

---

# 세계 주요국의 해양전략 동향

Analysis of National Maritime Strategies of World Great Powers

민영훈 · 정현욱 · 김소연



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	민영훈, 정현욱, 김소연
내부연구진	연구책임자 민영훈 한국해양수산개발원 해양연구본부 전문연구원 공동연구원 정현욱 한국해양수산개발원 해양연구본부 전문연구원 공동연구원 홍길동 한국해양수산개발원 해양연구본부 전문연구원
연구기간	2022. 04. 01. ~ 2022. 10. 31.
보고서 집필내역	
연구책임자	민영훈 제1장, 제2장, 제6장
내부연구진	정현욱 제3장 김소연 제4장, 제5장
산·학·연·정 연구자문위원	반길주 인하대학교 국제관계연구소 안보연구센터 센터장 김태호 한국국제전략연구원 원장 이상희 대한민국 해군 소령

---

# 목차

## 요약\_i

<b>01</b>	<b>서론_1</b>	
	제1절 조사 배경 및 목적	1
	1. 조사 배경	1
	2. 조사 목적	2
	제2절 조사 범위 및 방법	3
	1. 조사 범위	3
	2. 조사 방법	4
	제3절 해양전략과 주요 조사내용	5
	1. 해양전략의 정의	5
	2. 주요 조사내용	6
<b>02</b>	<b>미국 해양전략_9</b>	
	제1절 개요	9
	제2절 해양안보전략	10
	1. 국가안보전략(National Security Strategy)	10
	2. 인도-태평양 전략(Indo-Pacific Strategy)	14
	3. 전 영역 해군력의 통합전략	23
	제3절 해운산업전략	26
	1. 해상교통시스템에 관한 국가전략	27
	2. 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표	30
<b>03</b>	<b>중국 해양전략_35</b>	
	제1절 개요	35
	1. 해양전략의 태동	36

2. 해양전략의 발전	38
3. 해양전략의 심화	45
제2절 해양안보전략	50
1. 해군 전략 범위 확대: 원해호위(遠海護衛)	51
2. 항공모함 건조	54
3. 글로벌 해군협력 및 해외 기지	56
제3절 해양산업전략	59
1. 해양경제	59
2. 거버넌스	61

## 04 영국 해양전략 \_65

제1절 개요	65
제2절 해양안보 전략	66
1. 인도·태평양 전략과 AUKUS	66
2. 해양안보 국가전략	69
3. 사이버 안보 전략	72
제3절 해양산업전략	73

## 05 프랑스 해양전략 \_77

제1절 개요	77
제2절 해양안보전략	78
1. 인도·태평양 전략	78
2. 해양 및 연안 국가전략	81
3. 해양 안보 이슈 대응전략	82
제3절 해양산업전략	84

---

## 06

### 결론 및 요약\_87

제1절 결론 및 요약	87
1. 미국 해양정책	87
2. 중국 해양전략	88
3. 영국 해양전략	90
4. 프랑스 해양전략	91
제2절 시사점	92

### 참고문헌\_97

---

## 표 목차

〈표 2-1〉 해상교통시스템에 관한 국가전략 행동계획 .....	29
〈표 3-1〉 1949-1977년 중국 해양전략 .....	38
〈표 3-2〉 중국의 근해 .....	42
〈표 3-3〉 1978-1997년 중국 해양전략 .....	45
〈표 3-4〉 덩샤오핑과 시진핑의 해양사상 비교 .....	46
〈표 3-5〉 2008-2022년 중국 해양전략 .....	48
〈표 3-6〉 중국 해양전략 .....	49
〈표 3-7〉 중국의 역대 국방백서 및 주요 국방 관련 보고서 .....	52
〈표 3-8〉 중국 전투함 증강 추이 .....	55
〈표 3-9〉 중국 주요 해군사(海軍史) .....	58
〈표 4-1〉 영국 ‘해양전략 2050’ 주요 내용 .....	74

---

## 그림 목차

〈그림 2-1〉 중국의 해양세력 변화추이 .....	24
〈그림 3-1〉 중국의 제1도련과 제2도련 .....	43
〈그림 3-2〉 동아프리카 지부티 위치 .....	57
〈그림 3-3〉 2018년 중국 해양국→자연자원부로 통합 .....	62
〈그림 4-1〉 항공모함 ‘쿤 엘리자베스호’의 항모전단 항로(2021년 기준) .....	68
〈그림 4-2〉 세계 주요 해상 교통로와 전략적 관문 .....	71
〈그림 5-1〉 프랑스의 인도·태평양 전략 수행 범위 .....	79
〈그림 5-2〉 인도·태평양 내 프랑스의 영토 및 배타적 경제수역 현황 .....	80
〈그림 5-3〉 인도·태평양 지역 내 프랑스 해양안보 이슈 대응 범위 .....	83
〈그림 5-4〉 인도·태평양 지역 내 프랑스 주요 군사 주둔 지역 .....	84

## 요약

# 세계 주요국의 해양전략 동향

민영훈 · 정현욱 · 김소연

## 1. 미국 해양정책

미국의 해양정책은 안보전략에 있어 국가안보체제의 핵심적인 부분을 담당한다. 특히, 미 해군은 미국 중심의 국제질서를 유지하기 위한 전략 자산으로 국가안보전략의 가장 핵심적인 역할을 담당한다. 따라서 본 보고서는 거시적 관점에서 2022년 10월 미 백악관에서 발표한 국가안보전략을 분석하고 미국의 해양안보전략의 방향성과 행동계획 등을 분석하였다. 미국은 국가안보전략을 통해 대내·외 미국의 안보환경을 민주주의와 독재정권의 대립으로 규정한다. 특히, 중국과 러시아의 안보위협이 지속적으로 증가하고 있는 가운데 이러한 위협이 미래 미국의 최대 도전과제가 될 수 있다고 정의하면서, 미국이 추구하는 핵심가치인 자유롭고, 개방되며, 안전하고, 번영하는 국제질서를 수호하기 위해 중국의 강압적 외교, 러시아의 주변국 정치 개입 등이 근절되어야 한다고 언급하고 있다.

또한 미국은 국가안보전략 수립 이전 인도-태평양 지역에 있어 중국의 패권 확장을 대응하기 위해 2022년 2월 인도-태평양 전략을 수립하였다.

---

이에 본 보고서는 지역 안보 전략이면서, 기후변화와 역내 경제협력까지 포괄적으로 다루고 있는 인도-태평양 전략을 분석하였다. 이 전략에서 미국은 역내 중국의 패권 확장 뿐만 아니라 역내 주요국인 중국, 러시아, 일본 등의 세력 확장 및 개입 등에 대한 전략까지 수립하고 있다. 특히, 바이든 행정부는 통합 억제력이라는 새로운 협력방안을 통해 역내 동맹국 및 협력국과 협력을 강화하고, AUKUS, QUAD 등 안보협의체를 통해 안보 및 안전을 강화하는 동시에, IPEF라는 경제협력체를 통해 경제회복 또한 지원할 것을 약속하고 있다.

미국은 이러한 안보전략과 더불어 해운산업전략으로서 해상교통시스템에 관한 국가전략과 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표를 수립하고 있다. 해상교통시스템에 관한 국가전략은 미 해상교통위원회에서 5년 단위로 수립하는 국가전략으로 안전하고 깨끗하며 지구적으로 통합된 미국의 해상교통시스템을 구축하기 위한 국가전략이다. 반면, 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표는 미 의회의 요청에 따라 2020년 미 교통부 산하 해양청에서 개발한 것으로 국가기간 산업인 해운을 전략적으로 보호하고 육성하기 위해 수립된 국가목표이다. 실제 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표는 미 해상교통위원회의 해상교통시스템에 관한 국가전략의 일환으로 미연방정부의 규정과 정책이 국제해운시장에서 미국 선박들의 경쟁력을 약화시키고 있다고 판단하여 이러한 규정들을 구별하여 개선하기 위한 국가방향을 담고 있다.

## 2. 중국 해양전략

중국은 시진핑 집권 이후 해양강국 건설에 관한 구체적인 방향과 해양자원 개발 능력 향상, 해양경제 발전, 해양 생태 환경 보호, 국가 해양 권익 수호 등의 해양산업전략을 수립하여 추진해 오고 있다.

중국의 해양안보전략은 2013년 해양강국 건설을 위한 방향 제시 이후 강한 해군 건설을 중심으로 추진되어져 왔다. 특히 과거 해양안보전략이 근해방어를 중심으로 상대국의 반접근을 주안점으로 삼았다면, 시진핑의 강한 해군 건설은 원해호위를 실현하여 대양으로 진출하는 원양해군을 목표로 하고 있다. 이는 중국이 전세계의 해양에서 활동하는 강한 해군을 건설하여 서방국으로 경사되어 있는 국제질서를 중국 중심으로 전이하겠다는 목표를 담고 있다. 이를 위해 현재 중국은 항공모함 전단 구축을 전략 방안으로 추진 중에 있으며, 전 세계 해군 확장을 위한 해외 기지 확보를 위해 노력하고 있다. 항모 전단의 경우, 현대 원양해군의 필수 전략 자산으로 원거리에서 독립적인 군사작전을 실현시킨다. 해외 기지의 경우 본토 이외 해외에 보급기지를 구축하여 장기간의 해외 군사작전이 가능토록 한다. 이에 중국은 ‘진주목걸이 전략’으로 불리는 전략을 통해, 아프리카 북부, 인도양, 중국 남부를 연결하는 거점 해외 기지를 확보하기 위해 주변국과 전략적으로 협력하고 있다.

또한 중국은 해양산업발전과 관련하여 해양자원 개발 능력 향상, 해양경제 발전, 해양 생태 환경 보호, 국가 해양 권익 수호를 위한 전략을 추진 중에 있다. 특히, 중국 자연자원부는 해양 개발 능력 향상과 관련하여 자원 개발 기술 국산화를 위해 기술 개발에 막대한 투자를 하고 있으며, 해양 자원 개발 국영 회사를 통해 지속적인 해양 자원 개발이 이루어 질 수 있도록 해양산업 구조를 개선하였다. 이 밖에 해양 생태 환경 보호를 위해 원양 어선 능력을 제고하여 연안 해양 생태계를 보존하면서도 어획량을 지속적으로 유지하기 위한 방안을 추진 중에 있다. 이와 더불어 해운 산업 고도화를 위한 선박 산업 체인 경쟁력 강화와 크루즈 선박 등에 투자하고, 조선 및 해양 엔지니어링 장비 산업의 혁신과 발전을 촉진하여 2035년까지 해양산업 강국을 실현하겠다는 계획을 추진 중에 있다. 또한 중국은 국가 해양 권익 수호를 위해 과거 분산되어 집행되던 해양에서의 법집행 기능을

---

2021년 중국 해경법으로 통합, 제정, 시행하여 해경의 관할 수역과 법집행 범위를 확대하고, 중국의 법집행에 반하는 행위에 대해 무기 사용을 공적으로 허용하였다.

### 3. 영국 해양전략

영국의 해양안보전략은 2021년 발표된 경쟁시대의 글로벌 영국이라는 통합전략서의 일부에서 나타난다. 이 전략에서는 영국이 인도-태평양 지역에 대한 관여를 지속적으로 확대할 것을 밝히고 있는데, 특히 2030년까지 지정학적, 경제적 중심이 인도-태평양 지역으로 이전될 것이라 전망하며, 이 지역의 안정과 평화가 미래 해양 전략의 중심이 될 것이라 언급하고 있다. 이 전략에서 영국은 전 세계 3위 소프트 파워, 세계 9위 경제력, NATO 회원국 중 2위의 국방력을 소유한 국가로 전 세계 해양에 해군력을 투사할 수 있는 국가로 스스로 평가하고 있다. 더불어 영국은 2021년 미국, 호주와 함께 AUKUS를 결성하여 3국이 핵잠수함 기술을 서로 공유하는 전략을 추진 중에 있다. 이는 전략 무기인 핵잠수함 기술을 3국이 공유하여 러시아와 중국을 함께 견제하는 전략이다. 이와 더불어 영국은 통합전략서의 일환으로 해양안보 국가전략서를 발표하고 자국 보호, 위협대응, 해양의 번영, 가치 수호 등 해양에 특화된 전략을 추진하고 있다. 이 전략은 해저자원 확보를 위한 해양영토 보호, 해양사이버 안보, 해양영역인식, 해양 경제 번영을 위한 해상범죄 예방, 선박안보 관리, 해적 대응 등을 다루는 동시에 유엔해양법협약 준수 등 규칙기반 질서를 강조하고, 회복력 있는 해양 등을 목표로 추진하고 있다.

영국의 해양산업전략은 영국 교통부에서 2019년 발표한 해양전략 2050을 통해 추진되고 있다. 이 전략에서 주로 다루고 있는 것은 해양 분야에서

영국의 전통 산업, 보험, 해사, 선박금융 등에 관한 사항을 담고 있으며, 이러한 해양산업의 성장을 위해 해양혁신, 기술강화, 해양인력 양성, 해양 인프라 투자 등이 이루어져야 할 것을 주로 다루고 있다. 영국 이외에도 2019년 9월 해양산업 서비스, 조선, 항만 인프라, 엔지니어링, 해상운송, 무인선박 등을 다루는 영국의 해양 5개년 계획을 수립하여 진행하고 있다.

#### 4. 프랑스 해양전략

프랑스의 해양안보전략은 지정학적 위치로 인해 본토와 지중해, 대서양 수역 등의 안보는 NATO를 통해 이루어지고 있다. 그러나 프랑스는 인도-태평양 지역의 다수 프랑스령 도서국에 대해 관할권을 행사하고 있어 이들 지역의 안보와 관련하여 프랑스만의 인도-태평양 전략을 수립하여 시행하고 있다. 특히 2021년 프랑스는 과거의 전략을 통합하여 그들만의 인도-태평양 전략을 발간하고 최근 미·중간 패권 경쟁이 심해지는 이 지역에 있어서 제3자로서 균형자 역할이 필요함을 강조하고 있다. 이 외에도 프랑스는 해양 및 연안에 대한 국가전략을 수립하고 프랑스의 관할권이 적용되는 수역에 있어 공간관리와 개발, 보호를 위한 전략을 추진하고 있다.

프랑스의 해양산업전략은 범부처 차원의 해양위원회를 통해 지속가능한 해양발전계획을 수립하고 이를 통해 국가항만전략을 추진 중에 있다. 이 국가항만전략은 프랑스의 항만 인프라를 고도화하여 컨테이너 처리효율을 60~80%까지 향상시키는 것을 목표로 하고 있다. 해양발전계획은 국가항만전략 이외 해저탐사 및 개발 자원 계획과 재생가능한 해양에너지 개발을 위한 계획도 포함하고 있다. 이 계획에 따라 프랑스는 현재 해운항만 개발 투자를 지속적으로 확대하고 있으며, 친환경 인프라와 운송수단 개발을 위한 노력하고 있다.

---

## 5. 시사점

현재, 전 세계 해양전략은 인도-태평양을 중심으로 새롭게 구성되고 있는 반면, 수립된 전략에서 강대국의 패권 경쟁이 가시화되고 노골화되면서, 국제사회 질서의 불확실성을 더하고 있다. 이에 이러한 현상에 효율적으로 대응하기 위해서는, 강대국 및 세계 주요국의 해양전략을 지속적으로 모니터링하는 플랫폼 내지 시스템이 필요할 것으로 판단된다. 특히, 현재 우리나라의 경우, 해양전략 동향 파악 및 연구가 분야에 따라 분절적으로 이루어지고 있어 국가전략으로서 통합적인 고려를 위한 해양전략 파악이 어려운 것으로 사료된다. 따라서, 국가전략 수립의 근거자료로 활용하기 위한 분야별 해양전략 동향을 통합적으로 모니터링 관리, 분석할 수 있는 기관 확충 내지 시스템 구축이 필요한 것으로 판단된다.

# 01

## 서론

### 제1절 조사 배경 및 목적

---

#### 1. 조사 배경

최근 미·중간 패권 경쟁과 러시아의 강대국화는 기존 국제질서에 현상 변경을 요구하고 국제정세에 긴장과 불안을 가증시키고 있다. 특히 시진핑 주석의 중국몽과 해양강국 건설은 해양에서의 미·중간 경쟁을 심화시키고 중국 주변 해역에 있어서 미국 중심의 해양질서에서 중국 중심의 질서로 현상 변경을 요구하고 있다. 그리고 최근 러시아의 우크라이나 침공은 세계 에너지 안보, 식량 안보 등에 위협 요소로 작용하고 있으며, 중국의 대만문제와 남중국해 내수화 시도 등은 미국과의 군사 안보 경쟁을 심화시키고 있다.

이러한 불안한 국제정세 가운데, 주요국의 국가전략을 파악하는 것은 국가 정책을 수립하는 필수적인 요소라 할 수 있다. 국가전략은 “한 국가가 전략수행능력을 바탕으로 환경의 동태적 변화에 적응하면서 국가의 생존 및 발전을 위하여 인식되는 국익의 실현을 추구하고, 아울러 국가목표의

---

효율적 달성을 꾀하는 방안”으로 정의한다.<sup>1)</sup> 따라서 주요국의 국가전략을 조사·분석하는 것은 그 국가의 전략수행능력을 간접적으로 확인하고 그 국가가 중점적으로 고려하는 주변 환경의 동태를 파악하며, 국가의 생존을 위해 인식하는 국익을 알고 그들이 추구하는 목표 달성 방안을 통해 그 국가가 가지는 국력을 간접적으로 확인하기 위한 것이다. 이러한 작업은 약육강식의 국제사회에서 우리나라의 국가역량을 객관적으로 파악하고 향후 우리나라가 나아가야 할 방향을 설정하는데 필수적이라 할 수 있다. 또한 우리나라와 환경이 유사한 주요국의 국가전략을 벤치마킹하여 우리나라의 국력을 투사할 수 있는 분야를 미리 학습할 수도 있다. 특히 해양의 경우 대부분의 국가가 분야별로 파편화된 전략을 수립하고 있어 주요국의 부문별 해양전략을 파악하는 것은 상당한 시간을 요구한다. 따라서 주요국의 해양전략을 조사·분석하는 것은 국가 정책 결정자에게 적절한 시기에 원하는 정보를 제공하기 위한 필수적인 작업이라 할 수 있다.

## 2. 조사 목적

주요국의 해양전략에 관한 조사·분석은 향후 우리나라 해양전략 수립에 기초데이터를 제공한다. 세계 주요국은 막대한 자원을 바탕으로 세계 해양 질서를 주도하고 자국 중심의 해양 이익을 확보하기 위해 해양전략을 수립한다. 따라서, 주요국의 해양전략 조사는 주요국의 해양 핵심이익을 파악하고 이를 통해 우리나라의 해양전략 방향을 설정하는데 단초를 제공한다.

또한 주요국 해양전략 조사는 주요국들의 해양력을 파악하고 해양에서 그들이 달성하고자 하는 목표를 확인하여 우리의 이익 달성을 위해 그들과 협력할 수 있는 방안을 찾는 근거를 제공한다. 해양전략은 기후변화, 해양

---

1) 배정호(2000), pp. 4-5.

안보 등 급변하는 국제정세에 대응하기 위한 주요국의 거버넌스에 관한 내용을 포함한다. 더불어 해양전략은 해양에서의 핵심이익 달성을 위해 주요국의 역량 투자 방향과 협력 방안 또한 제시한다. 따라서 해양전략의 조사는 향후 우리나라가 주요국과 해양을 매개로 협력체계를 구축할 수 있도록 기초데이터를 제공한다.

더불어 이번 조사를 통해 향후 세계 주요국의 해양전략을 지속적으로 모니터링 할 수 있는 방안을 마련하고자 한다. 전략은 주로 전략목표, 행동계획, 이행방안 등의 계층으로 구성된다. 그리고 이러한 전략목표 등은 장·단기 계획에 근거하여 수정되고 보완된다. 이는 급변하는 국제해양정세 속에 계층별로 최적화된 전략을 수립 및 유지하여 국가의 이익을 최대한 달성하기 위함이다. 결국 전략이라는 것은 정세변화 속에 유기적으로 변화하며, 이러한 전략을 정확히 파악하기 위해서는 지속적인 모니터링과 주변 환경에 대한 종합적인 조사가 필요하다. 따라서 이번 조사를 통해 주요국의 해양전략을 지속적이고 통합적으로 모니터링할 수 있는 근거를 마련하고자 한다.

## 제2절 조사 범위 및 방법

### 1. 조사 범위

이 조사는 주요국의 대상을 미국, 중국, 영국, 프랑스로 한정하여 이들 국가의 해양전략을 조사한다. 미국과 중국은 세계 해양 질서의 양대축으로 양국의 해양전략 및 정책을 조사함으로써 거시적 관점에서 해양전략의 흐름

---

을 파악할 수 있다. 특히, 최근 미·중간 안보경쟁이 치열해지는 가운데, 양국의 해양안보전략을 조사하는 것은 향후 국제안보질서의 방향을 가늠할 수 있는 기초가 될 것이다. 유럽연합의 주요국이었던 영국은 브렉시트 이후 유럽 주요국과 경쟁관계를 형성할 것으로 판단되어 향후 유럽 지역의 해양세력 전이 또는 변경을 파악하기 위해 영국의 해양전략을 조사한다. 프랑스는 유럽연합의 주요국으로 유럽연합이 추구하는 해양전략을 알아보기 위해 조사한다.

## 2. 조사 방법

먼저, 전문가 자문을 통해 주요국이 최근 수립하고 있는 해양전략을 파악한다. 이는 광범위한 주요국의 해양전략에서 주된 쟁점사항과 핵심목표 등을 전문가를 통해 확인하고, 주요국이 설정하고 있는 핵심목표의 배경과 환경을 파악하여 제한된 시간에 주요국의 해양전략에 대한 이해도를 높이기 위함이다.

또한 주요국 의회 및 행정기관의 기능과 역할에 관한 정부보고서를 수집 및 분석한다. 이는 주요국의 거버넌스를 확인하여 해양전략 목표 달성과 관련한 주요 기관의 역할을 파악하고 향후 해양전략 변화에 있어 각 기관의 기능을 지속적으로 모니터링하기 위함이다.

마지막으로 해양전략에 관한 주요국의 학술 및 보도자료 등을 조사·분석한다. 이는 주요국이 현재 추진하고 있는 해양전략의 장·단점을 분석하여 향후 우리나라의 해양전략 수립에 기초자료로 활용하기 위함이다.

## 제3절 해양전략과 주요 조사내용

### 1. 해양전략의 정의

국가전략으로서 해양전략은 지금까지 해군력을 중심으로한 안보전략으로 이루어져 왔다. 이는 국가전략으로서 나라의 장·단기 목표를 설정하고 목표달성에 필요한 행동계획을 수립하는 과정에서 외부의 압력으로부터 국가의 이익을 보호하기 위한 국가의 힘(power)을 운용하는 것이 직접적으로 작용했기 때문이다. 그러나 현대에 있어 국가 이익과 목표를 달성하는 것은 단순히 힘에 의한 것만은 아니다. 예를 들어, 미국의 경우 국가전략에서 다자간 경제협약체를 수단으로 중국의 팽창을 견제하고 자국 중심의 국제질서를 유지한다. 중국의 경우 해양 강국을 실현을 위해 강한 해군 건설 뿐만이 아닌 해양산업 강화 또한 함께 추진한다. 따라서 현대의 해양전략은 안보에 국한하지 않고 국가 전체 역량을 활용하여 해양에서 발생하는 국가 이익을 달성하도록 하는 국가전략이라 할 수 있다.

사실 현대의 국가전략이라 함은 앞에서도 언급한 바와 같이 “한 국가의 종합적인 능력을 바탕으로 다양한 환경 변화에 적응하면서 국가의 생존 및 발전을 위하여 인식되는 국익의 실현을 추구하고 국가목표를 효율적으로 달성하고자 하는 방안”이라 할 수 있다.<sup>2)</sup> 해양전략 또한 국가전략의 한 분류로 해양으로부터 발현하는 국가의 핵심이익을 보호하고 미래 국가 생존과 발전을 위해 활용할 수 있는 국가의 종합적인 능력을 바탕으로 수립되어야 한다. 따라서 이 보고서에서 다루고자 하는 해양전략은 안보로서의 해양전략과 더불어 주요국이 핵심적으로 고려하는 해양산업전략 또한 포함한다.

2) 배정호(2000), p. 2.

---

## 2. 주요 조사내용

본 조사보고서는 먼저 미국의 해양전략을 해양안보전략과 해운산업전략으로 분류하여 조사한다. 미국의 해양안보전략은 국가안보전략, 인도-태평양 전략, 그리고 전 영역 해군력의 통합전략으로 구성된다. 미국의 해양안보전략은 전 세계 미국 중심의 국제질서 유지 방안과 직결된다. 따라서 미국의 국가안보전략과 해양안보전략은 유기적으로 연결되어 있다. 그리고 인도-태평양 전략은 중국의 성장과 러시아의 팽창을 견제하기 위해 수립된 전략으로 남중국해, 동중국해, 태평양에서의 미국 세력 회복을 위해 수립되었다. 미국의 마지막 해양안보전략인 통합전략은 국가안보전략과 인도-태평양 전략의 이행에 있어, 미 해양군(해군, 해병대, 연안경비대)의 역할과 구체적인 이행방안을 담고 있다.

미국의 해운산업전략은 미 해상교통위원회에서 수립한 해상교통시스템에 관한 국가전략과 미 교통부에서 작성한 강한 해양 국가를 위한 전략으로 구분된다. 미국은 과거부터 해상교통로 보호를 해양전략의 핵심이익 중 하나로 여겨왔다. 이에 미국 연방 정부는 해상교통시스템과 그것을 이용하는 해운에 대한 산업전략을 광범위하게 수립해 왔다. 특히, 미 해상교통위원회는 연방 정부간 업무를 조정하는 기구로서 효율적이고 안정적인 해상교통시스템 구축을 위해 해상교통시스템에 관한 국가전략을 2017년 수립하였다. 반면 미 교통부에서 작성한 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표는 최근 미 의회의 요청에 따라 수립된 것으로 미군의 해외 주둔 기지가 축소되면서 미국적 선박의 경쟁력과 활용도가 낮아지는 것을 우려하여 미국 선박을 지속적으로 활용하기 위한 방안을 개발·작성한 것이다.

다음으로 본 조사보고서는 중국의 해양전략을 역사적 변천을 알아보고 이후 최근 시진핑 정부에서 추진하는 해양전략을 해양안보, 해양경제, 거버넌스로 구분하여 조사한다. 중국 해양전략의 역사적 변천에서는 중국의 내

륙적 사고 방식이 해양의 가치를 인식하는 과정을 통시적 관점에서 조사·분석한다. 중국은 2차 세계대전 이후부터 해군력에 대한 중요성을 본격적으로 인식하기 시작했고, 연안으로부터 적의 침입을 방어하기 위한 전략을 수립하였다. 이후 덩샤오핑 집권부터 중국은 개혁개방을 위해 해양에 대한 접근법을 방어에서 교류로 확대하고 해양자원 개발 등에 박차를 가한다. 그리고 중국은 자국 성장이 본격화되는 1990년대 말부터 해양의 전략을 연안에서 근해로 확장하기 시작한다. 이를 위해 중국은 군 현대화와 해군력 확장을 도모한다. 이후 중국은 2012년 해양 강국 건설을 발표하고 해양자원 개발, 해양 경제 발전, 해양 생태환경 보호, 해양으로부터의 국가 권익보호 등을 강조하며, 종합적인 해양전략 추진을 시작하였고 이러한 해양전략의 방향은 현재까지 유지되어 오고 있다.

현재 중국의 해양전략은 미국과의 전략적 경쟁 중심으로 이해할 수 있다. 특히 시진핑 주석은 “강한 해군 건설”이라는 기치 아래 중국의 해군력이 태평양과 인도양에서도 영향력을 행사할 수 있도록 해양안보전략을 추진하고 있다. 이는 미국 중심의 질서에 대해 신형대국으로서 현상변경을 요구하기 위한 중국의 해양안보전략이라 할 수 있다. 중국은 이를 위해 2012년 이후 현재까지 2척의 항공모함을 취역시켰고, 현재는 3번째 항공모함을 건조 중에 있으며, 중국군 해외 주둔을 위한 해외 항만 및 기지를 확보 중에 있다. 또한, 시진핑 주석은 해양자원 개발, 어업자원 확대, 선박 건조 능력 향상 등과 같은 해양경제 성장과 관련한 해양 전략 또한 추진 중에 있다.

다음으로 본 조사보고서는 영국과 프랑스의 해양전략을 해양안보전략과 해양산업전략으로 구분하여 조사·분석한다. 영국은 전통 해운산업 강국이지만 해양안보전략에 관하여는 미국 등 동맹국과의 다자협력을 통해 주로 추진해온 것으로 파악된다. 영국의 해양안보전략은 해양안보 국가전략서에 기술되어 있으며, 크게 자국 보호, 위협 대응, 해양번영, 가치수호, 안전하

---

고 회복력 있는 해양으로 목표를 제시하고 있다. 특징적인 것은 최근 영국의 해양안보전략이 미국 인도-태평양 전략과 함께 이들 지역에 대한 해양안보 문제를 논의하기 시작했다는 것이다. 유럽 지역 내 제한되었던 해양안보 문제를 브렉시트와 함께 전세계 해양으로 논의를 확대하고 있는 것으로 파악된다. 또한 영국은 해양산업발전을 위해 해양전략 2050이라는 전략을 발표하고, 특히 스마트 해운, 스마트 항만 등과 같은 미래 혁신 기술을 중점으로 국가 전략을 추진하고 있다.

프랑스의 해양전략의 경우, 태평양 도서에 위치한 프랑스령의 해외 영토 등 해양영토 관리가 중심을 이룬다. 이에, 프랑스는 일찍부터 인도-태평양 지역을 포함한 해양전략을 수립해 왔고, 이를 통해 해외 영토의 효과적 관리를 위한 군사력 확대 등을 지금까지 추진해 오고 있다. 또한 해양산업과 관련하여 프랑스는 지속가능한 해양발전을 모토로 국가항만전략 등을 수립하여 지속적인 항만 개발을 추진해오고 있으며, 이 외에도 해저탐사 및 해양자원개발, 친환경 에너지 개발에 관한 계획 또한 수립하여 추진하고 있다.

## 02

# 미국 해양전략

### 제1절 개요

---

미국은 전술한 바와 같이 국제질서에서 미국의 이익과 체제의 안정을 위해 국가전략으로서 수립되는 해양안보전략이 있으며, 그 외 분야별로 수립되는 해양산업 전략 또는 정책이 있다. 해양안보전략의 경우, 미 백악관의 국가안보전략(National Security Strategy)을 위시한 인도-태평양 전략(Indo-Pacific Strategy), 미 국무부의 국가방위전략(National Defense Strategy), 미 해군-해병-연안경비대가 함께 개발한 해양에서의 이점(Advantage at Sea)이 있다. 해양안보전략 외 해운과 관련된 전략의 경우, 미 해상교통위원회에서 개발한 해상교통시스템에 관한 국가전략(National Strategy for the Marine Transportation System)과 미 교통부의 강한 해양국가로서의 목표(Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress)가 있으며, 해양에너지자원과 관련된 전략은 미 국립해양대기청의 해양정책위원회(Ocean Policy Committee)에서 개발한 미 배타적경제수역에 대한 국가전략(National Strategy For Mapping, Exploring, and Characterizing the United States Exclusive Economic Zone)이 있다.

---

## 제2절 해양안보전략

---

### 1. 국가안보전략(National Security Strategy)

#### 1) 여건 분석 및 전략 목표

미 국가안보전략은 현재와 미래의 대내·외 국가안보환경을 분석하여, 미 행정부의 안보방향을 제시하는 것으로 가장 상위의 국가전략에 해당한다. 이 국가안보전략은 현재 미국이 직면한 도전환경을 민주주의와 독재정권의 대립으로 분석하고 중국과 러시아의 독재주의적 팽창에 대한 견제의 필요성을 정의하고 있다. 구체적으로 중국이 인도-태평양 지역에서 자국의 세력 팽창을 위해 경제력을 이용한 강압적(coersive) 외교를 펼치고 있다고 규정하고 있다. 특히, 중국이 최근 발전된 기술력을 활용하여 인도-태평양 지역의 개발도상국에게 중국의 정책 또는 이념에 동조하도록 강요하고 있으며, 또한 국제기구를 지렛대로 이용하여 중국의 자본 또는 기술이 간접적이면서도 지속적으로 개발도상국에게 투입될 수 있도록 유도하고 있다고 이 전략서는 밝히고 있다.

또한 미 국가안보전략은 러시아가 정보 및 사이버 능력을 이용해 중앙아시아, 유럽 등 주변국의 민주적 절차와 정치에 개입하여 국제질서의 불안을 조장하고 있다고 규정하고 있다. 특히, 이 전략서는 최근 발생한 러시아-우크라이나 전쟁은 독재정권의 독단적 행위로 보고 이러한 침략 행위가 세계 질서의 근간에 위협이 되고 있다고 언급하고 있다. 또한, 현재 러시아는 우크라이나전에서 상대적으로 수세에 처하고 있으며, 이러한 수세가 러시아의 핵무기 위협 수준을 높이는 원인으로 작용하고 있다고 보고 있다.

마지막으로 미 국가안보전략은 현재의 국제사회가 기후변화 위기, 식량

위기, 전염병 위협, 테러 위협, 에너지 부족, 물가상승 등에 직면하고 있다고 분석하고 이러한 문제를 해결하기 위해 미국의 역할이 필요하다고 강조한다. 이러한 도전들은 국가안보뿐만 아니라 국제사회의 안보 유지를 위해 즉각 해결해야 할 문제지만, 지정학적 경쟁, 민족주의, 포퓰리즘 등으로 문제 해결에 어려움을 주고 있다고 분석하고, 새로운 방향의 문제해결 방법이 필요하다고 분석하고 있다.

이러한 국제정세에 관한 분석을 중심으로 미 국가안보전략은 미국이 추구해야 하는 핵심가치를 자유로운(free), 개방된(open), 안전한(secure), 번영하는(prosperous) 국제질서로 정의한다. 자유는 모든 사람들이 기본적으로 보편적인 권리와 자유를 보장받는 것이며, 개방은 근본적인 원칙에 동참한 국가들이 원칙의 실현에 참여할 수 있는 기회를 동일하게 가지는 것이고, 번영은 모든 국가들이 자국민의 생활 기준을 지속적으로 향상시킬 수 있는 것이며, 마지막으로 안전이라는 것은 모든 국가가 어떠한 위협, 강제, 협박으로부터 자유한 것을 의미한다. 이러한 핵심가치는 미국의 동맹국과 파트너들간 공유할 수 있는 가치로, 자기결정(self-determination), 영토 보전(territorial integrity), 정치적 독립(political independence) 등에 관한 근본적인 원칙들을 기반으로 이루어진다. 미 국가안보전략은 이러한 원칙 아래 미국뿐만이 아닌 모든 국가가 자유롭게 자국의 외교정책을 결정하고, 정보를 자유롭게 이용하며, 보편적 인권의 가치를 유지하기 위해서 이러한 가치를 확립해야 한다고 분석한다. 특히 이러한 핵심가치의 달성을 위해 글로벌 경제가 모든 국가에 기회를 제공할 수 있는 하나의 플랫폼으로 작용할 수 있을 것으로 제시하고 있다.

## 2) 대응전술 및 행동계획

미국은 국가안보전략에 따라 3가지의 전술을 채택하고 있다. 이러한 전

---

술은 먼저 미국의 힘과 영향력을 확대할 수 있는 자원과 수단에 투자하는 것이며, 또한 기후변화 위기 등 공통된 도전에 대응하고 글로벌 전략 환경을 구축하기 위해 집단 영향력을 향상시키고 국가들의 강한 동맹을 구축하도록 할 것이며, 마지막으로, 미 본토 테러위협에 대한 대응역량을 유지하는 동시에 주요국과 전략적으로 경쟁하기 위해 군사력을 강화하고 현대화하는 것이다. 특히 미국은 이러한 전술이 효율적으로 이루어지도록 하기 위해 외교, 개발협력, 산업전략, 경제 국정 운영 기술, 정보기술, 국방에 관한 모든 국력을 통합하여 운영할 것이라 언급하면서 아래의 6가지 행동계획을 제시한다.

첫째, 미국은 국내·외 정책을 양분하는 구분을 없애고 미국의 국내적 이익과 가치가 국제질서에서도 확인될 수 있도록 할 것이다. 이를 위해, 먼저, 미국은 국내 산업의 혁신과 역량, 회복력 강화를 위해 투자할 것이다. 그리고 일부 강대국들이 미국과 동맹국들로부터 이익을 탈취하기 위해 강압적이고 불공정하게 행하는 관행이 다루어질 수 있도록 미국은 전략적 공적 투자를 위한 현대산업전략으로서 민간부문의 혁신역량 강화를 지원할 것이다.

둘째, 미국은 동맹국(Alliances)과 협력국들(Partnerships)이 국제 평화와 안정을 위해 전략적으로 가장 중요하고 필수적인 자산임을 인식하고, 북대서양조약기구(NATO, North Atlantic Treaty Organization), 인도-태평양 지역의 동맹국, 전 세계에 있는 안보 협력국들과 협력할 것이다. 이는 국제질서를 강화하는데 있어 상호 이익이 되는 협력이 될 수 있도록 플랫폼을 구축하는 것이며 이를 통해 동맹국과 협력국에 대한 침략을 억제하도록 할 것이다.

셋째, 국가안보전략을 통해 미국은 지정학적 도전들을 인식한다. 그 중 중국이 현재 미국에 있어 지정학적으로 가장 큰 도전임을 인지한다. 그리

고 러시아 또한 유럽 지역 안보 질서에 지속적인 위협 요인임을 인지한다. 다만 러시아의 경우 중국에 비해 그 위협의 정도와 범위가 다소 지역적인 것을 고려한다. 또한 이란과 북한 등 독재정권이 미국을 위협하기 위해 개발하고 있는 핵무기와 미사일 등에 대해 인식한다.

넷째, 미국은 각 국가들이 자국의 이익과 정책을 중심으로 현재의 전략에 참여하기를 원한다. 이는 미국이 국제사회를 전략적 경쟁으로 보지 않고 협력의 관계로 보기 때문이다. 또한 미국은 중동에 대한 의존도를 축소하고, 아프리카와의 협력을 증대할 것이다. 특히 아프리카와의 협력에 있어 이들 지역이 글로벌 문제의 해결에 중심이 되도록 민주주의 성장을 지원할 것이다. 미국은 서방국들과의 협력 또한 강화할 것이며 이는, 서방국의 경제적 회복, 민주적 안정, 시민사회의 보안이 확보되도록 협력할 것이다.

다섯째, 미국은 세계화가 미국과 전 세계에 막대한 이익을 가져다 주었다는 것을 인정한다. 그러나 이러한 세계화가 가져온 불평등, 중국의 팽창, 규정을 벗어난 신기술 활용 등에 대응하기 위해 노력할 것이다. 이를 위해 인도-태평양 경제프레임워크(IPEF, Indo-Pacific Economic Framework)와 글로벌 투자 및 인프라 구축을 위한 파트너십(PGII, Partnership for Global Investment and Infrastructure) 등을 통해 협력국과의 무역을 심화하고 적절한 세금이 부과될 수 있도록 주요 인프라를 구축할 것이다. 그리고 기술, 가상공간, 무역, 경제와 관련한 규칙들을 최신화할 것이고, 친환경 에너지 전환을 통해 경제적 기회가 창출되도록 노력할 것이다.

마지막으로 미국은 이러한 미국의 비전이 광범위한 국제공동체에 의해서 공유되고 있음을 확인한다. 특히, 미국은 유엔헌장을 통해 국가들간의 관계가 관리되어야 한다는 염원을 공유한다. 그리고 미국은 정치, 사회, 경제, 문화 등과 관련한 개인의 보편적 권리가 유지되어야 할 것을 희망하며, 환

---

경, 항공, 해양, 우주, 가상공간, 국제무역의 통로가 보호되어 모든 이들로 부터 접근할 수 있도록 노력할 것이다. 또한 유엔을 포함한 국제기구를 현대화하여 국제 문제들을 좀 더 적극적으로 대응할 수 있도록 현대화할 것이다. 그리고 이를 통해 모든 이들이 가시적인 이익을 누릴 수 있도록 할 것이다.

## 2. 인도-태평양 전략(Indo-Pacific Strategy)

### 1) 개요

2022년 2월 미 바이든 행정부는 국가안보전략 발표에 앞서 인도-태평양 전략을 먼저 발표한다. 이는 전 세계를 대상으로 하는 국가안보전략을 발표하기에 앞서 중국과 러시아의 적극적인 팽창을 견제하기 위해 우선적으로 인도-태평양지역에 대한 미국의 정책방향이 필요했기 때문인 것으로 판단된다. 또한 같은 시기, 중국, 러시아, 일본 등 미국의 동맹국과 더불어 경쟁국까지도 이 지역에 대한 개입을 확대하고 있었기 때문에 이 지역에 대한 미국의 전략은 시급을 다투었다. 이에 바이든 행정부는 인도-태평양 지역의 정세가 전 세계의 미래에 가장 많은 영향을 미친다고 분석하고, 미 의회로부터 미국의 인도-태평양 지역 개입을 확대해야 한다는 초당적으로 합의를 이끌어냈다. 특히, 코로나 팬데믹, 기후변화, 중국과의 경쟁 등 전 세계가 직면한 문제를 해결하기 위해 인도-태평양 지역의 동맹국과 협력국과 미국의 연결이 필수적이다. 이에 미국은 이 지역의 동맹국과 협력국 그리고 국제기구들과의 협력을 강조하는 인도-태평양 전략을 우선적으로 수립하고 미국이 이 지역 질서 유지에 적극적으로 개입할 수 있는 방향성을 국가안보전략에 앞서 발표한다.

## 2) 자유와 개방성

미국은 인도-태평양 전략에서 가장 먼저 자유와 개방성을 강조한다. 이는 중국의 남중국해와 동중국해의 내수화 정책에 반대하여, 영해 12해리 이원의 수역에 대해서 공해의 성격을 가지는 배타적경제수역의 지위를 확인하기 위해 이루어진 것으로 판단된다. 중국은 2016년 남중국해 중재사건 등에서 알려진 바에 따라 중국 주변 해역을 내수화하여 미 해군이 주변 해역으로 진입하는 것을 배제하여 남중국해 및 동중국해에서 안보 세력을 확대하기 위해 노력하고 있는 것으로 알려져 있다. 특히 중국은 남중국해의 9단선 그리고 중국 배타적경제수역 진입 허가제 등을 통해 타국의 군함 등이 중국이 설정한 관할해역에 진입하기 위해서 중국 정부의 허가를 받도록 법령을 제정하였다. 그러나 중국이 설정한 해역은 남중국해 전체와 대만해협을 포함한 동중국해 대부분 그리고 서해(황해) 모든 수역에 해당하여 유엔해양법협약에서 정하는 12해리 영해 관할권을 넘어선다. 이에 대해 미국은 인도-태평양 지역의 국가들이 자국의 정책을 외부의 개입없이 스스로 결정하고 수립할 수 있도록 해야 한다고 강조하고, 남중국해 등에서의 항해의 자유를 비롯한 주변국에 대한 강압적인 정책이 사라져야 한다고 언급하고 있다. 이를 위해, 미국은 인도-태평양 전략을 통해 민주적 기관, 자유 언론, 활발한 시민 사회 구축에 투자할 것이며, 인도-태평양 지역의 재정 투명성을 개선하여 부패 개혁을 추진할 것이고, 이 지역의 해양과 항공이 국제법에 따라 통치될 수 있도록 지원할 것이며, 핵심 신기술, 인터넷, 가상공간에 대해 모든 이가 접근할 수 있도록 지원할 것이라 전략 방향을 설정하고 있다.

---

### 3) 연결성

인도-태평양전략의 또 다른 축은 미국과 동맹국, 그리고 협력국간의 집단 역량강화이다. 미국은 인도-태평양 지역에서 자유와 개방성을 확보하기 위한 수단으로 집단 역량으로서 동맹국 및 협력국과 미국의 상호협력과 역할 분담을 이 전략을 통해 강조한다. 특히, 미국은 중국과의 경쟁 뿐만이 아닌, 코로나 팬데믹, 기후변화 위기에 대응하기 위해서는 세계 인구 절반이 거주하는 인도-태평양 지역 국가들과의 협력이 필수적이라 분석한다. 이는 세계 경제의 3분의 2를 담당하는 아시아 지역이 코로나 등으로 지속적인 저성장세를 유지할 경우 세계 경제에 막대한 영향이 미칠 것이기 때문이다. 또한 이 지역은 중국과 북한이 위치하고 있어 군사적으로도 긴장된 지역이기에 동맹국과의 연결을 통해 군사긴장을 억제하고 안정적인 무역활동이 확보되도록 해야 하는 지역이기도 하다.

이러한 여건하에 미국은 먼저 호주, 일본, 한국, 필리핀, 태국과의 인도-태평양 지역내 동맹을 심화할 것을 이 전략을 통해 밝히고 있다. 이는 중국의 남중국해 및 동중국해 군사 팽창을 견제하는 동시에 역내 질서 유지에 미국의 영향력을 강화하기 위한 것으로 판단된다. 또한 미국은 인도, 인도네시아, 말레이시아, 몽골, 뉴질랜드, 싱가포르, 대만, 베트남, 태평양도서국들과의 협력관계를 강화할 것이라 이 전략에서 언급하고 있다. 이는 중국 등 미국과의 경쟁국가들이 이들 지역에 대한 정치적, 경제적 영향력을 확대하고 있어 이를 근본적으로 억제하고 미국 중심의 질서를 유지하기 위한 것으로 여겨진다. 그리고 미국은 아세안과의 협력을 강화하고, 쿼드(Quad) 안보협의체의 약속을 적극적으로 이행하며, 유럽 대서양과 인도-태평양 지역의 연결을 구축할 것을 강조한다. 특별히 인도의 역내 리더십 확보를 위해 지속적으로 지원하며, 태평양 도서 국가의 회복력 강화를 위해 협력하며, 인도-태평양 지역에 대한 미국의 외교관 수를 증가시킬 것이라 미국은

언급한다. 이러한 모든 협력 수단은 중국과 러시아의 인도-태평양 지역의 팽창을 견제하고 주요 경쟁국들이 경제적 수단을 통해 미국을 이들 지역에서 배제시키는 것을 미연에 방지하기 위해 수립된 것으로 판단된다.

#### 4) 변영

미국은 인도-태평양 전략을 통해 동맹국과 협력국이 미국의 전략에 동참하게 될 경우, 이를 통한 변영이 이루어질 수 있도록 제도적 지원을 약속하고 있다. 이러한 전략 방향은 핵심이익인 자유롭고 개방적인 인도-태평양 달성을 위해 동맹국과 협력국의 협력을 이끌어내는 유인으로서, 힘의 의한 일방적인 요구보다 상생이라는 기제를 활용하여 주요 동맹국 및 잠재적 협력국의 협력 동인을 자연스럽게 이끌어내기 위한 것으로 판단된다.

특히 미국은 이러한 변영이 제도적으로 이루어질 수 있도록 인도-태평양 경제프레임워크(IPEF)를 통한 경제협력과 지원을 제안하였으며, 이 IPEF는 지난 2022년 5월 23일 실제로 설립되었다. IPEF는 호주, 브루나이, 피지, 인도, 인도네시아, 일본, 대한민국, 말레이시아, 뉴질랜드, 필리핀, 싱가포르, 태국, 미국, 베트남 등 14개국의 설립 회원국으로 구성되어 있으며, 이들의 경제규모는 전 세계 GDP의 40%에 해당한다.

IPEF는 현재 인도-태평양 지역에서 중국의 경제적 팽창을 견제하기 위해 바이든 행정부에서 적극적으로 추진하는 것이다. IPEF 이전 미국은 트럼프 행정부에서 포괄적·점진적 환태평양 경제동반자협정(CPTPP, Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)에 가입하였으나, 이후 바이든 행정부에서 CPTPP를 탈퇴하여 미국이 직접 참여하는 다자 경제협정이 부재한 상황이었다. 이에 미국은 동맹국과 협력국에게 가시적인 경제 지원을 약속하면서, 중국의 경제적 팽창을 견제하기 위해 IPEF 구성을 제안하게 된 것이다.

---

IPEF의 상세한 체계나 협력 내용은 현재 수립 중에 있는 반면, 인도-태평양 전략은 IPEF를 통해 4가지 협력 방안을 제시하고 있다. 먼저, 미국은 인도-태평양 지역 동맹국과 협력국의 국민들이 역사적인 경제 변혁으로부터 이익을 누릴 수 있도록 협력할 것이다. 그리고 높은 노동 및 환경 기준을 만족하는 무역에 대한 새로운 접근법을 개발하여, 신 디지털 경제프레임워크 등을 통한 디지털 경제를 관리하고 개발 원칙에 따른 초국경 데이터 흐름을 관리할 것이다. 또한 미국은 회복력을 증진하기 위해 협력국과 협동할 것이며, 다양하고, 개방되고, 예측가능한 공급망을 안전하게 보호하는 한편, 장애를 제거하여 투명성과 정보 공유를 향상시킬 것이다. 마지막으로 미국은 탈탄소화와 친환경 에너지를 위해 공동투자를 설립할 것이다.

이러한 IPEF를 통한 협력방안의 미 인도-태평양 전략은 번영과 관련하여 아시아-태평양 경제 협력체(APEC, Asia-Pacific Economic Cooperation)와 G7과의 협력 또한 제시하고 있다. 먼저, APEC과의 협력은 역내 자유, 공정, 개방된 무역과 투자를 촉진시키기 위해 추진될 것이며, G7과의 협력은 더 나은 세계 구축 구상(BBB, Build Back World initiative)을 중심으로 역내 좋은 일자리를 창출하는 한편 번영을 가능하도록 하는 높은 수준의 인프라를 구축하고, 또한 역내에 신경제 체제가 유치될 수 있도록 할 것이다.

## 5) 안전

미국은 인도-태평양 전략에서 지난 75년간 역내 평화, 안보, 안전, 번영을 지지하기 위해 지속적인 군사력의 현시를 유지해왔다고 언급하면서, 향후 미국과 미국의 동맹국, 협력국을 강압하고 침공하는 행위를 억제하고 자국의 이익을 방어하기 위해 군사 역량을 현대화하고 강화할 것으로 밝히고 있다. 이를 위해 아래와 같은 전술을 제시하고 있다.

미국은 통합억제력이 안전에 관한 전략 목표 달성의 핵심적인 요소라고 인식하고 전투와 분쟁에 걸쳐 미국의 역량을 통합하여 미국과 동맹국, 협력국들이 침략 행위를 억제할 것을 강조한다. 이러한 통합억제력을 통해 미국은 해양에서의 주권국가의 권리를 약화시키거나, 국가의 영역을 변경하려는 모든 노력에 대항할 것이다.

이와 더불어 미국은 우주, 가상공간, 신기술 등 급변하는 위협 환경에서 미군이 효과적으로 운용될 수 있도록 혁신할 것이다. 미국은 새로운 개념의 작전을 개발할 것이며, 탄력적 명령과 통제를 구축할 것이며, 연합작전 훈련의 범위와 복잡성을 향상시킬 것이며, 다양한 전력을 구축하여 동맹국 및 협력국과 함께 더 유연하게 작전을 운용할 수 있도록 하는 능력을 강화할 것이다.

또한 미국은 폭넓은 전략적 접근법에 일치하도록, 동맹 및 협력국과의 협력을 심화하고 상호운용성을 강화할 것이다. 특히, 호주, 일본, 한국, 필리핀, 태국과 같은 동맹국과의 조약 관계를 현대화하고 동맹국의 주권적 이익과 국민들을 보호하는데 있어 동맹국을 지원하고 진보된 전투 무기를 개발 및 배치할 것이다. 또한 남아시아와 동남아시아에 있는 협력국과 태평양도서국들의 방위능력 향상과 구축을 지원하고 주요방위 협력국인 인도와의 관계를 지속적으로 증진시킬 것이다. 대만해협의 평화와 안정 유지를 위해 역내·외 국가들과 협력할 것이며, 특히, 대만의 자위력을 지원하고, 대만 시민들의 염원에 따라 대만의 미래가 평화적으로 결정될 수 있도록 환경을 조성할 것이다. 이러한 정책을 시행할 때 미국은 “하나의 중국”(Once China Policy)을 표방하는 정책을 고수할 것이며, 이를 위해 미국은 대만관계법(Taiwan Relations Act), 3자 공동 담화문(Three Joint Communiques), 6대 보장(Six Assurances)에 따라 헌신할 것이다.

미국은 오키우스(AUKUS)를 포함하여 인도-태평양 지역과 유럽의 협력국

---

과 새로운 방법으로 협력할 것이며, 이를 통해 방위산업에 있어 새로운 기회를 마련하고, 군수 물자 공급망을 통합하고, 군사력 강화를 위한 주요 기술들을 함께 생산할 수 있을 것이다.

그리고 미국은 북한의 지속적인 핵무기 개발과 미사일 프로그램과 관련하여 지속가능한 대화방법을 찾을 것이며 이를 통해 한반도 비핵화 달성을 위해 노력할 것이다. 더불어 한국 및 일본과 협력하여 북한의 도발을 억제하고 미국에 대한 침략 행위 등에 대처할 것이다.

마지막으로 미국은 미 해안경비대의 현시, 훈련 등을 확대하여 협력국의 역량을 강화하고 시민 안보에 대한 도전들에 적극적으로 대응할 수 있도록 할 것이다. 미 해안경비대의 역할 확대는 테러와 폭력적인 극단주의를 방지할 것이며, 이는 인도-태평양지역의 국가들과 외국적 범죄자의 식별과 모니터링, 온라인 과격단체의 와해, 반테러 협력 작전 등을 통해 이루어질 것이다. 더불어 미국은 자연재해, 생물학적 위협, 무기, 마약, 인신 매매 등에 대응하기 위해 인도-태평양 지역의 집단적 역량을 강화할 것이다. 특히, 인도-태평양지역의 사이버보안과 관련하여 보안사고 대응, 복구, 보호에 대한 협력국의 역량강화를 위해 노력할 것이다.

## 6) 회복력

미 인도-태평양 전략은 기후위기 등 초국가적 도전에 직면하고 있는 인도-태평양 지역의 국가들이 자연재해, 자원부족, 내전, 거버넌스 문제등과 관련하여 회복력을 강화할 수 있도록 지원할 것을 정하고 있다. 특히, 코로나 팬데믹으로 인한 인적, 경제적 피해를 고려하여 인도-태평양지역의 회복력 강화는 향후 역내 국가들의 안정적인 발전에 필수적 요소로 고려되고 있다. 이에 미국은 이러한 회복력 강화를 위해 중국을 포함해 파리협정에서 정하고 있는 지구온도상승 1.5도 제한 목표를 달성하기 위해 노력할 것

이다. 이를 위해 미국은 친환경에너지기술투자에 인센티브를 제공하고 에너지부문의 탈탄소화를 적극적으로 추진하며 기후변화에 관한 인프라 투자를 장려할 것이다. 그리고 미국은 환경악화와 기후변화 영향에 취약한 협력국들이 회복력을 갖추고 에너지 안보에 대응할 수 있도록 지원할 것이다. 뿐만 아니라 인도-태평양 지역의 광범위한 해양을 지속가능하고 건강하게 활용할 수 있도록 보호할 것이며, 이는 자원의 합법적 이용, 연구 협력, 상업과 운송의 증진을 통해 이루어질 것이다.

이러한 기후환경으로부터의 회복력 강화와 더불어 미국은 인도-태평양 지역의 국가들이 코로나 팬데믹을 근시일내 종식할 수 있도록 지원할 것이며, 그 외 공통의 위협으로부터 회복력을 갖출 수 있도록 도울 것이다. 특히 역내 협력국들이 자체 보건 시스템을 강화할 수 있도록 지원하며, 글로벌 보건 안보에 있어서 투자를 유치하며, 생물학적 위기를 포함한 다양한 위기를 인지, 예방, 대응할 수 있도록 지원할 것이다. 이를 위해 미국은 세계보건기구(WHO, World Health Organization), G7, G20 그 외 다양한 국제기구들과 협력할 것이다. 특히, ASEAN, APEC, 태평양도서국포럼(PIF, Pacific islands Forum) 등과 긴밀히 협조할 것이며, 이를 통해 역내 국가들의 회복력 강화를 추진할 것이다.

## 7) 행동계획

인도-태평양 전략은 상기의 5가지 전략을 중심으로 10가지의 행동계획을 제시한다. 먼저, 첫 번째로 역내 연합역량을 구축하기 위해 새로운 지역에 투자할 것을 제시한다. 이는 기존의 동맹국과 협력국과의 공조와 더불어 새로운 지역으로서 동남아시아와 태평양도서국에 대한 미국의 투자확대를 의미한다. 이를 통해 미국은 인도-태평양 지역 전체의 회복력을 강화하고, 특히 기후변화, 보건, 안보, 개발 문제 등에 있어서 동남아시아와 태평

---

양도서국들의 역량을 강화할 것으로 보인다. 두번째로 미국은 IPEF를 통한 투자를 유도하고 이를 통해 역내 동맹국과 협력국들이 경제적으로 성장할 수 있도록 지원할 것을 제시한다. 세번째로 대만해협을 포함하여 동맹국과 협력국에 대한 강압 및 침략 행위를 억제하고 역내 동맹국들의 이익을 방어하기 위해 미국이 노력할 것을 제시하고 있다. 네 번째로 미국과 ASEAN의 동맹을 강화하기 위해 투자를 확대하고 ASEAN 정상들과 특별정상회담을 개최하여 ASEAN 국가들의 정책을 지원할 것을 제시하고 있다. 다섯번째로 인도의 지역 리더십 회복을 지원하고 지속 성장을 위해 지원할 것을 제시하고 있으며, 여섯번째로 QUAD에서 정한 약속들을 이행하여 역내 코로나 팬데믹, 글로벌 보건 및 안보 문제 등에 적극적으로 대응할 것을 제시하고 있다. 일곱번째로 한-미-일 협력체를 확대할 것을 제시하고 있으며, 여덟번째로 태평양도서국들의 인프라시설과, 정보통신기술, 무역운송, 어업관리, 해상영역인식 구축 등과 관련하여 미국이 협력국으로 다자간 전략을 통해 적극적으로 지원할 것을 제시하고 있다. 아홉 번째로 역내 국가 정부의 거버넌스 역량을 강화하기 위해 지원하며, 특히 부패를 방지하기 위해 G7, G20과 협력하고 열린 정부 파트너십(Open Governance Partnership)을 재개하고 이를 통해 독립된 정책 선택을 할 수 있도록 지원할 것을 제시하고 있다. 이러한 협력은 역내 정부의 책임성을 강화하고 국내 문제에 있어 외부세력의 개입을 최대한 완화할 것으로 기대한다. 마지막으로 안전하고 신뢰할 수 있는 디지털인프라를 구축할 수 있도록 지원하고, 특히 클라우드와 무선통신의 다양화를 통해 집단 사이버보안을 향상시킬 수 있는 지원을 제시하고 있다.

### 3. 전 영역 해군력의 통합전략

#### 1) 개요

2000년 대 이후 중국의 본격적인 팽창과 더불어 러시아를 포함한 다수의 강대국이 부상하면서, 미 해군, 해병, 연안경비대를 포함한 해양군(Naval Services)은 통합해양전략을 수립하기 시작하였다. 특히, 중국이 남중국해 세력 확장을 본격화하고, 중국과 러시아가 군사적으로 공조하기 시작하면서 1990년대 이후 구축된 미국 중심의 국제질서가 위협받기 시작하였다. 이에 3개 기관은 미국의 해상교통로 보호를 중심으로 한 전통적인 핵심이익을 보호하면서, 부상하는 다수의 도전 국가들을 견제하기 위해 국가 전체 역량을 유기적으로 움직일 수 있는 통합 전략이 필요하게 되었다.

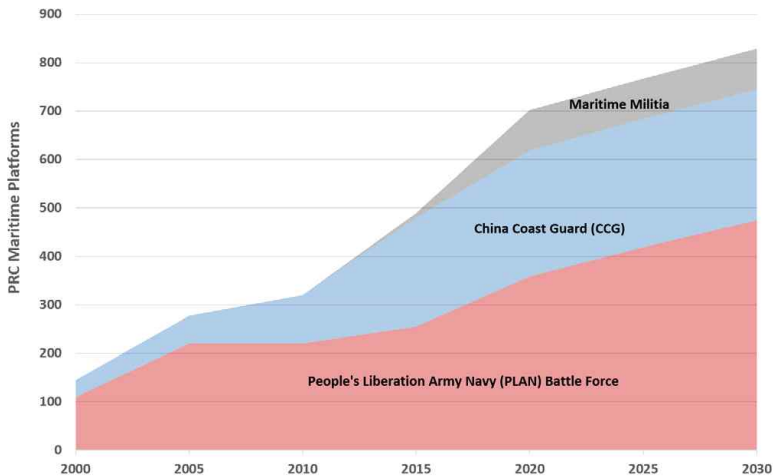
이에 2007년 3개 기관 통합 해양군은 협력 전략 (A Cooperative Strategy)을 수립하게 된다. 이 협력전략은 제목에서도 볼 수 있듯이 다양한 기관과 거버넌스를 가지는 해양에서 하나의 전략을 통해 미국의 이익을 보호하고 미국 중심의 국제질서가 지속적으로 유지될 수 있도록 해양군이 협력하기 위해 수립되었다. 이 협력 전략은 해양군의 첫 번째 통합해양전략으로 무엇보다 해양군의 결속력을 강화하고 이를 통해 동맹국과 우방국과의 협력을 이루어내는 것에 초점이 맞추어져 있다.

이후 2015년까지 유지되던 이 협력전략은 수정을 필요로 하게 된다. 이는 2010년 이후 중국의 팽창이 더욱 가속화되고 러시아의 군사 강대국화가 현실화되면서, 과거의 협력 전략만으로 해양에서의 미국의 핵심이익을 충분히 보호하기 힘들 것이라는 위기감 때문이었다. 특히, 중국은 2010년대 들어, 국제사회에 대해 신행대국관계를 요구하기 시작하였고, 시진핑 주석은 중국몽을 중국의 주요 아젠다로 제시하면서, 중화민족의 위대한 부흥을 적극적으로 추진하기 시작하였다. 중국은 이러한 정책과 더불어 2013

년에는 대외정책으로서 일대일로 전략을 발표하고 동남아시아, 중앙아시아, 서아시아, 아프리카 등을 중국 중심으로 연결하려는 정책을 발표하기도 하였다. 또한 시진핑은 해양강국에 대한 비전을 제시하고 군사력뿐만이 아닌 해양산업 및 자원개발에서도 상당한 진전을 가져올 것을 예견하였으며, 동중국해 방공식별구역(ADIZ)을 선포하면서 현재의 상황을 변경하려는 정책 또한 이 시기에 적극적으로 추진하기 시작하였다. 이에 미국은 2008년 수립된 협력전략을 수정하여 2020년 전영역에서 해양군을 통합 운영하기 위한 전영역 해군력 통합 전략인 해양에서의 이점(Advantage at Sea)을 수립, 발표한다.<sup>3)</sup>

## 2) 주요내용

〈그림 2-1〉 중국의 해양세력 변화추이



자료: US Marine Corps, Navy and Coast Guard(2020), p. 4.

3) 사실 3개 기관 해양군은 2015년 “21세기 해양력을 위한 협력 전략: 전진, 응전, 대비(A Cooperative Strategy for 21st Sea Power: Forward, Engaged Ready)”를 작성하였으며, 2017년 “해상군 전략: 해양통제”라는 전략을 작성 및 발표하였으나, 이들 전략은 2007년 수립된 협력전략에서 크게 벗어나지 못한 것으로 평가받았다.

전 영역의 통합을 통해 해군력 향상을 중심으로 하는 해양에서의 이점 전략은 중국과 러시아가 현 글로벌 평화와 번영 시대에 있어 가장 주요한 위협요인으로 분석하고, 해양군이 취해야 하는 전략 및 행동계획을 제시한다. 특히, 이 전략은 중국이 경제적 성장과 군사력을 활용하여 특정 수역을 지배하고 국제질서를 자국의 이익에 맞게 조정하려 한다고 분석하고 이에 대응하기 위해 중국과의 경쟁을 최우선 과제로 설정하고 있다. 또한 중국의 침략적 행위는 국제 규칙기반 질서를 훼손하고 있으며, 동시에 중국의 군사팽창은 미군의 군사적 이점을 감소시키고 있다고 분석한다. 이와 더불어 이 전략은 이란, 북한, 극단주의 단체들, 국제범죄조직 등과 같은 단체들이 국제 규칙기반 질서를 전복시키기 위해 지속적으로 활동하고 있다고 분석하고 이에 대응하기 위해 다국적군과 협력하고 더 심각한 군사적 위협에도 대응할 수 있도록 해야 한다고 강조하고 있다.

이러한 여건 분석과 더불어 이 전략은 해양군이 향후 10년간의 도전과 경쟁자들에게 대응하기 위한 지침을 제공한다. 이러한 지침은 다른 국가들과의 협력에서 분쟁까지에 해당하는 상호작용들을 포함하며, 다음의 5가지로 제시할 수 있다. 먼저 미국은 이 전략을 통해 해양군의 상호 보완적인 권한과 역량을 통합 영역 해군력을 발휘하기 위해 충분히 활용해야 할 것을 제시하고 있다. 다음으로 미국은 동맹국과 협력국과의 관계를 강화하고 장기적 전략 경쟁에 있어서 주요 전략 이익을 보호하기 위해 노력할 것을 제시하고 있다. 세번째로 일상적인 경쟁에 있어서도 우위를 차지하기 위해 규칙 기반 질서를 유지하고 경쟁자들의 무력 사용을 억제할 것을 제시하고 있으며, 네 번째로 경쟁자들이 분쟁을 도발하여 적국이 될 경우, 해양통제를 실현하고 이를 통해 적국의 목적을 거부하고, 상대군을 저지하며, 본토를 방어하고 동맹을 보호할 것을 제시한다. 마지막으로 미래 해양군을 위해 군사력을 현대화하여 신뢰할 수 있는 억제력을 구축하고 이를 통해 해양에서의 이점을 실현할 것을 제시하고 있다.

---

이 전략은 해양군의 책임자의 법적 역할과 연계되어 있다. 그리고 해양군의 책임자 역할은 해군력을 개발하고 최고의 군사 조언을 제공하기 위해 해군력을 사용하는 것과 연계된다. 이에 이 전략은 해양군의 책임과 역할이 일상적인 경쟁, 위기, 분쟁에서 연속적으로 어떻게 적용될 수 있는지 지침을 제공하며, 해양에 대한 자유로운 접근을 위해 현대화된 해군력과 모든 영역에서의 해군력의 개발과 통합을 위해 지침을 제공한다. 또한 현재 미국이 직면한 도전들에 대한 우선 순위를 부여하고 동맹국과 협력국과의 협력 확대를 강조하며, 국가에 대한 전략적 위협을 완화하기 위해 해군 통합의 방향을 제시한다. 이 전략은 세부사항에 대하여 해군작전사령관(Chief of Naval Operations)의 항해 계획, 해병대 사령관의 계획 지침, 연안경비대 사령관의 전략 계획 등 별도의 지침에 의해 상세한 정보가 제공된다.

### 제3절 해운산업전략

---

미국의 해운산업 전략은 크게 두가지로 나눌 수 있다. 먼저 미 교통부(DOT, Department of Transportation)에서 의회로 2020년에 제출한 “강한 해양 국가를 위한 전략과 목표(Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation)”가 있으며, 미 해상교통위원회(CMTS, US Committee on the Marine Transportation System)에서 수립한 2017년 수립한 “해상교통시스템에 관한 국가전략(National Strategy for the Marine Transportation System: Channeling the Maritime Advantage)”이 있다. 미 교통부의 전략과 목표는 사실 미 하원 해상교통위원회에서 개발한 해상교통시스템에 관한 국가 전략의 실현을 위해 교통

부와 교통부 산하의 해양청에게 행동 지침 및 방향을 제시해주는 전략이다. 이에 이 보고서에서는 먼저 미 하원의 해상교통시스템에 관한 국가전략을 먼저 살펴보고 이후 미 교통부의 전략과 목표를 살펴본다.

## 1. 해상교통시스템에 관한 국가전략

미 해상교통위원회는 연방 기관 조정 위원회로 해상교통시스템의 적정성을 평가하고, 다른 교통수단과의 통합을 증진하며, 해양환경의 사용 등과 같이 해상교통시스템에 영향을 주는 연방정부의 정책과 관련하여 연방기관에게 권고하고 업무를 조정하는 역할을 한다.

미 해상교통위원회는 2017년 안전하고, 깨끗하며, 지구적으로 통합된 미국의 해상교통시스템을 구축하기 위해 해상교통시스템에 관한 국가 전략을 수립하였다. 이 전략은 내수로, 해상교통로, 복합 수송로를 통해 물류와 사람이 자유롭게 움직이는 것을 보장하고 이러한 해상교통시스템이 환경친화적으로 운영될 수 있는 방향을 제시한다. 이에 이 전략은 아래와 같이 5가지 전략 목표를 제시하고 있다.

### 1) 전략목표

#### (1) 해상교통시스템 성능의 최적화

해상교통시스템의 물리적 요소와 운용상 요소의 신뢰성을 측정하고 해상교통시스템을 통한 물류와 공급의 경쟁력이 목표에 따라 향상될 수 있도록 지원한다.

---

## (2) 해사안전 증진

해상교통로의 자유로운 통항을 위해 선박충돌, 좌초, 선원의 부상 및 사망, 재산과 환경에 대한 손해 등이 발생하지 않도록 미연에 방지하고 이를 위해 해상교통의 혼잡을 개선하고 통항가능 선박의 최대 규모를 증가시킨다.

## (3) 해양안보 증진

해상교통시스템의 인프라와 운영시스템을 평가하고 이들을 위협하는 잠재적 위협과 취약점을 고려하여 적절한 안보수단이 마련될 수 있도록 한다. 특히 현존하는 보안 대응 방안, 절차, 운영에 관한 사항을 지속적으로 평가하고, 해양영역의 인식(MDA, maritime domain awareness)이 해운 산업에 이식 될 수 있도록 지원한다. MDA는 해양 안보, 안전, 경제, 환경에 영향을 미칠 수 있는 해양과 관련된 모든 분야를 의미하며, 특히 안보와 관련하여 위협을 미연에 방지하고 인프라를 보호하는데 필수적인 요소라고 할 수 있다.<sup>4)</sup>

## (4) 에너지 혁신과 개발을 추진

국내 에너지원의 적절한 사용을 위한 기회를 구분하고 에너지 독립과 효율적인 연료 사용을 위해 새로운 기술 개발을 추진한다.

## (5) 인프라 투자 촉진

해상교통시스템의 개선을 위해 효과적이고 효율적으로 자원을 활용할 수 있도록 인프라에 대한 투자를 촉진한다.

---

4) IMO(검색일: 2022.10.25.)

## 2) 행동계획

해상교통시스템에 관한 국가전략은 미 연방 정부의 다양한 기관들이 참여하는 전략으로서 해상교통위원회가 중심이 되어 행동계획의 이행과 대응 현황을 확인하고 조정한다. 해상교통위원회는 미 회계감사원의 권고에 따라 아래와 같이 우선순위에 따른 행동계획을 수립하고 이러한 행동계획의 이행에 관한 사항을 집행사무국, 통합이행팀, 실무팀을 통해 확인한다.

〈표 2-1〉 해상교통시스템에 관한 국가전략 행동계획

전략목표	행동계획
해상교통시스템 성능의 최적화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 물류 흐름 예측의 효율성을 향상시키기 위해 정확도가 높은 복합운송 물류 흐름을 개발하도록 하며, 이를 위해 해상교통시스템 관련 기관으로부터 기관간 전문지식을 공급</li> <li>• 폭넓은 복합운송 물류 네트워크와 해상데이터와 관련된 정부기관으로부터 제공되는 정보를 통합하고 정보의 접근성을 제고</li> <li>• 공급망과 해상교통시스템의 혼잡성을 감소하기 위해 해상교통시스템 관련 전문지식을 기관간 공유 및 공급</li> </ul>
해사안전 증진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 극지항해를 포함하여 해상교통시스템의 안전을 향상하고 유지하기 위해 가장 개선이 필요한 부분을 목록화함</li> <li>• 항해자들에 대한 항해안전정보를 시의적절하며, 정확하고, 적합하게 사용자에게 공급함</li> <li>• 항해안전 서비스제공과 관련하여 적정 수준의 서비스를 파악하기 위해 내수로 설계 원칙에 해상교통시스템의 탄력성과 회복력에 관한 사항을 추가함</li> <li>• 해상교통시스템 운용과 관련하여 최적의 날씨정보가 제공될 수 있도록 함</li> </ul>
해양안보 증진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상교통시스템의 안보 제고와 관련하여 가장 필요한 부분을 목록화함</li> <li>• 필요에 따른 사이버 보안 요건을 인식하면서, 정보 공유에 관한 보안 관련 사항을 개선할 수 있도록 관련 정책을 개발</li> </ul>
에너지 혁신과 개발을 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박 추진을 위한 대체연료 개발을 촉진하기 위해 기관간 협력을 장려</li> <li>• 국내 에너지 혁신과 개발을 지원하는 해상교통시스템관련 전략을 개바리하고 목록화하며, 더 효율적이며 비용효과적인 에너지 사용을 위한 기술을 식별함</li> </ul>

전략목표	행동계획
인프라 투자 촉진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 다양한 재원을 확보하기 위해 기관들이 활용할 수 있는 과제와 우선순위 분야를 구별하도록 의사결정수단을 개발하고 사용함</li> <li>• 연방정부 예산을 확충하기 위해 민관협력 및 재정지원 대안 모델등과 같은 혁신적인 민간 부문 재정 지원 모델을 촉진</li> <li>• 해상교통시스템에 대한 취업을 촉진하고 특히 퇴역군인의 해상교통시스템분야로의 직업전환을 지원</li> </ul>

자료: US CMTS(2017), pp. 11-13. (자료를 참조하여, 저자편집)

## 2. 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표

미 교통부(Department of Transportation)는 지난 2020년 미 의회에 “강한 해양 국가를 위한 전략과 목표”라는 제목의 보고서를 제출한다. 이 보고서는 미 교통부 산하의 해양청(Maritime Administration)에서 개발한 것으로 국가기간 산업으로 해운을 전략적으로 보호하고 육성하기 위한 방안을 담고 있다. 이 보고서는 2014년 연안경비 및 해상교통법률(The Howard Coble Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2014)과 2019 회계연도 국방수권법(The John S. McCain National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2019)에 따라 미 의회에서 제공한 권고를 기반으로 해상교통시스템과 해상운송에 관한 특정이슈를 다루기 위해 작성되었다. 사실 미 의회는 연방정부의 규정과 정책이 국제해운시장에서 미국적 선박들의 경쟁력을 약화시키고 있다고 분석하고, 이러한 규정들을 구별하고 개선하기 위해 교통부에 보고서 제출을 요구하였다.

그리고 미 의회는 교통부에게 이 보고서 제출을 지시하면서, 강한 해양 국가를 위해 다음과 같은 사항이 보고서 내용에 포함될 수 있도록 권고하였다. 먼저 미국적 선박이 국제해운시장에서 경쟁력을 갖출 수 있도록 정책적으로 지원할 수 있는 방안을 수립하고, 미국으로 운송되는 수출입 화물을 최대한 미국적 선박들이 운송할 수 있도록 하며, 미국적 선박들이 화

물 운송에 있어 미연방 정부의 관련 규정을 준수할 수 있도록 보장하며, 선박검사를 제3자 기관에서 행할 수 있도록 유도하며, 복합운송모델의 촉진을 위해 단기 항해 운송을 활용하고, 미국의 선박 건조 능력을 향상시킬 수 있는 정책을 수립할 것을 권고하였다.

## 1) 전략목표

이 보고서는 앞에서 언급한 미 해상교통위원회의 해상교통시스템에 관한 국가전략을 보완하는 역할을 하며, 이를 위해 다음과 같이 4가지 목표를 제시한다. 첫째, 국가 안보와 경제 번영에 필수적인 미국의 해양 역량을 강화한다. 둘째, 국가안보전략에 있어서 해상운송을 위한 자원의 필요성을 지원하기 위해 미국 해양인력의 이용을 보장한다. 셋째, 미국의 항만 인프라와 규모 증대를 지원한다. 넷째, 정보, 자동화, 안전, 환경영향, 기타분야에 있어 해양산업의 혁신을 이룩한다. 이러한 4가지 전략목표 아래 이 보고서는 39개의 세부목적을 설정하고,<sup>5)</sup> 해상교통시스템의 개선을 위해 교통부, 해양청, 해상교통위원회, 기타 연방기관들이 세부목적 달성을 위해 협력할 수 있도록 지침을 제공한다.

특히 이 보고서는 큰 틀에서 연방기관간 협력 방향을 다음과 같이 4가지로 제시한다. 먼저, 보고서는 39개의 세부목적을 단기, 중기, 장기 역량으로 구분하고, 각 세부목적마다 우선순위를 평가하여 기간에 따라 무엇을 먼저 수행해야 하는지를 정하도록 방향을 제시하고 있다. 다음으로 단기 목적을 위한 이행계획을 각 기관이 수립하도록 정하고 있으며, 중기와 장기 목적에 따른 시간계획을 수립해야 할 것을 정하고 있다. 마지막으로 미국적 선박의 경쟁력에 영향을 미칠 수 있는 규정들을 검토·보고하도록 정하고 있다.

5) US DOT(2020), pp. 11-13; 39개 세부목적은 각주의 보고서 참조.

---

## 2) 행동지침

이 보고서는 앞에서 언급한 4가지 전략 목표 달성을 위해 10가지의 행동 원칙(Guiding Principle)을 제공한다. 첫째, 해양사건에 대한 즉각적인 대응역량 확보를 통해 국가 안보와 회복력 있는 경제를 지원할 수 있도록 한다. 이를 위해 미 교통부, 국방부, 국토안보부가 자연재해 및 위기와 관련하여 국가의 이익을 보호할 수 있도록 협력하여야 한다. 둘째, 해상운송은 복합운송시스템의 중요한 요소이다. 다양한 연방기관들과 협력하여 교통부는 해상운송이 복합운송 체계의 일부로서 최적화될 수 있도록 해야한다. 셋째, 안전하고, 현대적이며, 효율적인 운송시스템이 경제발전을 위해 필수적으로 갖추어져야 한다. 넷째, 해상교통시스템은 탄력적이고 유연해야 한다. 승인되지 않은 기술사용, 사이버 공격, 지진, 인위적 재난 등이 해상교통시스템의 안보에 영향을 줄 수 있는 것을 고려하여 취약부분을 파악하고 이러한 취약부분에 대해 대응해야 한다. 다섯째, 미래 해양 교통 혼잡을 완화하기 위한 역량을 해상교통시스템은 갖추어야 한다. 특히 해상고속도로 등을 통해 해상교통 혼잡을 미연에 방지하도록 해야 한다. 여섯째, 의사결정을 위한 더 나은 정보, 모델, 수단 등이 갖추어져야 한다. 더 나은 데이터를 활용하고 모델을 개발하여 운송 비용, 물류, 이동성, 역량, 생산성, 인프라 등과 관련하여 투자가 효율적으로 이루어지도록 하며, 교통 혼잡을 미연에 완화할 수 있도록 해야한다. 일곱째, 자원조달프로그램을 개선해야 한다. 교통부는 현 프로그램의 효과성을 최대화할 수 있도록 인프라 등에 대한 자원 조달 계획을 수립해야 한다. 여덟째, 연방기관관 협력뿐만이 아닌 민-관 협력이 이루어져야 하며, 모든 교통분야의 이해 관계자들도 문제해결을 위해 협력해야 한다. 아홉째, 미국의 강점이면서 경쟁력인 혁신을 활용하여야 한다. 신기술, LNG 연료 기술, 컨테이너 수송, 현대 복합운송 개념 등과 같이 혁신적인 기술을 활용한 접근법이 미국에 갖추어져야 한다. 마지막으로 해상교통시스템에 참여하는 모든 이해관계자들이 환경에 대한

경각심을 가지고 환경친화적이면서, 비용효율적이고, 친사회적인 기술을 활용할 수 있도록 협력해야 한다.



## 03

# 중국 해양전략

### 제1절 개요

---

전통적으로 대륙 세력의 정체성을 갖고 있던 중국은 국가 발전을 위해 해양력 강화가 필수라는 인식을 하게 되면서 점진적으로 해양전략을 발전시켜 왔다. 일반적으로 중국 지도부가 2012년 11월 제18차 전국인민대표대회(당대회)에서 ‘해양강국 건설’ 목표를 발표하면서 해양전략을 구체화하기 시작한 것으로 알려져 있지만, 사실 중국은 장기적으로 해양안보와 경제성장을 연계한 해양전략을 구상하고 진전시켜왔다고 할 수 있다.

신중국 건국(1949년) 직후까지만 해도 중국은 체계적인 해군과 해양전략을 갖추지 못했다. 그러나 대만과의 통일이라는 국가적 과업을 위해 해군력 증강이 필수라는 점을 인식하게 되었고, ‘개혁개방’ 정책을 추진하면서 경제성장을 위한 해양 진출의 중요성을 절감하게 되었다. 이후 강대국으로 빠르게 부상하게 되면서 전략적 공간으로서 해양을 인식하게 되었다. 2012년 ‘해양강국 건설’이라는 국가 목표를 설정하고, 미국과 경쟁하면서 해양전략 강화에 박차를 가하는 것도 바로 그러한 맥락에서 이해할 수 있다. 요컨대 중국의 해양전략은 국가안보, 경제성장, 강대국 전략 개념으로

---

점차 복합화하면서 하나의 국가전략으로 발전해 왔다.

본 장은 중국 해양전략의 역사적 변천 및 발전 과정(제1절)과 시진핑 정부가 추진하고 있는 해양강국 건설 전략의 주요 정책 및 시사점(제2절)에 대해 살펴본다.

## 1. 해양전략의 태동

### 1) 내륙 중심적 사고

고대 중국은 해군 양성과 해양 진출에 소극적이었고, 내륙 방어에 집중하며 세력을 유지 또는 확장해 왔다. 명조는 중기 이후 해금(海禁) 정책을 시행하였으며, 청조(1644~1912) 이후 중국의 대륙 성향은 더욱 강하게 나타났다. 청조를 건국한 만주족의 주 활동 무대가 북방이었던 데다, 당시 주된 군사적 위협은 북방 내륙의 이민족 세력이었기 때문에 청조는 북방으로부터의 침입 방어와 내륙 확장, 그리고 국내 질서 유지에 치중하였다. 당시 중국은 국가 경제 측면에서도 농업에 절대적 가치를 두고, 어업 등 해양 경제활동은 부차적인 것으로 치부하였으며, 국가 차원에서 해상 팽창에 적극적으로 개입하지 않았다.

청조가 아편전쟁<sup>6)</sup>에서 서방 해양 세력인 영국에게 뼈아픈 패배를 하고, ‘굴욕의 세기’를 맞은 이후에야 중국에서 해양 방어 사상이 태동하기 시작하였다.<sup>7)</sup> 현대화된 강력한 해군을 보유하는 것이 국가를 지키는 데 필수적이라는 것을 인정한 청조는 1885년 10월에 중앙정부가 통제하는 해군부

---

6) 제1차 아편전쟁은 청나라와 영국 간 전쟁으로 1839~1842년에 일어났고, 제2차 아편전쟁은 청나라와 영국·프랑스 연합군 간 전쟁으로 1856~1860년에 벌어졌다. 아편전쟁은 조공 질서 와해 등 중국 중심의 동아시아 국제질서가 붕괴하는 계기가 되었다.

7) 劉中民(2013), pp. 21~22.

설립을 명하였다.<sup>8)</sup> 하지만 아편전쟁 이후 중앙정부의 통치력이 급속히 쇠락하기 시작하자 청조는 주로 내부 반란 세력에 의한 전복 위기에 대처하는 데 집중해야 했고, 외부적으로는 서방과 일본 제국주의 세력의 간섭과 침략에 맞서야 했다. 이 때문에 청조 말기에도 중국이 해군 현대화를 추진하는 것은 역부족이었다.

## 2) 해군력의 중요성에 대한 인식 제고

청조의 몰락, 국민정부와 일본 반식민지 등 파란의 역사를 거쳐 1949년 중화인민공화국(신중국)이 건립된 이후에도 중국의 해양력 성장은 더디게 진행되었다. 그러나 1950년 발발한 한국전쟁은 중국 지도자들이 해군의 중요성을 깊이 절감하는 결정적 계기가 된다. 중국 인민해방군은 국민당이 퇴각한 대만을 무력 접수하려는 시도를 여러 차례 시도했으나 공군 및 해군력 부족으로 실패하였기 때문이다. 더욱이 미국이 제7함대를 대만해협에 투입하면서 대만을 지원하자 중국은 미국의 해군력 지원이 중국의 대만 ‘무력 해방(통일)’을 방해하는 가장 큰 장애요인이라고 인식하였다. 이에 중국은 소련에 의지해 적극적으로 해군력 증강을 추진하게 된다. 마오쩌둥 지도부는 1953년 6월 소련과 ‘해군 함정 인도와 전함 건조에 대한 기술 지원에 관한 협정’을 체결하고,<sup>9)</sup> 소련으로부터 잠수함 1척과 137척의 함정을 구매하여 자국의 해군전력을 강화해 나갔다.<sup>10)</sup>

하지만 마오쩌둥 집권 시기 중국의 해양 인식은 ‘연안’에 대한 방어가 핵심이었고, 협소한 안보 개념에 국한되어 있었다. 이는 당시 중국 해군의 현

8) 이재형(2007), p. 74.

9) 한국전쟁 이후 중국공산당의 위협과 동아시아의 공산화 가능성을 우려한 미국 트루먼 정부는 대만을 방어하기로 하고, 제7함대를 통한 대만 국민당 정부 지원으로 대만 침공 시위를 방어하였다. 당시 인민해방군의 약한 해군력 때문에 결정적으로 대만 정복에 실패한 중국은 해군 발전 필요성을 절감하게 된다.

10) 이재형(2007), pp. 93-94; 안슬기(2020), p. 66.

실적인 능력을 반영한 목표이기도 했다. 당시 중국에서 군사용어(軍語)로 정의한 연안 해역이란 해안으로부터 약 20해리 떨어진 해역을 뜻했다.<sup>11)</sup> 다만 마오쩌둥 지도부도 총체적인 해양전략에 대한 초보적 구상은 갖고 있었다. 그 구상은 장기적으로 해상교통로 확보를 통해 해양 안보와 경제적 이득을 포괄하는 해양 운영 계획이었다. 가령, 1959년 류샤오치(劉少奇) 주석은 중국 내부 방어를 위해 해안선을 따라 이어지는 ‘해상 만리장성’ 건설과 해양을 통해 외부 세계에 진출하기 위한 ‘해상 철도’, 즉 해상교통로 건설 및 확보를 모색하였다.<sup>12)</sup>

〈표 3-1〉 1949-1977년 중국 해양전략

단계	목표	비전	해군 전략	해군 운용 범위
해양전략 태동	적군의 해상 침략 방어	해상교통로 (해상철로) 확보	연안 방어 전략	연안 (12해리 이내)

자료: 안슬기(2020), p. 81; 彭克慧(2017)의 자료를 바탕으로 저자 작성

## 2. 해양전략의 발전

### 1) 경제성장과 해양의 연계

덩샤오핑 집권 시기(1978~1992)부터 중국은 점차 해양이 국가안보뿐만 아니라 경제성장에 미치는 중요성에 관해 본격적으로 관심을 두기 시작하였다. 협소한 해군 전략을 넘어 전체적인 해양 운영 계획에 대한 인식을 제고한 것이다. 결정적인 계기는 덩샤오핑이 추진한 ‘개혁개방’ 정책이다. 이는 1979년부터 추진된 사회주의 경제 개혁 및 경제성장, 대외 개방 정책이었는데, 덩샤오핑 지도부는 개혁개방을 실현하기 위해서는 해양에 대한

11) 张晓林(1992), p. 16, 재인용: 안슬기(2020), p. 67.

12) 안슬기(2020), p. 67.

접근법을 전환해야 한다는 인식을 본격적으로 하게 되었다. 다시 말해 해양을 방어의 공간에만 국한한 것이 아닌 발전의 공간으로 새롭게 인식하게 된 것이다.

당시 중국은 개혁개방 정책이라는 국내적 여건 변화 이외에 대외적으로도 경제성장과 해외 진출을 아우른 대외 개방을 추구하기에 적합한 환경을 맞았다. 1970년대 들어 전 세계의 냉전 국면은 1972년 미국 리처드 닉슨(Richard Nixon) 대통령의 중국 방문을 계기로 점차 누그러지기 시작했다. 중국 정부는 자국에 적대적이었던 자본주의 진영 국가들과 교류를 추진할 수 있게 되었고, 이를 발판으로 경제성장에 유리한 환경을 조성할 수 있었다. 개혁개방 이후 중국의 경제성장 전략은 풍부한 저임금 노동력을 활용한 저부가가치 산업 육성 및 해외수출이었는데, 이를 위해서는 해운, 항만 물류를 포함한 해양경제 성장이 필수적이었다.

미국과의 관계 개선은 중국이 소련의 위협으로부터 어느 정도 완화될 수 있도록 하여, 중국이 내륙 방어가 아닌 해양을 통한 대외 진출에 눈을 돌리는 기회로 작용하였다. 1950년대 말 시작된 이른바 ‘중소결렬(Sino-Soviet Split)’<sup>13)</sup>이 말해주듯, 1960년대 중·소 관계는 신중국 건국 초기와 달리 급격히 악화되었고, 1969년 양국 간 국경분쟁으로 인해 중국이 소련에 대해 가진 위협 인식은 최고조에 달했다. 그러나 중국이 이러한 안보 불안을 해소하기 위해 소련의 경쟁 상대였던 미국과 전격적으로 관계를 개선하면서 결과적으로 중국은 해양 세력과 교류를 넓히고 해양으로 발전 공간을 확대하는 전환점을 맞게 되었다. 미국뿐만 아니라 일본 및 유럽 등 해양 세력과의 교류를 시작하면서 그동안 내륙에 머물러 있던 중국이 해양 진출의 전기를 맞이할 수 있게 된 것이다.

13) 중소결렬은 스탈린 사후 소련 후르시초프와 중국 마오쩌둥 간 사회주의 노선에 대한 논쟁과 소련·미국 관계 개선, 중국·인도 갈등에 대한 소련의 입장 등을 이유로 중국과 소련 관계가 악화된 것을 일컫는다.

---

이밖에 해양자원 개발에 대한 전 세계적 관심이 고조된 것도 중국이 해양 자원개발을 통한 국부 창출과 국익에 대한 인식을 높이는 기회가 되었다. 결정적 계기는 바로 1969년 유엔(UN) 아시아극동경제위원회(ECAFE) 산하 기구인 ‘아시아 해저 광물자원 공동탐사 조정위원회(CCOP)’가 1968년 말 수행한 지질탐사 결과를 발표한 사건이다. CCOP는 이 조사 결과를 통해서 대만과 일본 사이에 걸쳐 있는 동중국해 대륙붕이 세계에서 가장 풍부한 석유 자원이 매장되어 있을 가능성이 매우 큰 구역 중 하나일 수 있다고 밝혔다.<sup>14)</sup> 이러한 상황 속에서 덩샤오핑 정부는 해양 활동을 더욱 적극화하여 해양 경제발전과 해양자원 개발을 통한 경제성장 추진을 강조하였다.

당시 덩샤오핑의 해양 정책에는 자국의 개혁개방 정책에 유리한 대외 환경을 조성하고, 소련으로부터 위협 등 대외적 안보 불안을 해소하는 것이 급선무라는 판단이 기본 인식으로 전제되어 있었다. 실제로 덩샤오핑은 남·동중국해 영유권 문제와 관련된 주변국을 향해 “쟁의를 멈추고 공동 개발하자”라고 제안하였고, 이러한 움직임 속에서 1972년 중·일 간 외교관계도 수립될 수 있었다. 일본과의 댜오위다오(센카쿠열도) 영유권 문제가 중·일 관계 정상화에 장애가 되지 않도록 분쟁을 유보하는 전략적 선택을 한 것이다.<sup>15)</sup> 그리고 1990년대 초반 이후 남사군도(Spratly Islands) 지역에서 석유 시추 및 탐사 활동을 적극적으로 추진하고, 우방국들을 중심으로 적극적인 석유 외교 활동을 전개했다. 1996년 말까지 중국은 근해지역 석유 개발을 위해 18개국의 65개 석유회사들과 협력하였다.<sup>16)</sup>

---

14) 김두영(2022.3.7.) (검색일: 2022.7.28.)

15) 이동률(2017), p. 371.

16) 이재형(2007), p. 148.

## 2) 해군 전략 범위 확대: 연안에서 근해로

자국의 해양 경제 및 해양자원 개발과 관련된 이권을 보호하기 위해서는 해상교통로의 안정과 해군력 건설 또한 필수적이라는 인식도 중국 지도자들 사이에서 점차 제고되었다. 1980년대 중반 냉전이 와해하기 시작했을 때 중국 인민해방군 해군 전략도 본격적으로 변화하였다. 그들은 소련의 태평양 함대와 미국 7함대의 공격으로부터의 방어라는 종전의 소극적인 ‘연안방어전략’에서, 더욱 공격적인 ‘근해방어전략’으로 방향을 전환하였다. 근해는 말 그대로 육지에서 가까운 해역으로, 중국 정부는 발해, 황해, 동중국해, 남중국해를 중국의 근해로 분류한다.<sup>17)</sup> 동중국해의 경우 상하이, 저장, 푸젠 동쪽과 대만 동쪽~일본 류큐열도 서쪽(동경 130도 서쪽) 사이를 별도로 구분해 총 다섯 구역의 근해로 구분하기도 한다.

이러한 전환이 가능했던 요인 중에서 특히, ‘중국 항공모함의 아버지’라고 불리는 류화칭(刘华清)의 영향이 컸다. 그는 1982년 해군 총사령관으로 부임하여 새로운 해군 doktrin인 ‘해양방어전략’을 발표하는 등 중국 해군의 새로운 전략 방향을 제시하였다. 또한 항공모함 도입을 주장하는 등 해군 현대화에 이바지했는데, 그가 세웠던 해군의 장기 목표는 아직도 여전히 중국 해군의 전략적 기반으로 활용되고 있다.

류화칭은 1989년 중앙군사위원회 부주석으로 취임한 후에 중국 해군 전략의 청사진을 제시하였다. 그것은 “2010년까지 제1도련(쿠릴열도~일본~오키나와~대만~필리핀)을 장악해 그 안쪽을 중국의 내해로 만들고, 2020년까지 제2도련(오가사와라~괌~사이판~파푸아뉴기니)을 장악해 동중국해를 중국의 인접해로 만들며, 2040년까지 중국은 태평양과 인도양에서 미해군의 지배력을 억제할 수 있다”라는 목표였다.

17) 中国科学院地理科学与资源研究所(2007.3.28.) (검색일: 2022.10.6.)

1985년 이전까지 중국의 해군 전략은 적군(미국, 소련)이 바다로부터 중국을 침투하지 못하도록 하는 연안방어전략(coastal defense)이었으며, 중국 해군은 연안 방위나 담당하는 제한적인 군사력을 가진 데 불과했다. 1985년 중앙 군사위원회가 더욱 적극적인 해양방어 전략인 근해방어전략(offshore defense)을 발표한 것을 계기로 중국은 대륙 지향적이던 인식을 해양 지향적인 인식으로 바꾸게 되었다. 1985년 당시 중국은 그동안 주적으로 간주해 왔던 소련이 중국을 공격할 가능성이 상당히 줄어들었다고 판단했다. 이후 중국의 군사전략은 더욱 적극적으로 해양으로 진출하는 방향으로 발전하였다. 즉, 과거 중국은 ‘해안선’을 지키는 데 집중했지만, 1980년대 중반 이후 중국의 방위전략은 근해를 지키는 것으로 확대되었다.

〈표 3-2〉 중국의 근해

해역	지리적 개황	총면적 (10,000km <sup>2</sup> )	평균수심(m)
발해	중국 최북단 해역으로, 중국에서 가장 얇은 해역이자 내해 삼면이 육지로 둘러싸여 있고, 라오닝·허베이·톈진·산둥과 접하고 있으며, 황해와 연결	7.7	18
황해	중국 본토와 한반도 사이 대륙붕 해역	38	44
동중국해	중국 최대 대륙붕 해역으로 상하이·저장·푸젠 동쪽, 대만과 일본 류큐 서쪽 사이	77	370
남중국해	중국 근해에서 면적이 가장 크고 수심이 가장 깊은 해역 중국 최남단으로, 동쪽에는 태평양, 남서쪽에는 인도양을 접하고 있음	350	1,212

자료: 中国科学院地理科学与资源研究所(2007.3.28.)(검색일: 2022.10.6.)

류화칭은 21세기 중국 해군의 3단계 발전 전략으로, 첫째, 2000년부터 2010년까지는 중국 제1도련선(일본-오키나와-대만-필리핀) 이내를 내해(內海)로 만들기 위한 해군을 건설한다. 둘째, 2010년부터 2020년 사이에는 제2도련선(제1도련선-태평양 북부 군도 사이)까지 힘을 투사할 수 있는

해군을 보유해야 하며, 동중국해를 중국의 근해로 장악해야 한다. 셋째, 2040년경까지 태평양과 인도양에서 미국 해군을 견제한다. 중국 근해에서 단기간 내 해상 전쟁이 일어날 가능성은 희박하므로 중국 해군은 근해를 훨씬 넘어 장거리 전투력 투사 능력을 확보해야 한다는 주장이다. 중국 해양 안보 전략은 류화칭의 이 청사진이 계속해서 추진되고 있다.

〈그림 3-1〉 중국의 제1도련과 제2도련



자료: BBC News(2019.8.25.)(검색일: 2022.9.19.)

### 3) 해양 권익 인식 제고

덩샤오핑에 이어 집권한 장쩌민(江泽民) 정부 시기부터 중국에서는 해양 안보에 대한 인식이 더욱 높아지게 된다. 장쩌민 전 주석은 1992년 10월 12월 중국공산당 제14차 전국대표대회 정치보고에서 “국가 영토, 영공, 영해 주권과 해양 권익을 더욱 잘 보호하고 방어하는 것은 조국 통일과 안보의 역사 사명을 보호하는 것”이라고 피력했다.<sup>18)</sup> 국가의 해양 권익 보호가

18) 彭克慧(2017), p. 131

---

중국공산당 정치보고에 포함된 것은 이때가 처음이다.<sup>19)</sup> 장쩌민은 해양주권 보호와 영토 완정에 집중했던 덩샤오핑과 달리 해양권익 보호를 중요한 목표로 내세우면서, 해상통제 강화와 현대화된 해군 건설, 적극 방어를 강조하였다.<sup>20)</sup>

1990년대 중국은 국가 차원에서 해양을 실제 경제발전을 추진할 수 있는 공간으로 인식하고 공식적으로 정책적 관심을 표출하였다.<sup>21)</sup> 이에 따라 중요한 해양정책이 연이어 발표되었다. 1991년 열린 전국해양공작(업무) 회의에서는 ‘중국 해양정책과 업무요강(九十年代中國海洋政策和工作綱要)’이 통과되었고, 1995년에는 국무원의 비준 하에 국가계획위원회와 국가과학기술위원회, 국가해양국이 ‘전국해양개발기획(全國海洋開發規劃)’을 발간하였으며,<sup>22)</sup> 1998년에는 ‘중국해양사업발전(中國海洋事業的發展)’을 발표하였다. 1996년 5월 중국이 유엔해양법협약을 비준한 것 또한 해양에 대한 인식 전환을 보여 준 상징적인 조치다.<sup>23)</sup>

이밖에 장쩌민은 ‘저우추취(走出去, Go global) 전략’을 시행하면서 보다 구체적으로 해상교통로 안정과 해군력 강화에 관심을 두기 시작하였다. 저우추취는 중국 석유기업들의 해외 자원 확보 전략에서 시작되었다가 국가 차원의 전략으로 승급되었는데, 주로 중국 기업들의 해외 진출과 세계화에 초점을 맞추고 있다. 그런데 이러한 저우추취를 위해서는 해운 산업의 안정적 발전이 필수적이므로 해상교통로와 해군력에 대한 지정학적 인식이 중국에서 점차 제고되기 시작하였다.

특히, 2001년 남중국해에서 미군 정찰기와 중국 전투기가 충돌하는 사건이 발생하면서 중국이 남중국해 지역을 비롯한 해양에 대해서 전략적 인

---

19) 彭克慧(2017), p. 131

20) 안슬기(2020), pp. 70-71.

21) 이동률(2017), pp. 372-373.

22) 中华人民共和国中央人民政府(1998.5.26.) (검색일: 2022.10.1.)

23) 이동률(2017), p. 373.

식을 높이게 되었다. 이 사건을 계기로 중국은 자국 근해에서 미국이 정찰 활동을 진행하는 것에 대해 공식적으로 문제를 제기하기 시작했고, 곧이어 2002년 개최된 제16차 전국대표대회 보고에서 장쩌민 주석이 경제대국 발전 전략과 해양개발을 추진해야 주장하면서 본격적으로 해양 진출 의지를 피력하게 되었다.<sup>24)</sup>

〈표 3-3〉 1978-1997년 중국 해양전략

단계	목표	비전	해군 전략	해군 운용 범위
해양전략 초기	해양주권 보호	해양안보, 해양 경제 및 자원	근해 적극방어 전략	연안 (200해리 이내 → 제1도련선 이내)

자료: 안슬기(2020), p. 81; 彭克慧(2017)의 자료를 바탕으로 저자 작성

### 3. 해양전략의 심화

#### 1) ‘해양강국 건설’ 국가 목표 제시

이후 중국이 해양 세력으로 발전하겠다는 의지를 본격적으로 내비친 것은 2008년 이후 후진타오(胡錦濤) 정부 시기부터다. 후진타오는 ‘화해사회’라는 정치적 슬로건을 제시하고, 대외적으로도 주변국과의 우호적 관계를 유지하려 하며, 해양분쟁에 있어서도 평화적 해결을 중시하였다. 그러나 임기 후반으로 접어들면서 점차 강경한 외교정책을 추진하였고, 해양전략도 이와 동일한 행보 속에서 추진하였다.

해양 부문에 있어서 후진타오는 임기 말인 2012년 11월 중국공산당 제 18차 당대회에서 “21세기는 해양의 시대”라고 칭하며, ‘해양 강국 건설’ 제

24) 이동률(2017), p. 373.

획을 발표하였다. 후진타오 주석은 해양강국 건설을 위해 해양자원 개발 능력을 향상하고, 해양 경제를 발전시키며, 해양 생태환경 보호하고, 국가 해양 권익을 단호히 수호해야 한다고 강조하였다.<sup>25)</sup> 이는 1949년 중화인민공화국 건국 이후 중국 정부가 처음으로 해양으로부터의 이익 확대를 통해 국가의 종합적 국력을 증대시키고자 수립한 국가 대전략으로서, 중국 해양전략의 역사에 있어서도 매우 중요한 전환점이다.

‘해양강국 건설’ 목표는 덩샤오핑 지도부 시기 주로 강조되었던 해양경제와 해양자원 부문을 넘어 장쩌민 시기에 점차 중요성이 대두되기 시작한 해양 안보, 해양 권익과 함께 해양 생태환경 부문이 새롭게 포괄된 국가 차원의 전략이다. 해양강국 건설 전략은 2012년 말 후진타오 후임으로 중국공산당 총서기로 선출된 시진핑 지도부에 들어와서 본격적으로 추진되었다. 특히, 시진핑은 해양강국 건설이 ‘중국의 꿈’, 즉 중화민족의 위대한 부흥을 실현하기 위한 중요한 과제라고 강조하였다.

〈표 3-4〉 덩샤오핑과 시진핑의 해양사상 비교

	덩샤오핑의 해양사상	시진핑의 해양사상
해양의 중요성	중육경해(重陸輕海)	중육중해(重陸重海)
해양에 대한 인식	공동개발을 위한 공간	전략적인 도약을 위한 공간
활동 범위	근해	근해+원해
주요 사업	해양자원 개발	21세기 해상실크로드
최종 목표	경제발전	해양강국

자료: 刘中民·薄国旗(2005), pp. 12-17, 贾宇·张小奕(2018), pp. 9-16, 재인용: 안슬기(2019), p. 69.

시진핑은 2012년 11월 중국공산당 제18차 당대회에서 총서기로 선출되면서 “중화민족의 위대한 부흥을 실현하는 것이 근대 이후 중화민족의 가

25) 新华网(2012.11.10.)(검색일: 2022.7.25.)

장 위대한 꿈이며, 이 꿈은 여러 대에 걸친 중국인의 숙원을 응집하는 것이자 중화민족과 중국 인민 전체의 이익을 실현하는 것”이라며 ‘중국의 꿈’을 국가 목표로 제시했다.<sup>26)</sup> 대만과의 통일 또한 대표적인 중국의 꿈 실현 과제로 언급되었는데, 해양강국 건설이 중국의 꿈 수준의 중요 과제로 강조된 것을 보면 해양의 중요성에 대한 인식이 중국에서 얼마나 강화되었는지 보여준다.

## 2) 미·중 경쟁 속 해양 중요성 심화

후진타오 임기 말기, 중국의 해양전략이 심화한 구체적인 대내외적 배경을 살펴볼 필요가 있다. 2012년 말 당시 중국 정부가 ‘해양강국’ 건설을 국가 목표로 제시한 배경을 살펴보면 2008년 이후 급변한 국제 정치경제 동향과 깊은 연관성이 있다. 당시 리먼 브라더스 파산 사태로 촉발된 글로벌 금융위기로 미국을 비롯한 서방 경제는 악영향을 받았으나, 중국은 정부의 대규모 경기부양 정책에 힘입어 높은 경제성장을 지속하였다. 2010년 중국 국내총생산(GDP)은 약 5조8,000억달러로 5조4,740억달러를 기록한 일본을 제치고 세계 제2의 경제 대국으로 부상하였다.<sup>27)</sup>

중국은 글로벌 금융위기 이후 위축된 서방 경제와 비교해서 중국의 경제력이 증강하자, 중국의 국제적 영향력이 상승하였다. 특히, 아시아 지역에서 중국에 인접한 국가 및 아프리카, 동남아시아, 중남미의 개발도상국(개도국)의 대중국 경제 의존도가 높아졌다. 그러한 가운데 중국은 개도국과 경제적 협력을 강화하였고, 자국의 경제적 영향력에 걸맞은 외교정책 승급 및 국제정치적 지위를 추구하기 시작하였다. 가령, 중국의 대표적인 현실주의 정치학자인 옌쉐통(閻學通)의 경우 과거 소극적 자세에 머물러 있던 도

26) 정현욱(2018), p. 351.

27) BBC News(2011.2.14.) (검색일: 2022.10.7.)

광양회(keeping a low profile)식 외교정책 기조는 더 이상 중국의 실정에 맞지 않는다고 직접적으로 주장하기도 하였다.<sup>28)</sup>

제2차 세계대전 이후 아시아 지역에서 패권을 유지해 오던 미국은 중국의 영향력에 대한 견제 필요성을 더욱 자각하게 된다. 이는 오바마(Barak Obama) 행정부의 아시아 재균형(Asia Rebalancing) 정책으로 연결되었다. 중국이 고속 경제성장을 바탕으로 자국의 글로벌 패권에 도전하는 세력으로 부상한다고 판단한 오바마 행정부는 이른바 ‘아시아 회귀(pivot to Asia)’로도 불린 아시아 재균형 정책을 통해서 중국을 견제하고자 한 것이다. 이는 아시아 지역에서 한국, 일본, 필리핀, 태국 등 동맹과의 연대 강화와 동시에 환태평양경제동반자협정(TPP)<sup>29)</sup> 등 경제적 협력을 통한 관계 강화 정책을 추진하였다.

〈표 3-5〉 2008-2022년 중국 해양전략

단계	목표	비전	해군 전략	해군 운용 범위
해양전략 심화	해양강국 실현	전략적인 도약을 위한 해양 활용	근해적극 방어전략+ 원해호위전략	근해, 원해 (제1도련선 이내 → 제2도련선 이내)

자료: 안슬기(2020), p. 81; 彭克慧(2017)의 자료를 바탕으로 저자 작성

중국 역시 이에 대한 대응 및 자국의 영향력 확대를 위한 일대일로 ini셔티브를 추진하였다.<sup>30)</sup> 일대일로 중 ‘일로’, 즉 21세기 해상실크로드 구상의 핵심 정책 중 하나가 바로 해양강국 건설이다. 미국과 중국 양 강대국

28) Xuetong Yan(2014), pp. 153-184.

29) 동맹을 포함한 미국의 외교정책에 관해 오바마 정부와 다른 기조를 추구하던 공화당 도널드 트럼프 대통령이 취임한 후 2017년 1월 23일 행정명령을 통해 TPP 탈퇴를 결정함에 따라 미국은 TPP 협상 과정에서 제외되었다.

30) 일대일로(一帶一路, Belt and Road Initiative)는 중국 시안(西安)으로부터 신장위구르, 중앙아시아, 터키를 거쳐 독일 뒤스부르크까지 연결하는 육상교통로인 일대와 중국 푸젠성 취안저우(泉州)로부터 동남아시아와 인도양을 거쳐 아프리카와 유럽으로 이르는 해상교통로인 일로로 구성된다.

의 전략적 충돌은 주로 군사력, 무역, 기술 등 영역에서 두드러지게 되었다. 이러한 영역에서 제해권 및 해양 활용 능력은 핵심적인 요소다. 해양강국 전략은 21세기 해상실크로드 구상과 연계된 국가전략으로 추진되었다. 시진핑의 해양전략은 덩샤오핑의 해양 사상을 계승함과 동시에 확대하였고, 현 시대적 상황에 맞게 적용한 것이라고 할 수 있다.<sup>31)</sup>

해양강국 건설은 중국의 핵심이익인 대만과도 직접적으로 연관된다. 미·중 관계에 있어서 대만문제는 중요한 변수다. 중국의 제1도련에 위치한 대만은 해양전략을 실현하는 데 없어서는 안 되는 존재이기도 하다. 중국의 해양강국 건설은 일차적으로는 미국을 견제해 대만의 독립을 저지하고, 궁극적으로는 통일을 실현하겠다는 국가 목표를 의미한다. 양안 문제는 대만 뿐만 아니라 중국 내부 안정 유지와도 직결된 문제다. 중국 지도부는 대만과 동시에 홍콩, 신장, 티베트 지역에서 발생할 수 있는 탈중국 혹은 분리주의 움직임을 저지하는 것을 국가 주권의 문제로 간주한다. 또한 해양강국 건설은 시진핑 지도부가 추진하는 ‘일대일로’의 성공을 좌우할 지표이기도 하다. 일대일로는 아시아~유럽~아프리카를 잇는 일대일로 연선 국가에 인프라 건설을 중심으로 한 경제발전 연계 전략이지만, 중국의 외교력 및 소프트 파워(soft power) 확대의 정치적 의미도 내포하고 있다.

〈표 3-6〉 중국 해양전략

시기 (연도)	단계	목표	비전	해군 전략	해군 운용 범위
1949- 1977	해양전략 태동	적군의 해상 침략 방어	해상교통로 (해상철로) 확보	연안 방어 전략	연안 (12해리 이내)
1978- 1997	해양전략 초기	해양주권 보호	해양안보, 해양 경제 및 자원	근해 적극방어 전략	연안 (200해리 이내 → 제1도련선 이내)

31) 안슬기(2019), pp. 61-91.

시기 (연도)	단계	목표	비전	해군 전략	해군 운용 범위
2008- 2022	해양전략 심화	해양강국 실현	전략적인 도약을 위한 해양 활용	근해적극 방어전략+ 원해호위전략	근해, 원해 (제1도련선 이내 → 제2도련선 이내)

자료: 안슬기(2020), p. 81; 彭克慧(2017)의 자료를 바탕으로 저자 작성

요컨대 1970년대 말 덩샤오핑의 집권 이후 지금까지 중국의 해양 인식은 지속적으로 강화되고 있으며, 시진핑 정부 이후에는 구체적인 해양강국 전략이 시행되고 있다. 협소한 근해 방어 위주의 해양안보 위주였던 과거 마오쩌둥 시기의 해양전략은 덩샤오핑 시기로 오면서 적극적인 근해 해양안보 및 해양 경제를 포괄하는 해양전략으로 발전했으며, 이후 후진타오와 시진핑 시기에는 해양강국 건설이라는 보다 원대한 목표 하에 하나의 국가 전략과 동일시된 개념으로 운영되고 있다. 해양강국은 중국의 꿈(중국몽)을 실현하기 위한 국가전략 차원의 개념인 것이다.

## 제2절 해양안보전략

시진핑 정부는 2013년 해양강국 건설을 위한 방향을 제시한 이후 점차 추진 정책들을 구체화해 나가고 있다. 2017년 중국공산당 제19차 전국대표대회에서 시진핑 주석은 “대륙과 해양에 대한 중요도를 동일시하고, 해양강국 건설을 가속화해야 한다”고 밝히고, “해양강국 건설은 중화민족의 위대한 부흥이라는 중국몽(中國夢)을 실현하기 위한 필연적 선택”이라고 재차 강조하면서 해양강국 건설 전략을 지속적으로 추진할 것임을 공표하였다.<sup>32)</sup> 중국 국가해양국은 2012년 해양강국 건설 목표가 발표되었던 시기

해양강국의 조건으로 △강한 해군 건설 △해양경제 확대 △해양기술 및 개발 △해양 거버넌스 △해양전략을 꼽았다. 해양전략은 앞의 네 가지를 포괄하는 내용을 담고 있다.

## 1. 해군 전략 범위 확대: 원해호위(遠海護衛)

시진핑 정부의 해양강국 건설 전략 중 해양안보 부분은 한마디로 ‘강한 해군 건설’로 대표된다고 말할 수 있다. 이는 종전 근해방어 개념에서 벗어나 근해방어와 원해호위(護衛)를 동시에 수행한다는 것을 골자로 하는 것으로, 일명 ‘원양해군’ 건설이라고도 표현할 수 있다. 다시 말해 수세 위주가 아닌 공세적 해군,<sup>32)</sup> 연안이나 근해에서 활동하는 해군이 아닌 전 세계에서 활동하는 해군이 되겠다는 의미다. 이는 중국이 대만문제, 남중국해와 동중국해 도서 영유권 분쟁과 같은 핵심이익을 수호하고 말라카 해협 주변 해상교통로 장악과 해외 해군 기지 건설 등에서 자국의 이익을 보호하기 위해 방어뿐 아니라 무력 투사라는 보다 적극적 태세로의 전환이 필요하다는 판단에서 비롯되었다.

중국은 1998년 이후 총 9권의 국방백서를 발간했는데 2012년 말 해양강국 건설 목표 제시 이후 발표한 국방백서에서 해양권익, 해상방향, 해외 이익, 영해 주권, 해상군사투쟁, 해상군사 역량, 중륙경해(重陸輕海), 해양강국, 해상교통로, 해군전략 전환 등 개념을 과거 국방백서보다 훨씬 더 많이 언급하였다.<sup>34)</sup> 2009년 1월 발표된 2008년 중국 국방백서에서 육군과 공군을 비롯한 해군의 주요 임무가 소개되면서 해양권익 등이 강조되기 시작했다.<sup>35)</sup> 중국 국무원이 2013년 4월 발표한 국방백서인 《중국 무장능

32) 안슬기(2019), pp. 69-72.

33) 임경한 외(2015), pp. 182.

34) 謝游麟(2017), p. 34.

력의 다양화 운용》에서는 ‘해양권익 유지 및 보호’를 포함시켰다. 해양권익은 중국의 동남방공식별구역 안전 보장, 남중국해 영유권, 대만해협 양안 통일 등이 포함되었다. 이 국방백서에서는 처음으로 ‘해상 전략 통로’의 중요성에 대해서도 명시했다.<sup>36)</sup>

또한 “해군이 일상적 전투 태세뿐만 아니라 국가 해양법 집행, 어업 생산과 석유가스 개발 등 활동을 위한 안전 보장한다고 명시하였다. 또한 공안국경방어부대는 해상에서 중요한 무장 경찰로서 중국의 내수, 영해, 접속수역, 배타적경제수역, 대륙붕에서 공안행정관리법, 법규, 규장을 위반하는 관할권을 행사한다”는 등의 내용을 명시하였다.<sup>37)</sup> 또한 2015년 ‘국방백서(《中國的軍事戰略》白皮書)’에서는 “근해지역의 심층적인 방어능력은 물론 원해호위를 핵심으로 하는 원해작전능력을 발전시킨다”는 해군 전략 목표를 밝혔다.<sup>38)</sup> 이는 1985년 류화칭의 제안으로 시작된 근해방어전략이 30년만에 ‘원양해군(Blue Water Navy)’로 전환되었다는 의미이다.

〈표 3-7〉 중국의 역대 국방백서 및 주요 국방 관련 보고서

발표 일시	유형	명칭	주요 내용 및 특이 사항
1995년 11월	보고서	중국의 군비통제와 군축	중국군 현대화와 군비 감축
1998년 7월	국방백서	중국의 국방	국제 안보질서 분석, 중국 국방 건설 및 군축 계획
2000년 10월	국방백서	2000년 중국의 국방	독립자주, 자력경쟁의 국방 건설 및 중국 특색의 정예화
2002년 12월	국방백서	2002년 중국의 국방	중화인민군 군대는 인민해방군, 무장경찰, 민병으로 구성되었다고 명시

35) 2008년 국방백서에서는 “해군이 인민해방군의 전략군부대이자 해상전투작전의 주력부대”라는 내용이 포함되었다. 新浪军事(2009.1.20.) (검색일: 2022.10.8.)

36) 彭克慧(2017), p. 178.

37) 彭克慧(2017), pp. 178-179.

38) 안슬기(2020), p. 74-75.

발표 일시	유형	명칭	주요 내용 및 특이 사항
2003년 12월	보고서	중국의 비확산 정책과 조치	협력, 대화, 상호 신뢰 및 발전을 통한 안보 추구
2004년 12월	국방백서	2004년 중국의 국방	중국 특색의 군사개혁, 병역제도 및 국방기술 산업 개선
2005년 9월	보고서	중국의 군비 통제, 군축, 비확산 노력	국제적 군비 통제에 대한 중국의 지지
2006년 12월	국방백서	2006년 중국의 국방	국경 및 연안방어(해양권익), 국제안보 협력
2009년 1월	국방백서	2008년 중국의 국방	육군, 공군, 해군, 제2포병, 인민무장경찰부대 주요 임무
2011년 3월	국방백서	2010년 중국의 국방	인민해방군의 현대화, 국방동원 및 예비군 건설, 군비통제 및 군축 등
2013년 4월	국방백서	중국 무장능력의 다양화 운용	해양권익 유지 및 보호, 해상전략 통로 중요성
2015년 5월	국방백서	중국의 군사전략	최초의 군사 전략 백서
2016년 7월	보고서	협상을 통한 중국과 필리핀의 남중국해 관련 분쟁을 해결 건지	필리핀과의 남중국해 도서 영유권 분쟁에 대한 중국의 입장
2017년 1월	국방백서	중국의 아태 안보협력 정책	아태 해양안보 협력
2019년 7월	국방백서	신시대 중국 국방	중국의 해양권익 보호

자료: 中华人民共和国 国务院新闻办公室(2000.10.16.) (검색일: 2022.10.4.) 등 자료를 바탕으로 저자 정리

중국이 추구하는 원해호위 전략은 이른바 반접근·지역거부 전략(Anti-Access /Area Denial, A2/AD)<sup>39)</sup>으로도 설명될 수 있다. 이 전략은 자국의 해역을 통제 해역과 거부 해역으로 구분하는데, 이러한 구분은 제1도련과 제2도련과 맞아 떨어지는 것으로 중국 지도부의 도련 개념을 보다 중시한 것이다.<sup>39)</sup> 중국은 제1도련을 넘어 직접 태평양에 진출하기 위해서는 반드시 대만을 접수해야 한다고 판단하고 있다. 대만이 중국의 핵심이익인 이유 중에 해양전략도 포함돼 있는 것이다.

39) 歐錫富(2019), p. 110-111.

---

한편, 반접근은 전장에서 적군이 작전 지역으로 이동하는 것을 방해하는 것이며, 반지역거부는 아군의 통제하에 있는 지역에서 적군의 행동이 자유롭게 이동하는 것을 방지하는 것을 의미한다. 미국의 제1도련선을 돌파해 해군력을 서태평양까지 확장하고 미국 항모 전단이 대만해협에 접근하는 것을 방어하며, 앞으로는 점차 원해방위(遠海防衛)를 목표로 인도양과 태평양 해역에 인민해방군 해군을 투입하는 것을 강한 해군의 목표로 두고 있다.

## 2. 항공모함 건조

중국은 ‘강한 해군 건설’을 위한 여러 가지 구체적인 계획 중 대표적인 것이 바로 항모 전단 구축이다. 중국은 2012년부터 2022년까지 11년 사이에 총 3척의 항공모함을 보유하게 되었다. 제1호와 제2호 항공모함은 라오닝(遼寧)함과 산둥(山東)함으로, 각각 지난 2012년과 2019년에 취역하였다. 라오닝함은 1998년 구소련(우크라이나)에서 들여온 낡은 항공모함을 개조한 것이고, 산둥함은 라오닝함을 모방한 군함이었다.

이에 반해 2022년 6월 진수한 제3호 푸젠함은 중국이 최초로 완전 자체 개발한 것으로, 기존 두 척에 비해 훨씬 발전된 전자식 캐터펄트(catapult, 발진) 기술이 적용되었다. 미국 외 지역에서 건조된 항공모함 가운데 규모가 가장 크고, 기술도 가장 선진적인 것으로 평가된다. 만재 배수량은 8만여 톤에 이르며, 흘수선은 약 300m, 비행갑판 길이는 320m, 폭은 78m로, 1961년에 취역한 미국의 키티호크(Kitty Hawk)급 항공모함과 비슷한 크기다.<sup>40)</sup>

중국은 항공모함 이름으로 연안 지역 명칭을 사용하고 있는데, 푸젠은 대만과 마주하고 있는 중국 동남부 성(省)을 가리킨다. 대만해협 서쪽에 위

---

40) 이 항공모함의 이름은 당초 ‘장쑤(江蘇)’으로 알려졌었으나 진수식 때 정식 명칭이 푸젠함으로 공개됐다.

치한 중요 해군 거점으로, 중국의 전초기지와 같은 곳이다. 푸젠함은 중국이 최초로 완전 자체 개발한 것으로, 기존 두 척에 비해 훨씬 발전된 전자식 캐터펄트(catapult, 발진) 기술이 적용되었다. 미국 외 지역에서 건조된 항공모함 가운데 규모가 가장 크고, 기술도 가장 선진적인 것으로 평가된다. 만재 배수량은 8만여 톤에 이르며, 흘수선은 약 300m, 비행갑판 길이는 320m, 폭은 78m로, 1961년에 취역한 미국의 키티호크(Kitty Hawk)급 항공모함과 비슷한 크기다.

〈표 3-8〉 중국 전투함 증강 추이

단위: 대

구분	초기(2000년대)		2기(2010년대)		3기(2020년대)
	2000	2005	2010	2015	2020
SSBN(핵추진전략잠수함)	1	1	3	4	4
SSN(핵추진공격잠수함)	5	4	5	6	7
SS(잠수함)	56	56	48	53	55
함모/순양함/구축함	19	25	25	26	43
호위함/초계함	38	43	50	74	102
중국 총 전력	110	220	220	255	360
미국 총 전력	318	282	288	271	297

자료: 반길주(2021), p. 18.

중국은 2035년까지 총 6척의 항공모함을 운영할 계획이며, 장기적으로는 이를 더욱 확대해 미국에 버금가는 능력을 갖추기를 원한다. 대만 국립정치대학 천원지아(陳文甲) 교수에 따르면 “중국은 (랴오닝·산둥 이외에) 2027년 이전에 항공모함 3척을 추가로 건조하고 2035년까지 총 6척을 보유할 것이며, 궁극적으로는 11척을 보유하고 있는 미국을 초월해 세계 최강의 해군력을 갖추는 것이 목표”이다.<sup>41)</sup>

41) Newtalk(2021.4.23.), (검색일: 2022.5.14.)

---

### 3. 글로벌 해군협력 및 해외 기지

중국은 다른 국가와 군사 협력을 강화하면서 자국 해군의 글로벌 확장을 추진하고 있다. 중국 남부와 동남아, 서남아를 거쳐 인도양과 아프리카까지 일대일로 21세기 해상실크로드와 비슷한 형태로 확장된다. 이에 미국의 군사전문가들은 이를 이른바 ‘진주목걸이 전략’이라고 명명하면서, 인도양 등 연안 국가의 항구에 대한 중국의 투자는 중국 남부에서 파키스탄까지 이어지는 해군 기지 네트워크를 만드는 데 사용되고 중국의 해군 거점으로 활용될 수 있다고 해석한다.<sup>42)</sup>

중국의 첫 해외 해군 기지는 아프리카 지부티(Djibouti)에 건설되었다. 지부티는 아프리카 북동부에 있는 약소국이지만, 아덴만~홍해~수에즈 운하를 연결하는 해상교통 요충지로서 지정학적 중요성이 매우 높다. 지부티에는 원래 미국, 프랑스, 일본 등 강대국들이 군사 관련 시설을 보유하고 있었으며, 중국 또한 2016년 2월부터 보급기지 건설에 착수하였다.<sup>43)</sup> 중국 국방부는 이 기지 건설이 중국군의 국제 평화 유지 활동, 소말리아 해역에서의 함선 보호, 인도주의적 구조 지원 등 임무를 수행하기 위한 것이라는 입장이다.<sup>44)</sup>

---

42) China Briefing(2009.3.18.) (검색일: 2022.10.7.), Khurana(2008) pp. 1-39, Ashraf(2017), pp. 166-181.

43) 양정학·김순수(2017), p. 132.

44) 상계서, pp.137-138.

〈그림 3-2〉 동아프리카 지부티 위치



자료: Google map(검색일: 2022.10.8.)

지부티에 이어 2022년 6월에는 캄보디아 레암 기지에 두 번째 해외 해군 거점을 확보했다. 캄보디아 레암(Ream) 해군기지 확장 및 현대화 프로젝트를 중국 정부가 지원하는 것인데, 미국 등 서방은 레암기지가 중국의 남중국해 및 인도-태평양 지역의 첫 군사 거점이 될 것으로 보고 있다. 필리핀, 베트남 등과 도서 영유권 문제를 겪고 있는 남중국해에서 중국의 입지를 강화할 뿐만 아니라 중국의 인도양 진출에 전략적으로 활용될 것으로 보인다.

이밖에 중국은 남태평양 솔로몬제도와 아프리카 중서부 적도기니에서도 군사기지 건설을 추진 중이다. 솔로몬제도와 2022년 4월 안보 협정을 맺었으며, 적도기니와는 2021년 12월 자국 군사기지 건설을 목표로 정부 관계자와 접촉한 것으로 알려졌다. 대서양 연안에 있는 적도기니에 군사기지 건설이 현실화될 경우 미국 동부 해안 맞은편에 중국 군함이 상시 주둔하여 대치하는 상황이 벌어지게 된다.

〈표 3-9〉 중국 주요 해군사(海軍史)

연도	주요 사건
1839~42	제1차 아편전쟁 (난징조약, 홍콩 할양 및 광저우 등 5개 항구 개방)
1856~60	제2차 아편전쟁 (텐진·베이징조약 체결, 구룡반도·연해주 할양)
1871	북양함대 창설
1894	청일전쟁(시모노세키 강화조약, 대만 및 랴오둥반도 할양)
1912	중화민국 건국
1949	중화인민공화국 건국, 인민해방군 해군(PLAN) 창설
1953	소련에서 최초로 잠수함 도입
1954	제1차 대만해협 위기
1955	동해함대 창설
1958	제2차 대만해협 위기
1960	북해함대 창설
1974	중국-베트남 해상교전
1979	중국-베트남 전쟁, 중국-미국 국교 정상화
1980~1985	류화칭, 도련선 개념에 따른 단계적 해군력 건설 방향 제시
1985	‘연안방어전략’에서 ‘근해적극방어전략’으로 전환
1988	중국-베트남 해상교전
1992	중국 영해 및 접속수역법 공포
1993	소련의 킬로급 잠수함 도입
2001	진급 핵잠수함 인수
2005	중국-러시아 해상연합훈련 시작
2012	후진타오 주석, 해양강국 건설 천명/제1호 항모 랴오닝함 취역
2013	중국 동중국해 ADIZ(방공식별구역) 선포
2015	남사군도(스프래틀리) 인공섬 건설
2019	제2호 항모 산둥함 취역
2022	제3호 항모 무젠함 진수

자료: 오순근(2015), pp. 201~202의 자료를 바탕으로 저자 작성

한편, 최근 중국이 우방인 러시아, 파키스탄과 연합 해상훈련을 잇따라 진행하는 등 해군 협력을 강화하고 있는 것 또한 주목할 필요가 있다. 중국과 러시아 해군은 2012년부터 해상 연합훈련을 시행해 왔다. 2020년을 제

외하면 매년 정례화된 훈련을 진행하고 있으며, 해가 거듭될수록 훈련 규모가 커지고 동원 자산도 다원화되는 추세다. 중국과 러시아 해군 합정이 중국과 일본이 영유권 분쟁 중인 동중국해 센카쿠 열도 인근 해상을 통과하는 상황도 최근 자주 목격되고 있다. 또한 중국은 파키스탄과 최근 경제, 기술, 군사 등 측면에서 전방위적 협력을 강화해 오고 있으며, 파키스탄 서부 남단에 중국의 해·공군 기지를 건설하기로 합의하기도 했다. 양국은 2020년 1월 북아라비아해(North Arabian Sea)에서 합동 해상 훈련을 시행하였고, 2022년 7월에는 ‘시 가이언즈-2’ 훈련을 공동으로 진행하였다.

중국은 이러한 해상 연합훈련이 ‘제3자’, 즉 미국을 겨냥한 것은 아니라는 입장을 공식적으로 밝히고 있지만, 미국 등 서방에서는 중국이 미국의 인도-태평양 전략의 포위망을 뚫기 위해 러시아 및 파키스탄 등 우방국들과 군사 협력을 강화하고 있다고 분석한다. 전문가들은 또한 중국의 해양강국 건설과 일대일로 추진이라는 전략적 측면에서 해외 해군 기지 건설이 추진되고 있는 것으로 분석한다.

## 제3절 해양산업전략

### 1. 해양경제

중국의 해양강국 건설에서 또 다른 중요한 부분은 해양경제 성장이다. 18차 당대회에서 해양강국 건설 발표 시 중국 정부는 해양자원 개발 능력 향상, 해양경제 발전, 해양 생태 환경 보호, 국가 해양 권익 수호로, 대부분이 해양경제와 관련한 부분이 큰 비중을 차지하였다.

---

이후 2018년 12월 24일 중국 자연자원부는 제13기 전국인민대표대회 상무위원회 제7차 회의에서 “해양경제의 발전과 해양발전의 가속화에 관한 보고”라는 제목으로 해양경제 발전이란 △해양 개발 능력 향상, △해양산업 구조 개선, △현대적인 해양산업 시스템 구축이라고 밝혔다.<sup>45)</sup> 동월 자연자원부는 중국 국가발전개혁위원회와 공동으로 《해양경제발전시범구 건설에 관한 통지》를 발표하기도 했다. 이 통지에 따라 산둥성의 10개 도시와 톈진시의 4개 향이 해양경제 발전 시범구역으로 지정되었다.<sup>46)</sup>

이밖에 원양 어선 능력 제고 등 조선산업과 해운산업 발전은 해양강국 건설 전략의 중요한 부분으로 포함된다. 조선산업 능력은 곧 함정 건조 능력을 의미하기도 하며, 해운 부문의 발전은 경제성장뿐 아니라 해상교통로 안정 등 해양 안보와도 연계되는 문제다. 중국 공신부는 2017년 ‘선박산업 구조조정 가속화 전환 행동 계획(2016~2020)’을 발표하고, 제13차 5개년 계획 기간(2016~2020년) 중국 조선산업 구조조정과 산업 발전 수준 제고 정책을 추진하였다. 이에 따라 중국 정부는 중국 조선산업의 고도화 및 친환경화, 연구개발, 기술 제고 등을 구체적인 정책으로 시행하고 있다. 특히, 스마트 선박과 친환경 에너지 절약 선박을 중점적으로 육성시키고 있다.<sup>47)</sup>

또한 2021년 3월 발표된 ‘제14차 5개년 계획과 2035년 비전’에서는 선박 및 해양 엔지니어링 장비 산업의 혁신과 발전을 촉진하고, 선박 산업 체인 경쟁력 강화와 크루즈 선박, 대형 액화천연가스(LNG) 선박 및 심해 석유 및 가스 생산 플랫폼과 같은 R&D 응용 프로그램 추진 계획 등이 발표되었다.<sup>48)</sup> 위와 같은 해양경제 발전 시범 구역 지정, 조선산업 및 해운산업 고도화 등 구체적인 조치들은 중국의 해양강국 건설 전략의 해양경제 부문 정책으로 추진되고 있다.

---

45) 中国人大网(2018.12.24.) (검색일: 2022.10.6.)

46) 凤凰网(2019.6.11.) (검색일: 2022.10.8.)

47) kotra(2021.9.17.) (검색일: 2022.10.6.)

48) kotra(2021.9.17.) (검색일: 2022.10.6.)

## 2. 거버넌스

중국은 해양강국 건설의 일환으로 해양 관련 거버넌스를 구축하고 개선하는 데에도 주력하고 있다. 이는 국가해경국 설립, 해양 관련 법규 개선으로 대표된다. 이후 중국 정부는 국가해양국을 다른 부처 등과 통합해 자연자원부로 승격하고, 중앙정부의 발전, 개혁 정책을 결정 및 집행하는 기구인 국가발전개혁위원회와 함께 해양강국 건설 전략을 추진하는 주요 부처로 지정하였다.

### 1) 해양 조직 개편

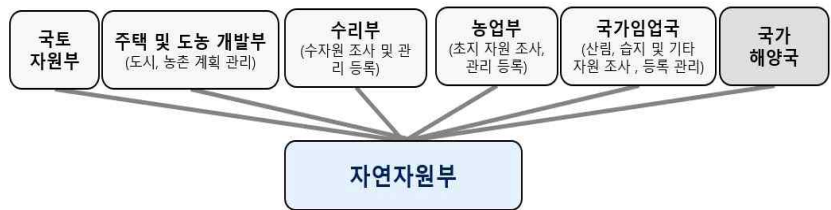
시진핑 정부는 2013년 제12기 제1차 전국인민대표대회에서 국가해경국(이하 해경국) 설립을 발표하였다. 이는 기존에 공안부, 농업부, 세관총서, 교통운수부에 분산되어 있던 해양 관련 업무를 하나로 통합 처리하는 행정 기구다. 해경국은 법집행 기구로서, 주변국과 분쟁이 발생할 시 이를 해경국이 이행할 수 있게 되었다.<sup>49)</sup> 또한 국가해양위원회를 신설하여 해양발전 전략 등 국가 해양정책을 담당하게 하였다. 중국의 해양 관련 업무는 해양, 어업, 해사, 해관, 안보 업무로 분산되어 관리 체계 또한 나뉘져 있어 국가의 해양 권익을 수호하기 위해서는 개혁이 필요하다는 판단에서 국가해양위원회를 조직하기로 결정하였다. 이 위원회는 국가 해양 발전 전략을 제정하고 중요한 해양 업무를 계획하는 일을 맡고 있다.

이후 해양국은 자연자원부로 통합된다. 2018년 국가해양국은 농업부, 수리부, 주택 및 도농 건설부, 임업국의 일부 부서 등과 함께 자연자원부로 통합되어 해양을 포함한 모든 국토 공간 이용 통제와 생태 보호를 책임지는 국무원 산하 부서로 승급되었다. 자연자원부에는 북해, 동해(동국해), 남

49) 양희철(2015), pp. 160-161.

해(남중국해) 세 개의 해역을 구별해 기구를 설립하였다. 2022년 현재 자연자원부 산하 기구 중 해양 관련 기구는 △국가해양국지질탐사국, △중국 대양 광산자원 연구개발협회 사무국, △국가해양기술센터, △국가해양환경 예보센터, △국가 해양학 표준 및 계측센터, △국가위성해양응용센터, △해양방재센터, △해양건설팅센터, △국립심해기지관리센터, △섬연구센터, △해양학 연구소, △해양개발전략연구소 등이 있다.

〈그림 3-3〉 2018년 중국 해양국→자연자원부로 통합



자료: 저자 정리

자연자원부는 해양전략 계획의 실행과 해양경제 발전을 감독하는 책임을 맡는다. 해양 개발, 심해 및 극지 등에 대한 전략 수립을 계획하고 수행하는 것 역시 자연자원부의 임무다. 이 밖에 무인도, 해역, 해저 지형명에 대한 관리를 책임질 뿐만 아니라 영해 기점 제정과 같은 특수한 목적의 도서 관리 업무도 책임지고 있다. 해양관측 및 예보, 조기경보 모니터링 및 주요 해양 재난에 대한 비상 대응에도 참여한다.<sup>50)</sup>

50) 중국 자연자원부(自然资源部) 공식 홈페이지(<http://www.mnr.gov.cn/>) 참고

## 2) 해경 역량 강화

해양강국 건설 전략의 일환으로 추진된 해양 거버넌스 강화의 대표적인 조치는 중국 해양경찰국의 출범이다. 해양 관리 업무는 그전까지만 해도 국토자원부 국가해양국, 해양감시대(海監), 농업부 어정국(어업 관리), 해양경찰 변방관리국(연안 방어), 해관총서 집사국(緝私局)(해상 밀수 적발)이 각각 담당하였다.<sup>51)</sup> 비슷한 성격의 업무이지만 담당 부처가 분산되어 있어 행정 비용이 상승하는 문제가 지적되어 왔다. 이에 중국 정부는 2013년 7월 중국해경국(China Coast Guard)<sup>52)</sup>을 출범하여 해상에서의 범죄단속, 치안보호 및 보위, 해상수색구조 등 업무를 분담하였다. 해경국은 법 집행 권한과 경찰권이 있으며, 해군 업무와는 구별되지만 중앙군사위원회 산하 무장부대 소속으로서 무력을 갖추고 있다. 동중국해와 남중국해, 그리고 황해를 담당하는 동해분국, 남해분국, 북해분국을 각각 내부 조직으로 갖고 있다.

중국 해경은 2013년 출범한 이후 매년 빠르게 조직 규모 커지고, 역할이 강화하고 있다. 가령, 중국 해경이 보유한 배수량 1,000톤 이상 대형함정은 2012년에만 해도 40여 척에 불과했으나, 2020년 말에는 131척으로 급증했다.<sup>53)</sup> 해경의 활동 내용과 권한 등에 대해서는 2021년 2월 해경법(海警法) 시행을 통해 법적으로 보장하였다. (해경법 내용 이하 참고)

51) 彭克慧(2017), pp. 200-201.

52) 전체 명칭은 중국인민무장경찰부대해경총대(中国人民武装警察部队海警总队, Chinese People's Armed Police Force Coast Guard Corps)이다.

53) 김석균(2018.8.11.) (검색일: 2022.10.8.), VOA(2022.2.3.) (검색일: 2022.10.8.),

---

### 3) 해양 법규 강화

중국은 지난 2021년 1월 22일 제13차 인민대표대회 상무위원회 제25차 회의에서 《중화인민공화국 해경법(海警法)》을 제정하고, 동년 2월 1일부터 시행한다고 공표하였다.<sup>54)</sup> 그 배경에 대해 중국은 해양안전과 질서 유지를 위해 자국 관할 수역에서 항행, 접안, 외국 선박 식별 및 확인 등을 할 권리가 있다고 밝히고 있다. 그러나 중국 해경법의 요지는 관할해역을 침범한 외국선박에 대하여 중국 해경의 무기사용 권한을 법제화한 것이라고 볼 수 있다. 이러한 이유로 앞으로 중국이 남중국해 연안국과의 해양경제협정, 도서 영유권 분쟁 및 일본과의 동중국해 센카쿠열도(중국명, 다오위다오) 영유권 분쟁 현장에서 더욱 강경한 태도를 나타낼 가능성이 커, 앞으로 이들 국가 간 무력 충돌 가능성이 커질 것으로 우려하는 시각이 있다.<sup>55)</sup>

한편, 이밖에 해양과 관련한 중국의 현행 법규는 해역사용관리, 도서관리, 해저관리, 해양환경감측 총 네 부문으로 나뉜다. 이와 관련해서 중국이 지금까지 통과한 해양 관련 법률은 총 15가지로, 《영해에 관한 중화인민공화국 성명》, 《영해와 접속수역에 관한 중화인민공화국 성명》, 《중화인민공화국 배타적경제수역과 대륙붕법》, 《중화인민공화국 해역사용관리법》, 《중화인민공화국 해도보호법》, 《중화인민공화국 해양환경보호법》, 《중화인민공화국 어업법》, 《중화인민공화국 항구법》, 《중화인민공화국 해상교통안전법》 등이 있다. 이 밖에 법률 권한을 가진 해양 관련 행정법규는 24가지로 《중화인민공화국 국제해운법례》, 《중화인민공화국 항로관리조례》, 《중화인민공화국선박과 해상설비 검역 조례》 등이 있다.<sup>56)</sup>

---

54) 全国人民代表大会(2021.1.22.) (검색일: 2022.10.8.)

55) 김주형(2021), pp. 179-180.

56) 彭克慧(2017), p. 202.

## 04

# 영국 해양전략

### 제1절 개요

---

영국은 세계 각지의 전략적 요충지를 편입하며 세계적인 규모의 제국을 건설하였다. 특히 서세동점(西勢東漸) 시기에 영국은 인도·태평양 지역에 막강한 영향력을 발휘하였다. 이후 17세기 경 영국 해군은 하나의 큰 세력으로 성장하였고, 해외진출과 기항을 위한 거점을 마련하고 항만을 건설하였다. 이후 동인도회사의 설립과 함께 전 세계를 아우르는 해상 무역 네트워크를 구축하였다. 영국은 세계적인 해양 패권의 확립과 함께 산업혁명을 성공시킴으로써 경제 대국 반열에 오르게 되었다. 하지만 영국은 150년 이상 통치했던 홍콩을 중국에 반환한 이후 인도·태평양 지역 내 영향력을 다소 상실하게 되었다. 또한 EU 회원국 당시 자국의 독자적인 주권 행사에 여러모로 제약을 받았다. 결국 영국은 2020년 EU로부터 탈퇴하는 브렉시트를 결정하며 해양 강국으로서의 위상을 되찾기 위해 재도약 중이라고 할 수 있다. 제4장에서는 전통적인 해양 세력이라 할 수 있는 영국의 해양산업 발전 전략과 해양안보 전략에 대해 살펴보고자 한다.

---

## 제2절 해양안보 전략

---

### 1. 인도·태평양 전략과 AUKUS

전통적인 해양 강국이던 영국은 제2차 중동전쟁(1956-1957)에서 패배한 이후 1968년 수에즈 운하 동쪽 지역에 대한 실질적인 지배가 어렵게 되었다. 이후 영국군은 1971년까지 지배를 하고 있던 국가들에서 철수하게 되었고 1973년 EU에 가입함으로써 육상 세력으로 전환되었다고 볼 수 있다.<sup>57)</sup> 이후 2000년대 초반에 들어서 인도·태평양에 대한 영국의 관심은 부활하여, 1971년 영국·호주·뉴질랜드·싱가포르·말레이시아 5개국 간 체결한 ‘5개국 방위 협정(FPDA: Five Power Defense Arrangement)’을 재개하고 이들 국가 간 해상 군사 훈련인 ‘버르사마 리마(Bersama Lima) 훈련’을 실시하였다. 또한 5개국 참모총장 회의(FDCC: FPDA Defense Chiefs’ Conference)의 개최를 통해 인도·태평양의 안보 강화에 적극적으로 가담하며 해양 강국의 위상을 되찾기 위한 재도약에 나섰다. 이후 영국은 자국의 재건을 위한 방안으로써 EU를 탈퇴하는 브렉시트를 결정하며 자국의 대외 외교정책으로 ‘Global Britain’을 내걸었다.

2010년대 중반 미국의 인도·태평양 전략 발표 이후 여러 대서양 국가들이 인도·태평양 전략을 발표하는 경향이 두드러지게 나타났다. 이와 관련하여 영국은 인도·태평양 전략과 관련하여 별도의 공식 문서 및 전략서를 발표한 바는 없다. 하지만 ‘Global Britain’이라는 기치 아래 여러 안보·국방·외교 정책 및 전략서에서 인도·태평양의 중요성을 강조해오고 있다.

일례로 2021년 3월 영국은 향후 10년간 안보·국방·외교 전략을 종합적

---

57) 조은정(2021), 「인도·태평양에서 영국, 프랑스의 군사적 관여: 현황과 시사점」, 국가안보전략연구원, p. 5.

으로 다룬 일종의 통합 전략서인 「경쟁시대의 글로벌 영국: 안보·국방·외교정책 통합 검토(Global Britain in a Competitive Age: the Integrated Review of Security, Defence Development and Foreign Policy: Integrated View)(이하 ‘Integrated View’)」를 발표하였다. 이 전략서에서는 영국이 인도·태평양 전략에 관여하고 참여를 확대해나가려는 경향이 잘 나타나 있다. 영국은 자국을 유럽 국가들 중 독특한 형태의 이익, 파트너십, 그리고 역량을 가진 국가라고 설명하면서도, 인도·태평양 지역 중시 정책 기조(The Indo-Pacific tilt)를 설명하고 이 지역에 대한 관여 역시 점차 늘릴 계획이라고 밝혔다. 또한 인도·태평양 지역의 중요성이 점차 확장함에 따라 2030년까지 지정학적, 경제적 중심이 인도·태평양 지역으로 옮겨갈 것이라고 전망하였다.<sup>58)</sup> 이에 인도·태평양 지역의 번영과 안정을 위해 외교와 무역적 측면에서 더 깊이 관여할 것이라고 설명하였다. 특히, 영국은 세계 3위 소프트 파워, 세계 9위 경제력, 나토 회원국 중 2위 국방력, 전 세계 해양에 해군력을 투사할 수 있는 능력을 갖춘 국가라며, 글로벌 안정과 평화를 위해 적극적인 역할에 나서야 한다고 강조하였다.<sup>59)</sup>

2021년 9월 영국은 미국, 호주와 함께 인도·태평양 지역의 3자 안보 파트너십인 ‘오커스(AUKUS)’를 결성하였다. 영국은 미국과 함께 호주에 핵추진 잠수함 기술을 지원하기로 약속하였는데, 이는 영국의 인도·태평양 중시 정책 기조를 나타내는 사례 중 하나이다. 영국의 오커스 참여 및 합동 훈련 강화는 미국의 대중국 전략에 보내는 강력한 지지이자 중국의 세력 확대를 견제하고 있음으로 이해할 수 있다.

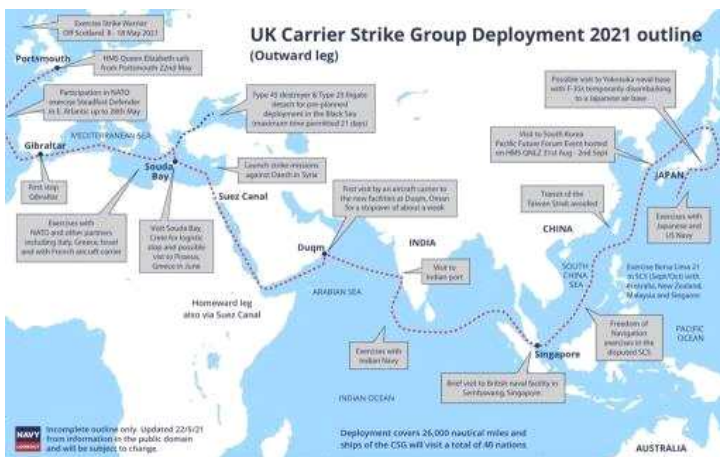
또한 영국 해군은 항공모함 ‘퀸 엘리자베스호’가 이끄는 항모전단을 인도·태평양에 파견하였으며, 미국 해병대와도 연합훈련을 실시하도록 하였다. 파견 계획은 ‘Integrated View’에서 이미 언급되었는데, 이는 최근 20

58) HM Government(2021a), p. 17.

59) HM Government(2021a), p. 9.

년 내 영국의 최대 규모 해외 해군 배치로, 영국은 해양 안보 세력으로서의 부흥 의지를 행동으로 과시하고 있음을 알 수 있다. 인도·태평양 지역에 대한 해양 안보 관여 의지를 천명하며 남중국해도 통과함으로써 항행의 자유를 수호할 의지를 재확인하였다.<sup>60)</sup>

〈그림 4-1〉 항공모함 ‘퀸 엘리자베스호’의 항모전단 항로(2021년 기준)



자료: Naval Post(검색일: 2022.9.15.)

이외에도 AUKUS는 수중 로봇 무인 시스템 프로젝트를 포함하여 극초음속, 퀀텀 컴퓨팅, 인공지능 등 신기술 분야에서도 협력을 강화하고 있어 향후 인도·태평양 지역의 재래식 억제력을 강화하는 데도 기여할 것으로 전망된다.

영국은 경제적 관점에서도 인도·태평양에 주목하고 있다. 인도·태평양 국가들은 영국의 세계 교역의 17.5%를, 외국인 투자의 10%를 차지하고 있다. 따라서 영국에게 인도·태평양은 경제적으로 매우 중요한 전략지로서 기능한다. 이에 영국은 환태평양경제동반자협정(CPTPP: Comprehensive

60) 전해원(2021), p. 5.

and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)에 가입을 추진함으로써 자국의 제품들이 관세 없이 아시아 시장에 진출 할 수 있는 중요한 교역의 기회를 선점하며 경제적·안보적 협력을 강화해 나가고 있다. 또한 아세안(ASEAN: Association of South-East Asian Nations)에 파트너 지위를 신청하여 아세안 국가들과의 파트너십을 추진하고 있다. 이와 같이 영국은 외교·안보 뿐만 아니라 대외 경제 정책 역시 유럽을 벗어나 인도·태평양으로 본격적 진출에 나서는 것으로 보인다.

## 2. 해양안보 국가전략

영국 정부는 앞서 발표된 ‘Integrated Review’를 바탕으로 해양 중심의 안보 문제에 관해 논의한 「해양안보 국가전략서(NSMS: National Strategy for Maritime Security)」를 발표하였다. 본 전략서에서는 영국의 해양안보를 위한 목표 및 전략을 기술하였는데, 주요 목표를 ‘자국 보호’, ‘위협 대응’ ‘해양의 번영 보장’, ‘가치 수호’ 그리고 ‘안전하고 회복력 있는 해양’으로 크게 5가지로 구분하였다.

정부는 국경, 항만 및 인프라 보호를 위해서는 영토 뿐만 아니라 해저 자원 유산까지 포함해야 하며, 이를 위한 충분한 예산 확보가 필요하다고 설명하였다. 특히 선박 및 항만 시설의 무인화·자동화 추세에 따라 사이버 공격 가능성을 제기하며 해양 사이버 안보에 관한 대응이 중요하다고 강조하였다.<sup>61)</sup>

둘째로, 불법 이민, 테러 등 증가하는 위협에 대응하기 위한 역량 강화와 전문 지식 함양의 중요성이다. 그 중에서도 해양영역인식(MDA: Maritime Domain Awareness) 체계를 강화하고 그 역량을 강화해야 할 것이라고

61) HM Government(2021b), pp. 28-39.

---

소개했다. 오늘날 정보화 시대에서 공공 및 민간 부문을 불문하고서 해양 지리 공간 정보에 대한 지속적인 수요 증가를 고려하여, 영국 정부는 기술 발전에 따라 개발되어야 하는 새로운 개척지는 바로 해양이 될 것이라고 전망하였다.<sup>62)</sup> 이에 영국 정부는 ‘영국 해저 지도 제작 센터(UK CSM: UK Centre for Seabed Mapping)’를 설립하였다. 해저 지도를 제작하게 되면 해운, 해양환경 및 자원관리, 선박 운항 등 해양 분야 관련 데이터 생산이 가능해 짐으로써 자국의 해양 안보 지식 강화에 기여할 수 있을 것으로 보여진다.<sup>63)</sup>

셋째로는, 해양의 변영 보장이다. 이는 해상 운송 및 항만과 그 인프라까지 포함되는 개념으로, 경제적 변영까지 함께 달성하고자 하는 목표까지 포함되었다. 여기서는 기존의 전통적인 해양 위협 이외에도 오늘날 증가하는 다양한 비군사적 위협에 대한 대응 필요성이 강조되었다. 예컨대, 선박 안보 관리, 해상범죄예방, 해적 무장강도 대응 등이 주요 사례로 언급되었다. 특히, 주요 해상교통로와 전략적 관문에 대한 관리 능력을 강화해야 하며, 이를 위협하는 해적과 무장강도 등 비군사적 위협에 대한 대응책을 강구해야 할 것이라고 강조하였다. 인도-태평양 지역의 주요 해상 교통로와 전략적 관문은 파나마 운하, 지브랄타 해협 등 총 8곳 정도인데, 이 항로를 통해야지만 거리·시간·비용적 측면에서 절대적인 우위를 선점할 수 있기 때문에 전략적 요충지로 분류된다.

---

62) HM Government(2021), 「National Strategy for Maritime Security」, p. 22.

63) UK Authority, ‘Government sets up UK Centre for Seabed Mapping’(2022. 8. 15.); SHIPS& PORTS, ‘UK prioritises seabed mapping in new security strategy’, (2022. 4. 16.)

〈그림 4-2〉 세계 주요 해상 교통로와 전략적 관문



1. 파나마 운하
2. 지브롤터해협
3. 보스포루스해협
4. 수에즈 운하
5. 호르무즈 해협
6. باب엘만더브해협
7. 희망봉
8. 말라카해협

자료: HM Government(2022),

넷째로는, 해양에서의 가치 수호이다. 해양과 해양에서 일어나는 모든 활동의 법적 근간이 되는 유엔해양법협약하의 권리와 의무를 준수하고 이행할 것을 도모하였다. 또한 자유롭고 개방적이며 안전한 항행의 자유 대 원칙을 다시 한번 강조하고, 자유무역과 국가 간 협력의 필요성을 언급하였다.

다섯째로는, 안전하고 회복력 있는(resilient) 해양이다. 효율적인 해양 관리, 깨끗하고 건강하며 안전하고 생산적이며 생물다양성을 보전하기 위해 정부는 해양의 지속가능한 거버넌스의 가치를 수호하고 동맹국 및 파트너 국가와 협력하여 해양환경의 보존 및 지속가능한 사용을 보장을 목표로 하였다.

그간 영국의 해양안보 전략서는 주로 유럽 지역 내에서의 해양문제만을 다루었으나 인도·태평양 지역으로 확대하여 논하게 된 것은 매우 이례적이라고 할 수 있다. 즉 미국이 대서양과 인도·태평양을 연계하려는 전략에 영국이 지원한다는 의지를 표명하였다고 해석할 수 있을 것이다.

---

### 3. 사이버 안보 전략

영국은 2009년 「영국 사이버안보전략(Cyber Security Strategy of the United Kingdom)」을 처음으로 사이버 안보 분야 전략서를 발표하기 시작하였다. 2009년 발표된 전략서에서는 사이버 공간에서의 안전, 보안 및 회복력을 강조하며 사이버안보 향상을 위한 투자 확대 내용이 포함된 범정부 차원의 프로그램 개발 필요성을 논의하였다. 이후 2011년 발표된 전략서 「사이버안보전략(The UK Cyber Security Strategy)」에서는 처음으로 사이버 공간을 영국의 국가안보 및 국익과 밀접한 관련을 맺는 핵심적인 공간으로 인식하기 시작하였다. 이는 2016년 「국가사이버안보 전략(National Cyber Security Strategy 2016-2021)」에서 사이버 역지를 위한 구체적인 목표 설정 및 미션 수립으로 이어졌다. 제일 최근 발표된 「국가사이버전략 2022(UK National Cyber Strategy 2022)」에서는 책임감 있고 민주적인 사이버 영향력을 가진 선도국가로서 사이버공간에서의 자국 이익 보호와 증진이 비전으로 제시되었다.

한편, 영국 정부가 발표하는 사이버 안보 전략 명칭에는 2009년, 2011년, 2016년 모두 ‘안보(Security)’라는 단어를 포함해 그 개념을 강조하였으나 2022년 발표된 전략서 제목에서는 삭제되었다. 이는 사이버 공간의 안전이 곧 물리적 공간까지 확장되고 있어 관련한 모든 전략적 문제를 포섭하고, 사이버 전략 수립을 통해 사이버 공간을 이용한 경제활동의 안전성까지 포괄할 수 있는 종합적인 대응책 마련을 위한 것으로 보인다.<sup>64)</sup> 사이버 안보 전략에서 ‘자유롭고 개방되어있으며 평화롭고 안전한(free, open, peaceful and secure)’이라는 개념이 등장한 것은 주목할만한 점이다. 이는 유엔해양법협약과 관습국제법 상의 해양에서의 항행의 자유 원칙과 ‘자유롭고 개방된 인도·태평양 전략’의 내용과 그 궤를 같이 하기 때

---

64) 조은정(2022), 『영국 「국가사이버전략 2022」의 특징과 시사점』, 전략보고, No. 174, pp. 10-11.

문이다. 이는 즉 사이버 안보 전략이 사이버안보에만 국한되는 것이 아니라 사이버안보를 인도·태평양과의 연계를 모색하는 보다 포괄적이고 종합적인 전략임을 시사한다.

### 제3절 해양산업전략

오늘날 영국의 해양 정책과 안보 분야를 담당하고 있는 부처는 교통부(DfT: Department for Transport)로, 부내 총 6개의 집행그룹 중 ‘항공, 해상, 국제 및 보안 그룹(Aviation, Maritime, International and Security Group)’이 주로 관장하고 있다.<sup>65)</sup> 교통부는 자국 내 교통과 관련된 모든 분야를 관리하고 있는데, 해양과 관련한 내용으로는 주로 잉글랜드, 웨일즈 등 영국 내 주요 항만에 관한 전략 및 계획 수립을 지원하며, 해상운송의 안전 및 보안과 관련한 내용이 이에 해당한다. 그 중에서도 특히 해양안전과 관련한 내용은 해사·연안경비청(MCA: Maritime and Coastguard Agency)이 이행하고 있다. 반면 해양 환경과 수산에 관한 내용은 환경식품농림부(DEFRA: Department for Environment Food & Rural Affairs)에서 담당하고 있다. 주요 관련 산하기관으로는 환경·어업 및 양식과학센터(Cefas: Centre for Environment Fisheries and Aquaculture Science)와 해양관리기구(MMO: Marine Management Organisation)가 있다.<sup>66)</sup>

65) Department for Transport (검색일: 2022. 9. 10.)

66) Department for Environment Food & Rural Affairs (검색일: 2022. 9. 10.)

2019년 1월 영국 교통부는 「‘해양전략 2050: 미래를 위한 항해 (Maritime 2050-Navigating the future)’」를 발표하며 영국 해양 분야의 미래에 대한 영국 정부의 비전을 제시하였다. ‘경쟁력 강화’, ‘기술’, ‘사람’, ‘환경’, ‘인프라’, ‘무역’, ‘보안’ 으로 세부 분야를 구분하고, 이를 중심으로 주요 전략을 소개하였다. 영국 해사·연안경비청(MCA: Maritime and Coastguard Agency) 역시 ‘안전 및 지속가능성’, ‘해양 발전’, ‘해양 혁신’ 이라는 세 가지 목표 달성을 위해 Maritime 2050의 내용을 기반으로 교통부와 협력할 것이라고 설명하였다.<sup>67)</sup>

영국은 스마트 해운(Smart Shipping) 분야의 주도권 확보를 위해 자율 운항선박 관련 법제를 마련하고 규제 프레임워크를 구축하기 위한 노력을 지속하고 있다. 또한 스마트 항만, ‘해양 혁신 허브(Maritime Innovation Hub)’ 등 새로운 기술 개발 프로젝트에는 자금을 지원한다. 이와 같이 영국 정부는 항만 및 인프라 등 해양 전반 분야에 지속적으로 투자를 확대해 나가고 있으며, 이러한 시설들은 미래의 기후 변화나 사이버 공격과 같이 잠재적인 보안 위협에도 대응할 수 있도록 계획 및 설계하도록 하였다.

〈표 4-1〉 영국 ‘해양전략 2050’ 주요 내용

주요 내용
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양법, 재정, 보험, 관리 등 많은 해양 분야에서의 영국의 경쟁력 최대화</li> <li>• 청정해양성장(Clean maritime growth) 실천으로 인한 경제적 이익</li> <li>• 해양혁신(marine innovation) 및 기술 강화를 통한 이익 극대화</li> <li>• 해양안전(marine safety) 및 해상보안(marine security) 표준에 관한 세계적 명성 유지</li> <li>• 해양 인력 성장을 위한 세계적인 해양 교육 및 훈련 제공</li> <li>• 해양 부문의 경제적 이익을 최대화하기 위한 자유 무역 체제 촉진</li> <li>• 해양 인프라(marine infrastructure)에 대한 지속적인 투자 및 그에 따른 해양 산업 확장</li> <li>• 국제해사기구(IMO), 국제노동기구(ILO) 및 다른 국가들과 협력을 통해 해양분야 선도 국가로서의 영국의 명성 강화</li> </ul>

67) Maritime & Coastguard Agency Annual Report and Account 2019-2020, p. 6

## 주요 내용

- 정부, 해양 산업계, 학계와 협력하여 영국을 해양 산업에 최적화된 국가로 만들기 위한 해양 클러스터 제안
- 영국의 해상운송 서비스, 항구, 엔지니어링, 해양 레저 등 홍보 및 London International Shipping Week (LISW)를 통해 글로벌 해양 이벤트 선도

자료: Department for Transport(2021), 「Maritime 2050 : Navigating the Future」, pp. 12-13.

이 전략서는 영국 정부가 국제사회에서의 영향력을 발휘하도록 지속적인 투자와 개발을 아끼지 않고 있음을 설명하고 있다. 또한 기술 개발 수준을 반영한 해양 및 항만클러스터의 건설, 해상운송의 디지털화 및 스마트 해운이라는 새로운 추세에 맞추어 교육 및 훈련을 제공과 전문 인력을 양성해 나가는 것은 미래의 불분명한 변화에 빠르게 적응하고 세계를 선도하는데 매우 긍정적인 영향을 줄 것으로 사료된다. 따라서 해양 산업 및 기술의 경쟁력 강화 역시 해양 전략 수립 및 해양 세력 강화의 단초가 될 수 있음을 알 수 있는 대목이다.

이후 영국 정부는 같은 해 9월, 해양산업 서비스, 조선, 항만 인프라, 엔지니어링, 해상운송, 무인선박 등 분야의 경쟁력 제고 방안을 주요 내용으로 하는 「영국의 해양 5개년 계획(Promoting the UK's world-class global maritime offer: Trade and Investment 5-year plan 2019)」을 발표하였다.<sup>68)</sup>

68) Department for International Trade(2019), 「5-year plan promoting the UK's world class global maritime offer」.



## 05

# 프랑스 해양전략

### 제1절 개요

---

프랑스는 약 1,100만km<sup>2</sup>에 달하는 세계에서 두 번째로 넓은 규모의 배타적 경제수역을 보유하고 있다. 이는 인도양과 인도·태평양 지역에 위치한 프랑스령 영토까지 모두 포함한 면적이다. 프랑스의 배타적 경제수역 중 93%가 인도·태평양 지역의 면적 중 일부에 해당하고, 이 지역에는 150만여 명의 프랑스인이 거주하며 8천여 명의 군인들이 주둔하고 있다.<sup>69)</sup>

프랑스는 유럽 국가 중 인도·태평양에 상비군을 배치하고 있는 유일한 국가이기 때문에, 프랑스는 안보 분야를 더욱 더 강조하지 않을 수 없다. 따라서 프랑스의 주된 목표는 프랑스 영토와 영해 수호를 통한 자국의 주권 보호이며, 프랑스에게 인도·태평양 지역의 안보는 자국의 안보와 직결되어 있다고 볼 수 있다. 제5장에서는 프랑스의 해양 및 연안 국가 전략과 인도·태평양 전략 중심으로 논의하고자 한다.

---

69) 프랑스 외교부, 'France Diplomacy' (검색일: 2022. 8. 17.)

---

## 제2절 해양안보전략

---

### 1. 인도·태평양 전략

프랑스는 자국이 개척한 해외 영토와 관련한 사안을 관장하는 ‘해외영토부’를 설치해 인도·태평양에 관여하고 있다.<sup>70)</sup> 이 부처는 해당 영토 내 재정, 복지, 인프라 등 해외영토 관련 업무를 담당하는 곳으로, 프랑스만이 갖고 있는 특수한 상황에 기인하여 설립된 부처라고 할 수 있다.

프랑스는 총 12개 지역을 대상으로 약 12만 ㎢에 달하는 해외영토를 보유하고 있으며, 그 중 6개 지역이 인도·태평양 지역에 위치하고 있다. 또한 인도·태평양 지역의 해외영토를 대표하고 있으며, 이에 아·태 국가들과 남태평양국방각료회의(SPDDM: Strategic Policy Dialogue on Disaster Management) 및 아시아태평양정보국회의(AIPCC) 등 다양한 정치적 협력과 군사 교류를 추진하고 있다.

과거 프랑스는 자국을 스스로 ‘태평양 국가’라 지칭했으며, 인도·태평양 지역 내 직접적인 당사자로 규정했다. 이에 1990년대부터 인도·태평양 지역을 중심으로 외교, 군사, 경제 등 다양한 분야에서 자국의 이익을 위해 적극 대응하였다. 특히 Asia-Europe Meeting(1996)을 계기로 아·태지역 국가를 대상으로 외교 및 안보관계 다각화를 위한 다양한 전략적 파트너십을 체결하였다. 또한 해당 지역의 잠재적 안보문제에 대한 불안요소 해소를 위해 군사적 영향력 확대 및 안보협력을 통해 방산산업의 수출 기회를 개척하였다.

---

70) 프랑스 해외영토부, ‘Minist re des Outre-mer’ (검색일: 2022. 8. 15.)

〈그림 5-1〉 프랑스의 인도·태평양 전략 수행 범위

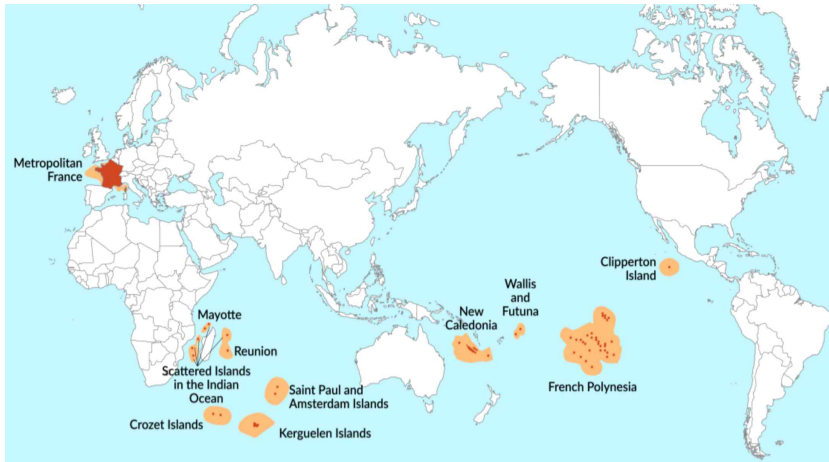


자료 : Ministere des Armees(2019)

프랑스는 EU 국가 중 가장 먼저 인도·태평양 전략을 채택한 국가로, 2018년 5월 에마뉘엘 마크롱 프랑스 대통령이 인도·태평양 전략의 필요성을 언급하였다. 이후 2019년 5월 프랑스 국방부는 「인도·태평양 내 프랑스와 안보(France and security in the Indo-Pacific)」와 「인도·태평양에서의 프랑스 국방전략(France's Defence Strategy in the Indo-Pacific)」을 발표하였다. 같은 해 8월 프랑스 외교부는 「포괄적 인도·태평양을 위한 인도·태평양 내 프랑스 전략(French Strategy in the Indo-Pacific “for an inclusive Indo-Pacific)»이라는 제목의 전략서를 발표하였다. 이후 2021년 프랑스는 3년 앞서 발간된 기존의 3개 인도·태평양 전략의 핵심 내용을 담고 전략서들의 이행 상황과 향후 진행 방향을 분석하는 내용을 담은 「프랑스의 인도·태평양 전략(France's Indo-Pacific Strategy)」을 발간하였다. 이 중 2건의 전략서가 국방부에서 발표한 것일 정도로 프랑스의 인

도·태평양 전략은 안보 분야를 강조하였다.

〈그림 5-2〉 인도·태평양 내 프랑스의 영토 및 배타적 경제수역 현황



자료: GISreportsonline (검색일: 2022. 9. 24.)

반면, 외교부에서 발표한 인도·태평양 전략서의 경우에는 안보 외에도 경제, 문화, 과학 등의 분야도 포함하고 있으나, 이러한 분야에 관한 구체적인 행동계획 내용은 반영되어 있지 않다.<sup>71)</sup> 프랑스의 인도·태평양 내 안보 중시 경향은 2019년 전략서 발표 이후 해당 역내 안보 활동에서도 알 수 있다.<sup>72)</sup>

EU 국가들은 인도·태평양에 대해 지정학적으로나 경제적 이해관계도가 다른 국가들에 비해 상대적으로 떨어진다고 할 수 있다. 하지만 프랑스가 본토에서 지리적으로 멀리 떨어진 인도-태평양에 대해 관심을 보이는 가장

71) 국립외교원 외교안보연구소(2020), 「유럽의 인도-태평양 전략: 프랑스와 독일을 중심으로」, 주요국제 문제분석, p. 6.

72) 전해원(2021), 「유럽의 인도태평양 해상 군사 활동 동향과 전망」, 국립외교원 외교안보연구소, 주요국제문제분석 2021-37, p. 8.

큰 이유는 해외 영토라 할 수 있다. 태평양 지역에서 아프리카 지역까지 아우르는 프랑스 해양영토는 자국의 적극적인 군사력 영향력을 토대로 더욱 확대되고 있으며, EU와 협력을 통해 인도·태평양전략 수립을 더욱 강화하고 있는 실정이다.<sup>73)</sup>

## 2. 해양 및 연안 국가전략

프랑스는 2010년 7월 국가해양연안위원회(CNML: The National Council for the Sea and Coastlines)를 설립하였다. 국가해양연안위원회는 프랑스의 환경 보호, 해양 자원 개발 및 바다 및 해안과 관련된 활동의 통합 및 공동 관리를 위한 문서인 ‘해양 및 연안 국가 전략(SNML: National Strategy for the Sea and Coastline)’을 수립하고 이행하며, 이행 내용에 대한 모니터링을 통해 평가를 실시하고 있다.

국가해양연안위원회는 해양공간 관리 및 그에 관한 법제, 정책 우선순위 관리와 관련 법령 및 개입의 우선순위 및 국가 지원을 위한 일반적인 조건에 대해 협의해야 한다. 또한 정부에 정책을 제안하는 역할을 한다. 위원회에 해양과 연안에 관한 모든 질문을 상담할 수 있으며, 의견과 제안을 제시함으로써 해양 및 연안 지역에서 공적 행동의 방향과 조정에 기여한다. 연안 구역 관리를 위해 바다와 해안의 개발, 보호 및 향상에 필요한 목표와 조치를 설정한다.

마지막으로, 국가해양연안위원회는 해양 및 연안 정책의 조정에 기여한다. 국가해양연안위원회는 연안 해양 위원회(CMF: Sea Front Maritime Councils)와 해외 해양 위원회(CMU: Overseas Maritime Council)를

73) 서울신문, ‘[글로벌 인사이트] 해외 영토 방치한 佛… 성난 주민들 “경제·치안 대책 내놔라”’(2018. 4. 30.)

---

조정하는 역할을 하며, 이러한 맥락에서 해양 및 연안에 대한 국가 정책과 지역 해양 정책의 일관성을 보장한다.<sup>74)</sup>

2017년 프랑스는 향후 6년간 전체 해양 통합 정책에 관한 주요 기준으로, 「해양 및 연안 국가전략」을 채택하였다. 주요 정책 목표로는 첫째 해양 지식 함양, 연구역량 강화, 교육 확대 등을 통해 해양과 연안의 생태적 변화를 파악하고, 지속가능한 청색경제로의 성장을 도모하며, 환경을 보호하여 연안선을 보존하며, 영토수호를 위한 국제 참여 확대를 통해 프랑스의 대외 영향력을 확대하는 것을 핵심 목표로 추진하고 있다.

프랑스는 21세기 해양의 시대에 대비하여 자국의 거대한 배타적 경제 수역의 가치를 제고할 수 있는 방법 및 자국 영해의 97%를 차지하는 해외 영토에 대한 정책을 수립하여야 한다. 「해양 및 연안 국가전략」 보고서는 전 세계적으로 경쟁이 심화되고 있는 시점에서 지리적 현실에 적합한 전망을 바탕으로 프랑스의 관점을 전환하고, 강력한 해양력을 구축하기 위하여 다음과 같은 정책 방향을 수립하였다. 즉, 해외 영토를 국가 해양 전략의 핵심으로 규정하고, 해양 주권을 강화하며, 향후 2023-29년도 국가 해양 전략을 통해 해외영토의 경제 전환을 위한 원동력으로 이용하는 것이다.<sup>75)</sup>

### 3. 해양 안보 이슈 대응전략

앞서 살펴본 바와 같이 인도-태평양 지역 프랑스 영토 내 자국민 160만 명이 거주하고 있는 등 프랑스는 사실상 태평양 국가로서 해당 지역 해양 안보 이슈에 적극 대응하고 있다. 세계에서 두 번째로 넓은 배타적 경제수

---

74) 프랑스 해양부, 해양 및 연안 전략과 해양 계획 (검색일: 2022. 9. 17.)

75) 프랑스 상원, 「국가 해양 전략의 중심에 위치한 해외영토(Les outre-mer au coeur de la stratégie maritime nationale)」

역을 보유하고 있는 만큼 이에 대한 체계적인 관리 및 통제시스템을 보유하고 있다. 배타적 경제수역 관리는 ①해양안전(수색 및 선박모니터링), ②환경보호(해양폐기물 유출), ③해양안보(대테러 대응), ④불법 활동 억제(불법어업 및 무기 밀매) 등 크게 4가지로 구분하며, 잠수함을 비롯해 항공기 및 인공위성을 통해 넓은 영역을 모니터링하고 있다.<sup>76)</sup>

〈그림 5-3〉 인도·태평양 지역 내 프랑스 해양안보 이슈 대응 범위



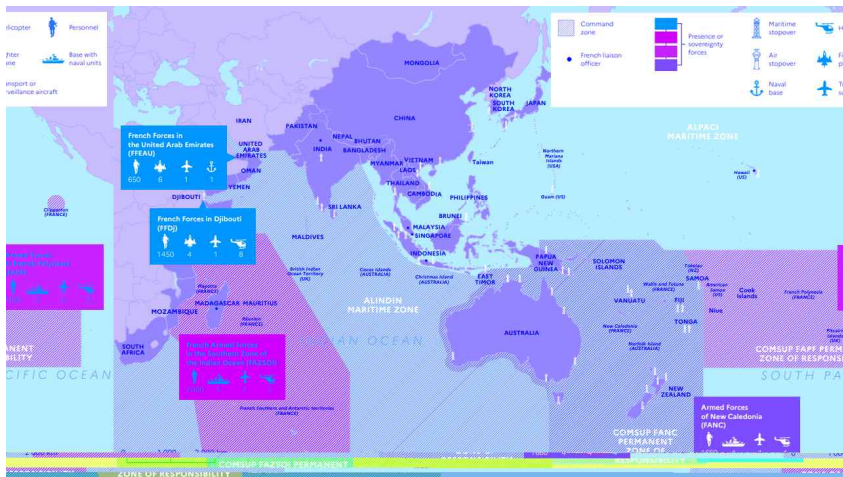
자료 : Ministère des Armées(2019)

프랑스가 보유한 다양한 배타적 경제수역 중 가장 규모가 크고 중요한 지역은 태평양 경제수역으로 면적이 약 680만km<sup>2</sup>에 달한다. 또한 호주와 멕시코 사이 4개의 허브 지역을 중심으로 분포되어 있으며, 프랑스령 폴리네시아, 뉴칼레도니아, 클리퍼턴, 일리스푸투나제도 등을 포함하고 있다.

76) Indo-Pacific Defense Forum (검색일 : 2022. 9.18.)

프랑스는 해양 안보 이슈의 핵심을 항행의 자유로 주장하고 있으며, 이를 보전하기 위해 태평양 및 인도양 전역을 대상으로 자국 해군의 활동을 강화하고 있다. 해당 군사력을 바탕으로 프랑스 군사 주둔 지역 및 배타적 경제 수역 내 해역을 드나드는 외국선박에 대한 철저한 모니터링을 통해 불법 조업 방지 및 함정 순찰, 해양 정보 수집 등을 주요 임무로 꼽을 수 있다.

〈그림 5-4〉 인도·태평양 지역 내 프랑스 주요 군사 주둔 지역



자료 : Ministry for Europe and Foreign Affairs(2021), Frances's Indo-Pacific Strategy

### 제3절 해양산업전략

2020년 9월, 프랑스 정부는 해양 분야 관련 단일 기구로서 ‘해양부 (Ministre de la Mer)’를 설립하였다. 1981년 설립된 해양부가 1991년 기능이 분산된 이후 30년만에 부활하게 된 해양부는, 21세기 해양의 시대를

선도하겠다는 에마뉼엘 마크롱 프랑스 대통령의 의지와 함께 출범되었다.<sup>77)</sup>

또한 프랑스는 통합조정기구 성격의 범부처 해양위원회(CIMer: Interministerial Committee for the Sea)를 두고 있다. 1995년 국무총리 직속 해양 사무국(SGMer: General Secretariat of the Sea)이 설립되었으며,<sup>78)</sup> 동시에 그 산하 범부처 해양위원회가 발족되었다. 범부처 해양위원회는 해양사무국에서 취해진 결정을 실질적으로 시행하기 위한 논의체로, 해양 및 해양 관련 모든 사안에 대한 정부의 의사 결정 도구라고 할 수 있다. CIMer는 해양안보, 경제, 과학, 환경 등 해양과 관련한 다양한 국내외 정책을 심의하고, 정부의 행동을 촉구하는 일종의 가이드라인을 마련하는 역할을 수행한다. 따라서 2015년부터 매년 국무총리 주재로 해양 관련 사안을 다루는 모든 부처들이 모여 회의를 개최하고 있다.<sup>79)</sup>

2021년, 프랑스 범부처 해양위원회는 「지속가능한 해양발전계획」을 수립하였다. 이 계획의 일환으로 국가항만전략(La stratégie nationale portuaire)을 발표하였는데, 동 계획에 따라 프랑스는 국가항만전략을 통해 자국 내 항만 컨테이너 처리비율을 60~80%까지로 늘리고 2050년까지 항만의 고용도 2배 증가시킬 것이라고 발표하였다. 이외에도 해저탐사 및 개발 자원 계획과 재생가능한 해양에너지 개발을 위한 계획도 포함하고 있다.<sup>80)</sup> 또한, 해운항만 재건을 위해 지속가능성을 기반으로 한 해운항만 개발투자를 확대하고 친환경 인프라와 운송수단을 개발한다.

77) 프랑스 환경부(Ministry for the Ecological Transition)(검색일: 2022. 8. 30.)

78) 프랑스 해양사무국(SGMer)(검색일: 2022. 8. 30.)

79) 프랑스 정부 홈페이지 (CIMer)(검색일: 2022. 8. 29.)

80) 프랑스 상원, 국가항만전략(검색일: 2022. 9. 1.)



## 06

### 결론 및 요약

#### 제1절 결론 및 요약

---

##### 1. 미국 해양정책

미국의 해양정책은 안보전략에 있어 국가안보체제의 핵심적인 부분을 담당한다. 특히, 미 해군은 미국 중심의 국제질서를 유지하기 위한 전략 자산으로 국가안보전략의 가장 핵심적인 역할을 담당한다. 따라서 본 보고서는 거시적 관점에서 2022년 10월 미 백악관에서 발표한 국가안보전략을 분석하고 미국의 해양안보전략의 방향성과 행동계획 등을 분석하였다. 미국은 국가안보전략을 통해 대내·외 미국의 안보환경을 민주주의와 독재정권의 대립으로 규정한다. 특히, 중국과 러시아의 안보위협이 지속적으로 증가하고 있는 가운데 이러한 위협이 미래 미국의 최대 도전과제가 될 수 있다고 정의하면서, 미국이 추구하는 핵심가치인 자유롭고, 개방되며, 안전하고, 번영하는 국제질서를 수호하기 위해 중국의 강압적 외교, 러시아의 주변국 정치 개입 등이 근절되어야 한다고 언급하고 있다.

또한 미국은 국가안보전략 수립 이전 인도-태평양 지역에 있어 중국의

---

패권 확장을 대응하기 위해 2022년 2월 인도-태평양 전략을 수립하였다. 이에 본 보고서는 지역 안보 전략이면서, 기후변화와 역내 경제협력까지 포괄적으로 다루고 있는 인도-태평양 전략을 분석하였다. 이 전략에서 미국은 역내 중국의 패권 확장 뿐만아니라 역내 주요국인 중국, 러시아, 일본 등의 세력 확장 및 개입 등에 대한 전략까지 수립하고 있다. 특히, 바이든 행정부는 통합 억제력이라는 새로운 협력방안을 통해 역내 동맹국 및 협력국과 협력을 강화하고, AUKUS, QUAD 등 안보협의체를 통해 안보 및 안전을 강화하는 동시에, IPEF라는 경제협력체를 통해 경제회복 또한 지원할 것을 약속하고 있다.

미국은 이러한 안보전략과 더불어 해운산업전략으로서 해상교통시스템에 관한 국가전략과 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표를 수립하고 있다. 해상교통시스템에 관한 국가전략은 미 해상교통위원회에서 5년 단위로 수립하는 국가전략으로 안전하고 깨끗하며 지구적으로 통합된 미국의 해상교통시스템을 구축하기 위한 국가전략이다. 반면, 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표는 미 의회의 요청에 따라 2020년 미 교통부 산하 해양청에서 개발한 것으로 국가기간 산업인 해운을 전략적으로 보호하고 육성하기 위해 수립된 국가목표이다. 실제 강한 해양 국가를 위한 전략과 목표는 미 해상교통위원회의 해상교통시스템에 관한 국가전략의 일환으로 미연방정부의 규정과 정책이 국제해운시장에서 미국 선박들의 경쟁력을 약화시키고 있다고 판단하여 이러한 규정들을 구별하여 개선하기 위한 국가방향을 담고 있다.

## 2. 중국 해양전략

중국은 시진핑 집권 이후 해양강국 건설에 관한 구체적인 방향과 해양자

원 개발 능력 향상, 해양경제 발전, 해양 생태 환경 보호, 국가 해양 권익 수호 등의 해양산업전략을 수립하여 추진해 오고 있다.

중국의 해양안보전략은 2013년 해양강국 건설을 위한 방향 제시 이후 강한 해군 건설을 중심으로 추진되어져 왔다. 특히 과거 해양안보전략이 근해방어를 중심으로 상대국의 반접근을 주안점으로 삼았다면, 시진핑의 강한 해군 건설은 원해호위를 실현하여 대양으로 진출하는 원양해군을 목표로 하고 있다. 이는 중국이 전세계의 해양에서 활동하는 강한 해군을 건설하여 서방국으로 경사되어 있는 국제질서를 중국 중심으로 전이하겠다는 목표를 담고 있다. 이를 위해 현재 중국은 항공모함 전단 구축을 전략 방안으로 추진 중에 있으며, 전 세계 해군 확장을 위한 해외 기지 확보를 위해 노력하고 있다. 항모 전단의 경우, 현대 원양해군의 필수 전략 자산으로 원거리에서 독립적인 군사작전을 실현시키다. 해외 기지의 경우 본토 이외 해외에 보급기지를 구축하여 장기간의 해외 군사작전이 가능토록 한다. 이에 중국은 ‘진주목걸이 전략’으로 불리는 전략을 통해, 아프리카 북부, 인도양, 중국 남부를 연결하는 거점 해외 기지를 확보하기 위해 주변국과 전략적으로 협력하고 있다.

또한 중국은 해양산업발전과 관련하여 해양자원 개발 능력 향상, 해양경제 발전, 해양 생태 환경 보호, 국가 해양 권익 수호를 위한 전략을 추진 중에 있다. 특히, 중국 자연자원부는 해양 개발 능력 향상과 관련하여 자원 개발 기술 국산화를 위해 기술 개발에 막대한 투자를 하고 있으며, 해양 자원 개발 국영 회사를 통해 지속적인 해양 자원 개발이 이루어 질 수 있도록 해양산업 구조를 개선하였다. 이 밖에 해양 생태 환경 보호를 위해 원양어선 능력을 제고하여 연안 해양 생태계를 보존하면서도 어획량을 지속적으로 유지하기 위한 방안을 추진 중에 있다. 이와 더불어 해운 산업 고도화를 위한 선박 산업 체인 경쟁력 강화와 크루즈 선박 등에 투자하고, 조선 및 해양 엔지니어링 장비 산업의 혁신과 발전을 촉진하여 2035년까지 해

---

양산업 강국을 실현하겠다는 계획을 추진 중에 있다. 또한 중국은 국가 해양 권익 수호를 위해 과거 분산되어 집행되던 해양에서의 법집행 기능을 2021년 중국 해경법으로 통합, 제정, 시행하여 해경의 관할 수역과 법집행 범위를 확대하고, 중국의 법집행에 반하는 행위에 대해 무기 사용을 공적으로 허용하였다.

### 3. 영국 해양전략

영국의 해양안보전략은 2021년 발표된 경쟁시대의 글로벌 영국이라는 통합전략서의 일부에서 나타난다. 이 전략에서는 영국이 인도-태평양 지역에 대한 관여를 지속적으로 확대할 것을 밝히고 있는데, 특히 2030년까지 지정학적, 경제적 중심이 인도-태평양 지역으로 이전될 것이라 전망하며, 이 지역의 안정과 평화가 미래 해양 전략의 중심이 될 것이라 언급하고 있다. 이 전략에서 영국은 전 세계 3위 소프트 파워, 세계 9위 경제력, NATO 회원국 중 2위의 국방력을 소유한 국가로 전 세계 해양에 해군력을 투사할 수 있는 국가로 스스로 평가하고 있다. 더불어 영국은 2021년 미국, 호주와 함께 AUKUS를 결성하여 3국이 핵잠수함 기술을 서로 공유하는 전략을 추진 중에 있다. 이는 전략 무기인 핵잠수함 기술을 3국이 공유하여 러시아와 중국을 함께 견제하는 전략이다. 이와 더불어 영국은 통합전략서의 일환으로 해양안보 국가전략서를 발표하고 자국 보호, 위협대응, 해양의 번영, 가치 수호 등 해양에 특화된 전략을 추진하고 있다. 이 전략은 해저자원 확보를 위한 해양영토 보호, 해양사이버 안보, 해양영역인식, 해양 경제 번영을 위한 해상범죄 예방, 선박안보 관리, 해적 대응 등을 다루는 동시에 유엔해양법협약 준수 등 규칙기반 질서를 강조하고, 회복력 있는 해양 등을 목표로 추진하고 있다.

영국의 해양산업전략은 영국 교통부에서 2019년 발표한 해양전략 2050을 통해 추진되고 있다. 이 전략에서 주로 다루고 있는 것은 해양 분야에서 영국의 전통 산업, 보험, 해사, 선박금융 등에 관한 사항을 담고 있으며, 이러한 해양산업의 성장을 위해 해양혁신, 기술강화, 해양인력 양성, 해양 인프라 투자 등이 이루어져야 할 것을 주로 다루고 있다. 영국 이외에도 2019년 9월 해양산업 서비스, 조선, 항만 인프라, 엔지니어링, 해상운송, 무인선박 등을 다루는 영국의 해양 5개년 계획을 수립하여 진행하고 있다.

#### 4. 프랑스 해양전략

프랑스의 해양안보전략은 지정학적 위치로 인해 본토와 지중해, 대서양 수역 등의 안보는 NATO를 통해 이루어지고 있다. 그러나 프랑스는 인도-태평양 지역의 다수 프랑스령 도서국에 대해 관할권을 행사하고 있어 이들 지역의 안보와 관련하여 프랑스만의 인도-태평양 전략을 수립하여 시행하고 있다. 특히 2021년 프랑스는 과거의 전략을 통합하여 그들만의 인도-태평양 전략을 발간하고 최근 미·중간 패권 경쟁이 심해지는 이 지역에 있어서 제3자로서 균형자 역할이 필요함을 강조하고 있다. 이 외에도 프랑스는 해양 및 연안에 대한 국가전략을 수립하고 프랑스의 관할권이 적용되는 수역에 있어 공간관리와 개발, 보호를 위한 전략을 추진하고 있다.

프랑스의 해양산업전략은 범부처 차원의 해양위원회를 통해 지속가능한 해양발전계획을 수립하고 이를 통해 국가항만전략을 추진 중에 있다. 이 국가항만전략은 프랑스의 항만 인프라를 고도화하여 컨테이너 처리효율을 60~80%까지 향상시키는 것을 목표로 하고 있다. 해양발전계획은 국가항만전략 이외 해저탐사 및 개발 자원 계획과 재생가능한 해양에너지 개발을 위한 계획도 포함하고 있다. 이 계획에 따라 프랑스는 현재 해운항만 개발

---

투자를 지속적으로 확대하고 있으며, 친환경 인프라와 운송수단 개발을 위한 노력하고 있다.

## 제2절 시사점

---

현재 주요국의 해양전략은 크게 안보와 경제 두 분야로 나누어 살펴볼 수 있다. 다만 미국의 해양전략의 경우, 안보전략이 동맹국 또는 협력국의 참여를 유도하는 보상적 경제전략까지 포함하는 경향이 있어, 다른 주요국에 비해 안보전략과 산업전략이 유기적으로 연결되어 있다. 특히, 미국은 해상교통로를 ‘알프레드 마한’ 이후 미 해양안보의 핵심이익으로 간주하여 해상교통로의 안정적 유지를 위한 제해권 확보를 항상 해양전략의 우선순위에 위치시켰다. 이에 미국은 해양안보전략을 통해 해상교통로를 외부 세력으로부터 안정적으로 보호하면서, 해양산업전략을 통해 해상교통로를 효율적으로 유지·운영하고자 전략을 수립하고 있다.

그러나 이러한 미국의 전 세계 해상교통로의 안정적 유지 및 확보가 최근 중국의 팽창과 미 해군의 군사력 약화로 위협을 받게 되었다. 이에 미국의 최근 전략은 중국의 팽창을 견제하는 인도-태평양전략과 국가안보전략에 초점을 맞추고 있다. 다만, 중국의 성장이 미국의 예상보다 신속하고 중국의 사이버 역량, 재래식 무기 숫자 등이 미국의 역량과 대등하거나 앞지르고 있어, 미국은 최근 발표하는 전략에서 전방위 견제를 위한 통합 억제력을 강조하고 있다. 이를 위해 다자간 협의체인 QUAD, AUKUS 등과 더불어, 호주, 일본, 한국, 필리핀, 태국 등 전통 동맹국과의 협력을 강조하는 동시에 지역 국제기구인 ASEAN 등과의 협력 또한 중요한 지렛대로 설정하고 있다.

사실 미 바이든 정부의 이러한 대중국 강경 해양전략은 과거 트럼프 정부가 가진 중국에 대한 강경기조를 승계한 것이라 할 수 있다. 다만 전략 목표 달성에 있어 과거 트럼프 정부는 타국과의 협력에 있어 일방적인 관계 설정으로 미국 우선주의를 최우선으로 설정하였지만, 현재의 바이든 정부는 지속적인 협력을 위한 동맹국 및 협력국과의 가치 공유와 지원을 최우선 과제로 설정하고 있다. 이에 현재 미국의 대중국 견제 정책은 과거에 비해 국제사회의 호의적 의사를 받고 있으며, 이는 향후 미국의 해양전략에 주변국의 참여를 실질적으로 유도할 수 있는 동인이 될 수 있을 것으로 판단된다.

반면, 중국은 미국의 대중견제 해양전략에 대응하여 해양 강국 건설을 발표하며, 특히 안보와 관련하여 진주목걸이 전략 등을 추진하고, 원해호위 또는 원양해군을 달성하기 위해 전략을 추진 중이다. 이는 최소한 동중국해, 남중국해, 서태평양 일부 수역에 있어 미국의 질서를 축소하고 중국 중심의 질서를 확보하기 위함인 것으로 보인다. 일례로 중국은 최근 대만의 본토화를 강하게 주장하고 있으며, 미국 항해의 자유 작전 등에 강한 불만을 제기하면서 남중국해 및 동중국해를 자국 관할해역으로 편입시키고 미국의 개입을 축소하려는 정책을 노골적으로 추진하고 있다.

실제 강대국의 패권 경쟁은 향후 각국이 취하는 국가전략, 또는 산업전략 등에 불확실성을 증가시킨다. 일례로 현재 중국과의 갈등으로 인해 미국이 취하고 있는 대중 제재 조치는 전 세계 실물 경제의 불확실성을 더한다. 그리고 미국의 대중 반도체 수출 제재 조치는 국제적으로 자동차 생산 등 반도체 활용 물품 제조에 불확실성을 주고 있으며, 지난 8월 미 하원의장의 대만 방문으로 인한 중국의 대만해협 군사작전 등은 미·중간 군사긴장을 전례없이 고조시켜 전 세계 안보 불안을 야기시켰다. 뿐만 아니라 최근 러시아의 우크라이나 침공은 서유럽 국가의 에너지 불안, 전 세계의 식량안보에 불확실성을 인식시키기에 충분했다.

---

따라서, 이러한 불확실성을 적절히 대응하기 위해서는 세계 주요국의 국가전략 및 해양전략 등을 지속적으로 모니터링할 수 있는 시스템이 구축되어야 한다. 특히 현재 미·중간 경쟁이 심화되고 있는 상황은 예상치 못한 국제질서의 변화를 가져올 수 있어, 실효적인 국가 해양 전략 구상을 위해서는 변화하는 강대국의 전략과 이에 대한 행동계획을 지속적으로 모니터링하는 것이 필요하다.

이와 더불어, 강대국의 전략 변화에 따른 세계 주요국의 해양전략 또한 지속적으로 모니터링할 수 있는 시스템이 필요하다. 이는 전 세계 주요국의 전략을 지속적으로 모니터링함으로써 국제사회의 해양전략 방향을 외부환경 변화를 통해 객관적으로 확인할 수 있기 때문이다. 또한 세계 주요국의 해양전략의 분석은 미국 및 중국 등 강대국의 실제 해양전략의 흐름을 간접적으로 확인할 수 있는 근거가 되기도 하기 때문이다. 예를 들어 영국과 프랑스의 경우 미국의 인도-태평양 전략에 대응하여 2021년 자국의 인도-태평양 전략을 발표하고 각 국가가 고려하는 이익과 전략 방향을 발표하였다. 이는 미국이 생각하는 인도-태평양 지역의 중요성과 무게가 세계 주요국의 해양전략에도 투영된 것으로 이를 통해 현재 국제사회의 해양전략 방향과 중요성을 간접적으로 확인할 수 있다.

마지막으로 실질적이며 효율적인 해양전략 모니터링을 위해 세계 주요국의 해양전략의 변화와 동향을 통합적으로 관리 또는 분석하는 싱크탱크 내지 연구소 확충이 필요하다. 현재 우리나라는 해양분야에 있어 각국의 해양전략을 통합적으로 모니터링하는 플랫폼이 부재하다. 해양안보에 관한 세계 주요국의 해양전략 동향은 국방연구소, 한국해양전략연구소 등이 주로 파악하고 있으며, 해양산업과 관련된 전략 동향 파악은 해양수산부 내지 한국해양수산개발원, 기타 국책연구기관에서 파편적으로 수행하고 있다. 이는 해양전략 분석이 안보전략, 경제전략, 산업전략, 에너지전략 등으로 분절화되어, 세계 주요국의 해양전략을 국가전략으로서 통합적으로 해

석하는 것에 어려움을 야기한다. 따라서 분절화 되어 있는 해양전략 분석을 개선하기 위해서는 세계 주요국의 해양전략을 지속적으로 모니터링하는 하나의 플랫폼 구성이 필요하다.



## 참고문헌

### 국내 문헌

- 강석울(2022), 미국의 2022년도 전반기 전략동향 분석, 동북아안보정세분석, 한국국방연구원
- 권영일(2017), 미 해군의 해양전략 발전과 우리의 관제 - 항모운용을 중심으로 -, Strategy 21, 20(1), pp. 30-51.
- 김석균(2018.8.11.), 중국해경, 군사조직으로 변신하는가?— 3가지 중요 시사점, KIMS Periscope, 제131호, <https://kims.or.kr/issubrief/kims-periscope/peri131/> (검색일: 2022.10.8.)
- 김종두(2003), 제5장. 중국의 해군력 증강과 일본의 안보전략, 이흥표 편, 중국의 해양전략과 동아시아
- 김주형(2021), 중국 해경법의 국제법적 쟁점에 관한 소고, 해사법연구, 33(3), pp. 177-203.
- 김형근 외(2017), 제19차 당 대회를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향, KMI 동향분석, 60, 한국해양수산개발원.
- 박광서·최재선(2019), 주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -, KMI동향분석, 116, 한국해양수산개발원.
- 박승호(2018), 미중 패권전쟁과 한반도 정세, 진보평론, 78, pp. 12-50.
- 반길주(2021a), 냉전과 신냉전 역학비교: 미·중 패권경쟁의 내재적 역학에 대한 고찰을 중심으로, 국가안보와 전략, 21(1), pp. 1-53.

- 
- 반길주(2021b), 신냉전기 구조(structure)-행위(action) 연계역학 고찰 : 미국의 해양 전략 변화추이와 대중국견제 전개양상, 동서연구, 33(3), pp. 93-120.
- 배정호(2000), 21세기 한국의 국가전략과 안보전략 - 국가전략·포괄적 안보전략·동북아 다자간 안보협력 전략 -, 연구총서 2000-19, 통일연구원.
- 안슬기(2019), 중국의 공세적 남중국해 정책-시진핑의 해양사상을 중심으로, 국제정치연구, 22(1), 동아시아국제정치학회, pp. 61-91.
- 안슬기(2020), 시진핑(習近平) 시기 중국의 해군전략 특징 및 전략적 함의, 해양안보, 1(1), pp. 61-92.
- 양정학·김순수(2017), 중국의 지부티 군사보급기지 건설의 전략적 함의, 신아세아, 24(2), pp. 127-49.
- 양희철(2015), 중국의 주요 해양정책에 관한 연구 동향 분석, , 동서연구, 27(2), pp. 157-193.
- 오순근(2015), 21세기 동북아 해양전략: 경쟁과협력의 딜레마, 북코리아
- 이동률(2017), 시진핑 정부 '해양강국' 구상의 지경제학적 접근과 지정학적 딜레마, 國際政治論叢, 57(2), pp. 367-401.
- 이재형(2007), 중국의 해양전략, 황금알
- 임경한 외(2015), 21세기 동북아 해양전략, 북코리아.
- 정현욱(2018), 중국 경제책략의 정치경제적 분석과 사례 연구, 중국학연구 86, pp. 329-360.
- 조운영(2009), 미국 해양전략의 변화와 한국의 해군력, 동서연구, 21(2), pp. 7-44.
- 조은정(2021), 인도-태평양에서 영국, 프랑스의 군사적 관여: 현황과 시사점, 국가안보전략연구원.
- 조은정(2022), 영국 「국가사이버전략 2022」의 특징과 시사점, 전략보고, No. 174,
- 주경철(2008), 대항해시대, 서울대학교출판부
- 최재선·김민수(2015), 미래 한국 국가전략: 대륙인가 해양인가?, Strategy 21, 18(1), pp. 121-149.
- 劉中民(2013), 중국 근대 해양방어 사상사, 이용빈 역, 한국해양전략연구소

## 국외 문헌

- Ashraf, Junaid(2017), String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture, Strategic Studies, 37(4), pp. 166-81.
- HM Government(2021a), Global Britain in a competitive age – The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy, p. 17.
- HM Government(2021b), National Strategy for Maritime Security, p. 22.
- IMO, Enhancing maritime domain awareness in West Indian Ocean and Gulf of Aden, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1203.aspx> (검색일: 2022. 10.25.)
- Khurana, Gurpreet S.(2008), China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and its Security Implications, Strategic Analysis, 32(1), pp. 1-39.
- The White House(2022a), Indo-Pacific Strategy of the United States, the US White House.
- The White House(2022b), National Security Strategy, the US White House.
- US CMTS(2017), National Strategy for the Marine Transportation System: Channeling the Maritime Advantage 2017-2022, US Committee on the Marine Transportation System.
- US DOT(2020), Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation: A Report to Congress, US Department of Transportation and the Maritime Administration.
- US Marine Corps, Navy and Coast Guard(2007), A Cooperative Strategy for 21<sup>st</sup> Century Seapower, Secretary of the US Navy.
- US Marine Corps, Navy and Coast Guard(2015), A Cooperative Strategy for 21<sup>st</sup> Century Seapower, Secretary of the US Navy.
- US Marine Corps, Navy and Coast Guard(2020), Advantage at Sea: Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power, Secretary of the US Navy.
- Yan, Xuetong. (2014). From keeping a low profile to striving for achievement. The Chinese Journal of International Politics, 7(2), pp. 153-184.

- 
- 贾宇·张小奕(2018), 毛泽东、邓小平和习近平的海洋战略思想初探, 边界与海洋研究, 3, pp. 5-17.
- 刘中民·薄国旗(2005), 试论邓小平的海洋政治战略思想, 中国海洋大学学报
- 歐錫富(2019), 第六章 中國全力發展海上力量, In 歐錫富·龔祥生 主編, 2019 中共政軍發展評估報告, 財團法人國防安全研究院
- 彭克慧(2017), 新中国海洋战略发展史, 人民出版社
- 謝游麟(2017), 中共海軍戰略轉型之意涵與影響, 海軍學術雙月刊, 51(3), pp. 33-48.
- 张晓林(1992), 毛泽东积极防御战略思想与我国"近海防御"的海军战略, 军事历史研究, 第2期, p. 16.

## 인터넷 자료

---

- 서울신문, '[글로벌 인사이드] 해외 영토 방치한 佛... 성난 주민들 "경제·치안 대책 내놔라"'(2018. 4. 30.), <https://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20180501018002> (검색일: 2022. 9. 1.)
- 프랑스 상원, 국가항만전략, <http://www.senat.fr/notice-rapport/2020/r20-520-notice.html>(검색일: 2022. 9. 1.)
- 프랑스 외교부, 'France Diplomacy', <https://www.diplomatie.gouv.fr/en/country-files/asia-and-oceania/the-indo-pacific-region-a-priority-for-france/> (검색일: 2022. 8. 17.)
- 프랑스 정부 홈페이지 (CIMER) <https://www.gouvernement.fr/comite-interministeriel-de-la-mer-cimer-sgmer> (검색일: 2022. 8. 29.)
- 프랑스 해양부, 해양 및 연안 전략과 해양 계획, <https://www.mer.gouv.fr/conseil-national-de-la-mer-et-des-littoraux-cnml> (검색일: 2022. 9. 17.)
- 프랑스 해양사무국(SGMer) <https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-de-la-mer-sgmer> (검색일: 2022. 8. 30.)
- 프랑스 해외영토부, Minist re des Outre-mer, <https://www.gouvernement.fr/ministere-des-outre-mer> (검색일: 2022. 8. 15.)

- 프랑스 환경부(Ministry for the Ecological Transition), By reforming the Ministry of the Sea, France's objective is to once again become a great force at sea and is investing 650 million euros of its recovery plan into the maritime sector, <https://www.ecologie.gouv.fr/reforming-ministry-sea-frances-objective-once-again-become-great-force-sea-and-investing-650-million>(검색일: 2022.8.30.)
- BBC News(2011.2.14.), China overtakes Japan as world's second-biggest economy, <https://www.bbc.com/news/business-12427321>(검색일: 2022.10.7.)
- BBC News(2019.8.25.), Is the US Still Asia's Only Military Superpower? , <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-49423590>(검색일: 2022.10.3.)
- China Briefing News(2009.3.18.), China's String of Pearls Strategy, Briefing China, <https://www.china-briefing.com/news/china's-string-of-pearls-strategy/>(검색일: 2022.10.7.)
- Department for Environment Food & Rural Affairs, About us, <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-environment-food-rural-affairs/about> (검색일: 2022. 9. 10.)
- Department for Transport, About us, <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about> (검색일: 2022.9.10.)
- GISreportsonline, France's strategy in the Indo-Pacific, <https://www.gisreportsonline.com/r/frances-strategy-in-the-indo-pacific/> (검색일: 2022.9.24.)
- Indo-Pacific Defense Forum <https://ipdefenseforum.com/ko/2021/09/%EC%9D%B8%EB%8F%84-%ED%83%9C%ED%8F%89%EC%96%91%EC%97%90%EC%84%9C-%ED%94%84%EB%9E%91%EC%8A%A4%EC%9D%98-%ED%95%B4%EC%96%91-%EC%95%88%EB%B3%B4/> (검색일 : 2022.9.18.)
- KOTRA(2021.9.17.), 2021년 중국 조선산업 정보, [https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE\\_NO=3&MENU\\_ID=200&CONTENTS\\_NO=1&bbsGbn=403&bbsSn=403&pNttSn=190578](https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=200&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=403&bbsSn=403&pNttSn=190578)(검색일: 2022.10.6.)
- Naval Post, HMS Queen Elizabeth CSG sets sail on seven-month maiden deployment, <https://navalpost.com/hms-queen-elizabeth-csg-sets-sail-on-deployment/> (검색일: 2022.9.15.)

- 
- Newtalk(2021.4.23.), 專論: 突破第一島鏈挑戰海上強權美國? 中共遼寧號航母演訓的海軍戰略分析, <https://newtalk.tw/news/view/2021-04-23/567654>(검색일: 2022.5.14.)
- UK Authority(2022. 8. 15.), Government sets up UK Centre for Seabed Mapping, <https://www.ukauthority.com/articles/government-sets-up-uk-centre-for-seabed-mapping/>(검색일: 2022.10.25.)
- SHIPS&PORTS(2022.8.16.), 'UK prioritises seabed mapping in new security strategy', , <https://shipsandports.com.ng/uk-prioritises-seabed-mapping-in-new-security-strategy/>(검색일: 2022.10.25.)
- VOA(美国之音)(2022.2.3.), 中国《海警法》实施一周年 日本强化联演坚决应对, <http://www.voachinese.com/a/how-can-japan-deal-with-the-beijing-s-new-maritime-law-20220203/6424754.html> (검색일: 2022.10.8.)
- 凤凰网(2019.6.11.), 多地谋划打造海洋强省新版图 多元化产业投资布局浮现, <https://finance.ifeng.com/c/7nQ7yOathYG>(검색일: 2022.10.8.)
- 全国人民代表大会(2021.1.22.), 中华人民共和国海警法,<http://www.npc.gov.cn/npc/c30834/202101/ec50f62e31a6434bb6682d435a906045.shtml>(검색일: 2022.10.8.)
- 新华网(2012.11.10.), 中共十八大代表强烈支持中国建设海洋强国, [http://www.xinhuanet.com/18cpcnc/2012-11/10/c\\_113656719.htm](http://www.xinhuanet.com/18cpcnc/2012-11/10/c_113656719.htm)(검색일: 2022.7.25.)
- 中国人大网(2018.12.24.), 关于发展海洋经济 加快建设海洋强国工作情况的报告, <http://www.npc.gov.cn/npc/c12491/201812/83131907fb234bba96edd84b6cfff1f9.shtml>(검색일: 2022.10.6.)
- 中国科学院地理科学与资源研究所(2007.3.28.), 中国的近海, [http://www.igsrr.cas.cn/cbkx/kpyd/zgdl/cnh/202009/t20200910\\_5692452.html](http://www.igsrr.cas.cn/cbkx/kpyd/zgdl/cnh/202009/t20200910_5692452.html)(검색일: 2022.10.6.)
- 中国人大网(2018.12.24.), 关于发展海洋经济 加快建设海洋强国工作情况的报告, <http://www.npc.gov.cn/npc/c12491/201812/83131907fb234bba96edd84b6cfff1f9.shtml> (검색일: 2022.10.6.)
- 中华人民共和国 国务院新闻办公室 (2000.10.16.), 《2000年中国的国防》, <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2000/Document/307949/307949.htm>(검색일: 2022.10.6.)

일: 2022.10.4.)

中华人民共和国中央人民政府(2011.3.31.), 2010年中国的国防, [http://www.gov.cn/zhengce/2011-03/31/content\\_2618567.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2011-03/31/content_2618567.htm)(검색일: 2022.10.4.)

自然资源部, <http://www.mnr.gov.cn/> (검색일: 2022.10.8.)



일반사업 2022-07-01

## 세계 주요국의 해양전략 동향

---

인쇄 2022년 10월 29일

발행 2022년 10월 31일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

---

비매품

