

이슈브리프 835호
(2026. 4.24)

호르무즈 해협 통행료 부과 논쟁과 국제 해양 질서의 균열 가능성 검토

제835호

김경숙 kgs0717@inss.re.kr
홍건식 hks21c@inss.re.kr



국문초록

이란의 호르무즈 해협 통행료 부과 시도는 단순한 징수를 넘어 국제 해양 질서와 항행의 자유 원칙을 흔드는 중대한 도전이다. 세계 원유 물동량의 핵심 통로인 호르무즈 해협이 지정학적 협상 수단으로 활용될 경우 글로벌 공급망과 에너지 시장의 불안정성이 커질 수밖에 없다. 이는 물류비 상승, 보험료 증가, 공급망 재편, 해상 초크포인트의 무기화로 이어질 가능성이 크다. 한국은 원유 수입의 상당 부분을 중동과 호르무즈 해협에 의존하고 있어 유가 급등과 수출 경쟁력 약화, 안보 비용 증가 등 직접적 타격이 예상된다. 따라서 국제 공조를 통한 항행 자유 수호, 실용 외교 강화, 에너지 수입선 다변화, 전략 비축 확대, 공급망 안정화 등 경제안보 대응 전략 마련을 고려해야 한다.

주제어 : 호르무즈 해협 통행료, 공급망과 에너지 시장의 불안정성, 초크포인트의 무기화, 국제 해양 질서의 균열 가능성, 항행 자유 수호, 실용 외교, 위기관리, 국제 공조

호르무즈 해협을 봉쇄하고 통행료를 부과¹⁾하려는 이란의 위협으로 국제 해양 질서의 근간이 흔들리고 있다. 호르무즈 해협을 둘러싼 ‘통행료’ 논란은 단순한 경제적 징수를 넘어, 2차 세계대전 이후 확립된 ‘항행의 자유’라는 국제법을 뒤흔드는 지정학적 사건이다. 세계 원유 물동량의 약 20%가 지나가는 좁은 수로에 통행료를 부과하겠다는 이란의 움직임은 미국과의 전쟁에서 글로벌 공급망을 인질로 잡는 고도의 정치적 승부수다. 이란이 국제해양법상 자연 해협인 호르무즈 해협의 통제권을 행사할 경우, 국제 해양 질서에 반하는 위협한 선례가 될 수 있다. 지정학적 위협의 상시화로 국제 해협의 자유로운 통행이 위협받는 상황에서 한국 경제안보에 미칠 영향 점검이 필요한 때이다.

이란의 목적: 생존을 위한 ‘에너지 인질극’

이란의 지도자 모즈타바 하메네이는 성명을 통해 호르무즈 해협을 관리하고 통행료를 받는 새로운 관리 체제를 만드시 도입하겠다는 점을 분명히 했다. 전쟁으로 인한 피해를 보상 받고 호르무즈 해협의 영구적인 안정을 보호하기 위한 관리 권한을 행사하기 위해 일정 수준의 통행료가 필요하다는 주장이다. 4월 21일 현지시간 이란 의회(마즐리스)는 호르무즈 해협에 대한 이란의 통제권을 명시한 법안의 본회의 상정을 가결했다. 이는 ‘호르무즈 해협에 대한 이란의 주권 확립에 관한 법률’이라는 명칭의 12개 조항으로 구성되었다. 해협 통행료는 공개되지 않았지만, 선박 한 척당 200만달러(약 30억원) 또는 수에즈·파나마 운하처럼 약 40만달러(약 6억원)의 통행료 징수 방안이 거론된다. 한편 이란은 종전협상 가운데 호르무즈 해협의 통행료 문제를 대미 협상 카드로 활용하며 조건부·제한적 개방 등 탄력적으로 조정하고 있다.²⁾

1) <https://www.asiae.co.kr/en/article/2026040110390846691>

2) <https://www.yna.co.kr/view/AKR20260418058400099>

이란이 통행료를 부과하는 전략적 명분은 첫째, 미국을 향한 ‘벼랑 끝 전술’이다. 이란은 호르무즈 해협 통항 문제를 미국과의 협상 카드로 활용하며 제재 완화 및 동결 자산 해제를 주요 요구사항으로 제시하고 있다. 이란의 이 같은 행동은 미국과의 협상 테이블에서 몸값을 높이기 위한 ‘정치적 무기’의 성격이 짙다. 이란이 호르무즈 해협 통제 조치를 반복하는 이유도 해협의 통행권을 도구로 활용해 미국을 압박해 흔들려는 고도의 협상 전술로 볼 수 있다. 둘째, 중동 지역에서 이란의 통제력을 강화하려는 것이다. 호르무즈 해협을 장악하고 자국 주도의 통행 프로토콜을 마련해 외교적 협상력을 높이는 동시에, 중동 지역 내 영향력을 확대함으로써 역내 질서의 주도권을 확보하고 에너지 공급망까지 주도하려는 의도이다. 셋째, 탈달러화 및 자국 통화 결제 강화를 통해 중동 지역 내 미국의 페트로 달러에 대응하기 위함이다. 이란은 호르무즈 해협을 통과하는 유조선들에 대해 통행료를 미국 달러가 아닌 자국 통화(리알화)나 위안화 등으로 결제하도록 유도하고 있다. 이는 기존의 ‘페트로 달러’ 체제를 흔들고 경제적 고립에서 벗어나려는 전략적 움직임이다. 끝으로 파탄 난 이란 경제의 회생이다. 오랜 제재로 고갈된 국고를 채우기 위해 연간 수십조 원에 달하는 통행료를 징수하겠다는 계산이다. 통행료를 통해 국가 재건을 위한 수익을 창출하고 경제를 활성화하겠다는 것이다.

이란의 통행료 징수는 글로벌 해양 질서 균열의 전조

이란이 호르무즈 해협에서 통행료 징수를 ‘안보 서비스’ 제공의 대가라고 주장하고 있으나, 이를 강행하는 것은 국제 관습법을 정면으로 위반하는 불법적 행위이다. 이란은 수에즈 운하와 파나마 운하, 튀르키예의 보스포루스 해협 사례를 들어 통행료

부과의 정당성을 주장하고 있다. 그러나 이는 국제법적으로 명백한 ‘비약’이다. 수에즈와 파나마는 인간이 막대한 비용을 들여 건설한 인공 운하로, 시설 유지 및 운영 비용 회수 차원에서 연안국의 관리권과 사용료 징수를 부과하고 있다. 튀르키예의 보스포루스 해협은 흑해와 지중해를 잇는 천연의 요충지이며, 자연 해협으로 통항 자체에 대한 요금 부과는 금지되어 있다. 다만, 몽트뢰 협약에 따라 군함의 통과를 제한할 뿐, 민간 선박의 통항 자체에 요금을 매기지 않는다. 통행료 역시 등대, 구조, 의료 등 실비 수준에 한정된다. 이 같은 이유로 유엔 산하 국제해사기구(IMO) 등 국제사회는 통행료 징수를 불법으로 규정하고 반대하고 있다. 더불어 UN 해양법(UNCLOS)에서도 자연 해협에서의 ‘무해통항권’과 ‘통과통항권’을 보장하며, 특정 국가가 통행료를 부과하는 것을 엄격히 금지한다. 결국, 호르무즈 해협은 자연 해협인 만큼, 특정 국가가 일방적으로 통행료를 부과하는 것은 국제법 위반 소지가 크다.

이란이 자연 해협인 호르무즈 해협에 통행료를 부과해 공공재적 성격의 자유로운 항해를 전제로 한 해양 질서를 ‘수익 모델’로 전환한다면, 글로벌 해양 질서에 균열이 발생할 수 있다. 첫째, ‘항행의 자유’ 원칙의 훼손이다. 해양 질서는 ‘공공재로서의 바다’에서 ‘연안국의 자산’으로 급격히 변질될 수 있다. UN 해양법(UNCLOS)상 국제 해협은 모든 선박의 ‘무해통항권’ 또는 ‘통과통항권’이 보장되는 공해이다. 이란의 통행료 부과는 이를 정면으로 부정하는 행위로, 향후 므라카 해협 등 다른 전략적 요충지에서도 유사한 권리 주장의 빌미가 될 수 있다.

둘째, 해상 초크포인트(Chokepoint)의 지정학적 무기화이다. 단순한 경제적 이득을 넘어, 특정 국가가 지리적 이점을 이용해 국제 물류망을 인질로 잡고 정치적 협상 카드로 활용하는

‘지정학적 레버리지’ 전략이 확산될 수 있다. 플라카 해협, 바브엘만데브 등 다른 주요 초크포인트(Chokepoint) 연안국들이 연쇄적으로 통행료를 요구하는 ‘도미노 현상’이 일어날 수 있다.

셋째, 전 세계 주요 해상 통항로의 자산화 및 분쟁화로 이어질 경우, 세계 해상 질서 혼란과 불확실성은 더 커질 수밖에 없다. 이는 곧 효율 중심의 글로벌 물류 패러다임의 붕괴를 의미한다. ‘공공재’인 바다를 이용해 저비용으로 해상운송을 하던 시대는 종말을 고하고 ‘지정학적 세금’이 고정 비용으로 편입되면서 물류비용의 상시적 상승이 일상화될 것이다. 통행료는 최종적으로는 소비자 가격에 반영되어 ‘해상발 인플레이션’을 고착화할 것이다. 분쟁 가능성이 상존하는 항로에 대한 보험료 인상, 민간 선사들의 무장 보안요원을 고용 및 국가 차원에서 함대를 파견해 호위 등 리스크 프리미엄도 추가 부담이 된다.

넷째, 글로벌 물류비용의 상시적 상승과 함께 공급망의 파편화도 가속할 것이다. 효율(Just-in-Time)보다는 정치적으로 안전(Just-in-Case)한 경로가 선호되면서 공급망 분산과 블록화가 가속할 것이다. 호르무즈 해협 대신에 육상 송유관, 북극 항로, 철도 운송 등으로 운송망 리스크 분산을 시도할 것이나 이는 각 경로를 장악한 국가(러시아, 중국, 산유국 등)에 대한 개별적 의존도를 높일 위험도 있다. 통행료 갈등은 해운 시장을 파편화하고 ‘이란-중국-러시아’ 블록과 ‘미국-서방’ 블록 간 대립을 심화시킬 것이다. 기업들은 물류 경로가 불확실해지면 비용이 들더라도 재고를 비축하는 전략으로 선회할 것이다. 이는 자금 회전율을 낮추고 글로벌 공급망의 유연성을 저해할 것으로 보인다.

이란의 통행료 부과는 해상 질서의 혼란 야기

국제사회는 이란의 통행료 부과를 ‘현대판 해적 행위’ 또는 ‘국가 차원의 갈취’로 규정하고 있어 이란이 통행료를 실제 징수할 경우 이를 통제할 수단이 많지 않을뿐더러, 더욱 중동 지역의 불안정성을 더욱 확대할 가능성이 있다. 미국과 서방이 이란의 통행료 부과에 대한 경제적 제재를 가하더라도 이란은 중국과 러시아의 도움으로 ‘우회’할 수 있으며, 통행료를 달러 대신 위안화 또는 암호화폐 등 대체재를 통해 이들의 금융 제재를 무력화할 가능성이 있다. 더불어 미국이 이란과 거래하는 중국 기업을 제재(세컨더리 보이콧) 하려 해도 그 한계가 분명하다. 중국이 희토류 수출통제 등 맞대응으로 보복할 수 있으며, 통행료 지불을 ‘안전 분담금’으로 정당화할 수도 있다.

가장 큰 문제는 유엔 안보리 결의의 실효성 상실이다. 중국과 러시아의 거부권 행사로 이란에 대한 UN 차원의 공식적인 경제 봉쇄나 군사적 조치는 불가능하다.³⁾ 따라서, 미국은 다국적 연합군을 통한 ‘임의 수색’이나 ‘호위’, 이란에 대한 역봉쇄와 같은 수단을 활용할 수 있다. 그러나 이는 호르무즈 해협 통제권 강화를 시도하는 이란과의 군사적 충돌 위험을 높여 결국 유가를 폭등시키는 ‘부메랑’으로 작용할 우려가 있다.

미국의 이란에 대한 제재는 ‘핀셋형’ 방식으로도 진행될 가능성이 있다. 우선, 통행료 지불 기업에 대한 보험 및 재보험 차단이다. 서방 보험사가 선적 보험을 거부하게 만들어, 이란에 통행료를 내는 선박의 운항 리스크를 높이는 방식이다. 이와 함께 통행료가 이란 혁명수비대(IRGC)로 유입될 경우, 이를

3) 중국과 러시아는 호르무즈 해협 재개방과 선박 보호를 촉구하는 바레인 주도의 안보리 결의안에 대해 상임이사국으로서 거부권(2026.4.7)을 행사했다.

테러 지원 행위로 규정하여 관련 자산을 동결하거나 관련자에게 막대한 벌금을 부과할 수 있다. 더불어 서방 시장 의존도가 높은 해운사들이 이란 항로를 꺼리도록 유도해 이란의 수입원을 간접적으로 줄이는 선별적 기업 압박 전략도 고려할 수 있다.

결국, 이란의 통행료 부과를 둘러싼 갈등은 제재의 실효성 보다는 ‘누가 더 오래 버티느냐’의 진흙탕 싸움이 될 가능성이 크다. 중국과 러시아가 이란의 행보를 사실상 방치하거나 적극적으로 비호하는 한, 서방의 압박은 제한적일 수밖에 없다. 중국과 러시아는 이란의 통행료 부과가 가져올 해상 질서 혼란에 대한 우려보다는, 미국의 영향력을 견제하고 자국의 전략적·경제적 이익(위안화 국제화 등)을 더 우선시 하기 때문이다.⁴⁾

한국의 경제안보에 미치는 파장

호르무즈 해협 통행료 부과 논란은 에너지의 70% 이상을 호르무즈에 의존하는 한국으로서는 ‘국가 비상사태’가 될 것이다. 한국에 미치는 실질적 여파는 첫째, 에너지 물가 폭등이다. 통행료는 곧 유가 상승으로 직결되며, 이는 국내 제조원가 상승과 가계 경제 위축을 초래한다. 중간재를 수입해 가공 후 수출하는 구조인 한국은 물류비 상승으로 인한 수출 경쟁력 약화가 우려된다.

둘째, 안보 비용의 증가다. 우리 해군의 청해부대 등 호위 역량 과전 요구가 거세질 것이며, 이는 국방 예산과 외교적 부담으로 이어진다. 민간 선사들이 자체 무장 보안요원을 고용할 때도 보안 및 호위 비용을 포함한 물류비용의 상시적 상승이 불가피하다.

4) <https://www.nytimes.com/2026/04/07/world/middleeast/un-resolution-veto-strait-of-hormuz-china-russia.html>

셋째, 공급망 재편의 압박이다. 특정 해역의 리스크가 상시화됨에 따라, 북극 항로나 육상 송유관 등 막대한 비용이 드는 대안 경로를 강제로 확보해야 하는 상황에 놓이게 된다. 거대한 비용 부담에도 불구하고 동남아나 중동 위주의 생산 거점을 지리적으로 더 안전하거나 소비처와 가까운 지역(Near-shoring)으로 공급망을 재설계해야 하는 압박에 직면하게 될 것이다.

결국, 호르무즈 해협 긴장 고조와 통행료 논란은 국제사회가 쌓아온 항행의 자유라는 신뢰가 지정학적 이익 앞에 얼마나 취약한지를 보여주는 상징적 사건이다. 바닷길이 막히는 것은 곧 한국 경제의 심장이 멈추는 것과 다름없기 때문이다. 중동 질서의 불확실성과 호르무즈 해협 리스크의 상시화 국면에서 한국이 취할 수 있는 현실적인 외교적 기조는 국제 공조와 헤징(Hedging) 및 비용 분산이다.

글로벌 해양 질서의 전환기, 국익 중심의 실용 외교 추진해야

첫째, 글로벌 해양 질서의 전환기에 한국은 국익 중심의 실용 외교를 바탕으로 글로벌 협력을 강화해야 한다. 한국은 국제 해양법 준수를 위한 다자간 공조에 적극적으로 참여할 필요가 있다. 다자간 항행 안전 파트너십을 강화하고 우리 선박의 안전 통항을 담보받기 위해 UAE, 카타르와 같이 중개자를 활용한 ‘우회 외교’가 필요하다. 이란과의 실무적 협력 채널을 유지해 호르무즈 해협의 긴장이 고조되더라도 한국 선박이 최우선 타격이나 나포 대상이 되지 않도록 관리하는 Low-key 외교가 필수적이다.

둘째, 돌발 상황에 대비한 위기관리와 비상대응체제를 정비해야 한다. 에너지 도입선의 다변화와 전략 비축유 확대라는

근본적인 생존 방안을 더 늦기 전에 재점검할 필요가 있다. 현재 70% 수준인 중동 의존도를 낮추는 데는 거대한 경제적·물리적 장벽이 존재한다. 중질유에 최적화된 정유시설의 기술적 제한, 물류비용과 공급 안정성 등의 이유로 원유 도입선을 단기간에 바꾸기는 쉽지 않다. 수에즈 운하나 북극 항로 등 대안 경로도 단순 운임 외에 특수환경 할증 보험료나 쇄빙선 에스코트 비용, 외교적 리스크와 같은 추가 비용이 발생하기 때문이다. 더불어 화석연료 의존도를 낮추는 에너지 믹스 전환에도 막대한 시간과 비용이 소요된다. 따라서, 중동 의존도를 점진적으로 낮추고 대체 항로를 확보하되, 상승하는 물류비용을 사회적으로 수용할 필요가 있다. 에너지 도입선 다변화에 대한 보조금 지원, 국가 차원의 해상 보험 기금 검토와 같이 비싼 비용을 감수하더라도 우회 경로와 대안 공급원을 확보하는 ‘보험료 지불’ 차원의 경제 운용이 필요한 시점이다.

셋째, 주요 해협의 통제권을 둘러싼 강대국들의 이해관계가 충돌하는 전환의 시대에 헤징(Hedging) 및 비용 분산 전략이 필요하다. 기존 항로의 지정학적 리스크 분산과 공급망 위기로 인한 취약성 보완을 위해 핵심 산업의 공급망 체질을 근본적으로 바꿀 필요가 있다. 디지털 공급망 컨트롤 타워를 통해 실시간 리스크를 모니터링하고 최적의 경로를 도출하는 디지털 트윈 기반 물류 시스템을 가동할 필요가 있다. 통행료 논란에 민감한 배터리 등 핵심 산업의 리스크를 줄이기 위해 공급망 안정 항로를 확보하고 만약의 사태에 대비(Just-in-Case)해 주요 소재의 재고를 확충할 필요가 있다. 공급망 다변화와 전략적 협력에 세계 최고의 상업용 LNG 쇄빙선 및 핵심 조선 기술력 등 한국의 기술력을 지렛대로 활용하는 전략이 필요하다.

호르무즈 해협 통행료 논란은 단순히 중동 지역의 갈등을 넘어, 국제 해양 질서와 글로벌 공급망의 안정성에 대한 근본적 도전으로 상징한다. 이란의 행보는 ‘항행의 자유’라는 국제법적 원칙을 흔들며, 바다를 공공재가 아닌 지정학적 자산으로 전환하려는 위험한 선례를 남길 수 있다. 한국을 비롯한 에너지 의존도가 높은 국가들에 이는 곧 경제안보의 심장부를 위협하는 사안이다. 따라서 한국은 국제 공조와 실용 외교를 통해 위기를 관리하고, 공급망 다변화와 에너지 믹스 전환을 통해 구조적 취약성을 줄여야 한다. 호르무즈 해협의 긴장은 국제 해양 질서가 얼마나 취약한지를 보여주는 경고이며, 동시에 한국이 미래의 불확실성 속에서 국가 생존 전략을 재정립해야 할 시점이다.

//끝//

본 내용은 집필자 개인의 견해이며,
국가안보전략연구원의 공식입장과는 다를 수 있습니다.