



Received: 2024/11/29  
Revised: 2024/12/04  
Accepted: 2024/12/30  
Published: 2024/12/31

**\*Corresponding Author:**

**Sookyeon Lee**

Dept. of Security Policy, Korea National Defense University  
1040, Hwangsanbul-ro, Yangchon-myeon, Nonsan-si, Chungcheongnam-do, Korea  
E-mail: navy0803@naver.com

# 인도-태평양 전략 추진과 연계한 해외협력항만 확보 방안

## A Study on Securing Reliable Overseas Ports Under South Korea's Indo-Pacific Strategy

오경원<sup>1</sup>, 임경한<sup>2</sup>, 김재호<sup>3</sup>, 이숙연<sup>4\*</sup>

<sup>1</sup>호원대학교 항공정비공학과 교수

<sup>2</sup>해군 대령/해군사관학교 군사전략학과 교수

<sup>3</sup>해군 소령/해군사관학교 국제관계학과 교수

<sup>4</sup>해병대 중령/국방대학교 안보정책학부 교수

Kyungwon Oh<sup>1</sup>, Kyung Han Lim<sup>2</sup>, Jaeho Kim<sup>3</sup>, Sookyeon Lee<sup>4\*</sup>

<sup>1</sup>Professor, Dept. of Aircraft MRO Engineering, Howon University

<sup>2</sup>CAPT, ROK Navy/Professor, Dept. of Military Strategy, Republic of Korea Naval Academy

<sup>3</sup>LCDR, ROK Navy/Professor, Dept. of International Relations, Republic of Korea Naval Academy

<sup>4</sup>LT Colonel, ROK Marine Corps/Professor, Dept. of Security Policy, Korea National Defense University

**Abstract**

해외협력항만은 해양 안보 강화와 글로벌 교통로 보호를 위한 핵심 기반으로, 한국의 인도-태평양 전략에 따라 그 중요성이 강조되고 있다. 이에 본 논문은 대한민국의 해외협력항만 확보 필요성과 후보지 선정 검토를 통해 협력항만 국가의 우선순위 평가를 다룬다. 후보지로 동남아, 남아시아, 중동, 아프리카의 8개 국가를 선정하고, 한국과의 정치안보관계, 지정학적 중요성, 경제적 잠재력, 각 개별 국가의 특성 등을 기준으로 평가하였다. 단기적 관점에서 오만과 지부티가 추진 가능성이 높고, 보다 범국가적인 장기적 관점에서는 인도와 인도네시아가 우선시된다.

Overseas Reliable Ports are vital for strengthening maritime security and safeguarding global transportation routes, with their importance gaining increased attention under South Korea's Indo-Pacific strategy. This study explores the imperative of securing Overseas Reliable Ports for South Korea and assesses priority countries through an evaluation of potential candidate nations. Eight countries from Southeast Asia, South Asia, the Middle East, and Africa were identified as candidates. The assessment criteria include political and security relations with South Korea, geopolitical significance, economic potential, and the unique characteristics of each country. In the short term, Oman and Djibouti emerge as highly feasible options, while India and Indonesia are prioritized from a broader, long-term strategic perspective.

**Keywords**

해외협력항만(Overseas Reliable Ports), 인도-태평양 전략(Indo-Pacific Strategy), 해양안보(Maritime Security), 해군협력(Naval Cooperation), 해군기지(Overseas Naval Bases)

**Acknowledgement**

이 논문은 '인도-태평양 전략 국방분야 이행을 위한 국제 해양영역인식 협력 방안 연구'의 일부내용을 대폭 수정 및 보완한 글임을 밝힘.

### 1. 서론: 해외협력항만 확보 필요성

최근 해상교통로(SLOC) 보호 등 해양안보 강화, 그리고 글로벌 시장에서의 경쟁력 제고를 위한 필수적인 전략으로 해외협력항만 확보에 관한 관심이 증대되고 있다. 대한민국은 개방형 경제 구조로 인하여 대외 무역 의존도가 높은 국가로, 2021년 기준 대외 교역이 GDP의 약 85 %를 차지한다. 특히, 원유와 천연가스의 상당량이 호르무즈 해협, 인도양, 말라카 해협, 남중국해를 거쳐 운송되고 있으며, 이 중 남중국해는 한국 원유 수송의 64 %, 천연가스 수송의 46 %를 차지하는 핵심 교통로이다. 이러한 의존성은 해상교통로의 안정성과 안전한 항로 확보의 중요성을 더욱 부각시키고 있다.

윤석열 정부는 “해양영토 수호 및 지속 가능한 해양 관리”와 “세계를 선도하는 해상 교통 물류체계 구축”을 11대 국정과제 중 하나로 설정하며, 해양안보 강화와 해외 항만 확보의 중요성을 명확히 했다. 정부는 인도-태평양 전략에 따라 해양안보를 강화하기 위

해 청해부대 파견, 아시아해적퇴치협정(ReCAAP) 이행, 다자간 해양 훈련 확대, 그리고 EU 및 연합해군 사령부와 협력 등을 통한 대해적작전 수행 등을 주요 과제로 제시하였다. 이러한 활동들은 글로벌 해양안보 기여와 역내 해상교통로 보호를 목표로 한다.

해외협력항만은 장거리 작전 수행과 국제적 임무 지원에 필수적이다. 해군, 해경, 해운을 포함한 한국의 해양 세력이 장기간 원해 작전을 지속할 수 있는 기반을 제공하며, 안정적인 군수 지원과 항공기 및 함정의 유지 및 보수를 가능하게 한다. 특히, 항공기의 경우 대기 중인 승무원의 숙소와 생활 여건도 보장되어야 하며, 이러한 요구를 충족할 수 있는 항만 거점의 필요성이 강조된다. 한편 해경은 국제 해양법 집행 네트워크 구축을 목표로 다수의 국가와 협력 관계를 맺고 있으며, 불법 어업 대응과 국제 협력을 확대하고 있다. 이러한 협력은 해양경찰의 국제적 역할을 강화하고 대한민국의 해양 안보 활동을 뒷받침하는 중요한 요소로 작용한다[1].

이에 따라 정부는 해외협력항만 확보를 위한 구체적인 계획을 마련하고 있으며, 장기적으로는 포괄적인 해양 협력과 개발 협력을 통해 민감성을 낮추는 방안도 검토 중이다. 이는 해양수산부와 외교부 간 협력을 통해 이루어지며, 한국의 건설 노하우(know-how)와 인프라 역량을 활용하여 개발도상국 항만을 지원하고 운영하는 방식으로 진행될 수 있다. 이는 한국 기업이 구축한 인프라를 활용하여 경제적 가치를 극대화하는 동시에, 해양안보와 경제 협력을 강화하는데 크게 기여할 것으로 기대된다.

## 2. 해외 협력 항만 후보지 검토

대한민국의 해양안보와 경제적 번영을 뒷받침할 해외협력항만의 주요 후보지 선정은 각 국가별 한국과의 정치·외교 관계, 안보관계(특히 해군간 국방협력), 지정학적 중요성을 기준으로 이루어질 수 있다. 또한 중요 고려사항으로 긍정적 혹은 부정적으로 작용될 수 있는 요인은 물론 성장 잠재력, 개방성, 대외 관계 등 협력국의 특징들도 함께 고려되어야 한다. 이러한 기준 하에 이 글에서는 해외협력항만에 적합한 후보지로서 동남아 5개국(인도네시아, 싱가포르, 말레이시아, 필리핀, 베트남), 남아시아 인도, 아프리카 지부티, 중동 오만에 대해 검토한다.

### 2.1 인도네시아

인도네시아는 한국과 1973년 외교 관계를 수립한 이후, 정치, 경제, 방위, 해양 분야에서 다각적인 협력을 지속적으로 확대해 왔다. 양국은 2006년 '전략적 동반자 관계'를 수립한 이후, 2017년에는 아세안 국가 중 유일하게 '특별 전략적 동반자 관계'로 격상하며 상호 협력의 깊이를 더했다. 특히, 2023년 수교 50주년을 맞아 정상 간 만남을 통해 국가 간 최고 수준의 신뢰를 상징하는 방위산업과 해양 협력, 그리고 지역 및 국제 문제에서의 협력 강화를 합의했다.

인도네시아는 말라카 해협과 남중국해, 인도양을 잇는 전략적 위치를 차지하고 있으며, 동남아시아의 경제 대국이자 아세안 창설국으로서 역내 협력을 주도하고 있다. 이러한 지정학적 중요성은 한국의 에너지 수송로 및 해양 안보와 직접적으로 연결되며, 인도네시아와의 협력이 필수적임을 보여준다. 특히, 말라카 해협 순찰, 술라웨시 순찰과 같은 역내 다자간 협력 프로그램에서 인도네시아는 핵심적인 역할을 하고 있다.

방위산업 협력 측면에서, 인도네시아는 한국 방위산업의 주요 파트너로 자리 잡았다. 인도네시아는 한국으로부터 KT-1 훈련기, T-50 고등훈련기, 잠수함 등의 무기를 수입했으며, 차세대 전투기 KF-21 공동 개발에 참여했다. 이러한 협력은 단순한 무기 구매를 넘어 기술 이전과 현지 생산을 포함하며, 인도네시아의 독자적 방위 역량 강화를 지원한다. 또한, 한국 해경과의 협력을 통해 해양안보와 초국가적 범죄 대응 능력을 제고하고 있다. 이는 한국과 인도네시아가 ODA 프로그램을 통해 해양 생존 및 수색 구조 훈련을 진행하며 양국 간 신뢰를 공고히 한 사례에서도 확인된다.

인도네시아의 항만 인프라 개발은 양국 경제 협력의 또 다른 핵심 분야이다. 세계 최대 군도 국가인 인도네시아는 해양 물류의 잠재력을 충분히 발휘하지 못하고 있다는 평가를 받고 있다. 세계은행의 항만 성과 지수에 따르면, 인도네시아 항만은 태국, 베트남, 필리핀 등 주변국에 비해 뒤처져 있다. 이에 따라 인도네시아 정부는 항만 디지털화를 통한 물류 비용 절감과 효율성 제고를 목표로 하고 있으며, 한국의 스마트 항만 기술은 이러한 노력에 중요한 역할을 할 수 있다[2].

또한, 인도네시아 정부는 조선업, 해양 관광, 친환경 양식업, 해양 플라스틱 저감 등 다양한 분야에서 해양 경제를 활성화하려는 목표를 가지고 있다. 한국은 이러한 분야에서 기술적 지원과 협력 프로그램을 통해 인도네시아의 지속 가능한 발전을 지원할 수 있다. 특히, 2012년 인도네시아 아체(Ache) 주 총리가 자국의 사방(Sabang)항 운영에 관한 참여를 인천항만공사에 요청했으며, 해양수산부와 부산항만공사가 인도네시아 기업과의 합작투자를 통해 2021년부터 프로볼링고(Probolinggo)항에 대규모 물류 센터를 운영 중인 것도 긍정적 요인이 된다.

그러나 인도네시아와의 협력에는 몇 가지 도전과제가 존재한다. 첫째, 관료주의와 행정적 비효율성은 협력 프로젝트의 진행 속도를 저하시킬 수 있는 주요 요인이다. 둘째, 중국에 대한 경제적 의존도는 한국과의 협력을 제한할 수 있는 잠재적 장애물로 작용할 가능성이 있다. 셋째, 항만 개발 자금 조달과 초기 투자 비용 문제도 협력 확대를 저해할 수 있다. 이러한 도전과제를 극복하기 위해 한국은 기술적 지원뿐만 아니라 행정적 협력과 신뢰 구축을 통한 관계 강화를 모색할 필요가 있다.

## 2.2 싱가포르

싱가포르는 1975년 한-싱가포르 수교 이후 긴밀한 우호 협력 관계를 유지해오고 있다. 2006년 한-싱가포르 FTA의 발효로 양국 간 교역과 투자가 확대되었으며, 싱가포르는 아세안 국가 중 한국과 제2의 교역국이자 제1의 투자 대상국으로 자리 잡고 있다. 특히 싱가포르는 동남아, 동북아, 유럽, 중동을 연결하는 교통과 물류의 중심지로, 한국 기업이 아세안 시장에 진출하는 전략적 교두보로 활용되고 있다.

싱가포르는 글로벌 해양 물류 중심지로서 국제해운중심지개발지수에서 지속적으로 1위를 차지하며, 국제적 위상을 공고히 하고 있다. 이러한 성과는 싱가포르가 글로벌 물류 흐름에서 핵심 역할을 수행하고 있음을 보여준다. 더불어, 싱가포르는 지속 가능한 물류 환경을 조성하기 위해 140억 달러를 투자하여 항만 자동화와 통합 운영 시스템을 구축하고 있다.

싱가포르는 세계적인 물류 허브로서의 위상을 유지하기 위해 대규모 항만 개발을 진행 중이다. 투아스(Tuas) 메가포트 프로젝트는 싱가포르 정부가 추

진하는 초대형 항만 개발 사업으로, 2040년까지 완공될 예정이다.

이 프로젝트는 Fig. 1과 같이 탄종파가르, 케펠, 브라니 등 기존 대형 항구를 단계적으로 폐쇄하고, 투아스 지역에 통합된 스마트 항만을 구축하는 것을 목표로 한다. 이 메가포트는 연간 최대 6,500만 TEU를 처리할 수 있는 능력을 갖추며, 드론 및 자율주행 차량과 같은 첨단 기술이 도입되어 물류 효율성과 지속 가능성을 높일 예정이다. 한국은 스마트 항만 기술과 물류 솔루션을 통해 이러한 프로젝트에 참여함은 물론 운영이 중단되는 곳을 협력항만으로 운영하도록 협의해 볼 수 있다. 또한 창이(Changi) 해군 기지와 쎬바왕(Sembawang)항은 초대형 선박과 항공모함을 수용할 수 있는 현대식 군수 지원 시설을 갖추고 있어 한국 해군의 작전 기지로 활용 가능성이 높다. 특히 창이 기지는 한국의 청해부대가 가장 빈번히 기항하는 항구로, 한국 해군의 중간 기착지로 기능하고 있다.

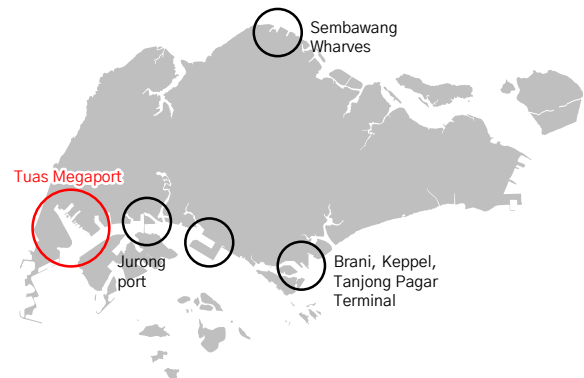


Fig. 1. Port locations in Singapore[3]

싱가포르는 또한 해양안보 및 군사 협력에서 중요한 위치를 차지한다. 말라카 해협과 싱가포르 해협을 연안에 두고 있어, 해양 안보와 물류 보호를 위한 정보 공유 허브 역할을 하고 있다. 싱가포르 정보융합센터(IFC)는 이러한 협력의 중심지로, 지역 안보 협력체계 강화에 기여하고 있다.

그러나 싱가포르가 미국, 호주, 영국 등과 긴밀한 군사적 관계를 유지하는 데 비해 한국과의 군사 협력은 상대적으로 낮은 수준에 머물러 있다는 점은 도전과제로 작용한다. 따라서 한국은 싱가포르와 스마트 항만 기술 및 물류 솔루션 제공을 통해 안보 협력을 확산시켜야 할 것이다.

### 2.3 말레이시아

말레이시아는 1960년 한국과 외교 관계를 수립한 이후 정치, 경제, 문화 등 다양한 분야에서 협력을 꾸준히 발전시켜 왔다. 특히 말레이시아는 1980년대부터 일본과 한국을 국가 발전 모델로 삼아 동방정책을 추진했으며, 이를 통해 공무원과 유학생 약 5,000명이 한국에서 연수를 받았다. 그러나 정치적 관계는 다소 제한적으로 발전하였고, 주로 경제적 협력 위주로 양국 관계가 진행되었다. 2023년 동아시아 정상회의 계기 정상회담이 개최되었으며, FA-50 경전투기 18대 수출 계약과 같은 방위산업 협력은 물론, 중전철 2호선 개통, 할랄 한우의 말레이시아 시장 진출 등 다양한 경제 및 산업 협력이 이루어지고 있다.

지리적으로 말라카 해협 연안국인 말레이시아는 유럽항로에서 동남아와 동북아로 향하는 교통 관문으로서 중요한 전략적 위치에 있다. 이로 인해 항만 개발에 있어 높은 시장 잠재력을 보유하고 있으며, 각종 화물취급, 유지보수, 환적 등 다양한 항만 활동이 가능하다. 말레이시아 항만은 한국의 부산항과 가장 높은 연결성을 보이며, 이는 양국 간 물류 협력 확대의 기반이 되고 있다. 말레이시아의 주요 항만은 자동화 및 디지털화가 진행 중이며, 해상테러와 해적 작전에 대비한 보안 강화의 요구가 높다. 이러한 점에서 한국의 항만 기술과 보안 기술은 말레이시아와의 협력에 있어 강점으로 작용할 수 있다[4].

최근 말레이시아 정부는 경제 구조개혁과 탄소중립 정책 중심의 '마다니 경제(Madani Economy)'를 통해 2030년까지 아시아의 경제 선도국으로 도약하고자 한다. 이 과정에서 말레이시아는 신재생에너지, 수소 경제, 탄소중립 프로젝트를 적극 추진하고 있으며, 한국과 함께 '그린 암모니아 사업'과 '셰퍼드 CCS 프로젝트' 등 탄소중립 항만 및 청정 수소 사업을 진행하여 양국의 경제적 이익뿐만 아니라 지속 가능한 발전 목표 달성에도 기여하고 있다.

말레이시아와 한국은 방위산업 협력에서도 점차 관계를 확대하고 있다. 2023년에는 FA-50 경전투기 수출이 성사되었고, 추가적으로 연안 임무함 및 초계함, 잠수함, 천궁-2 미사일 수출 가능성이 논의되고 있다. 말레이시아는 해군력 강화와 함께 디지털화된 항만 운영 및 보안 기술 도입에 관심을 보이고 있어, 한국과의 협력이 더욱 확대될 가능성이 크다. 양국은

전략적 동반자 관계로의 격상을 논의 중이며, 국방, 경제, 에너지, 환경, 교육 등 다양한 분야에서 협력을 강화하고 있다.

### 2.4 필리핀

필리핀은 1949년 한국과 외교 관계를 수립한 첫 번째 아세안 국가로, 긴밀한 우호 관계를 유지하고 있다. 6·25전쟁 당시 7,420명의 필리핀군이 한국을 지원했으며, 이후 양국은 정치, 경제, 군사 분야에서 협력의 폭을 지속적으로 확대해 왔다. 특히, 필리핀은 아세안 국가 중에서도 한국과의 관계에서 가장 친밀한 국가 중 하나로 평가받는다. 2024년 양국 수교 75주년을 맞아 양국 관계를 '전략적 동반자 관계'로 격상하였으며, 국방 및 경제 협력을 중심으로 관계를 더욱 공고히 하고 있다.

필리핀은 남중국해와 루손 해협 등 전략적 요충지에 위치하고 있어 해양 안보와 교역에서 중요한 역할을 한다. 이러한 지정학적 위치는 필리핀과의 협력 항만 개발이 군사적, 경제적 관점에서 큰 가능성을 지닌 이유로 작용한다.

필리핀의 군 현대화 사업은 방위산업 협력에서 중요한 기회를 제공한다. 현재 진행 중인 'Re-Horizon 3' 국방 현대화 계획은 필리핀의 해양 및 공중 방어 능력 강화를 목표로 하며, 2024년까지 약 350억 달러가 투입될 예정이다. 이는 다목적 전투기, 호위함, 미사일 시스템, 레이더 기술 등 다양한 무기 체계 획득을 포함하며, 한국은 FA-50 전투기, 잠수함, 지대함 미사일 등 방위산업 분야에서 협력 가능성을 모색하고 있다[5]. 필리핀 수빅에 위치한 해군기지에 설치된 군수 지원센터와 전투체계 훈련소는 한국의 방위산업 기술이 필리핀 군사 역량 강화에 기여하는 대표적인 사례다.

필리핀은 또한 초국가적 범죄와 비전통 안보 위협에 직면해 있다. 남부 지역에서는 마약 밀매, 인신매매, 급진 이슬람 테러 조직에 의한 위협이 빈번하며, 필리핀은 말레이시아, 인도네시아와 함께 술루-셀레베스 해역에서 공동 순찰을 실시하고 있다. 이 지역에서의 해양 안보 협력은 한국과 필리핀 간 범 집행 및 초국가적 범죄 대응을 위한 추가 협력 가능성을 열어준다. 이러한 노력은 필리핀 해안경비대의 역량 강화를 지원하고, 협력 항만 개발과 연계된 방안을 제



시할 수 있다.

필리핀의 지정학적 위치는 자연재해와 재난 대응에서도 중요한 역할을 한다. 대규모 태풍, 지진, 산사태와 같은 자연재해가 빈번한 지역 특성상, 필리핀은 재해재난 구호(HADR, humanitarian assistance and disaster relief)와 양국 국민의 비전투 소개 작전(NEO, noncombatant evacuation operation)을 위한 협력의 필요성을 강조하고 있다. 이는 협력 항만 개발과 긴밀히 연계될 수 있는 분야로, 한국은 필리핀과의 협약을 통해 재난 대응 능력을 강화할 수 있다.

그러나 필리핀 북부의 민감한 외교안보 상황은 협력 과정에서 신중한 접근을 요구한다. 중국의 영향력과 미국과의 동맹 관계 속에서 한국이 필리핀에서의 협력 항만 개발을 추진하기 위해서는 전략적 조율이 필수적이다.

## 2.5 베트남

베트남은 한국과 1992년 공식적으로 외교 관계를 수립한 이후, 정치, 경제, 안보 등 다양한 분야에서 긴밀한 협력 관계를 발전시켜 왔다. 2001년에는 ‘한-베트남 21세기 포괄적 동반자 관계’를 선언하며 경제 중심의 협력을 넘어 정치, 군사, 문화, 교육 등 다방면으로 협력의 폭을 넓혔다. 이후 2009년에는 ‘전략적 협력 동반자 관계’로 격상되었고, 2022년에는 ‘포괄적 전략 동반자 관계’로 다시 한번 관계가 발전했다. 양국은 2023년 윤석열 대통령의 베트남 방문을 통해 이행 계획을 발표하며, 구체적 실행 방안을 정기적으로 점검하기로 합의했다.

베트남은 한국의 아세안 내 최대 투자 대상국이자 교역국 중 하나로, 한국 기업의 주요 진출 대상이다. 베트남 정부는 2025년까지 물류 산업의 연간 성장률을 15% - 20%로 확대하고, GDP 내 물류 산업 비중을 6%로 끌어올리겠다는 목표를 제시했다[6]. 이러한 배경에서 베트남 항만 개발은 물류 효율성을 높이고 경제적 성장에 기여할 수 있는 중요한 기회로 여겨진다. 주요 항만으로는 하이퐁 항만과 다낭 항만이 있으며, 하이퐁 항만은 북부 지역의 핵심 물류 허브로 기능한다. 그러나 낮은 수심과 배후 인프라 부족 문제가 제기되며, 한국의 기술 지원과 협력이 이를 해결하는 데 도움이 될 수 있다.

안보 측면에서, 한국과 베트남은 해군 및 해안경비대 협력을 통해 해양안보 역량을 강화하고 있다. 한국은 베트남에 퇴역 초계함을 양도하고, 베트남의 해양안보 역량 강화를 지원해 왔다. 2023년에는 한-베트남 해양 대화를 통해 협력의 폭을 넓혔으며, 양국은 ODA를 통해 해양 경제와 항만 개발을 연계한 협력을 논의 중이다. 베트남은 ‘지속 가능한 해양 자원 개발 및 해양 환경 보호’를 목표로 한 국가 해양 전략을 추진하며, 항만 디지털화와 물류 최적화, 수산 자원 관리 등에 한국과 협력하고 있다.

베트남과의 협력에는 도전과제도 존재한다. 특히 북부 지역의 낮은 수심, 중국과의 민감한 외교 관계는 항만 개발에 있어 주요 장애물로 작용할 수 있다. 또한, 베트남은 ‘4불(不) 원칙’을 통해 외국 군대의 영토 주권을 금지하며, 특정 국가와의 군사 동맹을 제한하는 입장을 고수하고 있다. 이로 인해 항만 개발이 군사적 목적과 결부되지 않도록 신중한 접근이 필요하다.

## 2.6 인도

인도는 1950년 6·25전쟁 당시 의료 지원부대를 파견하며 한국과 처음으로 관계를 맺었으며, 1973년 외교 관계 수립 이후 경제, 외교, 안보 등 다방면에서 협력을 확대해 왔다. 특히 2010년 양국 관계가 ‘전략적 동반자 관계’로 격상되었고, 2015년에는 ‘특별 전략적 동반자 관계’를 체결하여 포괄적인 협력 체계를 구축했다. 2023년 수교 50주년을 맞아 양국은 경제 및 안보 협력을 더욱 강화하기로 합의했다.

인도는 지정학적으로 남아시아와 인도양을 잇는 핵심 지역으로, 중동과 아프리카, 동아시아를 연결하는 중요한 해상교통로에 위치한다. 인도양은 세계 석유 수송량의 80%가 지나가는 핵심 해상로이며, 한국에게도 필수적인 경제 및 에너지 수송로로 기능한다. 이러한 지리적 이점을 바탕으로 인도는 인도양 중심의 해양 안보 및 경제 협력에서 중심적 역할을 수행한다.

인도는 2015년 ‘안전한 해양 확보’ 전략을 발표하며 해양 안보와 지역 협력 네트워크 강화를 목표로 내세우고 있다. 이는 인도의 ‘신동방정책’과 ‘짜가르(SAGAR)’ 전략으로 구체화되며, 지역 안보와 경제 성장을 동시에 추구하는 방향으로 발전하고 있다. 한

국과 인도는 해양 안보 협력을 통해 다자간 훈련과 정보 공유를 확대하고 있으며, 해군 함정 교류와 훈련을 통해 상호 신뢰를 구축하고 있다.

경제적으로, 인도는 한국과 2010년 체결된 포괄적 경제동반자협정을 기반으로 긴밀한 경제 관계를 유지하고 있다. 인도는 항만 인프라 현대화와 디지털화에 집중하고 있으며, 첸나이와 뭄바이 항만이 주요 거점으로 기능한다. 한국은 인도의 항만 디지털화와 스마트 항만 기술 도입을 지원하며, 물류 효율성을 향상시키는 데 기여하고 있다.

인도와의 협력에서 중요한 도전과제는 비동맹주의와 자국 중심의 외교 전략이다. 인도는 전통적으로 강대국 세력권에 반대하며, 모든 국가와 평화적 공존을 추구하는 정책을 유지하고 있다. 이러한 배경에서 한국과의 협력은 인도의 독립적 외교 노선과 상충하지 않도록 조율되어야 한다. 또한, 인도는 미국, 중국, 러시아 등 주요 강대국들과 복잡한 관계를 유지하고 있어, 한국과의 협력 방향이 특정 국가와의 외교적 균형과 충돌하지 않도록 고려해야 한다. 더불어 양국 간의 안보 협력은 2000년대 이후 본격화되었지만, 경제 관계에 비해 발전 속도가 더딘 것도 약점으로 작용한다.

## 2.7 지부티

지부티는 1977년 프랑스로부터 독립한 이후 홍해와 인도양을 연결하는 전략적 요충지로 자리 잡고 있다. 아프리카의 뿔 지역에 위치한 지부티는 세계 물류의 약 60%가 통과하는 지리적 중요성을 지닌다. 국토는 23,200 km<sup>2</sup>로 작지만, 유럽과 아시아를 연결하며, 걸프 국가 및 아프리카 내륙 국가들과의 교두보 역할을 한다. 이러한 지정학적 위치는 지부티의 경제적, 전략적 가치를 높이는 주요 요인이다.

지부티는 작은 국토와 제한된 천연자원으로 인해 국가 수입의 상당 부분을 항구 사용료와 군사 기지 임대료에 의존하고 있다. 특히, 홍해와 아덴만에서의 해적 소탕 작전에 참여하는 다국적 군대가 지부티를 기지로 활용하며, 이로 인해 중요한 해양 안보 허브로 기능하고 있다. 미국, 중국, 일본, 프랑스 등 여러 강대국이 지부티에 군사 기지를 운영 중이며, 이는 지부티가 다자간 군사 협력과 지정학적 안정성을 동시에 추구하는 전략을 보여준다.

정치적으로, 지부티는 실용주의적 외교 노선을 채택하고 있다. 서방 국가와의 전통적인 관계를 유지하면서도, 중국과의 협력을 통해 경제적·군사적 이익을 극대화하고 있다. 중국은 2014년 지부티와 방위협정 및 군사 기지 임대 계약을 체결하며, 지부티를 아프리카 내 군사 및 경제 영향력 확대의 거점으로 활용하고 있다. 이에 따라 지부티의 대중국 공공 부채가 증가하고 있으며, 이는 지부티 경제의 안정성을 위협하는 잠재적 위험 요소로 평가된다.

안보 측면에서 지부티는 대테러 및 해적 방지 활동의 핵심 역할을 하고 있다. 특히, 미국은 아프리카 사령부(AFRICOM, United States Africa Command)를 통해 지역 안보를 지원하며, 매년 지부티에 약 6천만 달러의 군사 지원을 제공한다. 일본 역시 2011년 지부티에 군사 기지를 설립하여 소말리아 해적 작전에 참여하고 있다. 이러한 군사적 활동은 지부티가 국제 안보 체계에서의 역할을 강화하는 데 상당한 수준으로 기여하고 있다.

경제적 측면에서는, 지부티의 주요 수입원은 항구 및 군사 기지 임대료이며, 이는 전체 경제의 상당 부분을 차지한다. 한국과의 경제 교역은 상대적으로 미미한 수준으로, 2023년 기준 한국의 대지부티 수출액은 3,081만 달러로 기록되었으나 수입액은 전무한 상황이다. 그러나 한국의 ODA를 통해 재난 구호, 에너지 지원, 인프라 개선, 교육 및 역량 강화 등 다양한 분야에서 협력 가능성이 열려 있다[7].

지부티와의 협력은 여러 기회를 제공하지만, 정치적 불안정성과 주변국 정세 불안이 도전과제로 작용한다. 1991년부터 2001년까지 지속된 내전은 지부티의 정치적 안정성에 큰 영향을 미쳤으며, 현재도 인접국인 소말리아, 에리트레아, 에티오피아와의 긴장이 남아 있다. 또한, 테러 위협과 대규모 난민 유입은 지부티의 안보 상황을 복잡하게 만드는 요인으로 작용한다.

## 2.8 오만

오만은 1974년 한국과 수교한 이후 정치, 외교, 경제, 안보 분야에서 지속적인 협력 관계를 유지하고 있다. 오만은 한국에 대해 우호적 입장을 견지하며, 국제기구 선거 등에서 한국을 지지해 왔다. 지리적으로 오만은 아라비아반도 남동단에 위치하며, 중동-

아프리카-인도양을 연결하는 전략적 허브로 호르무즈 해협을 접하고 있어 경제 및 안보 협력에서 중요한 파트너로 평가받고 있다.

안보 측면에서 오만은 한국 해군 청해부대가 빈번히 기항하는 주요 거점이다. 살랄라(Salala)와 무스카트(Muscat) 항구는 청해부대의 주요 기항지로, 해적 퇴치와 국제 선박 안전을 지원하는 데 핵심적인 역할을 한다. 2021년에는 한국의 국방부장관이 오만을 방문하여 국방 및 방산 협력 강화를 논의하며, 양국의 협력을 공고히 했다. 그러나 협력 항만 구축을 위해서는 정부 차원의 정치적, 안보적 관계가 강화되어야 한다는 점이 강조된다.

경제적으로, 오만은 석유 자원 고갈에 대비해 ‘비전 2040’을 추진하며 산업 다변화를 모색하고 있다. 한국 기업은 두쿰(Duqm) 경제특구 프로젝트에서 정유공장 건설과 스마트시티 협력 등 주요 사업에 참여해왔다. 특히, 2023년 포스코 컨소시엄은 오만 중동부 두쿰 지역에서 대규모 그린수소 사업권을 획득하여 연간 22만 톤의 그린수소를 생산할 계획이다. 이는 국내 기업이 추진하는 해외 최대 규모의 재생에너지 사업으로, 양국 간 차세대 에너지 협력을 심화시키는 계기가 될 것이다[8].

오만은 친서방 정책을 유지하며, 미국, 영국, 프랑스와 군사협력을 강화하고 있다. 이러한 관계 속에서 한국은 IT, 보건, 수산양식, 직업훈련 등 다양한 분야에서 협력 기회를 확대하고 있다. 항만 개발 또한 한국의 스마트 항만 기술과 연계하여 추진될 가

능성이 있으며, 이는 양국 경제 협력을 한층 더 심화시킬 수 있다.

### 3. 해외 협력 항만의 종합 우선순위

2장에서 논의한 해외협력 항만의 종합 우선순위를 단기 및 장기적 관점에서 구분하여 정리하면 다음과 같다.

#### 3.1 단기적 관점

단기적으로는 국방 차원에서의 필요성과 현 교류 실태를 기준으로 추진 가능성(현실성)에 초점을 두어 평가하였다. 우선 오만과 지부티는 높은 우선순위로 선정되었다. 오만은 2009년 이후 청해부대의 안정적인 후속 군수 지원을 제공하며, 작전 지역의 지리적 근접성 및 해군기지 사용의 만족도가 높다. 이러한 점에서 국방부 주도의 협력 항만 혹은 기지 사용 확대가 가능하다. 지부티는 다수 국가가 군사 기지를 운영하며, 한국이 기지를 구축할 경우 주변국의 민감도를 최소화할 수 있다. 지부티는 해적 퇴치 작전의 중심지로서, 해외 군사 기지에 대한 높은 수용성을 보여 한국과의 협력 항만 추진 가능성이 크다.

동남아 국가 중에서는 인도네시아와 필리핀이 우선시된다. 인도네시아는 한국과의 방산 협력 수준이 높으며, 정기 고위급 협의회를 통해 군사 및 경제 협

**Table 1.** Short-term priority assessment of overseas reliable ports

Category	Diplomatic Relations	Defense Relations	Logistics Support	Strategic Location	Characteristics of the Country	Important Considerations	Overall Assessment
Southeast Asia	Indonesia	●	●	●	●	●	3
	Philippines	●	●	●	●	●	4
	Vietnam	●	●	●	●	●	6
	Malaysia	●	●	●	●	●	5
	Singapore	●	●	●	●	●	8
South Asia	India	●	●	●	●	●	7
Africa	Djibouti	●	●	●	●	●	2
Middle East	Oman	●	●	●	●	●	1

\*Relative priority: ●(High), ●(Medium), ●(Low)

**Table 2.** Long-term priority assessment of overseas reliable ports

Category	Diplomatic Relations	Defense Relations	Logistics Support	Strategic Location	Characteristics of the Country	Important Considerations	Overall Assessment
Southeast Asia	Indonesia	●	●	●	●	●	2
	Philippines	●	●	●	●	●	7
	Vietnam	●	●	●	●	●	4
	Malaysia	●	●	●	●	●	5
	Singapore	●	●	●	●	●	3
South Asia	India	●	●	●	●	●	1
Africa	Djibouti	●	●	●	●	●	8
Middle East	Oman	●	●	●	●	●	6

\*Relative priority: ●(High), ●(Medium), ●(Low)

력을 다지고 있다. 필리핀은 한국과 친밀한 관계를 유지하고 있으며, 2024년부터 진행되는 군 현대화 사업에서 양국 해양안보 협력이 기대되어 이와 연계하여 추진해 볼 수 있다.

말레이시아와 베트남은 각각 경제 관계와 ODA 협력 측면에서 유리한 지점을 가지고 있다. 말레이시아는 말라카 해협 연안국으로 전략적 위치를 가지며, 한국 입장에서 말레이시아가 진행 중인 항만 프로젝트와 연계 가능성이 높다. 베트남은 경제 교류 규모와 고위급 교류가 활발하지만, 전통적인 외교 정책으로 인해 군사 기지 허가 가능성은 낮다.

### 3.2 장기적 관점

장기적으로는 항만 협력을 통한 한국의 범국가적 이익, 협력 국가의 성장 가능성, 그리고 지정학적 요충지로서의 가치를 중심으로 평가했다. 인도는 장기적 관점에서 가장 높은 우선순위를 가진다. 세계 2위의 인구와 첨단 기술 보유, 인도양의 전략적 위치는 한국의 국제적 위상을 높이는데 상당히 기여할 수 있다. 인도와의 협력은 경제 협력 기반 강화와 더불어 글로벌 중추국가로서의 역할 확대에 중요한 기회를 제공한다.

인도네시아는 두 번째 우선순위로 평가될 수 있으며, 풍부한 천연자원과 제조업 육성 전략(Making Indonesia 4.0)을 기반으로 한 한국과의 협력이 유망하다[9,10]. 특히, 양국 간의 경제 안보 협력과 공

급망 안정화는 장기적 상호 이익을 보장한다. 싱가포르의 안정적인 투자 환경과 첨단 기술을 기반으로 한 장기 협력이 고려되며, 항만 자동화 프로젝트를 통해 경제적 이익을 극대화할 가능성이 있다.

한편 동남아 국가 중 베트남은 희토류 등 핵심 광물 자원 등 지속적으로 경제 및 안보 협력이 확대될 것으로 기대된다. 마지막으로 말레이시아와 오만은 성장 잠재력이 상대적으로 낮으며, 필리핀과 지부티는 지정학적 부담이 다소 큰 것으로 평가된다. 따라서 장기적으로는 협력의 우선순위가 낮을 수 있다.

### 4. 결론: 해외협력항만 추진을 위한 준비

지금까지 해외협력항만의 필요성과 각 지역의 후보국별 특성을 검토하고, 장·단기적 관점에서 추진 가능한 우선순위를 종합 평가하였다. 여기서 중요한 것은 이러한 필요성과 후보국 평가, 우선순위 등이 모두 ‘한국’의 시각이며, 우리의 여망이 상대국의 이익과 부합하지 않는다면 아무런 의미가 없다는 점이다.

해외협력항만의 설치에 양국 간 정치적 신뢰도, 한국의 개발협력 및 투자, 무역은 물론 국방협력 관계 등 전방위적 요소가 복합적으로 작용하며, 무엇보다 양국의 이해관계가 일치했을 때 성사될 수 있다. 그러한 측면에서 볼 때 이는 단일 정부 부처가 추진하기도, 단기적으로 성사되기도 쉽지 않다.

따라서 해외협력항만은 우선 보유 필요성에 대한 국가적 공감대가 형성된 상태에서 외교부, 국방부,



해수부를 중심으로 각 부처별 세부적인 후보국 검토가 필요하다. 협력국 선정에 합의가 이루어지면 범부처 차원의 로드맵을 구상하고 구체적인 추진과제가 도출되어야 할 것이다. 이 과정에서 컨트롤타워 역할을 수행할 부처가 명확히 지정되어야 하며, 대상 국가와의 협의를 위한 별도의 소통 채널도 구축해야 한다.

해외협력항만은 해양과 무역에 의존하며 성장하는 한국의 번영에 필수적이며, “글로벌 중추국가” 비전 달성을 위한 시작이다. 현재가 아닌 미래를 위해 관련 논의를 시작해야 할 시점이 바로 지금이다.

## 참고문헌

- [1] 해양경찰청, “2024년 주요 업무계획,” 2024. 1.  
 [2] “Indonesia’s stubborn logistics dilemma,” East Asia Forum, August 18, 2023.

- [3] “싱가포르 메가포트 건설 추진 동향,” KIEP AIF, 2022. 9. 12. <https://www.kiep.go.kr/aif/businessDetail.es?systemcode=03&brdctsNo=335886&mid=a30400000000>  
 [4] Ministry of Foreign Affairs of Netherlands, Port Development in Malaysia, 2022.  
 [5] 대한민국정부, “한-필리핀 ‘전략적 동반자 관계’ 수립...공동선언문 채택” 2024. 10. 7. <https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148934742>.  
 [6] Vietnam News, “National marine plan outlines strategic vision”, 2024. 8. 13.  
 [7] 외교부, ‘지부티 개황,’ 2024. 5, [https://bel.mofa.go.kr/www/brd/m\\_4099/view.do?seq=367720](https://bel.mofa.go.kr/www/brd/m_4099/view.do?seq=367720).  
 [8] 주 오만 대한민국 대사관, “포스코 컨소시엄, 두쿰 그린수소 플랜트 부지 및 사업권 계약 체결,” 2023. 6. 26.  
 [9] “한-인도네시아 공동언론발표” 대통령실, 2022. 7. 28.  
 [10] “한-인도네시아 정상회담(9. 8) 결과” 대통령실, 2023. 9. 8.