

국제해양정세리포트

No.46

2026/7

발행인 조정희 | 총괄 박수진 | 감수 육근형 | 담당 문규은

Email dokdo.ocean@kmi.re.kr

발행처 한국해양수산개발원 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) | 문의 독도·해양규범연구소(051-797-4709)

아시아

호르무즈 해협 위기와 우리나라 해상교통로 안보의 정책적 함의 - 남중국해 해상교통로를 중심으로 -

배경

2026년 2월에 시작된 호르무즈 해협 위기는 해상교통로 마비가 글로벌 에너지·원자재 공급망과 경제 전반에 동시에 충격을 가할 수 있음을 여실히 드러냈다. 호르무즈 해협은 전 세계 석유와 LNG 교역의 5분의 1 이상이 통과하는 핵심 관문으로, 해협의 통항이 제한되면서 국제 에너지 시장과 해운시장은 즉각적이고 직접적인 타격을 입었다.

이번 호르무즈 해협 위기는 우리나라의 에너지 수송의 안정성 확보라는 과제를 제기함과 동시에, 다른 주요 해상교통로에서도 유사한 형태의 통항 제한이 일어날 수 있음을 시사한다. 호르무즈 해협 위기를 계기로 'Next Hormuz'가 어디가 될지 미리 상정하고 대비해야 한다는 문제의식이 다수 제기되고 있으며, 남중국해는 그 유력한 후보지로 지목된다. 남중국해는 인도양과 태평양을 연결하고 동북아시아와 동남아시아의 주요 경제권을 잇는 세계적 해상교통의 중심지다. 전략국제문제연구소(CSIS: Center for Strategic and International Studies)가 2026년 7월에 발간한 보고서에 따르면, 2024년 남중국해 8개 주요 해협을 통과한 물동량은 중북 집계를 포함하여 약 6조 4천억 달러(한화 약 9,523조 원)에 달했으며, 이 중 말라카 해협과 대만 해협을 통한 교역액이 각각 2조 4천억 달러(한화 약 3,571조 원) 이상으로 전 세계 해상교역의 약 21%씩을 차지하는 것으로 나타났다.

남중국해 해상교통로에 상당한 이해관계를 가진 국가라면 호르무즈 해협에서 나타난 위기와 유사한 상황이 남중국해에서도 발생할 가능성을 고려하지 않을 수 없다. 이러한 점에서 우리나라 해상교통로 안보의 측면에서 남중국해가 갖는 정책적 함의를 검토하고자 한다.

남중국해 주요 해상교통로의 중요성과 우리나라의 의존도

남중국해는 단일 항로가 아니라 말라카·대만·순다·롬복·마카사르·루손 해협 등 복수의 해상교통 요충지로 구성된 해상교통망이다. 이 중 말라카 해협은 중동·아프리카와 동아시아를 잇는 서쪽 관문이며, 대만 해협은 남중국해와 동중국해를 연결하는 통로로서 중국·일본·우리나라의 주요 항만으로 이어진다. 두 해협은 핵심 해상교통로라는 점에서 공통되나, 지리적 특성과 리스크의 성격은 상이하다. 말라카 해협의 가장 좁은 구간의 폭이 약 2해리에 불과해 해양사고, 테러, 해적행위 등에 취약한 반면, 대만 해협은 상대적으로 해협의 폭은 더 넓지만 군사적 충돌 가능성이 높다.

그림 1. 남중국해의 주요 해상교통로



사진 출처: CSIS(2026) 바탕으로
저자 편집

CSIS의 분석에 따르면 우리나라는 전체 교역의 약 22%가 대만 해협을, 13%가 말라카 해협을 경유한다. 그러나 에너지 수입 측면에서의 취약성은 더욱 크다. 대만해협을 경유하는 우리나라 수입 중 64%, 말라카 해협을 경유하는 수입 중 78% 이상이 석유·가스 등 에너지 관련 품목으로 구성되어 있기 때문이다. 이는 두 해협에서 통항이 제한될 경우 우리나라의 에너지 공급과 제조업 생산에 상당한 영향을 미칠 수 있음을 시사한다.



특히 대만 해협은 에너지뿐 아니라 반도체·전자·기계류 등 첨단산업 공급망의 핵심 통로이기도 하다. 2024년 이 해협을 통과한 전자·기계류 상품 규모는 약 9,860억 달러로, 대만 해협 전체 교역액(2조 4,490억 달러)의 약 40%에 해당한다. 이는 말라카 해협의 전자·기계류 교역 비중인 약 36%보다 더 높은 수준으로, 대만 해협이 말라카 해협보다 첨단산업 공급망 리스크에 더 취약함을 의미한다.

일본, 필리핀 등 미국의 주요 우방국 역시 대만 해협에 대한 높은 교역 의존도를 보인다. 일본은 총교역의 28%를 대만 해협에, 18%를 말라카 해협에 의존하며, 반도체 등 전자·기계류가 대만 해협 경유 수입의 약 4분의 1을 차지한다. 필리핀은 지리적으로 남중국해의 중심부에 자리 잡고 있어 8개 해협 전반에 걸쳐 영향받는 특징을 가진다.

우리나라의 대만 해협과 말라카 해협에 대한 총교역 의존도는 일본보다 다소 낮은 편이지만, 에너지 수입의 절대적 의존도는 오히려 일본보다 높게 나타난다. 이는 우리나라가 대만 해협을 경유하는 반도체·전자 등 첨단산업 공급망 리스크와 말라카 해협을 경유하는 중동산 에너지 공급 리스크를 동시에, 그것도 상당히 높은 수준으로 안고 있음을 보여준다.

호르무즈 해협 위기가 주로 에너지 가격에 직접적인 충격을 초래한다면, 남중국해와 대만 해협에서의 위기는 원유·가스는 물론 반도체·중간재·완제품의 수출입까지 동시에 교란할 수 있다. 특히 대만 해협이 봉쇄되거나 통항이 제한될 경우 우리나라로 향하는 선박은 루손 해협을 거쳐 대만 동쪽 등으로 우회해야 하며, 이는 운송 기간의 증가와 운임 급등으로 직결된다.

남중국해 상 잠재적 위협 시나리오

남중국해를 둘러싼 잠재적인 위협 시나리오로는 다음과 같이 세 가지 경우를 검토할 수 있다. 첫 번째는 대만을 둘러싼 무력 분쟁이 발생하는 경우이다. 중국의 전면적 침공이나 대규모 군사적 봉쇄가 현실화될 경우 대만 해협은 사실상 전쟁수역으로 전환되며, 인접한 루손 해협까지 그 영향권에 포함될 수 있다. 다만 봉쇄는 상대적으로 적은 비용으로 큰 효과를 낼 수 있는 수단으로 인식되어 왔으나, 실제로는 그 효과를 확인하기 어렵고 비용과 시간 소요가 막대하다는 점에 유의할 필요가 있다. 실효적인 봉쇄를 관철하기 위해서는 상당한 규모의 함정 전력이 요구되며, 이는 역내 군비 경쟁을 촉발할 위험을 내포한다. 이러한 점을 고려할 때, 이보다 낮은 강도의 검역(quarantine) 조치만으로도 상당한 통항 차질을 초래할 수 있다.



두 번째 시나리오는 남중국해 중심부의 영유권 분쟁이 군사적 충돌로 확대되는 경우다. 남중국해에는 브루나이, 중국, 말레이시아, 필리핀, 대만, 베트남 등이 서로 중첩되는 영유권을 주장하고 있으며, 그중에서도 스카버러 사주(Scarborough Shoal)가 대표적인 분쟁 지점으로 꼽힌다. 이 지역에서 무력 충돌이 발생할 경우, 미국까지 연루될 가능성이 있어 분쟁이 확대될 위험도 존재한다. 이러한 충돌은 말라카·대만 해협의 통항에는 제한적인 영향을 미치는 데 그칠 수 있으나, 분쟁 지점과 가까운 발라박·민도로 등 해협에는 보다 직접적인 영향을 미칠 수 있다.

세 번째는 호르무즈 해협에서 이미 나타난 바와 같이 특정 연안국이 통항료 부과나 선별적인 통제를 시도하는 국가적 개입 시나리오다. 호르무즈 해협에서 나타난 사례와 같이 해협을 전면적으로 봉쇄하지 않더라도 연안국의 일방적 조치만으로도 해상교통에 상당한 영향을 미칠 수 있다. 그 밖에도 해적, 테러, 대형 선박 사고나 화산활동, 지진해일과 같은 자연재해 역시 말라카 해협을 중심으로 상시적인 위험요인으로 존재한다.

이 중 우리에게 가장 심각한 위협이 될만한 시나리오는 처음에 제시한 대만을 둘러싼 무력분쟁이라고 볼 수 있다. 다만 이러한 위협들은 성격이 서로 다르다는 점에서 주목할 필요가 있다. 국가 간 무력 충돌처럼 군사력이 직접 동원되는 전통적 안보 위협과 해적·테러·자연재해와 같이 특정 국가의 군사행동이 아니더라도 해상교통로를 마비시킬 수 있는 위협이 존재하며, 때로는 두 유형이 뒤섞여 나타나기도 한다. 예컨대 해협을 관할하는 특정 국가가 군사적 위협을 배경으로 통항료 부과와 같은 비군사적인 조치를 하는 경우가 그렇다. 이처럼 군사적 위협과 비군사적 위협이 섞여서 함께 작동하는 양상을 ‘하이브리드’ 위협이라 부르며, 이는 호르무즈 봉쇄 사례와 본질적으로 궤를 같이한다.

국제법적 한계와 정책적 함의

국제해협의 통항 문제는 유엔해양법협약상 ‘통과통항 제도’를 통해 규율된다. 통과통항 제도는 국제항행에 이용되는 해협에서 모든 국가의 선박과 항공기가 방해받지 않고 계속적으로 신속하게 통항할 수 있는 권리를 보장한다. 따라서 연안국이 이를 방해하거나 통항 자체에 대한 대가로 통항료를 부과할 수 없다. 실제로 2026년 인도네시아 재무장관이 호르무즈 해협 통항료 사례를 언급하며 말라카 해협 통항료 부과 가능성을 시사했을 때, 이는 국제법상 명백히 위법한 조치라는 지적이 국내외에서 제기되었다. 인도네시아 정부는 곧 이를 부인하며 논란을 진화한 바 있다.



또한 중국이 남중국해에서 주장하는 구단선에 근거한 역사적 권리는 2016년 유엔해양법협약 제7부속서 중재재판소에서 법적 근거가 부인되었다. 그럼에도 중국은 이를 바탕으로 남중국해에서 해양활동을 지속하고 있으며, 이 과정에서 군사적 긴장과 항행의 자유 및 안전을 둘러싼 갈등이 계속되고 있다. 이는 법적 권원의 문제와 실질적 항행 안전의 문제가 분리되어 있음을 보여주는 대표적 사례이다.

문제는 이러한 국제법적 보장이 무력분쟁이나 개별 국가의 강압적 개입 상황에서는 실효성을 갖기 어렵다는 점이다. 호르무즈 해협에서 이란이 통항을 통제하고 통항료를 부과하려는 시도는 연안국이 군사력을 바탕으로 국제법 질서를 무력화할 수 있음을 보여주었다. 대만 유사 사태 시에 중국이 대만 해협을 봉쇄하거나 자국 선박에 한해서만 통항을 허용하는 방식으로 규제할 경우, 이는 통과통항 제도에 정면으로 배치되지만 이를 강제할 실효적 수단은 마땅치 않다. 아울러 ‘검역’이나 ‘봉쇄’와 같은 조치가 국제법상 무력 분쟁으로 그 성격이 규정되는지, 다시 말해 봉쇄가 합법적 해상통제 조치인지, 아니면 무력사용금지 원칙 위반인지에 대해서도 해석상 논쟁의 여지가 있다.¹⁾

요컨대 국제법적 보장만으로는 위기 상황에서 실질적 보호를 담보하기 어렵다는 점이 호르무즈 및 말라카 해협의 최근 사례를 통해 분명하게 드러난다. 이는 통과통항 제도와 같은 국제법적 장치가 평시에는 유효하지만, 상대국이 이를 무시하고 강압적으로 통항을 방해하는 상황에서는 법적 권리를 주장하는 것만으로 실제 통항이 보장되지 않는다는 것을 뜻한다. 우리나라와 같이 대만 해협과 말라카 해협에 대한 의존도가 높은 국가는 이러한 법적 보장의 한계를 전제로 한 대비책을 마련할 필요가 있다.

정책적 시사점

호르무즈 해협 위기는 국제해협이 단순한 해상교통로가 아니라 지정학적 경쟁 속에서 경제적·군사적 영향력이 행사되는 전략적 공간으로 변화하고 있음을 보여주었다. 이러한 함의는 그보다 훨씬 큰 규모의 교역이 이루어지는 남중국해 해협에도 그대로 적용되며, 우리나라 역시 대만 해협에 대한 높은 의존도로 인해 이러한 위험에 결코 자유롭지 않다. 앞서 살펴보았듯 법적 권리만으로는 위기 상황에서의 실질적 보호를 담보하기 어려운 만큼,

1) CSIS의 분석에 따르면 ‘봉쇄(blockade)’는 본질적으로 군사적 성격의 조치인 반면, ‘검역’은 해안경비대 등 법 집행기관이 주도하여 무력 분쟁의 문턱 아래에 머무르도록 설계된 조치로 구분되며, 중국이 이러한 개념적 모호성을 전략적으로 활용할 가능성이 지적되고 있다.



우리나라는 다음과 같은 대책을 마련할 필요가 있다.

먼저, 우리나라는 다자간 해상교통로 안보 협력을 통해 이러한 구조적 취약성에 실질적으로 대비해야 한다. 대만 해협에 대한 높은 노출도는 반도 체를 비롯한 핵심 공급망 리스크와 직결되고, 말라카 해협에 대한 의존은 에너지 안보의 근간을 이룬다. 따라서, 해상교통로 안보는 국가안보 전략의 핵심 축으로 재정립되어야 하며, 이를 위해 유사한 이해관계를 공유하는 국가들과의 협력체계 구축이 필요하다.

다만 이러한 협력은 각국의 이해관계와 우선순위가 서로 다른 현실 위에서 추진되는 만큼, 정치·군사적으로 민감한 전통적 안보 영역보다는 해적, 재해, 수색·구조 등 비전통적 안보 영역에서부터 단계적으로 신뢰를 구축해 나가는 것이 효과적일 것이다. 결국 해상교통로 안보 전략은 경쟁과 협력이 공존하는 현실을 인정하되, 그 위에서 실질적 대비책을 마련하는 방향으로 수립되어야 한다.

- 출처 : [1] Brian Hart et al. ,Troubled Straits: Analyzing Trade Chokepoints in the South China Sea, Center for Strategic and International Studies, 2026. 6.
[2] 김성학, 해양 전략요충지(chokepoint)와 에너지 안보: 해양통제의 군사적 현실, 한국군사문제연구원, 2026.6.
[3] 중앙일보, 중국이 남중국해에 그은 구단선, 역사적 근거 인정 못받아, 2016.7.13., <https://www.joongang.co.kr/article/20298941>
[4] 이기범, 호르무즈 해협의 법적 지위와 통항문제, 2020.2.17.
[5] 세계일보, 중국 필리핀 '영유권 분쟁' 스프래틀리 군도 충돌… 중 해경, "필리핀 선원, 임초 무단 상륙해 대응", 2026.5.3., <https://www.segye.com/newsView/20260503509697>
[6] KBS, 미·일 등, '남중국해 판결' 10주년에 "중국 영유권 주장 근거없다", 2026.7.12., <https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=8608509>

김소연 전문연구원

sykim@kmi.re.kr