

韓國 軍事運營分析 學會誌
第12卷 第1號, 1986. 6.

海上交通路 保護戰略 研究 (A Study on the SLOC Protection Strategy)

朴 宇 植*

Abstract

This paper first examines the importance of SLOC from the Korean standpoint, second conducts general survey for SLOC protection strategies of four major powers, US, USSR, China and Japan, third analyzes the surrounding sea lane environments, and finally derives optimum protection strategy for ROK SLOC, a "life line".

I. 序 論

셰스피어 (William Shakespeare)는 “바다는 무엇이든 풍부하고 珍貴한 것으로 變한다” (a sea changes into something rich and strange)라고 말한 바 있다.¹⁾ 그는 이 말에서 海洋이 간직하고 있는 資源으로의 有用성을 文學적으로 表現하였다고 볼 수 있다. 「마한」(Alfred T.Mahan)提督은 일찌기 海洋과 海上交通路의 重要性을 가장 간명하게 辟력한 말로서 “海洋을 支配하는 者가 世界를 支配한다”는 名言을 남긴바 있다.²⁾

또한 第1,2次 世界大戰이나 韓國戰爭과 越南戰爭의 經驗을 통해서도 海上交通路가 戰爭

의 勝敗에 至大한 影響을 미쳤던 事實을 알 수 있다.

오늘날 分斷된 韓半島의 南쪽에 位置한 韓國으로서는 北쪽 大陸과의 陸路를 통한 交通이 斷切되어 地理적으로 完全한 海洋國家의 狀態임은 물론 우리나라는 東西南 三面이 모두 바다에 接해 있으므로 大部分의 物資輸送을 海上 交通手段에 依存하고 있다. 따라서 韓半島에서 戰爭 또는 危機事態 發生時 韓國에 對한 大規模의 兵站支援은 거의 海上交通路에 依存할 수 밖에 없으므로 制海權, 즉 海上交通路 確保는 勝敗의 關鍵이 될 것이며, 故로 韓國의 安保水準과 防衛戰略 基盤은 同盟國 또는

* 地下鐵公社

註1) R.L.Carson, The sea around U.S.(new York;oxford university press,1951),p.188;

權寧培, “韓國海洋開發利用에 관한 研究”(國防大學院, 1973), 1面.

註2) 黃赫重, “海上交通路의 確保와 海軍의 役割”(國防大學院, 1982), 1面 .

友邦國 내지 自由世界와의 安全한 海上交通路 確保 與否에 決定的인 影響을 받는다 하여도 過言은 아니다. 즉 軍事地理의 側面에서 南北韓을 比較해 볼때, 北韓은 近접동맹국(蘇聯·中共)과 陸路로 連結되는 「內線作戰」 利點을 保有하고 있는 友面, 韓國은 遠距離 友邦과 海上交通路에 依存하는 「外線作戰」의 不利點을 안고있는 狀況으로서 이러한 地理戰略의 非對稱性은 同盟國과 聯合戰略을 구상하고 있는 韓國防衛戰略 樹立의 決定的 要素가 된다. 特히 蘇聯 極東海軍力의 急激한 增強 및 北韓海軍의 潛水艦勢力의 持續的 膨脹에 따른 海上交通路 破壞의 威脅增大를 勘案할 때, 韓國의 安全保障을 위하여 戰時에 한반도 주변 해상교통로의 安全을 保護해야 한다는 것은 너무나 明確한 事實이다.

따라서 本論文은 海洋安保의 思考의 領域을 擴大하기 위하여 海上交通路의 一般概念과 重要性을 認識시키고, 周邊四強의 海上交通戰略 및 韓國의 海上交通路의 現況을 分析 檢討함으로서 韓國의 生存戰略인 海上交通路에 威脅을 미치는 諸般 要素에 따른 對應策을 摸索하는데 그 目的을 두었다.

II. 海上交通路의 概念

海上交通路란 “國家의 生存과 戰爭遂行上 必히 確保해야 할 海上連絡 交通이다. 本來의 海上交通路(sea lines of communication)의 用語의 定義를 考察하면, 軍事用語事典에서 Line of Communication에서 연유된 것 같다. 兵站線, 軍需線(logistics) 즉, 作戰部隊

와 作戰基地를 連結하고 또 그 路線을 連해서 補給品과 增援軍이 移動하는 陸路 또는 航路이다.³⁾ 그리고 海上交通路(sea communication) 즉 海上에서 人員과 物資를 輸送하는데 水路係通과 施設을 意味한다.⁴⁾ 또한 「마한」戰略論의 네번째 基本概念이기도 하다. 그는 또한 “海上交通이란 그 用語의 全體의 뜻에서 戰爭을 支配한다”라고 하여 海上交通路를 되풀이해서 強調하고 있으며, 이것은 戰略의 要素로서 그 外의 다른 모든 要素를 포함하는 것이다. 그는 “戰略에서 가장 重要하고 決定的인 要素는 communication이며 陸地에서나 海上에서의 모든 軍事조직은 窮極的으로 國力의 基초인 海上交通路에 依存한다”고 주장했다. 즉 “海上交通路를 確保한다는 것은 海軍力의 優位를 意味하는 것이다”라고 하였다.⁵⁾

上記에서 考察한 海上交通路의 概念을 綜合的으로 定義하면, 海上交通路란, “國家의 生存과 戰爭遂行上 必히 確保해야 할 海上交通路이다.” 本來의 意味는 最前方作戰部隊의 戰線까지 連結된 兵站連絡 海上交通路를 말한다.⁶⁾

“오늘날 國家安全保障의 觀點에서의 概念은 資源 海外 依存도가 높은 海洋國家의 國民生活에 所要되는 必要한 物資를 海上輸送을 通하여 들여와야 하므로 海上交通路를 「經濟S-LOC」, 「石油SLOC」 등으로 稱하기도 한다.”⁷⁾

III. 海上交通路의 重要性

前 美國防長官 「슐레지저」는 美議會에서 말하기를 “海上交通路의 確保에 不安이 있을 경우 同盟國들의 信賴를 損傷시킬 것이다”라고

註3) 軍事英語編纂委員會編, 『軍事英語辭典』(서울:兵賀社, 1980), 476面

註4) 「上揭書」, 756面.

註5) A.T Mahan, Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on Land. 「海軍戰略論」 金得柱, 李允熙(共譯), (서울:同元社, 1974), 11-12面.

註6) 防衛學會編, 『國防用語辭典』(東京:朝雲新聞社, 1980), 170面.

註7) 「上揭書」, 70面.

海上交通路의 重要性을 說明하고 있다. 이것이 海上交通路가 갖고 있는 軍事戰略上의 意味이다. 그러므로 海上交通路 戰略은 海軍이 達成해야 할 守勢面의 戰略目標인 것이다.⁸⁾

또한 現代戰에서 海上交通路의 重要性은 加重되고 있으며 第四次 中東戰 敎訓에서도 強調되었지만, 현 이란·이라크 戰爭에서도 重要海峽인 호르무즈 海峽 封鎖云云은 世界의 耳目과 긴장을 고조시키고 있다. 따라서 韓國의 海上交通路의 重要性을 地理的, 經濟的, 軍事의 面으로 區分하여 考察하고자 한다.

1. 地理的인 面

韓半島는 尤러시아 大陸의 東端에 位置하여 韓半島와 3,305개 大小 附屬島嶼로서 形成되어 있다.

數理的 位置(mathematical location)에 있어서 韓半島는 東西로 東經 124度 11分에서 東經 131度 52分 까지 南北으로 北緯 33度 7分으로부터 北緯 43度 1分까지에 걸쳐 大部分의 先進國들이 자리잡고 있는 北溫帶地域에 位置하고 있다.⁹⁾ 아시아 大陸에서 東南쪽으로 뻗어있는 韓半島는 大陸과 海洋의 漸移地帶로서 大陸의 性格과 海洋의 性格을 同時에 지니고 있어 大陸과 海洋으로 進出容易性을 갖고 있으나 北韓 共產集團에 依하여 國土가 南北으로 分斷되므로서 大陸과의 交通은 斷切되고 南쪽에 位置한 韓國은 섬 나라와 같은 特性을 갖게 되었을 뿐만 아니라 地下資源의 北쪽 偏在로 말미암아 賦存資源 貧困의 地理的 不利點을 갖게 되었다. 反面에 有利點으로는 良港을

開發할 수 있는 긴 海岸線과 三面으로 連結된 바다를 통해서 東支邦海와 太平洋으로 進出할 수 있는 容易性 및 東海로부터 太平洋으로 連結되는 重要 路목인 大韓海峽을 갖고 있다는 點을 指摘할 수 있다.¹⁰⁾

따라서 韓國의 立場에서는 國際交流를 위하여 地理的으로 不利한 가운데서도 上記利點을 活用, 港灣의 開發과 海上交通路의 確保가 重要하게 抬頭되지 않을 수 없다.¹¹⁾

또한 韓國을 中心으로한 主要 國際海上交通路는 大韓海峽을 橫斷하는 韓日航路, 北太平洋을 통한 北美洲航路, 南支邦海와 印度洋을 통한 中東 및 歐洲航路, 南太平洋을 통한 大洋洲航路로 大別할 수 있는데¹²⁾ 釜山을 基點으로 各地域의 主要 港口까지의 距離와 外航船의 平均速度 20 노트를 基準할 때 所要日數를 보면 다음 <表 1-1>과 같은데 가장 먼 곳 까지 도 대략 1個月 以內에 到着할 수 있게 되어 있다

表< 1-1 > 國際港口別里程表

地域	區分 國名	港口名	距離 (마일)	所要日數 (日-時)
韓國	日本	요코하마	600	1.4 일
	싱가포르	싱가포르	2,899	6 일
	페르샤	페르샤만	6,500	13.6 일
	美國	로스엔젤스	5,229	10.9 일
(釜山)	호주	시드니	11,912	24.8 일
	西獨	함부르크	11,067	23 일

※ 筆者作成

註 8) 大賀良平, 「ツレーソンの秘密: ミン戰略のはさまで」(東京: 潮文社, 1983), 10面.

註 9) 陸軍士官學校, 「軍事地理」(서울: 博英社, 1979), 117-119面.

註 10) 金鍊式, 「韓國의 國際海上 輸送環境分析과 海上兵站線 防禦對策에 관한 研究」, 「海洋戰略」 策 12號(1982), 115面.

註 11) 軍事地理, 「前掲書」, 138面.

註 12) 李善浩, 「周邊海上情勢와 韓國의 海上交通路確保策」, 「海軍戰略」 策 17號(1982), 76-96面.

이와같이 地政學的 要素로 보아 도서국가와 同一한 海洋國家로서 周邊海域의 廣範圍한 海洋國境을 갖고 있으며 國家生産業의 手段과 교역을 海洋에 依存하고 있기에 地理의 面이 海上交通路에 미치는 比重은 자못 크다고 하겠다.

2. 經濟的인 面

韓國은 海運에 對하여 特別한 關心을 갖고 있다. 그 理由로는 첫째, 國際交易을 위한 物動量 移動에 있어서 海洋에 거의 全적으로 依存하고 있으며, 둘째, 戰爭勃發時 戰爭의 持續的인 遂行을 위한 支援兵力, 裝備 및 物資를 輸送하는데도 決定的으로 海運에 依存할 수밖에 없기 때문이다.¹³⁾

韓國과 같이 國土와 資源이 制限된 나라로서

國家經濟 發展을 輸出 主導政策에 依存하고 있는 나라에 있어서 海運의 經濟的 役割은 實로 莫重하다.

〈表 1-2〉에서 輸出入 貨物比率은 무역의 擴大와 더불어 韓國의 外航貨物量은 每年 계속 증가되어 왔는데 1979年 총 90,987吨 1,000吨중 海運과 航空輸送에 의한 依存比率은 90.8% 對 0.2%로 韓國의 境遇 國際的 物動量의 移動은 全적으로 海運에 依存한다. 해도 過言은 아니며, 過去 韓國戰爭中에도 99.2%의 軍需物資와 兵力의 投入이 海上輸送에 依存한 것을 勘案한다면 戰·平時를 莫論하고 海上交通路(SLOC)의 重要性은 더욱 強調되어 저야만 하겠다.

〈表 1-2〉 輸出入貨物海運, 航空運送依存 比率

(單位: 千%)

手段別	年度	'76		'77		'78		'79	
		物量	%	物量	%	物量	%	物量	%
計		55,862	100	68,436	100	78,024	100	90,987	100
海 運		55,757	99.8	68,312	99.8	77,882	99.8	90,820	99.8
航 空		105	0.2	129	0.2	142	0.2	167	0.2

資料: 韓國海運港灣廳

한편 韓國 海運情報 센터의 分析에 따르면 지난 10年 사이 國籍船 輸送貨物은 約 4倍가 늘어났고, 輸出入 物量도 7倍가 증가 했으며, 主要 就航 航路에도 變化를 일으켜 韓·日 위주로부터 輸出은 東南亞航路, 輸入은 中東航路가 가장 많은 貨物을 다루고 있는 것으로 나타났다.

또한 輸出入 貨物의 品目別 順位도 變化되어 輸出의 경우 70年代 初期에는 시멘트와 木材

가 中心이었으나 現在는 鐵鋼材·시멘트 비료가 大宗品이 되었고, 輸入의 경우에는 原油, 穀物, 木材의 順으로 부터 原油, 鐵鑛石·木材·穀物로 그 順位가 바뀌었다.¹⁴⁾

以上 考察한 바와 같이 韓國은 向後에도 持續的으로 海運活動을 強化해 나아가야 할 것이며 增大되어 가는 海運活動은 韓國의 經濟的 生存과 繁榮에 直結되는 것으로 만일 韓國

註 13) 金達中, 「韓國海運現況과 海路通行 安全에 관한 研究」(서울: 産業協同財團, 1982), 1面.

註 14) 金達中, 「上揭書」 60-70面

이 어떤 外部의 威脅에 依하여 海上交通路를 遮斷당하고 이로 因하여 交易이 中斷된다면 이는 國家生存에도 決定的 打擊을 주게 될 것이므로 韓國의 海上交通路는 어떠한 威脅으로 부터라도 戰·平時를 莫論하고 自由로워야 하고 開放되어야 하며, 保護되어야 할 것이다.

3. 軍事的인 面

海上交通路가 軍事的인 面에서 重要하다는 實例로 第2次世界大戰이 終結된後 日本의 敗因을 調査한 美國의 戰略爆擊調査團의 報告書에 依하면, “日本의 경제 및 陸·海軍力의 補給을 破壞한 諸要素 가운데 單一要素로서는 船舶攻擊이 可恐스럽게도 가장 決定的인 것이었다”고 指摘하고 있다.¹⁵⁾

또한 海上交通路의 重要性은 最近 越南戰을 치루는 過程에서 美國의 大規模 輸送作戰이 立證했으며 「이란」 「이라크」 戰爭이 보여준 바와 같이 非核戰狀況下의 戰爭은 必然的으로 長期化 될 것인 바, 海上交通路가 確保 및 保護되지 못할 경우 戰爭物資의 비축능력이 不充分한 나라의 立場에서는 戰爭의 勝敗는 不問可知이다. 「포크랜드」가 英國의 海上封鎖로 孤立되자 「아르헨티나」가 協商에 應하지 않을수 없게된 사실을 보아도 在來式 戰爭에서는 海軍에 依한 海上交通路 遮斷作戰의 效果가 어느程度인지 가히 짐작할 수 있다.¹⁶⁾

특히 한반도가 군사적인 面에서 지니는 價置는 兩極 體制에서 보다 多極體制에서 더 多樣하게 부각되고 있는데 한반도를 둘러싸고 있는 美國, 日本, 中共, 蘇聯等 소위 周邊四強에 對

한 한반도의 機能的 役割을 考察해 보면, 첫째 韓半島는 四強에 對하여 軍事的 前進基地 및 前哨基地의 役割을 하고 있으며, 둘째, 한반도는 東北亞勢力 擴張을 위한 軍事的 據點이 되고, 셋째 한반도는 兵站基地로서의 價置를 지니고 있다는 點이다.¹⁷⁾

따라서 한반도는 周邊四強의 利害가 相衝하는 東北亞 戰略上 要衝地로서 이들 四強의 利害關係가 앞으로 繼續作用될 것이라고 豫想된다.

이와같은 狀況에서 볼때 韓國으로서는 軍事戰略的인 面에서 戰時에 軍需物資와 兵力이 持續的인 支援이 可能하도록 海上交通路의 安全保護야말로 國家安保의 重要한 要件이 되지 않을 수 없다.

IV. 四強의 海上交通路 戰略

四強의 海上交通路 戰略을 蘇聯·美國·日本·中共 順으로 살펴보고자 한다.

1. 蘇聯의 戰略

蘇聯은 地政學的으로 볼때 港口 및 基地의 不足, 海洋進出路의 制約, 4個艦隊의 (北洋艦隊, 「발틱」艦隊, 黑海艦隊, 太平洋艦隊) 分散 및 相互連結支援의 困難等, 海軍의 本質的인 脆弱性을 안고 있었으나, 지난 20년 동안 推進하여온 政治 軍事的인 準備作業을 通해, 이러한 地政學的인 脆弱性을 克服해 가고 있다. 그것은 지난 20년간 蘇聯의 海軍力이 꾸준히 增強됨에 따라 西方測의 制海權과 海上交通路의 安全에 威脅을 주게 되었다.¹⁸⁾

註 15) 大井篤, 「海上護衛參謀の回想」(東京:原書房, 1975), 13面.

註 16) 李善浩, “海上交通路防護와 海上勢力의 役割” 「海運情報」(1982.8), 16面.

註 17) 朴正煥, 「韓半島의 戰略的 價置判斷」(서울:國防大學院, 安保問題研究所, 1979), 40-48面.

註 18) Paul H. Nitze, Leonard Sullivan Jr., Securing the seas the soviet Naval Challenge and Western Alliance Options(Colorado: Westview press/Boulder, 1979), p.6.

蘇聯의 海軍戰略概念 또한 過去의 沿岸防衛概念으로 부터 汎世界的 挑戰概念으로 變貌되었다. 特히 蘇聯으로 하여금 自國의 安保를 위하여 世界의 主要 海上交通路와 大洋에서의 影響力 行事を 追求하도록 하였다.

蘇聯의 海上交通路 교란 및 차단의 窮極的인 目標은 첫째, 美國을 孤立시키고 둘째, 美國의 同盟體制를 弱화시키며, 셋째, 地域條件에서의 蘇聯의 役割과 影響力을 增大시키는데 있다.

現在 西方側 自由世界는 主로 美國, NATO 諸國, 日本, 南美, 豪洲 뉴질랜드, ASEAN 諸國等이었다. 그런데 西方側 自由世界는 海洋에 의해 連結되어 있다. 따라서 美國을 孤立化시키기 위해서는 海洋에 의해 連結되어 있는것을 遮斷하여 美國과 同盟國을 分斷시키는 것이다.

蘇聯이 海軍力을 급속히 膨脹시키고 巨大한 商船隊와 魚船隊를 整備하여 全 地球的인 海洋 調査에 나선것은 海洋戰略을 強化하지 않으면 그들의 世界戰略을 達成시킬수 없다고 생각하기 때문이다. 蘇聯이 美國을 孤立化시키고, 美國의 同盟體制를 弱화시켜 蘇聯의 役割과 影響力을 增大시키기 위하여 몇가지 戰略構想이 있다.¹⁹⁾

첫째, NATO 諸國과 日本은 「핀란드化」시키는 일이다. 이것을 實現시키기 위하여 美軍 事力을 西歐와 極東에서 後退시키는 일이다. 歐洲와 極東에 「非核地帶」를 設置하려고 呼應하는 것도 이때문이다.

그리고 SS-20과 「백 파이어」機 또한 「발트海」와 「오호츠크海」의 潛水艦에 의한 戰域

核으로 威脅하는 것도 역시 같은 理由이다.

또 한가지는 西方側과 日本이 必要로 하고 있는 石油資源을 비롯한 여러 資源供給을 遮斷하는 것도 「핀란드化」에 극히 용이한 方法이 될것이다.

둘째, 非同盟國 第三世界에 影響力을 強化하고 「蘇聯의 代表者」를 育成하는 일이다. 「앙골라」, 「베트남」, 「쿠바」 등은 이미 소련의 代理者가 되었다.

셋째, 西防側 自由世界의 海上交通路를 遮斷하는 일이다. 그렇게 하기 위하여 소련은 世界의 海洋에 있어서 航路의 「閉鎖點」(choke point)을 支配하려고 한다.²⁰⁾

그리고 앞에서 言及한 것처럼 蘇聯艦隊가 外洋으로 進出하려면 閉鎖點을 突破해야만 하기 때문이다.

그런점을 勘案하여 볼때 소련은 有事時에 兩方側 보다 먼저 閉鎖點에 到達하기 위한 高速 機動力과 海軍戰略으로 나타나고 있다. <圖 1-1>은 世界主要한 閉鎖點과 소련의 軍港, 錨泊地 등을 나타낸 것이다.

2. 美國의 戰略

가. 柔軟戰略(Flex Ops)

美國의 軍事戰略의 概要는 「柔軟反應戰略」과 함께 (1) 戰爭挑發이나 先制攻擊行爲를 排除하고 同盟國體制를 強化하여 蘇聯을 防衛하며, (2) 潛在敵國으로 하여금 侵略의 대가가 크다는 것을 납득시키기 위해 核·軍事力 및 在來式軍事力을 維持하는 戰爭抑制 戰略이며, (3) 抑制 戰略이 失敗할 경우 平和回復戰略等 3個의 世界軍事戰略 目標을 包含하고 있다.²¹⁾

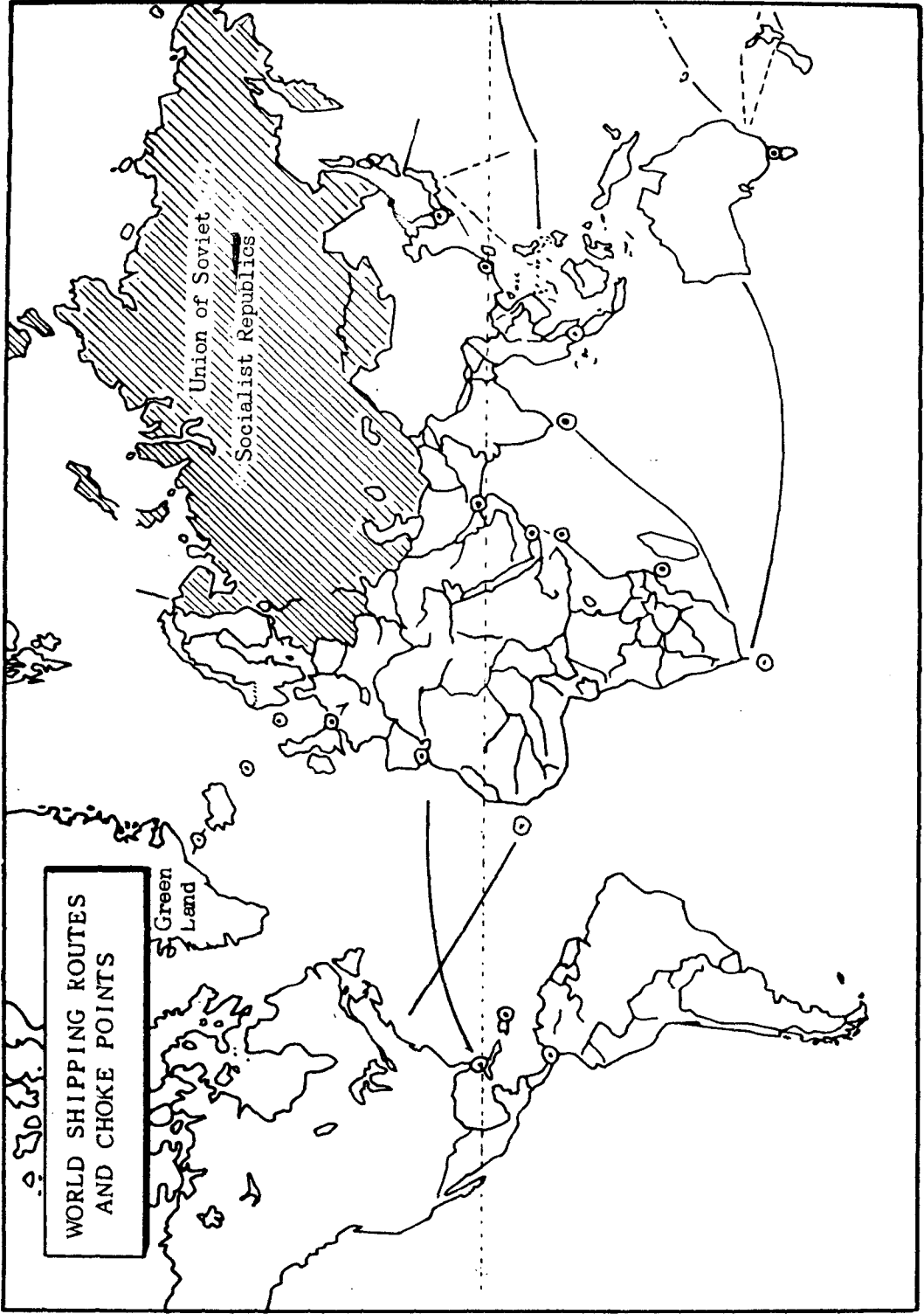
註 19) 山崎太喜南, “自由世界の 分斷을 노리는 蘇聯의 海洋戰略” 「國際問題」(1982), 76面.

※) 핀란드化: 「핀란드」의 非核地帶와 親蘇 中立路線.

註 20) Robert J. Hanks, The Unnoticed Challenge Soviet Maritime strategy and the Global Choke Points(Cambridge, Massachusetts: Institute for foreign policy analysis Inc ..., 1980), pp.3 - 6.

註 21) DOD Annual Report, 1984. p.32.

圖 1-1. 世界의 主要한 閉鎖點과 蘇聯의 軍港 鐵泊地



東아시아와 太平洋地域에 있어서도 이 戰略은 適用되고 있다. 특히 西歐와 西南아시아는 美國의 安保에 「死活的」(vital)地域이고 日本은 아시아 太平洋地域의 安定을 維持하는데 死活的인 役割을 하며, 韓國은 이 地域의 平和와 安定을 維持하는데 核心的인 地位를 차지하고 있다고 되어있다.²²⁾

美國의 海上戰略은 「포크랜드」(south atlantic) 海域에서 얻은 教訓을 反映한 柔軟戰略(flex ops)인데, 이 戰略은 航母를 主軸으로 하는 戰略이다. 美, 海軍이 蘇聯의 現代化된 武器體系에서 勝利하려면 多目的 機能을 가진 航母勢力과 早期 空中警報 및 謀報體制 長距離 戰鬥機 등으로 補強하는 것이 必須의이며 同時에 海上交通路 防護를 위한 陸上基地勢力活用과 水上艦艇 自體防禦能力 補強이 絶실하다는 것이다.

미국은 지금까지 必要時 印度洋에 1~1.5 隻의 航母를 維持시켜 왔는데 이를 航母 1 隻을 常駐 固定配置하고 過去 航母作戰 活動이 別로 없었던 東海와 北西太平洋 카리브海 地域에서 作戰活動을 증가한다는 것이다. 이것은 기존의 「1.5 戰爭戰略」에서 「2.0 戰爭戰略」으로의 變化를 意味하는 것이며 美, 海軍戰力を 分散配置 함으로써 敵의 예측을 事前 防止하고 海上勢力을 最大限 活用하기 위하여 航母 機動艦隊의 事前配置運用に 柔軟성을 갖는데 있다.²³⁾

그러므로 84 年度 美海軍의 海上戰略 目標을 다음과 같이 設定하고 있다.²⁴⁾ (1) 艦隊戰鬥力維持 및 向上, (2) 攻擊力 增加 및 多樣化, (3) 海上交通路 保護를 위한 航空能力強化 및

陸上基地勢力活用, (4) 蘇聯潛水艦 威脅增加에 對備한 對潛能力開發, (5) 上陸作戰 能力改善 等이다.

나. 「레만」計劃

美國은 흔들리고 있는 美國의 制海權을 強化하고 80 年代末까지 蘇聯 海軍力을 壓度하기 위하여 야심적인 「海軍力 增強 五個年計劃」을 마련했다. 美 海軍長官「존레만」의 이름을 따서 「레만計劃」이라고 불리워지는 이 計劃에 따르면 82-86 년까지의 5 個年 동안에 約 1,200 억달러를 들여 2 隻의 核, 推進航母를 비롯하여 14 隻의 核, 攻擊潛水艦 그리고 143 隻의 水上艦艇과 1,890 台的 航空機를 建造하여 海軍에 配置한다는 計劃이다. 이렇게 해서 美海軍은 艦艇保有數를 456 隻에서 約 600 隻으로 증강하여 소련의 膨脹하는 海上勢力에 對抗하여 制海權을 確固히 하고, 나아가서 美, 本土에서 멀리 떨어진 곳에서 紛爭 發生時 美軍兵力을 迅速히 派遣할 수 있는 能力과 海上交通路를 防護할 수 있는 能力을 갖추겠다는 對蘇戰略의 一環이다.

다. 美國의 海洋國 同盟體제의 構成

1981 년에 「레이진」 行政府가 들어서면서 同盟體제의 戰略이 具體化되기 시작하였다. 「와인버거」 국방장관의 84 年度 國防報告書에 나타난 國防政策 및 戰略 가운데 汎世界的 同盟體제를 위하여 海洋指向의 世界戰略을 構想하게 되었는데 그것이 바로 海洋國 同盟體제(All-oceans alliance) 形式이다.

美國이 構想하고 있는 海洋國 同盟體제에 根本的으로 要請되는 性格은 國防政策 및 戰略에 나타나 있는것 같이 “美國의 同盟國에 대한海

註 22) Ibid., p.17.

註 23) Ibid., p.141.

註 24) Ibid., p.139.

註 25) Ibid., p.142.

註 26) Ibid., p.143.

上으로부터 소련의 威脅排除이다.” 특히 海洋戰略 要衝地와 海上交通路의 遮斷과 封鎖의 潛在的 威脅排除라고 할 수 있다.²⁷⁾ 따라서 第2次大戰後의 美國의 廣大하고 複雜한 同盟體制보다는 軍事的 目的에만 局限하지 말고 政治, 經濟, 情報交換 等 共同關心事에 對한 機能과 美國의 信賴를 回復하고 地理的 影響圈을 擴大하는데 第1次의 目標을 두어야 할 것이다.

美國은 大西洋, 太平洋, 印度洋 3大洋의 主要沿岸 國家들을 海洋國 同盟體制 속에 끌어 들임으로써 同盟國들은 海上 뿐만 아니라 空中防護 責任을 分擔하고 同時에 美國의 前方 配備 (forward deployment) 勢力을 강화하여 美國과 同盟國間에 서로 協力하여 集團적으로 소련의 威脅에 대처할 때 海上統制能力을 갖게 된다. 이러한 美國의 海上平和 維持를 위한 戰略構想은 모든 地域에 있어서 政治的 安定效果를 가져올 수 있는 戰略概念이다. 그리고 국제 교역 國家들의 聯合勢力化는 美國에게 友好的인 第三世界 國家들을 소련의 威脅과 侵害로부터 保護할 수 있을 것이다.

美國은 섬나라 같은 海外指向의 經濟體制를 갖고 있으므로 海洋戰略이 國家戰略의 바탕이 되고 있기 때문에 經濟的 파트너가 되는 國家들과는 아무리 距離가 멀리 떨어져 있더라도 全方位 海上交通路를 確保하는 것이 先決問題이다.²⁸⁾

3. 日本의 略戰

日本은 太平洋戰爭 中 相對敵國의 海上交通

路를 破壞하지도 못했고 自國의 海上交通路를 效果의으로 保護하지도 못함으로써 敗戰의 主要因이 되었으며, 根本的으로 日本으로서는 海軍力을 로·일戰爭時와 같이 守勢戰略에 利用하는 것이 바람직 했다고 評論家들은 論하고 있다.

“日本의 防衛는 海軍力을 생각하지 않고는 成立되지 않으며 海上防衛야말로 그 本分이다.”³¹⁾ 라고 佐藤德太郎 教授가 밝힌바와 같이 日本은 太平洋戰爭을 통하여 값비싼 教訓을 얻었다고 하겠다. 現在 日本海軍이 當面한 戰略 섹터는 2個方面인데 大陸 및 「太平洋섹터」인 것이다.³²⁾ 日本防衛의 「大陸正面은 韓半島 38度線을 延長하여 日本海 中部로부터 宗谷(소야) 海峽을 잇는 線以南에서의 反擊力을 維持 美國에 期待하는 攻勢戰力과 合勢하여 侵攻을 抑制하고 阻止하는 것으로서 3海峽 封鎖作戰도 여기에 포함된다.

「太平洋正面」은 日本의 海上交通路에 가해지는 威脅의 「레벨」을 削減, 때로는 排除하여 安全을 維持하는 것이 戰略目標이며, 이것은 오로지 守勢戰略인 것이다. 이러한 海域에서 日本의 海上自衛隊에게 威脅勢力은 소련의 水上 艦艇, 航空機, 潛水艦이 될 수 있는데 이 中에서도 소련의 潛水艦은 2次大戰時보다 性能이 優秀한 戰略核潛水艦이 海上交通路를 破壞하기 위하여 出動한다면 日本의 海上交通路는 致命的인 威脅을 받지 않을 수 없을 것이다.

그러나 소련의 彈導 「미사일」 潛水艦의 대부분은 美, 第七艦隊를 監視할 것이고 日本의

註 27) *Ibid.*, p.16.

註 28) Alvin J. Cottrell, sea power and strategy in the indian ocean(London: Sage pub, 1981), p.9.

註 29) 李善浩, “美國의 海洋指向의 世界戰略 構想”, 「海洋戰略」 策6號 海軍大學, (1982), 161面.

註 30) 國會圖書館, 「美軍의 現況」 海外資料 第55號(1981), 25面.

註 31) 佐藤德太郎, 「大陸 國家와 海洋國家의 戰略」(東京: 三陽社, 1976), 28面.

註 32) 大賀良平, 「前掲書」, 26面.

海上交通路를 겨냥하여 接近하는 소련 潛水艦들은 모두 「디젤」 潛水艦이 될 것이라고 豫想하지만, 正確한 根據는 없다.

이와 관련하여 日本周邊 1,000 마일 航路帶의 防衛를 둘러싼 美·日 共同研究가 83年 3月 12日부터 시작되었다. 그리고 役割分擔에 있어서 美國은 日本에 對하여 (1) 3海峽封鎖에 의한 소련 潛水艦進출의 沮止, (2) F-15에 의한 「백파이어」의 進出沮止, (3) P3C 및 對潛水艦艇에 의한 소련 潛水艦의 威脅을 排除해 줄 것을 要請하고 있으나 前述한 바와 같이 1987年에 達成할 것으로 計劃되어 있는 56中業水準을 이룩한다 하더라도 美國이 要請한 「1,000 마일 航路帶 防衛力增強 水準에」에 크게 못미치기 때문에 平時 哨戒活動과 有事時의 第七艦隊 및 輸送船團護衛의 役割을 一部 分擔할 것으로 본다. 이 役割分擔을 위한 준비로 1980年 以來 「하와이」 周邊 海域의 海上訓練인 Rim of Pacific Exercise에 參加하고 있다.

가. 海上交通路 1,000 해리 방위

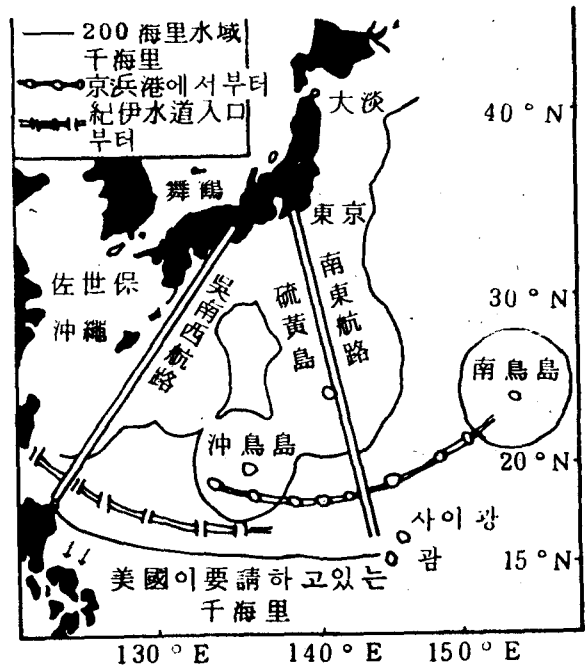
日本으로 流入되는 大量物資가 주로 中東, 東南 「아시아」; 호주, 美大陸으로부터 오는데 美大陸 方面은 東京灣에서 南下하여 「괌」 島 近海(約 1,300 마일)에서 迂廻하여 美大陸으로 向하고 또는 호주쪽으로 直航하는 「南東航路」와 大阪灣 方面에서 「바시」海峽(約 1,000 마일)까지 「남서航路」를 통하여 中東·東南亞로 向하고 있다. “그런데 日本에 流入되는 平時 輸送量의 95%程度가 小笠原諸島와 「필리핀」間 海域, 즉 「南西航路」를 航行하게 된다.”³³⁾

지금 日本에서 使用하고 있는 “航路帶(s-

ea lane)”라는 用語는 「南東」 및 「南西」航路等의 特定航路를 守護하는 意味보다는 앞서 提起한 「1,000 海理 항로대의 防衛」 또는 「괌 도에서-필리핀 以北海域의 防衛」를 意味하고 있는 것이다.³⁴⁾

그런데 美·日間 檢討되어야 할 問題는 1,000 海리의 範圍와 役割의 分擔이다. 地圖에서 보는 바와 같이 美國이 要請하고 있는 海域은 「괌 도以西-필리핀 以北」을 잇는 부채꼴의 海域인데 對하여 日本은 京濱(게이항)港에서부터 南東航路의 1,000 海리와 紀伊水路 入口로부터 「南西航路」의 1,000 海리를 設定하고 있으므로 이에 대한 調整은 不可避하다.³⁵⁾

圖 1-2. 日本이 設定하고 있는 1,000 海리의 範圍



資料: 崔敬落, 「總力安保」(1983.5號), 39面

註 33) 「上揭書」, 28面.

註 34) 「上揭書」, 30-31面.

註 35) 崔敬落, “日本の 아시아 防衛 役割과 그 限界性” 「總力安保」(1983.5), 39-40面.

4. 中共의 戰略

中共은 1949년 現 政府를 樹立한 이래 共產主義 國家로서 中共 高유의 中華思想과 蘇聯의 霸權主義와 서로 衝突을 해가면서도 꾸준히 周邊國家에 對하여 共產化를 推進해 왔다. 그리고 最近에는 국제정세의 多變化에 따라 國際政治 무대에서 강대국과 어깨를 나란히 하고 또한 第3世界에 關해서 影響力을 行使하려고 하고 있으며 工業國家 建設에 注力하고 있다.

中共의 아세아지역 국가에 대한 目標은 革命 目標과 국제정치 目標이며 이 두가지 目標에 依해 多樣한 外交 또는 戰略이 遂行되고 있다.³⁶⁾ 따라서 中共의 한반도에 對한 政策도 上記 두가지 目標을 國際情勢에 따라 대단히 流動的으로 適用시키고 있다고 할 수 있다.

中共은 韓半島의 戰略的 價値를 「唇亡則齒寒」이라고 表現할 만큼 높히 評價하고 있다. 卽 韓半島는 中共의 東北地方의 產業中心地와 華北의 政治中心地를 保護하는 前哨的인 防牌이라는 것이 中共人들의 共通의 認識이며, 中共 蘇聯이 韓國의 戰略的 價値에 대하여 갖는 關心이며 焦點은 大韓海峽의 通過問題일 것이다.³⁷⁾

따라서 미국이 한국을 아시아에 있어서 자유 진영 前哨地로 생각하고 있는것과 같이 中共도 北韓을 자기들의 產業中心地나 政治 中心地를 보호하는 前哨地로 생각하고 重要視하고 있다고 할 수 있으며, 中共은 한반도를 소련 해양 力 진출에 對하여 防疲提로 삼기 위하여 北韓이 소련에 밀착하지 못하게 政治, 外交活動을 전개하고 있는 것이다.

中共은 GNP의 8.5%, 즉 340억 \$을 군사비에 投資하고 있다. 이러한 군사비는 한국

이나 日本의 군사비에 比해서는 많은 편이지만 美·蘇에 比하면 3분의 1 밖에 되지 않는다.

그리고 中共은 소련과의 國境線을 連한 內陸에서의 對 小 牽制를 위한 防衛戰略에 餘念이 없으므로 中共 海軍의 急速한 增強은 어려울 것이다. 그러나 中共은 대단 侵略을 爲하여 또는 東支邦海와 南支邦海에서의 소련 海軍力의 威脅에 對항하기 爲하여 또는 소련과의 海洋 力 競爭을 通해 第3世界에 대한 영향력 증대를 해서도 航洋性을 保有한 新型艦艇을 確保한 것이다.³⁸⁾

中共 海軍의 活動무대인 東支邦海나 南支邦海에서 中共의 對應勢力은 亦是 소련 海洋力이다. 中共 海軍은 隻, 數 面에서 소련 極東艦隊의 2倍에 가까우나 大部分 小型 沿岸 艦艇으로서 海上에서 自制하지 않을 수 없다. 이 海域에서 活動하는 소련 함정은 潛水艦 70 隻과 水上艦 65 隻인데 여기에 比하면 中共 海上勢力은 지극히 微弱함으로 이 海域에서 海上統制 行事は 中共에게는 無理가 된다. 따라서 中共은 自體 海軍力으로 東支邦 海上權 行使가 不可한 狀態임으로 당분간 美國으로 하여금 對 小 견제를 代行케 함으로서 周邊 海域에서의 均衡을 追求할 것으로 본다.

V. 主要 海上交通路의 現況

1. 韓國-日本間 海上交通路

한국과 日本間의 海上交通路는 크게 3個로 區分할 수 있다. 즉, 大韓海峽, 「쓰시마」, 濟州海峽이다. 또한 이 海峽들은 東海-東支邦海를 연결하는 重要한 海上交通路이기도 하다.

韓·日間 이들 3個의 海上交通路는 短距離

註 36) 李命植, “中共의 아시아政策과 韓國安保”, 「韓國安全保障」 策 9輯 (1978.3), 77面.

註 37) 金俊樺, “中共新指導 體制의 對 韓半島政策”, (서울: 國防部, 1978), 99面.

註 38) 「上揭書」, 87面.

航路로서 韓國의 12 마일 領海宣布와 日本의 12 마일 및 200 마일 經濟水域 設定에도 不拘하고 大韓海峽, 「쓰시마」海峽, 그리고 濟州海峽에 대해서는 韓·日 兩國이 境界劃定에 있어 3 마일 領海概念을 適用하도록 하여 소련의 자극을 회피하고 있다.

가. 大韓海峽

大韓海峽은 韓國과 日本의 「쓰시마」간의 峽水路로서 美國防省에서는 西朝鮮海峽(Western Chosen Strait)이라 칭하기도 한다. 이 海峽의 最小幅(대마도서안-남형제도)은 약 22.75 마일이다. 따라서 韓國과 日本이 各各 12 마일 領海를 採擇할 경우 兩國의 領海가 重複되는 部分이 생겨 公海通路가 전혀 없어지게 된다. 이 경우 兩 國家間的 領海의 境界線은 中間線을 基準으로 分割될 것이므로 別 問題가 없으나 이 海峽에 있어서 外國 船舶의 通航權이 어느 範圍에서 認定되며 또한 그에 대한 規制는 어떻게 해야 하는가의 문제가 생긴다.³⁹⁾

그러므로 兩國은 이 海峽을 國際水路로 간주하여 雙方이 3 마일 領海를 適用함으로써 17 마일의 公海帶가 생기고 現在 모든 선박의 自由通航이 保障되고 있다.

大韓海峽은 水深이 最深 230 m에서 最低 30 m까지의 分布를 이루고 있으며 潮流가 西에서 東으로 흐르고 있어 上層潮流의 流速은 1.4kts, 水溫層變移 海低찬닐등으로 對潛作戰을 하는데 아주 어려운 海域이다.

나. 「쓰시마」海峽

「쓰시마」海峽은 「쓰시마」와 「큐슈」 사이에 形成된 海峽으로 東 朝鮮海峽이라 칭하기도 하였고 最小幅은 25 마일이다.

이 海峽은 日本이 單一海峽國家로 全적으로 그의 管割下에 들어가며 領海 12 마일 幅이 채택될 경우 1 마일의 公海帶가 생기게 된다. 그러나 水上艦이나 潛水艦이 1 마일의 峽水路를 通過하려면 高度의 技術을 要하게 될 것이다.

다. 濟州海峽

濟州海峽은 東海-西海, 日本-西海를 連結하는 最短距離의 航路가 되며 海峽의 最小幅(장수도-제주도북단)이 22 마일에 不過하므로 大韓海峽과 마찬가지로 領海 12 마일 幅이 채택될 경우 公海通路가 없어진다. 이 海峽 역시 3 마일의 領海를 適用하고 있어 오늘날 소련 太平洋艦隊가 빈번히 通航하고 있는 實情이다.

2. 韓國-東南亞-中東間 海上交通路

韓國에서 제주도 東南方을 通過하여 日本의 琉球列島를 오른쪽으로 끼고 東支那海를 경유, 「필리핀」과 대만사이의 「바시」海峽이나, 中共과 대만사이의 대만海峽을 지나 南支那海에 이르게 된다. 南支那海에서 印度洋으로 進入하기 위해서는 「필리핀」·「인도네시아」, 「말레이시아」, 「태국」, 「싱가폴」 등 「아세안」 5 國의 廣範圍하게 分散되어 있는 섬들 사이의 海峽을 通過하게 된다.

韓國에서 東支那, 南支那海를 經由 印度洋을 통하여 「페르시아」만까지 도달하기 위해서는 다음과 같은 相異한 東南亞海峽을 通하는 海上交通路가 存在한다.⁴⁰⁾

(가) 韓國→「바시」海峽→「말라카」海峽→印度洋→「페르시아」灣

(나) 韓國→「바시」海峽→「카리마타」海峽→「순다」海峽→印度洋→「페르시아」灣

註 39) 金得柱, 「海洋法秩序의 改編展望과 韓國安保」(서울: 國大院, 安保政策研究시리즈 76 - 14, 1976), 24 面.

註 40) 李善浩, 「前揭書」, 82 面.

(다) 韓國→「바시」海峽→「바라바크」海峽
→「마카사」海峽→「롬보크」海峽→印度洋→「페르시아」灣

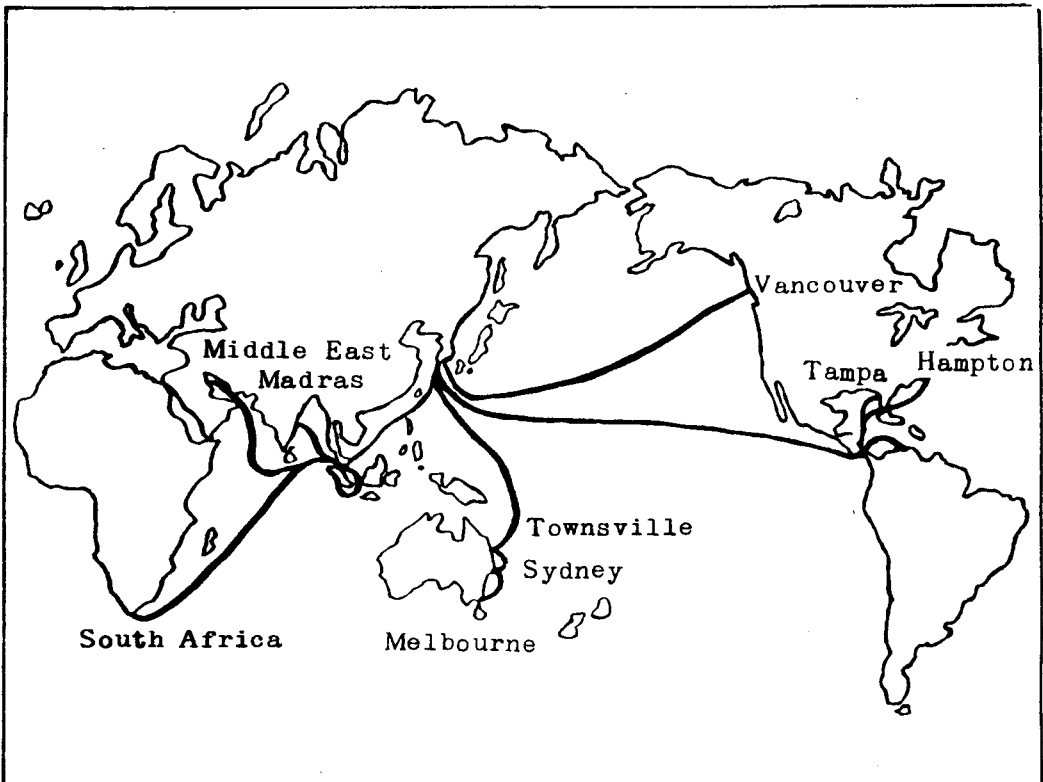
(라) 韓國→「필리핀」海→「반다」海→「오바이·웨타」海峽→印度洋→「페르시아」灣

- (1) 東支那海
- (2) 「바시」海峽 및 「루존」海峽
- (3) 南支那海
- (4) 「말라카」海峽
- (5) 「싱가폴」海峽
- (6) 「롬보크」海峽
- (7) 「오바이·웨타」海峽
- (8) 「산베루나르디노·순다」海峽 및 「호르무즈」海峽이 있다.

3. 韓國—美國間 海上交通路

韓·美 同盟關係와 軍事協力 次元에서 볼 때

圖1-3. 主要資源 輸入港路



資料：韓國海連港灣廳

北美州 海上交通路는 특별한 意味를 갖는다. 즉 輸出入貨物의 輸送 以外에 兵力과 軍需物資輸送이라는 側面에서 安保上 特別한 意味를 갖는 海上交通路이다. 北美地域은 韓國의 輸出市場으로 가장 큰 比重을 차지하고 있는 地域이다.

出入船種은 주로 一般貨物船과 「폴·컨테이너」船이다. 北美州 海上交通路의 輸送實績은 比較的 良好한 便이다. 특히 實績好調는 總輸出貨物 輸送量中에서 在來貨物인 合板과 鐵鋼材가 큰 比重을 차지하고 있으며, 이를 國籍船이 全量取積한데서 기인한다고 본다.

現在 北美州 海上交通路에 5個國船社가 定期運航에 參與하고 있으며, 「호노루루」까지의 航路距離는 3,973 마일이며 「로스엔젤레스」까지는 5,229 마일, 「뉴욕」까지는 10,600 마일이다.

VI. 海上交通路의 威脅分析

1. 海上交通路의 威脅要因

海上交通路의 위협은 3가지의 基本的인 要因에 의해 야기된다. 첫째로 좁은 海上交通路에서 安全航路에 直面한 問題點의 綜合的인 未解決로 야기된다. 이러한 문제점들은 正常的인 航海를 妨害할 수 있는 商業的 船舶들의 크기 速度 그리고 數的인 증가에 의한 충돌과 좌초를 同伴함으로써 發生된다.

둘째로 國家의 利益에 起因한 自由通管을 할 수 있도록하는 沿岸國들이 追求하는 政策에 의해 야기된다.

셋째로 인도양과 大西洋을 잇는 適合한 地點의 通過를 妨害하려는 外部의 海軍力 配置에 의해 야기된다. 부차적 위협은 2가지 原因에 의해 發生되는데 하나는 해적행위이고 다른 하나는 南支那海의 海上權에 대한 논쟁으로 부터 安全航海에 對한 위협이 發生되고 있다.

이와같은 경쟁적 要求事項들은 船舶 및 海上 資源의 所有權과 착취에 關聯되며 直接的으로 船舶通過와는 關係가 없다. 中共, 越南, 대만, 필리핀 및 말레이시아 사이에 있는 도서에 對한 競爭的 要求事項들이 資源統制에 對한 重複된 要求에 基礎를 두고 있다.⁴¹⁾

이 海上交通路의 安全을 위협하는 것으로서는 敵性國의 水上艦, 潛水艦, 航空機, 미사일, 기뢰 등이 있다.

2. 周邊海域의 情勢

東北亞 地域의 安保와 安全에 深刻한 影響을 미칠 수 있는 要因 6가지는 다음과 같다.⁴²⁾ ㉔ 太平洋地域에서 소련의 海·空軍力과 戰略武器 增大를 통한 軍사력증강, ㉕ 太平洋地域

에서 美·軍사力의 相對的 退潮現象 ㉖ 「아시아」地域에서 소련의 힘에 對處하는 役割을 固守하려는 美國의 意志와 能力에 對해 中共側の 회의에 따른 軍사력 증강, ㉗ 「아시아」地域에서 소련의 軍사력 증강과 미 軍사력의 상대적 퇴조에 기인하는 日本內 國防 및 安保에 對한 態度變化, ㉘ 駐韓美軍 撤收與否와 北韓 經濟의 破綻現象으로 인한 한반도에서의 不安安全要因 증대, ㉙ 軍事科學 技術이 向上되고 있는 東北 「아시아」諸國들이 向後 이 地域에서 不安定이 증대되고 있다고 判斷함에 따른 核·擴散可能性 이러한 現實的이고 切迫한 狀況變化는 美國이 80年代의 對 「아시아」戰略을 開發하는데 있어서 背景的 狀況으로 作用하게 된다.

韓國 海上交通路에 威脅이 될 수 있는 潛水艦 勢力을 北韓, 소련, 中共 順으로 <表 1-3>에서 볼 수 있다.

<表 1-3> 韓半島 周邊威脅 勢力

國名 區分	北 韓	極東蘇聯	中 共
海軍兵力	33,500	147,000	360,000
航 母	-	2	-
潛水艦 (SSB/ SSBN)	21	136 (31)	104

資料 : Military Balance ('82 ~ '84)

가. 北 韓

아시아 太平洋地域에서 北韓의 同盟國 소련의 海軍력 우세와 동북아에서의 소련의 주도권 장악은 당연히 한국에 대한 심각한 위협이 될 수 있다. 한국이 海上交通路에 對한 直接的인

註 41) Michale. Leifer, "The security of sea-lanes in south east asia" survival (U.S.S Freedom digest, 1983), p. 12.

註 42) 「東北亞 四強의 軍사력現況」(서울 : 國際問題調查研究所, 1980), 162 - 163 面.

고 最大의 위협은 北韓의 海軍力이다. 現在 北韓이 保有하고 있는 潛水艦 위주전략, 기뢰전 능력, 대양해군지향 전략등은 우연의 一致가 아닌것 같다. 現在 北韓은 陸·海·空軍 모두를 포함하는 강력한 主體的 戰力構造를 維持하고 있으며 또한 全域에서 非正規戰을 감행할 수 있는 大規模의 特殊部隊를 保有하고 있다.

이러한 側面에서 볼때 北韓이 앞으로 韓半島에서 또 다시 戰爭을 勃發한다면 前方地域의 155 마일 戰線에서 地上軍의 主戰力を 吸收전제하는 동안 大規模의 非正規, 特殊部隊가 공중 또는 海上을 통하여 後方으로 침투하는 한편 人口密集地域 産業施設, 交通通信施設, 港灣施設, 飛行場의 破壞 및 海上交通路 遮斷을 통한 戰略의 奇襲을 노릴 것이다.⁴³⁾

또한 北韓이 保有하고 있는 潛水艦 性能은 18-24發의 어뢰 또는 40發의 機雷를 搭載할 수 있고 13,000-20,000 마일의 抗速距離를 가지고 있어 韓國의 全 海域은 물론이고 東支那海까지 作戰海域을 擴大할 수 있으므로 韓國의 海上交通路에 큰 威脅이 되고 있다.⁴⁴⁾

나. 蘇 聯

현재 예상되는 소련의 위협은 첫째, 東海上에서 海上活動을 強化하여 海上統制權을 장악我國의 海上活動에 壓力을 加하게 될 것이며, 둘째, 우라디보스토크로 부터 大韓海峽을 經由 東南아시아에 이르는 그들의 海上交通路를 確保하기 위하여 海上活動을 強化함으로써 韓國의 海上交通路를 위협하고 有事時 그들의 海上交通路 防禦 구실로 하여 韓國의 海上交通路 차단이 豫想되어진다. 한편 소련이 인도양 남태평양 그리고 동남아세아 등이 착착 손길을

뻗어가고 있음을 우리는 아랍 여러나라 즉 이디오피아, 베트남, 캄보디아 등의 例에서 보아왔다.

여기서 問題點을 提示하여 보면, 만일 소련이 페르시아만 흥해 入口等에서 自由世界, 즉 日本, 韓國 등의 石油 輸送路를 遮斷한다면 어떻게 되겠는가?

만일 소련이 만주를 占領한다면 그리고 그때 韓國에서 美軍이 철수한 후라면 한반도의 運命은 어떻게 되겠는가? 그때에도 과연 日本은 安定과 번영을 누리며 경제 대국으로 뿔날 수 있겠는가?⁴⁵⁾

다행히 지금까지는 自衛隊와 日·美 安全保障條約에 의한 美軍의 總合力에 의해서 日本國民이 거의 無觀心한 사이에 日本 주변의 海上交通路 安全保護가 維持되어 왔으나 한반도의 海上交通路에 위협이 있거나 赤化된다면, 그것은 不可能 할 것이다.

다. 中 共

中共은 반소 패권주의를 한다고 하면서도 실제적인 투쟁은 美國이나 日本等 西方諸國에 맡겨놓고 自己들은 경제 近代化에 主力을 集中한다는 속셈이다. 中共의 잠수함 세력은 대부분 在來式으로 航續距離가 짧다. 그러나 잠수함 세력의 能力은 東·南支那海上에서 戰略적으로 重要的 海上交通路를 妨害하거나 日本海 黃海 東·南支那海에서 作戰중인 적국의 海軍에 對하여 심각한 對潛水艦 問題를 야기시킬 수도 있을 것이다.

라. 기 타(호르무즈海峽 봉쇄시)

이란, 이라크 전쟁이 장기화 되거나 어떠한 사태의 악화로 호르무즈海峽이 封鎖된다면 우

註 43) 朴庸玉 “韓國安保와 海路 安全에 관한 研究”, 「海上交通路 安全에 관한 研究報告書」(서울: 外交安保研究院, 1983), 159 面.

註 44) 金鍊式, “韓國의 國際海上輸送環境 分析과 海上兵站線防禦 對策에 관한 研究”, 「國防研究」第 25 卷 第 1 號(1982), 148 面.

註 45) 구라마에 모리미찌, 「惡의 論理」崔鉉(譯), (서울: 汎友社, 1980), 7 - 9 面.

리나라에 미치는 영향은 대단히 크다.

첫째, 石油波動으로 經濟危機가 우려된다.

우리나라는 연간 2억배럴의 原油를 導入하고 있으며, 호르무즈海峽을 통해 99%의 原油가 通過하고 있다는 點을 볼때에 이란, 이라크 전은 결코 대안의 불이 아니라 우리의 경제발전과 직결되어 있다.

둘째, 북괴의 적극침투에 의해 對 아랍 政治經濟, 外交面에서 큰 장애를 초래하고 있다. 때문에 한국의 많은 노동자들의 中東進出에 對한 妨害가 우려되며 原油輸入源이 상실될 우려가 내재되고 있고, 북괴의 이란을 통한 한국비방 活動強化가 豫想되며, 이란을 지지하는 아랍 전에 反韓 여론을 加速시킬 것을 豫想해 볼 때 새로운 關係定立이 要求된다.

셋째, 美國 東西方的 關心이 中東에 集中될 可能性이 고조됨에 따라 힘의 공백이 形成될 수 있는 觀點에서 전쟁의 장기화는 곧 우리의 安保에 重大한 위협을 초래하게 될 可能性이 크다.

現在 重化學 工業의 比重이 높은 우리나라 산업 구조에는 석유파동의 충격은 엄청난 것이 될 것이다.

따라서 우리나라의 石油産業에 있어서 가장 절실한 문제는 原油의 長期的인 確保이다.

이를 위해서는 中東의 港口로 부터 흐르고 있는 石油輸送路의 安全이 前提되어야 함을 볼 때에 中東과 우려와는 모든 基幹産業의 生命線이 되는 始發點인 同時에 종착점의 관계이다.

現代戰은 資源戰爭이라고도 하며 現代 戰의 勝利는 軍備에 依存하고 軍備는 石油에 依存한다.

따라서 우리나라에 收入하는 石油輸入量의 거의 100%와 世界의 총 수출 석유량의 약

60%가 페르샤만 外側에 위치한 호르무즈 海峽을 通過하여야 함을 볼때에 中東과 페르샤만, 호르무즈海峽 石油를 기반으로 生存해 있는 自由世界 文明의 젖줄이며 우리나라의 生命線의 연장이라 할 수 있기에⁴⁶⁾ 重要한 위협으로 간주된다.

VII. 海上交通路 保護戰略

1. 保護戰略 方向

韓國의 海上交通路 安全保護는 南北韓의 海軍力의 相對的 크기와 韓半島 周邊四強의 軍事均衡 및 配備와 作戰에 依存한다.

韓國은 韓·美 相互防衛條約에 依하여 西太平洋 地域이나 美國本土로 부터 파견되는 陸·海·空軍部隊와 軍需物資를 支援받을 수 있다.

이와 마찬가지로 北韓도 中共이나 소련으로부터 兵力武器 및 軍需物資를 지원받을 수 있는 것이다.

地理的 條件은 韓半島에서 發生하는 戰爭이나 韓國의 防衛戰略에 至大한 影響을 미치는 또 하나의 要素임에 틀림이 없다.

만약 中共이나 소련이 北韓을 지원할 경우 그들은 陸路를 通하여 신속히 지원할 수 있는 與件을 具備하고 있으나 美國을 비롯한 自由友邦國들이 韓國을 지원하기 위해서는 主로 海上交通路에 依存하여야 하기 때문에 많은 시간이 所要되리라 豫상된다.⁴⁷⁾

北韓 海軍은 海上主權을 장악하기 위하여 전투 함정으로 海上奇襲 공격능력을 培養하고 있으며 한국의 전쟁 지속 능력을 弱化시키기 위하여 잠수함과 機雷로서 韓國의 生命線(life lines)인 海上交通路를 차단하려 할 것이며 아울러 한국 海軍의 전쟁 수행능력을 分散

註 46) 陸軍大學, “기름발의 兇전”, 『軍事科學』 第77號(1983.10.), 74 - 76面.

註 47) 『東亞日報』 1981.7.1. 1面. “美國의 東北亞戰略”

시키기 위하여 側後方에 非·正規戰 勢力을 上陸 및 침투시켜 前後方 同時에 戰場化하려 할 것이다.

북한 잠수함 세력중 一部를 東海함대에 배치하고 있는것은 韓國의 主要 關門인 大韓海峽을 차단하려는 戰略이다.

韓國 海軍은 海上統制權(sea control)을 確保하기 위하여 攻勢의防禦, 海上交通路 및 沿岸防禦 나아가서는 上陸突擊이라는 戰略目標을 設定하고 있다. 그리하여 有事時 韓國 海軍은 大韓海峽(부산—시모노세키間)과 濟州海峽(제주도 東南方→釜山)까지의 海上交通路 安全確保를 기하고 그 以遠의 海上交通路에 對해서는 美國等 西方側 同盟諸國 海軍 勢力의 協助를 받지 않을 수 없을 것이다.

以遠航路는 國際海上 하이웨이와 一致되는 것이므로 美國等 西方側 同盟諸國의 全 世界的인 海上交通路 安全確保戰略의 一環으로서 對處되어야 하며 相關국들의 應分의 기여가 期待된다.

韓國海軍이 大韓·濟州海峽을 保護하기 위해서는 (1)적 잠수함의 침투를 감시, 차단해야 하며, (2)空中偵察이 계속되어야 하며, (3) 침투한 적, 잠수함을 격침시켜야 하며, (4) 아국선박의 통항을 보호해야 하며, (5) 적성국 선박의 통항을 통제할 수 있어야 한다.

韓國海軍은 80年代末까지는 제주도에서 第7광구를 連하는 海域까지의 海上交通路 防護 構築을 目標로 하며 그 以上의 遠海航路는 美海軍과 西方 自由陣營 BLOC海軍의 協助를 받는데 있다. 그리고 90년대초에는 日本이 東北亞 海域의 1,000 마일 海上交通路防護를 美國에 대신할 경우 韓國 海軍은 美·日과 協調下에 責任區域 範圍를 좀더 擴大해 나가야 할 것이다.

2. 保護를 위한 諸方案

가. 政策的인 問題

1) 韓·美·日 同盟體制

政策的이며 安保의 次元인 國際 問題로서 韓國의 海上交通路 問題는 결코 韓國만의 問題가 아니다. 北韓의 潛水艦과 蘇聯의 太平洋艦隊의 위협하에 있는 韓國의 海上交通路는 바로 日本의 문제이며 또한 美國의 問題인 것이다. 왜냐하면 蘇聯이 한반도의 東海를 흑해와 같이 內海化 하고자 시도할 가능성이 있으며 蘇聯 태평양함대의 太平洋 進出路인 이곳의 制해권을 蘇聯이 갖게되는 경우 이는 韓國과 日本의 安保는 물론 美國의 東北亞戰略 基盤 自體를 崩壞시키는 것을 意味하기 때문이다.

한편, 韓國의 전쟁상황이 美·蘇間의 全面對決 狀況의 한 부분으로 發生하는 경우에도 蘇聯 극동해군의 太平洋 進出路이며 韓國과 日本의 共有하고 있는 大韓海峽의 保護 問題는 美國의 世界 戰略的 次元의 問題인 것이다.

결국, 한반도상에서의 戰爭상황이 局地水準의 것이든 世界水準의 것이든 間에 東北亞 海上交通路 保護問題와 對潛戰 수행문제는 韓國 단독작전은 力不足이라고 간주되기에 韓·美·日 3國이 共同으로 對處해야할 問題라고 본다.

美國이 日本側에 「괘도이서—필리핀 以北」 海域에 對한 海上交通路 防衛任務를 분담해 줄 것을 要求하고 있는 現時點에서, 韓國 또한 이 海域이 生命線에 속함으로 韓國도 아울러 協力を 강구해야 할 것이다.

韓國, 海上交通路의 柱石인 大韓海峽과 濟州 해협 및 대마도 해협까지의 海上交通路 安全確保 및 保護를 기하고 그 以遠의 海上交通路에 對해서는 美國等 西方側 同盟諸國 및 關聯國들이 海軍勢力의 協助를 받아야 할 것이다.

2) 國際外交 強化

韓國의 遠海 海上交通路 保護는 美·海軍勢力 및 自由陣營 불력海軍에 依存하고 있기 때

문에 世界沿岸 國家와 一般外交 및 軍事外交 強化는 切實한 問題의 하나이다.

“韓國은 太平洋 沿岸國으로서 다른 沿岸國들과 軍事的, 經濟的, 政治的, 外交的, 社會的인 面에서 理解를 증진시키고 군사협력의 기틀을 마련하기 위하여 韓國 海軍도 「RIMPAC」(Rim of the Pacific Exercise)와 같은 太平洋 沿岸國들의 聯合 海軍訓練에 參加할 수 있도록 적극적으로 努力해야 할 것이다.”⁴⁸⁾

現在 韓·美 및 美·日間에 各各 海上 聯合訓練을 實施하고 있는 바 長期的인 안목으로 보아 現在의 2國間의 訓練을 韓·美·日의 3國間 聯合 海軍訓練으로 發展시켜 軍事 協力을 더욱 強化해야 할 것이며 아울러 非軍事的 및 非政治的인 北方外交도 推進되어야 할 것이다.

나. 戰力確保 및 增強

1) 對替 및 機雷戰 能力向上

敵의 전쟁잠재력을 破壞하기 위해서는 海上 交通路를 교란하는 것이다.

한편 北韓은 ○○隻의 잠수함을 保有하고 있는데 比하여 海上交通路에 全的으로 依存해야 할 韓國은 潛水艦을 保有하고 있지 않을뿐만 아니라 對潛 能力도 매우 制限的인 水準에 있기 때문에 북괴에 對應할 수 있는 잠수함, 대잠항공기 및 구축함을 확보 및 증강해야 하겠으며 기뢰전 능력을 향상시키기 위하여는 소해능력 향상을 강구해야 할 것이며 아울러 기뢰부설 및 소해항공 세력을 단계적으로 확보해야 할 것이다. 특히 在來式 소해함에 比하여 2~7 倍인 기뢰 탐색함을 확보하여 對機雷戰 能力을 向上시키는 것이 時急한 課題이다.

2) 戰略基地化 및 豫備商業港

제주도는 해상 및 항공交通路의 요충지이며 소련의 太平洋함대의 動態를 감시할 수 있는유

리한 位置이다.

또한 韓國 東南亞 및 中東 海上交通路의 終着通航帶에 의해 둘러싸여 있으므로 전술 항공지원 해상정찰 및 공중감시, 통신 및 항로통제, 군수 및 수리등 諸機能을 담당할 前進基地가 설치될 수 있는 戰術, 戰略的 重要性을 지닌 위치에 놓여져 있다. 그러므로 제주도 대잠함정, 대잠초계 및 공격항공기를 전개 배치할 수 있도록 해군 기지의 확장 과 1個 비행단 규모의 비행장 건설계획이 戰略的 견지에서 추진되어야 할 것이다.

만약 제주도에 海·空軍의 前進基地로 개발 확장하여 적정규모의 海上 및 항공세력을 배비하게 되면 적과 가상적국의 戰·平時 海上活動을 감시, 견제하고, 공격기도를 조기포착 섬멸할 수 있는 유리한 고지를 先點할 수 있는 길 이된다. 이는 곧 우리의 海上交通路를 效果的으로 保護하기 위한 海上戰略·代案이 될 수 있다.⁴⁹⁾

또한 海外에서 韓國으로 오는 船舶이 모두 제주도 南方의 一定海域을 거쳐 大韓海峽으로 北上하여 釜山港에 入港하게 된다. 따라서 有事時 북괴 및 소련잠수함의 위협이 예상되는 항로이므로 西海에 1級에 準하는 예비 상업항 건설이 요구된다.

3) 通抗監視 體制 設置

대한해협에서는 통항선박 및 항공기의 종류에 따라 비 군사용 선박 및 항공기에 대해서는 자유 통항을 허용하고 군용 선박 및 항공기에 대해서는 事前 통고를 조건으로 무해 통항을 허용하는 것이 바람직한 일이지만 現實的으로 는 강대국의 군사력을 실효적으로 억제할 수 없는 한국으로서는 차라리 日本과의 협의하에 公海帶를 設置하는 方向이 타당할 것이다.⁵⁰⁾

註 48) 金得柱, 「美·日安保體制와 韓國安保」(서울: 國大院教材, 1981), 10 面.

註 49) 崔 實, 「韓國海上交通路防衛戰略에 관한 研究」(碩士學位論文, 國大院, 1983), 119 面.

註 50) 防衛廳, 「防衛白書」(東京: 大藏省印刷局, 1982), 33 面.

그리고 대한해협과 제주해협 영해內에는 日本의 경우처럼 해저고정 신형 대잠 탐지기를 설치하여 水中으로 이동하는 잠수함을 탐지, 식별할 수 있도록 하며 公海帶는 수상함정 잠수함 항공감시를 하는 통항 감시체제를 갖추어 나간다면 戰·平時에 北韓 및 소련 잠수함의 通航을 統制 또는 차단할 수 있을 것이다.

4) 主要 港灣 防禦強化

적의 立場에서 볼 때, 넓은 海域에서 산재되어 移動中인 수 많은 선박을 공격하는 것 보다 항만에 集結中이거나 集結된 선박과 보급물을 공격하는 것이 훨씬 有利하게 되었다.

그러므로 海上交通路 뿐만 아니라 主要 항만 施設 防禦에도 높은 優先順位를 주어야 하며 敵의 多樣한 공격에 대해 방어 수단을 갖추어야 할 것이다.

한편 육상에 지대공 미사일, 방공포 강화배치 연안 및 항만주변에 대한 대기뢰감시, 은밀 침투 잠수함 탐지장비 즉 방잠 자기환 전탐기 등을 설치하고 포착된 수증표적에 대한 소형 경비정등의 공격수단을 갖추어야 할 것이다.

5) 海上 拒否戰略 追求

海上交通路를 保護하기 위하여는 海上統制를 해야하는데 현재 海上戰力の 劣勢로서 保障戰略으로 local defence에 국한되고 있는 실정이다. 따라서 해상 통제전략을 수행하려면 동시에 保障戰略과 拒否戰略이 並行되어야 한다.

그러므로 水上艦 對潛戰 및 對機雷戰 能力을 向上하여 戰·平時 혹은 有事時 공세적인 拒否戰略으로 出入港 統制 및 광역 해역작전 등으로 發展시키는 것이 바람직 하겠다.

다. 物資備蓄 檢討

海上交通路를 保護하려면 사전 전쟁비축물자 확보문제를 들수 있다. 저장시설과 量 問題일 것이다. 日本의 경우 例를 들면 大型, 유조선

을 日本 近海上에 航行 대기시키고 油流저장을 위하여 해저탱크를 利用하고 있다. 또한 美國은 잠수 유조선으로 油類를 비축시키고 있다.

다른 方法으로는 原油 시추후 빈 저장공간을 再活用하는 方法도 있을 것이다. 따라서 비축물자는 연합국의 비축기준을 고려하여 우리의 戰時 비축수준 決定과 저장 方法等を 보다 實効性 있게 연구 檢討해야 할 것이다.

VIII. 結 論

“海洋은 군사적인 面에서는 물론 경제적으로도 그 重要性이 갈수록 증대되고 있다. 또한 海洋은 국제간의 主要 海上交通路일 뿐만 아니라 地球의 마지막 남은 자원의 寶庫로서 戰略武器의 은익장소등 戰略的 가치로도 利用되고 있어오늘날 海洋이 갖는 海上交通路의 意味는 더한층 커지고 있다.”⁵¹⁾

韓國은 地理的인 面에서 반도국가이지만 現狀은 도서국가와 같은 立場에 있다. 따라서 해외무역에 依存하는 경제입국 정책이나 미국과의 연합방위 戰略에 기반을 둔 國家安保 政策을 실현시키기 위하여는 海上交通路에 依存할 수 밖에 없으므로 海上交通路는 곧 韓國의 生命線과 같은 重要性을 갖고 있는 바, 국가의 生存과 관련이 있는 이 海上交通路 保護戰略의 代案을 提示하기 위하여 먼저 戰略研究 視覺에서 海上交通路戰略 概念을 定立化 試圖에 두었다.

海上交通路의 概念은 “最前方 作戰部隊의 戰線까지 連結된 兵站連結 海上交通路 ”라고 定義하였고 이는 미·소 양대국의 해양전략 思想家의 始祖인 「마한파 [고르시코프]의 전략 이론에 잘 나타나 있다.

또한 海上交通路의 重要性은 地理的 經濟的

註 51) 「戰友新聞」, 1984.4.5. 3面. “海士 38 期卒業任官式, 全斗煥大統領諭示全文中”

軍事的인 面으로 종합하여 살펴보면 한국은 三面이 海洋과 接해 있으므로 大部分의 物資은 반은 해상교통수단에 依存하고 있고, 따라서 부존자원이 제한되고 국가 경제발전을 수출주도 정책에 의존하고 있는 한반도에서 전쟁이 발발될 경우 군수 및 민수물자의 대부분은 東海 및 南海의 主要港口를 通하여 搬入되므로 이에 접속한 海域의 방위 및 보호는 전쟁 지속능력의 樞點에서 매우 重要的 意味를 갖는다.

만일 한국의 해상교통로의 위협과 단절로 인하여, 교역국이나 군사동맹과의 화물수송이 단절되고 전시 자원의 국내비축이 고갈되는 경우 그 결과는 국가생존에 決定的인 타격을 주게 될 것이다.

東北亞에서 서로 다른 利害關係를 갖고 있는 미·소·일·중 四強의 海上交通路 戰略으로 압축된다. 또한 미·소의 對立과 경쟁은 어디까지나 소련의 도전적 세계적화 전략에 대응하고 있는 미국의 소련 팽창저지와 전쟁억제로 요약될 수 있다. 소련의 해상교통로 전략의 性格은 공격적이다.

소련은 美國—日本 서구측 자유 세계의 해상교통로를 차단하기 위하여 세계의 海洋에 있어서 항로의 「閉鎖點」을 지배하려고 한다. 이것은 소련의 해양조건이 閉鎖點을 돌파해야만 大洋進出이 可能한 것도 있지만 궁극적인 目標은 美國을 孤立시키고, 美國의 同盟體制를 약화시켜 소련의 역할과 영향력을 증대시키기 위한 것이다. 환언하면 NATO 諸國과 日本을 中立化 시키고 地域別로 소련의 代理者를 育成시켜 소련의 영향권을 확대하기 위한 전략이며 잠수함 기뢰전능력이 미국보다 우세하다.

反面에 미국의 해상교통로 전략성격은 수세적이다. 미국은 섬나라와 같은 해외 지향적 경제체계를 갖고 있으므로 경제적 파트너가 되는 국가들과는 동맹체제 속에 끌어들이므로써 미국의 전방배치 세력을 강화하여 집단적으로

소련의 해상교통로 차단 위협에 대처 하려고 하는 전략이다.

日本은 자원 및 「에너지」의 해외 의존도가 매우 높은 나라이다. 日本의 해상교통로 전략은 역시 守勢的이며 그 比重도 높다.

日本은 인도양 대서양에서의 해상교통로 방호는 全的으로 美國에 依存하고 있으며 太平洋에서는 美國이 日本에게 해상교통로 방호의 일익을 요청하고 있는 중이다. 즉 「괌도以西—필리핀以北」 방호와 「소야」, 「쯔가르」, 「쓰시마」의 3개해협 봉쇄를 기대하고 있다.

中共은 四強中에서 海上交通路 전략개념이 미약한 것으로 알고 있다. 대부분 연안함정으로서 해상에서 自制하지 않을 수 없다.

따라서 中共은 自體 海軍力으로 東支拜 海上의 통제권 행사가 불가한 상태이므로 당분간 미국으로 하여금 대소 견제를 대행케 함으로써 주변해역에서의 균형을 追求할 것으로 본다.

韓國의 해상교통로는 한국의 生命線이기 때문에 어떠한 위협으로 부터도 보호되어야 하며 주요 해상교통로는 「한국—일본」間 「한국—동남아—중동」間, 「한국—오스트레일리아」間, 「한국—미국」의 해상교통로를 통하여 원유, 양곡 철광석 등의 많은 물동량이 수출입되고 있다. 한국의 해상교통로에 直接的이고 최대 위협은 북한의 해군력인데 그 中에서도 북괴가 保有하고 있는 잠수함의 세력이다.

또한 한국의 해상교통로에 간접적인 위협요소는 북한과 이념을 같이 하는 공산 BLOC 국가로서 필요시는 북괴를 지원해 줄 수 있는 소련과 중공의 해군을 들 수 있고 기타 제 3국에서 전쟁시 主要 해협봉쇄는 「石油」수송을 위한 해상교통로 위협이 (「호르므즈」해협봉쇄시) 한반도에 미치는 영향은 자못 지대 할것이다. 「아시아」太平洋 地域에 있어서 소련이 해군력 증강과 이곳에서 소련의 주도권 장악은 한·미·일 三國의 海上交通路 安全 보호에 共通의

不安과 위협이 되고 있다. 이러한 狀況에서 그 위협에 대처하기 위한 한국의 해상교통로 보호 전략 方向은 다음과 같다.

1. 政策的인 問題

가. 韓·美·日 同盟國 體制的 구축

나. 국제外交강화로서 西太平洋 국가의 一員으로서 한국 해군도 「RIMPAC」 훈련에 參加토록 대책을 강구.

다. 北方外交의 強化

2. 戰力確保 및 增強

가. 對潛 및 機電戰能力 向上

나. 濟州道 戰略基地化 및 西海豫備商業航 建設.

다. 大韓海峽 및 濟州海峽 通航監視體制 設置

라. 主要港灣 防禦 強化

마. 海上 距否戰略 追求

3. 戰時物資 備蓄方案 檢討

戰時에 韓國과 同盟國 및 교역국간의 해상교통로가 단절되고 國內 備蓄物資, 자원이 고갈되는 경우 그 結果는 國家生存에 決定的인 타격을 주게 될 것이다. 그러므로 한국이 戰·平時에 있어서 경제적 生存과 발전, 國家安保를 위하여 제한 자원과 물자들의 해상교통로를 통하여 지속적으로 供給되어야 하며, 이를 위하여 해상교통로가 적으로 부터 방호 및 보호되어야 한다. 이와같이 韓國의 生命線을 保護하기 위하여 上記 提示한 方案들이 必히 해결되어야 할 것이며 해상교통로 방호 및 保護策에 關하여 관련기관의 적극적인 努力은 물론 全國民의 깊은 關心이 촉구되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

1. 單行本

1. 國內書籍

姜秉奎, 「海洋資源의 防衛問題」서울: 經濟開發協會, 1976.

軍事英語篇纂委員會編, 「軍事英語辭典」서울: 兵學社, 1980.

金得柱, 「蘇聯의 海洋戰略과 海洋法政策」서울: 國防大學院, 1980.

「마한」, (編) 金得柱, 李充熙(共譯), 「海洋戰略論」서울: 同元社, 1974.

朴正煥, 「韓半島의 戰略的 價置判斷」서울: 國防大學院, 安保 問題研究所, 1979.

陸軍士官學校, 「軍事地理」서울: 博英社, 1979.
崔鉉譯, 「惡의 論理」서울: 汎友社, 1980.

2. 國外書籍

Cottrel, Alvin J. Sea power and strategy in the Indian Ocean. London: Sage pub, 1981

Hanks, Robert J. The Unnoticed challenge-soviet Maritime Strategy and the Global Choke point Cambridge, Mass: Institute for Foreign Policy Analysis Ins., 1980.

IISS, The Military Balance. London: IISS, 1981-1984.

Nitze, Paul H. Leonard Sullivan, Jr., and the Atlantic Council Working Group On Securing the Seas, Securing the Seas, the Soviet Naval Challenge and Western Alliance Options Boulder, Colorado Westview Press, 1979.

大賀良平, 「ツレーツの秘密, 米ソ戰略のはざまこ」東京: 潮文社, 1983.

大井薦, 「海上護衛參謀の回想」東京: 原書房 1975.

佐藤德太郎, 「大陸國家와 海洋國家의 戰略」東京, 三陽社, 1976.

II. 論文 및 刊行物

1. 國內論文 및 定期刊行物

- 金達中, “韓國의 海運現況과 海路通行 安全에 관한 研究”, 서울: 産業協同財團, 1982.
- 金鍊式, “韓國의 國際海上輸送環境分析과 海上兵站線 防禦對策에 관한 研究”, 「海洋戰略」第 12 號(1982)
- 金俊燁, 「中共 新指導體制的 對韓半島政策」 서울: 國防部, 1978.
- 朴傭玉, “韓國安保와 海路安全에 관한 研究”, 「海上交通路 安全에 관한 研究報告書」 서울: 外交安保研究院, 1983.
- 李命植, “中共의 아시아政策과 韓國安保,” 「韓國安全保障」第 9 輯(1978).
- 李善浩, “周邊海上 情勢와 韓國의 海上交通

路 確保策,” 「海軍戰略」 第 17 號 (1982)

- 崔敬洛, “日本の 아시아防衛役割과 그 限界性,” 「總力安保」第 5 號(1983)
- 崔 實, “韓國海上交通路 防衛戰略에 관한 研究,” 國防大學院, 碩士學位論文, 1983.
- 黃赫重, “海上交通路의 確保와 海軍의 役割,” 國防大學院, 安保課程論文, 1982.

2. 外國論文 및 刊行物

- 山崎太嘉南, “自由世界の 分斷을 노리는 蘇聯의 海洋戰略,” 「國際問題」(1982)
- Leifer, Michael. “The Security of sea-Lanes in South East Asia,” Survival(Jan/Feb, 1983)