

미중 간의 신 해양패권 경쟁:

해상교통로를 둘러싼 '점-선-면' 경쟁을 중심으로*

구민교 | 서울대학교 행정대학원 부교수

동아시아 해양안보 이슈는 역내국가들 간의 영유권 분쟁이나 경계획정을 둘러싼 갈등을 넘어 미중 간 패권경쟁이라는 글로벌 이슈로 진화하고 있다. 미중 간의 해양패권 경쟁은 냉전 당시 태평양과 인도양 제해권을 두고 미소 양 진영이 치렀던 전통적 해양 군비경쟁과는 다른 양상으로 전개되고 있다. 2000년대 들어 급속히 전개되고 있는 신 해양패권 경쟁은 과거의 단속적 상태에서 벗어나 상시적이고 거시적인 안보문제로 창발하고 있다. 미중 간 신 해양패권 경쟁을 정점으로 하는 동아시아 해양안보 이슈의 임계점은 2015년 여름부터 불어진 중국의 남중국해 도서의 인공섬 및 군사기지화 정책이다. 이는 미중 양측이 군사적 충돌 가능성까지 불사하며 무력시위를 계속하는 데에서 잘 드러난다. 본 논문은 '점-선-면' 전략의 관점에서 해상교통로를 둘러싼 미중 간의 신 해양패권 경쟁의 전개과정을 분석하고 규범적 및 지정학적 시사점을 도출한다.

주제어: 남중국해, 유엔해양법협약, 중재재판소, 해상교통로, 해양안보

* 이 논문은 2014년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2014S1A3A2044630).

I. 서론

바다는 해양방어 및 통제, 해군력 투사를 둘러싼 전통적인 의미에서의 안보와 인적 및 물적 자원의 운송과 관련된 해상교통로의 안전, 해적, 자원개발 등과 같은 비전통적 안보가 만나는 복합적 안보 공간이다. 선박 건조기술 및 항해기술의 발전에 따라 연안국의 연해방어(coastal defense), 근해방어(near sea defense), 그리고 원해방어(far sea defense)의 개념적 및 실질적 구분 또한 모호해지고 있다.

21세기 동아시아 지역에서는 해양공간(maritime space 또는 maritime domain)을 둘러싼 역내국가들 간의 경쟁과 갈등이 기존 안보영역과 신흥 안보영역에서 동시다발적으로 나타나고 있다. 동아시아 해양공간은 해상교통의 요충지로서, 자원의 보고로서, 그리고 주요국들의 전략적 교두보로서 중요한 의미를 갖는다. 동아시아 국가들은 생존에 직결되는 에너지 및 수산 자원 확보는 물론 전체 무역의 대부분을 바다에 의존하고 있다. 인도양과 태평양을 잇는 동아시아의 바닷길은 이제 국가의 생존과 직결되는 지정학적 이슈로 떠오르고 있다. 남중국해 상에서 중국이 건설 중인 여러 인공섬을 둘러싼 논란이나 동중국해 상공의 방공식별구역을 둘러싼 갈등은 영유권이나 관할권을 둘러싼 전통적인 이해관계뿐만 아니라 해상교통로의 전략적 중요성도 잘 보여준다(구민교, 2016).

지난 냉전기와 탈냉전기에 걸쳐 동아시아의 해양질서는 미국의 패권에 의해 유지돼 왔다. 그러나 그간 유지되었던 이 균형은 지금 크게 흔들리고 있다. 중국의 공격적인 해양정책과 해군력 증강 때문이다. 중국은 16세기 이후 유지해왔던 대륙국가로서의 정체성에서 벗어나 해양국가 또는 대륙-해양복합국가로서의 정체성 확립을 위해 애쓰고 있다. 이는 역내 군비경쟁을 야기시킨다. 스톡홀름국제평화문제연구소(SIPRI)에 따르면 지난 5년간 10대 무기 수입국 중에서 4개국이 중국 및 중국과 육상 또는 해상 경계를 접한 아시아 국가들이었다.¹

동아시아의 해양안보 이슈는 과거 냉전시기 태평양과 인도양의 제해권을 두고 미소 양 진영이 치렀던 전통적 해양 군비경쟁과는 다른 양상으로 전개되고 있다. 과거 미소 간의 경쟁이 ‘선(line)-면(plane)’ 대 ‘점(point)’의 대결이었다면 미중 간의 해양패권 경쟁은 해상교통로를 중심으로 한 미중 양국의 ‘점’-‘선’-‘면’ 전략의 동시다발적 경합과 충돌이다. 중국의 해양전략은 동중국해와 남중국해 상의 유·무인도서에 대한 영유권 강화라는 ‘점’ 전략에서 출발하여 남해구단선, 제1도련, 제2도련으로 대표되는 ‘선’ 전략으로 진화해 왔다. 미국의 해양패권에 대한 방어적 성격인 중국의 ‘반접근 지역거부(Anti-Access Area Denial: A2/AD)’ 전략은 앞으로 공격적인 ‘면’ 전략으로 전개될 것으로 예상된다. 중국이 구상하는 유라시아의 대륙과 해양을 잇는 ‘일대일로(One Belt, One Road)’ 또는 ‘21세기 해상 실크로드(21st-century Maritime Silk Road)’ 전략도 그 연장선에 있다.

중국의 해양력 확대에 대한 미국의 대응도 점-선-면 전략 차원에서 이해할 수 있다. 중국의 부상에 따른 제7함대 해양 투사력의 상대적 약화를 보완하기 위해 미국은 ‘아시아 회귀’ 또는 ‘아시아 재균형’ 전략을 추진하고 있다. 역내 주요 동맹국 및 우방국들과의 연합훈련 강화, 호주 다윈에 미 해병대 주둔 결정(2011년), 오키나와 미군기지 재편, 괌 주둔 병력 증강, 그리고 필리핀 내 폐쇄된 미군기지 재사용 공식화(2016년)에 이르기까지 미국의 아시아 재균형 전략의 제1단계 노력은 새로운 거점 확보 및 기존 거점의 강화 노력으로 나타나고 있다. 아울러 미국은 미군의 접근이 어려운 아시아의 작전 환경을 이용한 중국의 A2/AD 전략에 맞서 ‘공해전투(Air Sea Battle)’ 개념을 발전시켰다.² 이는 2015년부터 육군 전력을 포함하는 합동성 개념인 ‘공역 접근 및 기동을 위한 합동 개념(Joint Concept for Access and Maneuver

-
1. 인도가 1위, 중국이 3위, 파키스탄과 베트남이 각각 7위와 8위, 한국이 10위 순이다 (<http://www.wsj.com/articles/chinese-military-spending-ambitions-fuel-asian-arms-race-studies-say-1456095661>). 검색일: 2016. 8. 10).
 2. 공해전투는 장거리 작전이 가능한 해군과 공군 위주의 전력으로 적국의 위협을 무력화시킨다는 개념이다. 해군은 적의 공중 방어망과 위협을 공격-제압하여 공군의 항공강습과 전방 전개까지 방어에 기여하고 공군은 적 이동 미사일 발사대 강습으로 해군의 기동의 자유를 보장하고 장거리 고성능 폭탄을 이용하여 해군의 강습-봉쇄작전을 지원한다는 것이다.

in the Global Commons: JAM-GC)'으로 발전되었다. 냉전 이후 약화된 미국 해양패권의 선 전략을 복구함과 동시에 먼 전략으로 확대하겠다는 의지의 표현이다.

해상교통로를 둘러싼 미중 간의 긴장과 대결은 과거의 단속적 상태에서 벗어나 상시적이고 거시적인 안보 문제로 창발하고 있다. 이는 최근 들어 미중 양측이 군사적 충돌 가능성까지 불사하며 무력시위를 계속하는 데에서 잘 드러난다. 남중국해 이슈가 최대의 쟁점이 되었던 2016년 6월 미중 전략경제대화(베이징)나 그 직전에 개최되었던 제15차 상그릴라 대화(싱가포르)와 같은 양자 또는 다자외교 무대에서 미중 양국이 날 선 신경전을 벌이는 것도 더 이상 낯선 모습이 아니다.

동아시아의 해상교통로 이슈는 역내 국가들뿐만 아니라 역외국가들에게도 중요하다. 특히 서유럽 국가들은 남중국해 이슈에 대해 직접적인 분쟁 당사자가 아니기 때문에 대외적으로는 국제법에 따른 분쟁의 평화적 해결이라는 원론적인 입장을 견지하고 있다. 그러나 이들도 지정학 및 지정학적 관점에서 엄연한 이해당사자(stake holder)이다. 유사시에는 이 지역 해상교통로에 전적으로 의존하고 있는 동아시아 국가들과의 교역이 큰 타격을 입을 수 있기 때문이다. 뿐만 아니라 남중국해에서의 수세적인 상황을 타개하기 위해 중국이 러시아와의 관계를 계속 개선시켜나갈 경우 결국 서유럽의 안보에도 영향을 미칠 수 있다. 앞서 언급한 제15차 상그릴라 대화에서 프랑스 장 이브 르 드리앙(Jean-Yves Le Drian) 국방장관이 기초연설을 통해 남중국해의 군사 기지화를 진행하는 중국에 대해 유럽연합(EU) 회원국들에게 군함을 파견하여 정찰활동을 강화하라고 주문한 것도 이러한 맥락에서이다.

본 논문의 목적은 이처럼 유동적인 지정학적 관점에서 해상교통로를 중심으로 동아시아 해양안보 이슈, 특히 미중 간의 신 해양패권 경쟁의 전개과정을 분석하고 규범적 및 지정학적 시사점을 도출하는 것이다. 이를 위해 본 논문은 다음과 같이 구성된다.

제II절은 해상교통로 이슈의 역사적 기원을 살펴보고 그 규범적 함의를 도출한다. 동아시아 해양안보 이슈는 국제해양법 레짐의 의의는 물론 그 한계와 불가분의 관계를 맺고 있다. 공해(high sea) 및 타국 관할권 수역 내에서

의 항행의 자유를 둘러싼 미중 간의 경쟁은 단순한 군비경쟁 이상의 규범적 함의를 갖는다. 현행 「유엔해양법협약」의 규범체계는 미중 간 해양패권 경쟁의 규범적 외연을 형성함과 동시에 그 경쟁을 내재화시켜야 하는 이중의 도전에 직면하고 있다.

제Ⅲ절은 동아시아 해양안보 이슈의 창발(emergence) 과정을 체계적으로 조명하고 분석한다. 그 중심에는 중국의 해양굴기 정책이 있다. 과거에 중국이 대륙국가의 정체성을 유지할 때는 해양안보 이슈는 단속적인 영유권 분쟁이나 자원개발 경쟁에 국한되었다. 그러나 중국 스스로의 해양에 대한 의존도와 취약성이 증가함에 따라 중국은 해양국가로서의 정체성 회복에 박차를 가하게 되었다. 중국의 해양대국화는 미국의 아시아로의 회귀를 자극하였다. 동아시아 해양안보 이슈의 임계점은 2015년 여름부터 붉어진 중국의 남중국해 도서의 인공섬 및 군사기지화 정책이다. 이제 동아시아 해양안보 이슈는 역내국가들 간의 영유권 분쟁이나 경계획정을 둘러싼 갈등을 넘어 미중 간 패권경쟁이라는 글로벌 이슈로 진화하고 있다.

제Ⅳ절은 해상교통로를 둘러싼 미중 간의 해양패권 경쟁을 점-선-면 전략의 차원에서 재구성하여 분석한다. 20세기 들어 막강한 해양투사력을 바탕으로 지정학적 해양전략을 가장 효과적으로 구사한 국가는 미국이었다. 냉전 당시 미국의 해양패권이 소련에 의해 잠시 도전을 받은 적이 있었지만 결국 미국의 해양전략의 우월성이 입증되었다. 중국은 이를 학습하였다. 중국의 해양전략이 과거 소련의 해양전략과 근본적으로 다른 이유이다. 중국이 추진하고 있는 점-선-면 전략이 지금 당장 미국의 점-선-면 전략을 압도하지는 못하겠지만 미국 입장에서도 중국의 팽창을 견제하고 봉쇄하기 위해서는 지금보다 훨씬 더 많은 자원과 노력이 필요할 것이다.

제Ⅴ절은 결론 및 정책적 시사점을 도출한다. 동아시아 해양에서의 불확실성이 그 어느 때보다 커지고 있는 이 때, 한국은 유사시 상황에 대응할 수 있는 외교적 및 군사적 역량을 강화해야 한다. 특히 아라비아해-인도양-말라카해협-남중국해-동중국해로 이어지는 해상교통로는 한국 경제의 생명선이므로 이들 해역에서의 분쟁 당사자가 아니라는 소극적 인식에서 탈피하여, 책임 있는 이해관계자로서 좀 더 적극적으로 신흥 해양안보 이슈를 관리하고

해결하기 위한 국제적 노력에 동참해야 한다.

II. 해상교통로 이슈의 역사적 기원과 규범적 함의

해상교통로의 안전문제는 동서고금을 막론하고 인류가 바다로 나가면서부터 직면한 문제였다. 특히 15세기부터 서양에서는 포르투갈과 스페인, 동양에서는 중국을 필두로 하여 '지리상의 발견'과 '신항로 개척'으로 시작된 범지구적 대항해 시대의 도래에 따라 해상교통로는 단순한 선박의 안전문제일 뿐만 아니라 국가의 존망을 결정짓는 중대한 이슈로 부각되었다. 동양과 서양의 명운을 가른 것도 해양정책이었다. 15세기 중반 이후 해금(海禁) 정책을 통해 바닷길을 막은 중국이 세계사의 중심에서 점차 멀어지는 동안 16세기의 포르투갈과 스페인, 17세기의 네덜란드, 18세기의 영국은 제해권을 장악함으로써 그 주역이 될 수 있었다.

해상교통로에 관한 국제규범도 그 역사적 맥락에서 발전해 왔다. 17세기 이후 네덜란드 법학자 휴고 그로티우스(Hugo Grotius)의 자유해양론(*mare liberum*)과 영국의 법학자 존 셀덴(John Selden)의 폐쇄해양론(*mare clausum*) 간의 논쟁이 대표적이다. 1609년 *Mare Liberum*이란 저서를 출판한 그로티우스에게 있어서 바다는 너무 넓기 때문에 특정 국가나 특정 민족에 의해서만 이용될 수 없으며, 따라서 '인류 공동의 자산(*res communis* or *common property of all*)'으로서의 바다는 누구에게나 열려있어야 하는 것이었다. 그로티우스의 자유해양론은 아프리카 남단의 희망봉과 동인도를 잇는 항로와 무역을 독점하던 포르투갈에 대한 도전이자 북해에서의 어로행위의 자유를 확보하려는 신흥 해상강국 네덜란드의 국가이익과 직결되는 것이었다. 그러나 그로티우스의 논리는 네덜란드의 또 다른 경쟁국이자 인접국인 영국의 견제를 받았다. 1636년 셀덴은 *Mare Clausum*이란 논문을 통해 영국의 근해에서 외국 선박의 어로행위를 금지하는 논리를 집대성하였다. 그럼에도 불구하고 18세기까지는 자유해양론이 보다 우세하였다는 것이 일반적인 평가이다.

(구민교, 2011).

‘자유해양(free sea)’ 혹은 ‘해양의 자유(freedom of the sea)’는 곧 ‘무해통항(innocent passage)’과 ‘항행의 자유(freedom of navigation)’를 의미한다. 유럽에서 항행의 자유에 관한 규범적 논의가 발전한 이유는 해상교역의 발전과 이를 둘러싼 주요 해양강국들 간의 패권 다툼과 밀접한 관련이 있다. 고대 그리스와 로마가 해상 교역로를 확보함으로써 패권국의 지위에 올라 수세기 동안 번영을 누렸던 것은 잘 알려진 사실이다. 우월한 해상 수송능력과 해양투사전력을 보유한 그리스 도시국가와 로마제국은 해양이 어느 특정 정치권력의 관할 대상이 아니기 때문에 해양에서 통행이 자유로워야 한다는 관습국제법 원칙을 확립하였다. 이 관행은 중세 이탈리아 도시 국가와 한자동맹(Hanseatic League)의 도시국가로 이어졌고, 절대 왕정기의 해양세력이 유럽에서 패권을 차지하면서 더욱 공고해졌다. 이 관행은 17세기에 이르러 그로티우스에 의해 체계화되었다(조동준, 2010: 129-130; 구민교, 2011).

1982년 타결되고 1994년부터 발효된 「유엔해양법협약」은 연안국들이 해저지형이 해상대지의 연장이라는 논리로 해양과 해저에 대한 관할권을 확대하려고 하자 영해, 접속수역, 그리고 배타적 경제수역, 대륙붕의 경계를 성문화함으로써 해양을 연안국의 관할구역으로 인정하였다. 동시에 공해 및 배타적 경제수역에서의 항행의 자유와 영해에서의 무해통항권을 명문화함으로써 자유해양론과 폐쇄해양론 간의 균형을 유지하기 위해 애썼다(신창현, 1997; 김선표 외, 2000; Park, 1983).

우선 모든 국가의 선박은 타국 영해에서 연안국의 평화와 안전을 해치지 아니 하는 범위 내에서 계속적이고 신속한(continuous and expeditious) 통항을 의미하는 무해통항권을 갖는다(「유엔해양법협약」 제17조). 따라서 외국 선박은 통상적인 항해에 부수되는 경우, 조난으로 인해 필요한 경우, 구난작업에 필요한 경우를 제외하고 타국 영해를 무해통항 하는 중에 정박을 하거나 닻을 내릴 수 없다(「유엔해양법협약」 제18조 2항).³

3. 한편, 타국 영공에서의 항공기의 비행은 무해통항에 포함되지 않는다. 잠수함은 무해통항을 위해 수면으로 부상하여 국기를 게양하고 항해해야 한다(「유엔해양법협약」 제20조).

동아시아 해양안보의 관점에서 볼 때 군함 역시 타국 영해에서 무해통항권을 갖느냐의 여부가 중요한 쟁점이다. 군함의 무해통항권 인정 여부는 1930년 헤이그 법전화 회의나 1958년 제네바 해양법 회의 시에도 논란이 되었으나, 해양 강국과 개도국의 대립으로 인해 이를 명문으로 해결하지 못하였다. 현행 「유엔해양법협약」 역시 군함이 연안국 법령을 준수하지 않는 경우 즉시 퇴거를 요구할 수 있다는 조항(제30조)만을 두었을 뿐, 군함의 무해통항권 인정 여부에 대해 특별한 규정을 두지 못하였다(정인섭, 2016: 604).

미국은 제2차 세계대전 이전과는 달리 현재 군함의 무해통항권을 강력히 주장하고 있다. 그러나 중국은 1992년에 발효된 자국의 「영해 및 접속수역법」에 따라 무해통항 시 사전허가를 요구하고 있다(정인섭, 2016: 605). 물론 중국이 무해통항 자체를 부인하는 것은 아니다. 지난 2015년 9월 중국 해군 소속 함정들이 알래스카 인근 미국 영해에 무해통항을 한 바 있다. 미국 정부는 국제법에 따라 이를 묵인하였다. 미국도 동년 10월 26일에 해군 구축함을 남중국해 상 중국이 영유권을 주장하는 수비환초의 12해리 이내를 통항시켰다. 이에 중국은 미 해군이 사전허가 없이 불법적으로 자국영해를 통항하였다고 반발하였으나 추가적인 조치는 취하지 않았다.

12해리 영해 외측의 수괴(water column)에 대한 주권적 권리와 대륙붕에 대한 주권적 권리를 결합한 200해리 배타적 경제수역의 명문화는 「유엔해양법협약」의 가장 중요한 혁신 중 하나였다. 이는 연안에 대한 통제 강화를 원하는 국가들과 최대한 넓은 공해를 확보하려는 국가들 사이의 정치적 타협의 결과였다. 「유엔해양법협약」 제57조에 의하면, 연안국들은 기선으로부터 200해리까지 배타적 경제수역을 주장할 수 있다. 이 구역 안에서 연안국은 수괴, 해저(sea floor), 해저면(seabed)에 있는 생물이나 무생물 등 천연 자원의 탐사(explore), 개발(exploit), 보존(conserve), 관리(manage)를 위해 주권과 구분되는 ‘주권적 권리(sov​er​eign right)’를 갖는다. 연안국은 또한 배타적 경제수역 내에서 인공섬의 설치 및 관리, 해양 과학조사 및 환경보호 등에 관한 ‘관할권(jurisdiction)’을 갖는다(제56조 1항). 그러나 배타적 경제수역 내에서의 항행의 자유와 상공의 비행, 해저 관선이나 전선부설 등을 제한할 수 없다(제58조 1항).

폐쇄해 또는 반폐쇄해로 구성된 동아시아 대부분의 해역이 연안국의 배타적 경제수역으로 편입됨에 따라 이 수역에서 타국의 군사적 활동 가능성 역시 논란의 대상이 되고 있다. 현행 「유엔해양법협약」은 배타적 경제수역 내에서 외국 선박이나 항공기의 항행의 자유나 상공비행의 자유 등을 보장하고 있으나, 군사적 목적의 활동이 보장되는지에 대하여는 구체적인 언급을 피하고 있다(정인섭, 2016).

앞서 언급한 무해통항권과 마찬가지로 미국은 타국의 배타적 경제수역 내에서의 미 해군의 군사활동도 관습국제법 및 「유엔해양법협약」에 따라 보호되어야 할 ‘핵심이익’으로 규정하고 있다. 이에 맞서 중국은 자국의 배타적 경제수역 내에서 사전허가 없이 외국 군함이 군사훈련이나 작전을 수행하지 말 것과 군사시설을 배치하지 말도록 요구하고 있다. 바야흐로 미중 양국은 상대국 영해 내에서의 무해통항권, 배타적 경제수역 내에서의 항행의 자유권의 범위와 조건을 놓고 ‘법률전쟁(legal warfare 또는 lawfare)’을 벌이고 있다.⁴

배타적 경제수역은 본질적으로 경제적 목적을 위하여 도입된 제도이지만 ‘주권적 권리’와 ‘관할권’의 개념적 모호성으로 인해 동 수역에 관한 연안국의 권한이 강화되는 추세, 즉 ‘영해화(territorialization)’ 경향은 쉽게 수그러들지 않을 것으로 보인다. 따라서 향후에도 연안국의 경제수역 내에서 이루어지는 타국의 활동에 더 많은 실효적 제약이 가해질 것으로 보인다. 특히 민감한 문제인 군사적 이용 범위에 대하여는 연안국과 타국이 쉽게 합의를 보기 어려울 전망이다(정인섭, 2016: 626).

요약하면, 해상교통로의 이용과 관련된 규범은 오랜 시간을 거쳐 관습국제

4. 2001년 4월 미 해군의 EP-3 정찰기가 중국 하이난 섬 인근의 배타적 경제수역 상공에서 중국의 F-8 전투기와 충돌하는 사고와 2009년 3월 미군 해상수송사령부 소속 해양관측선 임페커블(Impeccable)호가 하이난 섬 인근의 배타적 경제수역 내에서 해양관측 임무를 수행하던 중 중국의 정보함 1척을 포함한 선박 5척에 의해 위협을 당한 사고가 발생했을 때 미국은 타국의 경제수역과 그 상공에서 자국의 정당한 권리를 행사하던 중이었다고 주장하였다. 반면, 중국은 배타적 경제수역에서 연안국의 안보를 해치는 행위는 금지되며 과학적 조사나 관측도 연안국의 허가를 받아야 한다고 주장하였다. 이를 둘러싼 미중 간의 법적인 공방은 최근 들어 미국이 남중국해 상에서 정찰활동을 강화함에 따라 더욱 첨예해지고 있다.

법으로 확립되어 왔으며 「유엔해양법협약」을 통해 명문화 되었다. 그러나 특히 타국 군함의 연안국 영해 내에서의 무해통항권과 배타적 경제수역에서의 항행의 자유권의 범위와 기준과 관련된 규범적 모호성은 다음 절에서 구체적으로 분석하는 바와 같이 해상교통로 이슈를 새로운 안보 이슈로 창발시키는 기폭제 역할을 했다.

III. 동아시아 해역에서 해상교통로 이슈의 창발과정

동아시아 해상교통로 문제는 지난 20년간 일련의 창발 과정을 거쳐 왔다. 1994년 「유엔해양법협약」이 발효됨에 따라 새로운 해양질서가 도래할 것이라는 기대와는 달리 개별국가 단위의 미시적인 이해관계들이 복잡한 상호작용을 통해 거시적 단계에 이르러 그 규범적 모호성이 두드러지게 나타나고 있는 것이다. 특히 미국과 중국이 해양에서의 자국의 핵심이익을 놓고 벌이는 힘의 대결의 결과에 따라 동아시아의 해양질서는 새로운 ‘자기조직화’의 과정을 통해서 재편될 것으로 전망된다(김상배, 2016).

전통적인 해상교통로 이슈의 중심에는 해적행위가 있다. 전 세계 해역에 걸쳐 해적으로 인한 피해현황은 지속적으로 증가하고 있다. 동남아시아 지역에서는 특히 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 해협에서 많이 나타난다. 국제해사국-해적보고센터(IMB-PRC)의 자료에 따르면 동남아시아에서의 해적 활동은 2000년대 이후 꾸준히 감소하고 있지만, 이 수치들은 대부분 피해선박의 자발적 보고에 의존하고 있기 때문에 현실을 그대로 반영한다고 보기는 어렵다. 또한 동남아의 일부 지역에서는 오히려 해적 사고 비율이 같거나 증가하였다. 풍선효과처럼 해적과의 전쟁이 효과를 발휘한 지역에서 해적 발생의 비율이 감소한 반면, 해적에 대한 관심이 낮은 해양과 해로에서는 첨단화된 해적들의 활동이 더 빈번해진 것이다(김석수, 2009: 79-82; 송봉규·임유석, 2012: 16-18).

여기서 눈에 띄는 점은 중국의 행보이다. 1978년 개혁개방 정책 실시 이

후 해상교통로에 대한 의존도가 높아진 중국도 특히 남중국해에서의 해상교통로 안전 문제에 관심을 기울이지 않을 수 없게 되었다. 한 걸음 더 나아가 인류 공동의 적으로 인식되고 있는 해적행위의 증가는 주변국들의 우려에도 불구하고 중국 해군이 동중국해와 남중국해를 넘어 인도양과 아라비아해까지 자국 해군력의 범위를 넓힐 수 있는 기회와 구실을 제공하였다. 중국은 국제사회의 노력과는 독립적으로 대해적 작전병력을 운용 중이다. 현재 호위함 3척과 보급함 1척이 소말리아 해역과 인도양에 걸쳐 활동 중인 것으로 알려져 있다.⁵

중국의 적극적인 해양정책에 대해 미국은 2000년대에 들어설 때까지만 해도 이렇다 할 대책을 내놓지 못했다. 미국의 동맹국들과 중국과의 도서 영유권 분쟁에 대해서도 미국은 당사자 해결원칙이라는 원론적 입장만 되풀이했을 뿐 그 이상의 개입은 자제해왔다. 해양 이슈를 놓고 미중 간의 긴장관계가 형성되기 시작한 계기는 미국이 주도한 ‘대량살상무기 확산방지구상(Proliferation Security Initiative: PSI)’에 중국이 공개적으로 반대를 하면서부터이다. PSI는 「유엔해양법협약」이 보장하는 공해상에서의 항행의 자유 및 타국 영해 상에서의 무해통항권과 테러 및 대량살상무기의 역내 확산 방지를 위한 양자·다자간 노력의 접점에 있다.⁶ 2003년 미 부시 행정부의 주

-
5. 초기에 중국은 국제사회의 해적 퇴치활동에 참여하는 문제에 관해서 신중한 태도 견지했다. 2008년 6월2일 유엔 안전보장이사회 회의에서 통과된 1816호 결의문에 의거하여 북대서양조약기구(NATO), 러시아, 인도, 그리고 일본 등이 소말리아 근해에 군사력을 투입하기로 결정했지만 중국 정부는 소말리아 해적퇴치 작전에 개입하지는 국내 여론에도 불구하고 한동안 침묵했던 것이다. 그러나 중국은 곧 중국 해군 내부 신문인 인민해군보를 통해 “해상통로의 안전은 중국에게 있어 중대한 전략적 의의를 지니고 있으며, 책임 있는 강대국으로 국제법에 근거하여 정당한 군사행동을 수행하는 것은 국제사회의 공동의 인식이다”라는 선언과 함께 중국 해군 함정의 파견에 대한 정당성을 주장하기 시작했다(박동형 외, 2012). 중국은 2008년 12월26일 미사일 호위함 2척과 보급함 1척, 헬기 2대, 800명의 병력을 아덴만에 파견하는 것을 시작으로 해적퇴치에 적극적인 역할을 하고 있다. 중국은 이를 통해 국제적 이미지의 개선, 해양안보와 자원안보 이익 보호, 해군력 양성, 해외 작전 거점을 확보함으로써 아프리카 지역에 영향력 증진, 미국의 아프리카 접근에 대한 균형 확보 등의 전략적 목표를 달성하고 있는 것으로 평가 된다.
 6. 2003년 11개이던 PSI 참여국은 2016년 현재 104개로 확대되었다. 이들 중에서 미국을 중심으로 한 21개 국가들이 작전전문그룹(Operational Experts Group)을 만들어 조정과 의사결정체 역할을 하고 있다. PSI의 핵심 개념은 차단(interdiction)이다. PSI의 ‘차단 원칙에 관한 선언(Statement of Interdiction Principles: SIP)은 대량살상무

도로 시작되어 영해 및 공해상에서 대량살상무기를 운반하는 것으로 의심되는 선박을 정선, 검색, 압류할 수 있는 근거가 되는 PSI는 「유엔해양법협약」과 잠재적으로 갈등관계에 놓여 있다.⁷

중국은 PSI를 미국을 중심으로 한 해적행위(act of piracy)로 규정하고 크게 반발해 왔다(장은석 2010). 다만, 지난 10여 년간 PSI는 기존의 국제 및 국내규범들과의 조화를 추구해왔다. 이론적으로는 공해상에서의 ‘차단’을 선언하고 있지만 대부분의 PSI 차단은 연안국 항만에서 이루어져 왔으며, 따라서 참여국들의 국내법과 세관이 대량살상무기 확산 방지와 관련된 규범을 내재화한 정도에 따라 그 효과성이 다르게 나타나고 있다. 현실적으로 PSI에 따라 공해상에서 대량살상무기를 운반하는 것으로 의심되는 선박을 정선, 검색, 압류할 가능성은 점차 낮아지는 것으로 평가된다.⁸

동아시아 해양안보 이슈의 임계점은 2015년 여름부터 붉어진 중국의 남중국해 도서의 인공섬 및 군사기지화 정책으로 볼 수 있다. “신홍안보의 위험이 일종의 ‘지정학적 임계점’을 넘어서 국가 간 분쟁의 대상이 되면 이는 명백한 안보문제가 된다. 이 지경에 이르면 국가 행위자가 개입할 근거가 발생하게 되고 문제의 해결을 위한 국제협력의 메커니즘이 가동된다. 이러한 관점에서 보면 신홍안보는 비전통 안보의 개념과는 달리 전통안보 문제도 포함하는 개념으로 이해할 수 있다”(김상배, 2016: 89).

기 관련 장비를 선적한 것으로 의심되는 선박을 효과적으로 차단·수색하고 확산을 야기할 가능성이 있는 대상의 확산 행위를 막기 위한 구체적인 절차를 담고 있다.

7. 동 협약에 따르면 “핵추진 선박과 핵물질 또는 본질적으로 위험하거나 해로운 물질을 실은 선박들도(foreign nuclear-powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous or noxious substances) 영해에서의 무해통항권을 갖는다”고 규정(제23조)되어 있을 뿐만 아니라 공해상에서의 항행의 자유도 규정되어 있다. 다만 국제법상 공해상에서 승선검색이 가능한 예외는 무국적선박, 해적행위, 노예매매, 국기를 허위로 게양한 경우, 불법 라디오 방송을 하는 선박 등임을 감안할 때 포괄적인 해석의 여지는 존재한다.
8. PSI 참여 확대 및 공조기반 확대 노력에도 불구하고 PSI는 여전히 국제사회의 보편적 지지를 확보하지 못하고 있다. PSI는 ‘차단’에 관한 새로운 국제규범을 형성하고 확산시키기 보다는 참여국들의 국내법에 의존하는 경향이 강화되고 있다. 이러한 경향은 본질적으로 PSI 차단규범의 갈등적 속성 때문이기도 하지만 실질적으로 공해상에서 ‘차단’ 작전을 실시할 수 있는 해군력을 가진 국가들이 얼마 안 된다는 이유 때문이다(Dunne, 2013).

중국은 2013년 말부터 2016년 현재까지 남중국해 내 실효지배 중인 8개 암초에 매립·간척 및 인공섬을 건설 중이다. 이 중에서 수비 환초(Subi Reef)와 미스치프 환초(Mischief Reef) 등은 자연 상태에서 만조 시 수면 아래로 내려가는 산호초이기 때문에 국제법상 영해나 대륙붕 및 배타적 경제수역을 가질 수 없으나 중국은 매립과 간척을 통해 인공섬을 건설하고 있는 것이다. 모래장성(the Great Wall of Sand)으로 불리는 남중국해 상 일련의 인공섬 조성 및 군사화가 계속 진행될 경우 중국이 이 지역을 전략적으로 통제 가능할 것으로 보인다. 이는 곧 남중국해에 대한 중국의 A2/AD 능력 증대, 더 나아가 중국의 군사력 투사 능력 증대를 의미한다. 특히 전략적 해상로인 남중국해에 대한 중국의 통제력이 강화될 경우 유사시 중국의 외교·군사적 강압 능력이 비약적으로 확대될 것으로 전망된다.

군사안보적 고려뿐만 아니라 경제적 고려도 인공섬을 둘러싼 중국의 마찰적 해양정책에 영향을 미친 것으로 평가된다. 에너지와 원자재를 수송하는 해상교통로를 확보하는 것이 정책의 우선순위가 되었기 때문이다. 특히 1993년 중국이 원유 순수입국이 되면서 에너지 문제는 남중국해와 동중국해 분쟁의 주요 원인이 되었다(Calder, 1996). 소요 원유를 확보하기 위한 중국의 전략은 세계 원유시장의 구조에 큰 변화를 가져왔다. 또한 중국의 원유 확보 전략은 동아시아 국가들의 에너지 안보는 물론 경제적, 국가적 안보 문제와도 밀접하게 연계되어 있다(이은명, 2004). 중국은 2012년과 2013년 하루 평균 5.4백만 배럴과 5.6백만 배럴의 원유를 각각 수입했는데, 이는 대략 국내 소비의 절반에 해당되는 양이다. 미국 연방정부 산하의 에너지정보부(EIA)에 따르면 중국은 2020년과 2040년까지 자국 내 총소비의 66%와 72%에 달하는 원유를 지속적으로 수입에 의존할 것으로 예상된다. 원유수입이 급증함에 따라 중국은 원유수입선을 다변화시키기 위해 노력하고 있으나, 여전히 대부분의 원유를 중동(2013년 현재 52%)과 아프리카 국가(2013년 현재 23%)들로부터 수입하고 있다(구민교, 2016).

한편, 국제통화기금(IMF)의 무역통계에 따르면 2015년 현재 중국은 유럽연합의 제2의 무역 상대국으로 연간 교역규모는 5천8백억 달러에 달한다. 중국은 유럽뿐만 아니라 이미 많은 아프리카 국가들의 최대 교역 상대국이기도

하다. 2015년 현재 중국의 전체 무역규모는 3조9천억 달러로 전 세계에서 가장 크다. 대한민국 전체 무역규모의 네 배에 달하는 규모이다. 중국의 해외 직접투자도 2015년 기준으로 1천2백억 달러에 달한다. 이 중에서 많은 규모의 투자가 중동과 남아시아 국가들에 집중되고 있다. 이는 곧 원유 수송과 수출입 물동량 수송을 위한 동중국해-남중국해-인도양-아라비아해를 잇는 해상교통로가 중국에게는 사활적인 이해관계가 걸린 문제가 되고 있음을 시사한다.

1433년 정화(鄭和)의 제7차 대원정이 끝난 이후 자국민의 외국인과의 접촉을 엄하게 금지하고 외국 선박들의 중국 항구 접근을 금지하는 해금정책을 펴왔던 중국은 이제 대륙-해양복합국가를 지향하기 시작했다. 시진핑(習近平) 정부가 출범한 2012년 18차 당 대회 보고에서는 처음으로 해양강국 건설을 국가발전 전략 목표로 제시했다. 해양자원 개발능력을 제고하고, 해양경제를 발전시키고, 해양 생태환경을 보호하고, 국가 해양권익을 확고히 수호하고, 해양강국을 건설하자고 역설한 것이다.⁹

중국은 자국의 해상교통로 보호 및 확보를 위해 동남아와 인도양의 주요 항구를 하나씩 꿰어 연결하는 차항출해(借港出海; 타국 항구를 빌려 해양 진출) 전략을 펼치고 있다. 시진핑 주석은 인도양 요충지인 몰디브와 스리랑카의 항구에 중국 자본과 기술을 투입하기 위해서 2014년 9월 15일 중국 최고 지도자로는 42년 만에 처음으로 인도양의 섬나라 몰디브를 방문한 데 이어, 16일에는 28년 만에 스리랑카를 찾았다. 시 주석은 2013년 10월 인도네시아에서 '21세기 새로운 해상 실크로드 건설'을 제안하였다. 중국이 구상하는 대로 1조3천억 달러가 모두 투자되어 육로와 해로를 연결하는 기반시설이 완

9. 중국의 이러한 변화를 해양대국으로의 전이과정으로 봐야 할 것인지 아니면 대륙국가에서 대륙 해양 복합형 국가로의 정상화 과정으로 봐야 할 것인지에 대한 논란이 있다. 전자는 역사적 경험으로 인해 중국 해양 대국의 지향은 해·공군 중심의 군사대국화를 자국하고, 제해권의 확보를 통한 패권국으로의 등장을 상정케 한다. 특히 전통적인 해양 패권세력인 미국과 국익의 중첩현상이 발생하면서 미중 간 해양 세력 경쟁과 충돌 가능성을 높게 할 수 있다. 반면에 대륙 해양복합형 국가로의 정상화 과정이라고 한다면 중국의 해양에 대한 진출과 관심 증대는 국력 확대에 따른 최소한의 현상으로 제한적으로 전개될 가능성도 있다. 요컨대 중국의 가파른 부상과 병행하여 나타나고 있는 해양으로 진출 의지는 본격적인 해양대국으로의 전환의 의지를 표출한 것인지 의문이 제기되고 있다(이동률, 2014).

성된다면 일대일로 프로젝트는 유라시아 대륙과 중동, 그리고 아프리카 대륙의 60개 이상의 국가들과 44억 명의 인구를 연결하는 거대한 네트워크가 될 것이다(Kuo, 2016).

해상교통로 확보를 위한 중국의 적극적인 해양정책이 방어적인 것인지 공격적인 것인지에 대해서는 논란의 여지가 있다. 그럼에도 불구하고 중국의 일대일로 또는 실크로드 구상은 중국이 지금 누리는 경제적 번영을 지속하기 위한 필연적인 수단임을 의미한다. 군사적 측면에서 중국의 추진 중인 A2/AD 전략도 그 속성상 방어적인 것이다. 그러나 대양해군을 지향하는 중국의 구상이 실현될 경우 해양을 장악한 중국이 여전히 선량한(benign) 패권국으로 남을 지에 대해서는 의문이 커지고 있다. 해양강국으로서 중국의 부상은 동아시아 해역에서의 세력균형은 물론 전 지구적인 힘의 균형에 막대한 영향을 끼칠 것이다.

물론 중국의 구상이 지정학적 진공상태에서 쉽게 실현되지는 않을 것이다. 특히 미국은 중국의 인공섬 매립을 포함한 배타적 해상교통로 확보전략에 반대하면서 전술적인 차원은 물론 국제법적 차원에서도 무력화를 시도하고 있다. 미국은 주변국과의 국방/군사 협력 강화, 남중국해 인근 미국의 군사력 배치, 남중국해 상 중국의 A2/AD 전략 극복을 위한 새로운 군사전략 및 군사력 운용 개념 확립 등 국방 태세를 재검토하기 시작했다.

미국은 단계별로 공중·해상 정찰을 강화해 왔다. 미 해군은 중국의 반대를 무릅쓰고 2015년 5월 20일 P-8A 포세이돈 해상초계기에 CNN 기자를 탑승시키고 분쟁 해역 상공을 비행한 바 있다. 미 국방부는 인공섬 12해리 안으로 정찰기와 함정을 보내는 방안을 수개월 동안 신중하게 검토한 끝에 2015년 10월 26일 미 해군 구축함 라센호(USS Lassen)를 파견하여 수비 환초의 12해리 이내를 통과한 바 있다. 이는 미 해군이 남중국해 상에서 2012년에 마지막으로 '항행의 자유작전(Freedom of Navigation Operation)'을 펼친 이후 처음으로 동 지역에서 행한 작전으로서의 의미를 가진다.¹⁰ 2015년

10. 한편 미국의 국제법 및 안보 전문가 집단 내에서는 라센호의 파견 목적과 성격을 두고 많은 논란이 있었다. 라센호 파견 직후 미 국방부는 동 작전의 목표는 중국의 과도한 주장, 즉 수비 환초의 경우와 같이 애초에 수중암초였지만 인공섬으로 재탄생한 경우 일정한 안전구역(safety zone) 외에는 영해나 배타적 경제수역과 같이 「유엔해양

11월 17일에는 팜에 전개된 B-52를 투입하여 ‘비행의 자유작전(Free Flight Operation)’도 시행하였다.

2016년 들어서도 미국의 항행의 자유작전의 강도와 빈도는 더욱 증가하고 있다. 미국은 지난 6월 하순부터 7월 초순에 걸쳐 항공모함 전단을 동원해 필리핀 동쪽 해역과 남중국해 상에서 공중방어 및 해상정찰 작전을 펼쳤다. 중국이 자국이 실효적으로 지배하는 남중국해 도서의 12해리 이내에서 항해하는 미국의 함정에 대해 영해 침입으로 간주할 것이라고 경고한 가운데 미국은 이들 작전을 ‘정기적 순찰활동(routine operations)’으로 주장하고 있다(Comander, U.S. Pacific Fleet 2016). 이에 맞서 중국은 독자적으로 개발한 전략 수송기를 실전배치하여 남중국해의 ‘불침항모(不沈航母, 즉 인공섬)’의 방어 능력을 한층 강화하고 7월 5일부터 11일까지 파라셀 군도 주변 해역에서 대규모 군사훈련을 실시한 바 있다.

한편, 미국과 그 동맹국들은 중국의 영유권 주장에 대해 법적인 압박을 가하고 있다. 가장 대표적인 것이 필리핀-중국 중재재판 케이스이다. 2013년 1월 필리핀은 중국 주장의 부당성을 지적하며 국제해양법재판소(International Tribunal For the Law of the Sea)에 중국을 제소하였다. 이에 대해 2015년 10월 29일 네덜란드 헤이그 소재 상설중재재판소(PCA)는 필리핀이 제기한 여러 문제들이 중재재판소(Arbitral Tribunal)의 관할권(jurisdiction) 아래 있다고 판단하였다. 동 중재재판의 가장 핵심적인 쟁점은 중국이 지정한 ‘남해 9단선’이 「유엔해양법협약」에 저촉되는지의 여부와 인공섬의 법적 성격 문제였다. 2016년 7월 12일 중재재판소는 중국이 주장하는 남중국해 9단선 내에

법협약」이 규정한 해양공간을 가질 수 없음에도 불구하고 중국이 영해를 주장하는 것을 견제하기 위한 것이었다고 설명했다. 그러나 곧 라센호의 항로는 수비 환초의 12해리 이내뿐만 아니라 주변의 다른 합법적인 무인암초(unoccupied legal rock)의 12해리 내에 포함되었기 때문에 결국 타국 도서 영해 내에서의 무해통항(innocent passage)의 문제로 귀결되었다. 전술적인 측면에서는 물론이고 국제법적인 측면에서도 많은 혼란과 비판을 야기한 라센호 작전을 교훈 삼아 미 국방부는 2016년 1월 30일에 미 해군 구축함 커티스 윌버(Curtis Wilbur) 호를 파라셀 제도 내의 중국령 트리톤 섬(Triton Island) 12해리 내에서 제2차 항행의 자유작전을 펼쳤다. 이번에는 그 법적 성격을 중국의 사전허가 없이 그 영해 내에서의 무해통항을 목적으로 하였음으로 명확히 하였다. 앞서 언급한 바와 같이 중국은 타국 군함이 자국의 영해 내에 진입할 경우 사전허가를 얻어야 한다고 주장해 왔다.

서의 역사적 권리가 법적인 근거가 없을 뿐만 아니라 필리핀의 배타적 경제 수역 내에서 이루어진 중국의 행위는 필리핀의 법적 이익을 침해하였고, 인공섬 건설은 해양환경 보호를 위한 국제법적 의무를 위반한 것이라고 판결하였다.¹¹

필리핀의 제소에 대한 중재재판소의 관할권 인정 결정에 이은 중재판결은 미국 국무부와 국방부 등이 필리핀 정부에게 법률적, 외교적인 자문을 아끼지 않은 결과라는 것이 중론이다. 「유엔해양법협약」의 비준을 미루고 있는 미국 정부가 남중국해 이슈를 두고 국제 사법기구에 중국 정부를 직접 제소하기는 어렵다. 때문에 필리핀 정부의 제소를 물밑에서 지원한 것으로 보인다. 미국의 지원을 등에 업은 필리핀 정부는 중국의 회유전략에도 불구하고 동 중재 사안을 끝까지 밀고 나가 국제중재재판소 관할권 인정과 자국 주장에 대한 규범적 지지라는 성과를 거두었다. 미국은 향후에도 동남아시아 국가들의 국제법적 역량강화를 지속적으로 지원할 것으로 예상된다.

한편 중국 정부는 중재재판 개시 때부터 지속적으로 중재재판소는 이 분쟁에 대하여 관할권이 없다는 주장을 고수하고 있으며, 중재재판 불참을 선언하였다. 관할권 판결은 물론 본안 판결 직후에도 중국 정부는 판결이 “무효(null and void)이며 중국에 대하여 구속력이 없다”는 입장을 반복하였다. 중국은 남중국해 분쟁은 일대일 협상을 통해 해결해야 한다는 입장을 견지하고 있지만 국제법상 중국의 반대의사와 상관없이 중재판결은 재판의 양당사국 모두에 대하여 법적 구속력을 갖는다. 또한 중재판결을 전면적으로 무시하는 행위는 중국이 국제사회에서 구축하고자 하는 ‘화평굴기’ 이미지에 손상을 줄 수 있기 때문에 중국에게 득이 되지 않을 것이다. 이러한 점에서 중국

11. 중재재판소는 필리핀이 제기한 이슈는 중국의 남중국해에 대한 영유권 주장 자결을 다루는 것이 아니라 중국이 남해 9단선을 근거로 영유권을 주장하는 것이 「유엔해양법협약」에 합치되는 것인지를 판단하는 문제, 즉 법의 해석(interpretation)의 문제를 다루는 것이므로 중재재판소가 관할권을 가진다고 보았다. 아울러 중재재판소는 중국이 인공섬화하고 있는 일부 산호초와 모래톱은 간조노출지에 해당하기 때문에 12해리 영해를 가질 수 없다고 보았다. 아울러 중국이 실효적으로 지배하고 있는 다른 암초들도 모두 해양법협약 121조 상 사람이 살 수 있거나 그 자체로서의 경제활동을 영위할 수 있는 ‘도서’가 아니기 때문에 배타적 경제수역이나 대륙붕과 같은 해양영역을 가질 수 없다고 판결하였다.

은 중재재판 판결에 전면적으로 배치되는 행위를 선불리 하지는 않을 것이다 (김현정, 2016). 하지만 당분간 최종 중재판결의 내용과 이행 여부를 놓고 치열한 법적, 외교적 공방이 전개될 것으로 보인다. 일부 중국 학자들이 주장하는 것과 같이 자국에게 불리한 판결이 내려진 것에 대한 불만을 품고 중국 정부가 '탈퇴'를 포함한 압박을 가할 경우 경제대국으로서의 중국의 위상과 유엔 안전보장이사회 상임이사국으로서의 중국의 영향력을 고려할 때 국제해양법 레짐에도 어느 정도의 타격이 예상된다. 자칫 규범의 공백상태가 초래될 것이라는 우려의 목소리도 나오고 있다.

IV. 미중 간 신 해양전략의 경합

동아시아 해상교통로 이슈는 국제규범적인 차원에서 새로운 안보 이슈로 창발하고 있을 뿐만 아니라 지정학적인 차원에서도 매우 중요한 함의를 갖는다. 남중국해 상에서의 항행의 자유를 두고 벌이는 미중 간의 경쟁과 갈등은 양국의 경합적 해양전략의 충돌로 이해할 수 있다.

이러한 맥락에서 최근 많은 학술 연구가 국내외에서 활발히 진행되어 왔다. 냉전 종식 이후 동아시아 해역에서 해양패권 확립을 위한 미중 간의 치열한 군비경쟁(박영준, 2015; 박남태 외, 2015; Friedberg, 2012; Hayton, 2014; Lim, 2012), 세력전이(power transition) 차원에서 본 미중 간의 해양패권 경쟁(차도희, 2012; Mearsheimer, 2014; Nakano, 2015), 동아시아 내 반중의식의 확산과 미국의 귀환(Lin, 2015; Shi, 2012) 등이 그것이다. 본 연구는 기존의 지정학적 해양전략의 관점에서 한 걸음 더 나아가 미중 간의 해양경쟁을 '점-선-면' 전략의 관점에서 재구성하여 분석한다.

미 해군 제독 알프레드 세이어 머한(Alfred Thayer Mahan)은 대영제국의 번영이 제해권에 기인한 것임을 밝힌 1890년 저서(*The Influence of Sea upon History, 1660~1783*)를 통해 “바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다”는 격언을 상기시켰다. 그의 해양력 사상은 미국뿐만 아니라 20세기 들어 독

일, 일본, 프랑스 등 주요국들의 해군력 강화 경쟁에 불을 지폈다. 머헨 이후 공간(space), 위치(location), 세력권(sphere of influence) 등의 지정학적 개념이 가미되고 핵심해양공간(sphere of core maritime interests)에 대한 인식이 높아지면서 ‘지정학적 해양전략’의 시대가 도래하였다(박영준, 2015; 정광호, 2015).

미국 해군전략의 바탕이 된 머헨 해군전략은 함대 결전에 의한 제해권 장악을 중시하는 전략이었다. 이는 냉전 당시 소련과의 해양패권 경쟁에서 그 우월함을 증명하였다. 냉전 당시 소련 극동함대는 미국 7함대의 봉쇄를 뚫고 태평양의 제해권을 확보하기 위해 고르시코프 전략으로 맞섰다. 이는 필요한 시간에 필요한 해역만을 확보한다는 소련 해군의 기본 전략으로 머헨의 해군 전략에 대응하는 전략이었다. 현대의 해전에 있어서는 전함과 항공모함과 같은 대형 함선을 중심으로 한 함대결전에서 승리하더라도 원자력 잠수함의 등장으로 완전한 제해권 장악이 어렵게 되었다. 또 미사일의 발달에 따라 대형 함선들은 항상 적의 기습 위협에 노출될 수밖에 없다. 이와 같은 이유에서 1966년 세르게이 고르시코프(Sergey Gorshkov) 제독은 “반드시 해역의 모든 공간을 장기적으로 지배해야 할 필요가 없어졌으며 군사목표 달성을 위한 필요한 시간에 필요한 해역만을 제압하고 있으면 된다”고 주장하였다.¹² 그럼에도 불구하고 자국과 동맹국 연안 부근의 한정된 해역에서만 영향력을 행사하는 데 그친 소련 해군의 사례는 “전략적으로 중요한 거점과 해협에 대한 지배를 그 국가의 해양력을 결정한다”는 머헨의 전략이 더 우월하였음을 증명한다.

현대 중국의 해군전략 역시 이러한 인식을 반영한다. 냉전체제의 완화 징후가 나타나기 시작한 1980년대 중반 중국 해군은 중요한 전략적 변화를 꾀하기 시작한다. 해군의 전략적 목표가 소련의 극동함대나 미국의 7함대에 의한 공격을 방어하는 소극적 의미에서의 ‘연해방어’에서 탈피하여 좀 더 적극적인 ‘근해방어’ 전략으로 옮겨가기 시작한 것이다. 중국 해군이 현대적 해양

12. 그는 1956년부터 1985년까지 소련 해군 총사령관 지위를 맡았다. “고르시코프 해군 전략,” <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1061590&cid=40942&categoryId=31738>(검색일: 2016. 8. 10).

전략 개념을 수용하여 대양해군으로 발전할 수 있는 기틀을 마련한 인물은 류화칭(劉華淸) 제독이었다. 덩샤오핑(鄧小平)의 전폭적인 지지와 신임을 받았던 그는 중국의 고르시코프르 불리며 현대 중국 해군의 아버지로 추앙받았다. 그는 제1도련과 제2도련 개념을 바탕으로 단계별 해양전략 발전과 해군력 증강계획을 수립했다. 이는 지금까지도 중국 해군 전략의 근간이 되고 있다(박남태 외, 2015: 262).

중국은 소위 제1도련선 이내 행동의 자유 확보에 있어 가장 중요한 지역인 남중국해에 대한 통제력을 확보하고 이후 제2도련선까지 군사력 투사 능력 증진을 시도하고 있다. 남중국해 군사화는 중국의 제1도련선 확보 의지를 가장 극명하게 보여주는 중요한 사건이다. 미국이 우방국인 말레이시아, 인도네시아 등과의 협력 하에 전략적 요충지인 말라카 해협을 실질적으로 통제하고 있는 상황에서 중국은 남중국해에 대한 통제력 확보를 통해 이에 대응하고 있는 것이다. 더 나아가 중국은 인도양에 잠수함을 배치하고 정보수집 능력을 강화함과 동시에 미래 합대 운영의 증추가 될 전력 확보에 매진하고 있다.¹³ 중국은 유사시 인도양과 남중국해를 경유하는 해상교통로에 의존하고 있는 일본, 대만, 한국 등에도 영향력을 행사할 것이다. 이 과정에서 중국은 미국의 반응을 끊임없이 시험하고 있다(구민교, 2016).¹⁴

2016년 현재 중국 해군의 전략목표는 제1단계인 연해방어와 제2단계인 근해방위를 넘어 제3단계인 ‘원해방어’로 확장되고 있다.¹⁵ 이들 도련선은 중국

13. 미국의 군사안보 전문매체인 더 내셔널 인터레스트(TNI)에 따르면 중국 해군은 오는 2020년까지 추가 항모 4척을 포함하여 루야 III급 이지스 구축함, 055형 순양함, 유자오급 대형 상륙함(LPD), 핵 탄도미사일 발사 전략 잠수함(SSBN) 등 351척을 보유할 전망이다(http://mbn.mk.co.kr/pages/news/newsView.php?category=mbn00008&news_seq_no=2882940). 검색일: 2016. 8. 10).
14. 영국 국제전략문제연구소(ISS)는 2014년 세계 1, 2위인 미국과 중국의 국방예산 지출규모를 각각 5,810억 달러와 1,294억 달러로 집계했다. 미국의 국방비 규모 감축 추세 속에 중국이 앞으로도 연간 10% 이상 국방예산을 늘린다면 그 격차는 줄어들 수밖에 없다. 이런 중국의 행보에는 세계를 상대로 펼치는 시 주석의 적극적이고 ‘강한 중국노선’이 자리 잡고 있다는 평가가 나오고 있다.
15. 2015년 5월에 발간된 국방백서에서 중국은 최근 중국과 주변국 간 해양 영유권 분쟁과 일부 역외 국가들의 남중국해 개입 및 군사적 조치들을 적시하면서, 이에 대응하기 위한 해상 군사역량 체계를 구축하고, 국가주권 및 해양권의 수호, 전략적 통로 및 해외이익의 안전 수호를 강조하였다. 이와 동시에 권익 수호와 안정 유지 간 균형,

해군의 전략목표이자 미 해군의 방어선기기도 하다. 미국은 이러한 중국 해군의 전략을 반접근 지역거부(A2/AD) 전략으로 평가한다. A2/AD 전략은 오늘날 중국이 역내 해양패권을 확장하고 유지하는데 필수적인 미국 해군력의 접근을 거부하는 핵심전략으로 진화하고 있다. 동 전략은 선-면 전략을 연계함으로써 과거 소련의 고르시코프 전략보다 더 큰 확장성을 갖는다.

아울러 중국은 중재재판소가 필리핀이 제소한 남중국해 케이스에 관해 자신에게 불리한 판결을 내린 현 시점에서 남중국해 상공에 '방공식별구역'(ADIZ)을 선포할 가능성도 있다. 향후 중국은 남중국해에 대한 방공식별구역 설정을 통해 취약한 입지를 극복하고 남중국해에 대한 역사적 권리를 두고 법적으로 타협하고 협상하기보다는 공세적 전략과 군사적 압박을 통한 해결을 선호할 것으로 보인다(안재모·홍성훈, 2016).¹⁶

미국은 중국의 전략목표를 간파하고 있다. 21세기에 접어들면서 미 해군은 중국 해양력의 부상에 따라 군사전략을 수정해왔다. 미국의 새로운 해양전략의 핵심은 2012년부터 본격적으로 시작된 유럽으로부터 아시아로의 해양력 재배치 노력이다(박남태 외, 2015: 255). 이는 2014년 11월 척 헤이글 미 국방장관이 발표한 제3차 상쇄전략(offset strategy)이라고 불리는 국방혁신구상에서도 잘 나타난다. 그 핵심은 아시아 지역에서 미국의 재래식 전력 투사능력을 회복하는 것이다. 미국은 이를 위해 혁신적 작전 개념과 과학기술의 결합을 추구하고자 노력하고 있다. 2015년 1월 미 국방부와 각 군은 2009년 이후 현재까지의 공해전투 개념 발전 및 새로운 작전 요구사항을 반

국제 해상안보 대화 및 협력, 미국과의 해상·공중에서 조우 시 안전행위 준칙 등도 언급되어 있다. 해군에 대한 전략적 요구도 2013년 백서에서는 근해방어만 명시하고 있으나, 동 백서는 근해방어형에서 근해방어 및 원해호위의 결합형으로의 변화를 요구하고 있는 것이 특징이다. 또한 전력 건설 우선순위를 해양, 우주, 사이버 및 핵 전력에 두으로써 해양강국을 향한 대양해군 건설을 공식적으로 선언하였다(구민교, 2016).

16. 2016년 7월 1일 공산당 창립 95주년 기념식 연설에서 시 주석은 “그 어떤 외국도 우리가 핵심이익으로 거래할 것으로 기대하지 말라”고 경고했다. 특히 필리핀이 제기한 남중국해 분쟁에 관한 중재재판소의 판결이 어떻게 나오든 중국의 입장을 바꾸지 않을 것임을 분명히 했다. 아울러 그는 “중국은 먼저 분쟁을 일으키지 않겠지만, 분쟁이 일어나는 것을 두려워하지 않는다”며 영토문제로 인한 무력충돌도 피하지 않겠다는 점을 강조했다(<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2016/07/01/0200000000AKR20160701096400083.HTML?input=1195>. 검색일: 2016. 8. 10).

영하여 공해전투 개념을 JAM-GC로 대체키로 합의하였다. 이는 해군과 공군 전력뿐만 아니라 지상군, 해병대 전력을 활용하고 상호 운용성을 제고시키기 위함이다. 기존 공해전투는 ‘접근(access)’에 치중한 반면 JAM-GC는 ‘기동(maneuver)’ 개념이 추가된 것이 특징이다.

여기에서 주목할 점은 점-선-면 전략의 궁극적인 지향점으로서의 ‘공역’ 개념이 포함되었다는 점이다. 공역이란 우주공간이나 사이버공간, 공해, 심해저와 같이 특정국가에 귀속되지 않고 세계 어느 국가든지 다른 국가의 방해받지 않고 사용·활용이 가능한 국제적, 초국가적, 범국가적 영역으로 이미 해양법협약을 포함한 유엔 차원에서 널리 활용되어 온 개념이다.

2015년 8월 미 국방부가 발표한 ‘아시아-태평양 해양안보전략도 미국의 새로운 전략목표를 확인하고 있다(U.S. Department of Defense, 2015). 그 목표는 인도양-남중국해-동중국해-태평양으로 연결되는 해양공간에서의 항행의 자유 보호, 강압과 갈등의 저지, 국제법 및 국제기준 준수 주창으로 요약된다. 동 보고서에 따르면 미국은 새로운 전투 함정(USS Ronald Reagan, USS America, DDG-1000 stealth destroyer 등)에 투자하고 있으며 F-22, B-2, 그리고 B-52 항공기 배치로 전투 함정들을 보완하고 있다. 또한 더 많은 F-35C기들이 아시아 지역에 배치되고 있다. 미 국방부는 괌 기지에 전개된 잠수함을 3척에서 4척으로 증강할 계획이며 좀 더 넓은 스탠드오프 거리를 허용하기 위해 해양 영역과 관련한 미사일 전력에 투자하고 있다.

미 해군은 동맹 및 우방국들과의 합동 및 연합적인 전력운용을 강조하는 전 지구적 관여(engaging partners across the globe)도 강조하고 있다. 미국 상원은 존 매케인 상원의원이 발의한 ‘남중국해 이니셔티브(South China Sea Initiative)’를 2016년 국방수권법 개정안에 포함키로 결정한 바 있고, 카터 미 국방장관은 2015 상그릴라 대화에서의 기조연설을 통해 ‘남중국해 이니셔티브’의 추진을 공식적으로 확인하였다. 이는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남 등 동남아 국가에 ‘군사장비와 보급, 훈련, 소규모 군사 시설 건설’ 명목으로 향후 5년간 4억 2500만 달러를 제공하는 것을 골자로 한다. 한편, 2015년 4월에는 중국의 인공섬 건설을 견제할 목적으로 필리핀과 역대 최대 규모(11,500명)로 ‘발리카탄’ 훈련을 실시하였고, 동년 7월에는 호

주와 함께 하는 정기 연합훈련(Talisman Saber)에 일본을 참가시키기도 하였다(구민교, 2016). 2016년 들어서도 미국은 필리핀과 군사기지 사용 협정을 체결하였고 베트남에 대한 무기 금수조치를 해제하는 등 중국에 대한 전방위적 압박을 가하고 있다.¹⁷

남중국해 상에서 미중 간의 해양패권 경쟁은 동중국해 상에서 미일동맹을 강화시키는 기폭제도 되고 있다. 미국은 힐러리 클린턴 전 국무장관의 2010년 “침각열도 문제에는 미국의 일본 방위의무를 규정한 미일안보조약 제5조가 적용된다”는 선언, 2012년 “침각열도의 행정 관할권이 일본에 있다”는 발언 등 2010년 이후 동중국해 이슈에서 일본의 입장을 전폭적으로 지지해왔다. 이는 미일 양국 정부가 2015년 4월에 합의한 새로운 미일방위협력지침에도 잘 나타난다. 동 지침은 (침각열도를 포함한) 도서방위를 명기하고 중국의 해양진출을 견제하기 위해 유사시는 물론 평시에도 지속적인 미일협력을 확립하도록 했다(김성태, 2015).

V. 결론 및 정책적 시사점

국제 해양 문제는 세계화의 확산, 정보통신기술의 혁명 등에 따라 순수한 양자 간 문제가 아닌 다자 간 문제로 진화하고 있다. 특히 동아시아 해역의 경우 해상교통로를 둘러싼 갈등과 긴장은 대개의 경우 양자 간 이슈에 국한된 기존의 해양갈등, 즉 영유권 분쟁, 경계획정 문제 등과는 다른 양상으로 전개되고 있다. 연안국의 관할권과 제3국의 이용권 간의 규범적 모호성이 존재하기 때문이다.

해상교통로 이슈를 중심으로 한 동아시아의 신흥 해양안보 이슈는 다양한

17. 아울러 미 국방부는 아세안확대국방장관회의(ADMM-Plus), 아세안지역안보포럼(ARF), 아세안확대해양포럼(Expanded ASEAN Maritime Forum)을 포함한 역내 다자간 채널들과의 관계를 중시하고 있다. 서태평양군심포지엄(WPNS)과 인도양군심포지엄(IONS)과의 관계가 깊어지는 것도 같은 맥락이다. 이를 통해 역내 관련국들과의 군사협력·지원 및 연합훈련을 강화하고 있다(구민교, 2016).

국가 및 비국가 행위자들까지도 관여하기 때문에 그 확산경로 및 파급효과를 예측하는 것이 쉽지 않다. 일부 전문가들 사이에서는 남중국해 상에서의 미중 간 우발적 무력충돌은 제3차 세계대전의 전주곡이 될 수 있다는 우려의 목소리도 나오고 있다. 이처럼 비관적인 시나리오까지는 아니더라도 동아시아 신흥 해양안보 이슈는 그 공간적 특성으로 인해 극단적 사건의 형태로 발생할 가능성이 높다. 아울러 해양 분야에서의 갈등이 전통안보 이슈들과 연계되면서 국가 간 갈등으로 비화될 가능성이 크게 높아지고 있다.

과거에도 그렇고 현재에도 동아시아 해역에서 해상교통로를 둘러싼 문제는 항상 존재해왔다. 인류 공동의 적으로 인식되는 해적행위가 그것이다. 그러나 해상교통로를 둘러싼 경쟁과 갈등이 지금과 같이 강대국 간의 패권경쟁으로 비화될 가능성이 높은 경우는 없었다. 동아시아 해역에서 ‘점’, ‘선’, ‘면’을 놓고 벌어지는 미국과 중국의 경쟁은 과거 냉전시대 미소 경쟁과는 양적으로나 질적으로 다르다. 어느 누구도 파국을 원치는 않기 때문에 힘의 균형이 유지되는 한 미중 양국 모두 갈등을 적정수준에서 관리하기 위해 노력할 것이다. 그러나 중국 해양력의 급속한 팽창을 고려할 때 과연 미중 양국 간의 힘의 균형이 언제까지 지속될 지 의문이다.

더 나아가 중국이 역내 해양패권을 차지할 경우 중국이 국제적으로 확립된 규범의 틀 내에서 ‘선량한’ 패권국으로 남을지도 확실치 않다. 물론 중국이 제해권을 장악하고 남중국해와 동중국해를 봉쇄하는 시나리오의 실현가능성은 매우 낮다. 시간과 비용은 더 들겠지만 여러 우회로가 존재하고 해상을 통한 대외 의존도가 높아지고 있는 중국 경제의 속성 때문이다. 그럼에도 불구하고 중국은 역내 해역에서의 제해권을 단기적으로라도 역내국가들을 회유하고 압박하는데 사용할 유혹을 느낄 것이다. 해상교통로의 봉쇄가 다만 수일에서 수주에 그친다 하더라도 역내국가들이 치러야 할 경제적 비용은 막대할 것이다.

영해의 확대, 대륙붕과 배타적 경제수역에 대한 배타적인 관할권의 강화 등으로 인하여 주권국가의 주권적 권리가 미치지 않는 지역은 공해와 남극, 그리고 심해저밖에 남지 않게 되었다. 그럼에도 불구하고 21세기의 국제 해양질서는 여전히 자유해양론과 폐쇄해양론 간의 합리적인 균형과 타협을 모

색하는 과정에 있다. 영유권 문제와 배타적 경제수역 및 대륙붕 경계 획정문제는 물론, 그에 따른 주권적 관할권과 항행의 자유 및 무해통항권과의 조화는 보다 안정적이고 생산적인 21세기 국제해양질서를 모색함에 있어 필요불가결한 요소이다.

미중 간의 해양패권 경쟁은 한국에게도 중요한 지정학적 함의를 갖는다. 전통적으로 대륙세력과 해양세력의 접점에서 결정되어 온 한국의 지정학은 이제 대륙-해양복합세력과 해양세력의 대결구도 속으로 빠져들고 있다. 무엇보다 아라비아해-인도양-말라카해협-남중국해-동중국해로 연결되는 바닷길은 한국 경제의 생명선과도 같다. 한국도 이들 해상교통로에서의 유사시의 상황을 염두에 두고 사전대비를 해야 할 것이다. 그 사전대비는 군사적 차원에서의 꾸준한 해군전력 육성 및 동맹 강화 노력 외에도 보다 적극적인 외교전략을 요구한다. 지금까지 한국 정부는 동중국해와 남중국해 문제에 대해 대단히 조심스러운 태도를 보여 왔다. 불가피한 상황이 아니면 입장 표명을 자제했고, 입장을 밝히더라도 중립적 태도를 유지했다. 안보는 미국, 경제는 중국에 절대적으로 영향을 받는 상황에서 어느 한 쪽 편을 들기가 외교적으로 부담스러운 게 사실이었기 때문이다(주형식, 2015). 그러나 갈수록 동아시아의 해양분쟁이 복잡다기화 되어가는 상황에서 원론적이고 수동적 수준의 대응만으로는 주변국들의 지지를 얻거나 이들을 설득할 수 없다. 미국과 중국도 한국의 '전략적 모호성'을 인정하지 않고 선택을 강요할 수 있다. '전략'이 있어야 '모호성'의 가치를 인정받을 수 있는데, 한국에게는 모호성만 있고 전략이 없다. 무엇보다도 앞서 언급한 이유로 한국도 동중국해와 남중국해 해상교통로 안전의 이해당사자이다. 한국에게 바다는 도전과 기회의 공간이다. 신흥 해양안보 공간에서 한국의 역할이 확대되어야 한다. 이를 위해서는 양자적 사고의 틀에서 벗어나 향후 전개될 다자적 노력에 좀 더 적극적으로 참여해야 할 것이다.

끝으로 본 논문은 중요한 이론적 함의를 갖는다. 신흥 해양안보 영역에서 전개되고 있는 미중 간의 해양패권 경쟁은 전통적인 현실주의적 관점에서 잘 이해된다. 이러한 해양력 경쟁은 이제 미중을 넘어 한국, 일본, 인도, 베트남, 필리핀, 인도네시아 등 동아시아 전역에 걸쳐 군비경쟁의 양상으로 번질 기

세이다. 현실주의 이론이 예측하는 바와 같이 군비경쟁이 세력균형을 유지하는 범위 내에서는 미중을 포함한 역내 국가들 간의 무력충돌로 비화될 가능성은 희박하다. 그러나 중국의 해양굴기를 고려할 때 그 균형은 상당히 불안정적으로 유지될 전망이다. 물론 미중 간의 패권 경쟁이 물리적 힘의 대결만을 의미하는 것은 아니다. 앞서 살펴본 바와 같이 미중 간의 경쟁은 규범적인 측면도 대단히 강하다. 바야흐로 미중 양국은 무해통항권, 항행의 자유권의 범위와 조건을 놓고 법률전쟁을 벌이고 있다. 미중 어느 누구도 국제 해양규범을 일방적으로 위반하거나 파기할 수 없다. 막대한 위신비용(reputational cost)이 들기 때문이다. 이는 신자유주의적 제도주의(neoliberal institutionalism)의 관점 역시 미중 간 해양패권 경쟁을 이해하는 데 유용하다는 것을 의미한다. 「유엔해양법협약」의 규범체계는 미중 간 해양패권 경쟁의 규범적 외연을 형성함과 동시에 그 경쟁을 내재화시켜야 하는 이중의 도전에 직면하고 있다.

투고일자: 2016-08-11 심사일자: 2016-09-20 게재확정: 2016-09-27

참고문헌

- 구민교. 2011. 「국제 해양질서 체제의 진화」. 한국해로연구회 편. 『해양의 국제법과 정치』. 서울: 오름.
- _____. 2016. 「해양분쟁/해적/해군력」. 한국해양전략연구소 편. 『동아시아 해양안보 정세와 전망 2015-16』. 서울: 한국해양전략연구소.
- 김상배. 2016. 「신항안보와 메타 거버넌스: 새로운 안보 패러다임의 이론적 이해」. 『한국정치학회보』 50집 1호, 75-104.
- 김석수. 2009. 「동남아 해적이 해양안보에 미치는 영향」. 『동서연구』 21권 1호, 77-106.
- 김선표·홍성걸·신영태·이형기. 2000. 『유엔해양법협약 이후 새로운 공해 어업질서의 법적 성격 연구』. 서울: 한국해양수산개발원.
- 김성태. 2015. 『미일동맹의 강화와 미일방위협력지침의 개정』. 성남: 세종연구소.
- 김현정. 2016. 「필리핀-중국 남중국해 중재재판의 전망과 함의」. KIMS Periscope 44호 (6월 11일). <http://file.kims.or.kr/peri44.pdf>(접속일: 2016. 8. 10).
- 박남태·정재호·오순근·임경한. 2015. 「21세기 동북아 해양전략: 미·중·일·러를 중심으로」. 『STRATEGY 21』 38호, 250-286.

- 박영준. 2015. 「미·중 해군력 경쟁의 전망과 한국의 해양전략」. 전재성 편. 『미중 경쟁 속의 동아시아와 한반도』. 서울: 늘품 플러스.
- 송봉규·임유석. 2012. 「해적행위의 실태 및 초국가적 공조방안」. 『한국테러학회보』 5권 1호, 5-30.
- 신창현. 1997. 『한·중·일의 해양경제협력 문제: UN해양법협약과 신해양질서의 관점에서』. 서울: 국제문제조사연구소.
- 안재모·홍성훈. 2016. 「중국의 남중국해 방공식별구역 선포 가능성은?」 KIMS Periscope 47호(7월 1일). <http://file.kims.or.kr/peri47.pdf>(접속일: 2016. 8. 10).
- 이동률. 2014. 「중국의 새로운 동아시아 해양 인식과 전략」. 한국해로연구회·동아시아 연구원 공동주최 워크숍 『동아시아 해양분쟁과 해법: 국제법학과 국제정치학의 공동모색』 발표문(5월 2일). 서울: 국도호텔.
- 이은명. 2004. 『중국의 원유 확보전략이 원유시장에 미치는 영향과 시사점』. 기본연구 보고서 04-14. 에너지경제연구원.
- 장은석. 2010. 「한국의 확산방지구상(PSI) 정식참여의 의미와 협력방향」. 『국제정치논총』 50권 1호, 191-215.
- 정광호. 2015. 「미국의 태평양 해양전략 전개에 관한 연구: 도전국가의 핵심해양공간 진출에 대한 대응을 중심으로」. 국방대학교 안전보장대학원 박사학위논문.
- 정인섭. 2016. 『신 국제법 강의: 이론과 사례』. 6판. 서울: 박영사.
- 조동준. 2010. 「인류공동의 유산의 국제제도화 과정: 심해저 관리를 중심으로」. 『국제정치논총』 50권 4호, 127-158.
- 주형식. 2015. 「남중국해, 항행과 상공비행 자유 보장돼야」. 조선일보 11월 22일자. http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2015/11/22/2015112201629.html(접속일: 2016. 8. 10).
- 차도희. 2012. 「동아시아 미·중 해양패권 경쟁 분석」. 한남대학교 대학원 박사학위논문.
- Calder, Kent E. 1996. *Pacific Defense: Arms, Energy, and America's Future in Asia*. New Haven: Yale University Press.
- Commander, U.S. Pacific Fleet. 2016. "Carrier Strike Group 5 Conducts South China Sea Patrol." June 30. <http://www.cpf.navy.mil/news.aspx/110071>. (accessed on 10 August 2016).
- Dunne, Aaron. 2013. "The Proliferation Security Initiative: Legal Considerations and Operational Realities." SIPRI Policy Paper.
- Friedberg, Aaron. 2012. *China, America, and the Struggle for Mastery in Asia*. New York: W.W. Norton & Company.
- Hayton, Bill. 2014. *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia*. New Haven: Yale University Press.
- Kim, Sun Pyo. 2004. *Maritime Delimitation and Interim Arrangements in Northeast Asia*. The Hague/London/New York: Martinus Nijhoff Publishers.
- Kuo, Frederick. 2016. "Why China Won't Stop Island Building in the South China Sea." *The Diplomat*. <http://thediplomat.com/2016/07/why-china-wont-stop-island->

- building-in-the-south-china-sea/ (accessed on 10 August 2016).
- Lim, Kyung-Han. 2012. "Global Access vs. Access Denial: US-Chinese Naval Security Competition in the East Asian Seas." *The Korean Journal of Security Affairs* 17(1): 43-64.
- Lin, Chong-Pin. 2015. "Behind rising East Asian Maritime Tensions with China: Struggle without Breaking." *Asian Survey* 55, 478-501.
- Mearsheimer, John J. 2014. *The Tragedy of Great Power Politics*. Updated Ed., New York: W.W. Norton & Company.
- Nakano, Ryoko. 2015. "The Sino-Japanese Territorial Dispute and Threat Perception in Power Transition." *The Pacific Review*, 1-22, doi 10.1080/09512748.2015.1013493.
- Park, Choon-ho. 1983. *East Asia and the Law of the Sea*. Seoul: Seoul National University Press.
- Shi, Yinhong. 2012. "China and the United States in East Asia: Dynamics of Contending." 『전략연구』 55, 61-83.
- U.S. Defense Department. 2015. "The Asia-Pacific Maritime Security Strategy: Achieving U.S. National Security Objectives in a Changing Environment." http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF (accessed on 10 August 2016).

The New Rivalry between the United States and China: Competing Strategies for the Points, Lines, and Planes at Sea

Min Gyo Koo

Associate Professor, Graduate School of Public Administration
Seoul National University

Departing from a purely regional concern, East Asian maritime security has evolved into a global issue as the hegemonic competition between the United States and China for the control over maritime space has intensified. The emerging Sino-U.S. rivalry at sea is essentially different from the one between the United States and the Soviet Union in the Pacific Ocean during the Cold War period. Unlike the Soviet strategy, China's new maritime strategy has expanded beyond scattered choke points in the East and South China Seas. China's ambition is best illustrated by its controversial construction of artificial islands and military facilities in the South China Sea. Against this backdrop, this study analyzes the competing strategies of the United States and China for points, lines, and planes in the South and East China Seas. It also draws normative and geopolitical implications of the emerging hegemonic competition for South Korea's naval strategy.

Keywords: South China Sea, United Nations Convention on the Law of the Sea, Arbitral Tribunal, Sea Lines of Communication, Maritime Security

