

제 229 호 2021 년 03 월 21 일

호주해군의 항공모함 운용 경험: 대한민국에 주는 시사점

한국은 명실상부한 중견국가(middle power)라는 국제적 위상을 지니고 있다. 하지만 이 위상은 그저 유지되는 것이 아니다. 국제적 위상과 격에 걸맞은 힘이 필요하다는 의미이다. 이 때의 힘이란 단순 과시를 위한 치장용 수단이 아니라, 국익의 증진 및 보호에 직결되는 기능적 수단이다. 인도적 지원 및 재난 구호나 국내안보뿐만 아니라 국제안보를 위한 활동에 적극 참여할 때 국제사회로부터 깊은 신뢰를 받아 국가의 전반적 활동에 활력과 추진 동력을 제공할 수 있다. 한국 해군이 확보하고자 하는 경항공모함이 바로 이에 해당된다. 통상 중견국가일수록 국제적 위상에 걸맞은 힘을 갖춰 국제사회에 기여하는 것을 오히려 꺼려한다는 부정적 시각이 있는데 한국해군이 경항모를 확보하여 국제사회에 기여할 수 있도록 적극 운영한다면 이러한 부정적 시각을 불식시켜 중견국가로서의 확고부동한 국제적 위상을 확립할 수 있을 것이다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.

KIMS Periscope



호주국립대학
교수
존 블랙스랜드

호주와 대한민국은 대중적으로 관심을 받는 주제는 아니지만 이해관계, 가치, 경험을 공유하는 미국의 동맹국이다. 대한민국 해군이 항공모함을 확보할 예정이며 정부가 신남방정책을 추진하고 있는 현 시점에서 호주해군의 항공모함 운용 경험을 비교·분석하는 것은 매우 의미 있는 일일 것이다. 호주는 한국전쟁 기간 중 유엔군으로 참전하여 대한민국의 자유를 보전하는데 기여한 바 있다. 호주의 참전은 대한민국이 전후 민주정부를 수립하고, 세계적인 경제강국이자 아태지역의 주요 국가로 발돋움하는 데 적잖은 기여가 되었다. 호주는 지금까지 이러한 역사를 기억해오고 있으며, 특히 한국전쟁에서 호주의 해군과 항모(HMAS Sydney)는 괄목할 만한 역할을 수행했다고 기억하고 있다.

한국전쟁 기간 중 호주해군의 항공력

호주해군의 항공단은 1947년에 처음으로 창설, 1951년 시드니함에 탑재되어 한반도 주변해역에 전개되었다. 당시 호주는 아태지역 내 항공모함을 운용하는 3개국 중 하나였다. 호주해군의 항모는 전쟁 초기, 특히 대한민국 국군 및 유엔군이 한반도 남단까지 밀려났을 때 중요한 역할을 수행하였다. 호주해군은 유엔결의안에 따라 북한의 남침에 대응하기 위해 미군 주도의 이 전쟁을 지원하기 위해 신속하게 전력을 전개하였다. 호주해군은 전쟁 전 기간에 걸쳐 전투함 2척을 전개·유지하였고, 영국해군 및 美해군기동부대와 함께 작전하면서 연합작전능력의 구비 및 유지 필요성을 절감하였다.

호주는 경함모 두 척(멜버른 함 및 시드니 함)을 이용, 한반도에서 공세적 공중지원을 통해 유엔군의 작전을 지원했다. 호주해군은 1949년에 시드니 함을 인수한 후 국제사회의 요청에 따라 1951년에 이를 한반도 해역에 전개하였다. 시드니 함은 기동이 제한되는 한반도 서해 연안에서 정비 및 인력운영에 험악한 여건임에도 불구하고 1951년 후반 기부터 1952년 전반기까지 4개월 동안 강도 높은 작전 주기를 소화하였다. 시드니 함은 1952년 초에 호주로 복귀하였으며, 이후 호주해군은 정전협정 체결 후에도 상당한 기간 동안 전함 두 척을 한반도에 전개하였다. 한국전쟁 기간 동안 호주해군 병력 4,500여 명이 한반도 해역에서 작전을 수행하였고, 이들 중 전사자는 5명, 부상자는 6명이었다. 호주해군은 한반도 및 주변 해역에서 동맹군 작전에 대한 지원을 통해 해군항공력 투사의

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.

효용성과 어려움을 보여주었다. 호주해군의 이러한 경험은 곧 대한민국 해군이 자체 항공모함 전력을 유지할 필요가 있음을 시사해주고 있다. 즉, 한국해군이 항모전력을 확보함으로써 한반도 방위에 유연성 및 억지력을 제공해주고 독립적 해상방위라는 이점을 제고할 수 있다는 의미이다.

한국전쟁 이후 호주해군의 항공모함

호주해군의 항공대는 한국전쟁 이후에도 계속 유지되었지만 항모기반의 공세적 역량 유지에 대한 정부의 열정에는 부침이 있었다. 즉, 항공모함에 관련된 기술이 더욱 복잡해졌고 관련 비용 또한 더욱 증대되어 항모에 대한 열정이 식어졌다. 또한 호주 외해에서 고정익 작전소요가 감소함에 따라 마지막까지 보유했던 멜버른 함을 1982년 퇴역시킴에 따라 호주는 항모 미보유국이 되었다. 하지만 호주는 영국의 항모 인빈시블(HMS Invincible)을 구입하기로 계획을 세웠지만 이 항모가 포클랜드 전역에서 큰 활약을 통해 효용성을 입증시켜 영국정부가 판매계획을 취소하자 호주의 항모 확보 구상은 무산되었다. 호주는 그동안 전력 투사에 있어 항공모함 전력의 중요성을 간과해 왔다. 호주나 대한민국과 같은 중견국가는 실제 군사력을 크게 운용하지 않으려는 실용적 성향이 있기 때문에 자국 영역 외에서의 공공연한 전력투사 능력 유지에는 관심을 두지 않는 경향이 있다. 하지만 항공모함 보유는 중견국가로 규정할 수 있는 힘의 지표이기 때문에 호주와 대한민국과 같은 중견국가들이 이러한 능력을 확보하고 유지하는 것은 매우 합리적인 선택이라고 할 수 있다.

호주는 1980년대 말에서 1990년대 말까지 이어지는 기간 동안 피지, 소말리아, 부건빌, 동티모르, 솔로몬 제도, 파푸아 뉴기니아 등 지역사태에 참가한 경험을 통해 당시보다 더 견고한 상륙전력 및 항공기 탑재 가능한 함대의 필요성을 절감했다. 1980년대 당시엔 호주해군은 영국에서 건조한 헬기 탑재 가능한 상륙함(LSH, HMAS Tobruk)과 함께 일단의 상륙주정들을 운용하고 있었다. 또한, 20세기 말 무렵엔 미해군 상륙함을 개조한 다수의 헬기 탑재 가능한 카님블라 함(HMAS Kanimbla)과 마노우라 함(HMAS Manoora) 등 상륙함(LPA)을 운용하였다.

최근 호주 정부는 호주와 같이 바다로 둘러싸인 국가는 독립적인 전력투사 능력을 갖추어야 한다는 사실을 인식하기 시작했다. 특히, 1999년 동티모르 사태에 개입할 필요성을 느꼈을 때 해외 원거리는 물론 인근 해역에서 투사할 수 있는 상륙세력 및 항공력

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.

투사 역량이 충분하지 않음을 절감하였다.

1999년 동티모르 사태는 이전 태평양 지역에서 발생한 위기들에 더해 호주 정부에 중요한 화두를 던졌다. 이에 호주해군은 캔버라 함(HMAS Canberra)과 아델레이드 함(HMAS Adelaide)을 취역시켰다. 해당 함정들은 항공모함이 아닌 강습상륙함(LHD)이었지만, 시드니 함과 멜버른 함보다 더 큰 비행갑판을 보유하고 있으며 고정익기 또한 탑재할 수 있었다. 오늘날까지 이 함정들은 헬기 및 무인기를 탑재·운영하고 있다. 대한민국 해군이 새롭게 확보하게 될 항공모함도 호주의 이러한 함정들의 특성을 띄게 될 것으로 예상된다.

호주의 항공모함 운용 경험의 대한민국 항공모함에의 적용 가능성

호주의 신규 평갑판 보유 함정은 헬기 운용과 공중·해상 물자 및 장비수송에 중점을 두고 있는데, 이는 합동전력의 지·해·공 능력 통합을 강조하는 접근법이다. 한국전쟁 당시와 같이 해군기동부대가 해외 분쟁지역에 전개될 수 있는 가능성이 매우 희박하지만 전혀 없는 것이 아니기 때문에 호주해군은 한국전쟁 당시와 유사한 전투능력을 유지하고 있다. 호주군이 캔버라급(Canberra Class) 항공모함을 중심으로 합동전력을 발전시킨 경험은 대한민국 해군의 계획에 있어 유용한 비교분석 사례가 될 것이다.

최근 들어 캔버라급 함정들은 인도-태평양노력(IPE)을 수행하기 위해 구성된 기동전단에서 핵심적인 역할을 하고 있다. 예를 들면, 2019년도에느니 호주해군, 호주육군, 호주 왕립공군이 합동으로 세 번째 IPE훈련을 실시하였다. 그리고 이 훈련은 역내 다른 국가와 함께 관련 세미나, 운용연습(TTX), 기회훈련(PASSEX), 인도적 지원 및 재난대응(HADR) 조정활동 등을 수행하였다. 대한민국 해군이 확보하게 될 항공모함 또한 호주와 함께 신남방정책 전략의 일환으로 이러한 활동을 수행할 수 있을 것이다.

예산 낭비라거나 규모가 과도하다거나 위험에 취약하다는 등 호주군의 신규 함정에 대한 비판은 캔버라 함이 2016년 피지지원작전(Operation Fiji Assist)에서 신속하게 전개하여 재난지원을 수행한 후 잦아들었다. 해군항공 전력이 전투수행뿐만 아니라, 신속한 인도적 지원 및 재난대응에도 유용하게 사용될 수 있으며 이를 통해 주변국과 우호관계를 맺고 이를 증진할 수 있다는 사실은 시간이 지날수록 분명해지고 있다. 이는 호주 정부가 남태평양, 동남아시아, 인도양의 주변국과의 교류를 개선하는 데 큰 도움이 되었는데

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.

데, 대한민국의 신남방정책에도 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

경항공모함의 엄청난 전략적 가치를 고려할 때 이를 확보하려는 대한민국의 노력은 매우 중요하며 의미있다고 할 수 있다. 이러한 항모는 역내 안보 및 안정을 위한 활동에 참여하고 동남아시아 해역 등 도움이 필요한 곳에 지원을 제공하는 중견국가로서 대한민국의 위상을 높일 수 있을 것이다. 대한민국의 일부 항모 반대론자의 주장처럼 호주의 캔버라급 항공기 탑재 가능 함정에 대해서도 전시에 적의 차단에 취약하다는 비판적 의견이 호주에도 있다. 어떤 특정 시각에서 분명한 주장일 수 있다. 만약 항공모함이 적의 치명적인 무기로 대항할 수 있는 불리한 환경에서 단독으로 작전할 경우 당연히 적의 공격에 취약할 수밖에 없다. 하지만 실제로 적대적 행위에 참가할 때 어떤 경우이든 단독으로 전개하지는 않는다. 합동전력의 한 요소로서 작전을 수행하는 한편, 기타 지·해(수상 및 잠수함 전력)·공 전력 및 잠재적 연합전력의 잠수함, 공대지 방어, 공세적 무기체계의 지원을 받게 된다. 대한민국 해군도 호주해군과 같이 항공모함을 운영하게 된다면 이와 같은 대함전, 대잠전, 대공전 지원능력을 함께 갖추게 될 것이다.

호주군은 항공모함 전력 중심의 협력활동을 통해 얻은 경험으로 합동작전능력을 증진하고 있다. 또한 이를 통해 주변국에 호주가 역내 평화와 안정에 크게 기여하는 국가이며, 어려운 일이 있을 때 도움을 줄 수 있는 이웃이라는 메시지를 보내고 있다. 대한민국 해군도 항공모함을 합동전력의 구성 세력으로 활용할 구상을 하게 될 것이며, 이 경우 호주의 사례를 면밀하게 검토하면 많은 도움이 될 것이다.

호주는 뜻을 같이하는 주변 국가들과 긴밀한 양자 및 다자관계를 맺고자 상당한 노력을 기울이고 있다. 호주해군은 항구방문, 연합훈련 등을 통해 역내 국가들과의 긴밀하고 깊은 관계를 유지하고 있다. 대한민국 해군도 경항모를 확보, 이보다 더 많은 활동을 할 수 있을 것이다. 분명한 것은 호주가 항공전력 탑재 가능한 함정들을 이용, 인도-태평양 내 국가들과의 관계에 있어 '게임 체인저' 역할을 할 수 있다는 것이다. 이러한 세력을 활용하는 것은 바람직하며 이를 통해 주변 국가들에 대해 보다 더 우호적이고 긴밀하며 강력한 협력 활동을 발전시킬 수 있을 것이다. 대한민국이 신규 확보할 경항모에 대해 최적의 운용개념과 신남방정책에의 적용방식을 고민하려면 호주해군의 사례를 면밀하게 검토하는 한편, 호주해군과 협력하는 것 또한 고려해 볼 만하다.



The Royal Australian Navy's experience with aircraft-carrying warships: Implications for the Republic of Korea

John Blaxland

Professor

Australian National University

Australia and the Republic of Korea (ROK) are both US treaty allies with a range of points of intersecting interests, values and experiences that rarely get the attention they deserve. With the Korean Navy acquiring aircraft-carrying ships and looking to further implement its "Look South" policy, a more useful point of comparison than Australia and its navy is hard to find.

Australia contributed to the preservation of the Republic of Korea's independence as part of the UN coalition between 1950-1953. This contribution, in a small and initial sense, gave the South Korean people the ability to develop their own democratic institutions over time, enabling the country to emerge as a global economic powerhouse and an important actor in the Asia-Pacific Region. Australia has not forgotten. A prominent component of that contribution was with the Royal Australian Navy (RAN) and its aircraft carrier, HMAS *Sydney*.

Australia's Naval Aviation in the Korean War

The Australian Navy Aviation Group (ANAG) was first established in 1947 and deployed on HMAS *Sydney* to waters adjacent to the Korean Peninsula in 1951, as one of three countries in the Asia-Pacific Region that had aircraft carriers. Australia's carriers played an important role early in the Korean conflict, especially when South Korean and UN forces were forced onto the back foot at the southern tip of the peninsula. The RAN was quick to deploy ships in support of the US-led and UN-mandated fight against the North Koreans. In doing so, the RAN maintained two warships on station throughout the war. The RAN participated alongside British Royal Navy and United States Navy task groups in a way that solidified the imperatives for a professional RAN to be maintained for operations alongside allies.

The purchase of two light aircraft carriers, HMAS *Melbourne* and HMAS *Sydney* enabled Australia to undertake offensive air support operations in support of the UN forces in Korea.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.



HMAS *Sydney* was the first received by the RAN in 1949 and deployed upon request to Korean waters in 1951. The ship operated on the more restricted waters off Korea's west coast where it maintained a high tempo of operations over the four months of its deployment in late 1951 and early 1952, despite maintenance and deck crews operating at times in severely inclement conditions. HMAS *Sydney* returned to Australia early in 1952 and thereafter Australia maintained two warships on station until well after the armistice was signed. In the end, some 4500 RAN personnel served on operations in Korean waters, with five killed and six wounded. The experience demonstrated the utility and challenges of operating naval aviation in support of coalition operations in and around the Korean peninsula. From this perspective, there seems a reasonable case to be argued for the ROKN to maintain its own aircraft carrier capability, adding flexibility, deterrence and an added degree of independence to the maritime defence of the Korean peninsula.

Aircraft-carrying ships in the RAN after the Korean War

The RAN's Fleet Air Arm would continue after the war, but there was fluctuating government enthusiasm for maintaining a strong aircraft carrier-based offensive military capability. Enthusiasm ebbed as the technology involved became more complex and expensive. With a shift away from supporting fixed wing operations far from Australian shores, the last of the two aircraft carriers, HMAS *Melbourne*, was decommissioned by 1982, leaving the RAN with no carriers. Ironically, it was the Falklands War in 1982 that sealed the fate, as the aircraft carrier Australia had planned to acquire from Britain, HMS *Invincible*, was withdrawn from sale due to its proven utility and importance for the success in the Falkland Islands campaign. Australia overlooked the significance of such capabilities for force projection. Indeed, I would argue, Australia, like Korea, is a middle power which tends to act with small power pretensions and as a result has shied away from seeking to maintain the ability to project force in such an overt way in and beyond its immediate neighborhood. Arguably, aircraft-carrying ships are a mark of being a middle power and countries like Australia and Korea are acting reasonably in acquiring and maintaining such capabilities.

Experience in the late 1980s through to the late 1990s over Fiji, Somalia, Bougainville, East Timor, Solomon Islands and Papua New Guinea built up a compelling case for a more robust amphibious and aircraft-capable fleet than the one maintained in the 1980s and 1990s. In the 1980s, the fleet consisted of a suite of landing craft alongside one British designed Landing Ship Heavy (LSH) HMAS *Tobruk*, which was able to take helicopters on board. The refurbished US Landing Ships were converted into Landing Platforms Amphibious (LPAs); HMAS *Kanimbla* and

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.



Manoora and were operational, with multiple helicopter landing spots, by the turn of the century.

In recent years, Australian governments have again come to recognize that a nation surrounded by ocean requires some self-reliant force projection capabilities. There is wide recognition that when Australia felt compelled to intervene in the East Timor crisis in 1999 it was poorly served with amphibious and aircraft-carrying capabilities which would enable the Australian Defence Force (ADF) to project force offshore, let alone to some of the more remote parts of its own shores.

The East Timor crisis in 1999, in addition to other earlier crises in the Pacific, brought this message home particularly clearly. Subsequently, the RAN has commissioned HMAS *Canberra* and HMAS *Adelaide*. These ships are categorized as Landing Helicopter Dock ships (LHDs) rather than aircraft carriers, even though their flight decks are larger than those found on HMAS *Sydney* or HMAS *Melbourne* and are in fact designed to take fixed wing aircraft. To date they have employed mostly helicopters and unattended fixed wing platforms (drones). These have some significant similar characteristics to the ROKN's new aircraft carrier.

Relevance of Australia's experience for the Republic of Korea and its aircraft carrier

Australia's new flat-top warship configuration, focused on helicopters and the ability to carry and offload stores and equipment across shorelines by air and across the water, supported by drones, reflects a shift in the Australian approach. This approach emphasizes a closer integration of Australian land, air and maritime capabilities as a joint force. It is unlikely but not inconceivable that an Australian naval task group could once more deploy to zones of conflict like was the case during the Korean War, so the RAN maintains a suite of warfighting capabilities that echo those employed during the Korean War. Australia's experience of building a joint force centred on its aircraft-carrying Canberra class ships may serve as a useful point of comparison and cross examination for the ROKN.

In recent years, the Canberra class ships have formed the nucleus of a task group, tasked to undertake Indo-Pacific Endeavour (IPE). Indo-Pacific Endeavour 2019, for instance, was the third iteration of this activity involving elements of the Royal Australian Navy, the Australian Army and the Royal Australian Air Force. Collaborating with regional counterparts to undertake a number of activities ranging from seminars, table-top exercises, passage of lines exercises at sea (PASSEX) and HADR coordination activities. These are all activities which the ROKN aircraft carrier could

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.



undertake as part of its “Look South” strategy and alongside partners like Australia.

Critics who called the new Australian ships a waste of money, or too large and vulnerable, have tended to be less vocal since the remarkable impact of the rapid deployment of HMAS *Canberra* for disaster relief support on Operation Fiji Assist in 2016. The utility of this capability, not just for warfighting but as a facilitator of rapid HADR response and as a catalyst for improving relations and building ties with neighbours, has been increasingly apparent. The emergence of this utility has coincided with the government’s renewed engagement with its neighbours in the South Pacific, Southeast Asia and other close neighbours in the Indian Ocean – an approach that echoes the ROK’s “Look South” policy.

The ROK’s efforts to acquire a light aircraft carrier is important and meaningful given its enormous strategic value. This platform can help enhance Korea’s standing as a middle power, actively engaged in the security and stability of its neighbourhood and willing to offer a helping hand to those in need a bit further afield in Southeast Asian waters, for instance

Like in the ROK, part of the argument Australian critics level against the new aircraft-carrying Canberra class ships is their vulnerability to interdiction in a war. On one level, this is self-evident. Should the platform be operating on its own in an unwelcoming environment in circumstances where an adversary can be expected to engage in the use of lethal force then of course they would be very vulnerable. But should there be an outbreak of hostilities these types of ships are not intended to deploy on their own into hostile waters. Instead, they are designed to operate as a component of a joint force with significant and quite robust sub-surface, surface and air defensive detection and offensive weapons systems provided in support by other naval (surface and sub-surface), air and land components of the defence force as well as probable support from coalition partners. Like with the RAN, the ROKN deployment of its aircraft carrier would require the same kind of ASW, ASuW and AAW support.

The experience being gained by Australian forces in collaborating on activities centred on these platforms is having a refining effect on Australia’s armed services ability to operate together as a joint force. It is also sending a signal to neighbours that Australia is a significant contributor to regional peace and stability and is a friend that can offer a helping hand in time of need. As the ROKN looks to integrate its aircraft carrier into the ROK joint force, the Australian experience merits close consideration.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.



In the Australian context, considerable work is being done in deepening bilateral and multilateral relations with like-minded neighbouring countries. Frequent RAN ship visits for port calls and combined exercises, all contribute to deep and firm ties there. This is something the ROKN can do more of with its light aircraft carrier as well. What is clear is that these kinds of aircraft-carrying ships are contributing to a game changing approach to Australia's engagement with its Indo-Pacific neighbours. This is a good thing and one which should be the beginning of deeper, closer and more robust collaboration. As the ROKN considers how best to employ its new light aircraft carriers and considers further application of its "Look South" policy, a closer examination of and collaboration with the RAN is well worth considering.

약력

존 블랙스랜드는 호주국립대학 아시아태평양학부 코랄 벨 아시아태평양스쿨 전략 및 국방연구센터 소속 국제안보 및 국제학 교수이다.

John Blaxland(john.blaxland@anu.edu.au) is Professor of International Security and Intelligence Studies at the Strategic and Defence Studies Centre, in the Coral Bell School of Asia Pacific Affairs, College of Asia and the Pacific, Australian National University.

국내외 참고자료

- [Andrew Tillett. "Australian navy to join UK carrier in regional show of strength" *ARF*, February 11, 2021.](#)
- [Felix K. Chang. "Taking Flight: China, Japan, and South Korea Get Aircraft Carriers'?" *FPRI*, January 14, 2021.](#)
- [Robert Farley. "Sizing Up South Korea's Coming Aircraft Carriers." *The Diplomat*, January 13, 2021.](#)

알림

- 본지에 실린 내용은 필자 개인의 견해이며 본 연구소의 공식 입장이 아닙니다.
- KIMS Periscope는 매월 1일, 11일, 21일에 카카오톡 채널과 이메일로 발송됩니다.
- KIMS Periscope는 안보, 외교 및 해양 분야의 현안 분석 및 전망을 제시합니다.
- KIMS Periscope는 기획 원고로 발행되어 자유기고를 받지 않고 있습니다.

[웹페이지보기](#)

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다.