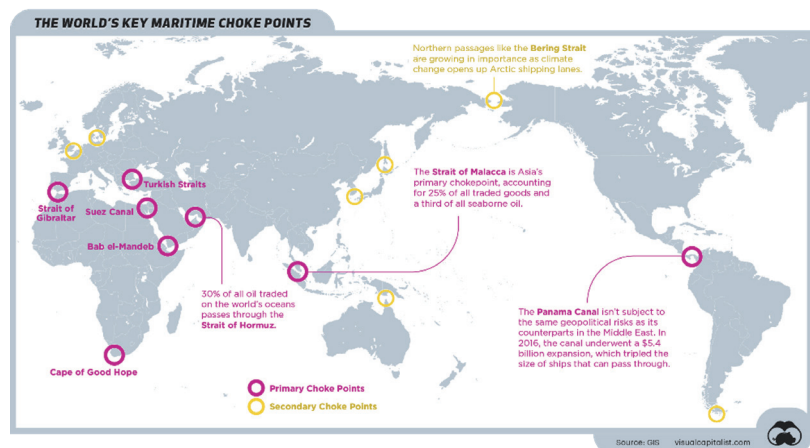


넥스트 호르무즈?: 수면 위로 떠오른 말라카 해협 리스크

초크포인트, 세계 경제의 아킬레스건

2026년 3월 이란 사태로 촉발된 호르무즈 해협(Strait of Hormuz) 봉쇄 위기는 전 세계 에너지 시장 및 경제에 큰 충격을 주었다. 하루 약 2,090만 배럴의 원유가 드나들던 중동의 에너지 대동맥이 막히자, 배럴당 70달러 수준이던 브렌트유 가격은 순식간에 110달러로 치솟았다. 우리나라를 비롯한 세계 각국은 비상사태를 선포하며 비축유 방출과 대체 공급선 확보에 나섰다. 호르무즈 위기는 단순한 지역 분쟁을 넘어, 전 세계 무역의 90% 이상을 책임지는 해상 물류가 소수의 병목(초크포인트, chokepoint)에 의해 얼마든지 마비될 수 있는 취약한 구조임을 여실히 보여주었다.

세계 주요 초크포인트 지리적 위치



* 출처: visualcapitalist.com

초크포인트란 지리적으로 좁고 대체 경로가 제한적인 해상 물류 통로를 의미한다. 이곳이 지정학적 요인으로 불안정해지거나 봉쇄 되면 글로벌 공급망 전체에 차질이 발생한다. 호르무즈 사태 이후 세계는 해상 물류의 생명선이 되는 주요 초크포인트들에 다시 주목하기 시작했다. 예멘 앞바다의 바브엘만데브 해협(Strait of Bab el-Mandeb), 이집트 수에즈 운하(Suez Canal), 중미를 가로지르는 파나마 운하(Panama Canal), 터키 해협(Turkish Strait), 그리고 동남아시아의 말라카 해협(Strait of Malacca) 등이 대표적이다. 이 중에서도 말라카 해협은 일일 물동량과 전략적 가치 측면에서 호르무즈 해협을 능가하는 '세계에서 가장 바쁜 수로'다. 최근 이곳에서도 지정학적 긴장이 고조되고 있다.

세계 주요 초크포인트 비교

	말라카	호르무즈	바브 엘만데브	수에즈	튀르키예	파나마
일일 원유 물동량 (만 배럴)	2,370	2,090	420	490	370	230
연간 통과 선박수 (척)	102,525	42,000	24,000	13,200	40,000	10,000
세계 해상 물류 분담률 (%)	23.7	11.1	8.7	12	3.1	3.0
최협 거리 (km)	2.7	33	29	193	0.7	80
주요 리스크	혼잡, 해적	지정학적 긴장	해적, 내전	혼잡, 사고	혼잡, 날씨	가뭄, 사고

* 출처: ANDMAN PARTNERS(2025), Nippon Maritime Center(2025), CSIS(2025) 등 종합

세계 최대 초크포인트 말라카 해협의 취약성

말라카 해협은 인도네시아 수마트라섬과 말레이반도 사이를 흐르는 약 900km의 수로로, 인도양에서 남중국해를 거쳐 태평양을 연결하는 동남아 해상 물류의 대동맥이다. 미국 전략국제문제연구소(CSIS)에 따르면 전 세계 해상 물류의 약 24%가 이곳을 통과하며, 원유의 45%, 자동차의 25%, 식량의 23%가 말라카 해협을 통과한다. 2025년 상반기 기준 하루 약 2,370만 배럴의 원유가 이곳을 통과했는데, 이는 호르무즈(2,090만 배럴)를 초과하는 수치다. 원유뿐 아니라 각종 전자제품, 소비재, 기계류, 식량 등 거의 모든 상품군이 이 좁은 수로를 지난다.

말라카 해협은 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 3국이 1971년 수립한 삼자협력체제에 따라 공동 관리되고 있다. 태국도 일부 해역에서 부분적으로 협력한다. 이들은 해적 대응과 항행 안전을 위해 공동 순찰을 실시하는데, 지난해 크게 급증했던 해적 활동이 올해 초 크게 감소한 것도 이러한 협력의 성과다. 그러나 이 협력은 운영적 이슈, 즉 해적과 안전 문제에만 집중되어 있다. 지정학적 압력이나 외부 강대국의 개입에 대응할 공동 전략이나 의사결정 메커니즘은 아직 부재한 상황이다.

말라카 해협의 전략적 가치는 높지만 그만큼 물리적 취약성도 크다. 우선 해협의 최협 지점인 필립스 수로(Phillips Channel)의 폭은 불과 2.7km에 불과하다. 이는 호르무즈 해협 최협 거리 33km의 1/12 수준이다. 수심도 30m 이하로 대형유조선(VLCC)의 통과가 가능하긴 하지만 여유는 거의 없다. 이러한 물리적 제약은 충돌, 좌초, 유류 유출 등의 사고 위험을 높일 뿐 아니라, 의도적 봉쇄나 방해에도 취약하다는 의미다. 대체 경로도 제한적이다. 인도네시아 영해 내 순다(Sunda) 해협이나 롬복(Lombok) 해협을 통해 우회할 수는 있지만, 약 5일의 추가 항해 시간과 연료비 증가가 발생한다. 무엇보다 싱가포르의 급유 인프라를 이용할 수 없다는 치명적 단점이 있다.

말라카 해협 주변 지도



* 출처: aseanbriefing.com

수면 위로 떠오른 지정학적 리스크 시그널

현재의 호르무즈 위기처럼 극단적이지는 않지만, 말라카 해협에서도 지정학적 긴장이 조용히 고조되고 있다.

지난 4월 22일, 인도네시아 재무장관 푸르바야 유디 사데와(Purbaya Yudhi Sadewa)는 이란 사태로 호르무즈 해협 통행료 징수 가능성이 제기되자 “말라카 해협을 통과하는 선박에 대해서도 통행료를 징수할 수 있다”고 말했다가 논란이 일자 몇 시간 만에 발언을 철회했다. 같은 날 싱가포르 외무장관이 “호르무즈 해협 통행료 협상은 말라카 해협에도 위험한 선례가 될 것”이라고 지적하며 국제법 준수를 강조하면서 논란은 일단락되었다. 그러나 호르무즈 사태의 연쇄효과로 말라카에서도 전략적 해상 수송로에 대한 리스크와 비용 부담 문제가 수면 위로 떠오른 것이다.

일주일 전인 4월 14일, 미국 펜타곤에서는 더욱 의미심장한 사건이 있었다. 미국과 인도네시아가 ‘주요 국방협력 파트너십 (MDCP: Major Defense Cooperation Partnership)’을 발표하며, 미군의 인도네시아 영공 접근권 확대를 포함한 군사안보 분야 협력을 논의한 것이다. 공식적으로는 훈련과 역량 구축을 목적으로 하지만, 많은 군사 전문가들은 이를 말라카 해협에 대한 미국의 실질적인 감시와 통제 능력을 강화하려는 전략적 움직임으로 해석하고 있다.

이와 더불어 같은 시기 태국은 말라카 해협의 위기를 기회로 인식한 듯 부총리가 나서 한화 약 40조 원 규모의 ‘Kra Land Bridge’ 프로젝트 추진을 재확인하는 성명을 발표했다. 해당 프로젝트는 태국 남부를 가로지르는 내륙 운하(Thai Canal)를 건설해 말라카 해협을 우회하는 육상 물류 경로를 만들겠다는 구상이다. 완공되면 말라카 대비 약 2~3일의 운송 시간을 단축할 수 있다. 막대한 비용 문제와 기술적 난이도로 실현 가능성에 대해서는 의문이 제기되지만, 호르무즈 사태 이후 말라카 해협 봉쇄가 ‘가능한 상상의 범위’ 안에 들어왔다는 점이 중요하다.

이와 같이 말라카 해협을 둘러싼 최근 일련의 움직임들은 말라카 봉쇄가 ‘미래의 잠재적 위기’를 넘어 ‘현재 진행형 리스크’로 전환되고 있음을 시사한다. 물론 말라카를 둘러싼 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 3국은 그간 국제 해상 질서 속에서 비교적 안정적으로 해협을 관리해왔다는 점에서, 세계 경제를 볼모로 벼랑 끝 전술을 펼치고 있는 이란 호르무즈 상황과 동일선상에서 보기는 어렵다. 그러나 초크포인트는 완전히 봉쇄되지 않더라도 주변의 지정학적 긴장 수위가 높아지는 것 자체만으로도 많은 영향을 받을 수 있다. 안보 목적의 감시 강화, 일시적 통행 제한 등은 보험료 증가, 운항 경로 조정 등 비용을 수반한 리스크로 현실화될 수 있다.

‘말라카 딜레마’에 직면한 중국

말라카 해협 봉쇄에 대한 우려와 상상이 현실화될 경우 가장 큰 피해가 예상되는 국가는 중국이다. 중국 원유 수입의 약 75%가 이 좁은 해협을 통과하는 만큼, 말라카를 둘러싼 지정학적 긴장 고조는 중국 경제안보의 핵심 변수로 떠오를 가능성이 크다.

지난 20년간 중국은 ‘말라카 딜레마’* 해소를 위해 막대한 투자를 해왔다. 중앙아시아와 러시아를 잇는 원유 파이프라인, 중국과 미얀마를 잇는 경제회랑, 중국과 파키스탄을 잇는 경제회랑(CPEC: China-Pakistan Economic Corridor) 개발에 수백억 달러를 쏟아부었다. 특히 CPEC의 핵심인 파키스탄 과다르(Gwadar) 항구는 아라비아해에 직접 접근할 수 있어 말라카를 완전히 우회할 수 있는 전략적 요충지로 주목받았다. 중국은 과다르 항구 건설에 약 620억 달러(한화 약 80조 원)를 투자했고, 파키스탄을 통과해 항구와 신장(Xinjiang) 지역을 연결하는 3,000km 송유관 건설도 추진하고 있다. 하지만 프로젝트의 진척은 더디며, 아직까지 중국 원유 수입에서 기여하는 비중은 매우 미미한 수준이다. 2026년 현재 중국이 육상 수송을 통해 들여오는 원유의 양은 하루 약 370만 배럴로, 일일 소비량인 1,500만 배럴의 약 25% 정도에 그치고 있다.

* 말라카 딜레마: 2003년 중국 후진타오 주석이 처음 언급한 용어로, 중국의 경제 성장이 자국이 통제하지 못하는 좁은 해협을 통과하는 에너지와 무역 흐름에 의존하는 것이 중국의 치명적인 전략적 취약성이라는 점을 경고

이 밖에 중국은 내부적으로도 전략적 완충장치를 마련하고 있다. 13억 배럴 이상의 비축유는 세계 최대 규모로, IEA의 권고 수준인 90일분(3개월)을 2배 이상 뛰어넘는 6~9개월분의 원유를 저장하고 있다. 공격적인 전기차 보급 확대도 수송용 연료 사용량 감축에 기여했다. 2024년 기준 전기차 보급으로 일일 약 43만 배럴의 석유 소비를 대체했으며, 이는 중국 전체 하루 소비량의 약 3%에 해당한다. 이처럼 중국의 다각적인 대응 노력에도 불구하고 ‘말라카 딜레마’에 직면한 중국의 구조적 취약성은 아직까지 근본적으로 해결되지 못하고 있다.

말라카 딜레마와 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC)



* 출처: dyamisservice.com

삼중 리스크에 노출된 한국, 선제적 대응 시급

말라카 해협은 지정학적 리스크는 중국만의 문제가 아니다. 한국 역시 같은 해협에 에너지, 공급망, 수출 경로를 크게 의존하고 있어 말라카의 불안정성이 높아질수록 중국과 마찬가지로, 혹은 그 이상으로 심각한 경제적 타격에 노출될 수밖에 없다.

구체적으로 살펴보면 한국은 말라카 리스크에 삼중으로 노출된 처지다. 첫째, 에너지 안보다. 한국은 현재 진행 중인 리스크인 호르무즈 해협(중동 원유 약 80%)과 잠재적 리스크인 말라카 해협(동남아 LNG 및 중동 원유의 경유지)에 동시에 의존한다. 둘째, 공급망 취약성이다. 한국의 주요 제조업(반도체, 배터리, 전자제품, 자동차 부품 등)은 China+1 전략의 일환으로 동남아 여러 곳에 공급망 네트워크를 확장했는데, 이들도 역시 말라카를 중심으로 연결(중간재 교역 등)된다. 셋째, 수출 경로다. 말라카는 한국의 대유럽, 대중동, 대인도, 대아프리카 수출의 핵심 통로로, 말라카 봉쇄 리스크는 한국의 수출 다각화 전략에도 차질을 가져올 수 있다.

이러한 삼중 리스크에 대응하기 위해서는 다층적인 접근이 필요하다. 우선 호르무즈 사태 이후에도 비축유 확대를 지속하여 만일의 사태에 대비해 6개월 이상의 여유분을 확보해야 한다. 에너지 도입선 다변화도 시급한데, 호주·미국산 원유와 LNG는 말라카와 호르무즈를 경유하지 않고 태평양 직항로를 통해 도입할 수 있어 전략적 가치가 크다. 외교 차원에서는 ASEAN 3국(인도네시아·말레이시아·싱가포르)과의 협력을 강화하고, 한-ASEAN 해양 협력기금 확대 및 말라카 해협 순찰 체제(MSP: Malacca Straits Patrol) 참여 확대를 검토하는 것도 하나의 방안이다.

기업은 공급망 전략을 재편해야 한다. 그간 기업은 자유무역 시대의 비용 최소화 원칙에 따라 공급망을 구축해왔다. 그러나 이제는 미국의 관세, 유럽의 규제, 중국의 공세뿐 아니라 지금까지 당연하게 여겼던 교역로의 물리적 안정성 리스크까지 고려해야 하는 시대가 되었다. China+1 전략을 넘어 ASEAN+India+Mexico 분산 전략을 추진해 동남아 집중도를 낮추고 지정학적 리스크를 분산하는 것이 핵심이다. 이제 공급망 전략은 단순한 비용 효율성을 넘어 회복탄력성(resilience)과 리스크 관리를 핵심 가치로 삼아야 한다.

보다 장기적으로는 북극항로 개발에도 관심을 기울일 필요가 있다. 북극항로는 아시아-유럽 간 운송 거리를 약 40% 단축하며 중동·동남아 초크포인트를 완전히 우회할 수 있다. 기후변화로 북극해 항행 가능 기간이 늘어나는 만큼, 북극항로와 알래스카는 향후 미국과 유럽, 아시아-태평양의 동맹국을 연결하는 새로운 전략적 거점이 될 가능성이 있다. 한국은 쇄빙선 건조, 북극항로 전략 연구, 러시아·북유럽·미국 알래스카와의 협력 등을 통해 장기적 대안을 마련해야 한다.

호르무즈 해협 위기는 세계 경제가 주요 초크포인트에 얼마나 깊이 의존하고 있는지를 다시 확인시켰다. 말라카 해협은 당장 봉쇄될 가능성은 낮지만, 지정학적 긴장과 비용 전가 가능성만으로도 한국의 에너지 안보, 공급망 안정, 수출 물류에 실질적 부담을 줄 수 있다. 한국은 말라카 리스크가 위기 상황에서 갑자기 표면화되기 전에, 에너지 도입선과 공급망, 물류 경로를 다변화하고 ASEAN과의 해양협력을 강화해야 한다. 초크포인트 리스크는 더 이상 해운업계만의 문제가 아니라, 한국 경제 전체의 회복탄력성(resilience)을 좌우하는 경제안보 과제다. FKI