 평화롭게 조정하기 위해서는 적정 규모의 해군-해병대-해양경찰 병력 구축이 무엇보다 중요하다. 적정 병력 규모는 안보 환경, 예상되는 위협, 주변국 병력, 국가 재정 여건, 인구구조 등을 종합적으로 고려하되, 국가적인 노력과 의지의 결집 역시 매우 중요한 요소다.

54) 외교부, 『외교백서 2020』(2021), pp.213-214.

전방위 해양안보 역량 강화 우리나라 국가안보전략서는 다양한 안보위협에 대비할 수 있도록 국방태세 및 역량 구축이 필요함을 명시하고 있다. 이를 위해 다양한 위협으로부터 우리 스스로를 지키고 국민의 안전을 확보하는 방안을 최우선으로 추진하며, 4차 산업혁명 기술을 국방 전 분야에 적용하고, 각 군의 균형발전과 합동성을 실질적으로 강화해야 함을 강조하고 있다. 또한, 해양을 포함한 모든 유형의 재난에 대해 현장 지휘권을 명확히 하고, 일사불란한 지휘통제체계와 유관조직간 협업체계 구축을 명시하고 있다. 해양경찰 등 일선 현장대응 기관들은 신속한 인명구조 및 재난복구를 위해 인력양성과 장비를 보강해야 한다.⁵⁵⁾

해군-해병대-해양경찰은 국가안보전략을 구현하고 뒷받침하기 위한 핵심축이자 합동전력의 일부로서 전방위 해양안보 역량을 강화해야 하며, 상호 긴밀한 작전 및 협조체제를 구비해야 한다. 특히 합동성 강화를 위해 바다를 포함하여 지상, 공중, 우주, 사이버 등 전 영역에서 작전할 수 있는 역량을 건설해야 한다. 해군은 『해군비전 2045』의 “해양강국, 대양해군”을 구현하고 SMART Navy⁵⁶⁾를 건설함과 동시에 해병대는 『해병대비전 2049』에서 제시하고 있는 “전방위 위협에 신속대응 가능한 스마트 국가전략기동군”으로 거듭나야 한다. 해양경찰도 “현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰” 건설을 위해 중단없는 정책 구현과 “세계일류 해양한국의 든든한 동반자”라는 비전을 구현하기 위해 미래사회와 해양환경 변화를 주도하는 세계일류 해양종합 집행기관이 되어야 한다. 이를 위해 해양경찰은 전략적인 전력 운용과 각종 해양정보를 기반으로 능동적 해역통제 개념을 구현해야 한다.

국민들의 안전한 해양활동 보장을 위해 고밀도 바다 안전망을

55) 국가안보실, 앞의 책(2020), pp.70-71, p.102.

56) Strong Maritime forces Accomplished with Revolutionary Technology Navy, 바다에서 힘으로 국가정책을 뒷받침할 수 있는 4차 산업혁명 첨단기술 기반의 해양강군

구축해야 한다. 해상사고의 특성인 낮은 생존율과 다중 인명사고 등을 고려해 신속한 구조를 위한 항공 수색구조를 활성화하고 다중 인명구조용 항공기 운용이 필요하다. 또한, 해양안전관리 업무를 일원화하여 효율성을 제고하고, 국제 해양범죄에 대한 전문 수사 및 대응역량을 강화해야 한다. 해양오염사고에 대한 원격 감시장비 등을 도입하여 해양환경에 대한 안정적 관리를 추진해야 한다.

해군-해병대-해양경찰은 평시부터 대규모 전면전에 이르는 분쟁의 모든 스펙트럼에서 전방위 해양방위력을 발휘할 수 있는 능력과 대비태세를 갖추어야 한다. 최근 전·평시 개념이 모호한 회색지대⁵⁷⁾와 다양한 수단 및 방법이 동원되는 하이브리드전⁵⁸⁾에 대비하여 해양경찰의 역할이 더욱 확대되어야 한다. 해병대는 전통적인 상륙작전을 뛰어넘어, 유·무인 복합 입체고속투사능력을 구비하고 즉응성, 기동성, 치명성을 바탕으로 요구되는 장소와 시간에 신속하게 전투력을 전개하여 다양한 위협에 대응할 수 있어야 한다. 특히 연안과 도서를 중심으로 원거리 감시정찰 및 장거리 정밀타격능력을 구비하여 해양통제를 지원하는 등 전방위 해양안보 역량을 강화해야 한다. 해군은 다양한 첨단전력을 건설하여 국민의 안전과 국익이 위협받는 어느 곳이라도 전개할 수 있는 대비태세를 갖추고, 신뢰성과 생존성을 갖춘 전쟁 억제 능력을 보유해야 한다. 억제 실패 시에는 해군-해병대-해양경찰이 유기적인 협조체제와 전방위 해양방위력을 발휘하여 최단 시간 내 최소 피해로 분쟁을 종결할 수 있어야 한다.

이를 위해, 해군-해병대-해양경찰은 다양한 분야의 인재를 선발 및 육성하며 가장 험난한 환경에서 역량을 발휘할 수 있도록

57) 전쟁과 평화 어느 쪽도 아닌 모호한 갈등을 표현하는 용어, 자신의 의도를 드러내지 않고 점진적인 방식으로 안보 목표를 성취하는 전략적 행위.

58) 군사력뿐만 아니라 경제력, 정치공작, 심리전, 사이버 등 다양한 요소를 활용하여 상대를 공격하는 전쟁 형태.

엄정한 군기, 용맹함, 자긍심, 임무와 책임을 완수하는 자세를 유지해야 한다. 또한 해양인으로서 특유의 전우애를 바탕으로 상호 존중 및 협력하여 “근무하고 싶고, 가고 싶고, 보내고 싶은” 최고의 조직으로 만들어야 한다.

안정적인 해양환경 기반 조성 우리는 지난 약 70년 동안 한·미동맹을 근간으로 비교적 안정적인 안보환경을 유지하고, 경제성장과 국가발전을 이룰 수 있었다.⁵⁹⁾ 특히, 국방백서에 따르면 해군, 해병대는 2018년부터 2020년까지 전군에서 가장 많은 230회의 연합훈련을 다양한 국가와 실시하였다.⁶⁰⁾ 해양경찰도 주변국과 해상 수색 및 구조협력 협정을 체결하여 관련 활동을 강화하고 있으며, 2000년 우리나라와 미국을 비롯한 6개국으로 구성된 북태평양 해안치안기관회의⁶¹⁾가 창립되었다. 2006년 이후부터는 우리



해군-해병대-해양경찰의 주요전력 및 활동

59) 국가안보실, 앞의 책(2020), pp.73-74.

60) 국방부, 앞의 책(2020), pp.88-90.

61) 북태평양 해안치안기관회의(NPCGF, North Pacific Coast Guard Forum)는 한국, 미국, 중국, 일본, 러시아, 캐나다 6개국으로 구성되어있다. 해양경찰청, 앞의 책, p.166.

해양경찰의 제안으로 매년 회원국간 각종 해양 상황에 대비한 연합훈련을 실시하고 있다. 이는 모든 국가가 바다를 공유할 권리가 있고, 바다가 지닌 속성인 접근성과 이동성, 개방성 등으로 인해 비교적 용이하게 해양전력을 집결하여 운용할 수 있기 때문이다. 따라서, 뜻을 같이하는 국가들과는 비교적 손쉽게 실질적 해양 교류협력을 강화할 수 있는 장점이 있다. 앞으로도 한·미 및 다국적 훈련뿐만 아니라, 국제 공조, 상호 함정 방문, 해양관련 회담, 정례협의체, 다자 대화 등 다양한 형태의 교류협력을 심화시켜 보다 안정적이고 유리한 해양환경 기반을 조성해야 한다.

I 우리는 누구인가?

II 왜 해양력이인가?

III 무엇을 어떻게 준비할 것인가?

IV 번영과 평화
를 향하여

해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상



04

IV. 번영과 평화를 향하여



Ⅳ. 번영과 평화를 향하여

바다로 오는 적을 막는 데는 수군만한 것이 없으니, 수군과 육군 어느 한 가지도 없앨 수 없습니다.

— 충무공 이순신

사랑하는 내 조국을 위해 일할 수 있는 기회를 주어 조국에 감사한다.
사랑하는 후손들이 다시는 내 조국을 남에게 빼앗기지 않도록 잘 지켜주기를 간절히 바란다.

— 손원일

명예롭게 지켜지지 못하는 평화는 더 이상 평화가 아니다.

— 존 러셀, 영국총리

우리가 마주칠 불행은 소홀하게 보낸 어느 시간에 대한 보복이다.

— 나폴레옹

본 글이 어떤 영원불변의 진리나 이론을 주장하는 것은 아니다. 하지만 대외의존적인 우리 경제구조, 대외무역을 바다에 절대적으로 의존하는 현재 상황, 국가 간 갈등 가능성이 높은 바다만이 가지는 독특한 특성 등 다양한 요인들이 근본적으로 변하지 않는 한 우리의 번영과 평화가 바다에 달려있다는 것은 ‘사실’이다.

번영과 평화의 핵심 공간인 바다를 지키고 활용하기 위해서 적절한 해양력은 필수다. 시어도어 루스벨트가 말한 ‘큰 몽둥이’가 필요한 건 아니다. 이웃 나라와 전반적인 국력, 경제 규모, 인구구조 등 여러 조건을 비교해도 ‘큰 몽둥이’를 가지는 것은 현실적으로 불가능에 가까우며, 그럴 필요도 없다. 하지만 공존공영과 안정적인 환경 조성에 기여하고, 최소한 우리 바다는 스스

로 지킬 수 있는 해양력은 반드시 갖추어야 한다. 이를 통해, 국가간 가장 갈등 가능성이 높은 바다에서 무력이 궁극적인 해결 방법이 되지 않도록, 문제 해결을 대화로 끌어낼 수 있는 해양력이 뒷받침되어야 한다. 해군-해병대-해양경찰은 국민의 안전한 해양활동을 보장하고, 국민은 안정적인 환경에서 다양한 분야의 해양산업을 활성화하여 국부를 증진할 수 있다. 번영이 있는 곳에 평화가 함께하며, 평화가 자리 잡은 곳에 비로소 번영도 누릴 수 있다.

병자호란 시 남한산성에 고립된 조선은 청나라와 강화를 추진하기 위해 보낸 국서(國書)에 “바다 한쪽 구석에 위치하여 오직 시서(詩書)만 일삼고 병혁(兵革)은 일삼지 않았다.”라고 기록하였다.⁶²⁾ 역사에 ‘만약’이라는 가정은 없다고 한다. 하지만 만약 바다 구석에 위치한 조선이 그 바다를 제대로 활용하고 시서(詩書)가 아닌 스스로를 지킬 수 있는 힘을 길렀으면 어땠을까? 만약 정약용의 바다경영론이 국가 정책으로 반영되었으면 어땠을까? 만약 해금정책이 아니라 적극적으로 바다로 나아가는 정책을 취했으면 어땠을까? 우리의 후손들도 오늘날을 돌아볼 때 ‘만약’이라는 가정을 다시 붙이지 않도록, 안타까운 역사가 반복되지 않기를 바란다. 단언컨대, 번영과 평화는 결코 구걸해서 얻을 수 있는 것이 아니라, 그것을 지키고자 하는 능력과 의지를 갖춘 사람만이 누릴 수 있는 특권이다.

해양인들은 번영과 평화를 위해 진취적인 생각과 자세로 상호 결집 및 공동 발전을 모색하여 해양력의 핵심을 구성해야 한다. 또한 여기에 정부의 노력과 국민적 지지가 조화롭게 결합된다면 해양력에 기반한 번영과 평화는 우리와 오랫동안 함께할 수 있을 것이라 확신한다.

62) 『인조실록 34권』, 인조 15년 1월 11일, 6장.

**해양력에 기반한
번영과 평화를
위한 구상**





해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상

발간등록번호 37-9820001-017075-01

발행일 2021년 8월 15일

편집처 해군미래혁신연구단

발행처 대한민국 해군, 대한민국 해병대, 대한민국 해양경찰

디자인 국방출판지원단 편집디자인과

인쇄 국방출판지원단 N21060799

* 이 책지는 저작권법에 의해 무단 전재 및 무단 복제를 금합니다.



해양경찰청
KOREA COAST GUARD



대한민국해군
REPUBLIC OF KOREA NAVY



대한민국 해병대
REPUBLIC OF KOREA MARINE CORPS