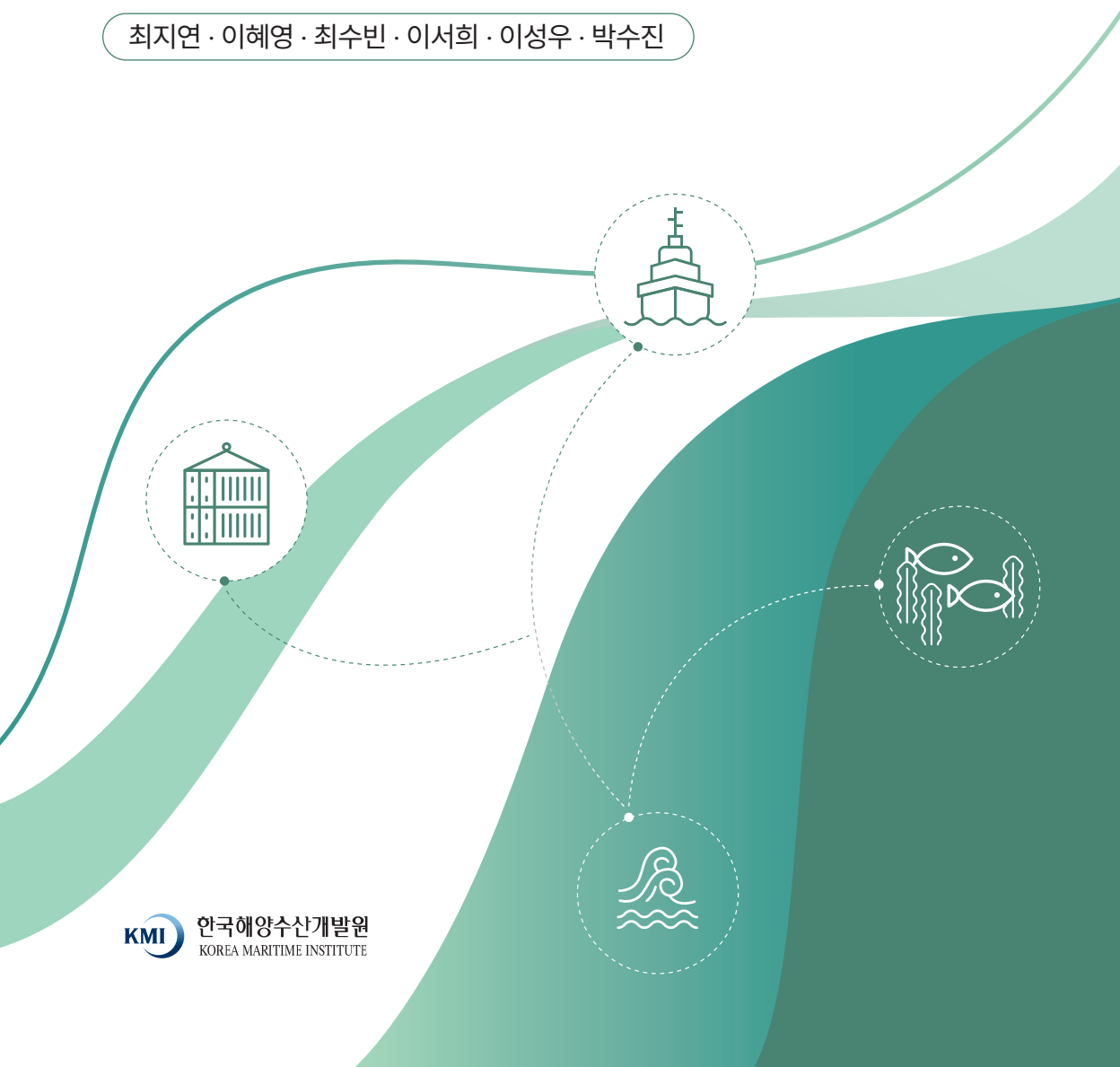
일반연구 2025-03

한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 연구

Strategic Framework for Strengthening ROK–ASEAN Maritime Cooperation: Policy Analysis and Recommendations

최지연 · 이혜영 · 최수빈 · 이서희 · 이성우 · 박수진



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

일반연구 2025-03

한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 연구

Strategic Framework for Strengthening ROK-ASEAN Maritime Cooperation: Policy Analysis and Recommendations

최지연·이혜영·최수빈·이서희·이성우·박수진

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**최지연, 이혜영, 최수빈, 이서희, 이성우, 박수진**
내부연구진	연구책임자 최지연 한국해양수산개발원 해양연구본부 부연구위원 공동연구원 이혜영 한국해양수산개발원 해양연구본부 전문연구원 공동연구원 최수빈 한국해양수산개발원 해양연구본부 전문연구원 공동연구원 이서희 한국해양수산개발원 글로벌전략연구본부 전문연구원 공동연구원 이성우 한국해양수산개발원 해운물류·해사연구본부 선임연구위원 공동연구원 박수진 한국해양수산개발원 해양연구본부 선임연구위원

연구기간	2025. 1. 1. ~ 2025. 10. 31.

보고서 집필내역

연구책임자	최지연 연구총괄, 제1장, 제2장 제3절 일부, 제3장, 제4장 제1절, 제2절 일부, 제5장
내부연구진	이혜영 제2장 제1절, 제2절 일부, 제3절 일부, 제4장 제2절 일부 최수빈 제2장 제2절 일부, 제3절 일부, 제4장 제2절 일부 이서희 제2장 제2절 일부, 제4장 제2절 일부 이성우 제4장 제2절 일부 박수진 제4장 제2절 일부

산·학·연·정 연구자문위원	강선주 국립외교원 외교안보연구소 교수 김도훈 국립부경대학교 교수 라미령 대외경제정책연구원 연구위원 박민정 국립외교원 외교안보연구소 연구교수 이숙연 국방대학교 교수 이재현 아산정책연구원 수석연구위원 최인아 대외경제정책연구원 연구위원 Sooyeob Kim UN ESCAP Economic Affairs Officer Mahesh PRADHAN COBSEA Coordinator 이주영 해양수산부 국제협력총괄과 연구관

※순서는 산·학·연·정 순임

발간사

1940년대 브레튼우즈 체제의 성립 이후 80여 년 동안 국제사회는 협력과 합의에 기초한 자유주의적 다자질서 하에서 비교적 안정된 규범과 균형을 유지해왔다. 그러나 21세기에 들어서면서 탈세계화(deglobalization)와 미·중 간 패권 경쟁 심화로 국제질서는 협력보다 경쟁을, 규범보다 이해관계를 중시하는 방향으로 재편되고 있다. 특히, 오늘날 국제정세는 전쟁과 팬데믹, 기후위기, 금융 불안, 그리고 인공지능(AI)을 비롯한 과학기술의 급속한 발전이 복합적으로 얽히며 그 어느 때보다 빠르게 변화하고 있다. 이러한 변화 속에서 국가 간 경쟁과 협력의 경계가 끊임없이 재정의되고, 국제질서의 구조적 전환이 가속화되고 있다.

특히 글로벌 지정학의 중심축이 해양으로 이동하고 있다. 해양은 안보와 경제, 과학기술, 환경을 포괄하는 복합 전략공간으로, 국제사회는 해양을 중심으로 인류 공동의 현안에 관한 솔루션을 찾기 위해 새로운 다자협력체계를 설계하고 있다. 이러한 흐름 속에서 해양은 더 이상 주변적 영역이 아니라, 국제질서 재편의 핵심 무대이자 협력의 시험대로 부상하고 있다. 한국은 이러한 변화의 중심에서 국제질서 전환에 능동적으로 대응하고, 자국의 전략적 위치를 공고히 하며, 국제사회 속 역할을 주도적으로 설계해야 하는 과제에 직면해 있다. 지금이야말로 한국이 새로운 외교·정책적 방향을 정립하고, 책임 있는 중견국으로서의 위상을 강화해야 할 전환의 분기점(epochal turning point)이라 할 수 있다.

한국과 아세안의 협력관계는 지난 35년간 꾸준히 확대해 왔다. 그동안 아세안은 정치·경제적 다변화를 통해 역내 협력을 강화하고, 불확실한 국제질서 속에서도 균형과 연대를 추구하는 안정적이고 신뢰할 수 있는 지역 파트너로 발전해 왔다. 특히 아세안은 우리와 오랜 기간 전략적 관계를 맺어온 해양 공동체로, 인도양과 태평양을 연결하는 전략적 해양 교차점이자 세계 해양경제의 중심축으로 기능하고 있다. 이러한 지정학적·지경학적 가치는 한국이 추진하는 해양 외교 전략, 블루이코노미, 해양환경 및 기후 대응 협력과 긴밀히 연계되어 있다. 따라서 아세안은 한국이 책임 있는 중견국으로서 외교적 위상을 확장하고, 해양을 매개로 한 실질적 협력 네트워크를 강화할 수 있는 가장 현실적이고 전략적인 파트너라 할 수 있다.

이러한 급변하는 해양질서 속에, 지금은 글로벌 해양 이니셔티브를 주도할 선도국가로서 한국의 역할을 새롭게 정립하고, 블루외교(Blue Diplomacy) 전략을 마련해야 할 시점이다. 이러한 상황에서 신뢰가 쌓인 파트너인 아세안과의 전략적 해양 협력체계를 구축하는 일은, 변화하는 국제질서 속에서 한국의 해양 외교 기반을 강화하고, 나아가 한국의 해양 실용 외교(Pragmatic Maritime Diplomacy)를 구현할 테스트베드이자 새로운 지역 협력의 모범 사례(Best Practice)를 창출하기 위한 핵심 과제라 할 수 있다. 따라서 본 연구 「한-아세안 해양협력 전략적 추진방안 연구」는 이러한 시대적 요구에 부응하여, 아세안의 지리적·지정학적 특성과 한국의 정책 역량을 종합적으로 고려한 실천적 해양협력 전략과 정책 실행 로드맵을 제시하고자 하였다. 특히 본 연구는 그간 국내에서 충분히 다루어지지 않았던 한-아세안 해양협력의 체계적 분석과 제도적 기반 마련 방향을 제시하고 있다. 이를 통해 본 연구가 한-아세안 해양 전략적 포괄 관계를 심화하고 상호 호혜적 협력체계를 강화하는 지속적 모멘텀(momentum)이 될 것이라 확신한다.

연구책임자로서 이 연구를 충실히 최지연 부연구위원과 연구진으로 참여한 이혜영, 최수빈, 이서희 전문연구원, 이성우, 박수진 선임연구위원의 수고에 감사의 뜻을 표한다. 아울러 아산정책연구원 이재현 수석연구위원, 국립외교원 강선주 교수와 박민정 연구교수, 국방대학교 이숙연 교수, 대외경제정책연구원 라미령, 최인아 연구위원, 부경대학교 김도훈 교수, 동아시아해역조정기구(COBSEA) 마헤시 프라단 사무국장과 진현정 담당관, 유엔 아시아태평양경제사회위원회(UN ESCAP) 김수엽 박사, 해양수산부 국제협력총괄과 이주영 연구관를 포함하여 아끼지 않고 연구에 도움을 주신 분들께도 감사드린다.

2025년 12월
한국해양수산개발원
원장 **조 정 희**

목차

정책제안 _ i

요약 _ v

Executive Summary _ xv

01 서론 _1

제1절 연구 개요 1
1. 연구 배경 및 필요성 1
2. 연구 목적 5

제2절 연구 내용 및 방법 7
1. 연구 내용 및 흐름 7
2. 연구 방법 10

제3절 선행연구 분석과 차별성 15
1. 선행연구 분석 15
2. 선행연구와의 차별성 20

02 국제정세 변화와 아세안의 해양 전략적 관계 분석 _23

제1절 국제정세 변화 속 아세안의 전략적 중요성 23
1. 다극 체계 재편과 해양 거버넌스 변화 23
2. 아세안의 해양 전략적 중요성 32

제2절 주요국의 대(對)아세안 해양협력과 특징 37
1. 미국의 대(對)아세안 해양협력 37
2. 중국의 대(對)아세안 해양협력 44
3. 일본의 대(對)아세안 해양협력 54
4. 기타 주요국의 대(對)아세안 해양협력 64

제3절 아세안 역내 해양협력체계와 거버넌스 75
1. ASEAN 공동체 비전과 전략 프레임워크 75

2. ASEAN 해양협력 이니셔티브 93
3. ASEAN 해양협력 거버넌스 103
제4절 소결 및 시사점 108

03 한-아세안 해양협력 현황과 발전 과제 진단 _113

제1절 한-아세안 해양협력 발전 과정과 성과 분석 113
1. 한-아세안 해양협력관계 전개 과정 113
2. 한-아세안 해양협력 프레임워크 129
3. 한-아세안 해양협력 주요 성과와 한계 141
제2절 아세안 회원국별 해양협력 심층분석 164
1. 아세안 회원국별 분류 개요와 적용 164
2. 아세안 회원국별 해양협력 가능성 비교분석 170
제3절 한-아세안 해양협력 전문가 인식 진단 분석 178
1. 진단 체계 개요 178
2. 한-아세안 해양협력 성과와 한계 진단 180
3. 해양협력 추진 전략방향: 진단과 제언 198
제4절 소결 및 시사점 213

04 한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 _219

제1절 한-아세안 해양협력 전략체계 구축 방향 219
1. 한-아세안 해양협력 전략 환경 분석 219
2. 한-아세안 해양협력 목표와 전략 239
제2절 한-아세안 해양협력 전략별 중점 추진 과제 253
1. 포용적 블루이코노미의 혁신 성장 협력 253
2. 건강한 해양환경과 기후 회복력 강화 협력 265
3. 안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력 280
4. 지속 가능한 해양협력 이행 거버넌스 구축 292

05 결론 및 정책 제언 _299

제1절 결론 및 정책 제언 299
1. 요약 및 결론 299
2. 정책 제언 301
제2절 연구의 한계와 향후 연구 방향 320

참고문헌 _323

부 록 _349

표 목차

〈표 1-1〉 국정과제와의 연계성 ····· 4
〈표 1-2〉 연구의 내용적 범위 ····· 8
〈표 1-3〉 전문가 워크숍 및 자문 ····· 11
〈표 1-4〉 전문가 심층 토론 주제 및 세부 AGENDA ····· 12
〈표 1-5〉 전문가 의견조사의 개요 ····· 13
〈표 1-6〉 선행연구와의 차별성 ····· 21
〈표 2-1〉 미-아세안 상호 관세율 ····· 28
〈표 2-2〉 미-아세안 협력관계 발전 개요 ····· 38
〈표 2-3〉 미-아세안 주요 해양협력 내용 ····· 41
〈표 2-4〉 제10차와 제11차 미-아세안 정상회의 주요 해양협력 ····· 42
〈표 2-5〉 중-아세안 협력관계 발전 개요 ····· 45
〈표 2-6〉 중-아세안 주요 해양협력 내용 ····· 50
〈표 2-7〉 중-아세안 DOC 및 COC 전개 과정 ····· 53
〈표 2-8〉 일본-아세안 협력관계 발전 과정 ····· 54
〈표 2-9〉 일-아세안 주요 해양협력 내용 ····· 58
〈표 2-10〉 일본 FOIP 2016과 2023 비교 ····· 60
〈표 2-11〉 일본 FOIP(2023) 주요내용 ····· 61
〈표 2-12〉 EU-아세안 주요 해양협력 내용 ····· 67
〈표 2-13〉 호주-아세안 경제협력 프로그램 개요 ····· 72
〈표 2-14〉 ACV 2045의 4대 전략계획과 해양협력 연계 가능성 ····· 77
〈표 2-15〉 AOIP 4대 협력 부문 및 주요내용 ····· 81
〈표 2-16〉 ASEAN 신흥 해양 이슈와 대응 방안 ····· 84
〈표 2-17〉 아세안 경제공동체 전략계획('26~'30) 주요내용 ····· 86
〈표 2-18〉 아세안 연계성 전략계획('26~'35)의 해양협력 연계 내용 ····· 91
〈표 2-19〉 ASEAN 블루이코노미 프레임워크 핵심전략 ····· 95
〈표 2-20〉 RPOA-IUU의 주요 내용 ····· 97
〈표 2-21〉 아세안 수산 협력 전략계획의 주요내용 ····· 99
〈표 2-22〉 해양쓰레기 대응 ASEAN 역내 실행 계획 주요내용 ····· 101
〈표 2-23〉 주요 해양안보 관련 거버넌스 ····· 104
〈표 2-24〉 주요 수산·식량안보 관련 거버넌스 ····· 105

〈표 2-25〉 주요 해양환경·지속가능성 관련 거버넌스 ····· 107
〈표 2-26〉 제2장의 정책적 시사점 ····· 112
〈표 3-1〉 해양안보 협력 기반 구축 단계의 주요 의제와 성과 ····· 119
〈표 3-2〉 해양환경·자원 협력 확대 단계의 해양협력 세부 의제와 성과 ····· 121
〈표 3-3〉 해양협력 다층적 심화 단계의 주요 의제와 성과 ····· 123
〈표 3-4〉 해양협력 전략화 단계의 주요 의제와 성과 ····· 126
〈표 3-5〉 '한-아세안 연대구상'의 해양협력 주요내용 ····· 129
〈표 3-6〉 '2026-2030 한-아세안 행동계획'의 해양협력 주요내용 ····· 132
〈표 3-7〉 1990-2024년간 AKCF 해양 관련 사업 현황 ····· 137
〈표 3-8〉 2021~2024년간 BKCF 사업 중 해양수산 관련 사업 현황 ····· 140
〈표 3-9〉 한-아세안 해양안보 협력 주요 성과 ····· 144
〈표 3-10〉 한-아세안 주요 연합 해양안보 훈련 및 활동 ····· 145
〈표 3-11〉 한-아세안 해양경제협력 주요 성과 ····· 149
〈표 3-12〉 대아세안 수산 관련 ODA 사업 현황 ····· 150
〈표 3-13〉 대아세안 항만 개발사업 현황 ····· 153
〈표 3-14〉 한-아세안 해양환경협력 주요 성과 ····· 158
〈표 3-15〉 아세안 기후위기·해양환경협력 주요 국제기구 현황 ····· 159
〈표 3-16〉 대아세안 해양쓰레기 관련 ODA 사업 현황 ····· 160
〈표 3-17〉 아세안 해양협력 전략별 회원국 분류 기준 ····· 165
〈표 3-18〉 아세안 해양협력 전략적 중요성 평가 체계 ····· 166
〈표 3-19〉 아세안 회원국별 지표 Z-score와 최종 점수 ····· 169
〈표 3-20〉 한-아세안 해양협력 전략을 위한 회원국 분류 ····· 170
〈표 3-21〉 핵심 전략적 해양협력국의 협력 가능성 비교 ····· 172
〈표 3-22〉 전략적 해양협력국의 협력 가능성 비교 ····· 174
〈표 3-23〉 주요 해양협력국의 협력 가능성 비교 ····· 176
〈표 3-24〉 전문가 의견조사의 응답자 분포 ····· 178
〈표 3-25〉 전문가 의견조사 체계와 내용 ····· 179
〈표 3-26〉 한-아세안의 전반적 협력 수준의 소속 기관별 인식 ····· 182
〈표 3-27〉 한-아세안 해양협력 수준의 전문 분야별 인식 ····· 184
〈표 3-28〉 한-아세안 전반적 협력 수준 대비 해양협력 수준의 전문가 인식 수준 ·· 185

〈표 3-29〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 수준 비교 ····· 187
〈표 3-30〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 이유 ····· 188
〈표 3-31〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 이유 비교 ····· 189
〈표 3-32〉 현재 해양협력의 미흡 및 보완 필요 분야 ····· 190
〈표 3-33〉 현재 해양협력의 미흡 및 보완 필요 분야 비교 ····· 191
〈표 3-34〉 아세안 중심성과 연계성의 해양협력 전략적 의미 ····· 192
〈표 3-35〉 아세안 중심성과 연계성의 해양협력 전략적 의미 비교 ····· 193
〈표 3-36〉 아세안 전략과 해양협력 의제 연계 평가 ····· 195
〈표 3-37〉 아세안 전략과 해양협력 의제 연계 평가 비교 ····· 197
〈표 3-38〉 해양협력의 중점 현안 ····· 199
〈표 3-39〉 해양협력의 중점 현안 비교 ····· 200
〈표 3-40〉 해양협력의 전략적 실행 방안 ····· 201
〈표 3-41〉 해양협력의 전략적 실행 방안 비교 ····· 203
〈표 3-42〉 맞춤형 해양 전략 수립 시 주요 고려요소 ····· 205
〈표 3-43〉 맞춤형 해양 전략 수립·이행시 한계 ····· 206
〈표 3-44〉 한-아세안 해양협력의 전략적 제언 ····· 212
〈표 3-45〉 3장의 정책적 시사점 ····· 217
〈표 4-1〉 한-아세안 주요 회원국별 해양대화 추진 현황 ····· 221
〈표 4-2〉 한-아세안 해양협력 강점의 PEST 분류 ····· 222
〈표 4-3〉 한-아세안 해양협력 약점의 PEST 분류 ····· 224
〈표 4-4〉 한-아세안 해양협력 기회의 PEST 분류 ····· 228
〈표 4-5〉 한-아세안 해양협력 위협의 PEST 분류 ····· 230
〈표 4-6〉 한-아세안 해양협력 SO 전략방향 ····· 232
〈표 4-7〉 한-아세안 해양협력 ST 전략방향 ····· 234
〈표 4-8〉 한-아세안 해양협력 WO 전략방향 ····· 236
〈표 4-9〉 한-아세안 해양협력 WT 전략방향 ····· 238
〈표 4-10〉 한-아세안 해양협력 네 가지 원칙(안) ····· 242
〈표 4-11〉 한-아세안 해양협력 3대 목표(안) ····· 244
〈표 4-12〉 블루 파이낸스 적용 사례 ····· 250
〈표 4-13〉 포용적 블루이코노미 혁신 성장 협력의 중점과제 ····· 254

〈표 4-14〉 건강한 해양환경과 기후 회복력 강화 중점과제 ····· 266
〈표 4-15〉 한국의 어구 순환 관리 대책 ····· 268
〈표 4-16〉 안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력의 중점과제 ····· 280
〈표 4-17〉 지속 가능한 해양협력 이행 거버넌스 구축 ····· 292
〈표 5-1〉 한-아세안 이원적 해양협력 거버넌스 체계(안) ····· 303
〈표 5-2〉 한-아세안 싱크탱크 포럼 단계별 구성(안) ····· 305
〈표 5-3〉 디지털 블루이코노미 이니셔티브 추진체계(안) ····· 308
〈표 5-4〉 AI 기반 해상연계성 이니셔티브 추진체계(안) ····· 310
〈표 5-5〉 한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십 구축(안) ····· 313
〈표 5-6〉 한-아세안 지속 가능한 블루파이낸스 생태계 구축(안) ····· 315
〈표 5-7〉 블루 외교(Blue Diplomacy) 강화: 해양 외교 플랫폼 구축(안) ····· 317
〈표 5-8〉 한-아세안 해양거버넌스 아카데미(AKMGA) 구축(안) ····· 318

그림 목차

〈그림 1-1〉 아세안(ASEAN)의 지정학적 위치 ····· 2
〈그림 1-2〉 연구의 흐름도 ····· 9
〈그림 2-1〉 인도-태평양 지정학적 경쟁 구도 ····· 31
〈그림 2-2〉 인도-태평양 주요 해상 교통로 ····· 35
〈그림 2-3〉 중-아세안 해양협력 히트맵(2020-2025) ····· 49
〈그림 2-4〉 ASEAN 블루이코노미 프레임워크 구조 ····· 95
〈그림 3-1〉 한-아세안 협력관계 발전단계 ····· 114
〈그림 3-2〉 한-아세안 해양협력 주요 의제 발전단계 ····· 118
〈그림 3-3〉 2024년 진행 중인 AKCF 사업 총예산 규모 ····· 136
〈그림 3-4〉 BIMP-EAGA의 공간적 범위 ····· 139
〈그림 3-5〉 한-아세안 무역량 추이 ····· 142
〈그림 3-6〉 한-아세안 상호 방문객 추이 ····· 142
〈그림 3-7〉 아세안 시각에서 본 주요국의 정치·전략적 영향력 비교 ····· 147
〈그림 3-8〉 한-아세안 수산물 교역규모 성장 추이 ····· 152
〈그림 3-9〉 한-아세안 기후위기·해양환경협력 메커니즘 ····· 157
〈그림 3-10〉 아세안의 탄소시장 잠재 연간 수익 ····· 161
〈그림 3-11〉 한-아세안의 전반적 협력 수준 ····· 181
〈그림 3-12〉 한-아세안의 해양협력 수준 ····· 183
〈그림 3-13〉 한-아세안 전반적 협력 수준 대비 해양협력 수준 ····· 184
〈그림 3-14〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 수준 ····· 186
〈그림 3-15〉 아세안 회원국의 전략적 중요성 평가 ····· 207
〈그림 4-1〉 글로벌 해양경제 전망 시나리오 ····· 227
〈그림 4-2〉 SWOT 전략의 종합 ····· 240
〈그림 4-3〉 회원국별 해양협력국 분류(안) ····· 248
〈그림 4-4〉 한-아세안 해양협력 전략체계(안) ····· 252
〈그림 4-5〉 글로벌 공급망 이원화 개념도 ····· 256
〈그림 4-6〉 한국의 해양환경 조사·진단·대응체계 ····· 271
〈그림 4-7〉 산호 삼각지대 분포도 ····· 273

약어

- AADCP(Australia-ASEAN Development Cooperation Program): 호주-아세안 개발협력 프로그램
- ABCF(ASEAN Blue Carbon and Finance Profiling): 아세안 블루카본 및 금융 프로파일링
- ABEF(ASEAN Blue Economy Framework): 아세안 블루이코노미 프레임워크
- ACB(ASEAN Centre for Biodiversity): 아세안생물다양성센터
- ACCSAP(ASEAN Climate Change Strategic Action Plan): ASEAN 기후변화 전략적 행동계획
- ACDS(ASEAN Catch Documentation Scheme): 아세안 어획물 문서화 계획
- ACFTA(ASEAN-China Free Trade Area): 아세안-중국 자유무역협정
- ACV 2045(ASEAN Community Vision 2045): 아세안 공동체 비전 2045
- ADMM-Plus(ASEAN Defence Ministers' Meeting Plus): 아세안 확대 국방장관회의
- AEM-USTR(ASEAN Economic Ministers-U.S. Trade Representative): 아세안 경제장관-미국 무역대표부
- AFSRF(ASEAN Food Safety Regulatory Framework): 아세안 식품 안전 규제 프레임워크
- AITIGA(ASEAN-India Trade in Goods Agreement): 아세안-인도 상품 무역협정
- AKCF(ASEAN-Korea Cooperation Fund): 한-아세안 협력기금
- AKCMM(ASEAN-Korea Cooperation for Methane Mitigation): 한-아세안 메탄 감축 협력
- AKMGA(ASEAN-Korea Maritime Governance Academy): 한-아세안 해양거버넌스 아카데미
- AMAF(ASEAN Ministerial Meeting on Agriculture and Forestry): ASEAN 농림부 장관회의
- AMF(ASEAN Maritime Forum): ASEAN 해양 포럼
- AMM(ASEAN Ministerial Meeting): 아세안 각료회의

- AMO(ASEAN Maritime Outlook): 아세안 해양전망
- AN-IUU(ASEAN Network for Combating IUU Fishing): ASEAN IUU 어업 대응 네트워크
- AOIP(ASEAN Outlook on the Indo-Pacific): 인도-태평양에 대한 아세안 관점
- ARF(ASEAN Regional Forum): 아세안 지역 포럼
- ASCC(ASEAN Socio-Cultural Community): ASEAN 사회-문화 공동체
- ASEAN Cyber Shield Project(ASEAN Cyber Shield Project): 아세안 사이버쉴드 프로젝트
- ASEAN-CRN(ASEAN Climate Resilience Network): 아세안 기후회복력 네트워크
- ASEAN-ISIS(ASEAN Institutes of Strategic and International Studies): 아세안 전략 국제 문제 연구소 네트워크
- ASOEN(ASEAN Senior Officials on the Environment): ASEAN 환경 고위급 관리 회의
- ASSM(ASEAN Single Shipping Market): 아세안 단일 해운시장
- ASWGFi(ASEAN Sectoral Working Group on Fisheries): ASEAN 수산 부문 실무그룹
- AU(African Union): 아프리카연합
- AUKUS(Australia-United Kingdom-United States Security Partnership): 호주·영국·미국 전략파트너십
- AWGCC(ASEAN Working Group on Climate Change): ASEAN 기후변화 실무그룹
- AWGCME(ASEAN Working Group on Coastal and Marine Environment): ASEAN 연안 및 해양환경 실무그룹
- BBNJ(Biodiversity Beyond National Jurisdiction Agreement): 국가관할권 이원 지역의 해양생물다양성 보전 및 지속 가능한 이용에 관한 협정
- BCOCP(Korea-ASEAN Blue Carbon & Ocean Circular Partnership): 한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십
- BKCF(BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund): 한-해양 동남아 협력기금

- BRI(Belt and Road Initiative): 일대일로
- CBD(Convention on Biological Diversity): 생물다양성협약
- CCUS(Carbon Capture, Utilization and Storage): 탄소 포집·활용·저장
- CEFIA(Cleaner Energy Future Initiative for ASEAN): 아세안 청정에너지 미래 이니셔티브
- COBSEA(Coordinating Body on the Seas of East Asia): 동아시아해역조정기구
- COC(Code of Conduct in the South China Sea): 남중국해 행동강령
- CSP(Comprehensive Strategic Partnership): 포괄적 전략적 동반자 관계
- DBEI(Digital Blue Economy Initiative): 블루이코노미 이니셔티브
- DOC(Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea): 남중국해 당사국 행동선언
- EACP(East Asia Climate Partnership): 동아시아 기후파트너십
- EAMF(Expanded ASEAN Maritime Forum): 확대 ASEAN 해양 포럼
- E-CDT(Electronic Catch Documentation and Traceability System): 전자 어획증명제
- EPR(Extended Producer Responsibility): 생산자책임 재활용제도
- ERIA(Economic Research Institute for ASEAN and East Asia): 아세안·동아시아경제연구소
- FMC(Fisheries Monitoring Center): 조업감시시스템
- FOIP(Free and Open Indo-Pacific): 자유롭고 열린 인도-태평양
- FONOP(Freedom of Navigation Operation): 항행의 자유 작전
- GBF(Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework): 쿤밍-몬트리올 글로벌 생물다양성 프레임워크
- IAI(Initiative for ASEAN Integration): 아세안 통합 이니셔티브
- IBCI(International Blue Carbon Institute): 국제 블루카본 연구소
- ICAO(International Civil Aviation Organization): 국제민간항공기구

- IMF(International Monetary Fund): 국제통화기금
- IPOI(Indo-Pacific Oceans Initiative): 인도-태평양 해양이니셔티브
- IUU(Illegal, Unreported and Unregulated Fishing): 불법·비보고·비규제 어업
- JAPHUS(Japan-Philippines-US trilateral security cooperation): 일본-미국-필리핀 3자 간 안보 협력체
- KASI(Korea-ASEAN Solidarity Initiative): 한-아세안 연대구상
- KIOTEC(Korea-Indonesia Ocean and Fisheries Integrated Technical Education Center): 한-인도네시아 해양수산 통합기술훈련센터
- LDCs(Least Developed Countries): 최빈개도국
- MDA(Maritime Domain Awareness): 해양영역인식
- MLEAs(Maritime Law Enforcement Agencies): 해양법 집행기관
- MPAC 2025(Master Plan on ASEAN Connectivity 2025): 아세안 연계성 종합계획 2025
- MRO(Maintenance, Repair and Overhaul): 유지·보수·정비
- MSMEs(Micro, Small, and Medium-sized Enterprises): 중소기업
- MSP(Marine Spatial Planning): 해양공간계획
- MUSP(Mekong-U.S. Partnership): 메콩-미국 파트너십
- NATO(North Atlantic Treaty Organization): 북대서양조약기구
- NDC(Nationally Determined Contribution): 국가온실가스감축목표
- NSEDP(National Socio-Economic Development Plan): 국가경제사회개발계획
- NSS(National Security Strategy): 국가안보전략
- OAU(Organization of African Unity): 아프리카통일기구
- ODA(Official Development Assistance): 공적개발원조
- OSA(Official Security Assistance): 공식 안보 지원
- PCA(Permanent Court of Arbitration): 상설중재재판소

- PEMSEA(Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia): 동아시아해양환경관리협력기구
- PoA(Plan of Action): 행동계획
- PSM(Port State Measures): 항만국 조치
- Quad(Quadrilateral Security Dialogue): 4자 안보 협의체
- RAA(Reciprocal Access Agreement): 상호접근협정
- RDCA(Regional Development Cooperation Agreement): 지역 개발 협력 협정
- RPOA-IUU(Regional Plan of Action to Promote Responsible Fishing Practices including Combating IUU Fishing): 책임 있는 어업 관행 촉진 및 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응을 위한 지역행동계획
- SAR(Search and Rescue): 수색·구조
- SCF(ASEAN-Korea Special Cooperation Fund): 아세안특별협력기금
- SEAFDEC(Southeast Asian Fisheries Development Center): 동남아시아 수산개발기구
- SEA-MaP(Southeast Asia Programme on Marine Plastics): 해양플라스틱 대응 동남아시아 지역 프로그램
- SLOC(Sea Lines of Communication): 해상교통로
- SPA-Fisheries(Strategic Plan Of Action On ASEAN Cooperation On Fisheries): 아세안 수산 협력 전략계획
- TAC(Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia): 동남아 우호협력조약
- UNASUR(Union of South American Nations): 남미국가연합
- UNCLOS(United Nations Convention on the Law of the Sea): 유엔해양법협약
- VMS(Vessel Monitoring System): 위성 기반 선박 위치추적
- WB(World Bank): 세계은행

정책제안

▌협력 거버넌스의 제도화

(1) 해양협력 이원적 거버넌스 체계 구축

- 외교부(전략·조정 트랙)와 해양수산부(집행·관리 트랙)가 역할을 분담하는 dual-track cooperation framework(이원적 협력체계) 구축
- (추진 내용) ①외교부는 AOIP, ACV 2045, PoA 2026-2030 등 아세안 전략과의 정합성 관리 및 다자협력 채널(AMF/EAMF, EAS/ARF 등) 조율 담당 ② 해수부는 '다자협력정책과(또는 국제협력전략실)' 신설을 통해 전략-집행-성과평가를 통합 관리하는 전략본부형 플랫폼으로 전환
- (한-아세안 해양협력 워킹그룹(Working Group) 제도화) 외교부·해수부 공동 주관, 관계기관 참여 상설 협의체로 사업 점검·신규 과제 발굴·성과 환류 수행

(2) 한-아세안 해양 싱크탱크 포럼 운영

- 정부 간 협의체 한계를 보완하기 위한 정책-지식-집행 연계형 삼중 구조(triple-layer governance) 플랫폼 구축
- (단계별 운영전략) ① 단기(1~2년): KMI 주도 사무국 운영, 초기 연구의제 설정 및 실증 협력 추진→② 중기(2~3년): KMI-한-아세안센터 공동 운영, 다자협력체계(AMF/EAMF, ADB, ERIA 등) 연계 강화 →③ 장기(2년 이후): ASEAN 사무국과 MOU 체결, 정례 포럼으로 제도화

▌블루이코노미 혁신 협력

(1) 디지털 블루이코노미 이니셔티브(DBEI)

- 해양산업의 디지털화·데이터화를 추진하는 공동 협력 플랫폼 구축
- (추진 내용) ①AI 물류관리, 실시간 화물추적, 자동화 항만 운영 등 스마트 항만·물류 혁신 ②AI·IoT 기반 스마트양식(Aquaculture 4.0) 및 IUU 어업 감시 강화 ③한-아세안 해양 데이터 허브 구축 및 ASEAN Data Governance Framework 정합성 확보 ④디지털 해양아카데미 설립, Blue Tech Forum·Blue Innovation Fund 조성

(2) AI 기반 해상연계성 이니셔티브(AIMCI)

- AI·빅데이터·위성·드론·IoT 기술을 융합한 지능형 해상연계성(Intelligent Maritime Connectivity) 체계 구축
- (추진 내용) ①AI 물류 예측 및 스케줄링, 운항 경로 최적화 시스템 도입 ②위성·드론·센서 기반 AI 융합 MDA 감시체계 구축 ③항만·선박·물류 기관 간 실시간 데이터 공유 플랫폼 운영 ④AI 기반 위기 대응·안전관리 알고리즘 개발 및 조기경보 시스템 운영

▌환경·기후 연계 협력

(1) 한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십(BCOCP)

- 기후·생태·자원 순환 통합형 협력 플랫폼 구축
- (추진 내용) ①맹그로브·잘피 복원 및 탄소흡수량 측정 시스템 구축 ②해양 쓰레기 대응기금(Marine Waste Response Fund) 설립 및 재활용 인프라 강화 ③기후 적응형 연안 재해 조기경보체계 및 지역 레질리언스 프로그램 운영 ④KMI·KIOST-ACB-UNEP-PEMSEA 등과 공동연구 네트워크 운영

(2) 한-아세안 지속 가능한 블루파이낸스 생태계 구축

- ODA·민간·국제기구 협력기반 순환형 금융협력 구조(blended finance) 구축
- (추진 내용) ①AKCF·KOICA·EDCF + ADB·ERIA·PROBLUE·GCF 연계한 다원적 재원 체계 마련 ②공동 펀드 설립 및 한국(플랫폼 설계)–아세안(프로젝트 발굴) 역할 분담 ③블루카본·순환경제 프로젝트의 투자형 모델 전환

▌규칙 기반 해양질서 협력

(1) 블루 외교(Blue Diplomacy) 강화

- 해양을 경쟁이 아닌 협력·신뢰의 공간으로 전환하는 외교 프레임 구축
- (추진 내용) ①한-아세안 해양안보 워킹그룹 설치 및 블루 외교 포럼 정례화 ②EAS·ARF·AMF/EAMF 등 아세안 다자협력체계와의 정책 순환 구조 형성 ③한국–규범 외교 중재자, 아세안–지역 협력 중심축 역할 분담

(2) 한-아세안 해양거버넌스 아카데미(AKMGA) 구축

- 여수해양법아카데미를 확대·개편한 국제규범·정책역량강화형 교육 플랫폼 설립
- (추진 내용) ①국제해양법·정책·기후·안보 실무 중심의 교육과정 운영 ② ITLOS·WMU·IMO·IOC 등 글로벌 해양거버넌스 교육기관과 연계 ③한-아세안 공동운영위원회 구성을 통한 정책–교육–현장 연계

요 약

한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 연구

최지연·이혜영·최수빈·이서희·이성우·박수진

1. 연구 목적

- **본 연구의 목적은 급변하는 국제정세와 아세안의 전략적 위상 확대에 대응하여, 한국과 아세안 간 해양협력을 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP) 수준으로 심화하고 실행 가능한 협력체계와 전략적 추진모델을 구축하는데 있음**

- (아세안의 해양 이슈 및 협력 수요 도출) 미·중 전략경쟁과 다극화 체제 전환 속에서 주요국 해양 전략을 비교·분석하여 아세안의 해양협력 수요를 체계적으로 도출
- (한-아세안 해양협력의 제도·성과 분석) 협력의 발전 과정과 제도적 기반, 분야별 성과와 한계를 진단하고 회원국별 협력 수준과 전략적 중요도를 분류
- (해양협력의 전략체계 및 목표 설계) SWOT-PEST 분석과 전문가조사를 통해 다층적 협력 플랫폼과 회원국 맞춤형 모델, 이행·평가 체계 설계
- (4대 중점 추진 과제 제시) 블루이코노미 혁신 성장, 해양환경·기후 회복력 강화, 규칙 기반 해양질서 확립, 지속 가능한 이행거버넌스 구축의 4대 과제 제안

2. 연구 방법과 특징

1) 연구 방법

▪ **한-아세안 해양협력의 전략적 강화방안을 도출하기 위해 정성적·정량적 분석을 결합한 종합적 연구 방법 설계 및 적용**

- 본 연구는 문헌·통계분석, 전문가조사와 토론, 정량분석, SWOT-PEST 분석을 종합하여 한-아세안 해양협력의 환경과 수요를 진단하고, 전략적 방향과 실행 체계를 종합적으로 설계하였음

〈요약 표-1〉 연구의 방법

구분	주요내용	활용 목적
문헌조사 및 통계분석	• UN, ASEAN, WB, ADB, COBSEA 등 국제기구 및 국내 기관(외교부, 해수부, KOICA, KIEP, 한-아세안센터 등)의 공식 보고서와 통계자료 분석	• 아세안 해양 지정학, 경제·안보 동향 및 협력 기반 진단
전문가 워크숍 및 심층 토론	• 아산정책연구원, 국립외교원, 대외경제정책연구원, 국방대학교, KMI, COBSEA, UN ESCAP 등 참여	• 정책 타당성 검증, 최신 동향 및 협력 우선순위 도출
전문가 의견조사 (Expert Survey)	• 학계·정부·연구기관·민간 등 전문가 97명 대상, 63명 응답(응답률 64.9%)	• 한-아세안 해양협력 현황·수준 진단 및 전략적 우선 과제 도출
정량분석 (Quantitative Analysis)	• 아세안 각국의 해양경제·무역·투자·항만·수산 등 지표 분석	• 협력국 유형화(핵심전략·전략·기타 협력국) 및 정책적 시사점 도출
SWOT-PEST 분석	• 강점·약점·기회·위협 및 정치·경제·사회·기술 환경요인 통합 분석	• 내부 역량과 외부 환경을 종합한 전략방향 설정

자료: 저자 작성

2) 연구 특징

- **한-아세안 해양협력의 전략적 강화를 위해 이론·정책·실행을 통합한 실천형 분석체계를 적용하였으며, 정성·정량 분석과 정책기관 협의를 병행하여 현실성과 적용성을 높였음. 또한 한국과 아세안의 주요 해양 전략을 연계한 정책 실행 중심의 협력 모델을 제시하였음**
  - (통합적 접근(Integrated Framework)) 해양안보·경제·환경·거버넌스를 아우르는 다층적 분석 구조 채택
  - (정책 실천성 강화(Policy Relevance)) 외교부·해수부 등과 상시 정책협의, 실행 가능한 협력체계 설계
  - (정량·정성 융합(Quantitative-Qualitative Integration)) 통계분석과 전문가 의견조사 병행으로 객관성 확보
  - (현장성 및 아세안 연계성 확보(Regional Applicability)) 아세안의 AOIP, ACV 2045, ABEF 등 역내 전략과 직접 정합성 확보
  - (실행 중심 연구(Implementation-oriented)) 4대 중점과제와 이행로드맵을 포함한 정책 실행 기반 마련

3. 연구 결과

(1) 한-아세안 해양협력의 현황과 한계

- **한-아세안 해양협력은 다양한 분야에서 추진됐으나, 개별 사업 중심의 단발적 구조로 정책·제도·재원 간 연계성이 부족하고, 전담 조직과 조정 메커니즘의 부재로 집행력과 중장기 전략 정합성 미흡**
  - 한-아세안 협력은 다양한 분야에서 진행되었으나, 개별 사업 중심으로 추진되어 정책·제도·재원의 단절성이 뚜렷하게 나타남

- 협력사업의 지속성과 평가 체계가 미흡하고, 정책조정 메커니즘과 전담 기구 부재로 인한 집행력 저하가 확인됨
- 다자협력체계(AMF, EAMF, ARF 등)와의 연계가 제한적이며, 중장기 전략목표와의 정합성 부족이 문제로 지적됨

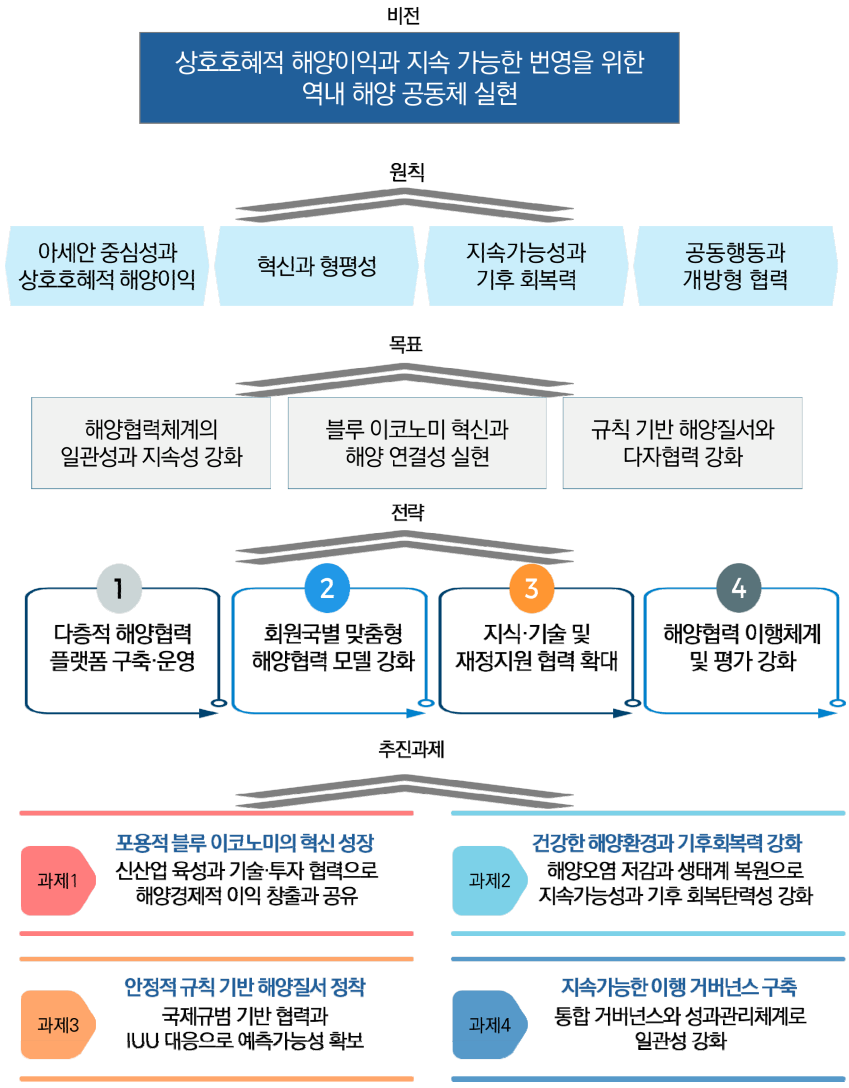
(2) 한-아세안 해양협력 수요 및 역량진단 결과

- **전문가조사와 정량분석 결과, 아세안은 해양환경·기후 대응, 블루이코노미, 해양안보 및 거버넌스 분야에서 협력 수요가 높으며, 국가별 협력 역량에 따라 맞춤형 전략방향 제안**
- 전문가조사 및 정량분석 결과, 아세안은 해양환경·기후 대응, 블루이코노미, 해양안보 및 거버넌스 역량강화 분야에서 협력 수요가 높게 나타남.
- 인도네시아, 베트남, 필리핀이 핵심 전략국, 말레이시아·태국·싱가포르가 전략협력국, 나머지 회원국은 주요 협력국으로 유형화됨
- 아세안의 해양 정책은 국가별 차이가 크지만, 공통으로 지속 가능한 해양경제와 기후 회복력 강화를 협력 우선 과제로 설정함

(3) 「한-아세안 해양협력 전략체계(안)」 제시

- **「한-아세안 해양협력 전략체계(안)」는 비전-원칙-목표-전략-과제로 이어지는 단계적 구조를 통해, 한국과 아세안이 공동으로 정책적 일관성, 경제적 혁신성, 환경적 지속가능성, 제도적 안정성을 확보할 수 있는 포괄적·전략적 해양협력 프레임워크로 제시**
- 「한-아세안 해양협력 전략체계(안)」는 비전 아래 4대 원칙, 3대 목표, 4대 전략, 4대 과제를 단계적으로 배열하여 제도적 기반(거버넌스)-경제적 혁신(블루이코노미)-규범적 안정성(해양질서)-환경적 지속가능성(기후복원력)을 통합적으로 구현하는 구조를 제시

〈요약 그림-1〉 한-아세안 해양협력 전략체계(안)



자료: 저자 작성

(4) 한-아세안 해양협력 4대 중점 추진 과제

(1) 포용적 블루이코노미 혁신 성장 협력

- **아세안의 지속 가능한 번영을 위한 블루이코노미 혁신은 해운·항만·에너지·수산·관광 전 부문에서 디지털 전환과 국제표준화 연계 전략화**

- 디지털 해양경제 및 데이터 협력을 통해 아세안 AI 기반 해상연결성 강화, 스마트항만 및 물류 표준화, GIS·위성·IoT 기반 데이터 플랫폼 구축을 추진하고, 데이터 격차 해소·기술 이전·MSP 역량강화를 통해 해양산업의 디지털 전환과 혁신 성장 기반을 마련함
- 해양 신산업 성장 기반 확대 협력으로 해양재생에너지·탄소중립 기술, 해양바이오·블루푸드 산업, 지속 가능한 연안·해양관광을 연계하여 저탄소·포용형 블루이코노미 산업생태계를 조성함

〈요약표-2〉 포용적 블루이코노미 혁신 성장 협력과제(요약)

협력과제		주요내용
디지털 해양경제 및 데이터 협력	아세안 AI 기반 해상연계성 강화 이니셔티브 구축	• AI 물류 데이터 허브 구축, 스마트항만 R&D·시범사업, 스마트 통관 체계 및 인력 아카데미 운영
	해양 데이터 플랫폼 구축	• GIS·위성·IoT 기반 통합 해양 데이터 플랫폼 구축 및 오염원·입지 분석 등 과학적 활용 체계화, 한-아세안 공동 워킹그룹 구성
	데이터 격차 해소 및 역량강화	• 데이터 표준화·공동 훈련·공무원·연구자 역량강화 프로그램 정례화, 블록체인 기반 추적 기술, MSP 및 위성 관측 경험 공유
해양 신산업 성장 기반 확대 협력	해양재생에너지·탄소중립 기술협력	• 해상풍력·조력·파력·온도차 발전 시범사업 공동 추진, CCUS-블루카본 연계 기술 실증 및 ASEAN Green Ship Strategy와 결합 등
	해양바이오·블루푸드 산업 협력	• ACDS·AN-IUU 제도 활용, 위생검역·추적 체계 고도화 및 해양바이오-블루푸드 산업클러스터 공동 설계
	지속 가능한 연안·해양관광 협력	• 관광 회랑 네트워크 개발 및 크루즈 관광 제도화 및 디지털 관광데이터 공유 플랫폼 운영 등

자료: 저자 작성

(2) 건강한 해양환경과 기후 회복력 강화 협력

▪ **아세안 해양생태·환경의 지속가능성 유지·복원을 위해, 순환경제 기반의 해양환경 관리 체계와 기후 적응형 복원 모델을 구축해 오염 저감·생태계 복원·재해 대응을 종합적 추진이 핵심전략임**

- 한국은 어구 순환 관리, 해양환경측정망, 연안오염총량관리제 등 검증된 제도를 기반으로, 아세안의 방콕 선언(2019) 및 플라스틱 순환경제 선언(2022)과 연계한 협력 모델 마련
- 해양보호구역(MPA) 확대, 블루카본 복원, 연안 재해 대응 등은 GBF '30x30' 목표 달성, BBNJ 협정, ABEF 전략 3 등 국제규범 이행과 정합성을 확보할 수 있는 주요 협력 분야임

〈요약표-3〉 건강한 해양환경과 기후 회복력 강화 협력과제(요약)

협력과제		주요내용
해양 플라스틱 및 오염 저감 공동 대응	해양플라스틱 순환경제 모델 구축 지원	• 어구 순환 관리·EPR 제도 기반의 순환경제형 해양오염 저감 체계 구축 및 민간 ESG 협력 확대
	한국형 해양환경 종합 관리 체계 확산	• 해양환경측정망·연안오염총량관리제 등 한국형 관리모델의 AI·ICT 기반 스마트 확산
연안·해양 생태계 보전 및 복원	해양보호구역(MPA) 확대 및 관리역량강화	• ENMAPS 연계 MPA 네트워크 구축, 관리역량 및 법제 정비를 통한 GBF '30x30' 이행 지원
	연안 생태계 복원 및 블루카본 협력	• ENMAPS 연계 MPA 네트워크 구축, 관리역량 및 법제 정비를 통한 GBF '30x30' 이행 지원
연안 레질리언스 역량강화	기후위기 대응 연안 재해 종합적 대응 역량강화	• NbS 기반 연안 재해 대응체계 및 AI 예측·경보 시스템 구축으로 회복력 강화진
	연안 레질리언스 증진을 위한 지식 공유와 기술협력	• ASEAN-CRN 플랫폼을 통한 지식·기술 교류 및 ROK-ASEAN 레질리언스 허브 조성

자료: 저자 작성

(3) 안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력

- **역내 평화와 안정의 기반인 해양질서 유지·강화를 위해, UNCLOS 원칙을 존중하고 아세안 중심성을 토대로 규칙 기반 해양거버넌스 구축이 핵심전략임**

- UNCLOS 원칙과 국제규범을 토대로, MDA·IUU·사이버·해저케이블 보호 등 신흥 해양안보 의제에 공동 대응하고, ARF·ADMM-Plus·EAMF 등 아세안 주도 다자협력체를 활용해 법치·투명성·신뢰 기반의 규칙 기반 해양질서 이행 체계를 강화함
- 한-아세안 해양안보 아카데미, AI 기반 MDA 정보공유망, 공동합동훈련 프로그램 등 제도·기술·인적 네트워크를 결합한 실질 협력 플랫폼을 구축해 역내 해양안보 대응능력과 집행 역량을 강화함

〈요약표-4〉 안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력 협력과제(요약)

협력과제		주요내용
안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력	UNCLOS 준수와 해양안보 협력의 일관성 유지	• UNCLOS 및 국제규범 기반의 법치 중심 해양질서 확립과 분쟁 예방·항행 자유 보장
	아세안 주도의 다자협력을 통한 해양안보 협력 심화	• ARF·ADMM-Plus·EAMF 등 다자협력체를 통한 정책·정보·위기관리 협력 강화
첨단기술 기반 해양 감시와 위협 대응 협력	해양영역인식(MDA) 역량강화	• AI·위성 기반 MDA 정보공유망 구축으로 실시간 해양 감시 및 대응 역량 제고
	IUU 어업 대응 협력	• IUU 정보공유·합동단속·전자어획증명(e-CDT) 추진으로 불법어업 근절
	신흥 해양안보 의제 대응	• 사이버·해저케이블 등 신흥 해양안보 분야 공동 대응체계 및 기술 표준 구축
해양법 집행 및 공동 대응 역량강화	해양법 집행 지원과 운용 기반 확충	• 법 집행 역량강화 및 해양안보 아카데미 설립으로 제도·인력 기반 확립
	합동 훈련 및 시나리오 기반 협력 확대	• 시나리오 기반 합동 훈련 정례화와 지휘·정보공유 체계 구축으로 실질 협력 강화

자료: 저자 작성

(4) 지속 가능한 해양협력 이행 거버넌스 구축

▪ **한-아세안 해양협력의 지속성과 실효성을 확보하기 위해 이원적 협력 거버넌스 체계를 구축하고, 민관·전문가 네트워크와 혁신적 금융을 결합한 지속 가능한 이행구조를 마련함**

- 이원적(dual-track) 거버넌스 체계를 구축하여 외교부와 해수부가 전략·집행 기능을 분담하고, 장관급 대화–실무급 협의체–개방형 해양 포럼을 연계해 정책 조정과 합의 기반 의사결정을 강화함
- 중장기 로드맵과 M&E 체계를 제도화하고, 공공·민간 재원 및 싱크탱크 네트워크를 연계해 지속 가능한 정책 이행과 지식협력 기반을 확립함

〈요약표-5〉 지속 가능한 해양협력 이행 거버넌스 구축 협력과제(요약)

협력과제	주요내용
한-아세안 해양협력 이원적 거버넌스 구축	• 외교부-해수부 역할 분담을 통한 dual-track 협력체계와 민관·학계 참여형 해양 포럼 운영으로 정책조정력 강화
중장기 로드맵 수립 및 이행·평가 체계 강화	• AOIP·ACV 2045 연계 로드맵 마련과 KPI 기반 M&E 체계 구축으로 정책 이행의 지속성과 투명성 확보
안정적·다각화된 재원 조달 메커니즘 마련	• AKCF·BIMP-EAGA-ROK Fund 등 공공 재원과 PPP·블루본드 등 혁신 금융을 결합한 다층적 재원 확보
한-아세안 해양 싱크탱크 네트워크 구축	• KMI·ERIA·SEAFDEC 연계 연구협력망과 ASEAN Maritime Knowledge Hub를 통한 지식·정책 연계 강화

자료: 저자 작성

EXECUTIVE SUMMARY

Strategic Framework for Strengthening ROK-ASEAN Maritime Cooperation:

Policy Analysis and Recommendations

Jiyeon Choi·Hyeyeong Lee·Subin Choe·Seohee Lee
·Sungwoo Lee·Sujin Park

1. Purpose

- The purpose of this study is to deepen maritime cooperation between Korea and ASEAN to the level of a Comprehensive Strategic Partnership (CSP) in response to the rapidly changing international environment and ASEAN's growing strategic importance, and to establish a practical cooperation framework and strategic implementation model.
  - (Identification of ASEAN's maritime issues and cooperation needs) Systematically derive ASEAN's maritime cooperation priorities through a comparative analysis of major countries' maritime strategies amid intensifying U.S.-China strategic rivalry and the shift toward a multipolar order.
  - (Institutional and performance analysis of ROK-ASEAN maritime

cooperation): Examine the development process, institutional foundations, achievements, and limitations of cooperation, and classify member states according to their cooperation level and strategic importance.

- (Design of a strategic framework and objectives for maritime cooperation) Utilize SWOT-PEST analysis and expert surveys to develop a multi-layered cooperation platform, country-specific cooperation models, and implementation and evaluation systems.
- (Presentation of four key strategic pillars) Propose four priority areas—Blue Economy innovation-driven growth, marine environment and climate resilience, rules-based maritime order, and sustainable implementation governance.

2. Methodology and Features

1) Methodology

▪ To identify strategic measures for strengthening ROK-ASEAN maritime cooperation, this study applies a comprehensive research design that integrates both qualitative and quantitative analytical approaches.

- The research combines literature and statistical analysis, expert surveys and discussions, quantitative modeling, and SWOT-PEST analysis to diagnose the environment and needs of ROK-ASEAN maritime cooperation, and to systematically design the overall strategic direction and implementation framework.

〈Tab. 1〉 Study Methods

Category	Main Contents	Purpose of Use
Literature and Statistical Analysis	• Analysis of official reports and statistical data from international and domestic institutions (UN, ASEAN, WB, ADB, COBSEA, MOFA, MOF, KOICA, KIEP, and the ROK–ASEAN Dialogue Mechanisms)	• Diagnose trends in ASEAN maritime policy, economy–security linkages, and cooperation environment
Expert Workshops and Group Discussions	• Participation of the Asan Institute for Policy Studies, Korea National Diplomatic Academy, Korea Institute for International Economic Policy (KIEP), Korea National Defense University, COBSEA, and UN ESCAP	• Verify policy validity, review research findings, and identify cooperation priorities
Expert Survey	• Survey of 97 experts from government, academia, and private sectors (63 valid responses; response rate 64.9%)	• Identify ROK–ASEAN maritime cooperation trends and derive strategic priorities and implementation direction
Quantitative Analysis	• Use of multi-source indicators on maritime economy, trade, and investment for ASEAN member states	• Derive structural characteristics, typologies, and policy implications of regional maritime development
SWOT–PEST Analysis	• Integrated analysis of strengths, weaknesses, opportunities, and threats within the political, economic, social, and technological context	• Establish internal capacities and external environment-based strategic directions

Note: Compiled by the author.

2) Features

▪ To strengthen the strategic foundation of ROK–ASEAN maritime cooperation, this study applies a practice-oriented analytical framework that integrates theory, policy, and

implementation. It enhances realism and applicability by combining qualitative and quantitative analyses with policy consultations, and proposes an implementation-focused cooperation model that links Korea's and ASEAN's major maritime strategies.

- (Integrated Framework) Adopted a multi-layered analytical structure encompassing maritime security, economy, environment, and governance.
- (Policy Relevance) Conducted continuous policy consultations with MOFA and MOF to design feasible cooperation mechanisms.
- (Quantitative–Qualitative Integration) Ensured objectivity through the combination of statistical analysis and expert surveys.
- (Regional Applicability) Secured direct alignment with ASEAN's AOIP, ACV 2045, and ABEF regional strategies.
- (Implementation-Oriented) Developed a policy framework incorporating four key strategic pillars and an implementation roadmap.

3. Results

1) Status and Barriers of ROK-ASEAN Maritime Cooperation

▪ Although ROK-ASEAN maritime cooperation has been promoted across diverse fields, it remains largely project-based and fragmented, lacking policy, institutional, and financial linkage. The absence of a dedicated coordinating body and

mechanism has weakened execution capacity and long-term strategic coherence.

- Maritime cooperation has expanded across multiple sectors, yet implementation has relied on isolated, short-term projects, revealing clear discontinuity among policies, institutions, and funding.
- Sustainability and evaluation mechanisms for cooperation projects remain insufficient, and the lack of a policy coordination framework and dedicated organization has reduced administrative effectiveness.
- Linkages with multilateral frameworks such as AMF, EAMF, and ARF are limited, resulting in weak alignment with medium- and long-term strategic objectives.

2) ASEAN's Maritime Cooperation Landscape

- Based on expert surveys and quantitative analysis, ASEAN shows high cooperation demand in the areas of marine environment and climate response, Blue Economy, maritime security, and governance, and differentiated strategic directions are proposed according to each country's cooperation capacity.
- Expert surveys and data analysis indicate strong demand for cooperation in marine environment management, climate adaptation, Blue Economy, maritime security, and governance capacity-building.

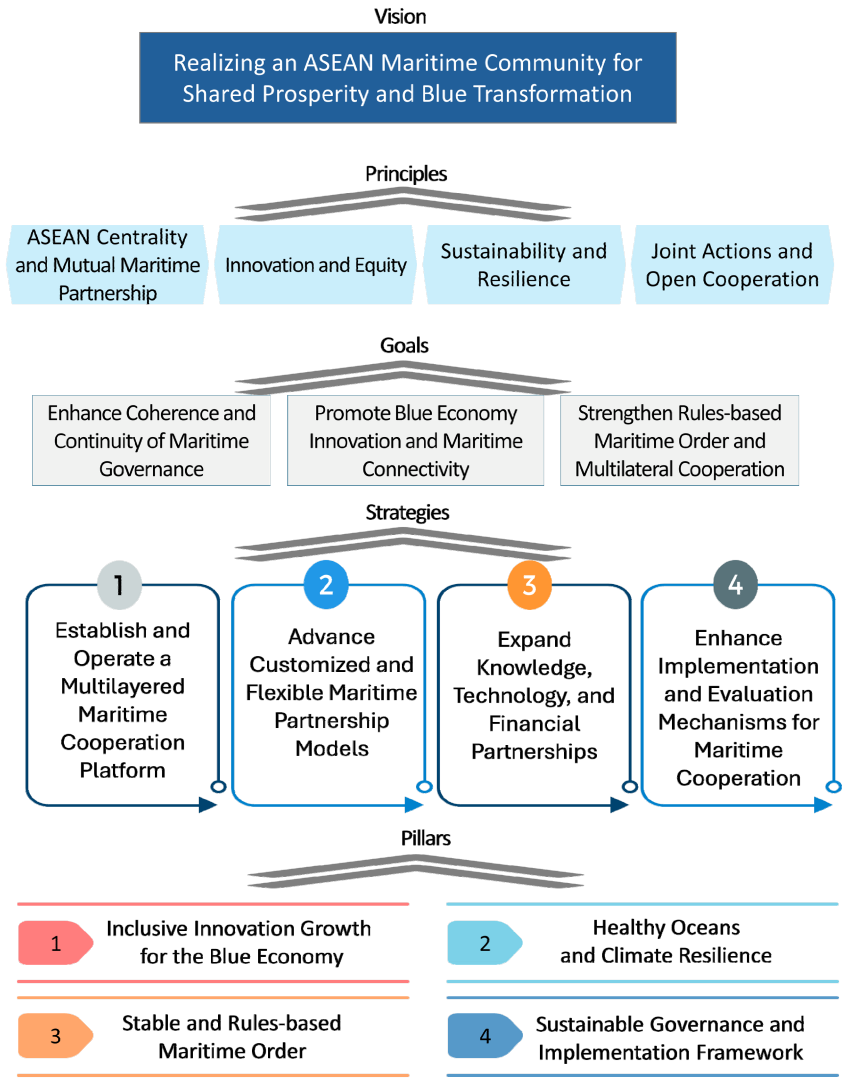
- Indonesia, Vietnam, and the Philippines are identified as core strategic partners, Malaysia, Thailand, and Singapore as strategic cooperation partners, and the remaining member states as primary cooperation partners.
- Although ASEAN countries differ in their maritime policies, they commonly prioritize sustainable ocean economy and enhancing climate resilience as key cooperation agendas.

3) Draft ROK-ASEAN Maritime Cooperation Framework

▪ The proposed Framework for the ROK-ASEAN Maritime Cooperation Strategy presents a comprehensive and strategic cooperation model designed to ensure policy coherence, economic innovation, environmental sustainability, and institutional resilience through a stepwise structure encompassing Vision–Principles–Goals–Strategies–Pillars jointly developed by Korea and ASEAN.

- The framework is structured around a shared vision, guided by four principles, three goals, four strategies, and four pillars, forming an integrated system that connects institutional governance, Blue Economy innovation, a stable and rules-based maritime order, and climate and environmental resilience.

〈Fig. 1〉 Draft ROK–ASEAN Maritime Cooperation Framework



Note: Compiled by the author.

(4) 4 Pillars of Maritime Cooperation

(1) Inclusive and Innovation-driven Growth for the Blue Economy

- Blue Economy innovation for ASEAN's sustainable prosperity aims to promote digital transformation and international standardization across the shipping, port, energy, fisheries, and tourism sectors.
  - Through digital ocean economy and data cooperation, the initiative seeks to strengthen AI-based maritime connectivity, standardize smart ports and logistics systems, and establish GIS, satellite, and IoT-based data platforms. These efforts will help close digital and technological gaps, enhance Marine Spatial Planning (MSP) capacity, and create the foundation for innovation-driven growth in the maritime industry.
  - By expanding new ocean industries, the cooperation integrates marine renewable energy and carbon-neutral technologies, marine biotechnology and blue food sectors, and sustainable coastal and marine tourism, fostering a low-carbon, inclusive, and innovation-oriented Blue Economy ecosystem across the region.

〈Tab. 2〉 Inclusive and Innovation-driven Growth for the Blue Economy

Cooperation Areas		Key Actions
Digital Blue Economy and Data Cooperation	Building an ASEAN AI Maritime Connectivity Initiative	Establish an AI-based logistics data hub, promote smart port and customs digitalization, and develop human resource programs.
	Developing an Integrated Marine Data Platform	Build GIS, satellite and IoT-based platforms for integrated marine data and strengthen information sharing among ASEAN partners.

Cooperation Areas		Key Actions
	Bridging the Data Gap and Strengthening Capabilities	Standardize marine data, enhance MSP and blockchain-based monitoring, and expand technology transfer programs.
Expansion of Blue Industries and Growth Cooperation	Cooperation on Ocean Energy and Carbon-neutral Technologies	Joint R&D on offshore wind and tidal energy, linking with Blue Carbon and ASEAN Green Ship initiatives.
	Development of Marine Bio and Blue Food Industries	Utilizing ACDS and AN-IUU systems, advancing sanitary inspection and traceability, develop blue food clusters, and strengthen bioenergy cooperation.
	Sustainable Coastal and Marine Tourism Cooperation	Develop coastal tourism networks, promote cruise and eco-tourism, and enhance MSME and digital marketing capacity.

Note: Compiled by the author.

(2) Healthy Oceans and Climate Resilience

- The core strategy is to establish an ecosystem-based ocean management and restoration framework that integrates pollution reduction, habitat restoration, and climate adaptation to maintain the ecological health and resilience of ASEAN's marine environment.

  - Building on Korea's proven experience in fishing gear recycling, marine environment monitoring networks, and the Total Pollutant Load Management System, a joint cooperation model will be aligned with ASEAN's Bangkok Declaration (2019) and the Declaration on the Blue Economy and Circular Economy for Plastics (2022).

- Key cooperation areas include expanding Marine Protected Areas (MPAs), enhancing blue carbon restoration, and strengthening coastal resilience, contributing to the implementation of global commitments such as the GBF '30x30' target, the BBNJ Agreement, and ABEF Strategy 3, in harmony with international sustainability frameworks.

〈Tab. 3〉 Healthy Oceans and Climate Resilience

Cooperation Areas		Key Actions
Joint Response to Marine Plastic Pollution	Support for building a circular economy model for marine plastic management	Establish a circular economy-based marine pollution reduction system through fishing gear management and EPR schemes; expand public-private ESG cooperation
	Expansion of Korea-type integrated marine environment management system	Develop AI and ICT smart management models for Korea's marine environment monitoring network and TMDL
Conservation and Restoration of Marine and Coastal Ecosystems	Expansion of Marine Protected Areas (MPAs) and strengthening of management capacity	Support for achieving GBF "30x30" through ENMAPS-linked MPA network development, capacity building, and legal/institutional improvement
	Cooperation for coastal ecosystem restoration and blue carbon	Support for achieving GBF "30x30" through ENMAPS-linked MPA network development, capacity building, and legal/institutional improvement
Enhancing Coastal Resilience Capacity	Strengthening comprehensive coastal disaster response capacity to cope with the climate crisis	Strengthen resilience through NbS-based coastal disaster response systems and AI-based prediction, warning, and simulation platforms
	Knowledge sharing and technology cooperation for enhancing coastal resilience	Establish a ROK-ASEAN Resilience Hub through knowledge and technology exchange via the ASEAN-CRN platform

Note: Compiled by the author.

(3) Stable and Rules-based Maritime Order

- To maintain and strengthen maritime order as the foundation of regional peace and stability, the core strategy is to build a rules-based maritime governance framework that respects the principles of UNCLOS and reinforces ASEAN centrality.
  - Based on UNCLOS principles and international norms, jointly respond to emerging maritime security issues such as Maritime Domain Awareness (MDA), Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing, cyber threats, and subsea cable protection. Strengthen a rules-based maritime order through ASEAN-led multilateral mechanisms such as the ARF, ADMM-Plus, and EAMF, ensuring legality, transparency, and trust.
  - Establish a practical cooperation platform combining institutional, technological, and human networks—such as the ROK-ASEAN Maritime Security Academy, AI-based MDA information-sharing network, and joint training programs—to enhance regional maritime security response and enforcement capabilities.

〈Tab. 4〉 Stable and Rules-based Maritime Order

Cooperation Areas		Key Actions
Stable and Rules-based Maritime Order Cooperation	Maintain consistency in cooperation based on UNCLOS compliance and maritime law principles	Ensure rule of law and prevent disputes and freedom of navigation through UNCLOS and international law-based maritime order
	Strengthen maritime security cooperation through ASEAN-led multilateral mechanisms	Enhance coordination on policy, information, and crisis management through ARF, ADMM-Plus, and EAMF

Cooperation Areas		Key Actions
Advanced Technology-based Maritime Surveillance and Emerging Threat Response	Strengthen Maritime Domain Awareness (MDA) capacity	Establish AI- and satellite-based MDA information-sharing systems to enhance real-time maritime surveillance and response
	Cooperation on combating IUU fishing	Promote information sharing, joint patrols, and implementation of electronic Catch Documentation and Traceability (e-CDT) systems to eradicate illegal fishing
	Response to emerging maritime security issues	Establish joint countermeasure and technology standards for cyber, subsea cable, and other new maritime security domains
Strengthening Maritime Law Enforcement and Response Capacity	Expand the operational base for maritime law enforcement support	Strengthen legal and operational capacity through the establishment of a Maritime Security Academy and professional human resource networks
	Expand cooperation through joint training and scenario-based exercises	Enhance practical cooperation through scenario-based joint training, intelligence sharing, and communication systems

Note: Compiled by the author.

(4) Sustainable Governance and Implementation Framework

▪ To ensure the continuity and effectiveness of ROK-ASEAN maritime cooperation, a sustainable governance and implementation framework will be established by combining dual-track institutional coordination, multi-stakeholder participation, and innovative financing mechanisms.

- Establish a dual-track governance system in which the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Oceans and Fisheries share strategic and operational roles. Strengthen policy coordination and consensus-based decision-making by linking ministerial

dialogues, working-level consultative bodies, and an open maritime forum.

- Institutionalize a medium- to long-term roadmap and monitoring and evaluation (M&E) system, and build a sustainable foundation for policy implementation and knowledge cooperation by connecting public–private financial resources and think-tank networks.

〈Tab. 5〉 Sustainable Governance and Implementation Framework

Cooperation Areas	Key Actions
Establishing a Dual-track Governance System for ROK–ASEAN Maritime Cooperation	Strengthen policy coordination by establishing a dual-track cooperation system dividing roles between the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Oceans and Fisheries, and by operating an open maritime forum engaging public, private, and academic stakeholders.
Formulating a Medium- to Long-term Roadmap and Strengthening Implementation and Evaluation Systems	Ensure sustainability and transparency in policy implementation through the establishment of a KPI-based M&E framework and roadmap aligned with AOIP and ACV 2045.
Developing Stable and Diversified Financial Mechanisms	Secure multi-layered financing by combining public funds such as AKCF, BIMP–EAGA–ROK Fund, and PPP-based Blue Finance with innovative financing mechanisms.
Building an ROK–ASEAN Maritime Think-tank Network	Strengthen knowledge and policy linkages through research cooperation with KMI, ERIA, and SEAFDEC, and by establishing an ASEAN Maritime Knowledge Hub.

Note: Compiled by the author.

4. Policy Recommendations

1) Institutionalization of the Cooperation Governance

(1) Establishment of a Dual-track Governance Framework for Maritime Cooperation

- Establish a dual-track cooperation framework in which the Ministry of Foreign Affairs (strategic and coordination track) and the Ministry of Oceans and Fisheries (implementation and management track) share roles and responsibilities.

- (Implementation Details) ①The Ministry of Foreign Affairs oversees alignment with ASEAN strategic frameworks such as AOIP, ACV 2045, and PoA 2026-2030, and coordinates multilateral cooperation channels including AMF/EAMF and EAS/ARF. ② The Ministry of Oceans and Fisheries will establish a new Division for Multilateral Cooperation Policy (or Office for International Cooperation Strategy) to manage the entire cycle of strategy formulation, implementation, and performance evaluation through an integrated, strategy-oriented platform.
- (Institutionalization of the ROK-ASEAN Maritime Cooperation Working Group) Jointly chaired by the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Oceans and Fisheries, this permanent inter-agency consultative body will monitor ongoing projects, identify new initiatives, and ensure feedback and evaluation of cooperation outcomes.

(2) Operation of the ROK-ASEAN Maritime Think Tank Forum

- Establish a triple-layer governance platform that integrates policy, knowledge, and implementation to complement the limitations of existing intergovernmental mechanisms.

- (Stepwise Operational Strategy) ① Short term (1-2 years): The Korea Maritime Institute (KMI) operates the secretariat, sets initial research agendas, and promotes pilot cooperation projects. ② Medium term (2-3 years): Joint operation by KMI and the ASEAN-Korea Centre, strengthening linkages with multilateral cooperation mechanisms such as AMF/EAMF, ADB, and ERIA. ③ Long term (after 2 years): Institutionalize the forum through an MOU with the ASEAN Secretariat, establishing it as a regular policy dialogue and knowledge cooperation platform.

2) Blue Economy Innovation Cooperation

(1) Digital Blue Economy Initiative(DBEI)

- Establish a joint cooperation platform to promote the digitalization and data-driven transformation of the marine industries.

- (Implementation Details) ① Promote innovation in smart ports and logistics, including AI-based logistics management, real-time cargo tracking, and automated port operations. ② Strengthen smart aquaculture (Aquaculture 4.0) and monitoring of IUU fishing through AI and IoT-based systems. ③ Develop a ROK-ASEAN Marine Data Hub ensuring alignment with the

ASEAN Data Governance Framework. ④ Establish a Digital Ocean Academy, and create a Blue Tech Forum and Blue Innovation Fund to foster digital and technological cooperation in the Blue Economy.

(2) AI-based Maritime Connectivity Initiative (AIMCI)

- Integrate AI, big data, satellite, drone, and IoT technologies to enhance regional maritime efficiency and resilience.

- (Implementation Details) ① Introduce AI-based logistics forecasting and scheduling systems and voyage route optimization models to improve maritime transport efficiency. ② Develop an AI-integrated MDA (Maritime Domain Awareness) surveillance system utilizing satellite, drone, and sensor networks. ③ Operate a real-time data-sharing platform connecting ports, vessels, and logistics agencies for seamless information flow. ④ Develop AI-driven crisis response and safety management algorithms, and operate an early warning system for maritime emergencies.

3) Environment and Climate Cooperation

(1) ROK-ASEAN Blue Carbon and Ocean Circular Partnership (BCOCP)

- Establish an integrated cooperation platform that combines climate, ecological, and resource-circularity initiatives.

- (Implementation Details) ① Restore mangrove and seagrass ecosystems and develop carbon absorption monitoring systems.

② Establish a Marine Waste Response Fund and strengthen recycling and waste management infrastructure across ASEAN coastal areas. ③ Develop a climate-adaptive early warning system for coastal disasters and operate regional resilience programs. ④ Operate joint research networks among KMI, KIOST, ACB, UNEP, and PEMSEA to enhance science-based collaboration.

(2) Establishment of a Sustainable Blue Finance Ecosystem between ROK and ASEAN

- Develop a blended finance framework integrating ODA, private investment, and international organization partnerships for sustainable ocean financing.

- (Implementation Details) ① Create a multi-layered financing system linking AKCF, KOICA, and EDCF with ADB, ERIA, PROBLUE, and GCF. ② Establish a joint fund with a clear division of roles—Korea leading platform design and ASEAN identifying and developing project pipelines.③ Promote the transition of blue carbon and circular economy projects into investment-oriented business models to attract long-term sustainable finance.

4) Cooperation for a Rules-based Maritime Order

(1) Strengthening Blue Diplomacy

- Establish a diplomatic framework that transforms the ocean from a space of competition into one of cooperation and trust.

- (Implementation Details) ① Establish a ROK-ASEAN Maritime Security Working Group and institutionalize a Blue Diplomacy Forum as a regular dialogue platform. ② Develop a policy feedback and coordination mechanism linked with ASEAN-led multilateral frameworks such as EAS, ARF, and AMF/EAMF. ③ Promote a division of roles where Korea serves as a mediator of normative diplomacy and ASEAN acts as the central axis of regional cooperation.

(2) Establishment of the ROK-ASEAN Maritime Governance Academy (AKMGA)

▪ Establish an education and capacity-building platform by expanding and restructuring the Yeosu Maritime Law Academy into an international institution focused on maritime law, policy, and governance.

- (Implementation Details) ① Operate practical training programs on international maritime law, policy, climate, and security. ② Strengthen linkages with global maritime governance education institutions such as ITLOS, WMU, IMO, and IOC. ③ Establish a ROK-ASEAN Joint Steering Committee to connect policy, education, and field implementation for continuous capacity enhancement.

01
서론

제1절 연구 개요

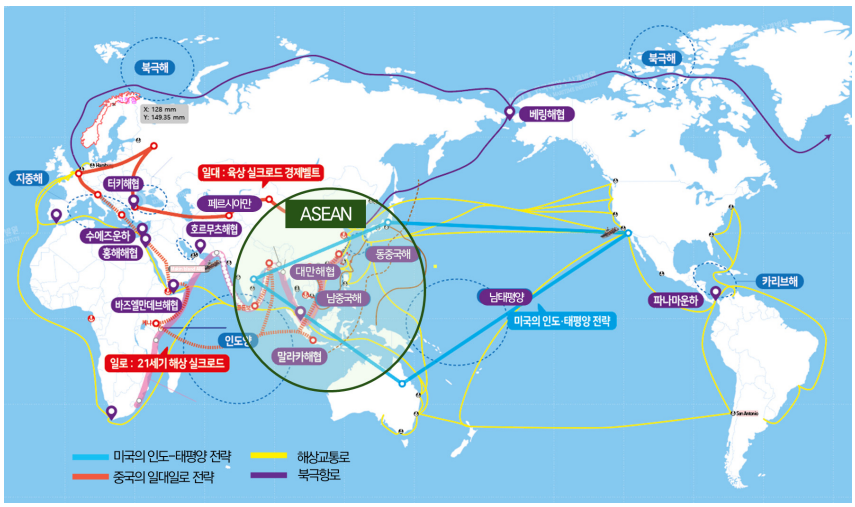
1. 연구 배경 및 필요성

글로벌 지정학적 긴장이 고조되고 기존 다자주의 질서가 약화되면서, 다극주의에 기반한 세계 질서로 재편되는 현상이 가속화되고 있다. 이러한 다중·복합적 위기 확산[1] 속에서 인도양과 태평양을 연결하는 아세안(ASEAN)의 지정학적·전략적 중요성은 더욱 커지고 있다. 특히 인도-태평양 지역[2]을 둘러싼 미·중 경쟁이 가속화되고 남중국해의 지정학적 불확실성이 높아짐에 따라, 아세안은 지정학적 요충지로서의 중심성(centrality)과 국제사회와의 연계성(connectivity)을 활용해 다자외교를 강화하며 그 중요성이 더욱 확대되고 있다.

1) 2025년 세계경제포럼(WEF)에서는 글로벌 지정학적 긴장과 경제적 경쟁의 결과로서 세계는 다극화된 질서로 전환되고 있으며, 기후변화, 인공지능 거버넌스, 관세 경쟁, 글로벌 금융체계 분열, 사이버안보, 전염병 등 다중·복합적 글로벌 위기가 가중되고 있음을 강조함(World Economic Forum(2025.1.20)과 Saran(2024,1.1)(검색일: 2025.5.7.)

2) '인도-태평양'은 기존 '아시아-태평양'의 지역개념을 빠르게 대체하면서, 새로운 해양지정학을 구성함(김재천(2022), p. 21.)

〈그림 1-1〉 아세안(ASEAN)의 지정학적 위치



자료: 저자 작성

아세안은 우리나라의 핵심 해상교통로인 인도양-말라카해협-남중국해 경로상에 위치하며, 한국이 수입하는 원유의 64%, 천연가스의 46%가 이 지역을 통과한다.[3] 따라서 이 지역의 해양안보는 한국의 경제적 이익과 국가안보 측면에서 중요한 의미를 갖는다. 또한 아세안 회원국은 6억 8,530만 명의 인구('23년)와 3.9조 달러의 GDP('24년)를 지닌 세계 5위 경제권으로 성장했으며,[4] 앞으로도 가장 빠르게 성장하는 경제 블록으로 전망된다. 한국과 아세안은 1989년 대화 관계 수립 이후 교역과 투자를 비약적으로 확대해 왔으며, 무역량은 1990년 103억 달러에서 2022년 2,074억 달러로 20배 증가했고, 한국의 대아세안 해외직접투자는 같은 기간 2.6억 달러에서 108억 달러로 증가하였다.[5]

3) 외교부(2023), p. 1.
4) 한-아세안센터(2024), p. 5, 7.
5) 조원득(2024), p. 2.

아세안은 2019년 '인도-태평양에 대한 관점(AOIP: Outlook on the Indo-Pacific)'을 채택하여 역내 협력의 원칙과 비전을 제시하였고, 2022년 11월에는 해양협력을 포함한 4대 중점 분야 주류화를 공식 선언하였다. AOIP가 강조하는 해양협력은 분쟁의 평화적·포괄적 예방 및 관리, 해양자원의 지속 가능한 관리, 해양 연결성 증진을 핵심 목표로 한다. 또한 어촌 공동체 지원, 해양경제·과학기술협력, 해양쓰레기 공동 대응 등 구체적 과제를 포함하여, 전통적 안보 차원을 넘어 지속가능 발전, 블루이코노미, 기후변화 대응까지 포괄하는 협력 의제로 확장되고 있다. 이러한 구체적 방향은 한국을 비롯한 역외 파트너들에게 협력 지점을 명확히 제시하는 기준으로 기능한다.

한편, 한국과 아세안의 협력은 지난 수십 년간 교역과 투자 확대를 중심으로 괄목할 만한 경제적 성과를 거두었으나, 안보와 전략적 이해를 포괄하는 협력으로는 충분히 발전하지 못했다는 한계가 지적됐다.[6] 이러한 문제 인식으로 한국 정부는 글로벌 중추국가(Global Pivotal State)를 지향하며, 아세안 중심성(ASEAN Centrality)과 AOIP를 지지하고, 경제·사회 협력에서 나아가 전통 안보, 비전통 안보, 기후변화 대응, 미래 발전 등으로 협력의 외연을 확대하기 위해 2023년 4월 '한-아세안 연대구상(KASI)'을 발표하였다. 이후 2024년에는 양자 관계가 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)로 격상되면서, 경제 중심의 협력을 넘어 안보·환경·과학기술 등 다차원적 분야로 협력을 심화할 수 있는 제도적 기반이 마련되었다.

이어 2025년 7월 채택된 「2026-2030 한-아세안 행동계획(PoA 2026-2030)」은 KASI가 제시한 비전을 실행 차원에서 구체화하며, CSP의 실질적 이행을 뒷받침하는 핵심 이행 체계로 작용하고 있다. 이와 같은 흐름은 현 정부의 국익 중심 실용 외교와 외교 다변화 기조에 부합하며, 특히 아세

6) 최인아·장한별(2023), p. 11.

안 정책의 전략적 맥락과 긴밀히 연계된다. 현 정부는 신남방·신북방 정책의 계승과 발전, 글로벌 사우스와의 외교 지평 확대를 통해 외교의 범위를 다변화하고 있으며, 그 과정에서 아세안은 한국 인도-태평양 외교의 핵심 파트너이자 협력 축으로 자리하고 있다. 이러한 전략적 연계를 통해 블루이코노미, 해양안보, 기후·환경협력이 구체화하고, 한국과 아세안은 실질적이고 상호보완적인 협력관계를 심화·발전시키고 있다.

〈표 1-1〉 국정과제와의 연계성

국정과제	한-아세안 해양협력 연계
56. 북극항로 시대를 주도하는 K-해양 강국 건설	• 해운·항만·디지털 블루이코노미 협력
76. 흔들림 없는 해양주권, 안전하고 청정한 우리 바다	• 해양안보·환경 거버넌스 협력
119. 국익 중심 실용 외교로 주변 4국 관계 증진	• AOIP·ACV2045 연계, 해양 외교
120. 국제사회 공헌과 참여로 G7+ 외교 강국 실현	• 해양 ODA·블루파이낸스·기금 협력
121. 경제 안보·통상 위기 극복을 위한 경제외교 역량강화	• 해양경제·에너지·물류 협력

자료: 대한민국정부(2025), p.118. p.142. p.198, p.199, p. 201.

이에 따라 한-아세안 해양협력의 전략적 강화는 양측의 공동 해양 이익을 실현하고 현장에서 체감 가능한 성과를 창출하기 위한 핵심 과제로 부각하고 있다. 국제 정세의 불확실성이 높아지는 상황에서, 해양안보·해양경제·기후·환경을 아우르는 실질적 협력체계 구축은 양측 모두의 이익에 직결된다. 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)의 틀 안에서 한국과 아세안은 해상교통로 안전, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응, 해양 재난 및 사이버 위협 관리 등 구체적 협력 분야를 실질적으로 심화해야 한다. 더 나아가 스마트항만, 디지털 물류망, 해양에너지, 블루카본, 연안 회복력 강화 등 미래 해양경제 분야를 연계해 성과 중심의 협력 구조를 정착시킬 필요가 있다. 이를 위해서는 아세안의 AOIP, Blue Economy Framework, AMO 등 역내 해양 전략과 정합성을 확보하고, 안보·경제·기후·환경을 통합적으로 다루는 실행 가능한 해양협력 모델을 마련해야 한다. 이러한 접

근은 공동의 해양 현안을 해결하고 해양경제의 번영이라는 구체적 이익이 정책·사업·현장 성과로 연결되는 실용적 협력 구조로 구축되어야 한다.

2. 연구 목적

본 연구의 목적은 최근 국제질서의 구조적 변화와 아세안의 전략적 위상 확대에 대응하여, 한국과 아세안의 해양협력을 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)에 걸맞은 수준으로 심화·격상시키는 데 있다. 이를 위해 연구는 네 가지 차원의 구체적 목표를 설정한다.

첫째, 국제정세 변화 속에서 아세안의 해양 이슈와 협력 수요를 도출하기 위한 기초 분석을 수행한다. 미·중 전략경쟁, 다자주의 약화, 다극화 체제 전환 등 국제 환경 요인을 검토하고, 미국·중국·일본·EU 등 주요국의 대아세안 해양협력 전략을 분석하여 역내 해양 거버넌스의 구조적 변화를 진단한다. 또한 아세안의 주요 전략 프레임워크인 ACV 2045, AOIP, AEC Plan, AMO, ABEF 등을 종합적으로 검토해, 아세안이 중점적으로 추진하는 해양 관련 의제와 협력 수요를 체계적으로 도출한다. 이러한 분석을 통해 아세안의 해양 이슈와 협력 수요를 구조적으로 파악하고, 향후 한-아세안 해양협력 전략 수립의 기초자료로 활용할 수 있는 분석 기반을 마련한다.

둘째, 한-아세안 해양협력의 발전 과정과 제도적 기반을 규명하고, 해양안보·해양경제·해양환경 등 분야별 성과와 한계를 분석하여 협력의 내재적 구조와 전략적 방향을 도출한다. 또한 아세안 회원국별 협력 가능성과 전략적 중요도를 기준으로 분류체계를 마련하여, 향후 맞춤형·차별화된 해양협력 전략 수립의 기초를 제공한다.

셋째, 한-아세안 해양협력의 협력 목표와 전략체계를 구축한다. 문헌조사, 통계분석, 전문가 의견조사, SWOT-PEST 분석 등 다양한 방법론을 활용하여 협력의 전략적 가치와 핵심 추진목표를 도출하고, 이를 토대로 다층적 협력 플랫폼, 회원국별 맞춤형 모델, 지식·기술·재정 지원체계, 이행·평가 메커니즘으로 구성된 종합적 전략체계를 설계한다. 이러한 분석을 통해 한-아세안 해양협력의 지속성과 체계성을 강화하고, 협력의 우선순위를 설정한다.

넷째, 한-아세안 해양협력의 4대 중점 추진 과제를 제안한다. 블루이코노미 혁신 성장, 해양환경·기후 회복력 강화, 안정적 규칙 기반 해양질서 확립, 지속 가능한 이행 거버넌스 구축 등 주요 과제를 중심으로 협력의 추진 가능성과 핵심 추진내용, 기대 효과를 도출한다. 이를 통해 한국과 아세안이 공동의 이익을 실현하고 역내 해양질서의 안정과 지속 가능한 번영을 촉진할 수 있는 실질적 협력 방향을 제시한다.

종합적으로, 본 연구는 국제정세의 구조적 변화와 아세안의 전략적 위상 확대에 대응하여, 한국과 아세안의 해양협력을 전략적으로 강화하고 실행력 있는 협력체계로 구체화하는 데 목적이 있다. 이를 통해 CSP의 이행 기반을 공고히 하고, 블루이코노미·해양안보·기후·환경 분야의 협력 메커니즘을 제도화함으로써 지속 가능하고 실용적인 한-아세안 해양협력 모델을 제시한다. 궁극적으로 본 연구는 공동의 해양 이익을 실현함으로써 역내 해양질서의 안정, 해양경제의 번영, 그리고 해양 현안의 실질적 해결을 견인하는 전략적 정책 기반을 마련하는 데 그 의의가 있다.

연구 목적

본 연구는 국제정세 변화와 아세안의 전략적 위상 확대에 대응하기 위해, 해양안보·해양경제·기후·환경 등 핵심 분야에서 **실질적 해양협력 전략과 이행 체계를 구축**하여, **아세안을 해양 실용 외교의 핵심 협력 플랫폼이자 공동 번영을 지향하는 지속 가능한 다자협력체계로 발전**시키는 데 목적이 있다.

제2절 연구 내용 및 방법

1. 연구 내용 및 흐름

본 연구는 한국과 아세안 간 해양협력을 체계적이고 지속 가능하게 추진하기 위한 전략적 분석과 실행 방안을 마련하는 것을 목표로 수행되었다. 연구는 협력 기반 진단 → 제도·성과 분석 → 전략체계 구상 → 중점과제 제안의 논리적 흐름으로 구성되며, 각 장은 상호 연계적으로 전개된다.

제2장에서는 국제정세 변화가 아세안의 해양 전략적 위상과 역할에 미치는 영향을 분석하였다. 다극화 체제 전환, 미·중 전략경쟁, 글로벌 다자주의 약화 등 구조적 변화를 검토하고, 이 과정에서 국제정세 변화에 따른 아세안의 전략적 중요성, 주요국(미국·중국·일본·EU 등)의 대아세안 해양협력 전략, 아세안 역내 해양협력 프레임워크와 거버넌스를 비교·분석하여 한-아세안 해양협력의 외부 환경 요인과 정책적 시사점을 도출하였다.

제3장에서는 한-아세안 해양협력의 제도적 기반, 발전 과정, 협력 수준을 정량적·정성적으로 종합 분석하였다. 그간 추진되어 온 한-아세안 해양협력 프레임워크의 구조, 운영성과, 한계를 검토하고, 아세안 회원국별 해양협력 수준과 참여 가능성을 진단하였다. 또한 전문가 인식 조사 결과를 반영하여 협력의 실효성과 제약 요인을 평가하였으며, 이를 통해 한-아세안 협력의 내재적 구조와 역내 협력 여건을 종합적으로 규명하였다.

제4장에서는 앞선 분석 결과를 토대로 한-아세안 해양협력의 전략체계와 추진방향을 구체화하였다. SWOT-PEST 분석을 통해 협력의 강점·기회·위험 요인을 진단하고, 이를 기반으로 한-아세안 해양협력의 전략목표와 이행 전략을 설계하였다. 또한 다층적 협력 플랫폼 구축, 회원국별 맞춤

형 협력 모델 강화, 지식·기술·재정 지원 확대, 이행·평가 체계 강화의 4대 추진 전략을 설정하고, 각 전략에 대응하는 중점 추진 과제(블루이코노미 혁신 성장, 해양환경·기후 회복력 강화, 규칙 기반 해양질서 확립, 지속 가능한 이행 거버넌스 구축)를 제안하였다.

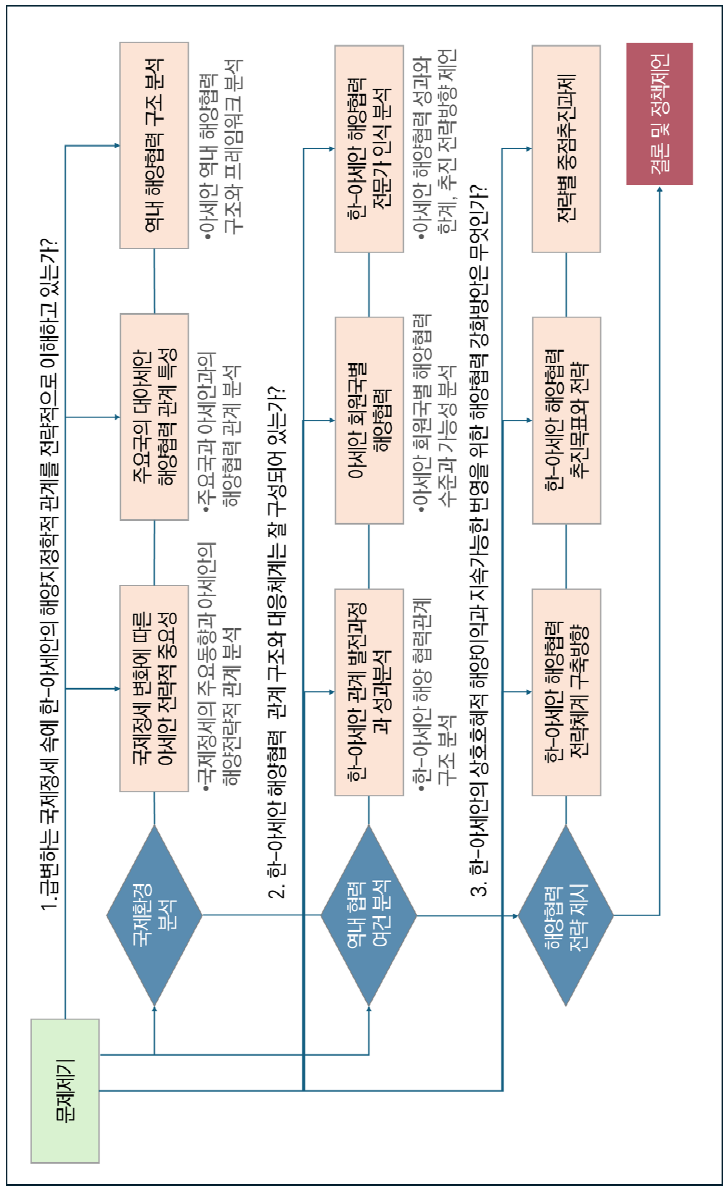
제5장에서는 연구 결과를 종합하여 한국과 아세안 간 해양협력의 전략적 강화를 위한 정책적 방향과 실행 과제를 제시하였다. 이를 통해 한국과 아세안이 공동의 해양 이익 실현, 역내 해양질서 안정, 해양경제의 지속 가능한 번영을 달성할 수 있는 실행 중심의 협력체계와 정책 로드맵을 도출하였으며, 마지막으로 본 연구의 한계와 향후 과제 방향을 제시하였다.

〈표 1-2〉 연구의 내용적 범위

장(章)	제목	주요 연구 내용
제2장	국제정세 변화와 아세안의 해양 전략적 관계 분석	• 국제정세 변화 속에 아세안의 전략적 중요성 • 주요국의 대(對)아세안 해양협력과 특징 • 아세안 역내 해양협력체계와 거버넌스
제3장	한-아세안 해양협력 현황과 발전 과제 진단	• 한-아세안 해양협력 발전 과정과 성과 분석 • 아세안 회원국별 해양협력 심층분석 • 한-아세안 해양협력 전문가 인식 진단 분석
제4장	한-아세안 해양협력 전략적 강화방안	• 한-아세안 해양협력 전략 환경 분석 • 한-아세안 해양협력 목표와 전략 • 한-아세안 해양협력 전략별 중점 추진 과제
제5장	결론 및 정책 제언	• 연구 결과 요약과 정책 제언 • 한-아세안 해양협력 로드맵 제안 • 연구의 한계와 향후 과제 도출

자료: 저자 작성

〈그림 1-2〉 연구의 흐름도



자료: 저자 작성

2. 연구 방법

1) 문헌조사 및 통계분석

본 연구는 UN, ASEAN, WB, ADB, COBSEA 등 국제기구에서 발간한 보고서를 활용하여 동남아시아 지역의 지정학·지경학적 중요성, 미·중 전략경쟁, 글로벌 공급망 위기, 해양안보, 해양경제, 해양환경보호 및 해양과학기술협력과 관련된 주요 동향을 분석한다. 또한 외교부, 해양수산부, KOICA, KIEP, 한-아세안센터, 아산정책연구원 등 국내 주요 기관의 정책 보고서와 연구 성과를 검토하여 한국의 신남방정책, 한-아세안 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP), 아세안 협력 전략과 추진 현황을 종합적으로 평가한다. 아울러 ASEAN Portal, 한-아세안 통계집, ODA 통계 등에서 제공하는 객관적이고 신뢰할 수 있는 데이터를 수집·분석하여 정량적 근거를 확보한다.

2) 전문가 워크숍 및 심층 토론

본 연구는 전문가 워크숍과 심층 토론을 통해 연구 결과의 타당성과 정책적 실효성을 강화하고자 한다. 워크숍과 토론의 목적은 국제정세 변화 속에서 한-아세안 협력에 관한 최신 동향과 전문적 견해를 수렴하여 협력의 방향성과 전략적 우선순위를 명확히 하는 데 있다. 참여 대상은 한-아세안 협력 부문을 심층적으로 연구해 온 전문가로, 아산정책연구원, 국립외교원 외교안보연구소, 대외경제정책연구원, 국방대학교, 한국해양수산개발원, 부경대학교 등 국내 연구기관과 대학 전문가, 그리고 COBSEA와 UN ESCAP 등 국제기구 관계자들로 구성하였다. 이들의 전문적 식견은 연구의 분석 틀과 전략 구상을 검증·보완하고, 향후 협력 전망과 우선 과제 설정에 실질적 기여한다.

〈표 1-3〉 전문가 워크숍 및 자문

주제	전문가	시기
한-아세안 관계와 해양 지정학	• 이재현 아산정책연구원 수석연구위원	5.9(금)
미국 경제통상정책의 주요내용과 아세안 협력	• 강선주 국립외교원 외교안보연구소	7.24(목)
한-아세안 해양안보 협력 발전 방안	• 이숙연 국방대학교 교수	
한-아세안 경제협력 고도화 방안	• 라미령 대외경제정책연구원 연구위원	
아세안의 대외협력 전략과 한-아세안 협력 고도화 방안	• 최인아 대외경제정책연구원 연구위원	8.7(목)
아세안의 수산 협력	• 김도훈 부경대학교 교수	8.21(목)
아세안 해양생태·환경협력	• COBSEA Coordinator Mr. Mahesh PRADHAN	8.30 (자문)
아세안 해양 연계성 협력	• UN ESCAP Mr Sooyeob Kim	

자료: 저자 작성

본 연구의 심층 토론은 전문가 워크숍을 통해 이루어졌다. 먼저 국제정세 변화와 아세안의 전략적 위상이 논의되었으며, 미·중 전략경쟁 심화와 다극화 체제 전환, 글로벌 공급망 재편에 따른 해양안보 환경 변화, 그리고 한국의 인도-태평양 전략을 아세안의 AOIP 및 KASI와 어떻게 연계할 것인지가 주요 쟁점으로 다뤄졌다. 이어 한-아세안 협력 틀과 제도적 기반에 대한 토론에서는 협력 과정과 2024년 CSP 격상의 의미와 차별성을 검토하고, 경제협력에서 전략 협력으로의 확대 가능성을 모색했으며, CSP의 기대 효과와 이를 제도·정책적으로 구체화할 방안이 제시되었다. 또한 아세안 경제통합과 해양협력 기회에 관한 논의에서는 아세안 경제공동체(AEC) 출범과 공급망 네트워크 변화, 디지털 전환과 연계성 전략을 활용한 해양물류·항만 협력 가능성이 검토되었으며, 한국의 참여 확대와 ODA 및 PPP 활용 방안도 함께 논의되었다. 마지막으로 한-아세안 해양협력의 전략적 방향과 관련하여, 회원국별 특수성과 차별성을 고려한 맞춤형 해양협력 모

델 필요성이 강조되었고, 스마트항만·해양에너지·블루카본 등 신산업을 중심으로 한 블루이코노미 협력 강화방안이 제안되었다. 더불어 아세안이 글로벌 공급망의 핵심 축이라는 점을 고려해 해상교통로와 물류 기능 기반의 공급망 안정·회복력 강화, 나아가 해양 안전·안보 증진을 위한 협력의 필요성이 부각되었다.

〈표 1-4〉 전문가 심층 토론 주제 및 세부 AGENDA

주요 논의 주제	세부 AGENDA
국제정세 변화와 아세안의 전략적 위상	• 미·중 전략경쟁과 다극화 체제 전환 • 글로벌 공급망 재편과 해양안보 환경 변화 • 한국 인도-태평양 전략과 AOIP·KASI 연계
한-아세안 협력 틀과 제도적 기반	• 한-아세안의 협력 과정과 CSP 격상의 의미·차별성 • 경제협력에서 전략 협력으로의 확대 • CSP의 기대 효과와 제도·정책 구체화
아세안 경제통합과 해양협력 기회	• 아세안 경제공동체(AEC)와 공급망 네트워크 변화 • 디지털 전환·연계성 전략과 해양물류·항만·블루푸드 협력 • 한국 참여 확대와 ODA·PPP 활용
한-아세안 해양협력의 전략적 방향	• 회원국별 특수성 반영 협력: 회원국별 여건에 맞춘 맞춤형 해양협력 추진 • 블루이코노미 강화: 해양수산 신산업 분야 중심의 지속 가능 해양경제협력 확대 • 공급망 안정·회복력 협력: 해상교통로·물류 기능 기반의 공급망 회복력 강화 및 해양 안전·안보 증진

자료: 저자 작성

3) 전문가 의견조사

본 연구는 한-아세안 해양협력의 전략적 강화방안을 도출하기 위해 전문가 의견조사를 하였다. 이번 조사의 목적은 한-아세안 해양협력의 현황과 수준을 객관적으로 진단하고, 향후 협력의 전략적 방향과 우선순위를 도출하는 데 있다. 특히 한국과 아세안의 정책적·지정학적 맥락을 반영하여, 협

력의 실효성을 높일 수 있는 구체적 실행 과제를 마련하는 데 필요한 전문가 집단의 견해를 수렴하고자 하였다.

〈표 1-5〉 전문가 의견조사의 개요

구분	주요내용
조사 목적	• 한-아세안 해양협력 현황과 수준을 진단하고, 전략적 방향과 우선 과제를 도출하기 위한 전문가 의견 수렴
조사 대상	• 학계, 정부, 연구기관, 민간 등 한-아세안 협력 및 해양협력 관련 전문가
표본 규모	• 총 97명 배포, 63명 응답(응답률 64.9%)
조사 기간	• 2025년 8월 1일 ~ 8월 22일(22일간)
조사 방법	• 초청 메일 발송 → 온라인 설문 접속 → 응답 수집 • 조사 수행기관: ㈜케이스탯리서치
조사 내용	• 한-아세안 전반적 협력 수준 및 해양협력 수준 평가 • 한국의 아세안에 대한 전략적 파트너십 인식과 정책·전략적 영향 분석 • 향후 우선 협력 분야 및 중점 추진 과제 도출 • 아세안 회원국별 전략적 중요성 평가 및 국가별 맞춤형 협력 모델 기준과 한계 요인
윤리적 고려	• 「통계법」 및 「개인정보보호법」 준수, 응답 내용 익명성과 기밀성 보장, 연구 목적 외 사용 금지

자료: 저자 작성

본 연구는 한-아세안 해양협력의 현황과 수준을 진단하고, 향후 전략적 방향과 우선 과제를 도출하기 위해 전문가 의견조사를 실시하였다. 조사 대상은 학계, 정부, 연구기관, 민간 등 한-아세안 협력 및 해양협력 관련 전문가로 구성되었으며, 총 97명에게 설문을 배포하여 63명이 응답함으로써 응답률은 64.9%를 기록하였다. 조사는 2025년 8월 1일부터 8월 22일까지 22일간 진행되었다. 조사 방법은 초청 메일 발송을 통해 전문가들에게 참여를 안내하고, 응답자가 온라인 설문에 접속하여 답변을 제출하는 방식으로 이루어졌으며, 전문 조사기관인 ㈜케이스탯리서치가 조사를 수행하였다. 설문 문항은 한-아세안 전반적 협력 수준 및 해양협력 수준 평가,

한국의 아세안에 대한 전략적 파트너십 인식과 정책·전략적 영향 분석, 향후 우선 협력 분야와 중점 추진 과제 도출, 그리고 아세안 회원국별 전략적 중요성과 국가별 맞춤형 협력 모델의 기준 및 한계 요인 등을 포함하였다.

모든 응답은 「통계법」 및 「개인정보보호법」을 준수하여 수집되었으며, 응답 내용의 익명성과 기밀성이 보장되었고 연구 목적 외에는 사용되지 않았다.

4) 정량분석

본 연구는 한-아세안 협력국을 유형별로 분류하고 국가별 협력 수준을 객관적으로 진단하기 위해 정량분석을 실시하였다. 아세안 및 한국의 해양경제·해양환경 관련 지표, 무역·투자 현황, ODA 지원 규모, 항만 물동량, 수산업 및 연안경제 지표 등을 수집하여 국가별 협력 역량과 수요를 Excel 프로그램을 활용해 계량적으로 비교하였다. 이를 통해 회원국을 핵심전략 협력국, 전략 협력국, 기타 협력국 등으로 구분하고, 그룹별 특성과 정책적 함의를 도출하였다. 이러한 정량분석은 전문가 의견조사와 문헌 검토 결과와 교차 검증해서, 회원국 분류와 협력 우선순위 설정의 객관성과 타당성을 강화하는 데 기여하였다.

5) SWOT-PEST 분석

연구는 전략적 협력과제를 도출하기 위해 SWOT 분석과 PEST 분석을 활용하였다. 우선 SWOT 분석을 통해 한-아세안 해양협력의 강점(Strengths), 약점(Weaknesses), 기회(Opportunities), 위협(Threats)을 체계적으로 분류·진단하였다. 이를 통해 한국의 정책 연속성 한계, 아세안의 절박한 수요, 국제규범·재정 지원 기회, 지정학적 불안정성 등 핵심 요

인을 종합적으로 도출하였다. 동시에 PEST 분석을 적용하여 정치(Political), 경제(Economic), 사회(Social), 기술(Technological) 환경 요인을 검토하였다. 이를 통해 국제정치 질서 변화, 블루이코노미 전환, 시민사회 참여 확대, 디지털 해양기술 진보 등 협력 외부 환경의 영향을 구조적으로 분석하였다. 두 분석을 결합함으로써, 내부 역량과 외부 환경을 아우르는 전략적 협력 방향을 구체화할 수 있었다.

제3절 선행연구 분석과 차별성

1. 선행연구 분석

아세안을 둘러싼 국제정치·경제적 환경은 지난 수십 년간 급격히 변동해 왔으며, 이에 대한 대응 전략은 학계와 정책 현장에서 중요한 연구 주제로 자리해 왔다. 미·중 전략경쟁의 격화, 남중국해를 둘러싼 해양 분쟁, 글로벌 공급망 재편과 같은 구조적 변화는 아세안의 지정학적·지경학적 위상을 한층 부각시키는 계기로 작용하였다. 이러한 배경 속에서 선행연구들은 아세안 협력의 다양한 영역을 분석하며 축적됐다. 연구의 흐름을 살펴보면, 해양안보와 지정학에 관한 연구는 아세안이 강대국 경쟁 속에서 균형을 유지하고 남중국해 분쟁과 같은 복잡한 안보 현안을 관리하는 방식을 규명해 왔다. 경제 및 통상협력에 관한 연구는 무역·투자, 산업구조 보완성, 지역통합 효과를 실증적으로 검토하면서 해양경제를 포함한 협력 성과와 한계를 제시하였다. 환경과 지속가능성 분야에서는 연무 오염, 해양플라스틱, 재생에너지 협력 등을 중심으로 아세안 환경 거버넌스 성과와 제약이 평가되었다. 아세안 거버넌스와 주요국 전략을 다룬 연구들은 내부 제도와 의

사결정 방식의 특성을 조명하는 동시에, 중국·일본·EU·미국 등 주요국의 전략이 아세안 중심성과 자율성에 어떠한 영향을 미치는지를 분석하였다. 이와 같이 선행연구는 아세안의 다층적 의제와 전략적 중요성을 다양한 각도에서 조명하며 학문적 성과를 축적해 왔다. 그러나 상당수 연구는 개별 분야에 집중되어 해양안보, 경제, 환경, 거버넌스가 상호 연계되어 작동하는 종합적 메커니즘을 충분히 설명하지 못했다. 또한 한국 관련 연구들은 신남방정책이나 양자 협력 성과에 집중하는 경향이 강해, 아세안 스스로 설정한 AOIP, ACV 2045, ABEF와 같은 장기 전략과의 구조적 연계성 분석은 상대적으로 미흡하였다. 이러한 맥락에서 본 연구는 기존의 성과를 토대로 하면서도, 분야 간 연계를 포괄하는 통합적 분석 틀을 제시하고 한국과 아세안 협력의 전략적 접점을 규명하고자 한다.

1) 해양안보와 지정학

해양안보와 지정학을 다룬 연구들은 아세안이 미·중 전략경쟁과 남중국해 분쟁이라는 복합적 도전에 직면한 상황에서 어떠한 방식으로 역내 균형을 유지하고 있는지를 규명한다. Pattiradjawane & Soebagjo(2016)는 군함 외교 등 전통적 외교 자원의 활용을 통해 아세안이 전략적 균형을 모색한 과정을 분석하였고, Aziz & Basir(2022)는 남중국해 분쟁 대응에서 제도적 메커니즘의 실효성 한계를 지적하면서도 UNCLOS가 여전히 협력의 핵심 규범임을 강조하였다. Manullang(2024)은 아세안 해양전망(AMO)을 토대로 국가안보, 인간안보, 해양환경, 경제 발전을 결합한 다차원적 접근이 필요하다고 주장했으며, Tampubolon 외(2024)은 SWOT 분석을 통해 아세안 해양안보 협력의 강점과 제약을 진단하면서 제도적 틀을 활용한 전략적 대응 방안을 제시하였다. Cai(2015)는 중국-아세안 해양협력의 동기와 발전 과정을 검토하며 신뢰 부족과 제도적 미비가 협력의 지속성을 저해한다고 분석하였고, Lombok 외(2024)는 AOIP를 중심으로

아세안이 인도-태평양 지역에서 포용적 협력의 촉진자 역할을 수행하고 있다고 하였다. 종합하면, 이들 연구는 아세안이 단순한 수동적 행위자가 아니라 규범과 대화를 매개로 한 조정자 역할을 수행하며, 해양안보 협력의 제도화와 실행 수단 강화가 향후 과제로 남아 있음을 공통으로 시사한다.

2) 경제 및 통상협력

경제 및 통상협력 분야의 연구들은 한국과 아세안 간 교역과 투자가 역내 통합과 성장에 기여해 왔음을 실증적으로 보여주면서도, 무역 불균형과 제도적 연계 부족, 정책 연속성의 취약성을 공통 한계로 지적한다. 강영문(2014)은 아세안 경제공동체 출범을 한국의 교역 확대와 투자 촉진을 위한 전략적 기회로 평가하였고, 김유미 & Akhir(2022)는 패널데이터 분석을 통해 경제협력이 동아시아 지역통합을 촉진하는 효과를 검증하였다. 곽성일·백용훈·이한우(2021)는 한국-베트남 협력 30년의 성과를 평가하며 사회문화적 갈등과 무역 불균형의 개선 필요성을 강조하였으며, Oh & Gil(2024)은 한국의 대아세안 협력정책 변화를 추적하여 신남방정책 이후 무역·투자·ODA가 본격화되었음을 확인하였다. Lu(2016)와 Bi(2021)는 각각 21세기 해상실크로드와 아세안 경제공동체 구도를 분석하며 산업구조의 상호보완성과 협력 기회를 제시하는 한편, 불신과 보호무역주의를 협력의 제약 요인으로 지적하였다. 또한 Chang & Hirono(1984)는 아세안-일본 산업 협력의 초기 경험에서 산업화 기여와 불균형이 병존했음을 지적하였고, Shi & Malik(2013)은 에너지 협력의 제도적 진전에도 불구하고 규제·정책 조율의 지체를 한계로 제시하였다. Petri & Plummer(2014)는 아세안 중심성이 개방적 지역주의 전략으로 작동해 대외 경제 관계를 관리한다고 분석하였으며, Indeo(2019)는 아세안-EU 협력이 재생에너지 확산과 전력망 통합을 촉진할 수 있음을 보여주었다. Danila & Aggarwal(2022)은 아세안 외환시장에서 군집행동이 나타나지 않음을 실

증하였고, Nhung & Ven(2025)은 정부 투자와 경제성장 간 상호작용이 선순환 구조를 형성한다고 분석하였다. 종합하면, 이들 연구는 아세안 경제협력이 역내 통합과 성장의 동력으로 기능해 왔음을 확인하는 동시에, 지속가능성을 확보하기 위해 제도적 연계와 정책 일관성 강화가 필수적임을 시사한다.

3) 환경 및 지속가능성

환경 및 지속가능성 연구는 해양플라스틱, 재생에너지, 환경 거버넌스를 중심으로 아세안의 협력 성과와 제약을 동시에 보여준다. Takahashi(2001)는 아세안 환경협력의 전개 과정을 검토하며 합의 중심 절차가 갈등 완화에는 기여했으나 집행력 부족이라는 구조적 한계를 드러냈다고 분석하였다. Tay, Lee, & Yi (2017)은 국경을 넘는 환경 문제 해결을 위해 정부 간 협력만으로는 충분하지 않으며, 민간과 시민사회의 참여가 필수적임을 강조하였다. ASEAN Secretariat(2019)은 아세안 환경협력의 10대 우선 분야를 제시하고 AMME, ASOEN 등 제도적 틀을 정리하여 협력 구조의 기반을 제시하였다. Maruf, Chang, & Yang (2024)은 해양플라스틱 문제를 사례로 들어 기관 간 역할 중복과 정책 간극이 성과를 저해하는 원인임을 밝히고, 다중심 거버넌스와 국제협약 연계를 대안으로 제시하였다. 또한 강택구 외(2020)는 중국의 아세안 환경협력 사례를 분석하여 한국의 신남방정책에 적용 가능한 보완 전략을 도출하였다. 이러한 연구들은 아세안이 일정한 제도적 진전을 이뤄왔음을 보여주면서도, 지속 가능한 성과 확보를 위해 집행력 강화, 시민사회 참여 확대, 국제규범과의 정합성 제고가 필수적 과제로 남아 있음을 공통으로 시사한다.

4) 아세안 거버넌스와 주요국 전략

아세안 거버넌스 연구는 합의와 점진주의에 기반한 제도적 틀을 중심으로 이루어졌으며, 이러한 틀이 역내 평화와 소속감 형성에는 기여했지만 시민사회 참여의 제약과 집행력 부족이라는 구조적 한계를 동시에 드러냈다. Nesadurai(2017)는 이러한 특징을 평가하면서 아세안 방식의 성과와 한계를 지적하였고, Sundram(2025)은 네트워크 거버넌스가 민간과 시민사회 참여를 확대하고 지역 통합에 기여할 수 있음을 보여주었다. 문진영 외(2019)는 사회문화공동체를 분석하며 보건·교육·문화예술 협력의 필요성을 강조하였고, Ocón & Bonet(2024)은 아세안-EU 문화협력에서 제도와 재정 부족이 장애 요인임을 지적하였다.

Hernandez & Shuto(2015)는 아세안-일본 전략적 동반자 관계를 사회문화적 차원에서 분석하며 인간안보와 역량강화를 주요 의제로 제시하였다. 또한 CIL(2019)은 해양환경보호 협력을 통해 아세안 제도 내 중복 문제를 드러냈으며, 정지원 외(2023)는 한국 ODA의 분절성을 지적하며 전략적 연계를 위한 제도 개선 방안을 제시하였다. 한편 주요국의 대아세안 전략을 다룬 연구들은 경제, 안보, 규범적 채널을 통해 아세안 제도와의 상호작용을 분석하며, 그 과정에서 아세안 중심성과 자율성이 협력의 성패를 결정짓는 핵심 변수임을 강조한다. Petri & Plummer(2014)는 대미 경제관계 속에서 아세안 중심성이 개방적 지역주의 전략으로 작동함을 보여주었고, Chang & Hirono(1984)는 일본의 산업·ODA 협력이 아세안 산업화에 기여했지만 불균형을 초래한 이중성을 지적하였다. Indeo(2019)는 아세안-EU 협력이 재생에너지와 전력망 통합을 촉진할 수 있음을 분석했으며, 강택구 외(2020)는 중국의 환경협력 사례를 통해 한국 신남방정책의 보완적 시사점을 도출하였다.

이와 같이 아세안 거버넌스 연구는 내부 제도의 성격과 외부 전략의 영향을 동시에 다루며, 아세안이 외부 행위자와의 관계 속에서 자신의 제도와 협력 구조를 끊임없이 재구성하고 있음을 보여준다. 이러한 분석은 아세안이 단순히 내부 제도의 제약에 묶인 행위자가 아니라, 주요국 전략과의 교차 면에서 제도적 실행력과 조정 역량을 강화하는 과정에 있다는 점을 시사한다.

2. 선행연구와의 차별성

아세안 관련 기존 연구들은 한국과 아세안 관계 발전 과정과 협력 성과를 다양한 분야에서 다루며 의미 있는 성과를 축적해 왔다. 특히 교역량 확대, 투자 촉진, 산업구조 보완성, 사회문화 교류, 환경 거버넌스 등은 선행연구의 주요 주제로, 한국과 아세안의 상호 의존성이 심화과정을 분석하고 정책적 함의를 도출하는 데 기여하였다. 또한 남중국해 분쟁, 항행의 자유, 아세안 중심성과 같은 전략적 의제에 관한 연구도 다수 축적되며, 역내 질서와 협력의 중요성을 확인하는 데 일정한 학문적 토대를 마련하였다. 그러나 이러한 연구들은 대부분 경제적 교류나 특정 현안에 국한되어 있었고, 해양 분야는 분쟁 관리·자원 관리·환경보호 등 원론적 논의 수준에 머무르는 경우가 많았다. 특히 아세안이 직면한 해양 리스크와 협력 수요를 종합적으로 검토하고, 한국과 아세안의 전략을 구조적으로 연계하여 구체적인 실행 전략을 제시한 연구는 매우 제한적이었다.

본 연구의 가장 큰 차별성은 바로 이 공백을 메우고, '한-아세안 해양협력'을 독립적이고 종합적인 분석 대상으로 삼았다는 점이다. 해양안보, 해양경제, 해양환경, 거버넌스를 포괄하는 통합적 분석을 통해 협력의 성과와 한계를 체계적으로 진단하고, 이를 토대로 아세안의 중장기 전략(AOIP, ACV 2045, ABEF)과 한국의 전략(KASI, CSP)을 직접 연계하는 실천적

협력 모델을 제시한다. 또한 기존 연구가 제시하지 못했던 구체적이고 실행 가능한 협력과제를 발굴한 점도 차별적이다. IUU 어업 대응, 해양 기후위기 대응, 블루이코노미 활성화, 스마트항만 개발, 해상풍력 및 신재생에너지 확대 등은 아세안 국가의 경제·환경적 필요와 한국의 기술적 강점을 결합한 협력 프로젝트로, 단순한 담론 차원을 넘어 정책적으로 추진 가능한 대안을 제시한다. 연구 방법론에서도 차별성이 두드러진다. 기존 연구가 문헌조사와 정량적 지표 분석에 집중한 것과 달리, 본 연구는 전문가 워크숍과 심층 인터뷰, SWOT-PEST 분석을 병행하며 정량적·정성적 방법을 통합하였다. 더불어 해수부·외교부 등 관계 부처와의 상시 정책 협의를 통해 연구 결과의 정책적 실효성을 확보하였다. 이를 통해 본 연구는 단순한 학술적 분석에 그치지 않고, 실제 정책 실행에 기여할 수 있는 실천적 연구로 자리매김한다. 종합하면, 기존 연구들이 아세안 협력의 중요성을 확인하고 분야별 성과를 축적했다는 점에서 의미가 있지만, 본 연구는 한-아세안 해양협력을 중심 의제로 삼아 통합적·전략적·실천적 협력 모델을 제시했다는 점에서 뚜렷한 차별성을 갖는다. 이는 한국과 아세안이 공유하는 해양 현안 해결과 공동 번영을 위한 구체적 정책 대안을 도출하는 데 있어 중요한 기여라 할 수 있다.

〈표 1-6〉 선행연구와의 차별성

구분	주요내용		본연구
	요약	관련 선행연구	
연구 목적	• 아세안 협력의 성격과 중요성 규명, 교역·투자 확대 등 경제적 효과 분석에 주력	• 한-아세안 통상협력 연구 (강영문, 2014) • 남중국해 항행 자유 및 자원 관리 관련 연구 (Aziz &t Basir, 2022)	• CSP를 기반으로 해양안보·해양경제·환경·거버넌스를 아우르는 실천적 해양협력 전략 수립 • 한국 KASI와 아세안 AOIP·ACV 2045·ABEF 연계 모델 제시

구분	주요내용		본연구
	요약	관련 선행연구	
연구 대상	• 한국의 대아세안 투자·교역량, 남중국해 분쟁 등 개별 사안 중심	• 한국-베트남 협력 성과 분석 (곽성일·백용훈·이한우, 2021) • 중국-아세안 산업 협력 연구 (Lu, 2016; Bi, 2021)	• 해양안보, 블루이코노미, 지속가능 발전 등 협력 전 영역 포괄 • 아세안 전체와 한국을 연결하는 다층적 협력 구조 분석
연구 범위	• 교역·투자 확대, 환경 거버넌스, 사회문화 협력 등 분야별 단편적 접근	• 아세안 환경협력 연구 (Takahashi, 2001; ASEAN Secretariat, 2019) • 아세안 거버넌스 연구 (Nesadurai, 2017)	• 블루이코노미 활성화, 해양자원 지속가능성, 스마트항만, 해상풍력·재생에너지 등 구체적 사업 발굴 • IUU 어업 대응, 해양환경·기후위기 대응 등 실질적 협력 프로젝트 포함
연구 방법	• 문헌 연구, 통계분석, 사례연구 위주	• 아세안 무역·투자 실증 분석 (김유미 & Akhir, 2022) • 아세안-EU 협력 사례 (Indeo, 2019)	• 문헌·통계분석에 더해 전문가 워크숍, 심층 인터뷰, SWOT-PEST 분석병행 • 해수부·외교부 협의 등 정책적 실효성·현장성 강화

자료: 저자 작성

02
국제정세 변화와 아세안의 해양 전략적 관계 분석

제1절 국제정세 변화 속 아세안의 전략적 중요성

1. 다극 체계 재편과 해양 거버넌스 변화

1) 국제질서의 재편과 다극화

(1) 다자주의의 발전과 축소

19세기 말과 20세기 초는 자국의 이익을 위한 독자적 정책이 우선하는 일국주의와 제국주의에 따라 국가 간 경쟁과 갈등이 고조되었던 시기이다. 특히, 제1차 및 제2차 세계대전은 일국주의와 제국주의에 의한 군비경쟁의 산물이라고 할 수 있다. 그러나 두 차례 세계대전의 참상은 평화와 협력, 공존을 위한 다자주의 도입의 계기가 되었다. 공동의 규범을 준수하고 다자간 협력을 통해 국제적 문제 해결을 도모하는 것이다. 다자주의의 부상은 다국가 정치·경제·안보 거버넌스 체제의 도입으로 이어졌다. 국제기구와 지역 기구를 설치하여 다국가 협의·논의 플랫폼으로 기능하도록 함으로

써 공동의 의사결정을 위한 기반을 마련한 것이다.

다국가 정치·안보 거버넌스는 국제연합(UN: United Nations)을 중심으로 형성되었다. UN 총회와 안전보장이사회에서 국제안보와 평화에 관한 의제를 논의하는 체제가 마련되었다. 다국가 경제 거버넌스는 국제통화기금(IMF: International Monetary Fund)과 세계은행(WB: World Bank)을 중심으로 이루어진 1944년 브레턴우즈 체제를 말한다.[7] 다자주의 국제군사 안보 거버넌스는 군사동맹으로 이루어진 집단안보 체제를 말하며, 다자주의 군사 안보기구의 대표적인 예로 1949년 설립된 북대서양조약기구(NATO: North Atlantic Treaty Organization)를 들 수 있다. 다자주의 국제질서가 발전하면서 특정 지역을 중심으로 인접 국가 간 협력 플랫폼이 함께 발전했다. 소(小)다자주의 또는 지역 다자주의로 정의되는 지역 협력 체제는 지역의 현안과 국제적 의제를 이행하기 위한 지역의 협력 방안을 논의하는 장으로서 다자기구에 비해 비교적 신속하고 유연한 의사결정이 가능하다는 장점이 있다. 참여국 수와 같은 양적 측면에서는 다자주의 체제에 비해 작은 규모이지만 법규범과 행위원칙에 대한 공동체 의식과 같은 질적 측면에서는 다자성이 강화된 체제라고 할 수 있다.[8] 소다자주의 거버넌스로는 1957년 유럽경제공동체(EC)로 출발하여 1993년 출범한 유럽연합(EU), 1967년 설립된 동남아시아국가연합(ASEAN), 1963년 창설된 아프리카통일기구(OAU: Organization of African Unity)에서 발전한 아프리카연합(AU: African Union), 2008년 출범한 남미국가연합(UNASUR: Union of South American Nations)이 있다.

정치·안보 협력을 위해 창설된 UN과 자유 경제·무역을 위한 브레튼 우즈 체제(Bretton Woods System)로 대표되는 다자주의 국제질서는 현재까지 유지되고 있으나, 다자 질서의 유지보다 실질적인 국가의 정치·안보·

7) 김진영(2018), p. 2.
8) 손혁상·이일청·정수빈(2020), p. 56.

경제 주도권이 우선시됨에 따라 국제관계의 균형이 흔들리면서 다자주의 체제는 전환기를 맞이하고 있다.

미국과 중국의 대외정책 동향을 살펴보면, 다자주의 체제가 약화하는 추세임을 가시적으로 확인할 수 있다. 다자주의 경제·무역 질서를 주도했던 미국은 2015년 12월 세계무역기구(WTO) 통상장관회의에서 도하 라운드(Doha Round) 폐지를 주장했다.[9] 도하 라운드는 국제관계에서 양적 영향력을 확대하고 있는 개발도상국의 경제적 이해관계를 WTO 체제에 반영하기 위한 무역 협상을 말한다. 다자주의 경제질서에 대한 미국의 인식 전환은 지속해서 이어져 2017년 G20 정상회담에서 트럼프 대통령은 자유주의와 다자주의에 기반한 경제질서가 아닌 '보호와 공정'을 강조하였다.[10]

한편, 미국은 2017년 6월 강화된 공동의 협력과 연대를 필요로 하는 기후변화 현안에 대응하고자 체결된 파리협정(Paris Agreement)에 대한 탈퇴 의사를 발표했으며, 이후 2020년 11월에 공식적으로 협정에서 탈퇴하였다. 이듬해 2021년 2월 새로이 출범한 바이든 정부의 주도로 파리협정에 재가입하였으나, 2025년 트럼프 행정부가 출범하면서 미국은 파리협정에서 다시금 탈퇴할 것을 선언했다.[11] 기후변화와 같은 전 지구적 현안에 대한 강대국의 비전과 책임을 보이기보다는 자국의 이익을 우선하는 것이 중요하다는 정책 기조를 확인할 수 있다. 중국은 다자기구 논의에 적극적으로 참여하면서도 동중국해, 남중국해에서 군사적 긴장을 유발하는 등 다자주의 국제규범을 위협하는 안보 정책을 추진 중이다. 중국은 2013년 9월 일대일로 구상과 2015년 5월 중국 국방백서에서 우리나라와 일본, 대만, 필리핀 등 인접국의 해역을 포함하는 광범위한 해역에서 완전한 해양통제권을 확립하고 해양권익을 보호할 계획을 밝혔다.[12] 2013년 11월 중

9) 최병일(2020. 1)(검색일: 2025. 3. 12)
10) *Ibid.*
11) 이혜경(2025), p. 1.
12) 김동수·정맥석·홍성표(2017), p. 36.

국은 일방적으로 동중국해를 포함하는 구역을 방공식별구역(China Air Defense Identification Zone)으로 선포하고 동중국해 일대에서 군사훈련을 자행하여 군사 긴장감을 고조시키고 있다.[13] 한편, 2023년 6월에 제정된 중국의 「대외관계법」은 중국의 주권과 안보, 발전 이익을 위협하는 것으로 평가되는 외국에 대한 공세적 조치에 관한 내용을 담고 있다.[14]

세계대전 이후 평화체제를 수립하고자 형성된 다자주의 국제질서는 점차로 쇠퇴하는 경향을 보이고 있다. 높은 수준의 군사력과 경제력을 보유한 미국과 중국을 필두로 자국의 군사적·경제적 이익에 영향을 미친다고 판단되는 다자주의 안보·경제 질서에 대해서는 전면적으로 반대의견을 표시하고, 평화적 질서를 위협하는 군사적·정치적 행보를 보이기도 한다. 특히, 다자주의 체제를 부정하는 2025년 트럼프 행정부의 출범은 국제질서와 국제관계의 불확실성을 더욱 심화시킬 것으로 예상된다.

(2) 미·중 경쟁과 다극화 체제로의 전환

세계대전 이후 국제관계는 상호 협력과 공동의 목표 달성을 강조하는 다자주의 체제로 변화했다. 그러나 중국의 정치적·군사적·경제적 영향력이 급격히 확대됨에 따라 미국과 중국의 패권 경쟁이 심화되면서 다자주의 체제는 새로운 전환기를 맞이했다. 미국과 중국은 모두 다자주의적 가치로 대두되었던 공동선(善)과 다자협력의 중요성을 강조하고 있으나, 실질적으로는 정치적·군사적·경제적 주도권을 확보하기 위한 진영경쟁에 매진하면서[15] 국제질서는 점차 다극화되는 양상을 보인다. 무엇보다 2025년 트럼프 2기 행정부의 출범은 세계질서의 다극화를 본격적으로 심화시키는 계기가 될 것으로 전망된다. 중국은 2010년 세계 2위 경제 대국으로 부상한

13) *Ibid.*, p. 38.
14) 한국무역협회(2023.7.11)(검색일: 2025.3.12.)
15) 이신화·박재적(2021), pp. 240-241.

데 이어[16], 2013년에는 세계 최대 교역국으로 자리매김하였다. 같은 해 발표된 '일대일로' 전략은 아시아, 유럽, 아프리카를 아우르는 육·해상 교역망을 구축하려는 대규모 구상으로, 60여 개국을 연결하는 거대한 경제권 형성을 목표로 하였다.[17] 이는 중국을 중심으로 한 새로운 경제권의 부상과 함께 미국 중심의 국제질서에 균열을 가져오는 출발점이었다. 중국의 공세적 전략은 국가 경쟁력 확대를 위한 일련의 행보였으나, 미국은 이를 자국 주도의 다자주의 질서와 패권에 대한 도전으로 인식하였다.[18] 실제로 미국은 2017년 국가안보전략(NSS: National Security Strategy)에서 중국을 '수정주의 국가'로 규정하고, 2018년 이후 중국 정보기술 기업 제재와 무역전쟁을 심화시켰다.[19] 미국과 중국의 본격적인 패권 경쟁은 국제정세의 불안정성 확대 원인으로 작용하였으며, 이에 따라 중견국 또는 지역 차원의 협력이 강화되고 보호주의가 확대되면서 미국, 중국과 기타 지역 간 다극화 체제가 형성되는 새로운 전환기를 맞이하고 있다.

2025년 2월 1일, 트럼프 행정부는 캐나다·멕시코산 수입품에 25%, 중국산 제품에 10%의 추가 관세를 부과하는 행정명령을 발표하였다.[20] 이는 무역적자 개선이라는 경제정책적 성격을 가지면서도, 동시에 글로벌 공급망 재편을 가속화하고 지정학 질서를 다극화하는 전략적 조치로 평가된다. 트럼프 행정부는 싱가포르를 제외한 아홉 개 아세안 국가에도 높은 수준의 상호 관세를 적용하여 중국의 우회 수출을 차단하려 했으며,[21] 이로 인해 인도-태평양 지역 내 동맹국과 파트너국들은 새로운 전략적 선택을 강요받게 되었다. 이에 대응하여 중국은 역내 경제협력 강화, 대체 시장 개척, 자원·에너지 공급처 다변화를 추진하고 있다. 결과적으로 인도-태평양의 외

16) 정현욱 외(2022), p. 45.
17) 이신화·박재적(2021), p. 223.
18) *Ibid.*
19) *Ibid.*
20) The White House(2025. 1.1)(검색일: 2025.4.28.)
21) 라미령(2025), p. 11.

교·안보 구도는 미국과 중국의 양극 경쟁을 넘어, 중견국과 지역연합이 부상하는 다극적 질서로 재편되는 양상을 보인다. 미국의 관세 정책에 대응하여 중국은 역내 경제협력 강화, 대체 시장 확보, 자원·에너지 공급처 다변화를 추진하면서 인도-태평양의 외교 균형과 지정학적 구도는 더욱 크게 변화할 것으로 보인다. 미국과 중국의 패권 경쟁이 동맹관계 강화의 요인으로 작용하는 동시에, 국제정세의 불안정성은 국가들로 하여금 지역 협력과 다자 연대를 유도하고 있어, 강대국과 중견국 연합이 병존·대립하는 다극화 체제가 더욱 공고해지고 있다.

〈표 2-1〉 미-아세안 상호 관세율

구분	캄보디아	라오스	베트남	미얀마	태국	인도네시아	말레이시아	브루나이	필리핀
상호 관세율	36	40	20	40	36	32	25	25	20

자료: 라미령(2025), p. 11.

2) 인도-태평양 해양거버넌스 축의 전환

(1) 다극화에 따른 중견국의 부상

신흥 강대국 중국의 등장에 따른 국제관계의 역학적 변화는 일본, 호주, 뉴질랜드, 캐나다, EU 국가와 같은 중견국이 다극화 체제 속에서 국제적 영향력을 확대할 수 있는 새로운 기회를 맞이하고 있다. 국제적 책임보다 자국의 실리를 우선하는 강대국의 패권 경쟁으로 국제질서의 불확실성이 증대하고 있으므로 중견국들이 연대하여 미국과 중국의 대외정책에 영향력을 행사하여 양국과의 관계에서 힘의 균형을 확보하고자 하는 것이다. 중견국 협력의 대표적 사례로는 2015년부터 일본과 호주, 인도 간 차관급 전략대화와 환인도양연합(IORA) 체제에서의 호주·인도·인도네시아 전략대화를 들 수 있다.[22] 최근 쿼드(Quad) 및 오커스(AUKUS)와 같은 소다자

안보 협의체가 부상하면서 인도-태평양 지역 안보 지형이 급변하고 있다. 미국은 인도-태평양 전략(Indo-Pacific Strategy)을 통해 중국을 견제하기 위한 파트너로서 역내 중견국과의 연대를 강조하고 있다.[23] 이처럼 강대국 주도의 질서 재편이 가속화되는 상황에서, 중견국 간의 전략적 공조는 불확실성을 줄이고 독자적인 외교 공간을 확보하는 핵심 전략이 된다.[24] 이에 우리나라는 해양안보, 자유무역 등 핵심 가치를 공유하는 아세안과의 협력을 심화함으로써, 급변하는 국제질서에 유연하게 대응하고 중견국으로서의 전략적 위상을 강화해야 한다.

(2) 인도-태평양의 지정학적 중요성 확대

오늘날 인도-태평양은 지정학·지경학적 관점에서 국제정치의 핵심 축이다. 과거 아시아·태평양과 인도양은 분리된 권역이었으나, 현재는 '전략적으로 통합된 단일 공간(a strategically integrated single geographical space)'으로 규정된다.[25] 이는 한 지역의 전략적 변동이 다른 지역에 즉각적인 영향을 미치는 상호연결적 구조가 형성되었음을 의미한다.

이러한 지정학적 확장은 미·중 전략 경쟁의 심화와 함께 더욱 가속화되었다. 과거 '유럽-아시아'로 분리되어 작동하던 이원적 동맹 구조는 반길주(2022)가 지적하듯 '융합지정학(Alliance-Confluence Geopolitics)'이 작동하는 인도-태평양 체제로 재편되고 있다.[26] 쿼드(Quad)와 오커스(AUKUS)의 부상, 유럽 주요국의 군사적 전략 행동과 독자적 인태전략 수립은 유럽 안보와 아시아 해양 안보가 단일 전략 공간으로 연결되는 대표적 '탈이원화' 현상을 보여준다.[27] 또한 인도-태평양을 둘러싼 경쟁의 범

22) 이신화·박재적(2021), p. 241.
23) Dupont(2021), pp. 38-39.
24) *Ibid.,* p. 1.
25) 최원기(2023), p. 10.
26) 반길주(2022), p. 33.

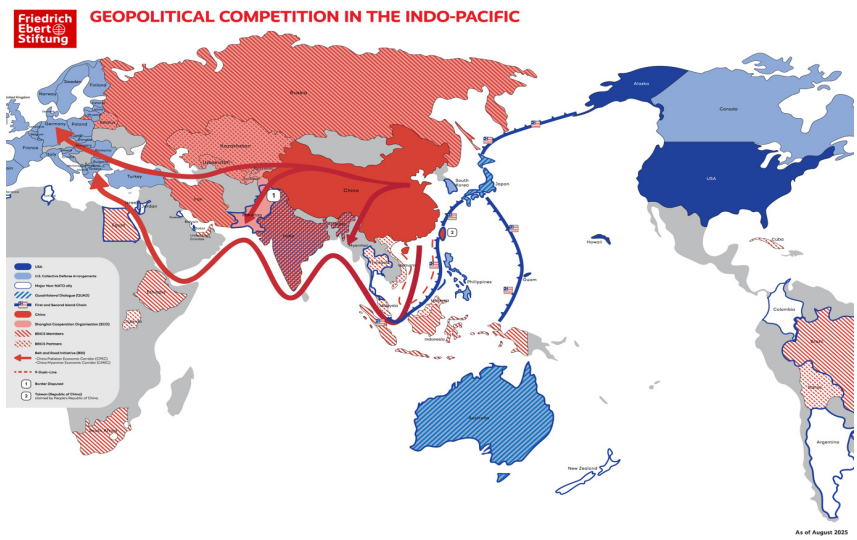
위는 군사력에서 공급망, 첨단기술, 가치·규범으로 확장되면서 비선형적 구조로 변화하고 있다.[28]

인도-태평양의 전략적 중요성은 지정학적 경쟁, 경제적 잠재력, 새로운 안보 패러다임이 중첩되는 지점으로서 더욱 부각되고 있다. 인도양과 태평양을 잇는 이 해역은 미·중 전략 경쟁이 첨예하게 전개되는 공간으로, 미국·일본·호주 등은 중국의 영향력 확대를 견제하고 규칙 기반 질서를 유지하기 위한 핵심 지역으로 본다. 중국의 남태평양 거점 구축 가능성과 바누아투·파푸아뉴기니 전략 시설 개입 우려는 이 지역을 사실상의 '전략적 경계선'으로 만들고 있으며, 이에 대응해 호주와 미국은 태평양 도서국이 경쟁국의 발판이 되는 것을 안보상 핵심 이익으로 규정하고, 프랑스 등 유럽 국가도 뉴칼레도니아 등을 기반으로 관여를 확대하고 있다.[29]

동시에 인도-태평양은 세계 경제의 60%를 차지하는 성장 중심지이자 막대한 해양 자원을 보유한 경제적 전략공간이다.[30] 태평양 도서국들이 보유한 광대한 배타적경제수역(EEZ)은 글로벌 식량 공급과 해양경제의 기반을 형성하며, 전 세계 참치 어획량의 상당 부분이 이 지역에서 생산된다.[31] 여기에 더해 주요 해상교통로(SLOC)가 집중된 지리적 구조는 이 지역을 글로벌 공급망 안정성과 해상 물류의 전략적 중심축으로 만들고 있다. 이러한 경제·해상 인프라적 중요성은 중국의 일대일로(BRI: Belt and Road Initiative) 해양 인프라 투자 확대와 미국·호주의 대안 인프라 구상이 경쟁적으로 전개되면서 더욱 부각되고 있으며, 인도-태평양이 경제 외교와 공급망 전략의 핵심 무대로 자리 잡게 된 배경이 되고 있다.[32]

27) 반길주(2022), p. 39.
28) *Ibid.*, pp. 39-40.
29) Wallis & Batley(2020). pp. 3-5.
30) Sinha(2024), p. 2.
31) Wallis & Batley(2020). p. 7.
32) Wallis & Batley(2020). p. 8.

〈그림 2-1〉 인도-태평양 지정학적 경쟁 구도



주: 붉은색은 중국의 일대일로(BRI) 및 전략적 확장 경로, 파란색은 미국의 동맹 네트워크 및 도련선(Island Chains)을 나타냄.
자료: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Asia.(2024.2.14).(검색일: 2025. 12. 5.)

또한 인도-태평양 지역에서는 군사 중심의 전통적 안보 관점에서 벗어나 새로운 안보 패러다임이 부상하고 있다. 태평양 도서국들은 '블루 퍼시픽(Blue Pacific)'이라는 공동 정체성을 바탕으로, 기후 변화를 주민의 생존과 국가 지속가능성에 대한 "단일하고도 가장 큰 위협(the single greatest threat)"으로 규정한 '보에 선언(Boe Declaration)'을 채택하였다.[33] 이는 지역 안보의 중심축이 전통적인 군사 안보에서 기후위기와 인간·생태계 건강, 환경안보, 초국가적 범죄, 사이버 보안 문제 등을 포괄하는 확장된 안보 개념으로 전환되고 있음을 보여준다. 이러한 맥락에서 기후변화 대응, 재난위험 감소, 해양생태계 보전, 연안 공동체의 회복력 강화, 초국경 범죄 및 사이버 위협 대응 등이 인도-태평양 지역의 새로운 핵심

33) *Ibid.*, p. 6.

안보 의제로 부상하고 있다.

종합적으로 인도-태평양은 미국, 중국, 유럽 등 강대국들이 다층적으로 중첩된 전략적 관심과 정책 목표를 전개하는 공간으로, 이 지역은 해상 교통로의 안정성, 지역 질서의 예측 가능성, 그리고 경제·안보 협력의 지속성을 확보해야 하는 핵심 전략 지대로 인식된다. 동시에 지역 국가들에게는 기후 변화 대응, 해양 자원의 지속가능한 관리, 회복력 있는 지역사회 형성 등 실존적 과제가 집중되는 공간이기도 하다. 이러한 지정학·지경학적 수요가 중복되고 강화되면서 인도-태평양은 국제질서의 재편 양상을 이해하고, 향후 세계적 경쟁과 협력 구조를 형성하는 데 결정적 영향을 미치는 전략 공간으로 중요성이 확대되고 있다.

2. 아세안의 해양 전략적 중요성

1) 아세안의 개요

아세안은 동남아시아 10개국이 회원국으로 참여하는 지역 협력체로서 1967년 8월 8일 태국 방콕에서 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 5개국이 모여 창설되었다.[34] 당시 채택된 방콕 선언(Bangkok Declaration)은 냉전기 동남아 지역의 불안정성과 분열을 극복하고, 역내 평화와 안정을 유지하면서 경제적·사회적 협력을 강화하기 위한 정책적 의지를 담고 있다.[35] 역사적으로 아세안은 식민지 경험과 냉전기를 거치며 갈등과 분단을 경험했으나, 1967년 방콕 선언을 계기로 정치·경제적 연대의 틀을 마련했다. 이후 지역의 평화와 안정 유지, 경제성장과 사회문화 교류 증진을 주요 목표로 삼아 협력의 폭을 넓혀왔다. 문화적으로는 다양성

34) 외교부(검색일: 2025.4.20.)
35) ASEAN(검색일: 2025.4.24.)

과 다원성이 특징이다. 인도·중국 문명, 이슬람과 불교, 힌두교, 기독교 문화가 교차하며, 이러한 다채로운 역사 문화적 자산은 아세안이 포용적 협력을 발전시키는 중요한 동력이 되고 있다. 아세안 회원국의 상당수는 지리적으로 해양과 직접 맞닿아 있는 연안국이다. 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 브루나이, 태국, 베트남, 미얀마 모두 해안선을 보유하고 있으며, 인도네시아와 필리핀은 대표적인 군도 국가에 해당한다. 이에 아세안은 해양자원의 이용·개발 거버넌스를 정책의 주요 핵심으로 제시하고 있다. 해운·물류, 해양관광, 수산 등 산업 부문은 아세안의 경제·사회 정책의 핵심 부문이다.

아세안은 아시아와 태평양을 연결하는 지정학적 요충지로서 국제정치·경제의 중심적 역할을 수행한다. 특히 아세안 인접 해역은 세계 주요 해상 교통로가 집중된 전략적 통로이며, 세계 해상 물동량의 상당 부분이 이 항로를 통과한다는 점에서 아세안의 해양 관련 이해관계는 구조적으로 매우 크다. 동시에 연안 지역사회의 비중이 높은 아세안은 기후변화와 해양환경 악화에 취약한 특성을 지닌다. 해수면 상승, 해양오염, 플라스틱 폐기물 문제 등은 지역사회와 경제 전반에 직접 영향을 미치며, 아세안 국가들의 지속가능성과 해양 거버넌스 역량을 시험하는 주요 도전 요인으로 작용한다. 이에 아세안은 지역해 차원의 해양환경·생태계 협력에 적극적으로 참여하고 있다. 아세안은 2025년 기준 전체 인구 7억 명[36]을 넘어선 대규모 공동체이다. 젊은 계층의 비중이 높은 젊고 역동적인 인구 구조 가지며, 이는 장기적 성장 잠재력의 중요한 기반이 될 것으로 예상된다. 경제적으로 아세안은 지난 수십 년간 빠른 성장을 기록하며 글로벌 경제의 주요 축으로 부상하였다. 1967년 창설 당시에는 개발도상국 중심의 지역 협력이었으나, 2023년에는 역내 총생산(GDP) 규모가 4조 달러에 이르면서,[37] 세계

36) Worldometer(검색일: 2025.10.1.), 동티모르 포함.
37) ASEANstats(검색일: 2025.10.6.)

5위 수준의 경제권으로 성장하였다. 역내 교역과 투자가 확대되고, 아세안 자유무역지대(AFTA), 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 등을 통해 세계 경제와 긴밀히 연결되어 있다. 특히 제조업·전자산업·농수산업뿐 아니라 디지털 경제와 친환경 에너지 분야에서도 글로벌 기업들의 투자처로 주목받고 있다.

오늘날 아세안은 글로벌 무대에서 점점 더 큰 위상을 확보하고 있다. 미국과 중국의 전략적 경쟁 속에서 아세안은 지정학적 균형자이자 협력의 허브 역할을 하고 있으며, 아세안 공동체 비전 2045를 통해 세계 4대 경제권으로 도약하겠다는 청사진을 제시했다. 이는 아세안이 단순한 지역 협력체를 넘어 역동적 인구 구조, 경제성장 잠재력, 전략적 지리적 위치를 바탕으로 글로벌 거버넌스와 경제의 중심지로의 발전 가능성을 보여준다.

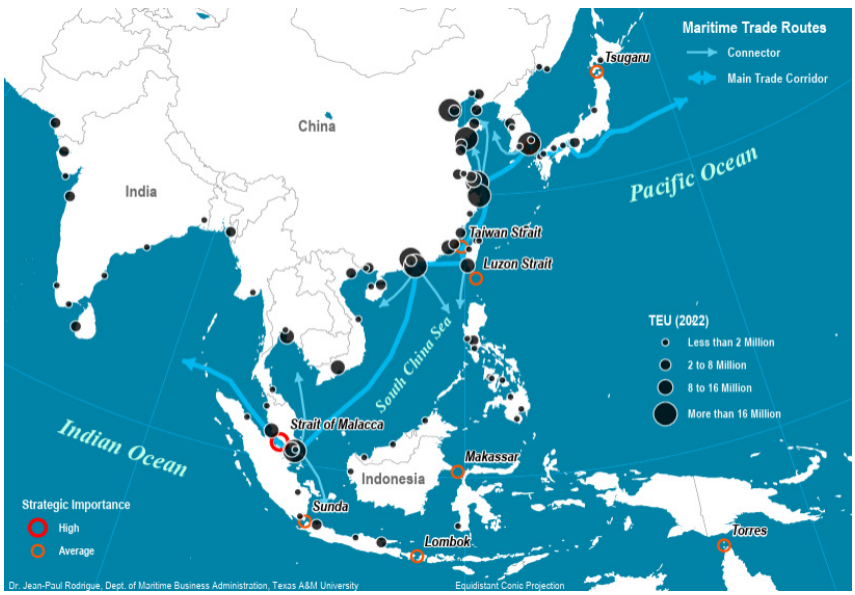
2) 아세안의 해양 전략적 중요성

다수의 아세안 회원국은 인도-태평양을 접하고 있으며, 이 지역은 바브엘만데브 해협, 호르무즈 해협, 말라카 해협이 위치한 세계 무역과 에너지 수송의 핵심 요충지로 평가된다. 바브엘만데브 해협은 아프리카와 중동을 연결하며 지중해·홍해·인도양을 잇는 주요 원유 수송로 역할을 하고, 호르무즈 해협은 페르시아만에서 생산되는 원유의 대다수가 아시아와 유럽으로 향하는 관문으로 기능한다. 말라카 해협은 인도양과 태평양을 연결하는 핵심 해상 통로로서 중국 원유 수입량의 약 80%가 이 경로를 통과해 '중국의 에너지 생명선'으로 불릴 뿐만 아니라 일본과 한국 등 동아시아 국가의 원유 수입 및 무역에도 필수적이다.[38] 이러한 지정학적 구조 속에서 동아시아의 해상교통로는 세계 경제와 에너지 안보의 중심축을 형성하며, 호르무즈-말라카-바브엘만데브 해협으로 이어지는 연계 항로는 인도양을 거쳐 동

38) 구민교(2016), pp. 46-47.

아시아로 향하는 국제무역의 핵심 경로로 간주된다. 특히 중국은 1978년 개혁개방 이후 수출입 무역의 안정성을 확보하기 위해 해상교통로의 확보·유지에 정책적 중요성을 강화해 왔으며, 이와 같은 맥락에서 말라카 해협과 호르무즈 해협을 핵심 지정학적 요충지로 인식하고 있다.[39]

〈그림 2-2〉 인도-태평양 주요 해상 교통로



자료: Port Economics, Management and Policy(검색일: 2025.3.17.)

한편 인도-태평양은 중국이 군사 활동을 적극적으로 확대해 온 핵심 전략 공간이기도 하다. 중국은 남중국해에서 영유권을 주장하며 인공섬 건설과 군사기지화 등을 통해 군사적 입지를 강화해 왔으며, 이를 자국의 핵심 안보 이익과 직결된 공간으로 인식하고 통제력 확보 전략을 지속하고 있다.[40] 이에 대응해 미국과 동맹국들은 역내 군사적 관여를 강화하며 중국

39) Indo·Pacific Defense Forum(검색일: 2025.10.12.)

의 군사 활동을 견제하고 있다. 미국은 항행의 자유 작전(FONOP)을 정례적으로 수행함으로써 남중국해에서의 중국 활동을 제한하고 있으며, 일본·호주·인도 등과의 협력을 통해 인도-태평양 안보 체제를 강화하는 전략을 추진 중이다.[41] 이러한 대응 구도는 인도-태평양의 군사적 중요성을 더욱 부각시키며, 이 지역이 주요 강대국 간 전략 경쟁의 중심 무대로 기능하고 있음을 보여준다.

아세안은 중국·인도와 함께 세계 경제의 주요 성장 축으로 부상하고 있다. 제조업과 서비스 산업의 발전은 내수 시장 확대를 견인하고 있으며, 다국적 기업의 생산 및 공급 거점으로서의 전략적 가치도 제고되었다. 또한 디지털 경제와 기술 혁신에 기반한 신산업 성장은 새로운 경제 동력을 제공하고 있다. 이는 아세안이 공급망 다변화와 산업 협력의 핵심 파트너로서 위상을 강화하고 있음을 시사한다. 이에 따라 글로벌 기업의 생산기지 이전과 투자가 가속화되면서, 다양한 산업 분야에서 아세안으로의 해외직접투자(FDI) 유입이 지속적으로 증가하는 추세이다.

아세안 국가는 지역해 해양환경협력의 중심지이다. 인도-태평양은 지구에서 가장 풍부한 해양생물다양성을 자랑하는 지역이며, 특히, 태평양의 산호 삼각지대는 세계 산호 종의 약 76%, 해양 어류 종의 약 37%가 서식하는 해역으로 세계적으로 가장 해양생물다양성이 풍부한 것으로 알려져 있다.[42] 인도네시아, 필리핀, 말레이시아 등은 열대 해양생태계와 연안습지, 맹그로브 숲, 산호초 등을 포함한 생태적 요충지로써 기후변화 대응과 해양생태계 복원에 있어 과학적·기술적 협력의 기반이 될 것이다.

40) 구민교(2016), p. 49.
41) *Ibid.*, p. 52.
42) CTI-CFF(2009), p. 1.

제2절 주요국의 대(對)아세안 해양협력과 특징

1. 미국의 대(對)아세안 해양협력

1) 미-아세안 간 협력관계 과정

미-아세안 관계는 1977년 대화 관계(Dialogue Relations) 수립 이래 정치·안보 문제에 대한 의견교환에서 시작해 아세안 공동체의 3대 축(정치안보, 경제, 사회문화) 전반에 걸친 광범위한 협력으로 발전했다.[43] 이후 2015년 11월 제3차 미국-아세안 정상회의에서 '전략적 동반자 관계(Strategic Partnership)'로 격상되었으며, 2022년 11월 제10차 정상회의에서 '포괄적 전략적 동반자 관계(Comprehensive Strategic Partnership)'로 격상되어 현재에 이르고 있다.[44] 2023년 9월 6일 인도네시아 자카르타에서 열린 제11차 미국–아세안 정상회의에서는 'AOIP 협력에 관한 정상 성명'을 채택하며 아세안 주도 메커니즘을 기반으로 AOIP 4대 우선순위 분야 협력을 강화하고 지역의 평화·안보·안정·지속가능한 성장에 대한 공동 의지를 재확인하는 한편, 양측 파트너십 강화를 위해 미국 내 미–아세안 센터 설립에 합의하였다.[45] 이어 2024년 10월 11일 라오스 비엔티안에서 열린 제12차 미국–아세안 정상회의에서는 '안전하고 신뢰할 수 있는 인공지능(AI) 촉진에 관한 정상 성명'을 채택하여 AI가 유엔 SDGs 달성 등 양측 국민의 삶을 향상시킬 잠재력을 지닌 기술임을 다시 확인하였다.[46]

43) ASEAN Secretariat(2025.10.), p. 1.
44) *Ibid.*
45) *Ibid.*
46) *Ibid.*

〈표 2-2〉 미-아세안 협력관계 발전 개요

일시	회의	주요내용	비고
1977	미-아세안 대화관계 수립	• 정치·안보 분야 의견 교환에서 출발	• 대화관계 공식 출범
2015.11	제3차 정상회의	• 대화 관계를 전략적 동반자 관계(Strategic Partnership)로 격상	• '미-아세안 전략적 동반자 관계 행동계획(2016-2020)' 채택, 2016년 미국 서니랜즈 특별정상회의 개최
2017.11	제5차 정상회의	• 대화관계 40주년 기념 정상회의 개최	• 펜스 부통령 아세안 사무국 방문 등 다수 기념행사 진행
2022.5	특별정상회의	• 대화관계 45주년 기념 정상회의, 전략적 동반자 관계의 폭과 깊이 재확인	• '2022 미-아세안 특별정상회의 공동 비전 성명' 채택
2022.11	제10차 정상회의	• 미-아세안 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)수립	• CSP 정상성명 발표, 2023년 7월 CSP 부속서(2021-2025) 채택
2023.9	제11차 정상회의	• AOIP 4대 우선 분야 협력 강화 재확인, 지역 평화·안보·안정·지속가능 성장 촉진 의지 강조	• 'AOIP 협력 정상성명' 채택, 미국 내 '미-아세안 센터' 설립 합의
2024.10	제12차 정상회의	• 신뢰할 수 있는 AI 촉진 정상성명채택, AI의 SDGs 기여 잠재력 재확인	• 'AI 협력 정상성명' 발표

자료: ASEAN Secretariat(2025.10.), p. 1.

미국은 2009년 동남아 우호협력조약(TAC: Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia) 가입과 2010년 아세안 주재 대표부 설립을 기반으로 아세안지역안보포럼(ARF), 아세안 확대국방장관회의(ADMM-Plus), 동아시아정상회의(EAS) 등 주요 지역 협의체에 적극 참여하며 정치·안보 분야의 관여를 지속해 왔으며, 대화상대국 중 최초로 아세안 전담 대사를 임명함으로써 아세안과의 제도적 소통 채널을 한층 강화하였다.[47] 양측은 해양 안보, 사이버 보안, 초국가적 범죄 대응을 핵심 협력 분야로 설정하고 2019년 연합 해상훈련, 2022년 CBRN 대응 훈련, 사이버

47) ASEAN Secretariat(2025.10.), p. 2.

정책 대화 및 국방장관 회의 정례화 등을 통해 협력을 강화해 왔다. 특히 초국가적 범죄 대응과 사이버 보안 분야에서 협력 체계를 한층 심화하며 비전통 안보 위협에 대한 공동 대응 역량을 지속적으로 확대하고 있다.[48]

경제협력 부문에서 미국은 2024년 기준 아세안의 제2대 교역 파트너이자 최대 외부 외국인직접투자(FDI) 공급국으로, 양방향 교역액은 전년 대비 14.7% 증가한 4,533억 7천만 달러, FDI 유입액은 421억 3천만 달러(전체의 18.64%)를 기록하였다.[49] 양측은 매년 아세안 경제장관–미국 무역대표부(AEM-USTR: ASEAN Economic Ministers-U.S. Trade Representative) 협의를 통해 공급망 회복력과 지속가능성 등 핵심 의제를 조율하고 있으며, 미래 성장 동력 확보를 위해 AI, 해저 케이블, 클라우드 등을 포함한 '아세안–미국 디지털 우선 협력 분야'를 선정하여 디지털 경제 및 사이버 보안 협력을 대폭 확대하고 있다.[50] 아울러 지속가능성·인프라 분야에서는 에너지 안보와 교통 연결성 강화를 중심으로 협력을 추진하고, 핵심 광물 등 공급망 안정화를 위한 공조도 병행하고 있다.[51]

미–아세안의 환경 및 기후변화 대응협력은 2023년 장관급 대화에서 '미국–아세안 환경 및 기후 워크플랜'이 승인되면서 본격적 이행체계를 갖추었고, 기후 야망 강화, 완화·적응 역량 제고, 저탄소 전환 기술, 기후 금융, 생태계·생물다양성 보전 등을 핵심 아젠다로 설정하고 있다.[52] 이러한 환경·기후 협력은 에너지 전환, 재해위험 경감, 지속가능한 생태계 관리 등 지역사회 회복력 강화를 위한 핵심 축으로 자리하고 있다. 미–아세안 개발협력은 2029년까지 연장된 '지역개발 협력협정(RDCA: Regional Development Cooperation Agreement)'을 기반으로 확대되고 있으며,

48) *Ibid.*, p. 3.
49) *Ibid.,* pp. 3-4.
50) *Ibid.*
51) *Ibid.*
52) *Ibid.*. p. 6.

2024년 3월 가동된 '아세안-미국 파트너십 프로그램(2024-2029)'은 CSP의 이행을 구체화하는 핵심 동력이 되고 있다.[53] 이 프로그램은 아세안 싱글 윈도우, 핵심 광물, AI, 해저 케이블·클라우드, 사이버 보안 등 첨단 산업과 공급망 회복력 강화를 중점 아젠다로 삼고 있으며 , '아세안 통합 이니셔티브(IAI: Initiative for ASEAN Integration)[54]'와 '메콩-미국 파트너십(MUSP: Mekong-U.S. Partnership)'을 통해 역내 개발 격차 해소와 포용성장 기반도 함께 강화하고 있다.[55]

2) 미-아세안의 해양협력

미-아세안 해양협력은 AOIP의 해양협력 우선 분야와 2021-2025 행동계획(PoA), CSP 부속서(annex)를 기반으로 규범 기반 해양질서 강화와 역내 해양안보 역량 제고에 중점을 두고 추진되고 있다. 미-아세안은 UNCLOS(1982)를 기반으로 해양법 집행, 해상범죄 대응, 해양영역인식(MDA) 강화, 수색·구조(SAR) 협력, 안전한 항행·통신 체계 구축 등 포괄적 해양안보 협력을 확대하고 있으며, 미국은 해안경비대(USCG: U.S. Coast Guard) 훈련·기술지원 등을 통해 아세안의 실질 역량을 지원하고 있다.[56] 또한 양측은 IUU 어업 대응과 지속가능한 수산 관리를 위한 로드맵 이행 지원과 감시·집행 역량 강화, 해양플라스틱 저감과 생태계 보전 등 해양환경 협력이 병행되고 있다. 아울러 블루이코노미 전환, 지속가능한 자원 관리, 해양과학 연구·데이터 공유를 통해 장기적 해양거버넌스 구축을 지원하며, 전체적으로 미-아세안의 해양협력은 안보-환경-경제-과학 전 영역에서 다층적으로 심화하고 있다.[57]

53) *Ibid.*, p. 7.
54) IAI(Initiative for ASEAN Integration)는 아세안 역내 개발 격차 해소를 위한 특별 프로그램
55) ASEAN Secretariat (2025.10.), pp. 3-4.
56) ASEAN Secretariat (2023.7.14.), pp. 6-7.
57) *Ibid.*, pp. 22-23.

〈표 2-3〉 미-아세안 주요 해양협력 내용

구분	주요 내용	메커니즘·이니셔티브
해양안보	• UNCLOS 존중 및 규범 기반 질서 강화 • 해양법 집행 역량 강화(USCG 협력) • 해적·해상범죄 대응, 인적·기술 역량 강화 • 해양영역인식(MDA): SeaVision 앱, 위성기술, 정보공유 • 수색·구조(SAR) 및 해양 안전·통신 개선	• ARF Maritime Security Work Plan • ADMM-Plus Maritime Security EWG • EAMF(확대아세안해양포럼) • USCG 커터(Cutter) 훈련 플랫폼 및 양도 협력
IUU 어업 대응 및 지속가능한 수산 관리	• 아세안 IUU 로드맵(2021-2025) 지원 • 모니터링·감시·집행(MCS) 역량 강화 • 수산물 공급망의 노동권·젠더·투명성 제고 • AN-IUU 네트워크 연계 및 공동연수 강화	• ASEAN Network on Combating IUU Fishing (AN-IUU) • EAS Leaders' Statement on Marine Plastic Debris
해양환경 보호 및 오염 대응	• 해양생태계 보호·복원 (SDG 14 이행) • 해양플라스틱·오염 대응 기술 협력 • 지속가능한 자원 이용 정책 공유	• ASEAN Framework of Action on Marine Debris • EAS Marine Plastic Debris Statement • CSP Annex
블루이코노미	• 블루이코노미 프레임워크 실행 및 지속가능한 해양산업 육성 • 해양과학 공동 연구 및 데이터 기반 거버넌스 강화 • 기후변화 대응을 위한 해양 기술 협력	• ASEAN Leaders' Declaration on Blue Economy • AOIP Maritime Cooperation Priority

자료: ASEAN Secretariat(2023.7.14.), pp. 6-7과 22-23.에서 재정리

미-아세안 정상회의는 2022년 CSP 출범을 계기로 해양 분야를 전략협력의 핵심축으로 설정하였고, 2023년 AOIP 실행 프레임으로 이를 구체화하였다. 양측은 UNCLOS 기반의 규범질서를 재확인하며 해양안보, 연안생계, 해양환경, 지속가능한 해양경제를 포괄하는 협력 체계를 단계적으로 강화하고 있다. 해양안보 측면에서는 MDA, SAR, 해양안전·교육을 중심으로 실질 협력이 확대되었다. 특히 2023년 성명서는 ICAO·IMO 규범을 명시하여 국제표준과의 정합성을 높이고, 해양법 집행기관 간 연계를 포함한

실행 지향적 안보 프레임워크를 제시하였다. IUU Fishing 대응은 지속가능한 수산업과 연안 생계 보호의 관점으로 협력 범위가 확장되었다. 2022년이 책임 있는 수산업과 AN-IUU 연계를 강조했다면, 2023년은 역량 강화와 소규모 어업 지원, 연안 공동체 보호를 명시함으로써 IUU 대응을 블루이코노미의 핵심 요소로 통합하였다.

해양환경·생태계 협력은 기후변화·해양·SDGs를 연계하는 방향으로 발전하였다. 2023년에는 해양오염 대응, 생태계 복원, 자연자원 관리가 구체화되며 지역 회복력과 지속가능성 중심의 접근이 한층 강화되었다. 블루이코노미 분야에서는 항만·물류 인프라, 지역 연결성, 에너지·디지털 전환이 통합적 협력축으로 자리 잡았다. 인프라와 디지털 전환을 간접적으로 언급했던 2022년과 달리, 2023년은 AOIP 실행과 연계하여 해상 물류의 디지털화 및 청정에너지 전환을 구체적으로 명시함으로써 미-아세안 블루이코노미 협력을 구조적으로 제도화하였다. 종합적으로 두 정상회의는 해양안보-IUU-환경-블루이코노미를 상호 연계된 핵심 분야로 정렬하며, 선언적 협력에서 실행 중심의 해양협력 체제로 이행하는 과정을 보여준다. 특히 2023년 성명서는 미-아세안 해양협력을 역내 지속가능한 해양경제 발전의 전략적 프레임으로 확장했다는 점에서 정책적 의미가 크다.

〈표 2-4〉 제10차와 제11차 미-아세안 정상회의 주요 해양협력

구분	제10차 정상회의 (2022, CSP 성명서)	제11차 정상회의 (2023, AOIP 협력 성명서)
협력 프레임	• CSP에 따른 포괄적 협력 구조 구축 • UNCLOS 기반 규범질서 준수 강조 • ASEAN 중심성 및 ASEAN 주도 메커니즘 활용 • 해양협력의 원칙·범위 선언	• AOIP 실행 중심의 구체적 로드맵 • Maritime Cooperation을 4대 핵심 협력축으로 명문화 • UNCLOS의 보편성·통일성 재확인

구분	제10차 정상회의 (2022, CSP 성명서)	제11차 정상회의 (2023, AOIP 협력 성명서)
해양안보	• 항행·상공비행의 자유(FON/FOOS) 강조 • MDA·SAR 협력 강화 • 해양법 집행기관 간 협력 확대 • ADMM-Plus 기반 안보 협력 강화	• MDA·SAR·해양안전·해양교육까지 세분화 • ICAO·IMO 규범 준수 포함해 국제표준과 정합성 강화 • 국제법 기반 분쟁 해결을 상세 규정
IUU Fishing 대응	• 지속가능·책임 있는 수산업 촉진 • AN-IUU 협력 가능성 언급 • IUU를 해양협력 핵심 영역으로 명시	• IUU 대응 역량 강화(capacity building) • 소규모 어업·연안 생계 보호
해양환경·생태	• 해양환경 보호·복원 및 자원 지속가능성 강조 • SDG 기반 자연자원 보전 언급	• 해양오염 대응·생태계 보전·복원 구체화 • 연안 생태계와 지역 생계의 연계 강조 • SDG·기후·해양자원 관리의 통합 프레임 제시
블루 이코노미	• 아세안 연계성 종합계획(MPAC 2025: Master Plan on ASEAN Connectivity 2025) 기반 항만·물류 인프라 및 해상 연결성 • 공급망 회복력·기후탄력적 인프라 • 청정·공정 에너지전환(clean & just energy transition) • 디지털 개발·스마트시티 등 Blue Economy 기반 요소 제시	• Seamless logistics, 규제 조화, 디지털 화물·항만 혁신 명시 • MPAC 2025 기반 인프라 프로젝트 실행 강화 • 디지털 경제·사이버 보안·스마트 지속가능 도시를 AOIP 협력 축 포함 • 에너지 전환·기후 행동을 해양경제 기반 요소로 명확히 구조화 • 해양자원 지속가능성과 연계하여 Blue Economy 차원으로 확대

자료: ASEAN Secretariat (2022.11.12. pp.1-3.)와 ASEAN Secretariat (2023.9.6. pp. 1-5.) 저자 재정리

한편, 2024년 출범한 트럼프 2기 행정부의 정책 방향은 바이든 행정부와 상당히 다를 것으로 전망된다. 트럼프 행정부는 '미국 우선주의(America First)'와 '이익 기반 외교'를 강화할 것으로 보이며, 이는 아세안 지역에 대한 미국의 정책적 관심 약화와 관여 축소 가능성을 내포한다.[58] 또한, 트럼프 2기 행정부는 대미 무역 흑자를 기록 중인 동남아 국가

58) 동아시아연구원(2024.12.19.)(검색일:2025.9.11.)

들을 대상으로 고율의 관세 부과를 통해 무역 불균형 해소를 위한 강도 높은 통상 압력을 행사하고 있다. 이러한 보호무역 기조는 수출 중심의 아세안 경제에 직접적인 타격이 될 수 있으며, 이는 해당 국가들이 미국 시장에 대한 과도한 의존을 줄이고 교역 대상을 다변화하는 경제적 생존 전략을 모색하게 만드는 결정적 요인이 될 것이다. 결국 미국의 정책 기조 변화와 관여 축소는 아세안 국가들이 기존의 대미 협력 라인을 보완하거나 대체할 새로운 파트너십을 찾게 만드는 구조적 압박으로 작용할 것이다.[59] 따라서 미국의 신뢰성 저하는 미국 중심의 연결성을 약화시키고, 아세안으로 하여금 중국을 비롯한 다양한 강대국들과의 관계를 재설정하여 리스크를 분산시키는 실용적 외교 노선을 선택하게 만들 가능성이 크다.

2. 중국의 대(對)아세안 해양협력

1) 중-아세안 간 협력관계 과정

중-아세안 협력은 1991년 대화관계 수립을 시작으로, 1996년 중국이 완전 대화상대국으로 격상되면서 제도적 기반이 확립되었다.[60] 2003년 정상회의에서 전략적 동반자 관계가 수립되며 협력은 정치·경제·사회 전반으로 확대되었고, 2018년 '전략적 동반자 관계 비전 2030' 채택을 통해 중장기 협력 방향이 설정되었다.[61] 2021년 대화관계 30주년을 계기로 양측은 포괄적 전략 동반자 관계(CSP)를 선언해 협력의 범위와 심도를 강화하였다.[62] 2022년에는 행동계획(2021-2025) 부속서가 채택되어 CSP 이행체계가 정비되었고, 2023년 정상회의에서는 AOIP 협력 공동성명이 채택되어 아세안의 지역질서 구상과 중국의 협력 전략이 구체화되었다.[63]

59) *Ibid.*
60) ASEAN Secretariat(2025,11. 14), p. 1.
61) *Ibid.*
62) *Ibid.*

이러한 협력 기조는 2024~2025년 실질적 성과로 구체화되었다. 2024년 스마트 농업·디지털 생태계 성명 채택과 남중국해 행동강령(COC: Code of Conduct in the South China Sea) 3차 독회 완료로 안보·경제 협력이 심화되었고, 특히 2025년에는 '중국-아세안 FTA 3.0 업그레이드 의정서' 서명과 '행동계획(2026-2030)' 채택을 통해 경제 통합 고도화 및 미래 협력의 제도적 완결성을 확보하였다.[64] 이러한 양측의 협력발전은 제도 기반 강화, 전략적 신뢰 축적, 지역구상 간 연계 심화라는 단계를 거쳐, 디지털·그린 경제 전환과 포괄적 안보 관리를 아우르는 신흥 협력의제를 구체화하여 아세안 중심의 역내 거버넌스 구조에 영향을 미치고 있다.

〈표 2-5〉 중-아세안 협력관계 발전 개요

일시	회의	주요내용	비고
1991.7	-	• 제24차 아세안 장관회의에서 아세안 협력의사 표명	• 대화관계 공식 출범 • 1996년 완전 대화상대국 격상
2003.1	제7차 정상회의	• 대화 관계를 전략적 동반자 관계(Strategic Partnership) 격상	• '평화와 번영을 위한 전략적 동반자 관계 공동선언' 서명
2018.11	제21차 정상회의	• 전략적 동반자 관계 15주년 기념, 2030년까지의 중장기 협력 방향 설정	• '중-아세안 전략적 동반자 관계 비전 2030' 채택
2021.11	특별 정상회의	• 중-아세안 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP) 격상	• 대화관계 30주년 기념 공동성명 채택
2022.8	PMC 10+1 회의	• CSP 발전을 위한 '행동계획(2021-2025) 부속서' 채택	• CSP 심화 위한 후속조치
2023.9	제26차 정상회의	• AOIP 관련 상호 호혜적 협력 공동성명채택	• AOIP 우선분야 연계 협력 강화
2024. 10	제27차 정상회의	• '스마트 농업발전 촉진', '디지털 생태계 협력', '인적교류 협력 심화' 공동성명	• 남중국해 COC 단일초안 3차 독회 완료

63) *Ibid.*
64) *Ibid.*

일시	회의	주요내용	비고
2025.8	–	• 2026–2030 중–아세안 행동계획 채택	• CSP 이행의 차기 5개년 전략 확정
2025.10	제28차 정상회의	• 중–아세안 FTA(ACFTA) 3.0 업그레이드 의정서 서명 환영	• 2026년을 'CSP 수립 5주년 기념의 해'로 지정

자료: ASEAN Secretariat(2025,11. 14), p. 1.

중–아세안 정치·안보협력은 중국이 ARF, EAS, ADMM-Plus 등 아세안 주도 안보 메커니즘에 적극 참여하면서 정치·안보 대화의 폭을 지속적으로 확대해 온 데에서 출발한다. 특히 2023년에는 중국의 동남아 우호협력조약(TAC) 가입 20주년 기념 공동성명을 채택하며 상호 신뢰 관계를 재확인하였다. 남중국해에서는 2002년 남중국해 당사국 행동선언(DOC: Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea) 체결을 계기로 분쟁 관리와 신뢰 구축을 제도화하는 협력이 전개되어 왔다.[65] 2011년 DOC 이행지침 채택으로 협력의 절차와 기준이 마련되었으며, 2016년 공동성명에서는 DOC의 전면적·효과적 이행에 대한 양측의 의지가 재확인되었다.[66] 2017년에는 남중국해 행동강령(COC) 협상 틀이 공식화되면서 협상이 본격화되었고, 2019년 1차 독회와 2023년 2차 독회에 이어, 2024년 11월에는 단일초안에 대한 3차 독회가 최종 완료되는 등 실질적인 진전을 이루었다.[67] 아울러 양측은 해양안보, 재난구호, 대테러, 사이버안보 등 다양한 분야에서 실무협력을 지속하며 초국가 범죄에 대한 공동대응 체계를 꾸준히 확대하고 있다.

중–아세안 경제협력은 아세안-중국 자유무역협정(ACFTA) 체제를 기반으로 교역이 지속 확대되며 2024년 7,723억 달러를 기록하며 2009년 이래 16년 연속 아세안의 최대 교역국 지위를 유지하였고, 같은 해 중국의 대아

65) ASEAN Secretariat(2025,11. 14), p. 2.
66) *Ibid.*
67) *Ibid.*

세안 투자액도 193억 달러에 달해 상호 경제적 의존도가 더욱 심화되었다.[68] 특히 2025년 10월에는 '중국-아세안 FTA(ACFTA) 3.0 업그레이드 의정서'에 공식 서명함으로써, 기존 상품·서비스 무역뿐만 아니라 디지털 경제, 녹색 경제, 공급망 연계성 등 신통상 이슈를 포괄하는 제도적 기반을 완성하였다.[69] 인프라 분야에서는 '아세안 연계성 마스터플랜(MPAC) 2025'와 '일대일로(BRI)'의 전략적 연계를 지속하는 한편, 2024년 '디지털 기술 협력 양해각서(MOU)' 체결과 2025년 '디지털 워크플랜' 채택을 통해 데이터·통신 인프라 구축과 사이버 역량 강화를 위한 실질적 협력을 가속화하고 있다.[70] 이 밖에도 2024년 채택된 '스마트 농업 발전 공동성명'에 기반한 식량안보 협력과 관광·인적 교류 확대가 병행되며 경제협력의 외연이 다변화·고도화되고 있다.[71]

환경·지속가능성 협력은 '아세안-중국 환경협력센터(CAEC: China-ASEAN Environmental Cooperation Centre)'와 '환경협력전략 및 행동계획(2021-2025)'을 기반으로 정책 대화와 기술 교류를 제도화하며 발전해 왔다.[72] 2021년과 2022년 연이어 채택된 녹색·지속가능 발전 관련 공동성명을 통해 저탄소 전환 의지를 확고히 했으며 , 아울러 '재난관리 행동계획(2021-2025)'을 토대로 재난 대응 역량 강화와 공조 체계를 확대해 나가고 있다.[73]

68) *Ibid.*, pp. 3-4.
69) *Ibid.*
70) *Ibid.*, p. 4.
71) *Ibid.*, pp. 4-5.
72) *Ibid.*, p. 7.
73) *Ibid.* p. 8.

2) 중-아세안 해양협력

중-아세안 해양협력은 중국의 해양산업 성장과 일대일로 전략을 통한 대외 협력 확대, 그리고 아세안 국가들이 중국을 투자·무역·인프라 협력의 핵심 파트너로 인식하는 구조적 요인이 결합되며 지속적으로 강화되어 왔다. 이러한 배경 속에서 양측은 해양 분야를 전략적 협력의 핵심의제로 설정하고, 협력의 내용·범위·제도화를 단계적으로 심화하는 방향으로 협력 구조를 발전시켜 왔다.

2020~2021년은 해양협력의 기초가 확립된 시기로, 2020년에는 남중국해의 평화·안정 유지, DOC 이행, 항행·상공비행의 자유 보장 등 기본 원칙을 재확인하며 협력 초점이 해양안보에 뚜렷하게 집중되었다.[74] 히트맵[75]에서도 이 시기의 해양안보 지수가 가장 높은 수준을 유지하며 초기 협력 구조의 성격을 명확히 보여준다. 2021년에는 관계가 포괄적 전략동반자 관계(CSP)로 격상되면서 해양협력의 정치적 위상이 제도적으로 강화되었고, UNCLOS 등 규범 준수 원칙이 재확인되면서 협력의 기반이 제도적으로 재정비되었다.[76]

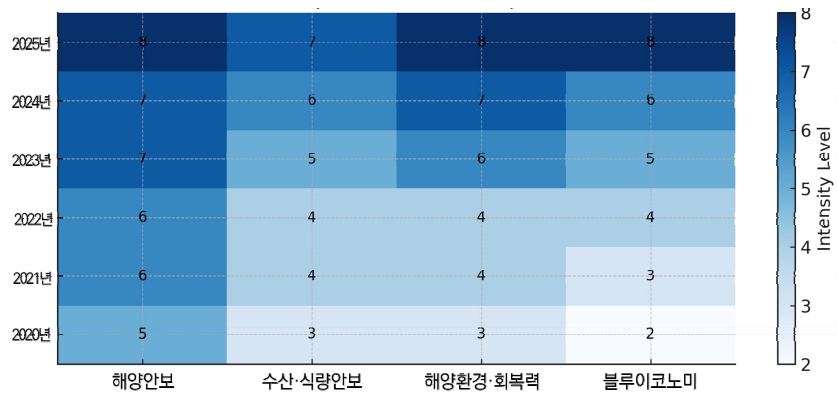
2022~2024년은 협력이 다층적으로 확장되고 실질적으로 가속화된 시기이다. 해양환경 보호, 기후 대응, 플라스틱 저감, 수산 및 식량안보, 스마트 항만·물류 등 블루이코노미와 관련된 협력이 본격화되면서 경제·환경·기술 영역에서 협력 범위가 확장되었다.[77] 히트맵에서도 2023년을 전후해 해양환경·회복력과 블루이코노미 지표가 빠르게 상승하며, 해양안보 중심

74) ASEAN (2020, 11. 12), pp.1-7.
75) 본 히트맵은 2020~2025년 중-아세안 정상회의 문서를 대상으로, 해양안보(DOC, COC, UNCLOS, 항행·상공비행 자유, SAR, CBM 등), 수산·식량안보(IUU, fisheries, aquaculture, biodiversity 등), 해양환경·회복력(marine debris, plastic pollution, restoration, climate resilience, CAEC 등), 블루이코노미(Blue Economy, connectivity, ports, logistics, MPAC, ASSM 등) 분야별 핵심 키워드의 등장 빈도와 문맥적 강조 수준을 정량화하여 도출한 협력 강도 지수를 시각화한 것임.
76) ASEAN(2021, 10. 26), pp. 1-8.; ASEAN & People's Republic of China (2021, 11.22), pp. 1-7.
77) ASEAN(2022, 11.11), pp. 1-7.; ASEAN(2023, 9.6), pp. 1-9; ASEAN(2024, 10.10), pp. 1-11.

구조에서 다분야 협력체계로 전환되는 흐름이 명확히 드러난다. 이 시기에는 COC 가이드라인 채택(2023), 단일 초안 독회 진전(2024) 등 규범 형성에서의 기술적 진전이 병행되며 협력 기반이 더욱 공고해졌다.

2025년은 중-아세안 해양협력이 제도적 통합 단계로 진입한 전환점이다. 양측은 2026-2030년 행동계획(PoA)을 채택해 그동안 분절적으로 추진되던 해양안보·환경·기후·식량안보·블루이코노미 협력을 하나의 중장기 전략틀로 통합하였다.[78] 히트맵에서도 네 분야 모두가 높은 강도 수준으로 수렴하며 협력이 포괄적·균형적·체계적으로 정착되는 흐름을 보여준다. 이는 중-아세안 해양협력이 단기 현안 중심의 협력을 넘어, 지속가능성·회복력·경제적 상호의존성을 포함한 미래지향적 해양 파트너십 구조로 발전했음을 의미한다.

〈그림 2-4〉 중-아세안 해양협력 히트맵(2020-2025)



주: 히트맵은 2020~2025년 중-아세안 해양협력의 분야별 강도 변화를 보여줌. 2020~2021년에는 해양안보가 가장 높은 수준을 유지한 반면, 환경·블루이코노미·수산 분야는 상대적으로 낮은 강도를 보였음. 2022년 이후에는 COC 협상 진전과 함께 환경·회복력, 수산·식량안보, 블루이코노미의 지수가 상승하며 협력이 다층화되기 시작했고, 2023~2025년에는 환경·블루이코노미 분야가 뚜렷한 증가세를 보이며 새로운 협력 중심축으로 부상하였음. 2025년에는 네 분야 모두가 높은 수준으로 수렴하며, 중장기 행동계획(POA)에 기반한 통합적 해양협력 구조가 정착되는 흐름이 확인됨.

78) ASEAN(2025, 10. 28), pp. 1-12.

이와 같은 심화 과정은 정세 변화 속에서 중-아세안 해양협력이 전략·안보·환경·경제·기술을 포괄하는 종합적 지역협력 구조로 진화하고 있음을 보여준다. 양측은 역내 해양질서의 안정과 지속가능한 해양 이용을 공동 목표로 협력체계를 확대해 왔으며, 이는 해양안보, 수산·식량안보, 해양환경·회복력, 블루이코노미의 네 영역으로 구체화된다. 협력의 기반은 DOC의 성실한 이행과 실질적 COC 조기 타결이며, 이를 토대로 항행·상공비행의 자유 보장, 해상 안전 강화, 신뢰 구축 조치 확대 등 규범 기반 질서의 정착이 추진되고 있다. 또한 ADMM-Plus와 ARF를 활용한 다자 협력이 해양안보 협력의 안정성을 보완하는 주요 수단으로 작동하고 있다.[79]

〈표 2-6〉 중-아세안 주요 해양협력 내용

구분	주요 내용	메커니즘·이니셔티브
해양안보	• DOC의 완전하고 효과적인 이행 • 실질적인 COC 조기 타결 추진 • 항행·상공비행 자유 및 해양 안전 보장 • CBM(신뢰구축), SAR(탐색·구조), 해적 퇴치 협력 강화 • 해난사고 및 해양재난 대응협력	• DOC와 COC 협상 • UNCLOS 등 국제법 준수 • ADMM-Plus, ARF 해양안보 협력
수산자원과 식량안보 증진	• 지속가능한 어업 및 양식업 디지털 전환 • IUU(불법·비보고·비규제) 어업 공동 대응 • 해양생태 기반 식량안보 및 식품 안전 강화	• ASEAN-China Agricultural Development & Food Security Cooperation • ACB (ASEAN Centre for Biodiversity) 협력
해양환경 오염 대응과 회복력 증진	• 해양오염 저감과 해양플라스틱 쓰레기 관리 • 쿤밍-몬트리올 프레임워크 이행, 해양생물 다양성 보전 및 생태계 복원 • 연안 도시의 기후 회복력 및 적응 능력 강화 • 해양 자연재해(태풍 등) 예보 및 공동 대응	• ASEAN-China Environmental Protection Cooperation Strategy • CAEC (China-ASEAN Environmental Cooperation Centre)

79) ASEAN Secretariat(2025), pp. 2-3.

구분	주요 내용	메커니즘·이니셔티브
블루이코노미	• 블루이코노미 파트너십 구축 • 해양 데이터 공유, 해양과학기술(MSR) 공동 연구 및 프로젝트 발굴 • 국제물류체계 회복력 제고 및 해상 연계성(항만·물류·스마트 해운) 강화 • 해양 전문인력 양성 및 교육	• ASEAN-China Maritime Cooperation Fund • MPAC 2025-BRI 연계 • ASSM (ASEAN Single Shipping Market) • China-ASEAN College of Marine Sciences

자료: ASEAN Secretariat(2025), pp. 1-23.에서 재정리

수산 및 식량안보 협력에서는 IUU 어업 공동 대응, 양식·어업의 디지털 전환을 중심으로 지속가능한 관리체계가 강화되고 있다. 더불어 생태 기반 식량안보 확보와 자원 회복력 제고가 병행되면서, 수산 분야 협력이 해양 거버넌스의 핵심 축으로 발전하는 흐름이 나타난다.[80] 해양환경 협력은 플라스틱 오염 저감, 오염물질 관리, 생태계 복원, 연안 도시 기후 적응력 강화 등 포괄적 대응을 중심으로 확대되고 있으며, 환경·기후 복합위기에 대응하기 위한 CAEC와의 기술 협력 및 공동 사업도 적극 추진되고 있다. 이는 연안 생태계 안정성과 기후 회복력 확보의 중요한 기반으로 작용한다.[81] 블루이코노미 협력은 해양과학기술 공동 연구와 전문 인력 양성을 통해 성장 동력을 확충하고 있으며, 해상 연계성 강화를 통한 항만·물류 현대화와 스마트 해운 전환이 가속하고 있다. 특히 MPAC 2025-BRI 연계 및 아세안 단일 해운시장(ASSM) 구축은 지역 경제협력의 실질적 통합을 촉진하는 핵심 요소로 평가된다.[82] 이러한 다각적 협력은 해양 거버넌스의 질적 향상에 기여하며, 중-아세안 포괄적 전략적 동반자 관계를 심화하는 실질적 기반으로 기능하고 있다.

80) ASEAN Secretariat(2025), pp. 8-9.
81) *Ibid.*, pp. 19-21.
82) *Ibid.*, pp. 21-23.

3) 중-아세안의 남중국해 문제

중국과 아세안 간 해양안보 협력에서 가장 핵심적인 현안은 단연 남중국해 문제이다. 남중국해 갈등은 1970년대부터 국제적 관심 속에서 지속되어왔다. 필리핀은 2013년 1월 22일, 중국의 구단선 해양권원 주장과 자국의 배타적경제수역 내 활동에 대한 중국의 간섭이 유엔해양법협약에 위반된다고 주장하며 제소하였다.[83] 이 중재 절차는 영유권 자체가 아니라 중국의 해양권원 주장의 법적 타당성, 필리핀의 배타적경제수역 내 주권적 권리 행사에 대한 중국의 간섭 여부, 그리고 스프래틀리 일부 지형이 섬, 암석, 저조노출지형 중 어떤 법적 지위를 갖는지에 초점을 두었다.[84]

2016년 상설중재재판소는 중국의 구단선에 근거한 해양권원 주장이 유엔해양법협약과 양립할 수 없으며, 중국이 필리핀의 배타적경제수역 내 주권적 권리를 침해했다고 판정을 내렸다.[85] 그럼에도 중국은 이 판정을 인정하지 않고, 해당 해역에 대한 역사적 권리를 주장하면서, 이 판정이 필리핀의 일방적 제소에 따른 것이므로 효력이 없다고 주장하면서 받아들이지 않고 있다.[86] 한편, 중국은 갈등의 책임을 필리핀에 돌리면서도 아세안 국가들과 DOC를 이행하고 COC 협상을 추진하고 있다는 점을 강조하면서, 관련국과의 협상을 통해 분쟁을 평화적으로 관리하겠다는 입장을 내세우고 있다.[87]

그럼에도 남중국해 문제는 중-아세안 해양안보 협력에서 핵심 현안으로 남아 있다. 아세안 내부에서는 회원국 간 이해관계의 차이로 공동 입장 마련이 원활하지 않으며, 라오스와 캄보디아 등 일부 회원국의 신중한 태도

83) Republic of the Philippines, Department of Foreign Affairs(2013, 1. 22), pp. 1-22.
84) *Ibid.*, pp. 17-19.
85) Permanent Court of Arbitration. (2016, 7. 12). pp. 1-479.
86) Xinhua News Agency(2016, 7. 12.)(검색일: 2025.12.12.)
87) Chinese Society of International Law (2018), p. 712.

는 아세안의 대응 일관성을 약화시키는 요인으로 작용한다. 중국은 다자적 협력을 지향하는 입장을 표명하고 있으나, 실제 협상 과정에서는 개별국과의 양자 접근을 병행하는 경향이 확인되며, 이는 COC 협상 진전에 구조적 제약을 초래하는 요인으로 평가된다. 또한 역내 군사력의 비대칭성이 해소되지 않은 상황에서 아세안은 중국과의 협상에서 전략적 대응 폭이 제한되는 현실적 제약에 직면해 있다.[88]

아세안은 역내 평화와 안정 유지, 국제법에 기반한 규범 질서 확립, 항행 및 항공의 자유와 안전 보장, 회원국 간 결속 강화를 주요 목표로 설정하고 있다. 이러한 목표를 실현하기 위해 아세안은 회원국 간 입장을 조율하고, 중국의 양자 중심 접근을 다자 협의 틀로 유도하며, COC의 조기 채택과 실질적 이행을 추진할 필요가 있다. 국제법에 기반한 협력의 제도화를 강화하는 것은 중장기적으로 남중국해 갈등을 완화하고 역내 해양안보 환경을 안정적으로 관리하기 위한 기반이 된다.

〈표 2-7〉 중-아세안 DOC 및 COC 전개 과정

구분	내용
2002. 11.	• 중국과 아세안이 남중국해 분쟁 관리의 기본 틀인 DOC에 서명
2011. 07.	• DOC 이행을 위한 지침 채택으로 이행 기반 강화
2013. 01.	• 필리핀이 UNCLOS 제7부속서에 따라 중국의 주장에 이의를 제기하며 PCA에 중국을 제소함
2016. 07.	• PCA가 중국의 남중국해 관련 주장은 국제법적 근거가 없다고 판정함
2017. 11.	• 제20차 중-아세안 정상회의에서 COC 협상 개시 공식 발표
2018. 08.	• COC 단일초안 마련
2019. 07.	• COC 단일초안 1차 독회 완료
2022. 11.	• DOC 20주년 공동성명 채택
2023. 07.	• COC 단일초안 2차 독회 완료

88) Tey(2023, 6. 2)(검색일:2025.10.13.)

구분	내용
2025. 10	• COC 단일초안 3차 독회 완료 • 2026년 아세안-중국 외교장관회의(PMC+1)까지 COC 협상 타결 노력

자료: 저자 작성

3. 일본의 대(對)아세안 해양협력

1) 일-아세안 간 협력관계 과정

일본과 아세안은 1973년 처음 비공식 대화 관계를 수립한 이후, 1977년 월 일-아세안 포럼 개최를 계기로 공식화되었다. 이후, 정치·안보, 경제 및 사회문화 등 다양한 방면에서 협력을 거쳐, 관계 수립 50주년인 2023년 포괄적 전략 파트너십 수립에 관한 공동성명을 채택했다.[89] 최근 아세안과 일본의 주요 협력 의제로는 디지털전환, 탈탄소(탄소중립), 공급망 안정성, 인적자원 개발 등이 있다.[90]

〈표 2-8〉 일본-아세안 협력관계 발전 과정

시기	주요내용
1973	• 비공식 대화 관계 수립
1977. 3.	• 아세안-일본 포럼 개최
2003. 12.	• 아세안-일본 기념 정상회의에서 '새천년의 역동적이고 지속적인 아세안-일본 파트너십을 위한 도쿄 선언' 서명
2004. 7.	• 일본, 동남아시아 우호협력조약(TAC) 가입
2010. 7.	• 일본, 아세안대사 임명
2011. 5.	• 일본, 아세안대표부 설립

89) ASEAN(2024), Overview ASEAN-Japen Comprehensive Strategic Partnership. pp. 1-2.
90) ASEAN(2025.6.26.)(검색일: 2025.8.20.)

시기	주요내용
2011. 11.	• 제14차 아세안-일본 정상회의에서 공동 번영을 위한 '아세안-일본 전략적 파트너십 강화를 위한 공동선언문' 발표 • '2011~2015년 아세안-일본 행동계획' 발표
2013	• 대화 관계 40주년 기념 정상회의 개최 • 아세안-일본 우호협력 비전 성명과 공동 성명 채택
2017. 8.	• 일본과의 아세안+1 PMC(Post Ministerial Conference)에서 '아세안 결성 마스터플랜 2025'와 아세안 비전 2025를 고려한 수정이행계획 채택
2018	• 제21차 일-아세안 정상회의에서 '일-아세안 우호협력 45주년 기념 공동성명' 채택
2020. 11.	• 제23차 일-아세안 정상회의에서 '인도-태평양 전망 협력 공동성명(AOIP)' 채택
2023. 9.	• 일-아세안 우호협력 50주년 기념 • 제26차 일-아세안 정상회의에서 '일-아세안 포괄적 전략적 동반자 협정 수립에 관한 공동성명' 채택
2023. 12.	• 일-아세안 50주년 기념 정상회의에서 '일-아세안 우정과 협력의 공동 비전 성명: 신뢰할 수 있는 파트너와 관련 이행계획에 관한 공동비전 성명' 채택

자료: ASEAN(2024), Overview ASEAN-Japen Comprehensive Strategic Partnership, pp. 1-2. 저자 재정리

한편, 일본의 자유롭고 열린 인도-태평양(FOIP: Free and Open Indo-Pacific) 전략은 아세안 해양 전략과 밀접하게 연결되어 있다. FOIP는 인도-태평양에서 자유롭고 개방된 해양질서를 유지하고, 법치에 기반한 규범을 확립하는 것을 목표로 한다. 이는 아세안이 중점적으로 추진하는 항행의 자유 보장, 해양안보 강화, 해양환경보호와 긴밀히 맞닿아 있다. FOIP는 남중국해와 말라카 해협 등 주요 해상교통로의 안정성을 강화하며, 일본은 해상교통로 보호와 UNCLOS 준수를 강조하고 평화적 분쟁 해결을 지원하고 있다. 또한 항만, 물류, 디지털 인프라 등 블루이코노미 기반 인프라 개발을 통해 아세안의 해양경제성장과 연결성을 확대하고 있다. 아울러 FOIP는 미중 경쟁 구도 속에서 아세안이 전략적 자율성을 확보할 수 있는 환경을 조성한다. 일본은 미국과 협력적 관계를 유지하면서도 아

세안을 중심적 파트너로 존중하며, 역내 해양질서에서 아세안이 균형자 역할을 수행할 수 있도록 지원하고 있다. 결과적으로 FOIP는 아세안 해양 전략에서 해양질서 수호, 경제성장, 전략적 균형의 세 측면에서 핵심적인 역할을 하며, 아세안이 해양 거버넌스에서 주도적 위치를 강화하는 데 중요한 기반이 된다.

2) 일-아세안 해양협력

일-아세안 해양협력은 역내 안보 환경 변화, 해양환경 악화, 기후위기 심화, 해상물류 구조 전환 등 복합적 요인에 대응하기 위한 협력 수요가 확대되면서 강화되고 있다. 일본은 FOIP 추진과 규범 기반 해양질서 유지라는 전략적 목표 아래 아세안과의 협력 범위를 넓혀왔으며, 아세안은 해양안보 역량 강화, 식량·환경 위기 대응, 연계성 확보 등의 측면에서 일본과의 협력 필요성이 높아지고 있다. 이러한 배경 속에서 양측은 해양안보, 수산·식량안보, 해양환경, 기후회복력, 블루이코노미를 중심으로 협력 구조를 단계적으로 발전시켜 왔다.

해양안보 분야에서는 UNCLOS에 기초한 규범 질서 준수, 항행·상공비행의 자유 보장, MDA 강화, 해안경비·법집행 역량 제고가 중점적으로 추진된다. ADMM-Plus와 ARF는 이를 뒷받침하는 핵심 협력 플랫폼으로 기능하며, 위험감소조치(CBM)와 공동훈련 등 실무협력이 병행된다.[91] 수산·식량안보 협력은 지속가능한 수산·양식 관리, IUU 대응, 식량정보체계 고도화, 수산·식품 가치사슬 안정화 등을 중심으로 전개된다.[92] 해양환경 분야에서는 해양 플라스틱 저감, 국가별 행동계획(NAP) 수립 지원, 폐기물·오염물질 관리, 자연기반해법 적용 확대 등이 협력의 주요 내용이다.[93]

91) ASEAN Secretariat & Government of Japan(2023), pp. 15-18.
92) *Ibid.*, p. 14.
93) *Ibid.*, pp. 9-10.

기후회복력 협력은 기후 적응·완화, 조기경보시스템(EWS) 강화, 도시·연안 회복력 제고 등을 포함하며 아시아·태평양 기후변화 적용 정보 플랫폼(AP-PLAT: Asia-Pacific Climate Change Adaptation Information Platform), 아세안 기후변화 전략행동계획(ACCSAP: ASEAN Climate Change Strategic Action Plan), Kumamoto Initiative for Water 등이 연계된다.[94] 블루이코노미 분야에서는 해상연계성 강화, 항만·물류 현대화, 친환경·스마트 해운 기반 구축, 우주기술·해양데이터 활용 역량 강화 등이 추진되고 있다. MPAC 2025 연계 협력, 아세안-일본 교통파너십(AJTP: ASEAN-Japan Transport Partnership), 준천정위성시스템(QZSS: Quasi-Zenith Satellite System) 활용 협력은 이러한 사업을 지원하는 주요 메커니즘이다.[95]

일-아세안 해양협력은 해양안보 중심의 협력 틀에서 기후·환경·식량·연계성 등 신흥 해양의제를 포괄하는 구조로 확대되고 있다. 협력의 초점은 규범 기반 질서 유지와 위험관리뿐 아니라 해양 플라스틱, 기후회복력, 지속가능 수산, 해상연계성 강화 등 실질적 과제로 이동하고 있으며, 이는 전략환경 변화와 아세안의 협력 수요가 반영된 결과이다. 이러한 변화는 양측 협력이 규범 형성, 회복력 증진, 경제·물류 연계성 강화라는 목표 아래 신흥 해양의제를 제도적 협력 범위로 통합하는 방향으로 발전하고 있음을 보여준다.

94) *Ibid.*, pp. 7-8과 p. 11.
95) *Ibid.*, p. 7.과 13.

〈표 2-9〉 일-아세안 주요 해양협력 내용

구분	주요 내용	메커니즘·이니셔티브
해양안보	• 국제법 및 UNCLOS 기반의 규범 질서 준수 • 항행 및 상공비행의 자유·안전 보장 • MDA 역량 강화 • 해안경비·법집행기관 역량 강화 및 훈련·장비 지원 • 분쟁의 평화적 해결 및 위험감소 조치 확대	• ADMM-Plus 해양안보 협력 • ARF 해양안보 협력 • 비엔티안 비전 2.0 (Vientiane Vision 2.0)
수산 및 식량안보	• 지속가능한 수산·양식 관리체계 고도화 • IUU 대응 협력(정보공유·역량향상) • AFSIS 기반 식량안보 정보 강화 • 수산·식품 가치사슬 고도화	• SEAFDEC 협력 • APTERR, AFSIS • ASEAN-JICA Food Value Chain Project
해양환경 오염	• 해양 플라스틱 저감 정책 및 기술 지원 • 국가별 NAP(National Action Plan) 수립 지원 • 오염물질·폐기물 관리 및 순환경제 협력 • 생태계 기반 접근, 자연기반해법(NbS) 확대	• ASEAN+3 Marine Plastics Debris Cooperation Action Initiative • ASEAN-Japan Cooperation Action Agenda on Plastic Pollution
기후 회복력	• 기후 적응·완화·투명성 협력 강화 • 조기경보시스템(EWS) 구축·확대 • 도시·연안 회복력 강화 정책 교류 • Article 6(탄소시장) 역량 강화	• AP-PLAT(기후정보 플랫폼) • ACCSAP(기후변화 전략행동계획) • Kumamoto Initiative for Water • AHA Centre 기반 재난대응 협력
블루 이코노미	• 해상 연결성 및 항만·물류 현대화 • 친환경·스마트 해운 기반 구축 • 품질 인프라(QII) 적용한 해상 인프라 개발 • 해양과학·우주기술 활용 협력 • 인력양성·해양데이터 기반 협력	• MPAC 2025 연계 협력 • ASEAN-Japan Transport Partnership (AJTP) • QZSS·우주기술 협력(APRSAF) • ASEAN-Japan Connectivity Initiatives

자료: ASEAN Secretariat & Government of Japan(2023), pp. 1-18. 저자 재정리

일본과 아세안의 또 다른 해양협력 사례로, 일본 정부와 UNDP 인도네시아가 협력하여 ASEAN 블루카본 및 금융 프로파일링(ABCF: ASEAN Blue Carbon and Finance Profiling) 프로젝트가 있다. 이 프로젝트는 블루카본 생태계의 보전과 활용을 통해 기후변화 완화와 지속 가능한 발전

을 촉진하기 위한 것으로, 탄소 자원을 평가하고, 견고한 블루카본 프로파일을 개발하며, 블루카본 전략을 아세안과 동티모르 전역의 국가 및 지역 개발 계획에 통합하는 기술 역량을 강화하는 것을 목표로 한다.[96] 이와 함께 블루카본 크레딧 개발을 위한 노력도 진행 중이다. 이 크레딧은 보존 및 복원 프로젝트에 재정을 지원하고, 동시에 프로젝트 인근 지역사회 주민들의 지속 가능한 생계를 지원하는 데 투자된다. 이는 블루카본 이니셔티브가 단순한 환경 프로젝트가 아니라, 기후 목표를 경제적 인센티브 및 사회적 혜택과 결합하는 통합 모델임을 보여준다.[97]

3) 일본의 FOIP 전략 변화와 대(對)아세안 접근

일본의 FOIP 전략은 2016년 8월 제6차 도쿄국제아프리카개발회의(TICAD)에서 아베 신조 전 총리가 처음 제시한 구상으로, 인도-태평양 전역에서 자유롭고 개방된 경제 활동을 촉진하고 지역의 평화와 번영을 실현하는 것을 목표로 한다.[98] 2023년 3월 기시다 후미오 전 총리는 코로나19, 러시아-우크라이나 전쟁, 기후위기 등 새로운 국제 환경 변화를 반영하여 'FOIP를 위한 일본의 새로운 계획'을 발표했다.[99] 새로운 계획은 인프라와 디지털 연결성 강화, 해양법 준수와 자유로운 항행 보장, 기후변화 대응 및 지속가능 발전 지원, 그리고 법치와 규범에 기반한 다층적 파트너십 구축을 핵심으로 한다. 즉, 일본은 FOIP를 통해 경제 연결성 강화와 해양질서 수호, 그리고 지역 협력 네트워크 확장을 동시에 추진하고 있다.

96) ASEAN(2025, 5.21.)(검색일: 2025.9.20.)
97) CarbonCredits.com.(검색일: 2025.7.28.)
98) 防衛省(검색일: 2025.8.20.)
99) Ministry of Foreign Affairs of Japan (2023.11. 28)(검색일: 2025.8.20.)

〈표 2-10〉 일본 FOIP 2016과 2023 비교

구분	FOIP(2016)	FOIP(2023)
시기	아베 내각	기시다 내각
수립 배경	중국의 부상 견제	중국의 위협, 복합 위기(코로나-19 등 전염병, 기후변화, 식량문제 등) 대응
핵심 협력 축	3대 축: 법치·항행의 자유, 경제적 번영(연결성), 평화·안정 확보	4대 축: 평화·번영의 규칙, 인도-태평양 방식의 도전과제해결, 다층적 연결성, 해양·공중 안보 확장
협력 대상	미국, 호주, 인도 등 유사 가치 공유국	유사 가치 공유국을 넘어선 모든 국가와의 협력(포용성 강조)
주요 특징	안보 중심, 경제적	포용적, 다차원적, 비전통 안보 영역까지 확장

자료: 防衛省(검색일: 2025.8.20.) 저자 재정리

FOIP 구상은 역내 환경 변화에 맞춰 지속적으로 발전해 왔다. 2016년 초기 FOIP는 경쟁적 성격이 강했으며, 미국, 일본, 호주, 인도 등 유사 가치를 공유하는 민주주의 국가 간 4자 안보 협력(Quad)을 중심으로 하는 군사·안보적 측면을 부각하였다. 이러한 안보 중심적 접근은 아세안 국가들이 미·중 대결 구도에 편입되는 것을 우려하게 만들었다.[100] 이에 대응하여 일본은 2017년경부터 FOIP를 아세안 중심성과 법치주의를 강조하는 포용적 방향으로 전환했다. 이 시기에 FOIP는 전략 대신 비전이라는 용어로 불리기도 했는데, 이는 반중국 봉쇄 전략이라는 비판을 희석하고 역내 국가들의 거부감을 완화하려는 의도라고 해석할 수 있다.[101] FOIP의 진화는 일본이 역내 이해관계자들의 복잡한 입장을 고려하여 전략을 유연하게 조정하는 과정을 보여준다. 일본은 중국과의 경제적 상호 의존성 때문에 중국을 완전히 배제하는 반중국 봉쇄 전략을 취하기 어렵다. 따라서 일본의 대중국 정책은, 미·중 전략경쟁 하에 견제와 협력이라는 이중적 스펙트럼을 병행한다. 이러한 전략적 유연성은 FOIP가 일방적인 강요가 아닌 대

100) Hosoya(2019), pp. 19-22.
101) 오승희(2024), pp. 168-174.

화와 협력을 통해 지역의 공유재로 만들어가려는 장기적인 목표를 가지고 있음을 시사한다.[102] FOIP는 중국의 적극적인 해상 진출과 해양 군사력 증강에 대한 일본의 전략적 대응에서 비롯되었다. 남중국해에서의 인공섬 건설과 같은 중국의 행동은 인도-태평양 지역의 해상 질서를 위협하는 주요 요인으로 인식되고 있으며, 이는 미·중 전략경쟁의 핵심 영역이 되었다. 일본은 자국 해양 국가로서의 정체성과 해상교통로(SLOC: Sea Lines of Communication)에 대한 사활적 의존성 때문에 안정적인 해양안보를 국가적 경제 안보와 직결된 문제로 간주한다.[103] FOIP는 이러한 해양안보 위협에 대응하고, 중국의 반접근·지역거부(A2/AD) 전략에 맞서 해양에서 기존 국익을 유지·확대하기 위한 외교적·군사적 틀을 제공한다.

〈표 2-11〉 일본 FOIP(2023) 주요내용

4대 협력 축	주요내용
평화 원칙과 번영 규칙	• 자유, 개방성, 다양성, 포용성, 법치주의 강조 • 주권과 영토 보전, 현상 변경을 무력이나 일방적 행동으로 하지 않는 것을 강조
인도-태평양 방식의 도전과제 해결	• 기후변화, 환경보호, 보건, 사이버 공간, 재해 대응 등 글로벌 공통 과제를 인도-태평양 방식으로 협력 • equal partnership 강조
다층적 연결성	• 인프라, 물류, 항만, 항공/해상 연결, 디지털 연결성, 품질 인프라 등의 투자 강화 • 아세안 지역과 연계성 확장
"바다"에서 "하늘"까지 안전·안보 노력 확장	• 해양안보, 항해 안전, 해상법 집행, 해적 대응, 해상교통 안전, 해도 및 항해 보조 시스템(VTS 등), 연안국 역량강화 등 • 공중 안전·보안과의 연계로 확대

자료: Ministry of Foreign Affairs of Japan(2023.11. 28)(검색일: 2025.8.20.) 저자 재정리

102) Ministry of Foreign Affairs of Japan(2023.11. 28)(검색일: 2025.8.20.)
103) 용호걸(2017), pp. 21-37.

기시다 후미오 총리 집권 이후, 일본은 2023년 '새로운 FOIP 계획'을 발표하며 FOIP를 협력과 대화를 통해 국제질서의 분열과 대립을 극복하려는 비전으로 재정의했다. 이 새로운 계획은 FOIP의 근본적인 개념적 연속성을 유지하면서도, 복합 위기에 대한 대응과 같은 전술적 조정을 포함한다.[104] 새로운 FOIP 계획은 기존의 3대 축을 더욱 구체화하고 확장하여, 4대 축으로 재구성하였다. 첫 번째 축은 '평화의 원칙과 번영의 규칙'이다. 이 축은 FOIP의 근간으로, 평화를 수호하고 자유롭고 투명하며 법치가 존중되는 국제 환경을 조성하는 데 중점을 둔다. 구체적으로 주권 존중, 강압에 의한 현상 변경 반대, WTO 규칙을 기반으로 한 자유롭고 공정한 경제질서 수호 등이 포함된다.[105]

두 번째 축은 '인도-태평양 방식의 도전과제 해결'로, 기시다 내각이 새롭게 강조하는 협력 분야이다. 기후변화, 환경, 보건, 사이버 등 비전통적 안보 영역을 포괄하며, 이는 글로벌 공공재에 대한 협력을 강화하여 사회의 회복탄력성을 높이는 것을 목표로 한다. 구체적인 구상으로는 아시아 제로 배출 커뮤니티(Asia Zero Emission Community)와 ASEAN 공중보건 신종 질병 대응 센터 지원 등이 있다. 일본의 이러한 전략은 과거 '가치 기반 외교'가 개도국에게 내정 간섭으로 인식될 수 있다는 비판을 수렴하여, 민주주의나 인권과 같은 정치적 조건부를 완화하고 모든 국가가 공감할 수 있는 실용적 의제를 전면에 내세우는 실리적인 선택이다. 이를 통해 일본은 특정 진영에 속하기 꺼려하는 아세안 국가들의 신뢰와 지지를 확보하려 한다.[106]

세 번째 축은 FOIP 협력의 핵심 요소인 '다층적 연결성'으로, 단순히 도로, 항만 등 물리적 인프라를 넘어 인적, 지식, 디지털 연결성을 포괄하는 소프트

104) 防衛省(검색일: 2025.8.20.)
105) *Ibid.*
106) *Ibid.*

연결성을 강조한다. 일본은 인프라 개발을 통해 지역 전체의 경제성장을 촉진하고, 각국의 취약성을 극복하는 데 기여하고자 한다.[107] 마지막 네 번째 축은 '해양에서 공중 안보까지의 확장'으로, 해상교통로(SLOC)의 안전 보장을 공역까지 넓히는 것을 목표로 한다. 일본은 법 집행 역량 강화와 공동 훈련 등을 통해 자국의 핵심 해상로를 보호하는 한편, 아세안 연안국의 치안 능력을 제고하여 지역 안정을 도모하는 실질적 안보 협력을 추진하고 있다.[108]

결론적으로, 일본의 FOIP 전략은 2016년의 '경쟁과 견제' 기조에서 벗어나, 2023년에는 '전략적 유연성과 다층적 연결'로 그 무게중심을 옮기며 진화해 왔다. 기시다 내각의 새로운 계획은 아세안이 중시하는 '아세안 중심성'과 경제적 실리를 존중함으로써, 아세안을 미·중 경쟁의 대상이 아닌 '신뢰할 수 있는 협력 파트너'로 격상시켰다는 데 의의가 있다. 이는 일본이 급변하는 국제 정세 속에서 법치와 규범에 기반한 해양 질서를 유지하기 위해, 아세안과의 전략적 연대를 통해 보다 유연하고 지속 가능한 지역 안보 네트워크를 구축하려 함을 시사한다.

FOIP의 핵심 실행 방안 중 하나는 아세안 국가들과의 해양안보 역량강화 협력이다. 일본은 해상보안청을 중심으로 아세안 국가들의 해양법 집행 능력 향상을 지원하고 있다. 구체적으로 필리핀과 인도네시아에 대형 순시선을 제공하고, 해양 감시 훈련 및 인적 자원 개발 프로그램을 운영하고 있다.[109] 이러한 협력은 FOIP가 미국 주도의 대결 구도를 넘어서는 중견국 외교의 모범을 보여주는 사례로 평가된다. 예를 들어, 필리핀은 중국의 해양 강압에 대응하는 투명성 이니셔티브를 추진하며, 일본이 제공한 순시선으로 이 활동을 수행하고 있다. 이는 일본이 개발협력을 통해 특정 국가

107) *Ibid.*
108) *Ibid.*
109) The Institute of Geoeconomics(IOG)(2025, 3.4)(검색일: 2025.8.20.)

의 자율성과 방위 역량을 강화하여 중국의 행동에 대한 견제 효과를 간접적으로 달성하려는 의도를 보여준다.[110]

기시다 내각은 2023년 ODA와는 별개로 군대에 비살상 방위 장비를 제공하는 새로운 공식 안보 지원(OSA: Official Security Assistance)을 도입하며 개발협력의 안보화를 가속화하고 있다. 필리핀은 이 이니셔티브의 주요 수혜국으로, 이는 FOIP가 단순히 외교적 수사를 넘어 일본의 실질적인 정책 수단과 예산을 동원하는 총체적 국가 접근(whole-of-government approach)임을 입증한다.[111] 또한, 일본-필리핀 간의 상호 접근 협정(RAA: Reciprocal Access Agreement)과 일본-미국-필리핀 3자 간 안보협력체(JAPHUS: Japan-Philippines-US trilateral security cooperation)와 같은 소다자협력체 형성은 협력국 간 삼각 동맹을 강화하여 중국의 군사적 모험을 억제하는 효과를 노린다.[112] 일본-아세안 해양협력의 구체적 사례로는 하드 연결성 프로젝트로는 베트남 남북 고속도로, 인도네시아 파팀반 항만, 캄보디아 시아누크빌 항만 등이 있으며, 소프트 연결성 프로젝트로는 NIHONGO 파트너 파견, 사이버보안 인력 양성 등이 있다.[113]

4. 기타 주요국의 대(對)아세안 해양협력

1) 유럽연합

유럽연합과 아세안의 협력관계는 1977년 EU의 아세안 대화상대국 지정과 1980년 협력협정 체결을 통해 제도화되었다. 이후 정치·경제·개발 분야를 중심으로 협력이 확대되었으며, 2007년 「EU-ASEAN 강화된 동반자

110) Heydarian(2025. 8.12)(검색일: 2025.8.20.)
111) Shiga(2023. 6.8)(검색일: 2025.8.20.)
112) The Japan Times(2023.4.6.)(검색일: 2025.8.20.)
113) Ministry of Foreign Affairs of Japan(검색일: 2025.8.20.)

관계에 관한 뉘른베르크 선언」은 규범 기반 질서와 지역 안정에 대한 공동 인식을 명확히 한 중요한 전환점으로 평가된다.[114] 이러한 협력의 축적을 바탕으로 양측은 2020년 12월 제23차 EU-아세안 외교장관회의에서 관계를 '전략적 동반자 관계'로 격상하기로 합의하였다.[115] 이어 2022년 8월 프놈펜 회의에서 「EU-아세안 전략적 동반자 관계 이행을 위한 행동계획(2023-2027)」을 채택하여, 정치·안보, 지속가능성, 연결성 등 핵심 분야를 중심으로 중기 협력 방향을 구체화하였다.[116] 최근에는 정상급 교류를 통해 전략적 파트너십의 위상이 강화되고 있다. 2022년 12월 관계 수립 45주년 기념 정상회의가 개최되었으며, 2025년 10월에는 EU 정상회의 상임의장이 제47차 아세안 정상회의 개막식에 참석함으로써 EU가 아세안을 인도·태평양 지역의 주요 협력 파트너로 인식하고 있음을 분명히 했다.[117]

특히, 해양안보 분야에서는 아세안-EU 고위급 해양안보 협력대화(HLD-MS: ASEAN-EU High-Level Dialogue on Maritime Security Cooperation)를 중심으로 항행 안전, 법집행 협력, 해양범죄 대응 등과 관련한 정책 경험과 모범사례를 정기적으로 공유하고 있다.[118] 이러한 협력은 아세안-EU 전략적 동반자 관계 하에서 정치·안보 협력을 제도적으로 심화하는 핵심 수단으로 기능하며, 규범 기반 해양질서와 역내 안정 유지에 대한 양측의 공동 관여를 구체화하는 역할을 하고 있다.

EU-아세안 해양협력은 정치·안보 협력에서 출발한 해양안보를 기반으로 해양환경·기후 대응, 수산·식량안보, 블루이코노미로 협력 범위를 점진적으로 확대해 왔다. 해양안보 분야는 UNCLOS에 기초한 항행의 자유와 평화적 분쟁 해결을 핵심 규범으로 한다. 양측은 ARF와 해양안보 고위급

114) ASEAN(2025, 11), p. 1.
115) *Ibid.*
116) *Ibid.*
117) *Ibid.*
118) *Ibid.*

대화(HLD-MS)를 중심으로 해양영역인식(MDA), 해상 범죄 대응, 수색·구조(SAR), 해안경비 역량 강화를 위한 실무 협력을 추진하고 있다.[119] 이는 아세안의 인도-태평양 관점(AOIP)과 EU의 인도-태평양 전략을 해양 거버넌스 차원에서 결합하는 전략적 고리 역할을 수행한다.[120]

해양환경 및 기후위기 대응 분야에서는 해양 플라스틱 저감과 해양 쓰레기 관리, 순환경제 접근을 중심으로 오염 관리와 생태계 보전을 병행하고 있으며, 기후변화가 해양 및 연안 지역사회에 미치는 영향을 완화하기 위한 회복력(resilience) 강화가 주요 협력 목표로 설정되어 있다.[121] 수산 및 식량안보 협력은 IUU 어업 근절과 아세안 IUU 근절 네트워크(AN-IUU)를 축으로 지속가능한 어업 관리와 기후 탄력적 양식 기술 개발에 초점을 둔다.[122] 블루이코노미 분야에서는 해양금융, 해양과학·기술, 해양데이터 활용을 통해 지속가능한 해양 이용을 촉진하는 한편 , 항만·물류·해상 인프라는 MPAC 2025 및 EU Global Gateway와 연계해 역내 연계성 강화 수단으로 활용되고 있다. 또한 Galileo와 Copernicus 등 EU의 위성·지구관측 역량을 해양과학 및 정책 데이터에 접목함으로써 기술 기반 해양협력의 실효성을 높이고 있다.[123]

119) ASEAN Secretariat & European Union(2022), pp. 4-5.
120) *Ibid.*, p. 2.
121) *Ibid.*, pp. 17-20.
122) *Ibid.*, pp. 11-12.
123) *Ibid.*, p. 18.과 p. 20.

〈표 2-12〉 EU-아세안 주요 해양협력 내용

구분	주요 내용
해양안보	• 아세안-EU 해양 안보 협력 고위급 대화(HLD-MS) 및 ARF 협력 • UNCLOS 등 국제법 원칙에 기반한 항행의 자유, 평화적 분쟁 해결 존중 • 해상 범죄(해적, 무장강도, 밀수 등) 퇴치 및 해양 법 집행 협력 강화 • 해양영역인식(MDA), 여객선 안전, 선원 복지, 수색 및 구조(SAR) 협력 및 기술 교류 • 아세안의 인도-태평양에 대한 관점(AOIP)의 해양 협력 우선순위와 EU 인도-태평양 협력 전략의 해양 거버넌스 분야 간 연계 및 협력 모색
해양환경 및 기후위기 대응	• 플라스틱 오염 및 해양 쓰레기 방지, 순환 경제 접근법 촉진 (아세안 해양 쓰레기 행동계획 2021-2025 연계) • 기후변화가 해양 및 연안 지역사회에 미치는 영향 완화 및 회복력(Resilience) 강화 • 해양 생물다양성 보존 및 해양 자원의 지속 가능한 이용 촉진
수산 및 식량안보	• 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 퇴치 및 '아세안 IUU 근절 네트워크(AN-IUU)' 활동 지원 • 지속 가능한 어업 관리 및 기후 탄력적 양식 기술 개발
블루 이코노미	• 해양금융(marine finance), 해양과학·기술, 해양데이터 활용, 지속가능한 해양 이용 등 해양경제 협력 • 해상연계성, 항만·물류, 해양 인프라와 MPAC 2025 및 EU Global Gateway 간 연계 강화 • 해양 과학기술, 위성항법(Galileo), Copernicus 해양·지구관측 데이터 활용 가능성 제시

자료: ASEAN Secretariat & European Union(2022), pp. 1-23. 저자 재정리

요컨대, EU-아세안 해양협력의 심화는 인도-태평양 지역에서 양측이 경제·안보적 이해를 공유하는 전략적 동반자로서 협력의 실질성을 강화하고 있음을 보여준다. 해양안보, 환경·기후 대응, 수산·식량안보, 연계성 및 블루이코노미를 포괄하는 협력은 UNCLOS와 다자주의에 기반한 규범적 해양 질서를 지지하는 동시에, 역내 위험 관리와 정책 이행을 결합한 협력 구조로 발전하고 있다. 이러한 흐름은 미·중 전략 경쟁의 심화, 러시아-우크라이나 전쟁에 따른 에너지·공급망 불안, 인도-태평양의 전략적 위상 제고 등 외부 환경 변화에 대응하는 과정에서 더욱 뚜렷해지고 있다. 특히

인도-태평양 지역 내 EU 회원국의 영토, 주요 해상 교통로, 경제적 연계성을 고려할 때, EU와 아세안은 해양·에너지·안보 분야에서 상호 의존적 이해관계를 강화하고 있으며, 해양협력은 역내 안정과 지속가능한 발전을 뒷받침하는 핵심 정책 수단으로 기능할 가능성이 크다.

2) 인도

현재 인도와 아세안은 전략적 파트너십을 토대로 긴밀한 정치·안보 협력을 이어오고 있다. 과거 1960년대 냉전 구도 하에서 아세안은 인도를 소련의 동맹국으로 인식하였기에 양측의 관계는 사실상 단절 상태였다.[124] 그러나 중·소 분쟁 심화와 탈냉전에 따른 공산권 해체는 이러한 관계에 변화를 가져오는 지정학적 계기가 되었다. 특히 1990년대 들어 인도가 아세안을 겨냥한 적극인 동방정책(Look East Policy)을 추진함에 따라, 인도-아세안 관계는 비로소 협력적 관계로 나아가는 결정적 전환기를 맞이했다.

1991년 발표된 인도의 동방정책은 소련의 붕괴로 인한 인도의 전략적 우방국 상실에 따라 인도의 대외정책 전환이 필요한 시점에 발표되었다. 동방정책은 인도와 동남아시아·태평양 국가와의 경제적·정치적 협력을 확대하고, 아세안과 같은 지역 다자주의 기구와의 관계 구축을 주요내용으로 한다.[125] 인도와 아세안은 1992년 대화 관계를 수립한 이후, 2002년부터 매년 정례 정상회담을 개최해 왔으며, 2012년에는 대화 관계 수립 20주년을 계기로 양자 관계를 전략적 동반자 관계로 격상하였다.[126] 이후에도 인도와 아세안의 협력관계를 강화하면서 2022년에는 포괄적 전략 동반자 관계를 수립했다.[127] 인도-아세안의 협력의 역사를 살펴보면, 양자 관계의

124) Kipgen(2020), p. 208.
125) Sikri(2009), pp. 131-132.
126) ASEAN(2024), Overview ASEAN-India Comprehensive Strategic Partnership, p. 1.
127) *Ibid.*

발전과 단절은 인도가 아세안의 평화와 안보에 위협이 될 수 있는지 여부에 좌우되는 경향을 보였다. 인도의 안보 정책이 아세안과의 관계에 미치는 영향을 고려할 때 인도의 적극적인 아세안 안보협력 정책은 양자 협력 관계의 발전에 긍정적으로 기여하고 있음을 시사한다. 1991년 아세안과 대화 관계를 시작한 이후, 인도는 아세안 지역포럼(ARF), 동아시아정상회의(EAS), 아세안 확대 국방장관회의(ADMM-Plus) 등 아세안의 지역 다자 안보 협의체에도 적극적으로 참여하고 있다.[128] 인도는 2021년 10월 제18차 아세안-인도 정상회의에서 아세안의 인도-태평양 구상(AOIP)을 지지하고, 아세안은 인도의 인도-태평양 해양이니셔티브(IPOI: Indo-Pacific Oceans Initiative)를 환영하는 공동성명을 채택함으로써, 인도-태평양 지역에서 다자주의에 기반한 평화와 번영을 위한 실질적 협력을 약속하였다.[129] 2023년 9월 제20차 정상회의에서는 해양안보 협력 강화를 약속하는 공동성명을 채택하는 등[130] 인도와 아세안과의 적극적인 안보협력 의지를 확인할 수 있다.

말라카 해협 등 태평양 주요 국제 수송로의 지정학적 중요성은 인도의 안보 정책에서도 중요하다. 인도의 에너지 공급은 상당 부분 중동에 의존하고 있으며, 중동의 석유 및 천연가스는 말라카 해협을 거쳐 인도에 공급된다. 이처럼 인도의 무역과 에너지 공급의 주요 항로라는 점에서 말라카 해협의 안정성은 인도의 경제 및 안보에 큰 영향을 미친다.

인도는 태평양에서의 안전한 항행과 해상 안보를 위해 아세안 국가와 연합 해상 훈련(MILAN)을 실시하고, 미국, 호주, 일본과 함께 4자 안보 협의체(Quad: Quadrilateral Security Dialogue)에 참여하고 있다.[131] 인도와 아세안은 경제 분야 협력에서도 긴밀한 관계를 유지하고 있다. 2009년

128) Kipgen(2020), p. 218.
129) ASEAN(2021), pp. 1-2.
130) ASEAN(2023), pp. 1-2.
131) Kipgen(2020) p. 216.

아세안-인도 상품무역(AITIGA) 협정이 체결되어 대규모 자유무역권역이 형성되었으며, 2015년에는 서비스·투자협정도 발효되어 무역뿐 아니라 서비스와 투자 부문 협력도 크게 발전했다.[132] 인도와 아세안은 경제·안보와 같은 전통적인 분야 외에도 지속가능 발전 부문에서 협력하고 있다. 인도는 녹색성장을 지원하기 위한 아세안-인도 그린 펀드 조성을 제안하였고, 2010년 5백만 달러 규모로 해당 기금이 설립되어 환경 기술 및 시범사업을 공동 지원하고 있다.[133] 인도와 아세안은 기후변화와 식량안보에 공동 대응하기 위해 농업·임업 협력을 체계적으로 추진 중이다. 2018년 제4차 농림장관회의에서 2016-2020 중기 행동계획을 채택하여 농업 교육, 연구개발, 기후변화 대응 역량강화 사업을 추진했고, 2020년 제6차 회의에서는 2021-2025년 새로운 농업·임업 협력 계획을 수립해 기후탄력적 농업, 지속가능한 농업, 토양 관리 및 스마트 농업 등 기술 교류에 주력하고 있다.[134]

인도와 아세안 간 해양협력은 주로 안보적 차원에서 해양 안전, 항행의 자유, 남중국해 문제 대응 등 전략적 안보 이슈에 중점을 두고 추진되고 있다. 반면 수산업이나 해양자원 공동 개발, 해양환경보호 등 기타 부문의 해양수산 분야 협력은 상대적으로 제한적인 편이다. 인도와 아세안은 최근 들어 블루이코노미(Blue Economy)에 대한 논의를 시작하였으나 현재까지는 제한적인 수준이다.

(3) 호주

호주는 1974년 주변국 중에서는 최초로 아세안의 대화상대 관계를 맺고 호주-아세안 경제협력 프로그램을 시작했다. 경제협력관계가 형성된 이후 호주의 수출 경제에서 동남아시아 국가의 중요성이 확대되었고, 이에 대응

132) ASEAN(2024), Overview ASEAN-India Comprehensive Strategic Partnership, p. 4.
133) *Ibid.*, pp. 5-6.
134) *Ibid.*, pp. 6-7.

하여 호주 정부는 1989년 아세안 지역에 대한 '포괄적 협력(comprehensive engagement)' 계획을 발표했다.[135] 호주-아세안 포괄적 협력관계 발표 이후, 외국인 직접투자, 공적원조, 무역 등 호주 경제에서 아세안의 차지하는 비중은 더욱 확대되었다.[136]

호주와 아세안 경제협력의 핵심적인 이니셔티브는 2002년부터 시작한 호주-아세안 개발협력 프로그램(AADCP: Australia-ASEAN Development Cooperation Program)이다. 호주는 2002년부터 2008년까지 제1기 AADCP를 추진하였고 2009년부터 2021년까지 제2기 AADCP를 운영하여 1억AUD 상당의 자금을 조성하여 아세안 경제공동체 지원사업에 투자했다.[137] 제1기 AADCP는 아세안 역내 주요 인프라 구축을 주요 지원 분야로 하였으나, 제2기 AADCP는 연구·정책 자문 및 기술지원 등을 통해 제도·정책 역량강화를 위한 지원이 주를 이루었다. 예컨대, 제2기 AADCP는 ASEC의 임무를 효과적으로 이행하기 위한 제도적 역량강화(아세안 통합 및 공동체 구축 노력을 촉진·지원를 위해 800만 AUD 상당을, 지역경제 통합에 관한 경제 연구 및 정책 자문을 위해 1000만 AUD, AEC 청사진 이니셔티브 이행 지원을 위해 1,700만 AUD 상당을 투자하였다.[138] 도로, 시설 등 인프라 구축과 같은 평면적 경제협력에서 연구·정책·제도 등 부문의 역량 확대를 지원하는 방식으로 호주와 아세안의 협력관계가 다변화하는 추세를 확인할 수 있다.

135) 배기현(2016), p. 195.
136) Ravenhill(1998), pp. 270-272.
137) 배기현(2016), p. 198.
138) Mallon & Barkat(2020), p. 2.

〈표 2-13〉 호주-아세안 경제협력 프로그램 개요

구분	표머리
AADCP Phase I (2002-2008)	• 아세안 회원국의 사회·경제개발 촉진을 위한 기초 인프라 구축 및 정책 협력 지원 • 2007년 AEC 설립을 위한 기반 마련
AADCP Phase II (2008-2021)	• ASEAN Blueprint(AEC Blueprint) 실행 지원 • 연구·정책 자문, 기술지원, 시범사업 등을 통한 제도 정비 및 정책 설계 지원

자료: Australian Mission to ASEAN(검색일: 2025.4.10.)

2021년 10월 27일, 제1차 아세안-호주 정상회의에서 호주와 아세안의 포괄적 전략 동반자 관계(CSP)를 수립하기로 발표하면서 호주와 아세안의 협력관계는 새로운 전환기를 맞이했다. 포괄적 전략 동반자 관계 수립 이후, 호주는 '아세안을 위한 호주(Aus4ASEAN)' 이니셔티브를 수립하고, 향후 10년간 1억 5,400만 AUD 규모의 아세안 개발협력 프로그램을 시행할 계획을 발표했다.[139] 아세안을 위한 호주 이니셔티브는 세부적으로 '미래 이니셔티브(Future Initiative)', '장학지원(Scholarships)', '디지털 전환과 미래기술 이니셔티브(Digital Trnasformation and Future Skills Initiative)'로 구성된다. 미래 이니셔티브는 초국가 범죄 및 테러 대응과 같은 안보 이슈와 경제적 이슈를 포함하여 기술 역량강화와 에너지 안보, 해양환경보호를 주요 협력과제로 제시하고 있다.[140] '장학지원', '디지털 전환과 미래기술 이니셔티브'는 디지털·기술 부문을 포함하여 아세안 국민의 직업·훈련 교육을 다방면으로 지원하는 계획을 주요내용으로 한다.

2021년 10월 포괄적 전략 동반자 관계 수립 이후, 호주와 아세안은 전략적 파트너십 이행을 위한 2025-2029 실행계획을 발표했다. 실행계획에 따른 협력 분야는 크게 정치·안보(Political and Security), 경제(Economic),

139) Australian Mission to ASEAN((검색일: 2025.4.14.)
140) *Ibid.*

사회·문화(Socio-Cultural), 교차 이슈(Cross-Phillar)로 구분된다.

호주와 아세안의 정치·안보 협력은 신뢰 구축, 분쟁 예방, 역량강화를 통한 실질적 국방 협력 강화를 기본 방향으로 한다. 이를 위해 향후 아세안 확대 국방장관회의(ADMM-Plus)[141]를 중심으로 하는 대화와 협력이 강조될 것으로 예상된다. 호주와 전략적 파트너십 이행을 위한 2025-2029 실행계획에서는 안보 분야 주요 협력 이슈로 예방적 외교, 재난 구호, 해양안보, 국방 대화, 대테러 및 초국가적 범죄, ICT의 보안 및 사용, 비확산 및 군축을 제시하고 있다.[142] 호주와 아세안은 자유무역 체제에 기반한 경제협력을 추진 중이며, 호주는 아세안의 경제공동체 건설 의제를 적극 지원하고 있다. 아세안과 호주, 뉴질랜드 자유무역협정과, 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)의 체계적 이행을 추진하고, 아세안 경제적 이니셔티브의 중심인 아세안경제공동체 건설을 위한 협력이 호주와 아세안 경제협력의 핵심이다. 이외에 호주와 아세안은 금융·기술 분야 경제성장을 위한 협력 의제를 논의하고 있으며, 에너지 개발협력의 일환으로 재생가능 및 대체 에너지원의 개발, 청정에너지 기술 및 에너지 효율성 증진이 에너지 협력 의제가 제시되고 있다.[143] 대표적으로 탄소 포집 활용(CCU), 탄소 포집 및 저장(CCS), 그리고 이산화탄소 제거(CDR) 등 기술협력이 에너지 개발협력의 주요 의제도 논의되고 있다.[144] 한편, 호주와 아세안 2025-2029 실행계획에서는 아세안 블루이코노미 이행 지원을 위한 협력 필요성을 명시하고 있으며, 아세안 지도자의 청색 경제 선언(ASEAN Leaders' Declaration on Blue Economy)을 이행하기 위해 호주와 아세안의 경제협력이 주요함을 강조했다.[145] 환경 의제는 호주와 아세안 사회·문화 협력의 주요 현안이다.

141) ADMM-Plus 참여국은 총 18개국이며, 아세안 10개국과 아세안 대화 상대국 8개국(대한민국, 미국, 중국, 일본, 러시아, 인도, 호주, 뉴질랜드)으로 구성됨
142) ASEAN(2025), Plan of Action to Implement the ASEAN-Australia Comprehensive Strategic Partnership (2025-2029), para. 1.2.3.
143) *Ibid.*, para. 2.5.1.
144) *Ibid.*, para. 2.5.2.

호주와 아세안 2025-2029 실행계획에서는 쿤밍-몬트리올 글로벌 생물다양성 프레임워크(GBF), 지속 가능한 개발 목표(SDGs), 샤름 엘-셰이크 이행계획과 아랍에미리트 컨센서스 이행을 위해 아세안 생물다양성 센터(ASEAN Centre for Biodiversity)와의 협력 및 아세안 국가들과 협력을 강화할 것으로 밝혔으며,[146] 차별화된 책임에 기반한 기후변화 대응을 위해 협력 필요성을 제시했다.[147]

145) *Ibid.*, para. 2.8.1.
146) *Ibid.*, para. 3.7.2.
147) *Ibid.*, para. 3.8.3.

제3절 아세안 역내 해양협력체계와 거버넌스

1. ASEAN 공동체 비전과 전략 프레임워크

1) ASEAN Community Vision 2045

「아세안 공동체 비전 2045(ACV 2045: ASEAN Community Vision 2045)」는 2025년 제46차 아세안 정상회의에서 채택된 향후 20년간의 공동체 발전을 위한 종합적 비전 프레임워크(integrated vision and strategic framework)이다.[148] ACV 2045는 2015년 「아세안 공동체 비전 2025」를 계승·발전시키는 동시에, 지난 10년간의 성과와 변화된 국제환경을 반영하여 수립된 향후 20년간의 종합적 비전·전략 프레임워크이다. 특히 인도-태평양 지역의 평화와 안정 유지, 미·중 전략경쟁 심화, 글로벌 공급망 회복력, 디지털 전환과 인공지능의 확산, 사이버 안보, 기후변화와 에너지 위기, 팬데믹과 보건 위기, 자연재해, 빈곤과 개발 격차 확대 등은 아세안이 직면한 새로운 복합적 도전 과제로 인식되었다. 이러한 복합·공통 도전 상황에서 기존 프레임워크만으로는 효과적으로 대응하기 어렵다는 인식이 확산했으며, 이에 불확실성과 전 지구적 도전에 대응할 수 있는 포괄적·장기적 아세안 공동체 발전을 위한 새로운 비전과 전략이 필요하다는 공감대 속에서 ACV 2045가 채택되었다.

ACV 2045는 단일 선언문 형태의 비전 전문과 이를 뒷받침하는 4대 전략계획으로 구성되어 있다. 비전 전문은 서론, 도전과 기회, 미래의 아세안, 이행 약속의 네 개 장으로 이루어져 있으며, 정치·안보, 경제, 사회·문화, 연계성 등 네 개 전략계획은 ACV 2045의 핵심내용이다. 각 전략계획은

148) ASEAN(2025. 5.26), p. 1.

지역의 평화와 안정 유지, 역내 단일시장 구축과 지속 가능한 성장, 사람 중심의 포용적 발전, 그리고 인프라·디지털·물류를 통한 연계성 강화라는 목표를 제시한다. ACV 2045의 채택 의미는 아세안 공동체가 지향하는 방향성과 통합의 틀을 새롭게 재정립했다는 데 있으며, 특히 연계성(connectivity)을 독립된 전략계획으로 포함하여 지역 통합을 한층 강화했다는 점이다.[149] 동시에 ACV 2045에서는 아세안 중심성(ASEAN Centrality)[150]을 공동체 운영 구조와 전략계획 전반에 내재화함으로써 실행적·제도적 성격을 크게 강화하여 글로벌 및 역내 도전에 대응하는 리더십을 뚜렷하게 확립하는 새로운 전략적 틀을 마련하였다.

ACV 2045의 4대 전략계획은 한-아세안 해양협력과 밀접하게 연계되어 있다. 먼저 정치·안보 분야에서는 UNCLOS에 기반한 분쟁의 평화적 해결, 동남아 비핵·비대량살상무기 지대 구축, 아세안 주도 안보 메커니즘 강화, AOIP 이행 등이 핵심전략으로 제시된다. 이러한 전략은 남중국해 분쟁의 안정적 관리와 해양질서 강화, UNCLOS 준수를 통한 규범 기반 해양법 질서 확립, 그리고 해양 안전과 신뢰 구축 조치 확대와 직접적으로 연결된다. 한국은 ARF, EAS, ADMM-Plus 등 아세안 주도의 해양안보 메커니즘을 통해 협력과 지원을 확대함으로써 역내 해양안보 환경의 안정적 관리에 기여할 수 있다. 경제 분야에서는 세계 4대 경제권 도약, 단일시장·생산기지 완성, 디지털·혁신 경제 및 창의 경제 확대, 중소기업 지원, 공급망·금융 안정성 강화, 블루·그린 이코노미 성장 동력화가 핵심전략으로 제시된다. 이러한 전략은 블루이코노미 기반의 해양수산 산업 성장, 항만·해운·물류 현대화를 통한 공급망 강화, 수산자원의 지속 가능한 관리와 해양 식량 안보

149) 이재현(2025. 8.26), pp. 3-4.

150) 아세안 중심성(ASEAN Centrality)은 아세안이 역내 다자협력과 안보 구조에서 조정자이자 핵심 축으로 기능하는 원칙을 의미함. 이는 아시아의 미래가 강대국 이해관계에 의해 일방적으로 좌우되지 않도록 균형을 유지하고, 미국과 중국 간 정책 경쟁을 관리하는 동시에 회원국과 지역 파트너의 글로벌 이익을 보호하며, 주요국과의 무역·투자 연계를 통해 발전 기회를 창출할 수 있게 하는 제도적 기반으로 작동함(EAF Editors(2024.8.12), 검색일: 2025.9.1.)

확보, 해양금융·투자 확대 등과 긴밀히 맞물린다.

한국은 스마트항만, 친환경 선박, 해양재생에너지 분야에서 아세안과의 협력을 선도하는 기회를 확보할 수 있다. 사회·문화 분야에서는 사람 중심과 포용적 공동체 건설, 교육·보건·양질의 일자리 확대, 청년·여성 권한 강화, 아세안 정체성 및 문화유산 보존, 블루·그린 이코노미 기반의 지속가능 발전이 주요 목표로 제시된다. 이는 연안·섬 지역의 자연재해 대응(쓰나미, 태풍, 침식 등), 해양생태계 보전과 블루이코노미 연계, 해양 보건과 팬데믹 대응, 연안·해양 부문 청년·여성 일자리 창출과 연결이 가능하다. 한국은 연안 재해 대응체계와 해양환경 관리 경험을 공유하여 아세안 지역사회의 회복력 제고에 기여할 수 있다.

마지막으로 연계성 분야에서는 지속가능 인프라와 스마트시티 개발, 디지털 네트워크·사이버 보안·규제 조화, 효율적인 물류·공급망 구축, 인적·경제적 교류 확대가 핵심전략으로 제시된다. 이러한 전략은 스마트항만 구축과 해양물류 디지털화, 회복력 있는 해상 운송망 강화, 스마트·지속가능 해양도시 개발, 해양 인프라를 통한 역내·역외 연계 심화로 이어진다. 한국은 디지털 물류망과 스마트 해양도시 분야에서 역량을 발휘함으로써 한–아세안 연계성 강화를 위한 전략적 파트너로 부상할 수 있다.

〈표 2-14〉 ACV 2045의 4대 전략계획과 해양협력 연계 가능성

구분	주요 전략내용	해양협력 연계(안)
정치·안보	• UNCLOS 기반 분쟁의 평화적 해결 • 동남아 비핵·비대량살상무기 지대 • 아세안 주도 안보 메커니즘 강화 • AOIP 실행	• 남중국해 분쟁 관리 및 해양질서 안정화 • UNCLOS 준수 통한 해양법 질서 확립 • 해양 사고·수색구조 협력
경제	• 세계 4대 경제권 도약 • 단일시장·생산기지 완성 • 디지털·혁신 경제, 창의 경제 확대	• 블루이코노미 기반 해양수산업 성장 • 항만·해운·물류 현대화 통한 공급망 강화 • 수산자원 지속가능 관리 및 해양 식량

구분	주요 전략내용	해양협력 연계(안)
	• 중소기업(MSMEs) 지원 • 공급망·금융 안정성 강화 • 블루·그린 이코노미 성장 동력화	안보 확보 • 해양 금융·투자 확대
사회·문화	• 사람 중심·포용 공동체 • 교육·보건· decent job 확대 • 청년·여성 참여 강화 • 아세안 정체성·문화유산 보존 • 블루·그린 이코노미 지속가능 발전	• 연안·섬 재난 대응(쓰나미, 태풍) • 해양생태계 보전과 청색 경제 연계 • 해양 보건과 팬데믹 대응 • 연안·해양 부문 여성·청년 일자리 창출
연계성	• 지속가능 인프라, 스마트시티 개발 • 디지털 네트워크·사이버 보안·규제 조화 • 효율적 물류·공급망 구축– 인적·경제적 교류 확대	• 스마트항만·해양물류 디지털화 • 회복력 있는 해상운송·물류망 • 스마트·지속가능 해양도시 개발 • 해양 인프라 기반 역내·역외 연결 확대

자료: ASEAN(2025, 5. 26), pp. 2–5. 저자 재정리

특히 블루이코노미는 그린 이코노미와 함께 경제적 가치와 사회·문화적 생계 및 환경 의제를 동시에 포괄하기 때문에 경제·사회·문화(Economic/Socio-Cultural) 부문에 배치되었다. 이는 블루이코노미를 공동의 지속가능 성장 전략으로 제도화하여 연안국과 도서국의 이해를 통합하고 지역 내 격차를 완화하는 장치로 기능한다. 동시에 이 조항은 기후변화 대응, 지속가능 발전목표(SDGs), 파리협정, BBNJ 협정, 플라스틱 협약 등 글로벌 의제와 직접 연결되며, 아세안을 국제 환경·해양 거버넌스의 핵심 파트너로 부상시키는 의미가 있다. 아울러 한국은 스마트항만, 친환경 선박, 해양재생에너지, 수산자원 관리, 해양오염 저감 등 블루이코노미 분야에서 축적된 경험과 기술을 토대로 제28항 이행과 연계된 한–아세안 해양협력 전략을 구체화할 수 있는 기회를 확보하게 된다.

ACV 2045의 채택은 한국의 대아세안 정책에 중요한 전환점을 제공한다. 무엇보다 연계성이 독립된 축으로 공식화된 만큼, 한국은 2026–2030년 CSP 행동계획 이행 과정에서 연계성 협력에 보다 많은 자원을 투입해야

한다.[151] 또한 한국은 아세안 대화 상대국 가운데 유일하게 BIMP-EAGA와 협력 기반을 보유하고 있으므로 이를 적극적으로 활용하여 차별화된 협력 모델을 제시할 필요가 있으며, 과거의 '지원자–수혜자' 구도를 넘어, 한국과 아세안이 동등한 파트너십을 바탕으로 공동의 도전에 대응하는 관계로 전환해야 하며, 이를 위해 한국이 기술적·재정적으로 우위를 가진 분야와 아세안과 같은 출발선에서 협력할 분야를 명확히 구분한 맞춤형 협력 전략이 요구된다.[152] 동시에 ACV 2045는 한국의 한–아세안 해양협력에도 중요한 정책적 함의를 제시한다. 특히 블루이코노미를 한-아세안의 해양 지속가능 발전 전략으로 삼아 친환경 선박, 해양재생에너지, 수산자원 관리, 해양오염 저감 등에서 협력을 주도할 필요가 있다. 이를 기반으로 항만·물류 현대화와 스마트 해양도시 조성 등 연계성 협력을 강화하는 것이 요구된다. 또한 기후변화 대응, 해양생태계 보전, 해양플라스틱 문제와 같은 새로운 공통 도전에 대해서는 한국과 아세안이 동등한 파트너십 속에서 공동 전략을 모색하는 협력체계를 정립해야 한다는 점에서 정책적 의미가 있다.

2) ASEAN Outlook on the Indo-Pacific과 Maritime Outlook

「아세안 인도-태평양 관점(AOIP: ASEAN Outlook on the Indo-Pacific)」은 2010년대 후반 미·중 경쟁의 격화와 역내 강대국 영향력 확대 속에서 동남아가 전략적 갈등의 중심지로 부상하자, 아세안이 역내 중심성과 전략적 자율성을 유지하기 위해 2019년 채택한 문서이다.[153] AOIP의 핵심은 아시아·태평양과 인도양을 상호 연결된 하나의 지역으로 인식하고, 해양의 중요성을 기반으로 대화와 협력을 추진함으로써 아세안

151) 이재현(2025. 8.26.), p. 7.
152) *Ibid.*
153) Lin(2024), p. 3.

의 번영에 중심적·전략적 역할을 수행하는 데 있다.[154] AOIP의 원칙은 아세안이 포용성, 개방성, 상호 존중·신뢰·이익, 규칙 기반 질서 등 핵심 가치를 준수하고 아세안 주도 메커니즘을 강화함으로써 역내에서 중심성과 주도적 역할을 유지하려는 의지를 반영한다. 나아가 AOIP는 아세안의 외부 파트너들과 해양협력, 경제, 연계성, 지속가능 발전 등 네 가지 핵심 분야에서 실질적이고 구체적인 협력을 촉진하여 아세안 공동체의 안정과 번영을 추구하는 것을 목표로 한다.[155]

AOIP의 네 가지 협력 부문은 다음과 같다. 해양협력은 분쟁의 평화적 해결, 해양 안전·보안 강화, 항행의 자유 보장, 자원 관리와 해양환경 대응을 포함한다. 연계성은 MPAC 2025 보완, 인프라 투자와 제도·인적 연계성 확대, 하위지역 협력체와의 시너지, 항공·스마트시티 네트워크 구축을 지향한다. 지속가능 발전은 디지털 경제를 통한 SDGs 달성과 지역·국제개발 의제 연계, 지속가능 발전 연구·대화센터와의 협력에 중점을 둔다. 경제 및 기타 협력은 남남협력, 무역·투자 촉진, 디지털 경제·중소기업 지원, 과학기술·스마트 인프라, 기후변화 대응, 혁신, AEC와 RCEP 이행, 제4차 산업혁명 대응 등을 포괄한다.

154) ASEAN(2019.6.23), p. 2.

155) IORA(Indian Ocean Rim Association, 인도양 연안국 연합); BIMSTEC(Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation, 벵골만 다분야 기술·경제협력 이니셔티브); BIMP-EAGA(Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area, 브루나이·인도네시아·말레이시아·필리핀 동아세안 성장구역); ACMECS(Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy, 아야와디-짜오프라야-메콩 경제협력 전략)

〈표 2-15〉 AOIP 4대 협력 부문 및 주요내용

협력 부문	주요내용
해양협력 (Maritime Cooperation)	• 해양 분쟁의 평화적 해결 • 해양 안전·보안 강화, 항행·상공 비행의 자유 보장 • 해적·무장 강도·인신매매·마약밀수 등 초국경 범죄 대응 • 해양자원 지속가능 관리 및 연안 공동체 보호 • 해양 오염·해수면 상승·해양쓰레기 대응 • 해양 과학기술 연구·역량강화
연계성 (Connectivity)	• 아세안 연계성 기본계획(MPAC) 2025 보완 및 지원 • 물리적·제도적·인적 연계성 확대 • 역내 공공-민간협력(PPP) 기반 인프라 투자 촉진 • IORA, BIMSTEC, BIMP-EAGA, 메콩 협력체(ACMECS 포함) 등 등 하위지역 협력체와 시너지 • Seamless ASEAN Sky 구축 • 아세안 스마트시티 네트워크(ASCN) 추진
지속가능 발전 (UN SDGs 2030)	• 디지털 경제 활용을 통한 UN SDGs 달성 지원 • 아세안 공동체 비전 2025와 UN 2030 의제 보완성 강화 • 아세안 지속가능 발전 연구·대화센터와 협력 촉진
경제 및 기타 협력 (Economic and Other Areas of Cooperation	• 남남 삼각협력(South-South Triangular Cooperation) 강화 • 무역원활화 및 물류 인프라 개선 • 디지털 경제·국경 간 데이터 흐름 촉진 • 중소기업(MSMEs) 지원 • 과학·기술 연구개발 및 스마트 인프라 협력 • 기후변화 대응 및 재난위험관리 • 고령화 대응과 혁신 촉진 • 아세안 경제공동체(AEC) 청사진 2025, RCEP 이행 지원 • 제4차 산업혁명 대응 경험·전문성 공유

자료: ASEAN(2019. 6.23), pp. 3-5. 저자 재정리

전반적으로 AOIP는 전략적 차원이 약하다는 비판에도 불구하고, 온건하고 비정치적인 성격을 바탕으로 한국, 미국, 호주, 중국, 일본 등 주요 대화상대국들의 폭넓은 지지를 확보하며 협력 중심의 틀을 마련하였다. 그러나 전략적 추진력과 하드파워 요소의 부족으로 인해 미·중 경쟁과 같은 지정

학적 도전을 효과적으로 관리하지 못하고 있으며, 그 결과 AOIP는 안보 성과보다는 대화와 협력 촉진, 제도적 신뢰 구축 등 '소프트 협력 접근'에 머물고 있다는 평가를 받고 있다.[156]

이 가운데 해양협력은 AOIP의 핵심 가치를 효과적으로 구현하며, 현실적이면서도 전략적인 협력 분야로 평가된다. 남중국해 분쟁, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업, 해양 생태계 훼손, 해양 오염, 해수면 상승 등은 역내에서 시급히 대응해야 할 실질적 현안으로, 아세안이 평화적 분쟁 해결, 항행의 자유 보장, 해양자원 관리, 연안 공동체 생계 보호를 주도적으로 추진하는 것은 아세안 중심성과 규범 기반 질서를 유지하는 데 필수적이기 때문이다.[157] 2019년 AOIP 채택 이후 초기 3~4년간 실질적 이행이 지연되고 구체적 성과가 부족하다는 비판이 제기되자, 2022년 11월 ASEAN 정상들은 「AOIP 4대 분야 주류화 선언(ASEAN Leaders' Declaration on Mainstreaming Four Priority Areas of the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific within ASEAN-led Mechanisms)[158]」을 채택하였다. 이를 통해 AOIP는 단순한 지향적 문서에서 벗어나 제도적으로 내재화된 협력 틀로 격상되었으며, 집단적 리더십의 필요성을 확인하는 동시에 AOIP 활동을 식별·추적·평가할 수 있는 제도적 절차를 마련했다는 점에서 중요한 의의를 가진다.

이러한 제도화 노력은 AOIP의 해양협력 분야를 실질적으로 이행할 별도 체계 마련 필요성으로 이어졌고, 그 결과 발표된 「아세안 해양전망(AMO: ASEAN Maritime Outlook)[159]」은 지침적 성격의 문서로서, AOIP의 원

156) Lin(2024), pp. 4-5.
157) Lin(2024), p. 3.
158) 본 문서는 다음과 같음. ASEAN(2022.11.11), ASEAN Leaders' Declaration on Mainstreaming Four Priority Areas of the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific within ASEAN-led Mechanisms.
159) 본 문서는 다음과 같음. ASEAN Secretariat(2023), ASEAN Maritime Outlook: First edition

칙과 비전을 구체적 행동으로 전환하기 위한 실행 방향을 제시한다. AMO의 목적은 해양 영역 전반에서 전개되는 다양한 제도와 프로그램을 체계적으로 분석하고 상호 연계성을 도출함으로써 협력의 중복을 최소화하고 시너지를 극대화하는 데 있다. 더욱이 AMO는 AOIP 해양협력 분야를 실행에 옮길 제도적 장치 마련을 위한 가이드라인으로서, 아세안의 핵심 가치인 중심성과 연계성을 강화하고, 신흥 해양 의제에 대응하기 위한 아세안 주도의 협력 거버넌스 방향성을 제시한다.

「아세안 해양전망(AMO)」은 해양협력의 9대 신흥 이슈를 제시하고 있다.(〈그림 2-〉) 해양협력의 범위를 전통적 안보에서 환경, 과학기술, 에너지, 인권으로 확장하고, 아세안이 직면한 해양 현안을 해결하기 위한 협력 플랫폼의 구축 방향과 실천 의제를 제시한 것으로 볼 수 있다. 특히 해양오염, 해상운송의 환경영향, 해적행위,[160] 사이버 위협, IUU 어업, 불법 이주·인신매매 등은 역내 안정성과 지속가능성에 직접적인 도전을 제기하는 문제이며, AMO는 이를 해결하기 위한 공동 대응의 방향성을 제시하고 있다. 특히 IUU 어업과 같이 구체적·제도적 장치(AN-IUU, ACDS, RFVR 등)를 포함한 사례는 아세안이 실행 가능한 프로젝트를 통해 현안을 다루고 있음을 보여준다.[161]

또한 AMO는 해양협력의 확장 영역 중에서도 블루이코노미를 최우선 과제로 제시하고 있다. 이는 해양자원의 지속 가능한 이용과 경제적 가치 창출을 결합한 새로운 성장 전략으로 주목받는다. 이어서 해양 연결성은 항만과 해상운송, 디지털 물류체계를 통합해 역내·역외의 연계성을 강화하는

160) 영국 가디언 보도에 따르면, "올해 상반기 말라카·싱가포르 해협에서 발생한 해적 및 무장 강도 사건은 80건으로, 전년 동기 21건에 비해 거의 4배에 달했다"고 하면서, 그 원인으로 홍해 무역로 회피로 선박 유입 증가와 범죄조직의 보안 허점 악용 등을 원인으로 지적하였음. IMO는 이러한 증가 현상에 대해 '우려스러운 수준'으로 평가하였음(The Guardian(2025.8.26)(검색일: 2025. 9.1.)

161) 아세안은 IUU 어업 대응을 위해 '아세안 네트워크(AN-IUU)'를 통해 집행 능력을 강화하며, '아세안 어획물 증명제(ACDS)'와 '지역 어선기록부(RFVR)'를 도입하여 어획물 추적 및 정보공유를 추진하고 있음(Arbiol & Minh(2025, 4.28)(검색일: 2025. 9. 1)

데 초점을 둔다. 해양과학·기술협력은 기후변화 대응과 연안·해양재해 관리, 데이터 공유, 과학기술협력, 그리고 회원국 간 역량강화를 포함한다.

〈표 2-16〉 ASEAN 신흥 해양 이슈와 대응 방안

신흥 해양 이슈	주요내용	대응 방안(안)
해양오염 및 해양쓰레기	• 플라스틱 폐기물에 의한 오염 심각 • ASEAN 지역행동계획(2021-2025)과 연계 필요	• 역내 해양쓰레기 공동 기금 마련 • 해양쓰레기 감축 목표 설정 • 국제 파트너십 강화
해상운송의 환경영향	• 해상운송의 온실가스 배출 심각 • 해양 생태계 교란 문제 발생 • 해양관광, 어업 등 부정적 영향	• IMO 규제 준수 • 친환경 선박·연료 보급·확대 • 녹색 해운 정책 추진
해적행위 및 무장 강도	• 말라카 해협·싱가포르해엽, 남중국해의 등 위협 우려	• 선박 안전과 안전한 통항 보장 • ReCAAP 등과 연계한 합동 순찰·정보공유 확대 • 해양법 집행 역량강화
해상 사이버 공격	• 해상운송의 디지털화 및 자동화 가속 • 항만과 기업의 네트워크 공격 • 선박과 항만장비 위협	• IMO 해상사이버보안 지침2021)과 연계한 사이버 보안 기준 제정 • 항만·선박 IT 인프라 보호 강화를 위한 국제협력과 정보공유 필요
불법 이주와 인신매매	• 긴급 ASEAN 초국가적 범죄 장관회의(EAMMTC)의 위임에 따라 인신밀매 전문가 부서장(HSU) 설립	• 인신매매 해결·예방·퇴치를 위한 국제협력 강화 • 노동·인권 보호 기준 강화
불법·비보고·비규제(IUU) 어업	• 자원고갈 위협과 식량안보 직결 • 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 퇴치를 위한 ASEAN 로드맵(2021-2025)	• ASEAN-IUU 플랫폼 구축 • 모니터링 및 단속 강화 • 수산물 인증제 도입 • 어선의 노동기준과 노동환경 마련
블루이코노미	• 해양협력에서 가장 중요한 것으로 아세안의 즉각적 성장 동력 • ASEAN Blue Economy Framework과 ASEAN Blue Economy Forum 마련	• 아세안 블루이코노미의 전략과 지침 마련 • 아세안 블루이코노미 플랫폼 구축
심해 채굴	• 심해 채굴은 초기 단계의 신흥 이슈 • 심해 채굴의 잠재력과 외부효과의 심층적 이해 보자	• 심해 채굴의 지속 가능하고 책임 있는 방식 적용

신흥 해양 이슈	주요내용	대응 방안(안)
해양재생 에너지	• 해상풍력, 부유식 태양광 등 신재생 에너지 수요 확대 • 아세안 해상풍력 개발 로드맵 추진	• 재생에너지 투자 촉진 • 기술협력 강화 • 청정에너지 전환 기여

자료: ASEAN Secretariat(2023), pp. 40-43 저자 재정리

AMO가 제시하는 대응 방안은 국제규범 준수, 공동 기준 마련, 협력 강화 등 포괄적 수준에 머무르는 한계를 갖고 있어, 구체적 이행 수단과 실행 메커니즘의 설계는 여전히 미흡하다. 그러나 AMO는 블루이코노미, 해양연결성, 해양과학·기술, 해양재생에너지 등 신흥 협력 영역을 전략적 기회로 제시하며, 이를 통해 아세안의 주도성을 강화하고 협력의 외연을 확장하는 중요한 의의를 지닌다. 동시에 아세안 해양 현안을 직접 해결하기 위한 공동의 플랫폼이자 실질적 프로젝트 개발의 토대를 마련하는 문서로 평가된다. 향후 실행력 강화와 외부 파트너십 연계를 통해 지역 해양협력의 성과를 가시화할 수 있는 잠재력을 보유하고 있다. 특히 이러한 의제는 한국과 아세안 간 협력으로 구체화할 수 있다. 블루이코노미, 해양연결성, 해양과학·기술, 해양재생에너지 등 신흥 분야에서 공동 프로젝트와 파트너십을 추진함으로써, 한-아세안은 실질적 협력 거버넌스를 구축하고 역내 해양 현안 해결과 지속 가능한 발전을 함께 도모할 수 있는 기반을 마련하게 된다.

3) ASEAN Economic Community Strategic Plan('26~'30)

아세안은 2025년 '아세안 경제공동체 전략계획(ASEAN Economic Community Strategic Plan)을 발표했다. 이 전략은 아세안 공동체 비전 2045를 이행하기 위한 5개년 실행계획으로 2045년까지 아세안을 세계 4위 경제권으로 성장시키고, 지속가능·포용적·혁신적 공동체로 발전시키는

것을 목표로 한다. 아세안 경제공동체 전략계획은 여섯 개 전략목표와 44개 세부 목표, 192개 전략 방안으로 구성된다. 행동지향적, 지속 가능한, 혁신적·도전적, 적응적·선제적, 회복력 있는, 포용적·참여적·협력적 아세안 공동체를 목표로 하는 이 계획은 세부 목표와 함께 구체적 전략방안을 포함함으로써 아세안 공동체 비전을 실현하기 위한 실효적 방안을 제시하고 있다. 그중에서도 행동지향적 공동체, 지속 가능한 공동체, 혁신적 공동체를 위한 전략부문은 해양협력으로의 연계 가능성이 특히 높다.

〈표 2-17〉 아세안 경제공동체 전략계획('26~'30) 주요내용

전략 부문	주요내용	해양협력 연계(안)
행동지향적 공동체 (Action-Oriented)	• 인트라 아세안 상품 무역 증진 • 서비스 통합 및 경쟁력 강화 • 무역 기준의 조화 • 재정 통합 및 포용 • 비즈니스·인적 이동성 강화 • 경쟁력 확보를 위한 신산업 발굴 • 투명성 확보	• 항만 자동화 및 IoT 기반 시스템 구축 • 역내 항만 네트워크 강화
지속가능 공동체 (Sustainable)	• 녹색경제 및 에너지 전환 • 지속 가능한 농업·임업 • 지속 가능한 전환을 위한 역량강화 • 블루이코노미 혁신 • 지속가능 관광 및 에너지 안보 • 스마트 모빌리티 확대	• 스마트 수산 확대 • 해상풍력, 해양에너지 기술 개발 촉진
혁신적·도전적 공동체 (Enterprising, Bold, and Innovative)	• 디지털·기술 혁신 및 혁신 생태계 구축 • 소비자 역량강화 및 공정시장 강화 • 교통 연결·통합 • 광물자원 개발협력 • 지적재산 산업 생태계 구축 및 창의적 경제 구축 • 디지털인프라 연결성 확보	• 블루이코노미 연계 미래 사업 육성

자료: ASEAN(2025. 5. 26), pp. 1-41. 저자 재정리

지속 가능한 아세안 공동체를 위한 에너지 전환은 아세안의 인구와 경제의 화석연료 의존도를 낮추어 기후변화 취약성에 대응하고자 하는 전략목표이다. 2022년 아세안의 총 1차 에너지 공급(TPES)에서 재생 에너지(RE)가 차지하는 비율은 15.6% 수준으로 아세안 내 재생에너지 비중을 확대하는 것이 아세안의 주요 목표 중 하나이다.[162] 이와 같은 맥락에서 아세안 경제 공동체 전략계획은 아세안의 에너지 믹스 내 재생에너지 확대를 장려하고, 탄소 포집·활용·저장(CCUS) 프로젝트 개발·배치 촉진을 주요 전략 방안으로 제시하고 있다.[163]

한편, 아세안 경제 공동체 전략계획의 블루이코노미 추진 과제는 지속가능 공동체 실현을 위한 해양수산 과제를 명시하고 있다. 아세안은 2021년 블루이코노미에 관한 아세안 정상선언, 2023년 아세안 블루이코노미 프레임워크 등에서 블루이코노미를 아세안 공동체 경제성장의 새로운 동력으로 제안했다. 해양과 연안의 자원을 지속 가능하고 포용적인 방식으로 활용하여 경제성장, 사회적 포용, 환경적 지속가능성을 동시에 달성하는 전략적 접근을 강조한 것이다.

아세안 경제 공동체 전략계획에 따른 전략 방안은 해양자원의 고부가가치화, 해양산업의 지역사회 기여 확대, 불법·비보고·비규제 어업 대응, 해양과학 및 신기술 확대 등으로 구체화한다.[164] 먼저 해양자원의 고부가가치화는 어족자원 등을 단순히 채취하는 산업 형태에서 벗어나 가공·유통·서비스 산업을 결합하여 지역 내 새로운 일자리와 수익 창출하고자 하는 과제를 제시하고 있다. 또한, 관광, 해양바이오, 해양에너지 등 해양산업이 소규모 어업공동체 및 지역사회에 기여하도록 포용적 산업 설계가 아세안 경제 공동체 블루이코노미 전략의 하나에 해당한다. 한편, 역내 수산업의

162) ASEAN(2025. 5. 26), p. 19.
163) *Ibid.*
164) *Ibid.*, pp. 23-24.

지속가능성을 위협하는 불법 어업 근절을 위해 역량강화, 기술 개발, 해양 과학·기술의 발전을 위한 역량강화 등이 아세안 블루이코노미 전략에 해당된다.

혁신적·도전적 경제 공동체의 실현을 위한 전략 방안에는 해운·항만 운송 체계 혁신, 해양관광의 질적 발전 등이 포함된다. 항공·해상·육상 운송을 통합하는 종합 물류체계는 아세안 경제 발전과 연결성 강화의 핵심 과제이며, 아세안 단일해운시장(ASSM: ASEAN Single Shipping Market) 구축과 복합물류·글로벌 경쟁력 있는 해운체계 발전을 통해 구체화한다.[165] 한편, 아세안 국가의 주요 산업 분야인 해양관광은 세계 관광시장에서 경쟁력을 유지하기 위한 전략 분야이다. 이에 세계 시장에서의 경쟁력 확보를 위해서는 해양관광 인구의 양적 증대뿐만 아니라 품질 중심의 관광산업 발전이 필요하다는 인식에 따라 차별화된 관광상품과 서비스 제공, 지역사회 기반 관광모델 확산 등이 주요 과제로 제시되고 있다.[166]

아세안 경제 공동체 전략계획은 향후 수억 명의 인구가 기후변화의 위협을 직면할 것으로 예측하고, 해수면 상승, 작물 수확 주기의 변화, 기후재난에 따른 농업·수산업 생산 기반에 대한 위협에 대응해야 함을 강조하고 있다.[167] 농업·수산업의 위협은 식량 및 수자원 안보의 불안정으로 연결되므로 이러한 불확실성과 위험 속에서 아세안의 회복력(resilience) 강화는 안정적 아세안 경제 유지·발전의 최우선 과제이다.

식량안보 및 수자원 관리 강화 목표 실현방안으로는 식량안보 정보시스템 구축, 식량 생산성 강화를 위한 연구개발 및 인프라 투자 촉진 등을 들 수 있다.[168] 역내 주요 식량(쌀, 옥수수, 수산물 등) 수급 현황을 실시간으

165) *Ibid.*, p. 35.
166) *Ibid.*, p. 36.
167) *Ibid.*, p. 48.
168) *Ibid.*, p. 49.

로 모니터링하고, 위기 상황을 조기에 감지·대응함으로써 아세안 공동의 대응 기반을 구축하고자 하는 것이다. 이를 위해서는 핵심 정보 선정·수집, 예측·경보 시스템 개발 등의 과제가 필요할 것으로 예상된다. 한편, 식량 생산성 강화를 위한 과제로는 스마트 농업·양식 기술의 개발 및 보급 확대가 필요하다. 디지털·스마트양식 등 4차산업 기술을 통한 산업 혁신을 실현하고, 기술 전문인력 양성이 주요 과제이다.

회복력 있는 공동체 실현을 위해서는 재생에너지 확대와 에너지 인프라의 연계 강화가 핵심 과제로 제시된다. 이는 에너지 공급의 안정성과 회복력을 제고하고, 지역 차원의 에너지 안보 체계를 구축하고자 하는 아세안의 전략적 방향과 맞닿아 있다. 특히 아세안의 에너지 안보를 실질적으로 강화하기 위해서는 육상 송전망과 해저 케이블을 연계하는 미래형 에너지 시스템 구축이 필요하다.[169] ASEAN Power Grid(APG) 및 해저 전력망 연계를 기반으로 한 안정적 전력 공급 체계 구축은 아세안 경제의 구조적 회복력을 강화하는 핵심 전략 수단으로 평가된다.

이처럼, 아세안 경제 공동체 전략계획은 기후위기와 글로벌 불확실성에 대응하면서도 포용적이고 지속 가능한 성장을 실현하기 위한 종합적 로드맵이라 할 수 있다. 지속가능성, 포용성, 혁신성, 회복력이라는 네 가지 축을 중심으로 아세안 공동체가 직면한 도전과제를 기회로 전환하고, 2045년까지 세계 4대 경제권으로 도약하기 위한 실행 전략을 구체화한 것이라 평가할 수 있다. 에너지 전환을 통해 화석연료 의존도를 낮추고 재생에너지 확대와 CCUS 기술 도입을 추진하는 한편, 블루이코노미 전략을 통해 해양·수산 자원을 지속 가능하게 이용하고, IUU 어업 대응, 지역사회 기반 해양산업 발전을 모색하고 있다. 또한 혁신적·도전적 공동체 달성을 위해 해운·항만 물류체계 현대화, 해양관광의 질적 전환 등 해양 연계 전략을

169) *Ibid.*, p. 46.

강화하고 있으며, 기후변화에 따른 농업·수산업 기반의 위협에 대응하기 위해 식량안보 정보시스템 구축, 연구개발·스마트 농업 투자, 차세대 농업·수산 인력 양성을 주요 과제로 제시하고 있다. 나아가 재생에너지 인프라와 해저 송전망 연결을 기반으로 한 아세안 파워 그리드(APG) 구상은 에너지 안보와 회복력을 동시에 확보하는 핵심 수단으로 기대된다.

4) ASEAN Connectivity Strategic Plan 2026-2035

아세안은 군도국과 연안국으로 구성되어 다수의 섬이 분포하고 상호 간 해양으로 연결된 지리적 특성으로 인해 역내 이동과 교역이 해상운송과 항만에 크게 의존한다. 또한 통합적 발전을 실현하기에는 국가별 발전 수준과 제도적 차이가 상이하므로 경제·사회적 격차를 해소하기 위한 협력적 제도의 필요성은 제기되어 왔다. 따라서, 아세안 국가를 연결하는 물리적 인프라 확충과 제도적 조화의 실현, 인적 교류를 포괄하는 아세안 연계성(connectivity)의 개념은 점차 확대·강화되는 추세이다.

아세안은 2016년 '아세안 연계성 기본계획(Master Plan on ASEAN Connectivity 2025)'를 수립하여 아세안의 물리적·제도적·인적 연계 강화방안을 발표했다. 뒤이어 2025년에는 '아세안 연계성 전략계획(ASEAN Connectivity Strategic Plan '26~'35)'를 발표함으로써 아세안 연계성 정책의 추진 동력을 강화하는 추세이다. 2025년 발표된 아세안 연계성 전략계획의 디지털 전환 부문은 기후변화 및 탄소중립 전환 가속화, 글로벌 공급망 재편, 도시 확장과 중간 규모 도시의 부상, 지역주의 심화, 금융 혁신, 고령화 등 주요 글로벌 트렌드를 반영한 개편 전략이다.[170] 이는 다부문에 걸쳐 급변하는 국제 환경에 선제적으로 대응하기 위해 아세안이 추진하는 사회적·경제적·인적 차원의 종합적 전략 방향을 포함하고 있다. '아

170) ASEAN(2025), ASEAN Connectivity Strategic Plan 2026-2035, p. 1.

세안 연계성 전략계획('26~'35)'은 아세안 공동체 비전(ASEAN Community Vision 2045)을 달성하기 위한 실행전략이다.

〈표 2-18〉 아세안 연계성 전략계획('26~'35)의 해양협력 연계 내용

전략 부문	주요내용	해양협력연계(안)
지속 가능한 인프라 (Sustainable Infrastructure)	• 항공·육상·해상 교통 연결성 강화 • ASEAN Power Grid(APG), TAGP, LNG 인프라 확충 • 디지털 인프라 및 해저케이블 연결 확대 • 공공·민간 인프라 투자 촉진 • 기후·재해 대응형, 탄소중립 인프라 도입	• 항만물류 네트워크 구축 • 해저케이블 개발 및 네트워크 구축 • CCUS 기술협력
스마트·지속 가능한 도시 개발 (Smart & Sustainable Urban Development)	• 데이터 기반 도시·농촌 계획 • 주거·보건 서비스 접근성 개선 • 기후변화·재해 대응형 도시 인프라 • 생태 기반·순환경제 솔루션 도입 • 농촌 역량강화 및 도시-농촌 연계 확대 • 재원 확보 및 스마트시티 자금 조달	• 해양공간계획 협력 • 연안 재해 대응 기반 구축 • 연안 그린인프라 개발
원활한 물류·공급망 (Seamless Logistics & Supply Chain)	• 공급망 효율성·회복력 강화 • 순환경제 요소 도입 • 첨단기술 기반 공급망 관리 • 다중 운송수단(multimodal) 활용	• 항만 자동화·디지털화 기술 개발협력 • 항만 물류허브 개발
사람 간 연계 (People-to-People Connectivity)	• 아세안 정체성·소속감 강화 • 문화·관광·창의 경제협력 • 아세안을 선도적 관광지로 육성 • 장학금·교육 교류 확대 • 노동 이동성 촉진	• 해양 전문 인력 교육·인적 교류

자료: ASEAN(2025), ASEAN Connectivity Strategic Plan 2026-2035, pp. 4-19.

포괄적이고 통합된 아세안 지역공동체를 실현하기 위한 연계성 전략은 여섯 개 전략 분야로 구성되며, 구체적으로 지속 가능한 인프라(Sustainable Infrastructure), 스마트·지속 가능한 도시 개발(Smart and Sustainable Urban Development), 디지털 혁신(Digital Innovation), 원활한 물류와

공급망(Seamless Logistics and Supply Chain), 규제 우수성과 협력(Regulatory Excellence and Cooperation), 사람 간 연계(People-to-People Connectivity)를 목표로 한다.[171] 이 중 지속 가능한 인프라, 스마트·지속 가능한 도시 개발, 원활한 물류·공급망 부문은 해양수산 전략과제와 직접적으로 관련한다.

첫째로, 지속 가능한 인프라 구축 분야에서 연계성 강화가 필요한 부문의 하나는 항공, 육상, 해상 운송망을 연결하는 교통인프라 확충이다. 물류와 이동성을 강화하여 시장 접근성을 확대하기 위함으로, 아세안 역내 종합 물류 인프라 구축을 위한 해운·항만 분야의 추진 과제로 항만의 현대화, 해상운송의 효율화·친환경화로 제시하고 있다. 또한, 지속 가능한 인프라 구축 분야의 과제로 해저케이블 연결성 강화를 들 수 있다. 아세안의 경제발전이 가속화됨에 따라 데이터 수요가 급격히 확대되고 있으며, 디지털 전환에 대한 사회적 요구가 확대되는 추세임을 고려할 때, 역내외 디지털 인프라의 연결은 주요 사회적 과제라 할 수 있다. 역내외 디지털 연결 강화를 위해서는 역내·역외를 연결하는 해저 광케이블망과 같은 해양 인프라 구축이 필요하다.[172] 아세안은 신규 해저케이블 설치 확대를 위한 프로젝트 발굴과 투자 유치, 민관협력 확대를 적극적으로 검토 중이다. 둘째로, 스마트·지속 가능한 도시 개발의 핵심전략은 기후변화와 자연재해에 대응한 회복력을 확보하기 위한 과제이다. 도시와 지역사회의 환경적 지속가능성 확보를 위해 자연기반 해법(Nature-based Solutions)과 생태계 기반 접근법(Ecosystem-based Approach)을 적용하는 것이다.[173] 자연해안선 보호, 습지 보존 등을 통해 연안 도시와 농·어촌의 기후변화 회보력을 강화할 수 있다. 한편, 홍수, 태풍, 지짐 등 위험에 대응하기 위한 인프로 구축 및 조기경보 시스템의 도입이 스마트·지속 가능한 도시 개발의 주요

171) *Ibid.*, p. 2.
172) *Ibid.*, p. 4.
173) *Ibid.*, p. 6.

요소로 제시되고 있다.[174] 또한, 농·어촌 지역의 역량강화와 연계성 확대는 교통·디지털 인프라 접근성 향상과 농촌 주민의 사회경제적 포용을 통해 개발 격차를 완화하는 기회가 될 것으로 기대된다. 셋째로, 제조 거점을 빠르게 부상하고 있는 아세안의 경제적 연결성 강화 전략 부문으로 원활한 물류·공급망 확충을 들 수 있다. 아세안에서 생산되는 상품의 효율적 유통과 안정적 공급망을 보장하기 위한 물리적·제도적 인프라 강화를 말하며, 특히 팬데믹, 기후변화, 지정학적 불확실성 등 글로벌 충격에 대응할 수 있도록 공급망의 다변화가 핵심 과제이다. 물류·운송 인프라의 현대화, 디지털 기술의 도입과 같은 물리적 인프라 구축과 통관·국경절차 간소화를 위한 기술적·제도적 과제가 원활한 물류·공급망을 통한 아세안 연계성 강화방안의 핵심이다.[175]

이와 같이 아세안 연계성 강화 전략을 종합적으로 살펴보면, 아세안 연계성은 아세안을 보다 역동적이고 혁신적이며 사람 중심적인 공동체로 이끄는 전략적 토대로서 단순한 인프라 확충을 넘어 지속가능성, 회복력, 포용성을 결합한 종합적 접근을 요구한다.

2. ASEAN 해양협력 이니셔티브

1) 블루이코노미 프레임워크

블루이코노미는 해양과 내륙 수자원의 지속 가능한 개발을 통해 사회, 경제, 환경 발전을 위한 메커니즘으로, 전 세계적으로 중요성이 강조되고 있다. 블루이코노미의 '블루'는 건강한 담수 및 해양 생태계의 생산성이 해양과 담수 기반 경제를 위한 경로이며, 섬과 다른 해안 국가, 내륙 국가들

174) *Ibid.*, p. 6.
175) *Ibid.*, p. 10.

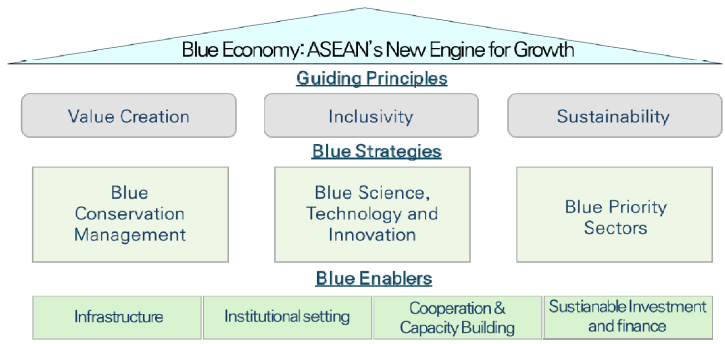
이 자원의 혜택을 누릴 수 있도록 보장한다는 인식을 포함한다. ASEAN은 블루이코노미를 단순히 전통적인 해양 활동을 넘어, 지속 가능하고 포용적인 방식으로 해양, 해수, 담수 자원의 부가가치와 가치사슬을 창출하는 접근법으로 정의한다. 블루이코노미 프레임워크(Blue Economy Framework)는 해양을 기반으로 한 새로운 성장 분야를 체계적으로 육성함으로써 아세안의 중장기 경제성장을 뒷받침하고자 하는 전략적 구상이다.[176]

블루이코노미 프레임워크는 섬 국가와 연안국뿐만 아니라 내륙 국가까지 자원 혜택을 누릴 수 있도록 담수 자원까지 개념을 확장한 것이 특징이다. 또한, 해양과 하천 시스템의 상호 연결성을 인지하는 '원천부터 바다까지(source-to-sea)' 접근법을 채택하여, 해양플라스틱 오염과 같은 위협까지 포괄하는 통합적이고 전체론적인 관점을 반영하고 있다. 이는 단순한 자원 활용을 넘어 생태계 보호와 환경적 지속가능성을 핵심 가치로 포함하는 포괄적인 전략이다. 특히 이 프레임워크는 해양 및 해양 활동의 모든 측면이 수행되어야 하는 법적 근거를 제시하는 1982년 UNCLOS을 재확인하고 있다.[177] 블루이코노미 프레임워크는 2021년 제38차 및 39차 ASEAN 정상회의에서 채택된 '블루이코노미에 관한 ASEAN 정상 선언문'을 통해 그 추진 동력을 얻었으며, 2023년 제43차 정상회의에서 정식으로 채택되었다. ASEAN 블루이코노미 프레임워크는 3대 원칙(가치 창출, 포용성, 지속가능성), 3대 전략(보존관리, 과학기술 및 혁신, 우선순위 분야), 4대 촉진요소(인프라, 제도적 기반, 협력 및 역량강화, 지속 가능한 투자 및 금융)으로 구성되어 있다. ASEAN 블루이코노미 프레임워크의 3대 전략은 보존관리, 과학기술 및 혁신, 우선순위 분야로 나뉜다. 보존관리 전략은 과학기반 해양 정책 결정에 필요한 해양생태계 평가를 위한 표준화 데이터와 지표를 갖춘 공통 플랫폼 구축을 목표로 한다. 과학기술 및 혁신

176) ASEAN·ERIA(2023), pp. 3-4.
177) *Ibid.*, pp. 3-5.

전략은 블루이코노미와 관련된 부분의 발전을 위해 기술 발전을 활용하는 데 중점을 두며, 우선순위 분야는 전통산업의 기회를 증진하고 활용하여, 신산업이 번영할 수 있는 여건을 조성함으로써 국가 블루이코노미 잠재력을 높이는 것을 목적으로 한다.[178]

〈그림 2-5〉 ASEAN 블루이코노미 프레임워크 구조



자료: ASEAN·ERIA(2023), p. 7.

〈표 2-19〉 ASEAN 블루이코노미 프레임워크 핵심전략

3대 전략 분야	주요내용
보존관리 (Blue Conservation Management)	• 탄소중립 해양 활동 • 오염 방지와 생태계 보전 • 재해 위험 대응 및 회복력 강화
과학기술 및 혁신 (Blue Science, Technology, and Innovation)	• 디지털 격차 해소 • 공급망 투명성 제고(예: 블록체인) • 기술 정책 프레임워크 구축 • ASEAN 공동연구센터 및 데이터 플랫폼 구축
우선순위 분야 (Blue Priority Sectors)	• 기존산업 강화(어업, 관광, 해운 등) • 신산업 육성(재생에너지, 해양바이오 등) • 금융 매커니즘 구축 및 정보공유 플랫폼 마련

자료: ASEAN·ERIA(2023), pp. 9-14의 내용을 저자 재정리

178) *Ibid.*, pp. 9-14.

블루이코노미 프레임워크의 성공적인 이행을 위해서는 극복해야 할 도전과제가 여럿 존재한다. 회원국 간 블루이코노미 개념과 실행전략의 이해도와 정책 연계가 불균형적이며, 프레임워크가 원론적인 구조는 갖추었으나 실제 중소기업(MSMEs: Micro, Small, and Medium-sized Enterprises)과 지역 공동체의 참여 방안에 대한 구체성은 부족하다. 또한, 정량적 목표나 제도적 실행구조가 미흡하여, 구체적 지표와 이행 수단을 마련하여야 한다. 구체적으로는, 지속 가능한 어업관리를 위해 회원국 간 공동 규제 체계와 해양 감시 시스템이 구축되어야 하며, 해안선이 긴 ASEAN 국가들의 해양에너지 활성화를 위해서는 지역 협력을 통한 기술 이전을 도모해야 한다. 또한 지속 가능한 해운·관광을 위해 녹색항만 기술과 에코투어리즘 기준이 마련되어야 하며, 해양공간계획(MSP: Marine Spatial Planning) 체제 구축을 위해서는 지역 차원의 통합 공간계획과 과학기반 정책이 마련되어야 할 것이다.[179]

2) 불법·비보고·비규제 어업 대응 이니셔티브

불법·비보고·비규제(IUU: Illegal, Unreported and Unregulated) 어업은 지속 가능한 수산자원, 어업 공동체, 해양 생태계에 심각한 위협이 되는 초국경적 문제이다. 아시아-태평양 지역은 전 세계 해양 어획량의 약 52%를 차지하고 있으며, 수산업은 ASEAN의 경제, 식량안보 및 지속 가능한 성장에 중요한 역할을 한다.[180] 이에 따라 IUU 어업 근절은 역내 수산자원 보호와 식품 안보를 위해 매우 중요한 과제로 인식된다. ASEAN은 IUU 어업을 해적, 해상 무장 강도 등과 함께 비전통적 해양안보 문제로 분류하고 있으며, UN의 지속가능 발전목표(SDG) 14의 이행과도 연계하여 대응하고 있다.

179) Aziz(2025), pp. 218-222.
180) APEC(2019. 8.29-30.)(검색일: 2025.8.29.)

ASEAN은 IUU 어업 대응을 위한 협력을 강화하기 위해 2019년 제41차 ASEAN 농림부 장관회의(AMAF: ASEAN Ministers on Agriculture and Forestry)에서 'ASEAN IUU 어업 대응 네트워크(AN-IUU: ASEAN Network for Combating IUU Fishing)' 설립 제안을 채택했다. 이 네트워크는 IUU 어업에 대한 정보공유와 지역 협력을 강화하는 운영 프레임워크를 제공하는 것을 주요 목적으로 한다. 이 네트워크는 수산 집행 공무원, 기술 전문가, 지역 기구 간의 정보공유와 조율을 촉진함으로써 불법 어업 행위에 대한 집행 조치를 강화하는 데 기여하고 있다.[181] 이러한 네트워크 기반 접근 방식은 각국이 독립적으로 대응하는 것보다 지역 차원에서 훨씬 더 효과적이라는 인식을 반영한다. 이는 군사적 대응을 강조하는 전통적 경성 안보 접근 방식이 아닌, 정보공유와 네트워크 협력을 통한 '연성 안보'를 중심으로 비전통적 위협에 대응하는 실용적인 전략을 보여준다. 이와 같은 방식은 비용 효율적이며 외교적 긴장을 유발하지 않으면서도 초국경 범죄에 효과적으로 대처할 수 있는 장점을 지닌다.

〈표 2-20〉 RPOA-IUU의 주요 내용

책임 주체	주요내용
연안국 (Coastal States)	• 어선 등록제, 어획량 모니터링, 공유 정보 시스템 구축 • 어선 규모와 조업 능력 제한 필요 • 영세 어민 보호 조항 포함
기국 (Flag States)	• 자국 깃발을 단 선박의 불법행위 방지 책임 강조 • 기국과 해안국 간 공동 감시·통제 필요
항만국 (Port States)	• 입항 통제 조치 도입 촉구 • 포획물 하역 시 정보 수집 및 교환 체계
시장 조치 (Regional Market Measures)	• 어획·입항 문서 표준화 • 고부가가치 품목에 대한 유통 추적 시스템 도입 • 무역 통계 차이 분석 및 보고 의무화

자료: RPOA Secretariat(2007), pp. 4-6의 내용을 저자 재정리

181) Stop Illegal Fishing(2020.1.17.)(검색일: 2025.8.29.)

IUU 어업 대응을 위한 주요 협력 메커니즘으로는 '책임 있는 어업 관행 촉진 및 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응을 위한 지역행동계획(RPOA- IUU: Regional Plan of Action to Promote Responsible Fishing Practices including Combating IUU Fishing in the Region)'이 있다. 이 계획은 UNCLOS, FAO 책임 어업 행동강령 등 기존 국제 수산 규범에 기반한 자발적 이행 문서로, 수산자원을 보호하고 책임 있는 어업의 이점을 극대화하기 위해 역내 수산 관리 수준을 높이는 것을 목표로 한다. [182] RPOA-IUU의 참여국은 ASEAN과 인근 국가들로, 남중국해, 술루-술라웨시해, 아라푸라-티모르해를 대상으로 한다. RPOA IUU는 해안국, 기국, 항만국, 시장 등 책임 주체별 행동 전략을 제안하며, 역량 강화, 감시·통제·감독 강화 등 기타 실행 수단을 포함하고 있다.[183]

3) 수산 협력 전략계획

'ASEAN 수산 협력 전략계획(SPA-Fisheries: Strategic Plan Of Action On ASEAN Cooperation On Fisheries)' 2021-2025는 역내 수산 부문이 경쟁력 있고, 포용적이며, 회복 탄력적이고, 지속 가능하게 발전하도록 보장하는 것을 목표로 한다. 이를 통해 ASEAN 역내의 경제성장, 빈곤 완화, 식량안보 및 영양에 기여하고자 한다.[184]

SPA-Fisheries는 6대 전략과 이하 행동프로그램 및 세부 활동으로 구성되어 있다. 이 계획은 'ASEAN 수산 부문 실무그룹(ASWGFi: ASEAN Sectoral Working Group on Fisheries)'이 기술 소 실무그룹의 지원을 받아 이행을 책임진다. 각 활동이나 주요 성과물은 개별 회원국이 주도하고, ASEAN 사무국의 조율을 받는다. 이러한 분산된 주도권 방식은 회원국

182) RPOA-IUU(검색일: 2025.8.29.)
183) RPOA Secretariat(2007), pp. 4-7.
184) ASWGFi(2020), p. 1.

간의 협력을 촉진하고 역량 격차를 해소하는 데 기여한다.[185] 특히 이 계획은 어업 부문에서 해양쓰레기 관리 지식과 체계를 강화하는 활동을 포함하고 있어, 수산 부문의 문제가 환경 문제와 분리될 수 없음을 명확히 인식하고 있다. 이러한 접근 방식은 지속 가능한 어업을 달성하기 위해 IUU 어업과 같은 규제적 문제뿐만 아니라 해양쓰레기와 같은 환경적 문제까지 통합적으로 해결해야 한다는 ASEAN의 정책적 성숙도를 나타낸다.[186]

〈표 2-21〉 아세안 수산 협력 전략계획의 주요내용

6대 전략	주요내용
지속 가능한 수산생산성 향상	• '그린' 기술과 관리 시스템 보급 • 수확 후 손실 최소화 • 수산물 냉장유통체계 도입 및 조기경보 시스템 개발
무역 촉진 및 시장 접근 개선	• 비관세조치(NTMs: Non-tariff barrier) 해소 • 항생제 내성(Antimicrobial Resistance, AMR) 대응 지침 개발 • 인증, 추적관리 및 위생검역 조화
식량안보 및 식품 안전	• 식품 안전 기준 제정 및 국가 정책 공유 • 아세안 식품 안전 규제 프레임워크(AFSRF: ASEAN Food Safety Regulatory Framework) 참여
기후변화 대응력 제고	• 기후정보공유 및 적응 기술 도입 • 해양탄소흡수 기술 및 그린기술 확산(IMTA: Integrated multi-trophic aquaculture) 등) • 맹그로브 등 생태계 데이터베이스 구축
소규모 생산자 및 중소기업 지원	• 국제기준 충족을 위한 교육·훈련 • 민관협력 및 클러스터형 양식 모델 지원
국제협력 및 공동 대응 강화	• IUU 어업 퇴치 로드맵 수립 • AN-IUU 설립 • 포획문서제도(ACDS: ASEAN Catch Documentation Scheme) 시범운영

자료: ASWGFi(2020), pp. 5-15의 내용을 저자 재정리

185) *Ibid.*, p. 3.
186) *Ibid.*, p. 2.

4) 해양쓰레기 대응 역내 실행 계획

해양쓰레기는 통합적인 지역 협력이 요구되는 초국경적 문제로 인식된다. 2019년 채택된 '해양쓰레기 대응에 관한 방콕 선언'과 '해양쓰레기 대응 ASEAN 행동 프레임워크'는 이 문제해결을 위한 정책적 기반을 마련했다. 이어 이 문서를 기반으로 '해양쓰레기 대응 ASEAN 역내 실행 계획(ASEAN Regional Action Plan for Combating Marine Debris in the ASEAN Member States, RAP) 2021-2025'이 수립되었다.[187]

이 실행 계획은 각 회원국이 국내 정책과 관행을 개선하고 지역 및 국제 협력을 강화하도록 지원하는 것을 목표로 한다. 계획은 플라스틱 가치사슬의 시스템적 변화를 촉구하며, 플라스틱 소비 감소, 재활용 증대, 유출 최소화라는 세 가지 핵심 단계에 초점을 맞추고 있다. 이는 단순히 바다에 버려진 쓰레기를 수거하는 것을 넘어, 문제의 근원인 육상에서부터 플라스틱의 생산, 소비, 관리 전반을 개혁하려는 전략적 전환을 보여준다.[188]

RAP는 해양플라스틱 오염에 대해 체계적이고 통합적인 대응을 추진하기 위해 정책, 과학, 사회, 산업을 연계하는 핵심 활동 축을 중심으로 운영된다. 우선 해양쓰레기 예방과 관리를 위한 지역 차원의 정책 대화를 촉진하고, 관련 정책과 행동계획을 각국의 국가 전략과 ASEAN 개발 의제에 통합함으로써 제도적 기반을 강화한다. 동시에 해양쓰레기 발생 현황과 환경·사회적 영향을 분석하기 위한 지역 기준선을 구축하고, 연구 성과와 혁신 기술을 정책 결정 과정에 반영함으로써 과학적 근거에 기반한 대응 역량을 제고한다. 아울러 대중 인식 제고와 교육 활동을 통해 행동 변화를 유도하고, 지식 공유와 학습을 촉진하는 플랫폼을 활성화함으로써 사회적 참여를 확대한다. 이와 함께 민간 부문의 참여를 적극적으로 유도하여 산

187) ASEAN Secretariat(2021), ASEAN Regional Action Plan for Combating Marine Debris in the ASEAN Member States (2021–2025), p. 19.
188) *Ibid.*, p. 22.

업계의 책임과 역할을 명확히 하고, 해양플라스틱 저감을 위한 실질적 해결책의 이행과 협력 행동을 강화하는 데 중점을 두고 있다.[189]

〈표 2-22〉 해양쓰레기 대응 ASEAN 역내 실행 계획 주요내용

프레임워크 구성요소	유입 감소	수거 및 유출 최소화	재활용
정책 지원 및 계획	2. 플라스틱 일회용품 단계적 폐지를 위한 가이드라인 수립 4. 플라스틱 포장 및 라벨링을 포함한 지역적/국가적 계획 개발 5. 공공 부문의 친환경 조달 활성화	1. 플라스틱 유출 최소화를 위한 지역 차원의 가이드북 마련 6. 플라스틱 폐기물의 수거, 분류 및 처리에 대한 모범 사례 매뉴얼	3. 플라스틱 폐기물 및 재활용 플라스틱을 원료로 활용하기 위한 지역 차원의 책임 가이드북 마련
연구, 혁신, 역량강화	8. 아세안의 해양플라스틱 지식 네트워크 강화 9. 미세플라스틱에 대한 지역 차원의 연구	7. 공통 모니터링 방법론 및 데이터 공유를 위한 가이드북 마련	-
대중 인식, 교육 및 홍보	11. 행동 변화 전략을 위한 행동경제학 기반 전략 개발	-	-
민간 부문 참여	-	12. 민간 부문 참여를 통한 플라스틱 폐기물 관리 전략 강화 13. EPR(생산자책임재활용) 지식과 실행 지원을 위한 지역 플랫폼 구축	14. 혁신적 금융을 활용하여 플라스틱 폐기물 저감 및 관리 사업을 지원하는 지역 플랫폼 구축

자료: ASEAN Secretariat(2021), ASEAN Regional Action Plan for Combating Marine Debris in the ASEAN Member States (2021-2025), p. 22.

해양플라스틱 대응 동남아시아 지역 프로그램(SEA-MaP: Southeast Asia Programme on Marine Plastics)은 2022년 ASEAN 회원국들의 승인을 받은 5개년 프로젝트로, RAP의 이행을 직접적으로 지원하고 있다. SEA-MaP

189) *Ibid.*, pp. 23-28.

는 플라스틱 순환경제를 위한 지역 정책 및 제도를 강화하고, 혁신, 투자, 지식 및 파트너십을 위한 지역 플랫폼을 구축하는 데 기여하고 있다.[190]

5) 블루카본 이니셔티브

블루카본은 맹그로브, 조수 염습지, 잘피(seagrass)와 같은 연안 및 해양 생태계에 저장된 탄소를 의미한다. 이 생태계는 육상 산림보다 단위 면적당 훨씬 더 많은 탄소를 격리하고 저장하는 능력을 가지고 있어, 기후변화 완화에 필수적인 역할을 한다. 그러나 이러한 생태계의 파괴는 매년 대량의 이산화탄소를 방출하며, 이는 전 세계 열대 삼림 벌채로 인한 배출량의 상당한 비중을 차지하는 것으로 추정된다.[191]

블루카본 생태계는 해일과 침식에 대한 자연적 완충 작용을 제공하여 연안 지역을 보호하고, 어류 및 기타 해양생물의 서식지를 제공하는 등 생태학적 기능뿐만 아니라 경제적, 사회적 가치도 지닌다. 이러한 다차원적인 가치는 이 이니셔티브가 단순히 환경보호를 넘어 경제성장과 지역사회의 복지 향상에도 기여할 수 있는 잠재력을 가지고 있음을 보여준다.[192] 블루카본 이니셔티브는 기후, 생물다양성, 인간 복지를 위해 연안 생태계를 보존하고 복원하는 데 초점을 맞춘 범세계적 프로그램이다. 이 이니셔티브는 과학적 지식을 증진하고, 블루카본 보존 및 복원 프로젝트를 가능하게 하는 정책적 전문성을 제공하는 데 집중한다. 싱가포르 정부와 국제단체의 파트너십으로 설립된 국제 블루카본 연구소(IBCI: International Blue Carbon Institute)는 첨단 과학을 실질적인 도구 및 방법론으로 전환하는 데 중요한 역할을 수행하고 있다.[193]

190) SEA-MaP(검색일: 2025.7.28.)
191) Blue Carbon Initiative(검색일: 2025.7.28.)
192) *Ibid.*
193) Conservation International.(검색일: 2025.7.28.)

3. ASEAN 해양협력 거버넌스

1) 해양안보

ASEAN의 해양안보 거버넌스는 대화와 협력을 통해 신뢰를 구축하고, 역내 해양안보를 강화하는 데 중점을 둔다. 군사적 대결보다는 외교적·제도적 접근을 우선시하는 것이 특징이다. 주요 협력 플랫폼들은 다음과 같다.

2010년 설립된 ASEAN 해양 포럼(AMF: ASEAN Maritime Forum)은 해양 관련 이슈들을 총체적이고 통합적으로 다루기 위한 연례 대화 플랫폼이다. 이 포럼은 해양연결성, 안전 및 보안, 수색 및 구조, 해상 교통로의 안전성 등 다양한 의제를 논의하며, 특히 안보 문제에만 치우치지 않는 다차원적 접근을 지향한다. AMF는 각국 관련 기관 간의 대화와 조율을 위한 가치 있는 공간을 제공함으로써, 해양 문제에 대한 종합적인 지역적 접근법을 개발하는 데 기여하고 있다.[194] 확대 ASEAN 해양 포럼(EAMF: Expanded ASEAN Maritime Forum)은 2012년에 트랙 1.5 포럼으로 출범했으며, AMF의 역할을 확대하여 ASEAN 회원국과 외부 주요국들(호주, 중국, 인도, 일본, 한국, 뉴질랜드, 러시아, 미국)이 함께 중요한 해양 현안을 논의하는 장이다. 이는 ASEAN이 역내 중심성을 유지하면서도 강대국들과의 대화와 협력을 통해 해양 거버넌스의 범위를 확장하려는 전략을 보여준다.[195] ADMM-Plus 해양안보 전문가 실무그룹(ADMM-Plus Experts' Working Group on Maritime Security)은 ADMM-Plus라는 확대 국방장관회의를 통해 해양안보 분야에서 실질적인 군사·안보 협력을 추진하는 기구이다. 이 실무그룹은 해양법 집행 능력 강화, 합동 훈련, 정보공유 등과 같은 구체적인 협력을 통해 역내 해양안보 위협에 공동으로 대응하는 역량을 구축하는 데 기여하고 있다.[196]

194) ASEAN Secretariat(2018), pp. 4-5.
195) ASEAN Secretariat(2012.10.9.)(검색일: 2025.9.3.)

〈표 2-23〉 주요 해양안보 관련 거버넌스

구분	역할 및 주요 기능	비고
AM(ASEAN Maritime Forum) 아세안 해양 포럼	• 해양 관련 이슈를 총체적·통합적으로 논의하는 연례 대화 플랫폼 • 해양연결성, 안전·보안, 수색·구조, 해상 교통로 안전 등 다양한 의제 다룸	• 안보에만 국한되지 않고 다차원적 접근 지향 • 역내 관련 기관 간 대화 및 조율을 촉진
EAMF(Expanded ASEAN Maritime Forum) 확대 아세안 해양 포럼	• ASEAN 회원국 + 외부 주요국(호주, 중국, 인도, 일본, 한국, 뉴질랜드, 러시아, 미국) 간 해양 현안 논의	• 트랙 1.5 포럼 • ASEAN 중심성 유지와 강대국 협력 병행
ADMM-Plus Experts' Working Group on Maritime Security ADMM-Plus 해양안보 전문가 실무그룹	• 해양법 집행 능력 강화 • 합동 훈련, 정보공유 등 실질적 안보 협력 추진	• 군사적 협력 + 제도적 협력 통합 • 역내 해양안보 위협 공동 대응

자료: 저자 작성

2) 수산·식량안보

수산업은 ASEAN의 경제와 식량안보에 매우 중요한 역할을 담당하고 있으며, 이와 관련된 거버넌스는 역내 수산자원의 지속가능성을 보장하는 데 초점을 맞춘다. 주요 거버넌스 기구들은 다음과 같다.

농림부 장관회의(AMAF) 농업 및 임업 분야의 최고 정책 결정 기구로, 2019년에 ASEAN IUU 어업 대응 네트워크(AN-IUU) 설립 제안을 채택하는 등 역내 수산 정책의 큰 방향을 결정하는 역할을 한다. AMAF는 회원국 간의 정책적 조율과 협력을 통해 식량안보와 지속 가능한 농업·수산업 발전을 위한 전략적 틀을 제공한다.[197]

196) ADMM(2020.3.11)(검색일: 2025.9.3.)
197) ASEAN, ASEAN Ministers on Agriculture and Forestry (AMAF)(검색일: 2025.9.3.)

수산 부문 실무그룹(ASWGFi)은 AMAF의 결정 사항을 구체적으로 실행하는 기술 실무그룹이다. 이 그룹은 아세안 수산 협력 전략계획(SPA-Fisheries) 2021-2025의 이행을 책임지고 있다. ASWGFi는 전자 어획물 이력관리 시스템(e-ACDS)의 시범 운영, 해산물 냉장 유통 관리 지침(cold chain management) 수립 등 구체적인 프로그램들을 통해 역내 수산 부문의 경쟁력과 지속가능성을 향상시키는 역할을 수행한다.[198] IUU 어업 대응 네트워크(AN-IUU)는 AMAF의 결정으로 설립되었으며, IUU 어업이라는 초국경적 문제에 대응하기 위해 각국 수산 집행 공무원, 기술 전문가, 지역 기구 간의 정보공유와 협력을 위한 운영 프레임워크를 제공한다. 이 네트워크를 통해 회원국들은 불법 어업에 대한 공동 대응 역량을 강화하고, 수산물의 추적성을 향상시켜 불법적으로 잡힌 수산물이 시장에 유입되는 것을 방지하는 데 기여한다.[199]

〈표 2-24〉 주요 수산·식량안보 관련 거버넌스

구분	역할 및 주요 기능	비고
AMAF(ASEAN Ministerial Meeting on Agriculture and Forestry) 농림부 장관회의	• 식량안보 및 지속 가능한 농업·수산업 발전 전략 수립 • 2019년 ASEAN IUU 어업 대응 네트워크 설립 제안 채택	• 회원국 간 정책적 조율 및 협력 강화
ASWGFi(ASEAN Sectoral Working Group on Fisheries) 수산 부문 실무그룹	• 수산 협력 전략계획(SPA-Fisheries) 2021-2025 이행 • 전자 어획물 이력관리 시스템(e-ACDS) 시범 운영- 냉장 유통 관리 지침 수립 등	• 수산 분야의 기술·실무 중심 집행 기구
AN-IUU(ASEAN Network on Combating IUU Fishing) IUU 어업 대응 네트워크	• 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응 위한 정보공유 및 협력 플랫폼- 수산물 추적성 강화 및 불법 어획물 유입 차단	• 초국경적 문제에 대한 공동 대응 강화

자료: 저자 작성

198) ASEAN, Fisheries cooperation(검색일: 2025.9.3.)
199) ASEAN Secretariat(2023), p. 24.

3) 해양환경·지속가능성

ASEAN은 해양환경보호와 기후변화 대응을 핵심적인 정책 목표로 설정하고, 이를 위한 전문적인 거버넌스 체계를 운영하고 있다. 이는 ASEAN 사회-문화 공동체(ASCC: ASEAN Socio-Cultural Community)의 주요 축을 이룬다. ASEAN 환경 고위관리 회의(ASOEN: ASEAN Senior Officials on the Environment) 산하의 연안 및 해양환경 실무그룹(AWGCME: ASEAN Working Group on Coastal and Marine Environment)은 해양쓰레기 문제 해결을 위한 해양쓰레기 대응 역내 실행계획(RAP) 2021-2025의 수립 및 이행을 주도하고 있다.[200]

AWGCME는 플라스틱 가치사슬 전반의 변화를 촉구하는 RAP를 통해 해양플라스틱 오염 문제에 대한 정책, 연구, 대중 인식 제고, 민간 부문 참여 등 다각적인 접근을 조율하는 역할을 한다.[201] MEPSEAS와 같은 프로젝트들은 IMO 해양환경보호 조약 이행을 위한 역량강화에 중점을 두고 있으며,[202] ASEANO 프로젝트는 육상 기원의 플라스틱 오염을 줄이기 위한 과학적 접근을 지원하는 등, 다양한 기술적 협력을 통해 AWGCME 활동을 뒷받침하고 있다.[203]

기후변화 실무그룹(AWGCC: ASEAN Working Group on Climate Change)은 AWGCME와 마찬가지로 ASOEN 산하에 있으며, 기후변화 문제에 대한 ASEAN의 정책적 대응을 총괄한다. AWGCC는 ASEAN 기후변화 전략적 행동계획(ACCSAP: ASEAN Climate Change Strategic Action

200) ASEAN ASEAN Socio Cultural Community, Environment(검색일: 2025.9.3.)
201) ASEAN Secretariat(2021), ASEAN Regional Action Plan for Combating Marine Debris in the ASEAN Member States (2021-2025), pp. 15-16.
202) MEPSEAS, Strategic Partners(검색일: 2025.9.3.)
203) NIVA, ASEANO 2(검색일: 2025.9.3.)

Plan) 2025-2030과 같은 로드맵을 통해 회원국들의 국가온실가스감축목표(NDC: Nationally Determined Contribution) 이행을 가속화하고, 탄소중립 사회로의 전환을 지원하는 역할을 한다.[204] 또한, AWGCC는 ASEAN 기후변화센터 설립과 같은 제도적 기반을 마련하고, 한-아세안 메탄 감축 협력(AKCMM: ASEAN-Korea Cooperation for Methane Mitigation)과 같은 파트너십 프로젝트를 통해 실질적인 기후 완화 노력을 추진한다. 이처럼 AWGCC는 ASEAN이 기후변화에 대한 국제사회의 책임 있는 리더십을 발휘하고, 기후변화 완화 및 적응 노력을 통합적으로 추진하는 데 중요한 역할을 담당한다.[205]

〈표 2-25〉 주요 해양환경·지속가능성 관련 거버넌스

구분	역할 및 주요 기능	비고
연안 및 해양환경 실무그룹 (AWGCME)	• 해양쓰레기 대응 역내 실행 계획(RAP) 2021-2025 수립 및 이행 주도 • 정책·연구·민간 참여 등 해양쓰레기 관리 조율	• 플라스틱 가치사슬 전반의 변화 촉구
MEPSEAS Project	• IMO 해양환경보호조약 이행을 위한 역량강화	• 해양환경 거버넌스 강화 지원
ASEANO Project	• 육상 기원 플라스틱 오염 저감 과학적 접근 지원	• AWGCME의 정책 활동을 과학적으로 뒷받침
기후변화 실무그룹 (AWGCC)	• ASEAN 기후변화 전략적 행동계획 (ACCSAP) 2025-2030 수립 및 이행 관리 • NDC 달성 및 탄소중립 전환 지원 • ASEAN 기후변화센터 설립 추진	• 기후변화 완화 및 적응 정책 총괄
한-아세안 메탄 감축 협력 (AKCMM)	• 메탄 감축을 위한 실질적 공동 프로젝트 추진	• 한국과의 협력 대표 사례

자료: 저자 작성

204) ASEAN Secretariat(2021), ASEAN State of Climate Change Report, p. 7.
205) AKCF(2024.9.5)(검색일: 2025.9.3.)

제4절 소결 및 시사점

제2장은 국제정세 변화 속 아세안의 전략적 중요성과 주요국의 대(對)아세안 해양협력, 그리고 아세안 역내 해양협력체계와 거버넌스를 종합적으로 분석하였다. 이를 통해 아세안의 전략적 위상과 역할을 규정하고, 주요국과의 협력 방향 및 아세안과의 협력 강화를 위한 정책적 시사점을 도출하였다.

첫째, 국제정세는 미·중 경쟁 심화와 다극화 체제로의 전환 속에서 다자주의 약화와 보호주의 확산이라는 특징을 보인다. 미국의 일방주의적 정책 기조와 중국의 공세적 해양 전략은 기존 다자주의 질서를 약화시키는 주요 요인으로 작용하고 있다. 특히 2025년 트럼프 행정부 재출범은 이러한 흐름을 가속하며, 중견국과 지역 차원의 협력이 확대되는 다극 질서로의 전환을 촉진하고 있다. 이 과정에서 인도-태평양 지역은 세계 무역과 에너지 안보의 핵심 축으로 부상하고 있으며, 아세안은 지정학적 요충지로서 전략적 중요성이 크게 확대되었다. 젊고 역동적인 인구 구조와 성장 잠재력을 갖춘 아세안은 세계 5위 수준의 경제권으로 부상하며, 미국과 중국 간 전략 경쟁 속에서 균형자이자 협력 허브로서의 위상을 강화하고 있다.

둘째, 미국, 중국, 일본 등 주요국은 아세안을 인도·태평양 전략의 핵심 파트너로 인식하며 협력을 제도적으로 심화하고 있고, 해양협력은 공통적으로 핵심 의제로 자리 잡고 있다. 미국은 아세안과의 관계를 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)로 격상한 이후 규범 기반 해양질서와 역량 구축을 중심으로 IUU 어업 대응, 해양안보 강화, AI 기반 해양 감시와 기후변화 대응 등 실행형 해양협력을 확대하고 있다. 중국은 포괄적 전략적 동반자 관계를 통해 관계를 제도화하는 한편, 남중국해 분쟁 관리와 BRI 해상 실크로드를 병행하며 안보와 경제를 결합한 영향력 확대를 추구하고 있다. 일

본은 자유롭고 열린 인도·태평양(FOIP) 전략 하에서 아세안 중심성과 법치주의를 강조하며, 항만 현대화와 해양안보 역량 구축을 기반으로 협력 범위를 지속가능성과 디지털 분야로 확장하고 있다.

셋째, 아세안의 해양협력 프레임워크는 AOIP(인도-태평양 관점), AMO(아세안 해양전망), ACV 2045(공동체 비전 2045), AEC 전략계획(2026-2030), 아세안 연계성 전략계획(2026-2035) 등 제도적 기반을 중심으로 발전하였다. AOIP는 해양·경제·연계성·지속가능 발전을 4대 협력 축으로 설정하여 아세안 중심성과 전략적 자율성을 유지하는 방향을 제시하였다. AMO는 AOIP의 해양 분야를 실행으로 옮기는 지침 문서로, 해양오염, 해적, IUU 어업, 블루이코노미, 해양재생에너지 등 9대 신흥 해양 이슈 대응 방안을 구체화하였다. ACV 2045는 향후 20년간 아세안의 종합 비전으로, 블루이코노미를 핵심 성장 동력으로 제시하며 정치·안보·경제·사회문화 전 분야에 걸친 협력 목표를 담고 있다. 또한 연계성 전략계획(2026-2035)은 해저케이블, 스마트 도시, 친환경 물류망 등 인프라 중심의 해양·육상·항공 연결성을 중점 추진한다.

넷째, 아세안의 해양협력 이니셔티브와 거버넌스는 다층적 구조로 전개되고 있다. ASEAN 해양 포럼(AMF)과 확대 해양 포럼(EAMF)은 역내·역외 국가와의 대화를 제도화하고 있으며, RAP(해양쓰레기 대응 실행계획), 방콕 선언(플라스틱 순환경제), AN-IUU 네트워크(불법·비보고·비규제 어업 대응), 아세안 수산 협력 전략계획(SPA-Fisheries), 블루카본 이니셔티브 등은 구체적 실행 프로그램으로 작동하고 있다. 특히 2021년 채택된 RAP은 해양쓰레기 방지, 정책 지원, 민간 참여를 통한 체계적 대응을 목표로 하며, SPA-Fisheries는 지속 가능한 수산 경쟁력 강화와 소규모 어민 지원을 중점 과제로 한다. 이러한 거버넌스 구조는 해양환경보호, 자원 관리, 안보 협력, 과학기술 혁신 등 다층적 분야를 포괄하고 있다.

정책적 시사점은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 아세안 주도 프레임워크와의 전략적 연계를 강화할 필요가 있다. 아세안은 미·중 경쟁 속에서 지정학적 핵심 공간으로 부상하면서도 '아세안 중심성' 원칙을 통해 전략적 균형자 역할을 수행하고 있다. 또한 AOIP, ACV 2045, AMO 등을 통해 스스로의 정체성과 협력 기준을 제시하고 있다. 이에 한국은 독자적 구상으로 '한–아세안 해양행동 프레임워크'를 마련하고, 이러한 아세안 주도 틀과 직접적으로 연계된 협력과제를 설계할 필요가 있다. 특히 AOIP의 4대 분야(해양협력, 경제, 연계성, 지속가능 발전)와 AMO가 제시하는 9대 신흥 해양 이슈(IUU 어업, 블루카본, 해양재생에너지 등)에 대응하는 맞춤형 협력 모델을 발굴할 필요가 있다.

둘째, 블루이코노미를 통한 경제·안보 융합형 해양협력 모델 구축이 필요하다. 아세안은 해양 경제적 기회와 남중국해 분쟁에서 발생하는 안보적 긴장이 공존하는 복합적 도전에 직면해 있다. 이에 한국은 블루이코노미를 매개로 경제협력과 안보 협력이 융합된 새로운 해양협력 모델을 제시해야 한다. 친환경 선박, 스마트항만, 해양바이오, 해양재생에너지 분야에서 공동연구개발과 ODA 기반 시범사업, 민간 투자 연계를 병행함으로써 지속가능한 성과를 도출할 수 있다. 특히 스마트항만 구축이나 블루카본 복원사업에 한국의 기술을 적용하는 구체적 사례는 양측의 경제적 이익을 확대하는 동시에 역내 해양안보 안정에도 기여하는 미래지향적 협력의 토대가 될 것이다.

셋째, 해양환경·기후변화 공동 대응을 통한 신뢰 자산 축적과 비전통 해양안보 협력의 심화가 필요하다. 해양쓰레기와 기후변화는 아세안이 직면한 시급한 위협이자 글로벌 의제이며, 공급망 안정, 해양오염, IUU 어업 등 비전통 안보까지 포괄한다. 한국은 RAP, 방콕 선언, 블루카본 이니셔티브 등 아세안 거버넌스에 재정·기술 파트너로 참여해 플라스틱 저감, 재활

용, 블루카본 MRV, 해양쓰레기 수거 기술을 지원해야 할 것이다. 또한 AN-IUU 네트워크 및 RPOA IUU와 협력하여 위성·드론 기반 MDA, 합동 수색·구조 훈련을 지원함으로써 아세안의 역량을 높일 수 있다. 이를 통해 한국은 신뢰 자산을 축적하고 협력 파트너로서의 역할을 강화할 수 있다.

넷째, 아세안 주도권 강화와 중견국 연대를 통한 다자협력을 강화할 필요가 있다. 아세안은 AOIP, ACV 2045, 블루이코노미 프레임워크 등을 통해 자체 비전을 수립하며 외부 강대국 전략에 종속되지 않고 주도권을 확보하려 하고 있다. 그러나 견해차로 공동 대응에는 한계가 존재한다. 한국은 연계성 인프라, 해양쓰레기 저감, 블루카본 복원 등 아세안 내부 결속을 강화할 수 있는 협력 의제를 중심으로 지원함으로써 아세안의 제도적 실행력을 높일 필요가 있다. 동시에 미·중 경쟁의 단순 구도를 넘어 일본, 인도, 호주, EU 등 중견국과 아세안을 매개로 한 삼각·다자협력 모델을 구체화해야 한다. 일본과는 질 높은 인프라, EU와는 해양플라스틱 저감, 호주와는 블루이코노미 지원, 인도와는 해상안보 훈련을 연계함으로써 아세안의 주도권을 뒷받침하고, 한국도 중견국 네트워크의 핵심 축으로서 전략적 공간을 확대할 수 있다.

종합하면, 제2장은 국제정세 변화 속에서 아세안이 전략적 핵심 공간으로 부상하고 있음을 보여주며, 미·중 경쟁과 다극화 체제 전환 속에서 아세안은 균형자이자 협력 허브로서 위상을 강화하고 있다. 미국, 중국, 일본 등 주요국은 해양안보·경제·기후 등 다양한 분야에서 아세안과 협력을 확대하고 있으며, 아세안은 AOIP, ACV 2045, AMO 등 자체 프레임워크와 RAP, 블루카본, AN-IUU 네트워크 등 다층적 이니셔티브를 통해 주도권 확보를 모색하고 있다. 한국은 이러한 아세안의 전략적 상황을 고려하여, 아세안 프레임워크와 정합성 있는 협력 추진, 블루이코노미를 통한 경제·안보 융합형 모델 구축, 해양환경·기후 대응을 통한 신뢰 자산 축적, 그리고 아세안 주도권 강화와 중견국 연대를 통한 다자협력 확대라는 네 가지

방향에서 실질적 협력을 추진함으로써 아세안의 필요를 충족하고 전략적 파트너로서의 역할을 강화해야 한다.

〈표 2-26〉 제2장의 정책적 시사점

구분	주요내용
아세안 주도 프레임워크와의 전략적 연계 강화	• 2026-2030 한-아세안 PoA를 AOIP, ACV 2045, AMO 등 아세안 프레임워크와 정합성 있게 설계하고, AOIP 4대 분야와 AMO 9대 신흥 해양 이슈별 맞춤형 협력 모델 발굴
블루이코노미를 통한 경제·안보 융합형 해양협력 모델 구축	• 친환경 선박, 스마트항만, 해양바이오, 해양재생에너지 등에서 공동 R&D, ODA 시범사업, 민간 투자를 연계한 패키지형 협력 추진. 스마트항만·블루카본 복원 등 구체적 사례 창출
해양환경·기후변화 공동 대응을 통한 신뢰 자산 축적	• RAP, 방콕 선언, 블루카본 이니셔티브에 참여해 플라스틱 저감, 재활용, 블루카본 MRV, 해양쓰레기 수거 기술 제공 AN-IUU·RPOA IUU와 협력해 MDA·전자어획증명·합동 훈련 지원
아세안 주도권 강화와 중견국 연대를 통한 다자협력 확대	• 연계성 인프라·환경협력 등 아세안 내부 결속을 강화할 수 있는 협력 추진. 일본·EU·호주·인도와 삼각·다자협력 모델 구체화 → 아세안 주도권 뒷받침과 한국의 전략 공간 확대

자료: 저자 작성

03
한-아세안 해양협력 현황과 발전 과제 진단

제1절 한-아세안 해양협력 발전 과정과 성과 분석

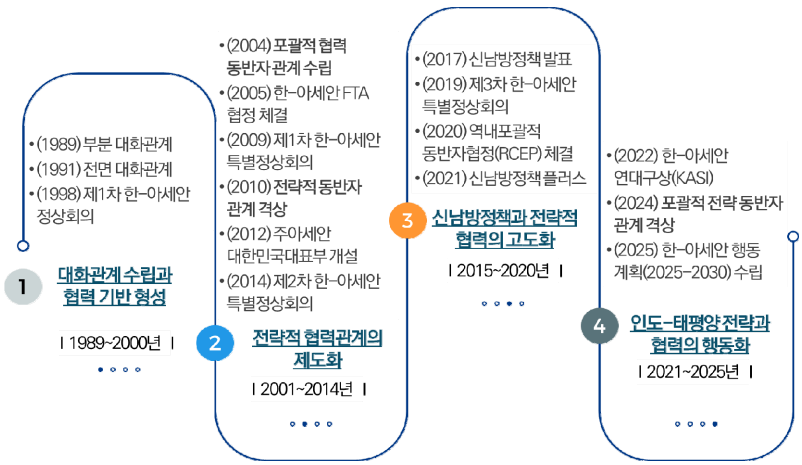
1. 한-아세안 해양협력관계 전개 과정

1) 한-아세안 협력관계 발전 과정[206]

한-아세안 관계는 1989년 부분 대화 관계 수립을 시작으로 지난 35년간 역내외 환경 변화에 능동적으로 대응하며 꾸준히 발전해 왔다. 초기에는 제한적 협력에서 출발했으나, 점차 다자협력의 기반을 구축하고 정치·안보·경제·사회문화 등 전 분야로 협력의 범위를 확대하였다. 이러한 발전을 토대로 한국의 지역 전략과 연계되면서, 마침내 공동의 미래를 함께 구상하는 '포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)'로 격상하였다. 이 과정은 단순한 협력의 축적을 넘어, 한국과 아세안이 공유한 도전과 기회를 제도와 정책으로 제도화한 결과로, 앞으로 구체적 양측의 협력방향을 설정했다는 점에서 중요한 의미가 있다.

206) 외교부 연차별 한-아세안 정상회의 의장성명을 분석하여 작성

〈그림 3-1〉 한-아세안 협력관계 발전단계



자료: 저자 작성

(1) 1단계: 대화 관계 수립과 협력기반 형성

한-아세안 협력의 초기 단계(1989~2000)는 관계의 제도적 기틀을 마련하고 다자협력의 가능성을 모색한 시기였다. 1989년 부분 대화 관계 수립과 1991년 전면 대화 관계로의 격상, 그리고 아세안지역안보포럼(ARF) 가입은 한국이 아세안을 공식 협력 파트너로 인정하고 지역 다자 안보 논의에 참여하기 시작한 제도적 진입의 출발이었다. 이러한 협력심화의 결정적 계기는 1997년 아시아 금융위기였다. 역내 국가들이 공동으로 직면한 위기는 초국가적 위협 대응의 필요성을 각인시키고 위기 속 연대의 중요성을 확인하게 했다. 이는 1998년 아세안+3 정상회의 정례화라는 실질적인 다자협력체로 이어졌으며, 이 과정에서 한국은 동아시아비전그룹(EAVG) 등의 창설을 제안하며 장기 비전 수립을 주도했다. 요컨대 이 시기는 양자관계를 넘어 다자협력의 제도적 기반을 공고히 하고, 한국이 동아시아 공동체 논의의 핵심 행위자로 부상하는 중요한 토대를 마련했다는 점에서 의의가 크다.

(2) 2단계: 전략적 협력체계의 제도화

두 번째 단계(2001~2014)는 한-아세안 관계가 경제 중심의 협력을 넘어 정치·안보를 포괄하는 다변화된 협력 의제를 제도화하여 전략적 협력체계로 도약한 전환점이었다. 그 기반은 2004년 '포괄적 협력 동반자 관계' 선언을 시작으로, 2005년 자유무역협정(FTA)과 2009년 투자협정 체결을 통해 양측의 경제협력은 공식적이고 구속력 있는 제도적 틀을 갖추게 되었다. 2009년 제주에서 열린 제1차 한-아세안 특별정상회의는 대화 관계 20주년을 기념하며 한-아세안센터 설립과 경제협력 제도화의 완결이라는 실질적 성과를 거두었다. 이어 2010년에는 '전략적 동반자 관계'로 격상되었고, 2012년 주아세안 대한민국대표부 개설로 상시적 외교채널이 구축되었다. 2014년 부산에서 개최된 제2차 특별정상회의는 대화 관계 25주년을 기념하며 아세안 중심성 존중, 역내·역외 연계성 인정, 해양안보·사이버범죄·테러리즘 대응 등 비전통 안보 분야 협력 강화라는 구체적 합의를 끌어냈다. 요컨대, 이 시기는 경제협력의 내실화를 넘어 안보·사회문화 의제로 협력 외연을 넓히며, 한-아세안 관계가 단순한 교역 파트너를 넘어 지역의 핵심 현안에 공동 대응하는 전방위적·전략적 관계로 질적 도약한 중요한 분기점이었다. 그러나 정치·안보 협력의 내실화 부족, 경제 분야의 구조적 편중, 제도적 장치의 실질적 동력 미비라는 한계를 드러내며, 성과의 내실화와 균형 발전이라는 과제를 동시에 남겼다.

(3) 3단계: 신남방정책과 전략적 협력의 고도화

세 번째 단계(2017~2021)는 한국의 핵심 대외 전략인 '신남방정책'[207]

207) 신남방정책은 아세안과 인도 등 신남방 국가들과 정치·경제·사회·문화 등 폭넓은 분야에서 주변 4강(미국·중국·일본·러시아)과 유사한 수준으로 관계를 강화해 한반도를 넘어 동아시아, 전 세계 공동 번영과 평화를 실현하고자 하는 문재인 정부의 새로운 핵심 외교정책 (대한민국 정책브리핑(2021.9.6) (검색일: 2025.5.15))

이 전면적으로 추진되면서, 한-아세안 관계가 질적으로 고도화되고 협력의 패러다임이 전환된 시기였다. 2017년 발표된 신남방정책은 아세안을 주변 4강 수준의 핵심 파트너로 격상하고, '사람(People)·번영(Prosperity)·평화(Peace)' 3대 가치를 중심으로 협력을 심화시켰다. 이러한 대외 전략은 2019년 부산 한-아세안 특별정상회의의 성공적 개최와 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 타결이라는 가시적 성과로 이어졌다. 이와 함께 스마트시티, 디지털 경제, 기후변화 대응 등 글로벌 신흥 의제로 협력의 범위가 대폭 확장되었고, 2020년에는 코로나19 팬데믹에 대응해 보건의료 협력을 강화한 '신남방정책 플러스'를 발표하며 정책의 시의성과 적응력이 부각되었다. 그러나 이러한 단기간 성과에도 불구하고, 구조적 한계 또한 명확히 드러났다. 신남방정책은 정권 교체 이후에 그 연속성을 담보할 제도적 장치를 마련하지 못했고, 해양안보를 포함한 안보협력은 여전히 선언적 수준에 머물렀다. 또한 아세안 회원국 간의 발전 격차로 신흥 협력 의제가 역내 전반으로 확산하기에는 한계가 있었다. 결국 이 시기는 한-아세안 관계를 한국 외교의 중심축으로 끌어올렸지만, 성과의 지속가능성과 내실화라는 과제를 함께 남겼다.

(4) 4단계: 인도-태평양 전략과 협력의 행동화

네 번째 단계(2022~2025)는 한국의 인도-태평양 전략 추진을 계기로 한-아세안 협력이 구체적 행동 단계로 전환되고 전략적으로 제도화된 시기였다. 2022년 한국 정부는 「인도-태평양 전략」을 발표하고, 이를 뒷받침한 「한-아세안 연대구상(KASI)」을 발표하며 아세안 중심성을 지지하고 AOIP와의 전략적 연계를 구체화했다. 이러한 노력은 2024년 양측 관계를 최고 수준인 '포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)'로 격상시키는 성과로 이어졌다. CSP 체제는 경제안보·디지털 전환·기후변화 대응 등 신흥 글로벌 의제에 공동 대응하고 규칙 기반 질서를 수호하는 행동 중심의 파트너십으로의 진

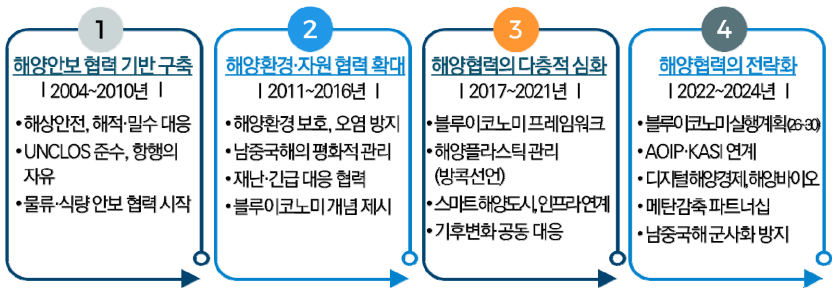
화를 의미한다. 이를 구체화하기 위해 양측은 2025년 7월 '한-아세안 행동계획(2026~2030)'을 채택해 향후 협력 방향을 명문화하였다. 또한 BKCF를 통한 BIMP-EAGA 지역 연계성 강화, 아세안 블루이코노미 프레임워크(2026~2030) 지원 등을 통해 협력 의제를 행동 단계로 끌어올렸다. 그러나 가시적 성과에도 불구하고 구조적 한계가 분명히 드러났다. 한국 내부적으로는 확대된 협력 의제를 조율할 범부처 차원의 컨트롤타워가 부재하여, 부처 간 정보공유와 정책 연계가 미흡해 사업이 분절적으로 추진되었다. 현장에서는 한국의 강점과 협력 잠재력에 대한 인식이 제한적이어서, CSP라는 거시적 합의가 맞춤형·해결형 사업으로 이어지지 못했다. 이로 인해 제도적 성과가 실질적 변화로 확산하는 데에는 제약이 있었다. 결론적으로 이 단계는 한-아세안 관계가 역내 질서와 미래 의제를 공동으로 형성하는 전략적 동반자로 도약했음을 증명했다. 그러나 이러한 관계 격상에 걸맞은 내실과 지속가능성을 확보하기 위해서는, 통합적 실행 메커니즘 정비, 현장 중심의 사업 모델 개발, 그리고 성과 확산력 제고라는 과제 해결을 위한 구체적이고 실용적인 정책 설계가 요구된다.

2) 한-아세안 해양협력 발전 과정

한-아세안 해양협력은 2004년 제8차 정상회의를 기점으로 본격적으로 시작하여 지난 20여 년간 단계적으로 진전해 왔다. 초기에는 전통적 해양안보와 해상 범죄 대응을 중심으로 협력이 추진되었으나, 이후 해양환경보호, 지속 가능한 자원 관리, 기후변화 대응 등으로 협력 범위가 확장되었다. 2010년대 중반 이후에는 블루이코노미 개념이 도입되고 한국의 신남방정책 및 신남방정책 플러스와 연계되면서 협력의 범위와 수준이 크게 강화되었다. 2020년대 들어서는 한-아세안 연대구상(KASI), 아세안의 AOIP, 그리고 한국의 인도-태평양 전략을 연계하는 방식으로 해양협력이 전략적이고 제도적인 틀 속에서 실행계획으로 구체화하였다. 한-아세안 해

양협력은 단순한 해양안보 차원을 넘어, 블루이코노미·환경·기후변화 대응을 상호 연계한 체계적 협력 모델로 진화하고 있다.

〈그림 3-2〉 한-아세안 해양협력 주요 의제 발전단계



자료: 저자 작성

한-아세안 해양협력은 안보·경제·환경을 연결하는 전략적 공간으로서의 해양에 대한 공통된 인식을 토대로 발전해 왔다. 이는 양측 관계를 미래지향적이고 전략적 파트너십으로 이끄는 상호 유인동력으로, 이는 양측이 공유하는 지정학적·경제적·환경적 조건에서 비롯된다. 우선, 한국은 교역과 에너지 수송의 대부분을 아세안 해역에 의존하고 있어 해양안보와 항행의 자유 보장은 필수적 과제가 된다. 동시에 아세안은 한국의 핵심 교역·투자 파트너로서, 해양물류·항만·연계성 협력은 역내 공급망 안정과 직결된다. 나아가 수산, 해양관광, 블루이코노미와 같은 분야는 양측 모두에게 새로운 성장 동력으로 부상하고 있다. 더불어 복합적 해양 위기에 취약한 아세안 회원국들은 한국의 기술과 정책 경험이 필요하며, 이는 한-아세안 해양협력의 기초를 형성한다. 궁극적으로, 한-아세안 해양협력은 지정학적 안정, 경제적 번영, 환경적 지속가능성을 동시에 달성하기 위한 양측의 공통된 이해를 반영하는 전략적 협력으로 발전하였다.

(1) 1단계: 해양안보 협력 기반 구축

한-아세안 해양협력의 시작은 2004년 제8차 한-아세안 정상회의에서 해상안보 협력의 필요성이 공식 의제화되면서부터이다. 이후 2010년 제13차 정상회의까지의 초기 단계에서 해양협력은 주로 해상운송 안전 확보와 비전통적 해양안보 위협 대응에 집중되었다. 특히 UNCLOS에 기반한 국제규범 준수가 협력의 원칙으로 자리 잡았으며, 해적행위·밀수·테러 등 다양한 해상 범죄에 대한 정보공유와 공동 대응체계 구축이 핵심 의제로 추진되었다. 이 시기에는 안보 중심 의제가 경제 및 자원 관리 영역으로 확장되려는 시도가 가시화되었다. 2009년 제1차 특별정상회의에서는 기존의 해양안보 논의에 더해 운송·물류, 식량안보, 자원 관리 협력이 포함되었으며, 이는 해양안보를 국가안보 차원에 한정하지 않고 역내 경제회복력과 공급망 안정 등 상호 번영을 위한 의제로 연계하려는 초기적 모색이었다.

〈표 3-1〉 해양안보 협력 기반 구축 단계의 주요 의제와 성과

구분	연도	주요내용
제8차	2004	• 해상안보 협력을 위한 정보공유와 대응체계 구축 논의 • 해상운송 안전성 증진 및 해양안보 위협 대응 필요성 강조 • UNCLOS에 기반한 국제규범 준수 확인
제9차	2005	• 해적행위 등 전통적 해양안보 위협 공동 대응 협력 강화 논의 • 역내 해양안보 위협에 공동 대응 관련 공조체제 구축 논의 지속
제10차	2007	• 해적 및 해상 범죄 대응, 마약·초국경 범죄 대응 협력 • ICT 활용한 재난관리·보건 협력 논의
제11차	2007	• 해양안보·해상운송 안전 협력 재확인 • 기후변화 대응 협력: 청정에너지, 에너지 효율성, 생물다양성 보존 • 물류·교역 연계 기반 강화
제12차	2009	• 해양 범죄 대응, UNCLOS에 기반한 국제규범 준수 강조 • 저탄소 녹색성장 이니셔티브 발표, 기후변화 대응 공동 협력 • 동아시아 기후 파트너십(EACP) 통한 1억 달러 지원 약속 • ASEAN-ROK 운송협력 MOU 추진, 물류·연계성 강화

구분	연도	주요내용
제1차 특별 정상회의	2009	• 해양안보 및 해상 범죄 공동 대응 강화 • ASEAN-ROK 운송·물류 협력 확대 • 기후변화·재생에너지 협력, 청정개발체제(CDM) 협력
제13차	2010	• 비전통적 위협(해적, 밀수 등) 대응 협력체계 강화 • 기후변화·환경·재난관리 의제 반영, ASEAN Connectivity와 연계한 물류·에너지 협력 강화

자료: 외교부 연차별 한-아세안 정상회의 의장성명을 기초로 작성

2004~2010년 초기 단계의 가장 큰 의의는 해양안보 협력이 단순한 기능적 협력을 넘어 상호 안전보장을 위한 공동 대응 의제로 제도화되었다는 점이다. 한국과 아세안은 UNCLOS를 공통 규범으로 삼아 해적행위·밀수·테러 등 비전통적 위협에 대응하는 협력 기반을 마련했으며, 이를 통해 상호 신뢰를 제도적으로 축적하였다. 이것은 해양환경보호, 자원 관리, 블루이코노미 등 새로운 의제를 포괄하는 협력 확장의 전제가 되었다. 따라서 초기 단계의 정책적 함의는, 안보 협력의 제도화가 경제·환경협력으로 이어지는 출발점이자 장기적 협력 방향성을 규정한 기반이다. 그러나 이러한 진전에도 불구하고 해양안보 협력은 합의 수준에 머물렀을 뿐 실질적 실행을 담보할 제도적 기반이나 공동 이행 메커니즘을 마련하지 못했다. 또한 한국과 아세안 모두 협력 의지를 표명했음에도 불구하고, 아세안 내부적으로는 해양 관련 의제가 상대적으로 약하게 다루어져 역내 차원의 정책 추진력과 제도적 뒷받침이 미흡하였다. 이로 인해 해양협력은 제도화의 출발점은 마련했으나, 실행으로 이어질 수 있는 기반을 충분히 구축하지 못한 채 안보 중심의 선언적 논의에 머무르게 되었다.

(2) 2단계: 해양환경·자원 협력 확대

2011년부터 2016년까지 한-아세안 해양협력은 전통적 안보 중심에서 해양환경과 블루이코노미를 포괄하는 다층적 협력으로 전환되는 과도기적

성격을 보였다. 이 시기의 해양협력은 해양안보의 제도적 기반을 유지하면서도, 해양환경보호와 자원 관리, 기후변화 대응, 블루이코노미와 같은 신흥 의제가 단계적으로 흡수되었다.

해양환경 분야에서는 저탄소 녹색성장과 동아시아 기후파트너십(EACP: East Asia Climate Partnership)을 계기로 해양오염 방지 및 자원 관리에 대한 협력이 본격화되었다. 특히 2016년 정상회의를 기점으로 해수면 상승, 해양 산성화 등 기후변화 위협에 대응하기 위한 과학기술 기반의 공동연구 및 기술협력이 강조되면서, 협력 의제가 구체화하고 실질적인 대응 체계로 발전하였다.

〈표 3-2〉 해양환경·자원 협력 확대 단계의 해양협력 세부 의제와 성과

구분	연도	주요내용
제14차	2011	• 저탄소 녹색성장 및 기후변화 대응 협력: 동아시아 기후파트너십(EACP)을 통한 해양·산림 협력 프로젝트 모색 • 산림·해양자원 보호·활용: 한-아세안 산림협력협정(AFoCO) 서명
제15차	2012	• 해양안보 중요성 공식 언급: 기존 메커니즘(ARF, EAS 등)을 통한 해양안보 협력 강화 합의 • 해적, 선박사고, 기름유출, 테러, 자연재해 대응 필요성: 2013년 ARF 재난 구호 훈련(DiReX) 태국-한국 공동 주최 결정 • 저탄소 녹색성장 정책·환경친화적 기술 관련 모범 사례 공유
제16차	2013	• 남중국해 평화·안정: DOC 완전·효과적 이행 촉구 및 COC(행동규범) 협상 진전 합의 • UNCLOS 기반 분쟁의 평화적 해결
제2차 특별정상회의	2014	• UNCLOS 기반 해양안보 원칙 명문화 • 해양 문제 협력(환경, 연결성, 어업, 수색구조) • 한국 제안 블루이코노미 협력 구상 공식 의제화 • 재난관리: AHA Centre·AADMER 작업 프로그램 이행 지원 합의 • GGGI, GCF 등과의 연계 협력 포함
제17차	2015	• 해양환경보호 협력사업 확대 합의 • 한-메콩 협력펀드 및 행동계획 운영 • 기후변화 대응을 위한 공동 전략 발전

구분	연도	주요내용
제18차	2016	• 2016-2020 한-아세안 행동계획 채택 • DOC 이행, COC 협상 진전 촉구 • 기후변화로 인한 해양 위협 대응 공동연구·기술협력 강조

자료: 외교부 연차별 한-아세안 정상회의 의장성명을 기초로 작성

해양안보 협력은 기존 담론을 넘어 제도적 안정성을 확보하기 시작하였다. 해적행위, 기름유출, 자연재해 등 복합적 위협에 대한 공동 대응 필요성이 공식화되었고, 2013년 ARF 재난 구호 훈련(DiReX)[208]을 통해 협력이 훈련·역량강화 단계로 진전되었다. 또한 남중국해 문제에서는 항행의 자유와 UNCLOS에 기반한 분쟁의 평화적 해결 원칙이 재확인되었으며, DOC 이행과 COC 협상 진전을 통해 규범적 기반이 보강되었다. 특히, 해양경제협력은 중요한 진전을 이루었다. 2014년 부산 특별정상회의에서 한국이 제안한 '블루이코노미' 구상이 공식 의제로 채택되었고, 이는 '한-아세안 행동계획(2016-2020)'에 반영됨으로써 제도적 안정성을 확보했다. 이를 통해 해양협력은 안보와 환경을 넘어 지속 가능한 성장과 경제 통합을 지향하는 전략적 차원으로 확장되었다. 이는 해양협력이 단순한 안보·환경 의제에서 벗어나 지속 가능한 성장과 지역경제 통합을 뒷받침하는 전략적 축으로 진화했음을 의미한다.

한-아세안 해양협력이 해양안보를 넘어 환경·자원, 경제 분야로 확장되었음에도, 2011~2016년 시기에는 여전히 핵심 의제로 부상하지 못하고 주변 의제(side agenda)에 머무르는 한계를 보였다. 구체적인 이행은 기존 합의를 재확인하는 수준에 그쳤고, 협력의 무게중심 또한 전통적 해양안보에 편중되어 있었다. 그러나 이 시기에 해양환경, 블루이코노미, 과학기술협력과 같은 새로운 의제들이 제도적 틀 안으로 편입되었다는 점은 중요한

208) ARF 27개 회원국 간 재난 구호 협력 및 각국의 재난대응 역량강화를 목적으로 격년 개최되는 시나리오 기반 다국적 민군(民軍) 합동 모의 재난 훈련(외교부 보도자료(2013.5.6.)(검색일: 2025.9.5))

성과로 평가된다. 이는 해양협력이 단순한 안보 담론을 넘어 지속가능성과 경제 발전을 지향하는 포괄적·전략적 협력체로 진화할 수 있는 토대를 구축했음을 의미한다. 특히 기후변화에 따른 재난 대응과 해양 연결성에 대한 논의는 향후 역내 회복력과 연계성을 강화하는 실질적 정책으로 발전할 잠재력을 지녔다는 점에서 그 의의가 크다. 결론적으로 이 시기는 실행력의 제약이라는 한계에도 불구하고 협력 의제를 다변화하여 장기적인 질적 발전을 준비한 핵심적인 전환기였다.

(3) 3단계: 해양협력의 다층적 심화

2017~2021년의 해양협력은 신남방정책과 이를 보완·확장한 신남방정책 플러스와 긴밀히 연계되며 본격적으로 발전하였다. 이 시기는 한국 외교에서 동남아시아를 대상으로 한 최초의 포괄적이고 체계적인 대외 전략이 추진된 시기로, 해양안보, 해양경제, 기후·해양환경 등 다층적 협력의 틀이 마련되었다.

〈표 3-3〉 해양협력 다층적 심화 단계의 주요 의제와 성과

구분	연도	주요내용
제19차	2017	• 해양안보 및 남중국해 항행의 자유 재확인 • ASDMP(Science-Based Disaster Management Platform) 구축 지원
제20차	2018	• 전통적·비전통적 위협 대응 위한 해양안보 협력 • 물 관련 재난 대응 Resilience 프로젝트 진행 • MPAC 2025·IAI 이행과 ASCN(Smart Cities) 지원 • S&T 협력 기반 CCUS·재생에너지 역량강화
제3차 특별정상회의	2019	• 남중국해 DOC 전면 이행·COC 협상 진전·UNCLOS(1982) 준수·비군사화·자제 강조 • 방콕 선언·해양폐기물 행동 체계 이행, 역내 행동계획·지침 검토 • 해양플라스틱 감축 행동계획 논의 • 지속가능 해양경제 논의

구분	연도	주요내용
		• 탄소 포집·활용·저장(CCUS), 탄소 가격 책정, 재생에너지 확대 등 기후변화 대응 역량강화사업과 탄소대화(Carbon Dialogue)
제21차	2020	• DOC 전면 이행, 실질적 COC 조기 타결, UNCLOS 준수 재확인 • 해양쓰레기 프레임워크 실행 지원 합의 • 항만 개발협력(지식·기술 이전) • BIMP-EAGA를 포함한 소지역 협력에 대한 한국의 지속적 지원과 새로운 해양협력 프로젝트를 위한 신규 기금 제안
제22차	2021	• 남중국해 평화·항행 자유, UNCLOS 기반 분쟁 평화적 해결 • 일부 회원국의 매립·활동·중대한 사건과 해양환경 훼손 우려 명시 • BCG Economy Model 협력, 환경·기후변화 대화 개최 • BIMP-EAGA-ROK 협력 기금(BKCF) 설립

자료: 외교부 연차별 한-아세안 정상회의 의장성명을 기초로 작성

해양안보는 이 시기에도 핵심 협력 의제로 다루어져 원칙적 협력 수준에 머물렀다. 특히 한국과 아세안 간 안보 우선순위 차이로 인해 실질적인 협력 심화에는 이르지 못하는 한계가 있었다. 한국의 외교·안보 역량이 한반도 및 북핵 문제에 집중된 반면, 아세안은 남중국해 분쟁, 테러리즘, 해양재난 등 다층적 안보 현안에 직면해 있었다. 이러한 견해차로, 정상회의 공동성명에서는 UNCLOS 준수, DOC 이행, COC 협상 진전 등 기존 원칙을 반복하는 수준이었다. 결과적으로 법칙과 원칙을 강조하는 선언적 협력에 그쳤으며, 실질적 공동작전이나 통합 대응체계로 발전하지 못했다. 해양경제 분야는 협력의 실행 기반이 본격적으로 마련되었다는 데 의미가 크다. 제3차 특별정상회의에서 '지속 가능한 해양경제 개발'이 공식 의제로 채택된 이후, 항만 개발 및 스마트시티를 중심으로 실체적 협력체계가 구체화되었다. 특히, 항만 개발 관련 지식·기술의 이전을 명시하고, 신규 해양협력기금 조성을 제안하며 프로젝트의 파이프라인 확대를 모색하였다. 그리고 아세안 스마트시티 네트워크(ASCN),[209] 아세안 연계성 마스터플랜 2025(MPAC 2025), 아세안 통합 이니셔티브(IAI) 등 아세안의 핵심전략과

209) ASCN(ASEAN Smart Cities Network)는 아세안이 추진하는 스마트시티간 협력 네트워크

연계하여 연결성과 도시 인프라 협력의 연속성을 확보하고자 하였다. 또한 한국과 아세안이 한-BIMP-EAGA 협력기금(BKCF: BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund) 설립을 환영하며, 소지역 협력을 뒷받침하는 제도적 기반을 강화하였다. 그러나 이러한 성과에도 불구하고, 사업이 개별 프로젝트 단위로 분절적으로 추진되어 통합적 집행체계로 발전하지 못했다. 지속가능한 재원 구조가 미흡했으며, 아세안 내부 전략과의 연계 역시 선언적 수준에 그치는 경우가 많았다. 기후·해양환경 분야의 협력은 이전 시기에 비해 본격적으로 추진되었다. 특히 해양플라스틱 쓰레기 문제는 2019년 특별정상회의를 계기로 공동의 위협에서 실행 가능한 협력 의제로 발전했으며, 이를 바탕으로 공동 프로젝트, 기술협력, 역량강화 프로그램이 구체화되었다. 또한, CCUS, 탄소가격제 등 기후변화 대응 역량강화 방안이 논의되고 '한-아세안 탄소 대화'가 출범하는 등 협력의 제도화가 시작되었다. 그러나 국가별 역량 격차와 이행 점검 체계 부재로 인해 사업 추진이 제한적이었고, 전용 재원과 민간 참여 메커니즘이 마련되지 않아 지속성과 확장성이 부족했다. 또한 데이터 및 모니터링 체계가 미비하여 과학적 근거에 기반한 정책 설계에 어려움이 있었다.

결론적으로 2017~2021년까지의 한-아세안 해양협력은 해양경제와 기후·환경 분야에서 의제를 구체화하고 제도적 기반을 강화한 시기로 평가할 수 있다. 특히 해양쓰레기 문제를 포함한 실천적 협력 의제가 등장하고, 스마트시티와 항만을 포함한 해양경제 프로젝트가 본격화되었으며, BIMP-EAGA 및 BIMP-EAGA-ROK 협력기금 설립을 통해 소지역 차원의 협력 기반까지 확장되었다는 점은 중요한 진전이다. 그럼에도 불구고, 실행 메커니즘과 재원 구조의 미비, 과학적 기반 정책설계 부족, 아세안 전략과의 실질적 연계 부족 등 구조적 한계가 드러났다. 특히, 한국이 무역, 과학기술 등 자국의 강점 분야에 협력을 집중한 반면, 아세안의 수요가 높은 해양환경 및 안보 분야에서는 상대적으로 관여도가 낮아 협력의 수요와 공

급 간 불일치가 발생했다. 따라서 향후 협력의 내실화를 위해서는 아세안의 실제 수요를 반영한 통합적 집행체계 구축, 지속 가능한 재원 확보 전략 마련, 그리고 민관 협력과 과학 기반 정책 설계를 강화해야 하는 과제를 남겼다.

(4) 4단계: 해양협력의 전략화

2022~2024년의 한-아세안 해양협력은 관계의 전략적 심화와 실질적 성과 창출로 한 층 발전된 시기였다. 한국의 인도-태평양 전략(IPS)과 한-아세안 연대 이니셔티브(KASI)가 아세안의 AOIP와 정합성을 확보하면서 전략적 기반이 강화되었고, 2024년 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP) 출범을 통해 협력의 위상이 한층 높아졌다. 이 시기 해양협력은 과거 협력방향의 설정과 원칙적 합의에만 머물던 차원을 넘어 실제 정책과 프로젝트가 추진되며 구체적 성과 창출로 이어졌다는 점에서 의미가 있다.

〈표 3-4〉 해양협력 전략화 단계의 주요 의제와 성과

구분	연도	주요내용
제23차	2022	• 초국가 범죄, 테러, 사이버 보안, 해양안보 등 ASEAN 주도 메커니즘(ARF, ADMM-Plus 등)을 통한 대응 강화 • AKFTA, RCEP 활용한 해양무역 촉진 및 역내 경제 회복 지원 • 한-메콩(1천만 불), 한-BIMP-EAGA(6백만 불) 협력기금 지원 • 한-아세안 환경·기후변화 대화 출범 및 PARMA(메탄 감축 파트너십) 출범
제24차	2023	• 아세안 Cyber Shield Project 출범 (해양 사이버안보 포함) • ADMM-Plus 기반 해양안보·국방 협력 확대 • 한-아세안 디지털 혁신 프래그십 프로젝트 (3천만 불) • 한-아세안 스마트 모빌리티 전략(스마트 해양 교통 및 물류 네트워크) • ASEAN Smart City Professional Program (ASPP) 출범 • 방콕 선언과 해양쓰레기 행동 프레임워크 이행 촉진 • 브루나이의 아세안 기후 변화 센터 설립 및 운영과 필리핀의 아세안 생물다양성센터(ACB)와의 협력 강화

구분	연도	주요내용
제25차	2024	• ADMM-Plus 통한 해양안보·방위 협력 강화 및 DOC의 완전·효과적 이행 중요성 강조 • ASEAN 블루이코노미 실행계획(2026-2030) 채택 준비 및 한국 협력 • 한-아세안 PARMA 시범사업(AKCMM) 추진 • 방콕 선언과 아세안 해양쓰레기 프레임워크 이행지원

자료: 외교부 연차별 한-아세안 정상회의 의장성명을 기초로 작성

해양안보 분야는 규범 중심에서 현장 대응 강화로 발전하였다. 한-아세안 SOMTC-ROK[210] 워크플랜을 통해 초국가 해상 범죄 공동 대응이 지속되었고, 아세안 지역안보포럼(ARF)과 아세안 확대 국방장관회의(ADMM-Plus)를 통한 다자협력이 확대되었다. 2023년에는 아세안 사이버쉴드 프로젝트(ASEAN Cyber Shield Project)가 출범하며 항만, 해양물류, 해양에너지 분야의 사이버 위협 대응 기반이 마련되었고, 2024년에는 CYTREX 합동 훈련[211]과 사이버보안 프레임워크 수립으로 사이버-해양 연계 위협 대응이 구체화하였다. 남중국해 문제에서는 UNCLOS 준수, DOC 이행, COC 협상 진전이 거듭 강조되며 규칙 기반 질서를 유지하였다. 특히 해양 사이버 협력은 새롭게 부상한 영역으로, 향후 핵심 해양안보 의제로 발전할 전망이다. 해양경제는 전통적인 무역·물류 중심에서 디지털 전환과 블루이코노미로 확장되었다. 2022년까지는 AKFTA와 RCEP을 통한 무역 회복과 역내 연계성 강화가 중심이었으나, 2023년 이후 한-아세안 디지털 혁신 플래그십 사업(KADIF)이 본격 추진되며 스마트 해양 교통망, 항만 디지털화 등 구체적인 프로젝트가 실행하였다. 또한, 2025년까지 '아세안 블루이코노미 프레임워크 실행계획'을 채택하기로 합의하면서 블루이코노미가 아세안의 미래 성장전략으로 공식화되었다. 이는 해양경제협력이

210) SOMTC-ROK(Senior Officials Meeting on Transnational Crime로)는 한-아세안 초국가범죄 고위관리회의 협력체를 말함

211) CYTREX(Cybersecurity Training and Exercise)는 ADMM-Plus(아세안 확대 국방장관회의) 사이버보안 실무그룹(EWG on Cyber Security)이 주관하는 다국 간 사이버 방어 훈련 프로그램

비전 제시를 넘어 정책과 사업의 실행 단계로 전환되었음을 보여준다. 그러나 안정적 재원 확보, 성과 관리, 회원국 간 역할 분담 등 세부 집행 설계는 여전히 보완이 요구된다. 해양환경과 기후변화 대응은 행동 중심의 거버넌스로 진화했다. 2022년 한-아세안 탄소중립 및 녹색전환 센터(ACCC)와 아세안 생물다양성 센터(ACB) 설립 합의로 제도적 기반이 마련되었고, 2023년부터는 해양쓰레기 관리 프레임워크 이행이 본격화되며 실행 단계에 진입했다. 2024년에는 메탄 감축 시범사업(AKCMM)[212]이 추진되고 역내 전력 연계망 구축이 병행되면서, 해양쓰레기, 온실가스, 에너지 전환을 포괄하는 통합적 협력체계가 마련되었다. 그러나 협력의 초점이 주로 해양쓰레기 대응에 집중되어 해양생태계 복원, 해양보호구역 관리, 블루카본 등 아세안이 강조하는 폭넓은 환경 이슈를 충분히 반영하지는 못했다. 데이터 기반의 정책 수립 및 성과 관리 체계 부재 또한 명확한 한계로 지적된다.

종합적으로 2022-2024년은 한-아세안 해양협력이 전략적 방향성을 구체화하고 실행 중심으로 발전한 시기였다. 사이버 안보, 디지털 및 블루이코노미 등 새로운 협력 의제를 발굴하고 행동 중심의 협력 패러다임을 구축한 것은 중요한 성과다. 그러나 아세안이 실질적으로 필요로 하는 신흥 해양 이슈 전반과의 연계성은 여전히 부족했다. 해양생태계 복원, 블루카본, IUU 어업 등 아세안의 핵심 관심사에 대한 협력 논의는 충분히 확장되지 못했다. 따라서 향후 협력의 지속가능성을 담보하기 위해서는 구체적인 이행 로드맵과 KPI, 안정적 재원 확보를 포함한 집행 메커니즘을 정비하고, 회원국 간 역량 격차를 보완하는 맞춤형 협력 설계가 필요하다. 이를 통해 한-아세안 해양협력은 지역적 수요에 부응하며 평화와 지속 가능한 번영을 이끄는 핵심 모델로 발전할 수 있을 것이다.

212) AKCMM(ASEAN-Korea Cooperation for Methane Mitigation)은 2024년 제25차 한-아세안 정상회의에서 발표된 PARMA(Partnership for ASEAN-ROK Methane Action)의 첫 번째 시범사업임

2. 한-아세안 해양협력 프레임워크

1) 한-아세안 연대구상

한-아세안 연대구상(KASI: Korea-ASEAN Solidarity Initiative)은 한국의 인도-태평양 전략을 아세안 지역에 특화하여 실행하는 핵심 구상이다. KASI는 아세안 중심성과 AOIP를 존중하며, 한국의 인도-태평양 전략이 미·중 사이에서 선택을 강요하지 않고 아세안의 전략적 자율성을 지지한다는 점을 분명히 한다. 이는 한국이 아세안을 단순한 협력 대상이 아니라 미·중 경쟁 속에서 신뢰할 수 있는 대안적 파트너로 인식하고 있음을 보여준다. 나아가 KASI는 한-아세안 관계를 전략적으로 재정의하고, 공동의 가치와 이해를 기반으로 동등한 핵심 파트너십을 구축하려는 대외정책적 시도라는 점에서 의미가 크다.

KASI는 과거 단편적·부수적으로 다루어지던 해양협력을 정치·안보, 경제, 환경 등 다층적 협력 구조 속에 전략적으로 통합시킨 제도적 프레임워크라 할 수 있다. 이를 통해 해양협력은 한-아세안 관계의 핵심 의제로 격상되었으며, 한국의 인도-태평양 전략과 아세안의 AOIP를 잇는 교량 역할을 수행하게 되었다.

〈표 3-5〉 '한-아세안 연대구상'의 해양협력 주요내용

구분	주요내용	구체적 사업·원칙
해양안보	규칙 기반 해양질서 강화와 해양법 집행 협력	• 아세안 회원국 해양법 집행 역량 지원(퇴역함 이양, 군수품 공급, 대테러·대해적·수색·구조 훈련) • 아세안 주관 연합 해군훈련 참여, 필리핀 해양협력 채널 구축 • 남중국해의 평화·안정·항행 의 자유 보장과 UNCLOS에 따른 분쟁의 평화적 해결 원칙 재확인
해양환경 기후변화	해양환경·자원 관리와 기후위기 대응	• BIMP-EAGA-ROK 협력기금(BKCF) 활용 프로젝트 개발 • 동아시아 해역 해양플라스틱 저감 사업(900만 달러, '23~'28)

구분	주요내용	구체적 사업·원칙
		• PARMA 및 메탄 저감 협력(1,900만 달러, '23~'26) • 지속 가능한 아세안을 위한 깨끗한 대기 프로젝트(CASA)(1,100만 달러, '23~'26) • 아세안 기후변화센터(ACCC)와 협력, 녹색 전환 이니셔티브(GTI) 아세안 회원국 참여 확대
연계성	AOIP 연계 및 해양협력 주류화	• AOIP 4대 우선 분야(해양·연계성·SDGs·경제) 주류화 지원 • 한-아세안 협력기금(AKCF)을 통한 2천만 달러 규모 플래그십 프로젝트추진(청년 교류, 해양 연결성, 보건 포함)
재정	해양협력 실행을 위한 재원 확대	• 2027년까지 아세안 협력기금 2배 증액(한-아세안 협력기금(AKCF) 3,200만 달러, 한-메콩협력기금(MKCF) 1,000만 달러, BKCF 600만 달러) • 대외경제협력기(EDCF) 차관으로 인프라·디지털·녹색 복구, KOICA 무상원조를 통한 녹색·디지털·보건 협력 • ODA를 통한 지원 지속

자료: 외교부(2023), 「한-아세안 연대구상(KASI)」 재정리

우선, 해양안보는 가장 중요한 축으로 자리한다. 한국은 아세안 회원국의 해양법 집행 역량을 강화하기 위해 퇴역함과 군수품을 지원하고, 대테러·대해적·수색·구조 훈련을 함께 추진한다. 또한 아세안이 주관하는 합동 해군훈련에 참여하며, 필리핀과의 정책 대화를 심화하는 등 양자 채널을 확장한다. 이러한 노력은 남중국해에서의 평화와 안정, 항행의 자유 보장, 그리고 UNCLOS 준수를 강조하는 규범 기반 해양질서 강화와 연관된다.

해양환경과 기후변화 대응은 또 다른 핵심 축이다. 한국은 BIMP-EAGA-ROK 협력기금을 활용해 해양자원 관리 프로젝트를 개발하고, 동아시아 해역에서 해양플라스틱 저감 사업을 추진한다. 동시에 메탄 감축을 위한 PARMA(1,900만 달러, '23~'26년)와 깨끗한 대기를 위한 CASA(1,100만 달러, '23~'26년) 같은 플래그십 프로그램을 통해 기후·환경 위기에 공동 대응한다. 아세안 기후변화센터(ACCC)와의 협력, 녹색 전환 이니셔티브(GTI) 참여 확대는 이러한 노력을 제도적으로 보완한다. 이

러한 안보와 환경협력은 다시 아세안의 AOIP와 맞물려 연계성 강화를 지향한다. KASI는 AOIP의 네 가지 협력 분야(해양·연계성·SDGs·경제)를 주류화하는 데 집중하며, 아세안-한국 협력기금을 활용한 2천만 달러 규모의 플래그십 프로젝트를 통해 청년 교류, 해양 연결성, 보건 협력 등에서 실질적인 성과를 도모하도록 하였다.

KASI 해양협력은 아세안 회원국의 해양안보 역량강화를 통해 역내 안정성 제고에 기여하고, 해양환경 프로젝트를 통해 아세안의 시급한 수요를 충족시키며 기후변화 대응을 지원한다는 점에서 중요하다. 또한 AOIP와 연계된 연계성 사업은 한국이 아세안 주도의 지역 질서를 존중한다는 신호로 작용하며, 협력기금 증액과 ODA 확대는 실행력 확보를 뒷받침한다. 그러나 한국의 남중국해 개입은 아세안의 중립성과 자율성과 충돌할 수 있고, 제한적·전략적 영향력에 대한 인식은 협력이 상징적 지원에 머무를 수 있다는 우려로 이어진다. 더불어 정권 교체에 따른 정책 지속성 문제와, 한국의 안보 협력이 미국·일본과 연계된 특정 강대국 견제로 해석될 위험은 아세안의 경계심을 유발할 수 있다. 종합하면, KASI 해양협력은 아세안의 수요와 국제규범을 기반으로 한 협력 강화라는 점에서 기대를 모으지만, 동시에 전략적 민감성과 정책 지속성, 강대국 경쟁 구도와의 연계 가능성이라는 구조적 우려를 함께 안고 있다.

2) 한-아세안 행동계획

'2026-2030 한-아세안 행동계획(PoA)'[213]은 CSP 출범 이후 심화되는 협력 수요에 대응하여 수립된 실행 전략이다. 인도-태평양의 해양안보, 공급망 재편, 기후변화, 디지털 전환이라는 복합 도전에 맞춰 한-아세안 협력

213) '2026-2030 한-아세안 행동계획'의 공식 명칭은 'Plan of Action to Implement the ASEAN-Republic of Korea Comprehensive Strategic Partnership (2026-2030)'임

은 전통적 경제·안보를 넘어 해양협력, 블루이코노미, 기후변화 대응으로 범위를 확장한다. 이번 PoA는 AOIP 등 아세안 주도 전략과 정합성을 확보하고, UNCLOS에 따라 해양영역인식(MDA) 제고, IUU 어업 대응, 해양 사이버 위협 억제, 동시에 아세안 Blue Economy Framework와 한국 K-Ocean Economy Initiative를 연계해 해양자원의 지속 가능한 이용과 해양경제 혁신을 병행함으로써 경제적 번영과 환경적 지속가능성을 함께 추구하도록 하고 있다. 이번 PoA[214]의 협력 분야 중 해양부문은 해양안보, 해양환경, 블루이코노미, 항만 개발·연계성으로 구성되며, 새로운 제도 신설보다 아세안 주도 플랫폼(ASEAN-led platform)의 활용과 역량강화(capacity building)에 초점을 둔다. 즉, ARF, ADMM-Plus 등 기존 메커니즘을 통해 대화 채널을 강화하고, 한-아세안 협력기금 등 가용한 재원을 동원하여 구체적인 협력사업을 추진하는 것을 골자로 한다.

〈표 3-6〉 '2026-2030 한-아세안 행동계획'의 해양협력 주요내용

구분	주요내용	해당 영역
해양안보 협력	• 아세안 지역 포럼(ARF), 확대국방장관회의 해양안보 실무그룹(ADMM-Plus EWG on Maritime Security)과 확대 아세안 해양포럼(EAMF) 활용 • 한-아세안 해양안보 실무회의 정례화 및 공동 훈련 추진 • 해양법 집행 역량강화 • 해양영역인식(MDA) 역량강화 • 선박 및 항만 사이버 위협, 해적, 무장 강도 등 신흥 해양 위협 대응 • IUU 어업 근절을 위한 ASEAN Network for Combating IUU Fishing 지원 및 정보공유 강화 • 불법·강제 노동 근절 프로그램 운영	정치·안보 협력
해양환경 보호와 지속가능성	• 아세안 지역 해양플라스틱 쓰레기 퇴치를 위한 방콕 선언 이행 • 아세안 지역 해양플라스틱 쓰레기 퇴치를 위한 지역 행동 계획 지원 • 플라스틱 순환경제에 관한 아세안 선언 이행 • 블루카본 관련 공동연구, 교육·훈련, 데이터 공유 프로그램 운영	사회·문화 협력

214) '2026-2030 한-아세안 행동계획'의 우선 협력 분야는 ① 정치·안보, ② 경제, ③ 사회·문화, ④ 교차 분야로 구성되었음

구분	주요내용	해당 영역
블루 이코노미	• 아세안 블루이코노미 프레임워크 실행 지원과 한국의 K-Ocean Economy Initiative와 연계 • IMO 2023 GHG Strategy 대응 역량강화 사업 • 친환경 선박·항만 운영, 저탄소 해양기술 지원 • 블루이코노미를 기반으로 한 기후변화 대응 전략 공동 수립 • 해양 탄소중립, 에너지 전환, 순환경제 분야 프로젝트 추진 • 스마트·지속가능 양식 기술 이전 및 교육훈련 • 해양 관리 전문 인력 훈련 프로그램 운영	경제협력
항만 개발 및 연계성 강화	• 스마트항만 모델 구축 및 교육훈련 프로그램 운영 • 한국의 항만 운영·관리 기술 이전 • 지속가능 항만 개발 가이드라인 적용 • 아세안 연결성 전략계획 이행 • AOIP 4대 우선 분야 중 연결성(connectivity) 기여	경제협력

자료: ASEAN·Republic of Korea(2025), pp. 1-21. 저자 재정리

해양안보는 규범과 운영의 두 축으로 구성된다. 규범적 측면에서는 UNCLOS를 비롯한 국제법적 기준의 준수를 재확인하고, 자유로운 항행과 평화적 분쟁 해결 원칙을 강조한다. 운영적 측면에서는 해양법 집행기관(MLEAs: Maritime Law Enforcement Agencies)의 역량을 제고하여 해양영역인식(MDA)을 고도화하고, 해적, 해상 사이버 공격, IUU 어업 등 초국가적 위협에 공동으로 대응하도록 하였다. 해양환경과 지속가능성 분야는 해양플라스틱 오염 해결에 집중하며, 블루카본 연구, 교육, 데이터 공유를 결합해 실행력을 확보하도록 한다. 이는 방콕 선언(2019) 등 기존 아세안 선언의 이행을 지원하고, ACCC·ACB 등 아세안 전문기관과의 연계를 통해 순환경제, 기후정책, 연안보전 사업을 하나의 통합 포트폴리오로 관리하는 것을 목표로 한다. 아울러 블루이코노미를 거버넌스 프레임워크와 실질적 감축 행동을 결합하는 실행 체계로 기능하도록 하고, 아세안 블루이코노미 프레임워크와 한국의 'K-Ocean Economy Initiative' 간 연계를 강화한다. 또한 IMO의 2023 온실가스 감축 전략 이행을 지원하는 한편, 스마트·지속가능

양식과 해양 전문 인력 양성 등 사람·기술 투자 기반을 확대하도록 하였다.

마지막으로, 항만 개발과 연계성의 경우, 지속가능 항만 개발, 항행 안전, 스마트항만 모델 구축 및 기술 이전을 통해 운영 효율성과 회복력을 제고하기 위한 것이다. 또한 MPAC 2025와의 정합성을 확보하여 규제 조화, 전문 인력 교류, 물류 네트워크를 동시에 강화한다. 이런 접근은 항만·물류 시스템을 운송·에너지 전환과 연계해 도시와 공급망의 저탄소·디지털 전환을 가속하는 측면에서 정책적 타당성이 높다.

본 행동계획의 이행을 통해 한-아세안은 다층적인 상호 이익을 얻을 것으로 기대된다. 해양안보에서는 해적행위, IUU 어업 등 공동의 위협에 대한 대응 역량이 강화되어 역내 해양질서의 안정성이 증진될 수 있다. 환경 분야에서는 플라스틱 저감 및 블루카본 보전과 같은 공동의 목표 이행을 통해 아세안의 지속가능 발전목표(SDG 14) 달성을 가속화하고, 기후변화 대응력을 높일 수 있다. 경제 측면에서는 양측의 블루이코노미 전략 연계로 녹색 해운, 스마트양식 등 신산업 분야에서 새로운 성장 동력과 양질의 일자리를 창출할 것이다. 또한, 항만 현대화와 연계성 강화는 역내 물류 효율성을 극대화하여 공급망의 회복력과 안정성을 높이는 효과를 낳는다. 궁극적으로 이번 행동계획은 한-아세안 해양협력의 패러다임을 전환하는 기제가 될 전망이다. 과거 분절적으로 추진되던 안보, 환경, 경제협력은 상호 연계된 통합 해양 거버넌스 체계로 발전할 가능성이 높다. 또한, 스마트항만, AI 기반 해양 데이터 분석 등 디지털 기술이 융합되는 '디지털 해양 혁신'이 가속화될 것이다. IMO의 탄소중립 규제와 맞물려 친환경 선박, 탄소중립 항만 등 탈탄소 해양경제로의 전환 역시 주요 의제로 부상하며 새로운 산업 생태계를 창출할 것으로 기대된다. 한국은 정부 간 협력을 넘어 민간기업·연구기관·시민사회가 참여하는 다층적 협력 생태계를 구축하고, 아세안 주도 플랫폼에서 정책적·기술적 기여를 확대함으로써 핵심 파트너로서의 위상을 강화할 것이다.

3) 한-아세안협력기금과 한-해양 동남아 협력기금

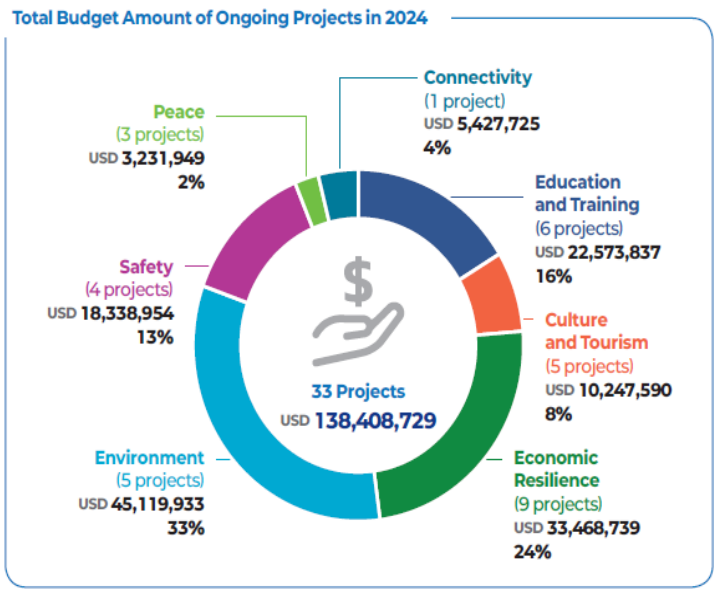
한-아세안 협력기금(AKCF)은 1990년 설립되어 아세안과의 포괄적 협력을 추진하기 위한 기본 협력기금으로 기능해 왔다. 반면, 한-BIMP-EAGA 협력기금(BKCF)은 해양 동남아 낙후 지역의 개발 격차 해소를 목적으로 2020년에 신설된 특정 소지역 대상 협력기금이다. 두 기금은 한국이 아세안을 대상으로 거시적 수준의 전략적 협력과 미시적 수준의 현장 중심 지원을 동시에 수행하기 위한 외교적 수단으로 활용된다. AKCF가 역내 고위급 협의체와의 신뢰 구축을 통해 아세안 지역의 정책형성 과정에 영향을 미치는 플랫폼으로 기능한다면, BKCF는 주요 해양 동남아 국가와의 관계에서 환경, 연결성, 농수산, 관광 등 구체 분야에서의 포용적 성장 지원을 통해 지역 주민과의 실질적 교류 및 우호 관계 형성에 기여한다.

AKCF는 1990년 아세안특별협력기금(SCF: ASEAN-Korea Special Cooperation Fund)으로 출범하여 한국과 아세안 간 지역 협력을 촉진하는 핵심 재정 메커니즘으로 기능해 왔다. 설립 초기부터 AKCF는 한-아세안 관계의 발전을 지원하고, 양측 간 회복력 있고 번영하는 파트너십을 구축하는 데 중요한 역할을 담당해 왔다. AKCF의 궁극적 목표는 아세안 역내 협력 기반을 강화하고, ASEAN 공동체(ASEAN Community)의 형성과 통합을 촉진하는 데 있다.[215] 이러한 전략적 중요성을 반영하듯, 한국정부의 출연금은 2024년에 2,800만 달러(약 364억 원)로, 2023년 대비 40% 증가했다.[216] 2024년 진행 중인 AKCF 예산은 총 33개 사업, 1억 3,840만 달러(약 1,799억 원) 규모이며, 1개 사업당 평균 예산은 420만 달러(약 54억 원) 수준이다. 특히, 2024년 AKCF 예산은 환경(33%), 경제 회복력(24%), 교육(16%) 등 상위 세 개 분야에 전체 예산의 73%가 집중되어 있다. 이는 한-아세안 협력이 환경 중심의 지속가능성, 경제 구조 혁신, 인적

215) ASEAN-Korea Cooperation Fund(2024), p. 17.
216) *Ibid.*, p. 16.

자원 개발을 핵심전략으로 삼고 있음을 보여준다.

〈그림 3-3〉 2024년 진행 중인 AKCF 사업 총예산 규모



자료: ASEAN-Korea Cooperation Fund(2024), p. 19.

특히 2010년대 이후 출연금이 꾸준히 확대되었으며, 이는 한국이 아세안과의 관계 강화를 위해 지속적이고 실질적인 재정 기여를 확대해 왔음을 보여준다. 이러한 변화 과정은 AKCF가 재정 지원 기능에 국한되지 않으며, 한-아세안 관계의 전략적 협력을 구조화하는 플랫폼으로 활용되고 있다는 점에서 의미가 있다. AKCF는 보건, 교육, 문화·관광, 경제, 환경·안보 등 5대 우선 분야를 중심으로 450개 이상의 사업을 지원해 왔고, 2024년까지 누적 집행액은 총 2억 200만 달러(2,626억 원)에 달한다. 이를 통해 아세안 공동체 형성과 한-아세안 관계의 심화에 실질적으로 기여했다.[217]

217) *Ibid.*, pp. 8-9.

한-아세안협력기금(AKCF)의 해양 분야 사업은 대체로 해양생태계 보전과 연안 복원, 해양환경 관리와 오염 대응, 해양 재난 대응과 기후변화, 양식 및 수산 지원으로 추진해 왔다. 초기에는 열대 우림과 연안 산림 복원을 중심으로 시작해 맹그로브와 생물다양성 보전, 기후변화 대응으로 확대되었으며, 항만과 연안 도시의 오염원 관리, 해양쓰레기 저감, 플라스틱·메탄 등 신흥 환경문제 대응으로 발전하였다. 또한 수산물 유통 및 양식 기술 보급에서 스마트 기술과 청년 인력 양성으로 사업 영역을 확장하고 있다. 그러나 해양 분야 사업은 해양 특화성이 부족해 다수의 사업이 환경, 교육, 문화 등 광범위한 영역 속에 포함되며 해양과 직접적으로 연계된 사업은 매우 제한적이다. 특히 해양관광, 해양산업, 양식·수산 등은 독립적인 전략으로 추진되지 못하고 있다. 또한 연안·해양의 다양한 현안 해결을 위한 통합적 접근이 부족하여 해양자원 관리, 해양쓰레기, 재난대응 등 현장 수요에 부합하는 체계적 해법을 제시하지 못하고 있으며, 신흥 해양 의제와의 연계성도 미흡해 해양쓰레기, 블루카본, 해양재생에너지 등 새로운 협력 과제를 반영하는 데 한계가 있다.

〈표 3-7〉 1990-2024년간 AKCF 해양 관련 사업 현황

구분	주요내용
해양생태계 보전과 연안 복원	• AKCF의 가장 장기적이며 핵심적인 해양 분야 사업 • 연안 및 맹그로브 생태계 복원 중심 • AKECOP(Asean-Korea Environmental Cooperation Project)으로 발전하여 9단계까지 지속 • 초기에는 열대 우림·연안산림 복원에서 출발하여, 최근에는 생물다양성 보전과 기후변화 대응까지 확대
해양환경 관리와 오염 대응	• 항만·연안 도시의 오염관리 및 해양쓰레기 감소 중심 • 기후변화와 해양플라스틱, 메탄 감축 등 신흥 환경 이슈로 확장 • 해양과 육상 환경 관리 통합

구분	주요내용
해양 재난 대응과 기후 변화	• 해양 재난 및 기후위기 대응 역량강화 • 해양 및 기후 데이터를 활용한 공동연구와 훈련 중심 • 해양 방재 전문가 인증제도 도입
양식·수산 지원	• 초기에는 수산물 저온유통, 양식 기술, 해양 산업 생산성 제고

자료: ASEAN-Korea Cooperation Fund(2024, pp. 116-129)의 1990-2024년 간 사업 재정리

BKCF는 2020년 한-아세안 정상회의에서 우리 정부가 발표한 '한-해양 동남아 소지역 협력 구상'을 기반으로 마련되었다. 이는 기존의 아세안 전체를 대상으로 한 광범위한 협력 틀에서 벗어나, 특정 소지역의 수요에 맞춘 집중적이고 구체적인 관여 정책으로의 전환을 의미한다. BKCF가 지원하는 BIMP-EAGA[218]는 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등 해양 동남아 4개국이 바다를 통해 연결된 소지역 협력체를 말한다.[219] 낙후된 연안 및 도서 지역의 발전을 통해 역내 개발 격차를 해소하고, 아세안 경제공동체 내에서 지역경제 통합을 촉진하는 것을 목표로 하여, 4개국 간 환경, 관광, 연계성, 농수산업 분야를 우선 지원한다.

218) BIMP-EAGA(Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area)는 브루나이-인도네시아-말레이시아-필리핀 동아세안 성장지대를 말함
219) BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund(검색일: 2025.9.8)

〈그림 3-4〉 BIMP-EAGA의 공간적 범위



자료: BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund(검색일: 2025.9.8)

BKCF의 운영과 관리는 GGGI(Global Green Growth Institute)가 전담하고 있다. GGGI는 공모사업 접수의 공고와 제안서 접수부터 기술적 검토와 평가, 우선순위 선정, 사업 진행 모니터링, 예산 관리, 그리고 사업 종료 후 결과 보고와 평가까지 전 과정을 총괄하며, 이를 통해 사업의 투명성과 전문성을 강화하고 있다. 기금 규모는 2021년 100만 달러로 출범한 이후 2023년 300만 달러로 확대되었으며, 2027년까지 600만 달러로 두 배 증액될 예정이다.[220] 2024년 현재까지 총 30개 프로젝트가 승인되었고, 누적 지원 규모는 1,000만 달러에 이른다.[221] BKCF의 해양수산 분야 사업은 일곱 건으로 어업 생산성 향상, 스마트양식 기술 보급, 해양생태계 보전, 그리고 기후변화 대응을 주요 목표로 하고 있다. 인도네시아와 필리핀은 어촌 공동체의 생계 안정과 기후변화 적응력 강화에 중점을 두며, 미세 플라스틱 문제 해결, 해조류 양식, 듀공 보호 등 환경 및 생태계 보전 사업을 함께 추진하고 있다. 말레이시아는 스마트 게 양식 기술 도입과 여

220) BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund(검색일: 2025.9.8)
221) GGGI(2024), pp. 2-3.

성 어업인의 참여 확대를 통해 연안경제의 회복력을 높이고 있으며, 브루나이는 통합적 생태계 관리를 통해 지속 가능한 수산업 기반을 마련하고 있다.

〈표 3-8〉 2021~2024년간 BKCF 사업 중 해양수산 관련 사업 현황

국가	사업명	중점분야	목표
인도네시아	영세 어업 농가의 기후 변화 대응력 향상	환경	• 기후변화 시나리오 기반의 어업 계획 수립 및 위험 관리로 소규모 어업 농가의 생계 안정화
인도네시아	인도네시아 해조류 종자 개선	환경· 농수산업· 연계성	• 해조류 종자 생산량 증가 및 모범 해조류 양식 모델 정착
인도네시아	지역주도 해양환경보호를 통한 듀공 보호 사업	환경·농수산업	• 듀공 서식지 보호 및 해양 생태계 보전
필리핀	민다나오 미세 플라스틱 오염 평가 및 완화 사업	환경· 농수산업	• 미세 플라스틱 오염 완화, 지속 가능한 어업 촉진, 안정적인 수산물 공급 보장
말레이시아	송가이 람바이 지역 스마트 게 양식 구축	농수산업·연계성	• 경제 회복력 강화, 여성 어업인 참여 확대, 스마트양식 기술 도입
필리핀	수산업 역량강화 프로젝트	농수산업	• 어업인의 소득 증가, 과잉어획으로 인한 폐기물 감소 및 수산물 가격 안정화
브루나이	지속가능 농업 및 생태계 회복력 통합 관리	농수산업·환경	• 수산 및 농업 자원의 지속가능성 강화, 이산화탄소 배출 감소, 토양 황폐화 방지

자료: BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund(검색일: 2025.9.8)

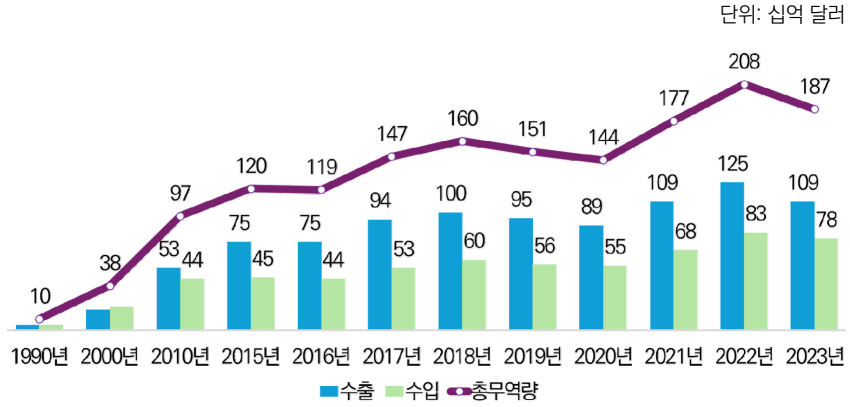
BKCF는 사업 추진 과정에서 몇 가지 구조적 한계를 드러내고 있다. 현재 사업이 필리핀(12개), 인도네시아(8개) 등 일부 국가와 환경 분야에 편중되는 경향을 보이면서 '역내 균형 발전과 격차 해소'라는 기금의 기본목표 달성에 어려움을 나타내고 있다. 또한 기금의 명칭과 달리 해양수산 분야의 사업은 제한적으로 운영되고 있어 어업 생산성 향상, 해양생태계 복원, 스마트양식 기술 도입 등 현장에서 시급하게 요구되는 수요를 충분히

반영하지 못하고 있다. 이는 해양 동남아 지역의 포용적이고 지속 가능한 발전을 실현하기 위해 해양수산 분야 사업을 전략적으로 확대하고 다각화할 필요가 있다. 아울러 체계적인 성과 모니터링 및 평가 시스템의 부재는 사업의 실질적인 효과와 파급력을 측정하고 이를 향후 사업 계획에 반영하는 데 장애요인으로 작용하고 있다. 따라서 BKCF가 한 단계 더 도약하기 위해서는 지원 국가와 분야의 다양화, 해양수산 분야의 전략적 확대, 그리고 성과 관리 시스템 강화를 중심으로 향후 발전 방향을 모색해야 한다.

3. 한-아세안 해양협력 주요 성과와 한계

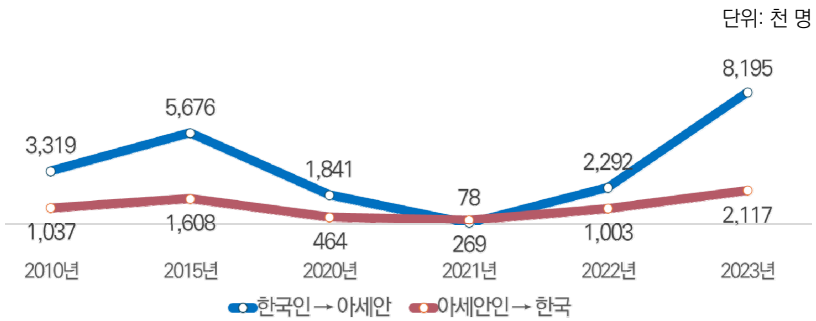
한-아세안 관계는 1989년 대화 관계 수립 이후 정치·경제·사회문화 전반에서 꾸준히 발전해 왔다. 2010년에는 양측이 관계를 전략적 동반자 관계로 격상하며 협력의 제도적 기반을 마련했고, 2017년 한국 정부가 신남방정책을 발표하면서 아세안을 핵심 외교 파트너로 설정하였다. 이후 2022년에는 한국의 인도-태평양 전략과 한-아세안 연대구상(KASI)이 발표되어 아세안 주도의 AOIP와 같은 전략과의 연계가 구체화되었다. 이러한 발전의 흐름 속에서 2024년에는 한-아세안 관계가 포괄적 전략동반자 관계(CSP)로 격상되어, 정치·안보를 포함한 모든 분야에서 최고 수준의 협력체계가 구축되었다. 이와 같은 협력관계의 발전은 경제협력의 급속한 확대를 이끌었다. 1990년 한-아세안 총무역액은 10억 달러에 불과했으나, 2023년에는 187억 달러로 18.7배 증가하며 양측의 경제적 상호 의존성이 크게 심화되었다. 또한 인적 교류도 꾸준히 확대되어 2010년부터 2023년까지 한국인의 아세안 방문객 수는 연평균 7.0% 증가하였으며, 같은 기간 아세안인의 한국 방문객 수도 연평균 5.5% 증가해 상호 교류와 이해를 증진시키는 기반이 강화되었다.

〈그림 3-5〉 한-아세안 무역량 추이



자료: 한-아세안센터(검색일: 2025.5.8)

〈그림 3-6〉 한-아세안 상호 방문객 추이



자료: 한-아세안센터(2024), pp. 150-151.

이처럼 한-아세안 관계는 제도적 격상과 경제·인적 교류의 성장이라는 두 축을 중심으로 발전하며, 향후 해양, 환경, 디지털 등 신흥 협력 분야 확장의 토대를 마련하고 있다. 특히 해양 분야에서는 2000년대 초중반부터 해양안보 이슈로 시작해 해양환경, 기후변화, 블루이코노미, 해양 연계성 등이 핵심 의제로 부상하고 있다. 우리 정부가 발표한 한-아세안 연대구

상(KASI)도 이러한 흐름 속에서 해양을 포함한 포괄적·전략적 협력의 방향성을 분명히 제시하였다. 본 장에서는 한-아세안의 전반적인 경제·사회 협력 성과를 토대로 해양안보, 해양경제 및 블루이코노미, 해양환경 등 핵심 분야의 협력 성과와 한계를 심층적으로 검토하고자 한다.

1) 한-아세안의 해양안보 협력 성과와 한계

한국과 아세안은 남중국해, IUU 어업, 해적행위, 해양 사이버 위협 등과 같은 전통·비전통 해양안보 이슈를 관리하는 데 있어 UNCLOS 기반의 해양질서 구축과 유지가 필수적이라는 인식하에, 양측은 공동 위협 대응 역량을 증진하기 위한 노력을 지속적으로 해 왔다. 한국은 아세안 주도의 ADMM-Plus 등과 같은 다자협력 프레임워크에 적극 참여하면서도, 각 회원국의 전략적 환경과 안보 수요에 부합하는 맞춤형 양자 협력을 병행 추진하고 있다. 이러한 투-트랙(two-track) 접근방식은 한-아세안 해양안보 협력의 실질적 성과를 창출하는 핵심 동력으로 작용한다. 다자협력이 역내 신뢰 기반의 해양질서를 구축하는 제도적 토대라면, 양자 협력은 퇴역 함정 양도, 공동 방산 개발, 해양경찰 역량강화 등과 같은 가시적 성과를 도출하고 있다. 즉, 한국의 대아세안 협력은 모든 회원국에 동일한 범위와 수준으로 일률 적용되는 단층적 모델이 아니라, 국가별 수요와 전략적 중요도에 따라 차별화된 다층적 협력 모델로 진화하고 있다. 특히 한-아세안 해양안보 협력은 해상법 집행 역량강화, IUU 어업 대응, 해양영역인식(MDA) 등 현장 중심의 교육훈련, 합동 훈련, 실시간 정보 네트워크 구축 등을 통한 실질적 협력 성과를 창출하며 역내 해양안보 역량을 강화하고 있다.

우선 해양법 집행 역량강화의 성과는 한-아세안이 규칙 기반 해양질서 확립을 최우선 과제로 삼고, 이를 위해 UNCLOS에 기반한 항행의 자유,

해양자원의 지속 가능한 관리, 분쟁의 평화적 해결을 일관되게 강조해 온 점에서 두드러진다. 특히 남중국해 문제와 관련하여 한국은 아세안 주도의 DOC 채택을 지지하고, 이후 COC 협상 과정을 지속적으로 지원해 왔다. 이러한 노력은 역내 해양 분쟁을 국제법적 틀 안에서 관리하고, 역내 긴장을 완화하며, 평화적 해양질서를 유지하는 공동의 기반을 마련하는 데 기여했다.

〈표 3-9〉 한-아세안 해양안보 협력 주요 성과

구분	주요 성과
해양법 집행 역량강화	• UNCLOS 기반 규칙 기반 해양질서 공동 강조 • 남중국해의 항행의 자유, 분쟁의 평화적 해결 지지와 아세안 주도 COC 원칙적 지지 • ARF, ADMM-Plus 등 다자 안보체를 통해 해양안보의 정례적 논의 • ADMM-Plus 해양안보 실무그룹을 통한 다자 훈련 공동 실시 • 한국 해군·해경의 SEACAT, 코브라골드 등 다국적 해양 훈련 참여 • 필리핀, 베트남 등에 퇴역 함정, 레이더, 해양경찰 장비 등 제공 • 인도네시아, 말레이시아, 베트남 등 해양 안전 역량강화 추진
IUU 어업 대응	• KASI와 한-아세안 행동계획('26~'30) 핵심 과제로 명시 • 태국, 베트남 등 한국의 조업감시시스템 등 IUU 어업 대응 기술 전수 • 한-필리핀, 한-베트남 IUU 근절 협력 강화
해양영역인식 역량 제고	• 한-아세안 행동계획('26~'30)의 핵심 과제로 명시 • 한-필리핀 해양대화와 ARF·ADMM-Plus 등을 통해 실시간 정보공유 네트워크 구축 추진

자료: 저자 작성

또한 한국과 아세안은 ARF와 ADMM-Plus 등 역내 안보 다자협의체를 통해 해양안보 의제를 정례적으로 논의하고, 공동 훈련과 정보공유를 확대해 왔다. 특히 ADMM-Plus 산하 해양안보 실무그룹을 중심으로 불법 어업 대응, 해양 재난 구조훈련, 합동 해상작전 등 실질적이고 현장 중심의 협력을 지속적으로 추진하여 아세안과의 상호 신뢰와 협력체계를 강화해

왔다. 또한 해양법 집행 역량강화를 위해 국가별 수요에 맞춘 맞춤형 양자 협력의 성과도 축적했다. 필리핀과는 퇴역 함정 양여와 MDA 협력을 중심으로 해상 감시 및 법 집행 역량을 증진해 왔으며,[222] 베트남과는 IUU 어업 근절과 자유항행 보장 등 전략적 의제를 포함한 협력을 심화하였다.[223] 인도네시아와는 해양 재난 대응, 불법 어업 통제, 해양경찰 교육훈련 등 해양 치안 역량강화에 중점을 두고 협력을 확대해 왔다.[224]

〈표 3-10〉 한-아세안 주요 연합 해양안보 훈련 및 활동

훈련 명	참가 시기	주요 목표
ADMM-Plus 연합 해상 훈련	2019	• 선박 피랍상황 등 국제 해상 범죄에 대한 공동 대응과 가스전 등 해양 주요시설 피해 시 보호를 위한 합동 훈련
	2023	• 수색·구조, 인신매매 및 무기·마약 밀매, 해적 대응 등 상황을 상정한 도상연습(TTX) 방식
Cobra Gold	2025	• 연합 상륙 훈련, 인도적 민사 활동, 다국적 군집 전환 작전
Komodo MNEK	2023	• 인도적 지원 및 재난 구호(HADR), 해상 재난구조, 참가국 간 우호 증진
슈퍼 가루다 실드	2025	• 연합 지상 전투, 정글 생존 훈련, 전술 교류
SEACAT	2022	• 미국 주도의 동남아 합동해상보안훈련으로, 선박 검문검색과 해상영역인식, 무인항공체계 등 해상 정보공유 등 • 우리나라 2022년 첫 인력파견

자료: 매일경제(2019.4.28); 뉴스1(2023.3.14); 연합뉴스(2023.6.4); 연합뉴스(2025.2.1); 쿠키뉴스(2025.9.8); 연합뉴스(2022.8.22)(검색일: 2025.9.9.)

한-아세안은 불법·비보고·비규제(IUU) 어업을 역내 해양의 지속가능성과 식량안보를 위협하는 중대한 문제로 인식하고, 이를 해결하기 위한 다층적 협력을 강화해 왔다. 우선, 한국은 KASI를 통해 '2026-2030 PoA'에 IUU 어업 대응을 핵심 과제로 명시하고, 공동 행동 체계를 강화하였다. 또

222) 외교부 보도자료 (2022.9.21); 외교부 보도자료 (2023.10.2); 외교부 보도자료 (2024.11.11.) (검색일: 2025.9.10)
223) 외교부 보도자료 (2024.3.15)(검색일: 2025.9.10)
224) 해양경찰청 보도자료(2023.9.18)(검색일: 2025.9.10)

한 태국과 베트남 등 주요 아세안 회원국에 한국의 조업감시시스 관련 기술 전수를 통해 불법 어업에 대한 실질적인 대응 역량을 높이는데 기여했다.[225] 마지막으로 한국과 아세안은 해양에서 발생하는 다양한 위협요인을 실시간으로 파악하고 대응하기 위한 해양영역인식 역량강화를 공동 핵심 협력 의제로 삼고 있다.특히 '한-필리핀 해양대화'에서는 IUU 어업, 마약 밀매, 인신매매 등 초국가 해상 범죄 대응을 위한 MDA 정보 교류와 협력 강화가 중요한 의제로 다루어지고 있다. MDA 관련 협력은 아세안 회원국의 자립적 해양 감시 능력을 향상하고, 개별 국가가 대응하기 어려운 초국가적 위협에 공동으로 대처하기 위한 중요한 기반이 마련된 것으로 평가할 수 있다.

그간 한-아세안 해양안보 협력은 많은 성과를 거두었지만 여전히 몇 가지 한계가 있다. 우선, 한국은 한반도 안보와 대북 문제에 역량을 집중해야 하는 상황으로, 동남아 해역에서 적극적인 역할 수행이 사실상 어렵다. 특히 남중국해와 같은 중요 현안에 대해서는 미·중 간의 경쟁 구도를 고려해야 하므로, 한국은 아세안의 입장을 적극적으로 이끌기보다는 선언적 수준에서 지지를 표명하는 방식을 반복해 왔다. 또한, 아세안 내부에서도 남중국해 영유권 분쟁, 해양 범죄 대응, IUU 어업 관리 등 핵심 현안에 대한 회원국 간 이해관계가 상이함에 따라 아세안의 중심성(centrality)을 약화하는 요인으로 작용한다.[226] 더불어 한국의 장비 지원과 교육훈련은 성과를 거두었으나, 중국·미국 등 주요국과 비교했을 때 그 규모와 영향력에서 한계가 있다. 『The State of Southeast Asia 2024』에 따르면, 한국의 정

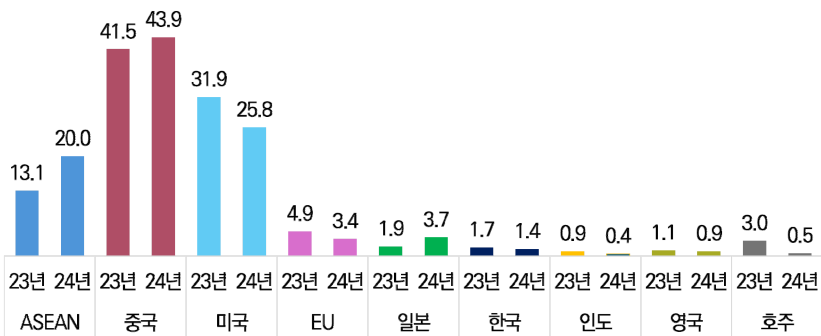
225) 해양수산부 보도자료(2017.6.12와 2018.9.11)(검색일: 2025.9.10)

226) 한-아세안 관계와 해양지정학' 전문가 워크숍(2025.5.9)에서 이재현 박사는 "남중국해를 둘러싼 동남아 국가 간의 갈등이 여전히 지속"되고 있다고 지적함. "특히, 2012년 7월 캄보디아 프놈펜에서 열린 ASEAN 외교장관회의에서 회원국들이 남중국해 관련 언급을 두고 합의에 이르지 못해, ASEAN 역사상 처음으로 공동성명이 채택되지 못하는 사건이 발생한 이후, 아세안 10개국 간 단결성(ASEAN Unity)이 점차 약화했으며, 국가별 이해관계 차이로 인해 남중국해 문제에서 통일된 입장 형성이 어려워졌음. 그 결과 아세안의 중심성(centrality)과 레버리지(교섭력)가 약화"하고 있다고 함

치·전략적 영향력은 1.4%로 전년(1.7%) 대비 소폭 하락했으며, 이는 중국(43.9%), 미국(25.8%), ASEAN(20.0%), 일본(3.7%) 등 주요 강대국과 큰 격차를 보였다. 이 수치는 한국의 ASEAN 역내 정치·전략적 존재감이 여전히 제한적임을 알 수 있다. 마지막으로, 해양안보 협력 관련 의제와 사업 등을 전담·조정할 콘트롤타워가 부재하여 관련 사업은 분산적으로 추진되고 있는 실정이다. 이로 인해 사업 간 연계성과 시너지 효과가 약화되고, 성과의 지속성과 효과성이 저하되고 있다.

〈그림 3-7〉 아세안 시각에서 본 주요국의 정치·전략적 영향력 비교

단위: %



자료: Seah et al.(2024), p. 37에서 재정리

그럼에도 불구하고 향후 한-아세안 해양안보 협력은 확대될 가능성이 크다. 2024년 한-아세안 관계가 CSP로 격상되면서 해양안보는 핵심 협력분야로 확실히 자리잡았다. 또한, 세계 해양질서가 재편되고 미·중 간 전략경쟁 심화, 해양영토 분쟁과 초국가적 해양 범죄 등 지정학적 위험이 가중되는 상황에서, 한국과 아세안 모두에게 해양안보 협력은 선택이 아닌 필수적 과제이기 때문이다. 특히, 한국이 아세안 회원국의 해양주권 보호와 해양법 집행 역량강화를 지원하는 방향으로 협력의 틀을 제도화하고, 장비·

기술 지원 및 현장 중심 훈련을 확대해 나간다면, 아세안 회원국들은 한국을 단순한 지원국이 아닌 이상적인 중견국 파트너로 인식하게 될 것이다. 이는 한국의 전략적 위상을 높이고, 한-아세안 해양안보 협력의 지속가능성과 신뢰성을 강화하는 기회가 될 수 있다.

2) 한-아세안의 해양경제협력 성과와 한계

한국과 아세안은 상호 핵심적인 교역 파트너이자 경제·사회 공동체로서, 해양경제협력을 통해 역내 공동 번영을 주도하고 있다. 아세안이 2010년대 중반 '블루이코노미(Blue Economy)'를 새로운 성장 동력으로 채택하자, 한국은 핵심 파트너로서 제도적·정책적 기반을 함께 마련하며 협력의 토대를 확립하였다. 이러한 과정에서 양측은 블루이코노미를 중심 의제로 삼아 협력의 틀을 강화하고, 수산·어촌 공동체 지원과 스마트·친환경 항만 물류체계 구축을 통해 지역 주민의 생계 안정과 공급망 회복력 제고에 노력하였다. 이어 협력 범위는 해양과학기술로 확대되어 친환경 선박, 해양재생에너지, 해양바이오 산업 등 미래 성장 분야까지 아우르게 되었다. 이와 같은 한-아세안 해양경제협력 메커니즘은 무역과 투자를 기반으로 하면서도 양측의 실질적 수요에 부응하는 성과 창출을 지향하며, 정부·기업·연구기관이 참여하는 입체적 협력 구조를 통해 실질적인 성과로 이어지고 있다.

한-아세안 블루이코노미 협력의 제도화는 주요 정상회의를 기점으로 단계적으로 심화되었다. 그 시작은 2014년 제3차 한-아세안 특별정상회의에서 '지속 가능한 해양경제 개발'이 공식 의제로 채택되며 협력의 제도적 기반이 마련된 것이다. 이러한 기반에서 아세안은 2023년 제43차 정상회의에서 ASEAN Blue Economy Framework를 채택하여 블루이코노미를 역내의 신성장 엔진으로 공식화하자, 한국은 이에 적극 호응하였다. 한국은 KASI와 '2026-2030 PoA'에 블루이코노미를 핵심 협력 분야로 포함하고,

K-Ocean Economy Initiative와 연계하여 제도적·정책적 협력을 강화하였다. 이러한 상호협력의 과정은 블루이코노미를 개념적 논의 수준에서 역내 공동 번영을 위한 구체적·전략적 협력 의제로 격상하는 성과로 이어졌다.

〈표 3-11〉 한-아세안 해양경제협력 주요 성과

구분	주요 성과
블루이코노미의 제도화	• 2014년 제3차 특별정상회의에서 '지속 가능한 해양경제 개발' 의제화 • KASI 기반 '2026-2030 PoA' 핵심 협력 분야 명시 • ASEAN Blue Economy Framework 실행 지원과 한국의 K-Ocean Economy Initiative와 연계
수산·어촌공동체의 회복력 강화	• 대아세안 수산물 수출 증가(수산물 교역 3위) • 인니, 베트남 등 스마트양식 기술, 친환경 수산자원 관리 기술·지식 전수 • 현장 교육훈련과 장비 지원을 통한 어촌공동체 생계 안정 • 협력기금 기반 어촌개발, 친환경 양식장 건립 지원
스마트·친환경 항만·물류체계 구축	• 항만 개발협력·항로 안전·항만 연계성 강화을 위한 '한-아세안 해상교통 협력 5개년 로드맵(2026-2030)' 수립 예정 • 베트남 등 항만 인프라 현대화 및 스마트항만 기술 지원 • 메콩강 내륙수로 운송, 라오스 항만 운영 정보화 협력 등 스마트 물류체계 구축, 배후단지 연계 강화 • AKCF 디지털 전환 기반 물류 인프라 프로젝트 추진
해양과학기술 기반 신산업 창출	• 2019년부터 매년 한-아세안 Maritme Week(친환경 선박, 재생에너지 협력, 기업 교류) • 인도네시아 한국정지궤도 위성 활용시스템 구축 및 한-인니 해양과학 공동연구센터 설립

자료: 저자 작성

아세안 해역은 수산자원이 풍부하고 양식업에 적합한 자연환경을 보유하고 있으나, 남획, 기술 부족, 낙후된 인프라, 환경오염 등으로 생산성 향상에 제약을 받아 왔다. 한국은 세계적 수준의 양식 기술력을 기반으로 양식 생산성 향상을 지원하고, 어업인의 소득 증대, 수산물 수출 확대, 역량강화로 어촌공동체 발전을 이끌고 있다. 수산·어촌의 회복력 강화는 아세안의 풍부한 자원과 한국의 첨단 기술이 결합해 상호 이익을 극대화하는 협력

모델로 자리 잡았다. 한-아세안 협력은 양식장 건립에 국한되지 않고 가공, 유통, 판매 등 수산업 가치사슬 전반을 강화해 지역의 자립적 경제 기반을 마련하는 데 기여하고 있다. 특히 아세안 국가들은 단순한 기술 이전보다 가공·저장 시스템과 시장 개발까지 포괄하는 종합적 프로젝트를 선호하고 있으며, 한국의 ODA는 이러한 수요 기반 접근법을 충실히 반영하고 있다.

〈표 3-12〉 대아세안 수산 관련 ODA 사업 현황

구분	주요내용	예산	사업 기간
베트남 북부지역 수산양식 산업 생산성 행상을 위한 기술협력사업	• 산림청의 맹그로브 숲 조성과 연계하여 북부 연안 패류 양식 생산성을 위한 양식장 조성, 기술협력, 교육 추진	30억 원	2022 –2026
인도네시아 양식생산성 향상을 위한 스마트 기술지원	• 수산양식시설의 현대화 및 나폴레옹피쉬 양식 기술개발, 역량강화	70억 원	2023 –2027

자료: 해양수산부(2024), pp. 1-38.

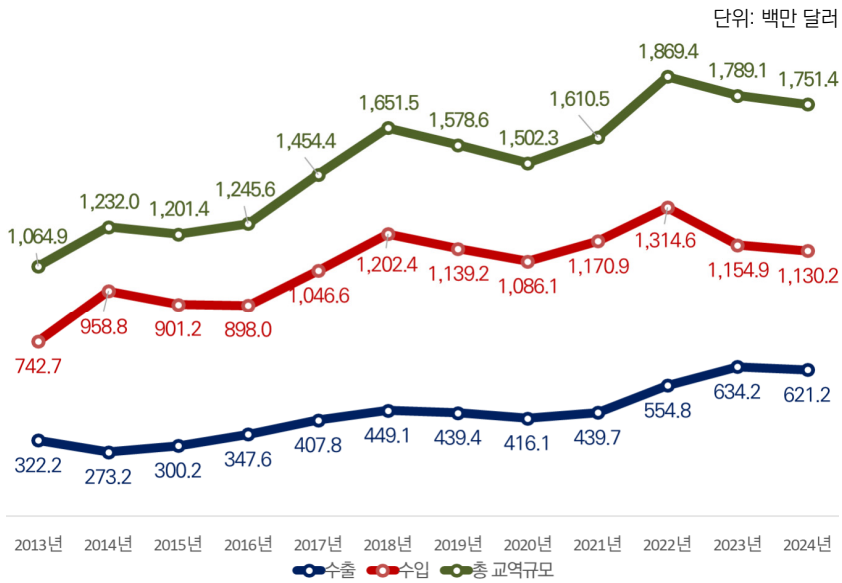
대표적 성공사례로 '인도네시아 양식생산성 향상을 위한 스마트 기술지원 사업'은 CITES(멸종위기 야생동식물종의 국제거래에 관한 협약)에 등재된 어종인 나폴레옹피쉬의 지속 가능한 양식을 목표로 한다. 이 사업은 한-인니 해양장관회의(21.11.26)에서 인니 장관 협력을 요청한 것으로, 한국은 인도네시아 바탐·케이섬 지역에 전용 부화장 건설을 지원하고, 종자 생산에서 양성까지 전 단계를 포괄하는 공동연구와 기술 인력 양성을 추진하고 있다. 이 프로젝트는 멸종위기종 보호와 동시에 홍콩, 중국 등 거대 시장을 겨냥한 고부가가치 수출 산업을 육성하여 환경 보전과 경제 발전을 함께 달성하는 모범적 협력 사례로 꼽힌다. 또 다른 성과로는 베트남 북부지역 수산양식산업 생산성 향상 기술협력사업이 있다. 이 지역은 맹그로브 숲과 갯벌이 발달해 패류 양식에 적합하였으나, 남획과 환경오염으로 치패 확보가 어려워지고 생산량이 급감하였다. 해양수산부는 베트남 정부의 요청으로 2020~2021년 사전 타당성 조사와 시범 양식장을 운영한 뒤, 2022년부터

2026년까지 5년간 30억 원 규모의 본격 사업을 추진하고 있다. 사업은 산림청의 맹그로브 숲 조성(330ha, 총 45억 원)과 연계해 패류 양식장과 종자 생산장을 현대화하고, 전문가 파견 및 현지 인력 교육을 통해 기술 이전과 역량강화를 병행하고 있다.[227] 이 사업은 베트남 북부지역 양식 산업 활성화와 주민 소득 증대를 도모하는 동시에, 향후 유사한 여건을 지닌 아세안 국가로 확산가능한 협력 모델로 평가된다.

한-아세안 수산업 협력은 교역규모의 뚜렷한 확대를 통해 그 성과가 입증된다. 아세안은 중국에 이어 한국의 제2위 수산물 교역 대상 지역으로, 전략적 중요성이 지속적으로 심화하고 있다. 양측의 총 교역액은 2013년 10억 6,490만 달러에서 2024년 17억 5,140만 달러로 증가하여 연평균 4.6%의 안정적인 성장률을 보였다. 한-아세안 수산 무역의 활성화는 아세안에는 거대한 소비 시장을, 한국에는 안정적인 수산물 공급처를 제공하는 상호 호혜적 경제 구조를 형성하고 있다.

227) 해양수산부(2024), p. 11.

〈그림 3-8〉 한-아세안 수산물 교역규모 성장 추이



주: 총 교역규모(R^2=0.72), 수출(한국→아세안, R^2=0.89), 수입(아세안→한국, R^2=0.41) 모두 통계적으로 유의한 증가 추세를 보임
자료: 수산물수출정보포털(검색일: 2025.9.10)

특히 한국의 대(對)아세안 수출액은 같은 기간 연평균 6.1%의 성장세를 보인 반면, 아세안으로부터의 절대적인 수입 규모로 만성적인 수입 초과 구조는 여전히 지속되고 있다. 따라서 향후 협력의 핵심 과제는 현지 양식 기술 이전과 가공 분야 협력을 강화하여 고부가가치 수출 품목을 발굴하고, 이를 통해 구조적인 무역수지 불균형을 개선하는 데 집중하는 것이다.

스마트·친환경 항만물류체계 구축은 한-아세안 해양경제협력의 핵심 성과 중 하나이다. 한국은 ODA, 정부간 협정과 UN ESCAP과의 협력 플랫폼을 활용해 아세안 항만 인프라 개발을 지원하고 있으며, 특히 타당성 조사와 마스터플랜 수립을 통해 이후 본사업에서 한국 기술과 기업이 유리한 위치를 확보할 수 있도록 하는 전략적 접근을 취해 왔다. 이는 단순한 원조

제공이 아니라, 다자협력을 매개로 아세안 국가들의 구체적 수요에 부응하면서 한국 기업의 시장 진출 기반을 마련하는 '소프트 파워 레버리지'의 대표 사례라 할 수 있다. 한국의 참여는 타당성 조사를 거쳐 기본계획을 수립하고, 이후 본사업으로 이어지는 단계적 접근 방식을 통해 시장 진입 교두보를 확보하는 형태로 이루어지고 있으며, 특히 베트남과 메콩 유역에서 그 전략적 비중이 크게 나타난다. 아세안 차원에서는 역내 교역 효율화를 위한 '아세안 단일해운시장(ASSM)' 구상이 추진되고 있다. 한국은 해상교통 실무그룹(MTWG)에 적극 참여해 ASSM의 경제성 분석과 실행계획 수립을 지원하며, 개별 프로젝트 파트너를 넘어 아세안 물류 통합 아키텍처를 설계하는 전문가 자문 역할을 수행하고 있다. 이와 더불어 한국은 디지털 전환과 기후변화 대응 협력도 강화하였다. 베트남 하이퐁항·호치민항 현대화 지원, 메콩강 내륙 수로 운송 개선 연구(ESCAP 협력), 라오스 항만 정보화 사업 등을 통해 스마트 물류체계와 배후단지 연계가 추진되었다. 특히 한-아세안 협력기금(AKCF)을 활용한 디지털 기반 물류 인프라 프로젝트는 전자물류관리, 실시간 정보공유, 친환경 운영을 결합한 혁신적 사례로 평가된다.[228]

〈표 3-13〉 대아세안 항만 개발사업 현황

구분	주요내용	사업 기간
아세안	• 한-ASEAN 메콩강 내륙 수로 운송(IWT) 연구	2010
	• 제2차 아세안 해상교통 통합 로드맵 지원 (브루나이 다루살렘, 캄보디아, 인도네시아, 베트남, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아)	2010
메콩강 위원회	• 한-MRC 메콩강 수로 개발사업 로드맵 수립지원 용역	2021
미얀마	• 킹스뱅크 등 항만 기본계획 수립 및 타당성 조사	2019
	• 띨라와항 등 타당성 조사 및 기본계획 검토	2016
	• 달라 지역, 엘리펀트포인트 지역 항만 기본계획 수립과 타당성 조사	2014

228) 김수엽(2025), p. 8.

구분	주요내용	사업 기간
라오스	• 국가 물류 수송 체계 구축 기본계획 수립과 타당성 조사 – 내륙수로 개선, 하항 개발, 정보화 도입 추진 및 내륙수로 연계 관광 활성화 사업 추진	2018
베트남	• 미투이 항만 개발 타당성 조사	2020
	• 34개 베트남 항만 기본계획 수립 및 주요 항만 개발 타당성 조사–	2018
인도네시아	• 와나사리 항만 개발 기본계획 수립 및 타당성 조사 용역	2020
	• 따나꾸닝항 기본계획 및 타당성 조사 용역	2019
캄보디아	• 시아누크빌항 수리 조선소 타당성 조사	2015
	• 프놈펜 신항, Kilometer No.6 항, Tonie Bet 항만 개발 타당성 조사	2012
필리핀	• General Santos 항만 개발 타당성 조사	2014
	• Cagayan de Oro 항, Ilo 항만 타당성 조사	2011
	• 세부 신항만 건설사업	2018

자료: 해외항만 개발서비스; 경제외교 활용포털(2018.6.5)(검색일: 2025.9.10)

해양과학기술 기반 신산업 창출 부문에서 한-아세안 협력은 지속적으로 성과를 축적하고 있다. 2019년부터 매년 개최된 한-아세안 Maritime Week는 친환경 선박, 재생에너지 협력, 기업 교류 등을 통해 과학기술을 신산업과 연결하는 중요한 플랫폼으로 기능하였다. 아울러 인도네시아에서는 한국의 정지궤도 위성 활용시스템을 구축하고 한-인니 해양과학공동연구센터를 설립하여, 위성 기반 해양관측과 데이터 활용 역량을 강화하였다. 이는 기후변화 대응, 해양재해 관리, 해양바이오와 같은 신산업 분야의 기반을 넓히는 중요한 성과로 평가된다. 결국 이러한 협력은 해양과학기술의 혁신을 매개로 친환경 선박, 재생에너지, 해양바이오 등 미래 신산업을 육성하고, 아세안과 한국의 공동 성장 토대를 마련하는 데 기여하고 있다.

한-아세안 해양경제협력은 최근 블루이코노미 확산과 연계성 강화라는 아세안의 전략방향에 맞춰 협력 범위를 넓히며 성과를 쌓아왔다. 그러나 ASEAN Blue Economy Framework(ABEF) 실행계획과의 연계가 충분하

지 않아 개선이 필요하다. 한국 해양경제 정책과 ABEF, AMO 간의 연결성이 약해 장기적 협력 비전보다 단기·개별 프로젝트 중심으로 추진되는 경향이 있으며, 협력기금과 ODA가 Blended Finance 방식으로 설계되지 않아 민간 자본을 충분히 유치하지 못하고 안정적 재원 구조를 형성하는 데 어려움이 있다. 또한 해양바이오, 해양재생에너지, 친환경 선박 등 미래 성장 분야에서 R&D-실증-사업화를 포괄하는 체계가 미흡하고, 전담 조직과 KPI 기반 성과관리 체계도 부족해 정책 변화에 대한 대응력이 낮다. 더불어 지원형 ODA 중심으로 항만-가공-수출 간 연계가 원활하지 않아 아세안 현지에서 고부가가치 산업 생태계의 성장이 제한되고 있다.

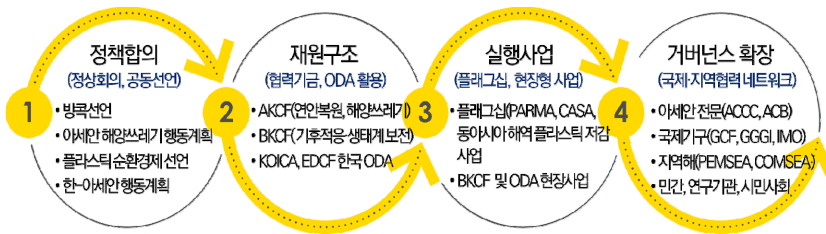
앞으로는 한-아세안 해양경제협력이 ABEF 실행계획과 긴밀하게 연결되도록 협력 구조를 전환해야 한다. ABEF, AMO, 그리고 올해 7월에 채택된 '2026-2030 PoA'를 하나의 틀로 통합 관리하고, MPAC 2025와 '아세안 단일해운시장(ASSM)'의 방향성을 반영하여 정책·재원·산업이 유기적으로 연계되는 로드맵을 마련해야 한다. 또한 기존의 지원형 ODA에서 벗어나 가공·저장·유통을 포함하는 종합 프로젝트를 통해 가치사슬(Value-chain) 고도화를 추진하고, 항만 현대화, 친환경 선박, 해양재생에너지, 디지털 물류를 연계한 디지털 및 녹색 해운 공동체를 조성해 아세안의 연계성 전략을 실질적으로 지원해야 한다. 아울러 한-인니 해양과학기술 공동연구센터(MTCRC) 등 공동연구 거점을 중심으로 미래 신산업 분야에서 공동연구와 사업화를 확대하고, 공동 전담 기구와 KPI 기반 성과관리 체계를 도입해 정책 변화에도 흔들리지 않는 지속 가능한 협력 기반을 마련해야 한다. 이러한 전환을 통해 한-아세안 해양경제협력은 단순한 지원 중심에서 벗어나 상호 호혜적인 실질 협력 모델로 발전하며, 항만·물류 현대화와 가치사슬 확장, 친환경 해양산업 육성 등에서 구체적이고 측정 가능한 성과를 만들어내는 방향으로 나아갈 수 있다.

3) 한-아세안의 기후위기·해양환경협력 성과와 한계

한-아세안 기후위기·해양환경협력은 한-아세안 해양환경협력은 정상회의 합의, 재원 조달, 실행 사업, 거버넌스 연계로 이어지는 순차적 실행 체계로 발전해 왔다. 정상회의와 공동선언을 통해 해양환경과 기후변화가 공동 의제로 공식화되고, 한-아세안 행동계획('26~'30)과 아세안 블루이코노미 프레임워크 관련 의제가 반영되면서 제도적 기반을 마련하였다. 재원은 AKCF와 BKCF가 중심적 역할을 하였다. AKCF는 연안 복원과 해양쓰레기 저감 등 장기 사업을 지원해 왔으며, BKCF는 BIMP-EAGA 지역을 대상으로 기후 적응과 생태계 보전, 어촌 공동체 지원 프로젝트를 추진하였다. 또한 KOICA, EDCF 등 한국의 ODA와 UN ESCAP, GGGI 등 국제기구가 연계되어 집행 역량을 높였다. 실행 단계에서는 플래그십 프로그램과 현장형 프로젝트가 추진되었다. 메탄 감축 파트너십(PARMA), 깨끗한 대기 프로젝트(CASA), 동아시아 해역 플라스틱 저감 사업 같은 대표 사업이 본격화되었고, AKECOP은 맹그로브·산호초 복원과 블루카본 연구 등 장기 협력을 이어왔다.[229] BKCF를 통한 듀공 보호(인도네시아), 미세플라스틱 저감(필리핀) 등과 같은 국가별 맞춤형 사업도 현장에서 성과를 창출하였다. 마지막 단계에서는 협력 범위가 국제·지역 거버넌스로 확장되었다. ACCC와 ACB 등 아세안 전문기관은 물론, IMO·GGGI 같은 국제기구와 PEMSEA·COBSEA 같은 지역해 거버넌스와 연계되면서 해양환경협력 기반을 강화하였다.

229) 한-아세안 환경협력사업(AKECOP: ASEAN-Korea Environmental Cooperation Project)는 아세안협력기금(AKCF) 지원으로, 2000년부터 2018년까지 아세안 10개국과 함께 훼손된 생태계 복원, 생물다양성 보전, 혼농임업(agroforestry)을 통한 주민소득증대 분야의 공동연구, 교육·훈련 사업을 진행하였음(강호상(2024.12.17.)(검색일: 2025.9.10))

〈그림 3-9〉 한-아세안 기후위기·해양환경협력 메커니즘



자료: 저자 작성

한-아세안이 해양환경과 기후위기 대응을 위해 공동 행동 체계를 제도화한 대표적 성과로 평가할 수 있다. 우선 메탄 감축 파트너십(PARMA)과 깨끗한 대기 프로젝트(CASA)와 같은 대규모 플래그십 사업을 통해 구체적이고 실질적인 기후 대응 프로그램을 가동하였다. 또한 한-아세안 탄소대화(Carbon Dialogue)를 신설하여 CCUS, 탄소가격제 등 탄소중립 달성을 위한 정책 논의의 제도적 경로를 마련한 것은 협력의 전략적 진전을 보여준다. 나아가 아세안 기후변화센터(ACCC)와 아세안 생물다양성센터(ACB) 등 역내 전문기관과의 협력이 병행되면서, 지역 차원의 과학적 기반과 정책 집행력을 강화하는 효과를 거두었다. 이러한 성과들은 구체적 재원과 제도, 실행 메커니즘을 결합함으로써 한-아세안 협력이 기후위기 대응에서 실질적·구조적 성과를 창출하는 단계로 진입했음을 보여준다.

〈표 3-14〉 한-아세안 해양환경협력 주요 성과

구분	주요 성과
해양환경·기후위기 공동 행동 체계 구축	• 메탄 감축 파트너십(PARMA, '23~'26, 2.000만 달러) • CASA(깨끗한 대기 프로젝트, '23~'26. 1,100만 달러) • 한-아세안 탄소대화(Carbon Dialogue): CCUS, 탄소가격제 등 기후정책 논의 제도화 • 아세안 기후변화센터(ACCC)·아세안 생물다양성센터(ACB)와 협력
역내 해양환경 거버넌스 및 국제협력 진전	• 2026-2030 PoA: 해양환경·기후변화 핵심 과제 • GGGI(BKCF 운영), GCF PEMSEA, COBSEA 국제기구 협력 확대 • AKCF·BKCF 활용, 2027년까지 협력기금 2배 증액
해양플라스틱 쓰레기 저감 사업 본격 실행	• 방콕 선언(2019): 역내 해양플라스틱 쓰레기 감축 공동 합의 • 아세안 해양쓰레기 실행 프레임워크 구축 및 역량강화 지원 • 플라스틱 순환경제 선언(2021) • 한국 주도 동아시아 해역 해양플라스틱 저감 사업('23~'28)
해양생태계 보전·블루카본 역량강화	• 베트남 북부 연안 맹그로브 숲 복원 • 한-필리핀 대화를 통해 블루카본 협력 방안 논의 • BKCF 프로젝트: 인니 듀공 보호 등 현장 맞춤형 사업 등

자료: 저자 작성

역내 해양환경 거버넌스와 국제협력의 진전은 한-아세안 협력이 제도적 기반을 강화하고 다자적 연계성을 확대하는 성과로 평가된다. 먼저, 한-아세안 행동계획('26~'30)에 해양환경과 기후변화 과제가 핵심 분야로 반영됨으로써, 향후 협력을 중장기 전략 틀 안에서 추진할 수 있는 토대가 형성되었다. 또한 국제기구와의 협력이 확대되어, GGGI가 BKCF 운영을 전담하고 GCF, PEMSEA, COBSEA 등과의 연계가 강화되면서 글로벌·지역 거버넌스와 아세안 협력이 유기적으로 연결되었다.(〈표 3-〉) 아울러 AKCF와 BKCF를 활용한 재원 확대가 추진되어, 2027년까지 협력기금 규모가 두 배로 증액될 예정이며 이는 해양환경협력의 지속성과 실행력을 보장하는 중요한 재정적 성과로 꼽힌다.

〈표 3-15〉 아세안 기후위기·해양환경협력 주요 국제기구 현황

구분	주요내용
Green Climate Fund (GCF)	• ASEAN Catalytic Green Finance Facility(ACGF) 운영(3억 달러) • 코로나19 이후 경제 회복 계획에 녹색 인프라와 회복력 있는 개발 지원 • 중점 지원 국가: 캄보디아, 라오스, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아
Coordinating Body on the Seas of East Asia (COMSEA)	• 총 9개 회원국 중 아세안 회원국 7개국(캄보디아, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남) 참여 • ASEAN 연안해양환경 실무그룹(AWGCME) 협력 • 2024년부터 ASEAN 생물다양성센터(ACB)와 긴밀히 협력 • 2025년 6월, 동시아 해양보호구역(MPA) 지역 협력 네트워크 출범 • SEA circular 프로젝트 (2018-2024) : 스웨덴 정부의 지원으로 6개 ASEAN 국가에서 육상 기반 플라스틱의 해양 유출을 줄이기 위해 시행
Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia (PEMSEA)	• 총 11개 회원국 중 아세안 회원국 5개국(캄보디아, 싱가포르, 베트남, 인도네시아, 라오스) 참여 • 동아시아 해양의 해양오염 방지와 관리를 위한 연안통합관리(ICM), 오염해역의 환경위험평가 및 환경개선 지원사업 등 • 동아시아 해역 해양플라스틱 저감 사업 주관

자료: Green Climate Fund(2022), p. 23.; COBSEA(2025.9) pp. 1-7.; PEMSEA(검색일: 2025.9.4)

아세안의 해양쓰레기 문제는 세계적으로도 심각해, 회원국 중 다섯 곳이 전 세계 해양플라스틱 오염 상위 10개국에 포함되고 여섯 나라가 전체의 약 3분의 1을 차지한다.[230] 역내에서 발생하는 폐기물의 절반 이상이 수거되지 않고 불법 투기되어 해양으로 유입되며, 식품 포장재와 생수병 등 일회용 플라스틱의 문제는 심각하다.[231] 여기에 COVID-19 팬데믹 동안 아세안 다섯 개 도시에서 불과 60일간 6만 톤의 의료 폐기물이 배출되며 상황은 더욱 심화되었다.[232] 이러한 복합적 요인은 연안 생태계와 수산자원, 식량안보, 그리고 지역사회 생계에 직접적 위협으로 작용하고 있다. 이러한 상황에 대응해 아세안은 2019년 방콕 선언과 해양쓰레기 행동계획(RAP)

230) ASEAN Secretariat(2023), ASEAN Maritime Outlook, p. 8.
231) *Ibid.*.
232) *Ibid*, p. 9.

을 통해 공동 대응체계를 마련하고, 2021년 플라스틱 순환경제 선언을 통해 생산·소비 전 과정의 구조적 전환 필요성을 제시하였다. 이와 같은 합의들은 국제적 연대의 기반을 제공하였으며, 한국이 주도하는 인도네시아·필리핀·동아시아 해역의 ODA 사업은 이를 실제 실행으로 연결한 대표적 사례로 평가된다. 특히 하천 차단막 설치와 자원화, 항만 청소선 건조, 광역 모니터링 시스템 구축 등은 단순한 지역 관리 차원을 넘어 글로벌 해양환경 거버넌스 강화에 기여하는 실질적 모델로 작용하고 있다. 따라서 해양플라스틱 저감 사업은 아세안의 환경 문제 대응을 넘어 국제사회가 공동으로 책임지고 행동해야 할 보편적 과제를 보여주는 중요한 성과이다.

〈표 3-16〉 대아세안 해양쓰레기 관련 ODA 사업 현황

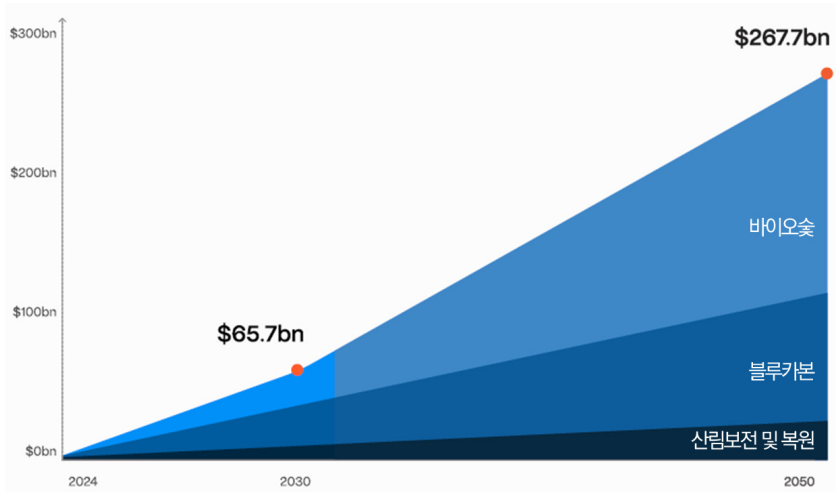
구분	주요내용	예산	사업 기간
인도네시아 하천 쓰레기 자원화를 통한 해양플라스틱 쓰레기 저감 사업	• 인도네시아 반튼주 찌사다네강 중·하류 지역에 쓰레기 차단막 설치 • 수거한 플라스틱 쓰레기의 자원화 시스템 구축	250만 불 (KOICA)	2021-2025
필리핀 마닐라만 해양쓰레기 관리 역량강화사업	• 해양쓰레기 모니터링 시스템 구축 • 항만 청소용 선박인 청항선 건조 • 해양쓰레기 관리 교육 등 역량강화	770만 불 (KOICA)	2021-2025
동아시아 해역 해양플라스틱 저감 사업	• 지방정부 단위 소규모 해양폐기물 생애 주기적 관리 체계 구축, 해안가 쓰레기 모니터링 실시 및 지역사회 역량강화 지원	120억 원 (해수부)	2023-2028

자료: KOICA(2022, 2020); 해양수산부(2024), p. 22.

해양생태계 보전과 블루카본 역량강화는 부처 간 협업과 현장 맞춤형 실행이 결합한 성과로 평가된다. 베트남 북부 연안의 맹그로브 숲 복원은 산림청이 탄소중립 ODA 사업으로 조성 중인 생태 기반을 활용하고 있으며, 동시에 해양수산부는 이를 기반으로 패류 양식장을 조성하고 수산양식 기술협력을 추진하고 있다. 이는 산림청의 생태복원과 해양수산부의 양식

기술 지원이 결합된 사례로, 맹그로브 복원과 연계한 수산업 발전 모델을 창출한 점에서 협업적 의의가 크다.[233] 또한 한-필리핀 대화를 통한 블루카본 협력 논의는 아세안 차원의 정책적 담론을 구체화하고, 향후 역내 제도화 기반을 마련하는 계기가 되었다. 더불어 BKCF를 활용한 인니 듀공 보호 등 현장 맞춤형 사업은 생물다양성과 지역사회의 생계 보전을 동시에 달성하는 모델로 작용하였다. 이러한 일련의 성과는 해양생태계 보전이 단순한 환경 관리 차원을 넘어 기후변화 대응, 탄소중립, 지역사회 지속가능성과 직결된다는 점을 보여주며, 아세안의 블루카본 역량강화를 위한 실질적 토대를 마련했다는 점에서 정책적 의의가 크다.

〈그림 3-10〉 아세안의 탄소시장 잠재 연간 수익



자료: Abatable(2024.12), p. 8.

233) 해양수산부 보도자료(2022.2.22)(검색일: 2025.9.15)

특히, 아세안 블루카본의 경제적 잠재력은 매우 크다. 2050년까지 블루카본 시장은 연간 959억 달러의 가치를 창출할 수 있으며, 2030년에도 74억~256억 달러 규모로 성장할 것으로 전망된다.[234] 블루카본은 산림보전·복원과 바이오 숯과 함께 아세안 전체 탄소시장에서 누적 9,460억~3조 달러의 수익 창출에 기여할 전망이다.[235] 또한, 블루카본 프로젝트는 2050년까지 최대 1,370만 개의 녹색 일자리 창출을 지원하며, 아세안이 보유한 세계 맹그로브 숲의 35%를 활용해 탄소 격리와 생태계 보전을 동시에 달성할 수 있다.[236] 이러한 점에서 블루카본은 해양생태계 보전·복원과 함께 아세안 탄소시장과 글로벌 탄소 거래에서 핵심적 가치를 창출할 수 있는 전략 자산이다. 한국 입장에서도 블루카본은 해양협력의 새로운 기회로, 기후변화 대응과 동시에 한국의 해양과학·연안 복원 기술, 탄소시장 경험을 접목해 아세안과 협력할 수 있는 최적 분야라 할 수 있다.

한-아세안 해양환경협력은 지난 수년간 성과를 축적했지만, 협력의 잠재력을 충분히 실현하지 못한 한계가 여전히 존재한다. 해양환경협력 의제의 편중, 정책과 과학의 연계 미흡, 융합적 사업 구조 부족, 재정적 취약성은 서로 맞물려 협력의 심화를 가로막는 복합적 제약으로 작용하고 있다. 무엇보다 기후위기·해양환경협력이 해양쓰레기 등 일부 분야에 집중되어 있다는 점이 문제다. 이는 해양보호구역 지정·관리, 해역 환경영향 평가, 해양생태계 복원 인프라 구축 등 블루이코노미 차원의 시너지 창출을 위한 과제가 충분히 반영되지 못했음을 보여준다. 또한 과학과 정책의 연계 부족도 중요한 한계다. 현재 사업들은 개별적으로 분절되어 있어 데이터 기반의 장기적 성과 평가와 정책 환류가 어렵다. 통합적 성과관리 지표(KPI)나 공통 데이터 플랫폼이 부재한 상황에서 협력의 효과성을 객관적으로 입증하기 어렵고, 이는 지속가능성 확보를 저해하는 요인이 된다. 따라서 앞

234) Abatable(2024.12), p. 8.
235) *Ibid.*
236) *Ibid.,* p. 28.

으로는 아세안 기후변화센터(ACCC), 생물다양성센터(ACB) 등 전문기관과의 공동연구를 강화하고, 데이터와 지표 기반의 관리 체계를 구축함으로써 정책과 과학을 유기적으로 연결할 필요가 있다. 아울러 협력이 개별 사업 단위에 머무르는 점도 구조적 제약이다. 해양환경 문제는 국경을 넘어서는 특성을 가지므로, 개별 국가 맞춤형 사업만으로는 충분치 않다. 기후·에너지·산업·사회적 가치가 결합된 복합·융합형 협력 모델을 구현하고, 아세안 전역을 대상으로 한 광역 공동 프로젝트를 개발함으로써 블루이코노미 기반의 협력 거버넌스를 강화해야 한다. 마지막으로 재정 메커니즘의 취약성 역시 협력의 지속성을 제약한다. 현재 협력 재원은 한-아세안 협력기금(AKCF, BKCF)과 ODA에 지나치게 의존하고 있어 외부 정책 변화나 예산 변동에 따른 불안정성이 크다. 새로운 의제를 확장하거나 데이터 기반 관리 체계를 구축하기 위해서는 안정적이고 자율적인 재원이 필요하다. 이를 위해 블루본드, 녹색채권, 혼합금융(blended finance) 등 혁신적 금융 수단을 적극 도입하고, 민간 부문 참여를 확대해 재원 포트폴리오를 다각화해야 한다. 종합하면, 의제의 다각화, 정책-과학 연계 관리 체계 구축, 지역해 공동 프로젝트 추진, 혁신적 금융 수단 활용이 병행될 때 비로소 한-아세안 해양환경협력은 단편적 지원을 넘어 장기적이고 지속 가능한 파트너십으로 발전할 수 있을 것이다.

제2절 아세안 회원국별 해양협력 심층분석

1. 아세안 회원국별 분류 개요와 적용

1) 분류 목적과 기준

한-아세안 해양협력은 지난 20여 년간 해양안보, 해양경제, 해양환경 등 다양한 분야로 확대되면서 제도적 기반과 협력 성과를 축적해 왔다. 그러나 아세안 회원국은 지리적 조건, 해양 이용 수준, 사회경제적 역량, 정책 우선순위에서 뚜렷한 차이를 보인다. 일부 국가는 광범위한 배타적경제수역(EEZ)과 선진 해양산업을 보유하고 있는 반면, 다른 국가는 연안 의존도가 높지만 제도적·기술적 역량이 취약하다. 또한 경제 규모와 발전 단계의 격차, 다양한 문화적 배경은 해양협력에 대한 수요와 수용성에도 직접적인 영향을 미친다. 따라서 효과적인 해양협력 전략을 수립하기 위해서는 아세안 회원국을 전략적 중요성에 따라 유형화하고, 국가별 특성과 수요에 맞춘 맞춤형 협력 정책을 마련할 필요가 있다.

이러한 분류 목적은 첫째, 역내 전략적 위상을 고려하여 아세안 회원국이 해양질서와 지역 안정성에 기여할 수 있는 역량을 반영하고, 이를 통해 협력의 현실적 기반을 확보하는 데 있다. 둘째, 한국과의 전략적 연계성을 평가하여 양자·다자 차원의 협력 경험과 제도적 기반을 토대로 협력의 수용성과 지속성을 강화하는 것이다. 셋째, 해양협력 우선 의제의 일치성을 고려하여 한국과 아세안이 공유하는 정책적 관심사(해양안보, 해양경제(블루이코노미), 기후변화, 해양환경)의 교차점을 확대함으로써 협력사업의 효과성을 높이는 것이다. 넷째, 협력 확대 잠재력을 반영하여 한국의 한정된 외교·재정 자원을 장기적 성장 잠재력이 높은 국가에 효율적으로 배분함으로써 협력의 성과와 가시성을 극대화하는 것이다. 나아가 장기적으로는 이

러한 기준을 토대로 협력을 제도화하여 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)의 틀 안에서 지속 가능한 해양협력체계를 공고히 하는 데 있다.

본 연구에서 말하는 전략적 중요성이란, 특정 아세안 회원국이 한-아세안 해양협력의 목표 달성과 한국의 해양 정책적 성과 창출에 기여할 수 있는 핵심적 의미와 파급력을 지칭한다. 이는 단순히 국가의 경제 규모나 현재 협력 수준에 한정되지 않고, 해당 국가가 지닌 지정학적 위치, 역내 정치·경제적 영향력, 한국과의 정책적 연계성, 해양협력 우선 의제의 일치성, 그리고 미래 협력 확대 가능성 등을 종합적으로 고려한 개념이다.

〈표 3-17〉 아세안 해양협력 전략별 회원국 분류 기준

전략적 중요성 기준	설명	관련 지표
① 역내 전략적 위상	아세안 내부 정치·경제적 영향력, 주요 해상교통로 연계성, 해양안보 기여도 등 역내에서의 전략적 무게	인구, 무역량, 항만 물동량, 1인당 GDP
② 한국과의 전략적 연계성	한국과의 해양협력 경험, 기금·프로젝트 참여, 제도적 기반, KASI-AOIP/AMO 연계 여부	대아세안 투자액, ODA 실적, 해양수산 관련 협력사업, 전략적 중요성(전문가 평가)
③ 해양협력 우선 의제의 일치성	아세안 회원국의 정책 관심사(안보·환경·블루이코노미·과학기술)와 한국의 정책적 우선순위 간의 일치 여부	수산물 교역량, SDG14(해양생태계), 전략적 중요성(전문가 평가)
④ 협력 확대 잠재력	향후 협력 범위를 확대할 수 있는 경제·제도적 기반, 한국 기술·자본 결합 가능성, 정책 확산력	GDP 성장률, 대아세안투자액, ODA 실적, 해양수산 관련 협력사업, 전략적 중요성(전문가 평가)

자료: 저자 작성

2) 분류 방법과 적용

아세안 회원국을 전략적 중요성에 따라 유형화하기 위해 본 연구는 정량적 지표와 정성적 지표를 결합하는 다층적 분류 방법을 적용하였다. 본 연구에서는 한-아세안 해양협력의 우선순위 국가를 분류하기 위해 전략적 중

요성의 네 가지 기준을 설정하였다. 이 네 가지 기준은 아세안 회원국이 역내 및 한-아세안 관계의 전략적 가치와 협력 잠재력을 다면적으로 평가하기 위한 분석 틀이다. 이를 토대로 교류 여건·사회경제적 여건·해양 생태환경·전략적 중요성·협력 실적의 영역별 지표를 대응시켜 평가 지표체계를 구성하였다.

〈표 3-18〉 아세안 해양협력 전략적 중요성 평가 체계

기준	영역	가중치	세부 지표	출처
역내 전략적 위상	교류 여건	30%	• 한-아세안 무역량(23년)	한아세안통계
			• 대아세안 총투자액(19-23년)	한아세안통계
			• 회원국별 항만 물동량(톤)(23년)	국가물류통합정보센터
			• 수산물 교역규모(23년)	수산물수출정보포털
			• 한국인 아세안 방문객 (23년)	한아세안통계
한국과의 전략적 연계성	전략적 중요성	40%	• 전문가 평가 점수(정성)	전문가 의견조사
	협력 실적	15%	• 대아세안 한국 ODA 규모(87-22년)	한아세안통계
			• 대아세안 한국 해양수산 관련 사업	자료조사
해양협력 의제 일치성	해양 지속가능성	15%	• SDG14(해양생태계) 지표점수	한아세안통계
	(교차 반영)	-	• 수산물 교역량(23년)	수산물수출정보포털
			• 회원국별 항만 물동량(톤)(23년)	국가물류통합정보센터
협력확대 잠재력	사회경제적 여건	5%	• 인구 규모(23년)	한아세안통계
			• GDP 성장률(23년)	한아세안통계
			• 1인당 GDP(23년)	한아세안통계
	(교차 반영)	-	• 대아세안 총투자액(19-23년)	한아세안통계
			• 대아세안 한국 ODA 규모(87-22년)	한아세안통계
			• 대아세안 한국 해양수산 관련 사업	자료조사
			• 전문가 평가 점수(정성)	전문가 의견조사

자료: 저자 작성

우선 역내 전략적 위상은 회원국이 아세안 내부 해양질서와 경제·물류 네트워크에서 차지하는 무게를 반영하며, 교역량, 투자액, 항만 물동량, 1인당 GDP 등 경제적 지표가 이에 대응된다. 둘째, 한국과의 전략적 연계성은 양자 및 다자협력 경험, 제도적 기반, 외교·재정적 연계성을 측정하는 것으로, ODA, 협력사업 수, 전문가 평가 점수를 중심으로 구성된다. 셋째, 해양협력 의제 일치성은 아세안 국가의 정책 우선순위와 한국의 협력 의제가 얼마나 교차하는지를 보여주며, 수산물 교역량, SDG 14 점수, 전문가 평가가 활용된다. 넷째, 협력 확대 잠재력은 미래 협력의 확장 가능성과 국제적 파급력을 평가하며, GDP 성장률, 인구, 1인당 GDP와 함께 투자·ODA·협력사업 수, 전문가 평가가 반영된다. 따라서 본 연구의 지표체계는 단순한 데이터 나열이 아니라, 전략적 중요성 기준-영역-지표 간의 논리적 연계를 기반으로 설계되었으며, 이를 통해 아세안 회원국별 협력의 현재 수준과 향후 잠재력을 종합적으로 진단할 수 있다.

본 연구에서 지표별 가중치는 전문가 의견조사 결과를 토대로 산출하였다. 2024년 8월 해양협력 및 아세안 관련 전문가 63명을 대상으로 온라인 설문을 실시하였으며, 응답자들은 한-아세안 맞춤형 해양협력 전략 수립 시 고려해야 할 주요 기준을 다중 응답 방식으로 선택하였다. 설문 결과, 해상물류·항만 인프라(57.1%), 기술협력 및 신산업(55.6%), 해양안보(52.4%), 해양수산 자원(52.4%) 등이 높은 비중을 차지하였고, 기후변화 대응(38.1%)과 개발협력 필요성(28.6%)은 중간 수준을, 역사적 친밀성(12.7%)과 기타(3.2%)는 상대적으로 낮은 비중을 보였다.[237] 이러한 결과는 우선 각 항목의 선택 비율을 집계한 뒤 전체 합계로 나누어 상대적 비중을 정규화하는 과정으로 처리되었다. 이어서 정규화된 비중은 본 연구가 설정한 다섯 개 영역에 대응시켜 그룹화하였다. 마지막으로 이 과정을 통해 경제 30%, 환경 15%, 정성 40%, 기초 5%, 협력 실적 15%라는 최종

237) 제3장 제3절 참고

가중치가 확정되었다. 즉, 가중치 부여는 전문가 의견조사 → 선택 비율 집계 → 정규화 → 영역별 그룹화 → 최종 배분이라는 절차를 거쳐 이루어졌으며, 결과적으로 산출된 가중치는 전문가 집단의 합의에 기반한 정책적 중요도를 반영한 것이라 할 수 있다.

본 연구는 아세안 회원국별 전략적 중요성을 정량적·정성적 지표를 결합하여 평가하였다. 우선, 국가별 지표 간 단위와 규모 차이를 보정하기 위해 Z-score 표준화를 실시하였다. 이를 통해 각 지표가 평균 대비 어느 정도 상대적 위치에 있는지를 수치화하였다.

$$Z_{i,j} = \frac{x_{i,j} - \mu_j}{\sigma_j}$$

여기서 x_{ij}는 국가i의 지푯값 j값, μ_j와 σ_j는 지표j의 평균과 표준편차이다. Z-score가 양수이면 해당 국가가 평균보다 높은 값을, 음수이면 평균보다 낮은 값을 가진다는 것을 의미한다. 이후, 지표별로 값의 범위가 상이해 단순 합산이 어렵기 때문에, Z-score를 다시 Min-Max 정규화하여 0~100 범위로 환산하였다. 이를 통해 모든 지표가 동일한 규모에서 비교될 수 있도록 하였다.

$$S_{i,j} = 100 \times \frac{Z_{i,j} - \min(Z_j)}{\max(Z_j) - \min(Z_j)}$$

여기서 S_{ij}는 국가i의 정규화된 지푯값을 의미하고, 각 지표 내 최솟값은 0, 최댓값은 100으로 변환된다. 최종적으로, 정규화된 지표에 대해 전문가 의견조사를 통해 도출된 가중치를 곱하여 합산함으로써 국가별 전략적 중요성 점수를 산출하였다. 최종점수는 정규화된 지표에 가중치를 곱해 합산하였다. 여기서 $Final_i$는 국가i의 최종점수, w_j는 지표별 가중치를 의미한다.

$$Final_i = \sum_j w_j \cdot S_{i,j}$$

〈표 3-19〉 아세안 회원국별 지표 Z-score와 최종 점수

구분		베트남	인도네시아	필리핀	싱가포르	말레이시아	태국	캄보디아	미얀마	브루나이	라오스
최종점수		1.26	0.93	0.60	0.28	0.20	0.00	-0.49	-0.69	-0.79	-1.29
교류여건	총무역량(23년)	2.53	0.11	-0.21	0.47	0.26	-0.16	-0.74	-0.73	-0.76	-0.77
	총투자액(19-23년)	1.88	0.58	-0.68	1.61	-0.39	-0.65	-0.39	-0.44	-0.78	-0.74
	한국인의 아세안 방문객(23년)	-0.41	-0.37	-0.57	2.43	0.55	-0.22	-0.72	-0.72	0.74	-0.72
	항만 물동량(23년)	0.91	1.78	-0.27	0.60	0.93	-0.12	-0.96	-0.97	-0.93	-0.99
	수산물 교역량(23년)	2.64	-0.12	-0.29	-0.47	-0.33	0.68	-0.53	-0.51	-0.54	-0.54
전략적 중요성	전략적 중요성	1.02	1.13	0.96	0.73	0.43	0.08	-0.85	-0.91	-1.03	-1.56
협력실적	ODA 추이(87-22년)	2.26	0.25	0.49	-0.93	-0.91	-0.80	0.59	-0.10	-0.93	0.08
	한-아세안 해양수산 협력사업	1.42	1.42	1.42	-1.01	-0.31	-0.31	-0.66	-0.66	-0.66	-0.66
해양지속가능성	SDG14(23년)	-0.22	0.82	1.05	-0.26	0.58	0.55	0.36	-0.25	-0.14	-2.50
사회경제적 여건	인구 규모(23년)	0.36	2.49	0.58	-0.75	-0.41	0.04	-0.62	-0.17	-0.81	-0.73
	GDP 성장률(23년)	0.88	0.88	1.15	-1.22	0.18	-0.79	1.09	-1.28	-1.06	0.18
	1인당 GDP(23년)	-0.45	-0.43	-0.47	2.52	-0.18	-0.33	-0.54	-0.57	0.99	-0.53

자료: 저자 작성

분석 결과를 활용하여 아세안 회원국은 핵심 전략적 해양협력국, 전략적 해양협력국, 주요 해양협력국으로 분류하였다.

〈표 3-20〉 한-아세안 해양협력 전략을 위한 회원국 분류

구분			협력 의제	최종점수 범위
분류		국가		
핵심 전략적 해양협력국	해양안보 중요성, 풍부한 해양자원 및 신산업 협력 잠재력, 기후변화 대응의 핵심적 역할	베트남 인도네시아 필리핀	• 해양안보, 수산업, 해양인프라, 해양에너지 개발 등	0.59 ~ 1.26
전략적 해양협력국	해상물류 및 항만 분야에서 높은 전략적 가치, 블루이코노미 및 기술협력 강화 가능성	싱가포르 태국 말레이시아	• 스마트항만, 디지털 해양기술, 친환경 수산업, 해양환경	0.20 ~ 0.28
주요 해양협력국	개발협력 중심의 해양 역량 구축, 해양환경보호 및 지속 가능한 수산업 발전 필요	캄보디아 라오스 미얀마 브루나이	• 해양 역량강화, 수산업 육성, 수자원 관리, 에너지·환경협력	-0.80 이하

자료: 저자 작성

2. 아세안 회원국별 해양협력 가능성 비교분석[238]

아세안 10개 회원국에 대한 조사·분석 결과, 각국의 협력 여건과 전략적 중요성, 그리고 실제 협력 가능성을 종합적으로 평가하여 세 그룹으로 구분하였다. 이를 통해 국가별 해양협력 현황과 특성을 체계적으로 비교·분석하고, 향후 협력 방향과 우선순위를 도출하고자 한다.

1) 핵심 전략적 해양협력국의 협력 가능성

베트남, 인도네시아, 필리핀은 한-아세안 해양협력에서 핵심 전략국으로

238) 〈부록 2〉의 내용을 바탕으로 작성

분류된다. 이는 한국의 해양안보·경제 구상에서 최우선 자원 배분과 전략적 집중이 요구되는 대상임을 의미한다. 이들 국가는 지정학적·경제적·자원적 측면에서 모두 아세안 내에서 중심적 위치를 차지하고 있으며, 한국이 역내 영향력과 협력 기반을 강화하기 위해 반드시 심화된 제도적 파트너십을 구축해야 할 국가들이다. 핵심 전략국 지정은 한-아세안 협력의 질적 도약을 가능하게 하는 제도적 장치이자, 한국의 대아세안 해양협력 로드맵에서 정책 우선순위를 명확히 하는 지표로 기능한다.

세 국가는 남중국해와 주요 해상교통로를 둘러싼 전략적 요충지에 있어 해양안보 협력의 필수 파트너로 평가된다. 동시에 경제적 성장 잠재력과 인구·자원의 규모는 블루이코노미 전환과 기후변화 대응 등 새로운 협력 아젠더를 추진할 수 있는 구조적 기반을 제공한다. 특히 해양공간계획, 해양안보 역량강화, 친환경·스마트 수산양식, 지속 가능한 해양관광, 해양쓰레기 관리와 같은 고부가가치 협력 분야에서 한국과의 연계성이 높으며, 한국의 기술력과 정책 경험을 활용해 실질적 성과를 창출하려는 지향점을 공유한다.

이러한 공통된 성격은 세 국가를 한-아세안 해양협력의 "핵심축(core axis)"으로 규정짓는 근거가 된다. 베트남은 포괄적 전략 동반자 관계를 기반으로, 높은 경제성장률과 지정학적 중요성을 배경으로 해양공간계획 수립, 항만 현대화, 스마트 수산양식 협력, 해양안보 강화 등에서 협력 가능성이 크다. 특히 남중국해 안보 문제를 둘러싼 긴장 속에서 한국과의 협력은 안정적 해양질서 구축에 기여할 수 있다. 인도네시아는 아세안 최대 인구와 방대한 해양영역을 가진 국가로, 해양환경 관리, 연안 레질리언스 증진, 해양생태 복원, 친환경 수산양식 분야에서 협력이 활발히 이루어지고 있으며, 향후 해양바이오, 재생에너지, 해양과학기술로 협력 분야가 확대될 수 있다. 이는 인도네시아가 추진하는 블루이코노미 전략과 직접적으로 부합한다. 필리핀은 남중국해 영토분쟁이라는 지정학적 변수와 해양안보 수

요가 결합되어 한국과의 해양안보 협력이 절실하다. 동시에 관광산업과 연계된 지속 가능한 해양관광, 스마트 수산양식, 해양쓰레기 관리 등 환경·경제 분야에서도 협력 수요가 뚜렷하다. 정부 차원의 적극적 협력 의지는 이러한 분야에서의 성과 창출 가능성을 높이고 있다.

〈표 3-21〉 핵심 전략적 해양협력국의 협력 가능성 비교

구분	협력 여건	협력 가능성	주요 협력 내용
베트남	• 높은 경제성장률 • 포괄적 전략 동반자 관계 • 남중국해 지정학적 중요성	• 매우 높음 • 해양도시, 디지털 경제, 해양공간계획, 해양에너지 및 안보협력 수요	• 해양공간계획 수립 • 스마트 해양도시 건설 • 해양에너지, 항만 현대화 및 인프라 개발 • 스마트 수산양식 인적교류 및 기술협력 • 해양안보 협력
인도네시아	• 아세안 최대 인구, 풍부한 해양자원 • 전략적 동반자 관계 • 재해 및 해양환경 문제 관심도 높음	• 매우 높음 • 블루이코노미, 기후변화, 해양환경 및 생태계 관리 기술협력 수요	• 연안 레질리언스 증진 • 해양생태 복원 • 친환경 수산양식 기술 및 지식 교류 • 해양쓰레기 관리 협력 • 해양바이오 및 재생에너지 기술협력 • 해양과학기술협력
필리핀	• 남중국해 전략적 위치, 안보 협력 필수 • 전략적 동반자 관계 • 관광자원 관련 높은 개발 잠재력	• 매우 높음 • 해양안보 강화, 해양쓰레기 및 해양관광 협력 희망	• 해양안보 및 해양법·정책집행능력 강화 • 친환경 및 스마트 수산양식 기술 및 인적 교류 • 지속 가능한 해양관광 인프라 구축 • 해양쓰레기, 해양 수질 개선 등 해양환경 관리

자료: 저자 작성

세 국가는 한국의 해양안보 및 경제협력 전략에서 최우선 자원 배분 대상으로, 제도적 기반 강화와 협력 심화가 필수적이다. 단기적 협력사업을 넘어, 공동 로드맵·상설 협의체·성과관리 체계와 같은 제도적 장치를 마련해야 지속성과 신뢰성을 확보할 수 있다. 또한 이들 핵심 전략국을 중심으로 한 협력의 제도화는 다른 아세안 회원국과의 협력 확산에도 파급효과를 가져올 수 있다. 따라서 베트남, 인도네시아, 필리핀은 한-아세안 해양협력의 우선순위를 제도적으로 뒷받침할 전략적 거점이며, 향후 한국의 해양정책 외교에서 협력의 심화와 제도화를 통해 공동 번영의 핵심 축으로 자리할 필요가 있다.

2) 전략적 해양협력국의 협력 가능성

전략적 해양협력국에는 말레이시아, 싱가포르, 태국이 포함된다. 이들 국가는 특정 해양 분야에서 전략적 가치가 높아, 한국이 기술·인프라 중심의 선택적 협력을 집중적으로 강화해야 할 파트너로 평가된다. 협력 범위가 핵심 전략국에 비해 다소 제한적이라는 특성이 있으나, 해양안보, 스마트항만, 디지털 해양산업과 같은 특화 영역에서 전략적 연결고리 역할을 수행한다는 점에서 지정의 의미가 크다.

세 국가는 공통으로 아세안 내에서 상대적으로 높은 경제 수준과 우수한 기술 역량을 보유하고 있으며, 해양관광, 스마트항만, 디지털 해양정보 관리 등 특정 분야에서 강점이 있다. 특히 해양 치안과 교통관제, 디지털 해양산업, 친환경 관광 및 바이오 산업은 공통으로 협력 가능성이 높게 평가되는 영역이다. 따라서 이들 국가는 한국과의 협력이 전방위적으로 확대되기보다는, 전문성과 실질적 경제 효과가 큰 분야에 선택과 집중이 이뤄지는 성격을 갖는다.

말레이시아는 높은 소득 수준과 발달된 해양관광 인프라를 기반으로 협

력의 경제적 시너지가 크다. 현재 해양 치안 및 해상교통관제센터 구축 등 안보 분야에서 협력이 진행되고 있으며, 해양관광 및 해양바이오 산업에 대한 관심도 높아지고 있다. 향후 해양바이오 기술협력, 기후변화 및 에너지 전환 대응, 해양관광 활성화 분야에서 실질적인 협력 성과를 창출할 수 있을 것이다. 싱가포르는 아세안 해양경제·안보 협력의 거점국으로서 해양영역인식(MDA)과 해양정보공유 체계 구축에서 중요한 역할을 담당한다. 또한 세계적 물류 허브이자 스마트항만 개발 경험을 바탕으로, 디지털 해양기술, 스마트 해양도시, 해양 데이터 공유·활용 등 혁신적 협력차원에서 전략적 파트너로 기능할 수 있다. 태국은 아세안 내 대표적 관광산업 국가로, 해양관광과 환경보호 수요가 크다. 최근에는 해양바이오 산업과 스마트 해양관광에 대한 관심이 확대되고 있으며, 한국과는 스마트 해양관광 인프라 구축, 해양바이오 기술협력, 해양환경 관리 기술 이전 등에서 협력 여건과 가능성이 높다.

〈표 3-22〉 전략적 해양협력국의 협력 가능성 비교

구분	협력 여건	협력 가능성	주요 협력 내용
말레이시아	• 높은 소득 수준 • 해양관광 인프라 발달 • 해양 범죄 및 안전 협력 필요성 존재 • 전략적 동반자 관계	• 높음 • 해양 범죄 대응 및 바이오산업 협력 확대 수요	• 해양안전 및 교통관제 시스템 구축 • 해양바이오 기술협력 • 해양관광 인프라 구축 • 기후변화 대응(온실가스 감축, CCUS, 수소· SMR 협력)
싱가포르	• 글로벌 선진국 위상 확보 • 높은 기술력 및 정보공유 능력 보유 • 아세안 내 핵심리더 국가 • 전략적 협력관계	• 높음 • 스마트 해양도시, 해양정보 및 디지털 협력 강화 수요	• MDA 시스템 구축 • 해양정보공유체계 • 스마트항만 및 해양도시 구축 협력 • 디지털 해양기술협력

구분	협력 여건	협력 가능성	주요 협력 내용
태국	• 관광 산업 발달로 해양환경 관리 필요성 높음 • 해양바이오산업 관심도 증가 • 전략적 협력관계	• 높음 • 해양관광 및 환경 분야 협력 확대 희망	• 스마트 해양관광 인프라 구축 • 스마트 및 친환경 수산양식 인적 교류와 기술협력 • 해양바이오 산업 협력 • 해양환경 관리 기술협력

자료: 저자 작성

이들 세 국가는 특정 해양 분야에서 전략적 가치를 발휘할 수 있는 파트너로서, 한국은 협력의 선택과 집중을 통해 성과를 극대화해야 한다. 해양치안, 스마트항만, 디지털 해양정보, 관광 및 바이오 산업과 같은 전문성을 필요로 하는 분야에서 상설 협의체나 공동 프로젝트 기반을 제도화하는 것이 필요하다. 이를 통해 협력의 지속성과 가시성을 높일 수 있으며, 동시에 이러한 선택적 협력이 다른 아세안 회원국으로 확산되는 파급효과를 기대할 수 있다. 결국 말레이시아, 싱가포르, 태국은 한국의 해양 외교와 블루이코노미 전략에서 전략적 거점국으로 자리매김할 수 있다.

3) 주요 해양협력국의 협력 가능성

주요 해양협력국에는 캄보디아, 미얀마, 브루나이, 라오스가 포함된다. 이들 국가는 경제·제도적 역량이 상대적으로 취약하고 협력 여건이 제한적이지만, 한-아세안 협력의 포괄성을 담보하고 해양협력의 저변을 확대하기 위해 반드시 포함되어야 하는 파트너들이다. 단기적으로는 협력 효과가 크지 않을 수 있으나, 장기적으로 개발협력과 역량 구축을 통해 협력 기반을 넓혀야 할 전략적 관리 대상이라는 점에서 지정의 의미가 크다. 네 국가는 모두 낮은 경제 발전 단계, 정치적 불안정성, 또는 지리적 제약으로 인해 직접적인 해양협력 추진 역량이 부족하다. 현재 협력은 대부분 ODA 기반의 소규모 환경·인프라 사업이나 간접적 협력에 국한되고 있지만, 기후변

화 대응, 해양환경보호, 수자원 관리 등 장기적 협력 수요는 공통으로 존재한다. 이러한 점에서 이들 국가는 단기적 성과보다는 기반 조성과 역량강화를 목표로 하는 중장기 협력이 적합하며, 한국의 지원을 통해 협력 여건을 점진적으로 개선할 수 있다.

국가별로 살펴보면, 캄보디아는 작은 경제 규모와 미흡한 해양 인프라로 인해 협력의 범위가 제한적이지만, 기후변화 대응, 소규모 해양환경 관리, 항만 인프라 개선과 같은 특정 분야에서 협력 기반을 점진적으로 확대할 가능성이 있다. 미얀마는 정치적 불안정성으로 단기 협력 여건이 매우 열악하지만, 향후 정치가 안정화될 경우 해양환경보호, 기후변화 대응, 수산업 발전 분야에서 협력의 폭을 넓힐 수 있을 것으로 전망된다. 브루나이는 경제 규모는 작지만 해양자원 의존도가 높고 환경보호 의지가 강하다는 특성을 지닌다. 이에 따라 해양자원 관리와 소규모 해양환경·생태 보호 프로젝트를 중심으로 협력 가능성이 존재하며, 특화된 협력 모델을 활용하면 점진적으로 협력을 확대할 수 있다. 라오스는 내륙국으로 직접적인 해양협력이 불가능하지만, 메콩강 유역을 통한 수자원 관리와 생태계 보존 차원의 간접적 해양협력이 가능하다. 이는 아세안 차원의 환경 및 수자원 관리 틀과 연계될 수 있는 영역이다.

〈표 3-23〉 주요 해양협력국의 협력 가능성 비교

구분	협력 여건	협력 가능성	주요 협력 내용
캄보디아	• 경제적 초기 단계로 인프라 부족 • 한국 지원 필요성 존재	• 중간 • 해양환경 관리 및 기후변화 대응 협력 가능	• 소규모 해양환경 관리 사업 • 기후변화 대응 및 소규모 인프라 지원
미얀마	• 정치적 불안정성으로 협력 제한적 • 중장기 협력 여건 대비 필요	• 낮음(단기), 중간(장기) • 안정화 후 해양경제 및 환경협력 가능	• 중장기적 환경관리 협력 • 소규모 기후변화 대응 협력

구분	협력 여건	협력 가능성	주요 협력 내용
브루나이	• 작은 경제 규모 • 해양자원 의존도 높음 • 해양환경보호 필요	• 낮음 • 해양환경 관리 및 해양자원 협력 가능성	• 소규모 해양환경 및 생태 보호 협력 • 지속 가능한 해양수산자원 관리 협력
라오스	• 내륙국 해양협력 제한 • 메콩강 유역 협력 가능	• 낮음(간접협력) • 메콩강 유역 관리 통해 간접 협력 가능성	• 메콩강 유역 관리 협력 • 간접적 해양환경협력

자료: 저자 작성

따라서 주요 해양협력국과의 협력은 단기적 성과 창출보다는 중장기적 기반 조성과 역량강화를 제도화하는 방향으로 추진해야 한다. 한국은 ODA, 한-메콩 협력, 아세안 환경협력체제 등 기존의 다자 플랫폼을 적극 활용하여 소규모라도 지속 가능한 협력 메커니즘을 마련할 필요가 있다. 또한 정치적 불안정성, 내륙 국가라는 지리적 제약 등 구조적 한계를 제도적 장치로 보완함으로써 장기적 협력 기반을 마련해야 한다. 결과적으로 캄보디아, 미얀마, 브루나이, 라오스는 한국의 해양 외교에서 포괄성과 균형성을 상징하는 파트너로, 향후 역량강화와 환경 관리 중심의 제도화 과정을 통해 협력의 지평을 점진적으로 확대해 나갈 것으로 전망된다.

제3절 한-아세안 해양협력 전문가 인식 진단 분석

1. 진단 체계 개요

한-아세안 해양협력 진단과 전망분석은 한국과 아세안 간 해양협력의 현황과 한계를 종합적으로 파악하기 위해 전문가 의견조사를 기반으로 수행되었다. 조사는 2025년 8월 1일부터 8월 22일까지 온라인 설문 방식으로 진행되었으며, 총 63명의 전문가가 응답하였다. 응답자는 대학·연구기관, 정부 부처, 민간·비영리 기구 등 다양한 분야에 소속된 전문가로 구성되어 있어 학술적 분석과 정책적 실무 경험이 균형 있게 반영되었다. 응답자 분포를 보면, 기관별로는 대학·연구원 소속이 44명으로 전체의 69.8%를 차지하여 학술적·분석적 시각이 두드러졌고, 정부 소속은 14명(22%)으로 정책적 실무 경험이 반영되었다. 기업 및 시민사회 등 기타 집단은 다섯 명(8%)으로 상대적으로 비중이 낮았다. 전문 분야별로는 해양 분야 전문가가 40명(63%), 해양 외 분야(외교, 아세안, 대외관계 등) 전문가가 23명(37%)으로 구성되어, 해양 분야 전문가의 평가가 조사 결과에 영향을 미쳤다. 이러한 표본 분포는 응답자의 배경에 따라 인식 차이가 발생할 수 있음을 보여주며, 결과 해석 과정에서 이를 고려하는 것이 필요하다.

〈표 3-24〉 전문가 의견조사의 응답자 분포

단위: 명, %

구분		샘플 수	비중
소속기관	대학·연구원	44	69.8
	정부	14	22.2
	기타(기업·시민사회)	5	7.9
전문 분야	해양 분야	40	63.5
	해양 외 분야(외교, 아세안, 대외관계 등)	23	36.5

자료: 저자 작성

이번 조사는 단순히 협력 현황을 기술하는 데 그치지 않고, 한국이 아세안과의 해양협력을 얼마나 전략적 의지와 시각을 가지고 추진하고 있는지를 확인하는 것을 중요한 목표로 삼았다. 즉, 외부 평가가 아닌 우리 측 관점에서 한-아세안 해양협력의 성과와 제약을 어떻게 인식하고 있는지를 점검하고, 이를 토대로 향후 협력의 구체적 방향을 설정하기 위한 출발점으로 설계되었다.

〈표 3-25〉 전문가 의견조사 체계와 내용

범주		주요내용
목적		• 한국의 관점에서 한-아세안 해양협력 성과와 한계 진단 • 향후 해양협력의 전략적 방향과 실행 과제에 대한 전문가 인식 확인
내용	① 해양협력 진단	• 한-아세안 해양협력 수준 및 전반적 성과 평가 • 기존 협력과제와의 비교·분석을 통한 협력 수준 진단
	② 전략적 인식	• 아세안이 전략적 파트너로서 갖는 의미와 중요성 인식 • 아세안 중심성과 연계성, 한국의 전략적 연계 평가 • AOIP, ACV 2045 등과 한국 해양 정책과의 연계 검토
	③ 향후 전략방향과 과제	• 우선 협력해야 할 현안 도출 및 중점 분야별 구체적 실행 방안 검토 • 회원국별 맞춤형 전략의 적정성 • 한-아세안 해양협력의 장기적 비전과 정책적 제언 마련

자료: 저자 작성

본 조사 체계는 크게 세 가지 범주로 구성된다. 먼저 해양협력 진단에서는 한-아세안 해양협력의 수준과 전반적 성과를 평가하고, 기존 협력과제와의 비교·분석을 통해 현 단계 협력 수준을 진단하였다. 이어서 전략적 인식에서는 한국이 아세안을 전략적 파트너로 인식하는 의미와 중요성을 확인하고, 아세안 중심성과 연계성이 한국의 대외 전략과 어떻게 연결되는지 검토하였다. 또한 AOIP와 아세안 공동체 비전 2045 등 주요 아세안 전략이 한국의 해양 정책 구상에 미치는 관련성을 평가하였다. 마지막으로 향후 전략방향과 과제에서는 우선으로 협력해야 할 현안을 도출하고, 이를

실행하기 위한 구체적 방안을 검토하였다. 동시에 회원국별 맞춤형 전략의 적정성을 평가하고, 장기적 비전과 정책적 제언 마련을 통해 지속 가능한 협력의 방향성을 모색하였다.

또한 이번 조사 결과는 단순 빈도분석에 그치지 않고, 소속 기관별·전문 분야별 교차분석과 카이제곱 검정 등을 통해 통계적 유의성을 검증하였다. 그 결과, 해양협력 수준과 전략적 파트너 인식 항목에서 해양 전문가와 비해양 전문가 간 유의미한 차이가 확인되었으며, 이는 향후 정책 설계 시 집단별 인식 차이를 고려할 필요성을 보여준다. 이러한 조사와 진단을 통해 한국과 아세안 간 해양협력이 전반적 협력관계에 비해 상대적으로 미흡한 수준임이 드러났으며, 동시에 전략적 파트너십의 필요성과 협력 구조의 보완 방향이 구체적으로 도출되었다. 진단 체계는 따라서 현황을 평가하는 동시에, 향후 실행 가능한 전략을 설계하기 위한 기초자료의 역할을 수행한다.

2. 한-아세안 해양협력 성과와 한계 진단

이 부문은 전문가 의견조사를 토대로 한-아세안 해양협력 성과와 한계를 체계적으로 진단하는 데 목적이 있다. 분석은 협력 수준에 대한 전반적 인식, 한국의 전략적 파트너십 평가, 협력의 미흡·보완 필요 부문, 아세안 중심성과 연계성, 그리고 아세안 전략과 해양협력의 연계 평가까지 포괄한다. 이를 통해 현재까지의 협력이 어느 정도 성과를 거두었는지, 동시에 어떠한 제약과 한계가 존재하는지를 규명함으로써, 향후 협력체계 개선을 위한 근거를 제공하고자 한다.

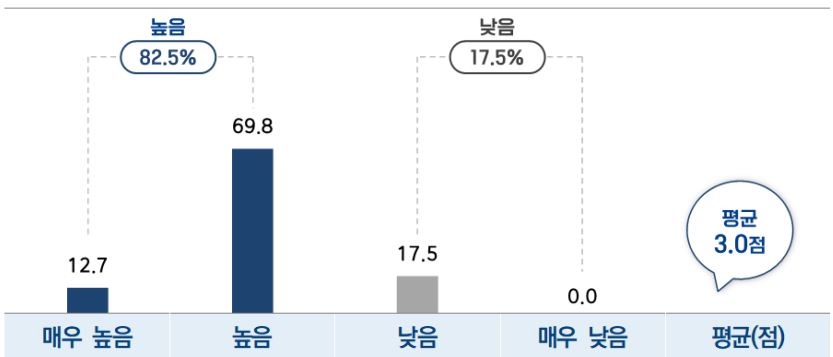
1) 한-아세안 해양협력 수준 진단과 평가

이 부문의 목적은 한-아세안 해양협력의 전반적 수준과 전략적 의미를 종합적으로 진단하고, 이를 토대로 향후 협력의 발전 방향을 제시하는 데 있다. 이를 위해 협력의 성과와 체감도를 전문가 인식을 통해 검토하고, 한국이 아세안을 해양협력의 전략적 파트너로 인식하는 근거와 그 실질성을 확인하였다. 또한 현 단계에서 드러난 미흡한 부분과 보완이 필요한 영역을 구체적으로 도출하여, 제도적 기반과 실행력을 강화할 수 있는 정책적 개선 과제를 마련하고자 하였다. 아울러 기관 및 전문 분야별 차이를 분석함으로써 협력 수요와 기대를 세밀하게 반영하고, 다층적·포괄적 협력 전략의 수립에 활용될 수 있는 기초자료를 제공하는 데 중점을 두었다.

전문가 의견조사 결과, 한-아세안의 전반적 협력 수준은 전체 평균 3.0점으로 나타났으며, 응답자의 82.5%가 '높음' 이상으로 긍정적으로 평가하였다. 그러나 소속 기관별로는 유의미한 차이가 존재하였다.

〈그림 3-11〉 한-아세안의 전반적 협력 수준

단위: %, 점



자료: 전문가 의견조사(n=63)

정부 소속 응답자의 경우 모든 응답자가 긍정적으로 평가('매우 높음' 28.6%, '높음' 71.4%)하여 협력 성과에 대한 확신이 강하게 드러났다. 대학·연구원 집단은 81.8%가 긍정적으로 평가했으나, 18.2%는 '낮음'으로 응답하여 부분적으로 성과에 대한 인식이 낮았다. 이는 정부가 정책적 성과를 높게 평가하는 것과 달리, 학계·민간은 체감 성과에 대해 상대적으로 신중한 태도를 유지하고 있음을 보여준다. 정부가 주도해 온 협력은 일정한 성과를 거두었으나 한계도 뚜렷해, 앞으로는 범위를 확대해 민간·학계와 연계하고 현장 체감도가 반영되는 협력 구조로 보완할 필요가 있다.

〈표 3-26〉 한-아세안의 전반적 협력 수준의 소속 기관별 인식

단위: %

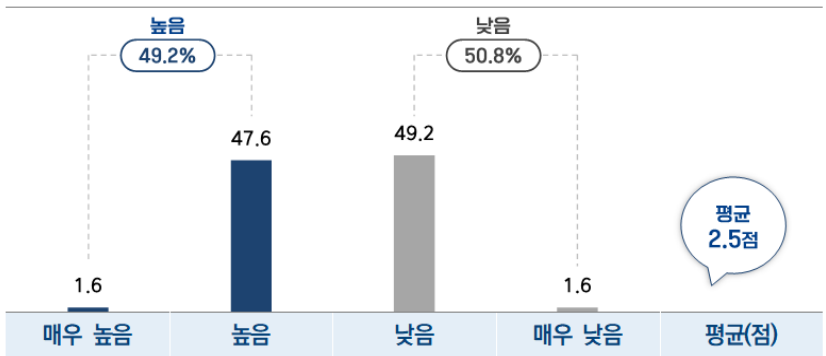
구분	매우 높음	높음	낮음	매우 낮음	평균 점수
대학·연구원	9.1%	72.7%	18.2%	0.0%	2.9
정부	28.6%	71.4%	0.0%	0.0%	3.3
기타(기업·시민사회)	0.0%	40.0%	60.0%	0.0%	2.4
전체(n=63)	12.7%	69.8%	17.5%	0.0%	3.0

주: χ^2=12.20, df=4, p=0.016〈0.05 수준에서 유의미한 차이 존재
자료: 전문가 의견조사(n=63)

한-아세안의 해양협력 수준은 전체 평균 2.5점으로 나타났다. 응답 분포를 보면, '매우 높음' 1.6%, '높음' 47.6%, '낮음' 49.2%, '매우 낮음' 1.6%로, 긍정 응답(49.2%)과 부정 응답(50.8%)이 거의 동일한 수준으로 갈렸다.

〈그림 3-12〉 한-아세안의 해양협력 수준

단위: %, 점



자료: 전문가 의견조사(n=63)

이는 전반적 협력 수준에 대해서는 긍정 응답이 압도적으로 높았던 반면, 해양협력의 수준에 대한 평가는 집단별로 상이하게 나타났음을 보여준다. 전문 분야별로 보면, 해양 분야 전문가는 65.0%가 협력 성과를 긍정적으로 평가하였으며('매우 높음' 2.5%, '높음' 62.5%), 응답자의 대다수가 협력 성과를 긍정적으로 평가하는 경향을 보였다. 반면 해양 외 분야 전문가는 78.3%가 협력 수준을 '낮음'으로 평가해 전반적으로 부정적인 인식을 나타냈고, 이러한 두 집단 간 인식 차이는 통계적으로 유의하게 확인되었다. 이는 해양협력의 성과 인식이 일부 전문영역에 집중되어 있음을 시사하며, 향후 협력 성과가 범분야적으로 공유·확산될 수 있도록 보다 개방적이고 확장된 협력 구조와 추진 노력이 요구됨을 의미한다.

〈표 3-27〉 한-아세안 해양협력 수준의 전문 분야별 인식

단위: %, 점

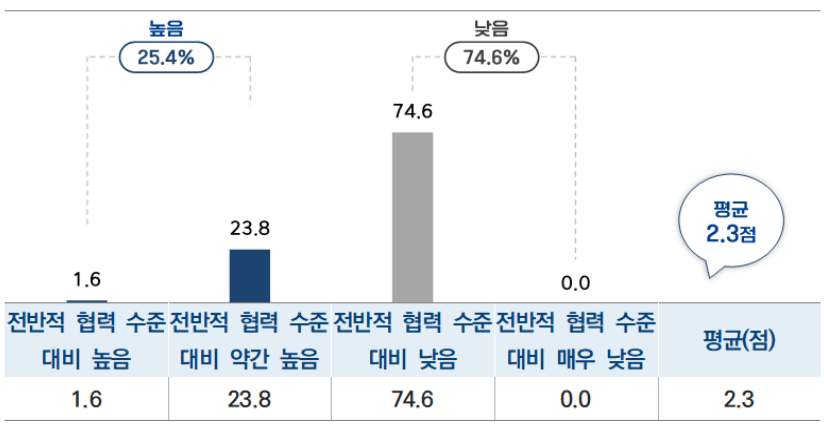
구분	매우 높음	높음	낮음	매우 낮음	평균 점수
해양 분야	2.5	62.5	32.5	2.5	2.6
해양 외 분야	0.0	21.7	78.3	0.0	2.2
전체(n=63)	1.6	47.6	49.2	1.6	2.5

주: χ^2=12.46, df=3, p=0.006〈0.01 수준에서 유의미한 차이 존재
자료: 전문가 의견조사(n=63)

한-아세안의 전반 대비 해양협력 수준은 전체 평균 2.7점으로 나타났다. 응답 분포를 보면, '매우 높음' 1.6%, '높음' 23.8%, '낮음' 74.6%로, 전체 응답자의 74.6%가 해양협력이 전반적 협력 수준보다 낮다고 평가하였다. 이는 전반적 협력 수준과 해양협력 수준에서 긍정 응답 비율이 절반 이상이었던 것과 비교할 때, 해양 분야가 전반 성과에 비해 뒤처진다는 인식이 광범위하게 확산하고 있음을 보여준다.

〈그림 3-13〉 한-아세안 전반적 협력 수준 대비 해양협력 수준

단위: %, 점



자료: 전문가 의견조사(n=63)

전문 분야별로는 해양 분야 전문가의 경우 긍정 응답이 35.0%였으나, 부정 응답이 65.0%로 과반을 차지했다. 반면 해양 외 분야 전문가는 긍정 8.7%, 부정 91.3%로 압도적으로 부정적인 시각을 나타냈다. 즉, 전문가 집단 전반이 해양협력을 전반적 협력에 비해 낮게 평가하고 있으며, 특히 해양 외 분야 전문가들의 인식은 매우 비판적이다. 이는 해양협력이 특정 분야 성과에 머무르고 있으며, 전반 협력 성과와의 연계성이 약하다는 점을 반영한다. 따라서 해양협력 성과를 보다 범분야적으로 확산하고, 전반 협력 성과와 균형 있게 연계되도록 전략적 보완이 필요하다.

〈표 3-28〉 한-아세안 전반적 협력 수준 대비 해양협력 수준의 전문가 인식 수준

단위: %, 점

구분	매우 높음	높음	낮음	매우 낮음	평균 점수
해양 분야	2.5	32.5	65.0	0	2.6
해양 외 분야	0.0	8.7	91.3	0	2.1
전체(n=63)	1.6	23.8	74.6	0	2.7

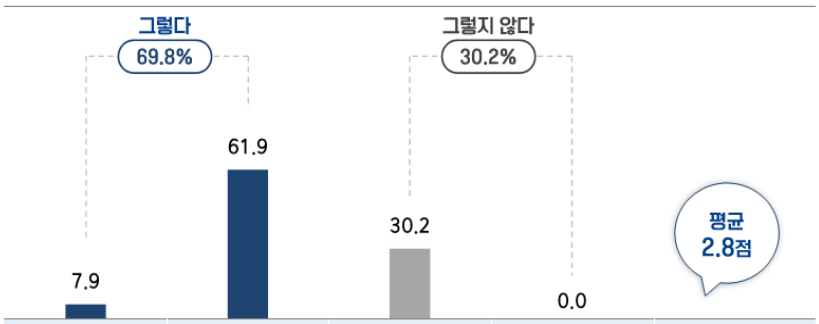
주: 독립표본 t-검정 결과, 해양 분야와 해양 외 분야 간 평균 차이는 통계적으로 유의함(t=-2.76, p=0.008<0.01)
자료: 전문가 의견조사(n=63)

2) 해양협력의 전략적 파트너 인식 수준

전문가 의견조사 결과, 한국이 아세안을 해양협력의 전략적 파트너로 인식한다는 응답은 전체 평균 2.8점으로 나타나났다. 응답자의 69.8%가 '매우 그렇다'(7.9%) 또는 '그렇다'(61.9%)로 긍정적으로 응답했고, '그렇지 않다'는 30.2%로 나타나 부정적 인식도 일정 부분 나타났다. 전반적으로 긍정적 인식이 우세하나, 10명 중 세 명은 전략적 파트너십에 회의적인 시각이 나타났다.

〈그림 3-14〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 수준

단위: %, 점



매우 그렇다	그렇다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다	평균(점)
7.9	61.9	30.2	0.0	2.8

자료: 전문가 의견조사(n=63)

기관별 차이를 살펴보면, 정부 응답자의 78.5%가 긍정적으로 답하며 가장 높은 비율을 보였고, 대학·연구원 집단은 65.9%가 긍정적이지만 부정 응답도 34.1%에 달해 상대적으로 비판적인 시각이 혼재되어 있었다. 그러나 통계 검증 결과, 기관 간 분포 차이는 유의미하지 않았다. 반면 전문 분야별 분석에서는 통계적으로 뚜렷한 차이가 확인되었다. 해양 전문가 집단은 응답자의 82.5%가 긍정적으로 답해 압도적으로 높은 인식을 보였고 평균 점수는 2.1로 나타났다. 이에 비해 해양 외 분야 전문가 집단은 긍정 응답이 47.8%에 불과하고 부정 응답이 52.2%로 절반을 넘어서, 전략적 파트너십에 대한 인식이 상당히 낮았다. 통계 검증에서도 이러한 차이는 유의미한 것으로 나타났다. 한-아세안 협력에 대한 전반적 수준 평가는 평균 3.0점, 긍정 응답 비율 82.5%로 대체로 높은 평가를 받았다.

그러나 한국이 아세안을 해양협력의 전략적 파트너로 인식한다는 질문에서는 평균 2.2점, 긍정 응답 비율 69.8%로 다소 낮게 나타났다. 이는 협력 자체는 활발하고 긍정적으로 평가되지만, 그 성과가 전략적 동반자 관계로

까지 체감되지 못하고 있음을 보여준다. 특히 해양 외 전문가 집단에서 부정적 인식이 절반을 넘은 것은 협력의 범위가 해양 분야에 편중되어 있음을 반영한다. 따라서 앞으로는 협력의 성과를 다분야로 확산하고 제도화하여, 전반적 협력 성과가 전략적 파트너십 인식으로 자연스럽게 연결되도록 하는 정책적 보완이 필요하다.

〈표 3-29〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 수준 비교

단위: %, 점

구분		매우 높음	높음	낮음	매우 낮음	평균 점수
기관	대학·연구원	6.8	59.1	34.1	0	2.3
	정부	7.1	71.4	21.4	0	2.1
	기타(기업·시민사회)	20.0	60.0	20.0	0	2
전문	해양 분야	10.0	72.5	17.5	0	2.1
	해양 외 분야	4.3	43.5	52.2	0	2.5
전체(n=63)		7.9	61.9	30.2	0	2.2

주: 1) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=2.01, df=4, p=0.734〉0.05)
2) 전문 분야별 분포 차이는 통계적으로 유의함(x^2=8.40, df=2, p=0.015〈0.05)
자료: 전문가 의견조사(n=63)

한국이 아세안을 해양협력의 전략적 파트너로 인식하는 이유는 주로 자원·공급망 및 해상교통로(39.7%), 미·중 경쟁 구도 속 전략적 균형 유지(38.1%), 해양기술·수산양식·재생에너지 등 해외시장 진출(36.5%), 해양오염·해수면 상승 등 기후변화 공동 대응(36.5%)과 같은 경제·안보·환경적 요인에 집중되어 있었다. 반면, 해양수산 인력 교류 및 해양관광 활성화(12.7%)나 기존 협력 메커니즘 활용·확대(14.3%)와 같은 제도적·문화적 요인은 상대적으로 낮게 평가되었다.

〈표 3-30〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 이유

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 해외시장 진출(해양기술·수산양식·재생에너지 등)	23	36.5
② 전략적 자원·공급지 및 해상교통로	25	39.7
③ 전략적 균형 유지(미·중 경쟁 등)	24	38.1
④ 기후변화 대응 공동 해결	23	36.5
⑤ 인력 교류·해양관광 활성화	8	12.7
⑥ 기존 협력 메커니즘 활용·확대로 성과 창출	9	14.3
⑦ 글로벌 해양질서 및 평화적 해결	13	20.6

자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

기관별로는 정부 응답자가 기후변화 대응(12.7%)과 전략적 균형 유지(11.1%)를 상대적으로 많이 선택해 외교·안보적 관점을 강조하였다. 대학·연구원 집단은 자원·공급망(31.7%)과 전략적 균형(23.8%)에 높은 비중을 두며 구조적·분석적 접근을 보였다. 반면, 기업·시민사회 집단은 해외시장 진출(6.3%)을 압도적으로 강조하여 경제적 이해와 직접 연결된 인식을 드러냈다. 전문 분야별로 보면, 해양 전문가 집단은 해외시장 진출(31.7%)과 기후변화 대응(31.7%)을 최우선 요인으로 꼽았으며, 자원·공급망(25.4%)과 전략적 균형(23.8%)도 고르게 선택하여 산업·환경·안보가 균형된 인식을 보였다. 이에 비해 비해양 전문가 집단은 자원·공급망(14.3%)과 전략적 균형(14.3%)에 집중하였으나, 해외시장 진출(4.8%)과 기후변화 대응(4.8%)의 비율은 상대적으로 낮아, 해양협력의 경제적·환경적 의미를 체감하지 못하는 경향이 확인되었다. 종합하면, 한국이 아세안을 전략적 파트너로 인식하는 근거는 공급망 안정, 지역 안보 균형, 기후변화 대응, 시장 기회라는 다층적 가치에 집중되어 있으나, 집단별 강조점은 차별화되어 있다. 정부와 해양 전문가 집단은 포괄적 시각을 보이는 반면, 해양 외 전문가 집단은 제한된 요인에 주목하는 경향이 강하다. 이는 향후 정책 설계에서 협력의 다분야적 확산과 성과 공유를 강화하고, 특히 해양 외 다른 분야와

민간 영역에서도 전략적 파트너십의 가치를 체감할 수 있도록 협력 구조를 보완해야 함을 시사한다.

〈표 3-31〉 해양협력의 전략적 파트너 인식 이유 비교

단위: %, 명

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
① 해외시장 진출(해양기술·수산양식·재생에너지 등)	20.6 (13)	9.5 (6)	6.3 (4)	31.7 (20)	4.8 (3)	36.5 (23)
② 전략적 자원·공급지 및 해상교통로	31.7 (20)	4.8 (3)	3.2 (2)	25.4 (16)	14.3 (9)	39.7 (25)
③ 전략적 균형 유지(미·중 경쟁 등)	23.8 (15)	11.1 (7)	3.2 (2)	23.8 (15)	14.3 (9)	38.1 (24)
④ 기후변화 대응 공동 해결	22.2 (14)	12.7 (8)	1.6 (1)	31.7 (20)	4.8 (3)	36.5 (23)
⑤ 인력 교류·해양관광 활성화	9.5 (6)	3.2 (2)	0.0 (0)	11.1 (7)	1.6 (1)	12.7 (8)
⑥ 기존 협력 메커니즘 활용·확대로 성과 창출	9.5 (6)	4.8 (3)	0.0 (0)	12.7 (8)	1.6 (1)	14.3 (9)
⑦ 글로벌 해양질서 및 평화적 해결	14.3 (9)	3.2 (2)	3.2 (2)	15.9 (10)	4.8 (3)	20.6 (13)

주: 1) 비중(%)은 전체 응답자 수(63명) 대비 개별 응답 건수임
2) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=11.24, df=12, p=0.51)
3) 전문 분야별 분포 차이는 통계적으로 유의함(x^2=14.68, df=7, p=0.04, p<0.05)
자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

3) 해양협력의 미흡·보완 필요 부문

한-아세안 해양협력에서 가장 미흡하거나 보완이 필요한 분야로는 "협력 사업 및 프로그램의 구체적·실질적 이행 부족"(65.1%)이 가장 많이 지적되었다. 이어 "협력 플랫폼 부족"(58.7%)과 "재정 지원 및 자금 부족"(55.6%)이 뒤를 이었으며, "맞춤형 협력 전략 부재"(41.3%), "민간 협력 미흡"(36.5%)

과 “해양 감시·모니터링 정보공유 체계 부족”(34.9%) 역시 다수 응답자가 지적한 영역으로 나타났다. 이는 단순한 정책 합의 수준을 넘어, 실행력 확보와 제도화, 그리고 재원 운용 메커니즘 강화가 시급함을 의미한다.

〈표 3-32〉 현재 해양협력의 미흡 및 보완 필요 분야

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중(%)
① 협력 플랫폼 부족 (논의·이행 지속 추진 기반 부재)	37	58.7
② 협력사업·프로그램의 구체적 실행 및 이행 부족	41	65.1
③ 해양 감시·모니터링·정보공유 체계 부족	22	34.9
④ 재정 지원 및 자금 부족	35	55.6
⑤ 맞춤형 협력 전략 개발 부족	26	41.3
⑥ 민간 협력 및 공동 대응 미흡	23	36.5
⑦ 기타	3	4.8

자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

기관별로 살펴보면, 대학·연구원 집단은 협력 플랫폼 부족(41.3%)과 이행 부족(44.4%)에 높은 비중을 두었으며, 정부 집단은 전반적으로 낮은 응답 비율을 보여 상대적으로 문제 인식이 약한 것으로 나타났다. 반면 기업·시민사회 집단은 플랫폼 부족(6.3%)과 민간 협력 미흡(6.3%)을 동시에 지적하여, 민간 차원에서의 체감도가 강하게 반영되었음을 보여준다. 전문 분야별로는 해양 전문가 집단이 협력 플랫폼 부족(31.7%)과 이행 부족(39.7%)을 중점적으로 지적한 반면, 비해양 전문가 집단은 재정 부족(25.4%)과 플랫폼 부족(27.0%) 등 보다 다양한 항목을 고르게 선택하는 경향을 보였다. 통계 검증 결과, 기관별 차이는 유의하지 않았으나, 전문 분야별 응답 분포는 통계적으로 유의한 차이를 보였다. 이는 해양 전문가들이 협력의 추진체계와 이행력을 보다 직접적으로 문제로 인식하고 있는 반면, 비해양 전문가들은 협력 기반과 자원적 한계에 주목하고 있음을 시사한다.

따라서 향후 한-아세안 해양협력은 추진체계의 제도화와 이행력 강화, 안정적 재원 조달을 최우선 과제로 삼아야 한다. 아울러 민간·시민사회의 참여를 제도적으로 확대해 협력의 현장성을 강화하고, 해양 외 분야 전문가들의 우려를 반영해 범분야적 협력 확산을 도모할 필요가 있다.

〈표 3-33〉 현재 해양협력의 미흡 및 보완 필요 분야 비교

단위: %, 명

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
① 협력 플랫폼 부족 (논의·이행 지속 추진 기반 부재)	41.3 (26)	11.1 (7)	6.3 (4)	31.7 (20)	27.0 (17)	58.7 (37)
② 협력사업·프로그램의 구체적 실행 및 이행 부족	44.4 (28)	17.5 (11)	3.2 (2)	39.7 (25)	25.4 (16)	65.1 (41)
③ 해양 감시·모니터링·정보공유 체계 부족	23.8 (15)	9.7 (6)	3.2 (2)	15.9 (10)	19.0 (12)	34.9 (22)
④ 재정 지원 및 자금 부족	44.4 (28)	11.1 (7)	0.0 (0)	30.2 (19)	25.4 (16)	55.6 (35)
⑤ 맞춤형 협력 전략 개발 부족	31.7 (20)	7.9 (5)	1.6 (1)	25.4 (16)	15.9 (10)	41.3 (26)
⑥ 민간 협력 및 공동 대응 미흡	25.4 (16)	4.8 (3)	6.3 (4)	20.6 (13)	15.9 (10)	36.5 (23)
⑦ 기타	1.6 (1)	3.2 (2)	0.0 (0)	3.2 (2)	1.6 (1)	4.8 (3)

주: 1) 비중(%)은 전체 응답자 수(63명) 대비 개별 응답 건수임
2) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=12.44, df=12, p=0.41)
3) 전문 분야별 분포 차이는 통계적으로 유의함(x^2=14.68, df=7, p=0.04, p〈0.05)
자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

4) 아세안 중심성·연계성과 한국 전략 연계

전문가 의견조사에서 한국 정부의 아세안 관련 전략과 아세안의 전략적 개념인 중심성(Centrality) 및 연계성(Connectivity)이 해양협력의 전략적 의미로는 "아세안·주변 지역 간 해양연계성 강화"(52.4%)가 가장 많이 선

택되었다. 이어 “미·중 전략경쟁 속 아세안 중심 해양협력 강화 필요”(46.0%)와 “개방적 해양질서 구축 및 역내 안정성 기여”(42.9%), “해양기술 교류 및 인력 양성 확대”(42.9%)가 뒤를 이었으며, “다자협력체를 통한 해양 리더십 강화”(41.3%)와 “공동 해양환경보호 및 기후변화 대응”(38.1%) 역시 다수 응답자가 중요하게 지적한 의미로 나타났다. 기타 응답은 3.2%에 불과하여, 전문가 인식은 연계성·전략적 균형·규범 기여·환경 대응·역량강화 등 핵심 분야에 집중되는 경향을 보였다. 이는 한-아세안 해양협력이 단순한 정책 의제형성과 함께 연계성 강화를 중심으로 전략적 균형자 역할 수행, 규범적 기여와 현장 실행 병행, 환경·기후 대응의 다각화, 그리고 성과관리 체계의 제도화를 통해 실질적 성과를 창출해야 함을 시사한다.

〈표 3-34〉 아세안 중심성과 연계성의 해양협력 전략적 의미

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 아세안을 중심으로 한 개방적 해양질서 구축 및 역내 해양 안정성 유지에 기여	27	42.9
② 아세안 중심 다자적 해양안보 협력체계를 강화하여 역내 해상 치안 능력 증진	21	33.3
③ 아세안·주변 지역 간 해양연계성 강화(항만·해운 등) → 한국의 경제적·물류적 이익 확대	33	52.4
④ 미·중 전략경쟁 상황에서 아세안 중심 해양협력 강화 → 한국 전략적 균형 유지에 필수적	29	46
⑤ 아세안 중심 다자협력체(ARF, ASEAN+3, EAS 등)를 통한 역내 해양 리더십 강화	26	41.3
⑥ 아세안을 중심으로 한 공동 해양환경보호 및 기후변화 대응 사업 확대	24	38.1
⑦ 한-아세안 간 해양기술 교류 및 해양산업 인력 양성 등 실질적 연계협력 확대	27	42.9
⑧ 기타	2	3.2

자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

기관별로 보면 대학·연구원 집단은 “해양연계성 강화”(36.5%)와 “전략경쟁 속 아세안 중심 협력 강화”(33.3%)를 가장 중시하며, 연구 기반의 시각에서 경제적 연계성과 지정학적 균형의 중요성을 강조하는 경향이 뚜렷하다. 정부 집단은 “해양안보 협력”(7.9%)과 “기술·인력 교류”(11.1%)에 일정한 관심을 보여 실무적·제도적 기능 강화에 무게를 두고 있음을 보여준다. 전문 분야별로는 해양 전문가 집단이 “해양연계성 강화”(30.2%)와 “기술·인력 교류”(27.0%)에 높은 비중을 두며 실질적 협력의 추진체계와 성과 창출을 강조한 반면, 해양 외 전문가 집단은 “전략경쟁 균형’(19.0%)과 개방적 해양질서(17.5%)와 같은 규범적·정치적 요소를 더 중시하였다. 이러한 결과는 해양 전문가들이 현장에서의 실행력과 제도화에 초점을 두고 있는 데 비해, 비해양 전문가들은 협력의 제도적 기반과 외교적 균형을 보다 중점적으로 바라보고 있음을 보여준다.

〈표 3-35〉 아세안 중심성과 연계성의 해양협력 전략적 의미 비교

단위: %, 명

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
① 아세안을 중심으로 한 개방적 해양질서 구축 및 역내 해양안정성 유지에 기여	30.2 (19)	9.5 (6)	1.6 (1)	23.8 (15)	17.5 (11)	42.9 (27)
② 아세안 중심 다자적 해양안보 협력체계를 강화하여 역내 해상 치안 능력 증진	22.2 (14)	7.9 (5)	3.2 (2)	15.9 (10)	17.5 (11)	33.3 (21)
③ 아세안·주변 지역 간 해양연계성 강화(항만·해운 등) → 한국의 경제적·물류적 이익 확대	36.5 (23)	11.1 (7)	4.8 (3)	30.2 (19)	22.2 (14)	52.4 (33)
④ 미·중 전략경쟁 상황에서 아세안 중심 해양협력 강화 → 한국 전략적 균형 유지에 필수적	33.3 (21)	6.3 (4)	6.3 (4)	27.0 (17)	19.0 (12)	46.0 (29)
⑤ 아세안 중심 다자협력체(ARF, ASEAN+3, EAS 등)를 통한 역내	23.8 (15)	9.5 (6)	6.3 (4)	22.2 (14)	17.5 (11)	41.3 (26)

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
해양 리더십 강화						
⑥ 아세안을 중심으로 한 공동 해양환경보호 및 기후변화 대응 사업 확대	27.0 (17)	11.1 (7)	0.0 (0)	23.8 (15)	14.3 (9)	38.1 (24)
⑦ 한-아세안 간 해양기술 교류 및 해양산업 인력 양성 등 실질적 연계협력 확대	28.6 (18)	11.1 (7)	3.2 (2)	27.0 (17)	15.9 (10)	42.9 (27)
⑧ 기타	–	–	–	–	3.2 (2)	3.2 (2)

주:1) 비중(%)은 전체 응답자 수(63명) 대비 개별 응답 건수임
2) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=12.44, df=12, p=0.41)
3) 전문 분야별 분포 차이는 통계적으로 유의함(x^2=14.68, df=7, p=0.04, p<0.05)
자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

통계 검증 결과, 기관별과 전문 분야별 응답 분포 모두 통계적으로 유의미한 차이는 나타나지 않았다. 이는 전문가들이 속한 기관이나 전공 배경과 관계없이 한-아세안 해양협력의 전략적 의미를 비교적 일관되게 인식하고 있음을 의미한다. 그럼에도 불구하고 응답 경향의 세부 차이는 정책 설계에 중요한 함의를 제공한다. 즉, 향후 한-아세안 해양협력은 항만·물류 네트워크와 같은 연계성 사업을 강화하는 동시에, 정부 차원에서 안보·인력 교류의 제도적 기반을 보완해야 한다. 또한 민간과 시민사회 참여를 제도적으로 확대해 협력의 현장성을 높이고, 비해양 전문가 집단의 규범적 우려를 반영하여 규범적 기여와 기술적 협력을 병행하는 균형적 협력 전략을 마련할 필요가 있다.

5) 아세안 전략과 해양협력 의제 연계 평가

한국의 신남방정책, 인도-태평양 전략 등과 아세안의 AOIP, ACV 2045 등이 한-아세안 해양협력에 영향을 미치는 요인으로는 “해양협력 전략의

목표와 우선순위를 보다 명확히 하는 것"(47.6%)이 가장 많았다. 이는 협력 방향과 우선순위에 대한 전략적 정합성이 무엇보다 중요하다는 점을 보여준다. 이어 "해양환경보호 및 기후변화 대응 확대"(33.3%), "전략경쟁 속 균형 유지 및 역내 안정 기여"(33.3%), "아세안과 주변 지역 간 해양연계성 강화"(33.3%)가 뒤를 이어, 전문가들은 환경·기후, 지정학적 균형, 경제·물류 연계성을 한-아세안 협력의 핵심 축으로 인식하고 있음을 알 수 있다. 이와 함께 "실질적 해양안보 협력"(31.7%)과 "아세안 주도 다자협력체 활성화"(30.2%)도 중요한 요인으로 지목되었으며, 이는 전통적 해양안보 과제와 제도화된 다자 틀을 통한 협력의 필요성을 반영한다.

〈표 3-36〉 아세안 전략과 해양협력 의제 연계 평가

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 한-아세안 간 해양협력 전략의 목표와 우선순위를 보다 명확히 하는 데 기여	30	47.6
② 실질적 해양안보(IUU 어업, 해상 범죄, 남중국해 분쟁, 해양 사이버안보 등) 협력 강화	20	31.7
③ 해양환경보호 및 기후변화 대응(블루카본, 해안 재해 대응 등) 협력 확대	21	33.3
④ 블루이코노미(해상물류, 블루푸드, 해양관광 등) 분야 협력 및 공동사업 확대	18	28.6
⑤ 국제규범 확립 및 해양질서 구축 관련 규범 협력 강화	16	25.4
⑥ ARF, ASEAN+3, EAS, EAMF 등 아세안 주도 다자협력체 활성화	19	30.2
⑦ 미·중 전략경쟁 속 전략적 균형 유지 및 역내 안정 기여	21	33.3
⑧ 아세안과 주변 지역 간 해양 연계성 강화 → 한국 기업의 경제적·물류적 협력 촉진	21	33.3
⑨ 한-아세안 간 해양 전문 인력 양성 및 인프라 확충 통한 협력 지속가능성 강화	15	23.8
⑩ 기타	2	3.2

자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

반면 “블루이코노미 분야 실질 협력 확대”(28.6%)와 “국제규범 확립”(25.4%), “전문 인력 양성 및 인프라 확충”(23.8%)은 상대적으로 낮은 비중을 보였지만, 협력의 외연 확장과 지속가능성 확보 차원에서 중장기적으로 강화해야 할 분야임이 확인되었다. 기타 응답은 3.2%에 불과해, 전문가 인식은 전략 명확화, 환경·기후 대응, 전략적 균형, 연계성 확대 등 몇 가지 핵심 영역에 집중되는 경향을 나타냈다. 이러한 결과는 향후 한-아세안 해양협력이 개별적 사업 이행보다는 전략적 우선순위 설정을 바탕으로 연계성 강화, 환경·기후 대응, 지정학적 균형 확보를 중심축으로 삼아야 함을 시사한다. 동시에 안보 협력과 다자 틀 활용을 병행하고, 블루이코노미·국제규범·인력 양성 분야를 보완적으로 확대함으로써 협력의 지속가능성과 실질성을 높여야 할 필요가 있다.

기관별로 살펴보면, 대학·연구원 집단은 “해양협력 전략의 목표·우선순위 명확화”(36.5%)와 “해양연계성 강화”(23.8%), “블루이코노미 협력 확대”(27.0%) 등 전략적 방향성과 새로운 협력 분야를 동시에 강조하는 경향을 보였다. 이는 학계·연구 분야가 장기적 비전과 새로운 성장 영역을 중시하는 특성을 반영한다. 정부 집단은 “해양안보 협력”(6.3%)과 “전문 인력 양성 및 인프라 확충”(7.9%)에 상대적으로 주목하였다. 이는 정부가 현장 대응과 제도적 기반 강화에 중점을 두는 경향을 시사한다. 기업·시민사회 집단은 “안보 협력”(4.8%)과 “전략경쟁 속 균형 유지”(4.8%)를 선택하여 민간 차원에서도 지정학적 안정성과 안보 이슈에 대한 체감이 일정하게 반영되었음을 보여준다. 전문 분야별로 보면, 해양 전문가 집단은 “해양협력 전략 명확화”(28.6%), “해양환경·기후 대응”(22.2%), “연계성 강화”(17.5%) 등 실질적 협력 추진과 제도화된 전략 수립을 중점적으로 지적하였다. 반면 비해양 전문가 집단은 “전략경쟁 속 균형 유지”(15.9%)와 “해양질서·규범 확립”(12.7%)을 강조하며, 제도적 안정성과 지정학적 균형에 더 큰 무게를 두는 것으로 나타났다.

통계 검증 결과, 기관별·전문 분야별 응답 차이는 모두 통계적으로 유의하지 않았으나. 응답 경향은 정책 설계에 시사점을 제공한다. 즉, 향후 한-아세안 해양협력은 전략목표와 우선순위를 명확히 하는 장기적 비전 아래, 환경·기후 대응, 연계성 강화, 전략적 균형 확보를 핵심 축으로 설정해야 한다. 정부 차원에서는 안보와 인력 교류 같은 실행 기반을 강화하고, 학계·연구 집단의 제언을 반영해 블루이코노미·연계성 분야의 새로운 협력을 발굴할 필요가 있다. 아울러 민간과 시민사회의 참여를 제도화하여 현장성과 실행력을 높이고, 해양 외 전문가들의 규범·정치적 관점을 반영해 협력의 균형성을 확보하는 것이 중요하다.

〈표 3-37〉 아세안 전략과 해양협력 의제 연계 평가 비교

단위: %, 명

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
① 한-아세안 간 해양협력 전략의 목표와 우선순위를 보다 명확히 하는 데 기여	36.5 (23)	9.5 (6)	1.6 (1)	28.6 (18)	19.0 (12)	47.6 (30)
② 실질적 해양안보(IUU 어업, 해상범죄, 남중국해 분쟁, 해양사이버 안보 등) 협력 강화	20.6 (13)	6.3 (4)	4.8 (3)	19.0 (12)	12.7 (8)	31.7 (20)
③ 해양환경보호 및 기후변화 대응(블루카본, 해안 재해 대응 등) 협력 확대	25.4 (16)	6.3 (4)	1.6 (1)	22.2 (14)	11.1 (7)	33.3 (21)
④ 블루이코노미(해상물류, 블루푸드, 해양관광 등) 분야 협력 및 공동사업 확대	27.0 (17)	0.0 (0)	1.6 (1)	14.3 (9)	14.3 (9)	28.6 (18)
⑤ 국제규범 확립 및 해양질서 구축 관련 규범 협력 강화	20.6 (13)	3.2 (2)	1.6 (1)	12.7 (8)	12.7 (8)	25.4 (16)
⑥ ARF, ASEAN+3, EAS, EAMF 등 아세안 주도 다자협력체 활성화	22.2 (14)	4.8 (3)	3.2 (2)	20.6 (13)	9.5 (6)	30.2 (19)
⑦ 미·중 전략경쟁 속 전략적 균형 유지 및 역내 안정 기여	20.6 (13)	7.9 (5)	4.8 (3)	17.5 (11)	15.9(10)	33.3 (21)

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
⑧ 아세안과 주변 지역 간 해양 연계성 강화→한국 기업의 경제적·물류적 협력 촉진	23.8 (15)	6.3 (4)	3.2 (2)	17.5 (11)	15.9 (10)	33.3 (21)
⑨ 한-아세안 간 해양 전문 인력 양성 및 인프라 확충 통한 협력 지속 가능성 강화	15.9 (10)	7.9 (5)	0.0 (0)	15.9 (10)	7.9 (5)	23.8 (15)
⑩ 기타	1.6 (1)	0.0 (0)	1.6 (1)	1.6(1)	1.6 (1)	3.2 (2)

주: 1) 비중(%)은 전체 응답자 수(63명) 대비 개별 응답 건수임
2) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=17.63, df=18, p=0.48)
3) 전문 분야별 분포 차이도 통계적으로 유의하지 않음(x^2=3.52, df=9, p=0.94)
자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

3. 해양협력 추진 전략방향: 진단과 제언

이 장은 한-아세안 해양협력의 향후 전략방향을 도출하는 것을 목적으로 한다. 분석은 먼저 시급히 해결해야 할 해양협력의 중점 현안을 규명하고, 이를 뒷받침할 실행 방안과 제도적 보완 장치를 검토하며, 나아가 회원국별 특성에 기반한 맞춤형 협력 가능성을 평가하는 데 중점을 둔다. 이러한 결과를 종합하여 전략적 정책 제언을 제시함으로써, 단기적 현안 대응과 중장기적 협력 비전 수립을 동시에 뒷받침할 수 있는 전략적 틀을 마련하고, 이를 위한 기초자료로 활용하고자 한다.

1) 해양협력의 중점 현안

전문가들은 한-아세안 해양협력 추진 시 가장 시급한 현안으로 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응과 해상법 집행 역량강화(52.4%)를 최우선 과제로 지목하였다. 이어 기후변화 대응 및 재해 관리 역량강화(46.0%)와 해

양쓰레기 공동 관리 및 감축 협력(44.4%)이 높은 응답을 보여, 환경·기후 및 해양질서 안정이 핵심 협력과제로 자리매김하고 있음을 확인할 수 있다. 이외에도 해양과학기술협력 및 데이터 공유 확대(34.9%)와 해양 인적 역량 강화 및 전문가 공동양성 프로그램 확대(34.9%)가 중간 수준의 응답을 기록해, 협력의 지속성과 전문성을 강화할 필요성이 지적되었다.

〈표 3-38〉 해양협력의 중점 현안

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 남중국해 분쟁 등 역내 긴장 완화와 해양안정성 확보	17	27
② 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응과 해상법 집행 역량강화	33	52.4
③ 해양쓰레기 공동 관리 및 감축 협력	28	44.4
④ 기후변화 대응 및 재해 관리 역량강화	29	46
⑤ SLOC 보호 및 해상 범죄·해적 대응	15	23.8
⑥ 연안 지역 지속 가능한 발전과 주민 소득 증대 지원	14	22.2
⑦ 해양과학기술협력 및 데이터 공유 확대	22	34.9
⑧ 해양바이오 산업 육성과 공동연구개발 확대	8	12.7
⑨ 해양 인적 역량강화 및 전문가 공동양성 프로그램 확대	22	34.9
⑩ 기타	1	1.6

주: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

한-아세안 해양협력 추진 시 기관과 전문 분야를 불문하고 IUU 어업 대응, 기후변화·재해 관리, 해양쓰레기 감축이 공통으로 최우선 현안으로 인식되었다. 대학·연구원 집단은 환경·재해 대응과 IUU 어업 문제를 중점적으로 지적하며 과학적 근거와 제도적 해결을 강조하였고, 정부 집단은 제도적 기반 마련과 정책적 대응에 상대적으로 비중을 두었다. 전문 분야별로는 해양 전문가들이 실질적 환경·안보 현안 해결을 협력의 최우선 과제로 제시한 반면, 해양 외 전문가들은 IUU 어업 대응과 더불어 지역 안정과 사회적 파급효과에 주목하는 경향을 보였다.

〈표 3-39〉 해양협력의 중점 현안 비교

단위: %, 명

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
① 남중국해 분쟁 등 역내 긴장 완화와 해양안정성 확보	20.6 (13)	6.3 (4)	3.2 (2)	12.7 (8)	14.3 (9)	27.0 (17)
② 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응과 해상법 집행 역량강화	34.9 (22)	14.3 (9)	4.8 (3)	36.5 (23)	15.9 (10)	52.4 (33)
③ 해양쓰레기 공동 관리 및 감축 협력	31.7 (20)	7.9 (5)	4.8 (3)	27.0 (17)	17.5 (11)	44.4 (28)
④ 기후변화 대응 및 재해 관리 역량 강화	31.7 (20)	9.5 (6)	4.8 (3)	31.7 (20)	14.3 (9)	46.0 (29)
⑤ SLOC 보호 및 해상 범죄·해적 대응	17.5 (11)	6.3 (4)	–	12.7 (8)	11.1 (7)	23.8 (15)
⑥ 연안 지역 지속 가능한 발전과 주민 소득 증대 지원	11.1 (7)	4.8 (3)	–	14.3 (9)	6.3 (4)	22.2 (14)
⑦ 해양과학기술협력 및 데이터 공유 확대	27.0 (17)	4.8 (3)	3.2 (2)	19.0 (12)	15.9 (10)	34.9 (22)
⑧ 해양바이오 산업 육성과 공동 연구개발 확대	4.8 (3)	3.2 (2)	3.2 (2)	9.5 (6)	1.6 (1)	12.7 (8)
⑨ 해양 인적 역량강화 및 전문가 공동양성 프로그램 확대	23.8 (15)	9.5 (6)	–	20.6 (13)	12.7 (8)	34.9 (22)
⑩ 기타	1.6(1)	–	–	1.6 (1)	–	1.6 (1)

주: 1) 비중(%)은 전체 응답자 수(63명) 대비 개별 응답 건수임
2) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=0.00, df=0, p=1.00)
3) 전문 분야별 분포 차이도 통계적으로 유의하지 않음(x^2=0.00, df=0, p=1.00)
자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

이러한 결과는 한-아세안 해양협력이 환경·안보 과제 해결 역량강화를 최우선 방향으로 삼아야 함을 보여준다. 특히 IUU 어업 대응, 기후변화·재해 관리, 해양쓰레기 감축은 식량안보, 인적안보, 지역 안정성과 직결되는 핵심 과제로 인식된다. 아울러 학계가 강조한 환경·과학 기반 과제, 정부의 제도적 대응, 민간의 현장 경험을 유기적으로 결합하여 다층적 실행 전략을 마련할 필요가 있다. 이를 통해 단기적으로는 환경·안보 현안 해결에 집중하고, 중장기적으로는 기술·인재 기반 협력 역량강화와 산업적 협력 확대를 병행하는 전략적 추진 방향을 확립해야 한다.

2) 해양협력의 실행 방안

전문가들은 한-아세안 해양협력의 전략적 실행 방안으로 블루이코노미 실증 사업 및 시장 진출 협력 확대(54.0%), 해양협력 전략목표와 우선 협력 분야 명확화(52.4%), 해양환경보호 및 기후변화 대응을 위한 구체적 프로젝트 발굴·이행(52.4%)을 최우선 과제로 꼽았다.

〈표 3-40〉 해양협력의 전략적 실행 방안

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 한-아세안 간 해양협력 전략적 목표와 우선 협력 분야를 명확히 설정·조율	33	52.4
② 해양안보 및 해양 치안 분야 공동 훈련 및 실질적 협력사업 추진	7	11.1
③ 해양환경보호 및 기후변화 대응 관련 구체적 협력 프로젝트 발굴·이행	33	52.4
④ 블루이코노미(해상물류, 블루푸드, 해양관광 등) 실증 사업 및 시장 진출 협력 확대	34	54
⑤ 국제규범 확립 및 해양질서 강화 관련 공동선언 및 협력	10	15.9
⑥ ARF, EAS, EAMF 등 다자협력체 내 구체적 해양협력 프로그램 발굴·운영	10	15.9
⑦ 아세안 항만 개발·한국 기업 참여 확대 등 실질적 지원 강화	15	23.8

항목	응답 건수	비중
⑧ 첨단 해양산업 기술협력 및 전문가 양성 프로그램 운영 확대	17	27
⑨ 미·중 전략경쟁 속 한-아세안 간 전략적 균형 및 안정 기여 협력 강화	14	22.2
⑩ 신남방정책 플러스 등 기존 전략 기반 '한-아세안 동반자 모델' 구체적 협력 모델 마련	12	19
⑪ 기타	4	6.3

주: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

이는 산업·환경 중심의 실질적 협력과 전략목표의 구체화가 협력 강화를 위한 핵심 토대임을 보여준다. 중간 수준 응답으로는 첨단 해양산업 기술협력 및 전문가 양성(27.0%), 아세안 항만 개발 및 한국 기업 참여 확대(23.8%), 전략경쟁 속 균형 유지(22.2%), 신남방정책 플러스 기반 협력 모델 마련(19.0%) 등이 제시되어, 협력의 지속성과 실행력을 뒷받침할 분야로 평가되었다. 반면 해양안보 협력(11.1%), 국제규범 강화(15.9%), 다자협력체 내 프로그램 발굴(15.9%)은 상대적으로 낮은 비중을 보였다. 이는 전문가들이 안보·규범보다는 산업·환경 분야의 가시적 성과 창출에 더 큰 비중을 두고 있음을 시사한다. 한-아세안 해양협력은 블루이코노미와 환경·기후 대응 중심의 실증 프로젝트를 핵심 축으로 삼고, 전략목표와 우선순위의 명확화를 통해 협력의 일관성과 지속성을 확보해야 한다. 여기에 첨단 기술협력, 인력 양성, 항만 지원을 중장기 성장축으로 결합하고, 비중은 낮지만 안보·규범·다자협력을 보완적으로 병행하여 협력의 실질성과 안정성을 강화할 필요가 있다.

기관별로 보면, 대학·연구원 집단은 "전략목표·우선 협력 분야 명확화"(39.7%), "해양환경·기후 대응 프로젝트 발굴·이행"(34.9%), "블루이코노미 협력 확대"(34.9%)에서 높은 응답을 보이며, 장기적 전략 설정과 환경·산업 중심의 실증적 협력을 중시하는 경향을 드러냈다. 정부 집단은 "전략목표 명확화"(12.7%)와 "해양환경·기후 대응"(14.3%)을 상대적으로 강조

해 제도적 기반과 정책 일관성 확보에 무게를 두는 특징을 보였다. 전문 분야별로는 해양 전문가 집단이 "해양환경·기후 대응"(36.5%), "전략목표 명확화"(31.7%), "블루이코노미 협력 확대"(31.7%)를 고르게 강조하며 실질적 성과와 전략적 비전의 병행을 중시하였다. 반면 해양 외 전문가 집단은 "전략목표 명확화"(20.6%), "블루이코노미 협력 확대"(20.6%), "국제규범 확립"(7.9%)에서 상대적으로 높은 응답을 보이며, 규범적 안정성과 경제적 연계성을 중요하게 인식하는 것으로 나타났다.

〈표 3-41〉 해양협력의 전략적 실행 방안 비교

단위: %, 명

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
① 한-아세안 간 해양협력 전략적 목표와 우선 협력 분야를 명확히 설정·조율	39.7 (25)	12.7 (8)	–	31.7 (20)	20.6 (13)	52.4 (33)
② 해양안보 및 해양 치안 분야 공동 훈련 및 실질적 협력사업 추진	7.9 (5)	3.2 (2)	3.2 (2)	4.8 (3)	6.3 (4)	11.1 (7)
③ 해양환경보호 및 기후변화 대응 관련 구체적 협력 프로젝트 발굴·이행	34.9 (22)	14.3 (9)	–	36.5 (23)	15.9 (10)	52.4 (33)
④ 블루이코노미(해상물류, 블루푸드, 해양관광 등) 실증 사업 및 시장 진출 협력 확대	34.9 (22)	9.5 (6)	3.2 (2)	31.7 (20)	20.6 (13)	54.0 (34)
⑤ 국제규범 확립 및 해양질서 강화 관련 공동선언 및 협력	11.1 (7)	4.8 (3)	1.6 (1)	7.9 (5)	7.9 (5)	15.9 (10)
⑥ ARF, EAS, EAMF 등 다자협력체 내 구체적 해양협력 프로그램 발굴·운영	9.5 (6)	3.2 (2)	3.2 (2)	12.7 (8)	3.2 (2)	15.9 (10)
⑦ 아세안 항만 개발·한국 기업 참여 확대 등 실질적 지원 강화	15.9 (10)	3.2 (2)	4.8 (3)	14.3 (9)	9.5 (6)	23.8 (15)
⑧ 첨단 해양산업 기술협력 및 전문가 양성 프로그램 운영 확대	15.9 (10)	7.9 (5)	1.6 (1)	19.0 (12)	6.3 (4)	27.0 (17)
⑨ 미·중 전략경쟁 속 한-아세안 간 전략적 균형 및 안정 기여 협력 강화	17.5 (11)	4.8 (3)	–	14.3 (9)	7.9 (5)	22.2 (14)

구분	기관			전문		합계
	대학·연구원	정부	기업·시민사회	해양 분야	해양 외 분야	
⑩ 신남방정책 플러스 등 기존 전략 기반 '한-아세안 동반자 모델' 구체적 협력 모델 마련	12.7 (8)	3.2 (2)	1.6 (1)	9.5 (6)	7.9 (5)	19.0 (12)
⑪ 기타	4.8 (3)	–	1.6 (1)	3.2 (2)	3.2 (2)	6.3 (4)

주: 1) 비중(%)은 전체 응답자 수(63명) 대비 개별 응답 건수임
2) 기관별 분포 차이는 통계적으로 유의하지 않음(x^2=17.63, df=18, p=0.48)
3) 전문 분야별 분포 차이도 통계적으로 유의하지 않음(x^2=3.52, df=9, p=0.94)
자료: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

응답 분포는 기관별·전문 분야별 모두 통계적으로 유의미한 차이를 보이지 않았으나, 응답 경향은 정책 설계에 중요한 함의를 제공한다. 첫째, 한-아세안 해양협력은 블루이코노미 실증 사업, 해양환경·기후 대응, 전략목표 명확화를 핵심 축으로 삼아야 하며, 이는 학계와 정부, 민간 모두 공통으로 지적한 우선 과제이다. 둘째, 첨단 해양산업 기술협력, 인력 양성, 항만 개발 지원은 협력의 내구성과 실질성을 강화하는 중장기 과제로 육성할 필요가 있다. 셋째, 비중은 낮지만 안보 협력, 국제규범, 다자협력은 협력의 제도적 기반과 안정성을 보완하는 장치로 병행 추진되어야 한다.

3) 회원국별 맞춤형 전략 가능성

전문가들은 회원국별 맞춤형 해양 전략 수립 시 고려해야 할 요소에 대해 "항만·물류 인프라의 전략적 가치"(57.1%), "기술협력 및 신산업 육성 가능성"(55.6%), "해양안보 중요성"(52.4%), "풍부한 해양수산 자원 활용 가능성"(52.4%)을 핵심으로 선택했다. 이는 아세안 회원국별 전략적 가치와 성장 잠재력을 해양협력의 우선적 판단 기준으로 삼아야 한다는 공통된 인식을 보여준다. 반면, "기후변화 대응 및 환경적 취약성"(38.1%), "개발협력 및 ODA 필요성"(28.6%), "외교적 친밀도(12.7%)"는 상대적으로 낮

은 비중을 차지하여, 환경·개발·외교적 요인보다는 경제적·전략적 가치를 중시하는 경향이 강하게 나타났다. 이러한 결과는 한국이 아세안과의 협력을 추진할 때 항만·물류와 블루이코노미를 지렛대로 삼아 산업적·기술적 협력을 확대하는 것이 효과적임을 시사한다. 동시에 해양안보와 자원 활용은 협력의 안정적 기반을 제공하는 요소로, 장기적 파트너십 구축과 규범적 연계에 필수적으로 고려되어야 한다. 비록 기후변화 대응과 개발협력, 외교적 친밀도는 낮은 비중을 보였으나, 지속가능성과 제도화를 담보하기 위해 보완적으로 반영할 필요가 있다. 결국 맞춤형 전략은 국가별로 경제·산업적 잠재력과 안보적 수요를 결합하면서도, 환경·개발협력을 통해 협력의 균형성을 유지하는 방향으로 설계되어야 할 것이다.

〈표 3-42〉 맞춤형 해양 전략 수립 시 주요 고려요소

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 해양안보 중요성(영토·주권 분쟁, 해상 범죄 등)	33	52.4
② 풍부한 해양수산 자원 및 경제적 활용 가능성	33	52.4
③ 기후변화 대응 및 환경적 취약성	24	38.1
④ 해상물류 및 항만 인프라 전략적 가치	36	57.1
⑤ 기술협력 및 신산업 육성 가능성(블루이코노미, 스마트항만, 블루푸드 등)	35	55.6
⑥ 개발협력 및 지원(ODA) 필요성	18	28.6
⑦ 기존 협력의 역사성과 외교적 친밀도	8	12.7
⑧ 기타	2	3.2

주: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

전문가들은 국가별 맞춤형 해양 전략 수립·실행의 주요 한계 요인으로 “협력 분야 간 우선순위 설정의 어려움”(88.9%)을 가장 크게 지적하였다. 이어서 “재정 지원 및 인력 부족”(71.4%), “국가 간 협력 수준 및 역량 차이(68.3%)”가 뒤를 이었으며, “현장의 실질적 이행력 부족(50.8%)”과 “정치·

외교적 민감성 고려의 어려움(46.0%)"도 중요한 장애 요인으로 나타났다. 이러한 결과는 한-아세안 해양협력이 구체적 전략을 실행하는 과정에서 '무엇을 우선할 것인가'에 대한 합의 형성이 가장 어려운 과제이며, 동시에 재원과 역량의 불균형이 협력 추진의 구조적 제약으로 작용하고 있음을 보여준다. 이번 결과는 한-아세안 해양협력이 효과적으로 추진되기 위해서는 무엇보다도 협력 우선순위를 명확히 조정할 수 있는 체계적 협의 구조가 필요함을 보여준다. 동시에 안정적 재원과 전문 인력 기반이 뒷받침되어야 협력의 지속성이 담보될 수 있으며, 회원국 간의 역량 격차를 완화하기 위한 단계적 맞춤형 접근이 요구된다.

〈표 3-43〉 맞춤형 해양 전략 수립·이행시 한계

단위: %, 명

항목	응답 건수	비중
① 정치·외교적 민감성 고려의 어려움	29	46
② 국가 간 협력 수준 및 역량 차이	43	68.3
③ 재정 지원 및 인력 부족	45	71.4
④ 협력 분야 간 우선순위 설정의 어려움	56	88.9
⑤ 실질적·구체적 현장 이행력 부족	32	50.8
⑥ 기타	3	4.8

주: 전문가 의견조사(n=63, 복수 응답)

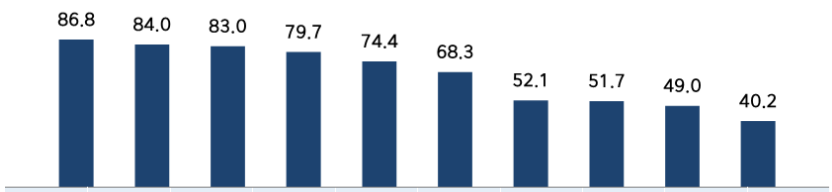
전문가들은 한-아세안 해양협력에서 인도네시아(86.8), 베트남(84.0), 필리핀(83.0)을 가장 전략적으로 중요한 협력 파트너로 평가하였다. 이 세 국가는 해양영토 규모와 해양안보 이슈, 풍부한 자원 및 블루이코노미 잠재력 등에서 공통으로 높은 전략적 가치를 지닌다. 그 뒤를 싱가포르(79.7) 말레이시아(74.4)가 잇고 있으며, 이들은 해상물류 허브와 항만 인프라 역량 측면에서 중요한 협력 기반을 제공한다. 태국(68.3)은 중간 수준으로 평가되었고, 캄보디아(52.1), 미얀마(51.7), 브루나이(49.0), 라오스(40.2)는

상대적으로 낮은 평가를 받아 협력의 전략적 비중이 크지 않은 것으로 인식되었다. 이러한 결과는 한-아세안 해양협력이 인도네시아, 베트남, 필리핀을 핵심 협력국으로 설정해 안보·자원·산업 협력을 집중해야 함을 시사한다. 동시에 싱가포르와 말레이시아를 물류·연계성 중심의 전략 파트너로 활용해 역내 공급망 안정성과 블루이코노미 협력을 강화할 필요가 있다.

반면, 전략적 중요성이 낮게 평가된 캄보디아, 라오스, 미얀마, 브루나이는 핵심 의제보다는 환경·개발협력, 역량강화, 인적 교류와 같은 보완적 협력 방식으로 접근하는 것이 적절하다. 결국 한국은 국가별 전략적 중요도에 따라 구분하고, 차별화된 맞춤형 전략을 수립함으로써 협력의 효율성과 실질성을 높일 수 있을 것이다.

〈그림 3-15〉 아세안 회원국의 전략적 중요성 평가

단위: 점



인도네시아	베트남	필리핀	싱가포르	말레이시아	태국	캄보디아	미얀마	브루나이	라오스
86.8	84.0	83.0	79.7	74.4	68.3	52.1	51.7	49.0	40.2

자료: 전문가 의견조사(n=63)

4) 해양협력 전략적 제언

한-아세안 해양협력 강화를 위해 실시된 전문가 의견조사에서, 전문가들은 다음과 같은 핵심 의제들을 중심으로 정책을 추진해야 한다고 제언했다

(1) 협력 목표 및 전략적 우선순위 명확화

전문가들은 한-아세안 해양협력의 성공적인 추진을 위해 무엇보다 협력 목표와 전략적 우선순위를 명확히 설정해야 한다고 강조했다. 먼저 한국이 아세안과의 해양협력을 통해 얻고자 하는 목표(신뢰 파트너십 구축, 해상교통로 안보 증진 등)를 명확히 정의하고, 국제 정세와 아세안의 전략적 위상을 종합적으로 평가하여 구체적인 목표를 수립하는 것이 향후 협력사업 도출에 용이할 것이라는 의견이다. 이를 바탕으로 국익을 고려한 전략적인 중장기 로드맵을 수립하고, 다른 대화 상대국과 차별화될 수 있는 시그니처 협력 분야를 발굴하는 것이 한국의 독자적 위상 강화에 기여할 것이라고 전문가들은 보았다. 특히 아세안 전체를 대상으로 한 포괄적 접근의 어려움을 지적하며, 국익을 고려해 협력 대상과 분야를 선별하고 집중하는 전략의 필요성을 언급했다. 또한, 규모가 작더라도 조기에 성공 사례를 만들어 협력의 동력을 확보하는 실용적 접근과 함께, 기존 신남방정책 등과의 연계를 통한 발전, 그리고 미·중 경쟁 구도 속에서의 정책 일관성 확보가 중요하다고 제언했다.

(2) 맞춤형 및 지역별 협력 접근

전문가들은 아세안이 단일한 실체가 아니며, 회원국별로 정치, 경제, 산업 발전 수준이 상이하다는 점을 인지하고 국가별 맞춤형 전략을 수립하는 것이 필수적이라고 지적했다. 이를 위해 비슷한 수요를 가진 회원국들과 소그룹을 구성하거나, 한-메콩 협력과 같은 지역별 클러스터 방식을 활용

하는 것이 더 효과적일 수 있다는 의견이 제시되었다. 전문가들은 협력의 성공이 아세안의 실질적인 수요와 우선순위를 정확히 파악하는 데서 시작된다고 보았으며, 현지 의견 수렴을 통해 국가별 특성을 심도 있게 분석하고 맞춤형으로 수요를 발굴하려는 적극적인 노력이 필요하다고 강조했다.

(3) 지속 가능한 협력체계 구축

협력이 단기적 성과에 그치지 않고 장기적인 관계로 발전하기 위해서는 지속 가능한 협력체계 구축이 시급하다는 의견이 많았다. 전문가들은 사업의 지속성을 담보할 안정적인 예산과 전담 인력의 확보가 필수적이며, 정책 변화와 무관하게 사업 지속이 국가 간 신뢰를 강화하는 기반이 된다고 설명했다. 이를 위해 장기적인 비전을 세우고 지속적으로 투자해야 하며, 특히 정권 교체에 영향을 받지 않는 제도적 기반을 마련하는 것이 중요하다고 언급했다. 또한, 사업 추진에 있어 객관적인 성과 평가 시스템을 도입하고 주기적인 점검을 통해 성공 모델을 발굴하고 확산시키는 환류 체계를 구축해야 한다고 제언했다.

(4) 전담 기구 및 거버넌스 강화

효율적인 협력 추진을 위해 전문가들은 거버넌스 강화를 핵심 과제로 꼽았다. 변화하는 정책 환경에 신속히 대응하고 사업을 전문적으로 총괄 관리할 수 있는 전담 기구 또는 기관의 설립이 필요하다는 의견이 제시되었다. 또한 해양협력은 여러 부처에 걸친 복합적인 영역이므로, 개별 사업을 통합하고 시너지를 창출할 총괄 정책 컨트롤 타워의 역할이 매우 중요하다고 강조했다. 이와 함께, 장관급 고위급 대화체를 정례화하고 실무 논의를 지속할 상시 위원회를 설치하는 등 정기적인 협의체를 구축해야 한다고 보았다. 전문가들은 해운·항만·수산 분야를 망라하는 협력 플랫폼을 우선 구

축하고, 나아가 한국이 주도하는 플랫폼을 만드는 방안도 적극적으로 고려해야 한다고 덧붙였다.

(5) 핵심 협력 분야의 구체화

상호 호혜적인 성과 창출을 위해 전문가들은 한국이 비교우위를 가지며 아세안의 수요가 높은 다음과 같은 핵심 분야에 협력 역량을 집중해야 한다고 제언했다. 첫째, 기후변화 및 해양환경 분야에서는 장기적인 해양 생태계 보전 전략을 선도하고, 해양쓰레기 문제 등에서 민간 차원의 교류를 촉진하며 공동 대응 노력이 필요하다고 보았다. 둘째, 비전통 해양안보 분야에서는 불법 어업(IUU), 해양 치안 등 현실적인 위협에 공동으로 대응하는 협력을 강화하는 것이 바람직하며, 한국 해경의 경험 공유가 좋은 협력 모델이 될 수 있다는 의견이다. 셋째, ODA 및 기술협력 분야에서는 한국이 우위에 있는 ICT 기술 등을 활용하여 국별 맞춤형 지원을 강화하고, 특성화된 해양지원 플랫폼(OMA)을 구축하여 일관성 있는 협력을 제공하는 방안을 제시했다. 마지막으로, 블루이코노미 및 신규 과제 분야에서는 블루이코노미 성장 프레임워크를 함께 구축하고, 북극항로 개척 등 미래지향적이고 공동의 이익 창출이 가능한 신규 과제를 전략적으로 발굴해야 한다고 언급했다.

(6) 아세안 중심성 존중 및 실행력 확보

마지막으로, 전문가들은 모든 협력은 아세안의 고유한 특성을 존중하는 토대 위에서 이루어져야 한다고 강조했다. 협력 과정에서 아세안 중심성(ASEAN Centrality)과 주도권을 존중하고 상호 호혜적으로 접근하는 것이 신뢰 구축의 핵심이라는 것이다. 실질적인 성과를 위해 COBSEA 등 현지 지역 기구를 적극 활용하고, 아세안 내부의 다양한 이해관계를 인지하

고 접근해야 한다고 보았다. 무엇보다 양측 고위급의 강력한 추진 의지와 실행력이 협력의 성패를 좌우하는 결정적인 요소가 될 것이라고 전망했다.

한-아세안 해양협력을 성공적으로 추진하기 위한 전문가 제언을 종합적으로 정리하면 다음과 같다. 한-아세안 해양협력의 전략적 추진을 위해서는 기존의 포괄적 접근을 넘어 전략적 집중으로의 전환이 필요하다. 아세안 전체를 대상으로 한 협력 구상은 효과성과 지속성을 담보하기 어렵기 때문에, 국익과 아세안의 실질적 수요를 기준으로 비전통 해양안보, 블루이코노미 등 핵심 협력 분야를 선별하여 자원을 집중하는 것이 바람직하다. 이는 한정된 자원을 효율적으로 활용하고 조기에 가시적인 성과를 창출함으로써 협력의 동력을 강화하는 기반이 된다. 이와 함께 분절적으로 추진되어 온 사업들을 아우를 수 있는 통합적 거버넌스 체계의 확립이 요구된다. 범부처 사업을 총괄 관리할 전담 기구와 컨트롤 타워를 마련함으로써 정책 일관성을 확보하고, 아세안 측과의 단일 소통 창구로 기능할 수 있다. 또한 협력 방식은 전통적인 양자 및 다자 틀에 한정되지 않고, 메콩이나 BIMP-EAGA와 같은 소지역 협력체 및 이슈 중심의 소그룹을 활용하는 소다자협력, 그리고 지속적 논의와 사업 발굴을 위한 온·오프라인 플랫폼 구축으로 다변화될 필요가 있다. 무엇보다 협력의 지속성을 담보하기 위해 안정적인 예산과 법적·제도적 기반을 마련하여 정권 교체와 무관하게 사업이 추진될 수 있는 구조를 확립하는 것이 중요하다. 이러한 접근은 아세안 중심성을 존중하는 가운데 단기 성과 창출을 넘어 장기적 신뢰를 구축하며, 한국의 전략적 협력 파트너십을 실질적으로 강화할 수 있을 것이다.

〈표 3-44〉 한-아세안 해양협력의 전략적 제언

핵심의제	주요내용
① 협력 목표 및 전략적 우선순위 명확화	• 한국의 아세안 해양협력 목표를 "신뢰 파트너십 구축, 해상교통로 안정, 블루이코노미 동반 성장"으로 구체화 • 2030년을 목표로 한 중장기 로드맵 마련: 아세안 공동체 비전 2045와 연계 • 해양안보·환경·산업 부문에서 한국만의 차별화 가능한 시그니처 협력 발굴 (예: 스마트항만, 해양재생에너지) • 국익 중심의 선택과 집중 전략: 인도네시아·베트남·필리핀을 핵심 파트너로 설정
② 맞춤형 및 지역별 협력 접근	• 정치·경제·산업 수준에 따라 국가별 차등형 전략적용 • 소그룹·클러스터 협력: 메콩 유역은 수자원·환경, BIMP-EAGA는 수산·해운에 특화 • 현지 의견 수렴과 공동 수요조사를 통해 ODA 희망 목록을 넘어서는 맞춤형 과제 발굴
③ 지속 가능한 협력체계 구축	• 연간 예산 항목에 해양협력 전용 예산 반영, 전담 인력 배치 • 협력사업 평가·환류 시스템 제도화: KPI 기반 성과관리 지표 도입 • "Official Maritime Assistance(OMA)" 등 특화 지원 플랫폼을 통한 지속 지원 • 정권 교체와 무관하게 지속 가능한 법·제도 기반 마련
④ 전담 기구 및 거버넌스 강화	• 해수부-외교부-환경부-국방부를 아우르는 범부처 컨트롤타워 설치 • 한-아세안 해양협력 상시 위원회 설립 및 장관급 대화 정례화 • 해양·수산·항만 통합 플랫폼 구축, 기존 APEC·PEMSEA와 연계
⑤ 핵심 협력 분야	• 기후·환경: 해양생태계 복원, 해양쓰레기 저감, 시민 과학 기반 데이터 공유 • 비전통 안보: IUU 대응, 해양 치안 협력, 한국 해경 경험 공유 • 자원 관리: 수산자원 공동관리, 해양재생에너지, 담수화 지원 • 기술·ODA: ICT 기반 해양 데이터 협력, 적정기술 보급 • 블루이코노미: 스마트항만, 블루푸드, 기후테크, 북극항로 신규 과제
⑥ 아세안 중심성 존중 및 실행력 확보	• 아세안 중심성(ASEAN Centrality) 존중과 아세안 주도 이니셔티브 (AOIP, AMO 등)와 연계 • COBSEA, PEMSEA 등 현지 기구를 교두보로 활용 • 아세안 내부 갈등·이권 구도 고려, 합의 도출의 한계 인식 • 고위급 의지를 통한 추진력 확보

자료: 전문가 의견조사(n=63)

제4절 소결 및 시사점

제3장에서는 한-아세안 해양협력의 발전 과정을 단계별로 검토하고, 해양안보·해양경제·해양환경·기후변화 등 분야별 추진 현황을 진단하였으며, ASEAN 열 개국의 전략적 중요성을 심층적으로 분석하였다. 아울러 전문가 인식 조사를 통해 협력 수준과 전략적 파트너십 인식, 협력의 한계와 보완 필요성을 진단함으로써 현황 평가를 한층 보완하였다. 이를 종합해 지난 35년간의 성과와 한계를 평가하고, 향후 맞춤형 전략과 지속 가능한 협력체계 구축을 위한 정책적 방향성을 도출하였다.

첫째, 한-아세안 관계는 1989년 부분 대화 관계 수립 이후 35년간 단계적으로 발전해 왔다. 1990년대에는 전면 대화 관계 격상과 아세안+3 정상회의 정례화를 통해 협력 기반이 마련되었고, 2000년대에는 FTA 체결과 한-아세안센터·주아세안 대표부 설치로 경제·안보 협력이 제도화되었다. 2017년 이후 신남방정책 추진으로 아세안이 핵심 파트너로 부상하며 스마트시티·기후변화 등 신흥 의제가 추가되었고, 최근에는 인도-태평양 전략과 KASI를 통해 협력이 행동 단계로 진입, 2024년 CSP 격상과 '2026-2030 PoA' 채택으로 제도적 기반을 확립하였다.

둘째, 해양협력은 2004년 공식 의제화된 이후 안보, 환경, 자원, 블루이코노미 등으로 범위가 확장되며 다층적으로 발전했다. 초기 단계(2004~2010년)는 해상안보를 중심으로 규범적 기반을 마련했으며, 확대 단계(2011~2016년)에는 해양환경·재난 대응, 블루이코노미 개념이 도입되었다. 심화 단계(2017~2021년)는 신남방정책과 연계해 해양플라스틱 관리, 스마트 해양도시 등으로 구체화되었다. 전략화 단계(2022~2024년)에는 CSP 격상과 함께 AOIP·KASI와 정합성을 확보하며 해양 사이버안보, 디지털 해양경제 등 신흥 의제를 협력에 포함시켰다.

셋째, 한-아세안 해양안보 협력은 UNCLOS 기반 규범 질서를 공동 강조하며, ADMM-Plus 등 다자 훈련 참여와 퇴역 함정 제공, 양자 훈련 병행을 통해 '투-트랙' 성과를 거두었다. 또한 IUU 어업 대응 기술 지원과 MDA 정보공유 강화가 실질적 진전으로 평가된다. 그러나 한국의 외교·안보 역량이 한반도 문제에 집중되어 남중국해 등 민감한 사안에서 역할이 제한적이었고, 아세안 내 영향력이 미약하며 전담 컨트롤타워가 부재한 점이 한계로 지적된다.

넷째, 해양경제협력은 2014년 '지속 가능한 해양경제' 의제화 이후 본격화되었으며, 아세안 블루이코노미 프레임워크와 연계해 제도적 기반을 확립하였다. 한국은 스마트양식 ODA, 항만 개발 마스터플랜 수립, 수산 교역 확대 등을 통해 실질 성과를 축적했다. 그러나 협력이 ABEF와 충분히 연결되지 못했고, 민간 자본 유치 부족, 신산업 R&D-사업화 지원 한계, ODA 중심 구조 등이 지속적 성장의 제약 요인으로 나타났다.

다섯째, 해양환경협력은 정상회의 합의 → 재원 확보(AKCF, BKCF 등) → 실행 사업(PARMA, 플라스틱 저감) → 국제 거버넌스 연계로 이어지는 체계적 구조를 구축했다. 특히 방콕 선언과 연계된 플라스틱 저감, 맹그로브 복원 등은 대표적 성과로 꼽힌다. 그러나 의제가 해양쓰레기에 편중되고, 블루카본·보호구역 등 다른 의제는 소외되었으며, 데이터 기반 성과관리와 재정 다변화가 부족해 지속가능성에 제약이 있었다.

여섯째, 아세안 열 개국은 해양 수요와 역량의 차이를 반영해 세 개 그룹으로 분류된다. 핵심 전략국(베트남·인도네시아·필리핀)은 안보·환경·경제 전반에서 포괄 협력이 가능하며, 베트남은 스마트 해양도시·항만, 인도네시아는 해양환경·블루이코노미, 필리핀은 해양법 집행 강화가 중요 과제이다. 전략국(싱가포르·말레이시아·태국)은 기술 기반 협력이 유망하며, 싱가포르는 스마트항만·디지털 기술, 말레이시아는 해양바이오·관광, 태국은

해양관광·환경협력이 적합하다. 주요 협력국(캄보디아·라오스·미얀마·브루나이)은 역량강화와 ODA 중심 지원이 필요하며, 라오스는 메콩 수자원 관리, 브루나이는 해양환경보호, 미얀마는 정치 안정화 이후 기후·환경협력이 가능하다.

일곱째, 2025년 전문가 조사 결과, 한-아세안 전반 협력은 긍정 평가가 높았으나 해양협력은 절반 이상이 미흡하다고 응답했다. 아세안을 전략적 파트너로 인식한다는 응답은 69.8%였으며, 주요 이유는 해상교통로 안보와 미·중 경쟁 속 균형 유지였다. 가장 큰 한계는 구체적 이행 부족, 플랫폼 부재, 재정 부족이었으며, IUU 어업 대응·법 집행 강화, 기후·재해 관리, 해양쓰레기 공동 관리가 시급한 현안으로 꼽혔다. 전문가들은 협력 목표 명확화, 회원국별 맞춤형 전략, 지속 가능한 제도 구축, 거버넌스 강화, 핵심 분야 집중, 아세안 중심성 존중을 정책 제언으로 제시하였다.

종합하면, 제3장은 한-아세안 해양협력이 35년간 단계적으로 발전해 온 과정을 체계적으로 검토하고, 해양안보·해양경제·해양환경·기후변화 등 분야별 추진 현황을 분석했으며, 아세안 10개국의 협력 수요와 전략적 중요성을 국가별로 비교하였다. 또한 전문가 인식 조사를 통해 협력 성과와 한계, 보완 과제를 진단함으로써 현황 평가를 심화하였다. 이를 통해 협력이 성숙해졌음에도 불구하고 실행력·맞춤형 전략·지속가능성에서 여전히 한계가 존재함을 확인하였으며, 앞으로는 아세안 중심성과 정합성을 강화하고, 국가별 차별화된 협력 및 제도적 기반을 확립하는 것이 핵심 과제임을 도출하였다.

한-아세안 해양협력은 CSP로 격상되었음에도 불구하고 전반적 협력 수준에 비해 뒤처져 있다는 평가를 받고 있으며, 전문가 조사에서도 구체적 이행 부족, 협력 플랫폼 부재, 재정 취약성이 주요 한계로 지적되었다. 따라서 향후 협력은 실행력 강화, 국가별 차등화, 지속가능성 확보라는 세 가지

방향을 중심으로 추진될 필요가 있다.

첫째, 전략적 거버넌스 재정립과 지속가능성 확보가 필요하다. 현재 한-아세안 해양협력은 외교부, 해양수산부, 국방부 등 여러 부처가 분절적으로 사업을 추진해 일관성이 떨어지고, 정권 교체에 따라 중단되는 경우도 발생하고 있다. 따라서 범부처 차원의 전담 컨트롤타워를 설치해 정책 조율과 집행력을 강화해야 한다. 또한 아세안의 AOIP, ACV 2045, AMO 등과 정합성을 확보한 중장기 로드맵을 수립하고, 법적·제도적 기반을 마련해 해양협력이 단발성이 아닌 지속 가능한 구조로 자리잡도록 해야 한다.

둘째, 국가별 맞춤형 차등 협력 추진이 요구된다. 아세안 10개국은 해양 관련 여건과 수요가 크게 달라 획일적 접근은 비효율적이다. 베트남·인도네시아·필리핀은 전략적 파급력이 가장 큰 핵심 협력국으로, 해양안보, 스마트항만, 블루이코노미 등 포괄적 협력을 집중해야 한다. 싱가포르·말레이시아·태국은 전략 협력국으로, 스마트항만·디지털 해양경제·해양바이오 등 기술 중심 협력에서 시너지를 창출할 수 있다. 캄보디아·라오스·미얀마·브루나이는 주요 협력국으로, ODA와 기초 역량강화 지원을 통해 장기적 협력 기반을 조성하는 것이 적절하다.

셋째, 블루이코노미 실질화와 성과 창출이 중요하다. 블루이코노미는 아세안이 신성장 동력으로 채택한 핵심 의제이자, 한국이 기술과 경험을 보유한 분야다. 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지 등에서 공동 실증사업을 추진하고, 단순 기술 이전을 넘어 현지 가치사슬(Value-chain) 고도화를 지원해야 한다. 또한 민간 투자와 ODA를 결합한 패키지형 협력 모델을 설계해 지속 가능한 산업 생태계 조성을 도모해야 한다.

넷째, 해양환경·기후변화 협력의 다변화가 필요하다. 지금까지 협력이 플라스틱 저감 사업에 집중된 측면이 있으므로, 블루카본, 해양보호구역(MPA) 관리, 기후 적응 프로젝트 등으로 의제를 확대해야 한다. 특히 블루

카본 회계(MRV) 체계 구축, 연안 생태계 복원, 지역사회 참여형 관리 모델은 한국이 제공할 수 있는 차별적 강점이다. 이를 통해 방콕 선언, RAP 등 아세안 거버넌스 이행을 적극 뒷받침하며 한국의 신뢰 자산을 강화해야 한다.

다섯째, 비전통 안보 협력의 심화가 필요하다. 전문가 조사에서도 가장 시급한 현안으로 IUU 어업 대응과 해상법 집행 역량강화가 꼽혔다. 한국은 조업감시시스템(FMC) 기술, 위성·드론 기반 MDA, 전자어획증명제 등을 통해 아세안의 해양 법 집행 역량을 직접 지원할 수 있다. 더 나아가 ADMM-Plus, EAMF 등 다자 틀을 활용해 합동 순시, 재해재난 대응(HADR), 해양사이버 안보 등 새로운 협력 영역을 확장할 필요가 있다.

여섯째, 아세안 중심성 존중과 중견국 연대를 통한 다자협력 강화가 요구된다. 아세안은 AOIP·ACV 2045 등 자체 비전을 통해 주도권을 유지하려 하고 있으나 내부적 한계가 존재한다. 한국은 이를 존중하면서 일본, 호주, EU, 인도 등과 함께 삼각·다자협력 모델을 구체화해야 한다. 일본과는 고품질 인프라, EU와는 해양플라스틱, 호주와는 블루이코노미, 인도와는 해상안보 훈련을 연계함으로써 아세안의 주도권을 실질적으로 뒷받침하고, 동시에 한국은 중견국 네트워크의 핵심 축으로 전략적 공간을 넓힐 수 있다.

〈표 3-45〉 3장의 정책적 시사점

구분	주요내용
전략적 거버넌스 재정립 및 지속가능성 확보	• 범부처 컨트롤타워 설립을 통해 외교·해양·국방 협력의 분절성 해소 및 일관성 확보 • 아세안 전략(AOIP, ACV 2045, AMO)과 정합성을 갖춘 중장기 로드맵 마련 • 정치적 상황 변화에도 흔들리지 않는 법적·제도적 기반 및 전용 예산 확보
국가별 맞춤형 차등 협력 추진	• 핵심 전략국(베트남·인도네시아·필리핀): 해양안보, 스마트항만, 블루이코노미, 수산업 전반 협력 심화 • 전략 협력국(싱가포르·말레이시아·태국): 스마트항만, 디지털 해양경제, 해양바이오 등 기술 중심 협력

구분	주요내용
	• 주요 협력국(캄보디아·라오스·미얀마·브루나이): ODA 기반 역량 강화, 수산업 육성, 수자원 관리, 소규모 특화 협력
블루이코노미 실질화와 성과 창출	• 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지 등 공동 실증 사업 추진 • 단순 기술 이전을 넘어 현지 가치사슬(Value-chain)고도화 지원 • 민간 투자와 ODA를 결합한 패키지형 협력 모델설계
해양환경·기후변화 협력 다변화	• 해양쓰레기 저감에 집중된 협력을 블루카본, MPA(해양보호구역), 기후 적응 등으로 확대 • 블루카본 회계(MRV) 체계 구축 및 연안 생태계 복원 지원 • 방콕 선언, RAP 등 아세안 환경·기후 거버넌스 이행에 기여
비전통 안보 협력 심화	• IUU 어업 대응 및 해상법 집행 역량강화에 우선 집중 • 한국의 조업감시시스템(FMC), 위성·드론 기반 MDA, 전자어획증명제 도입 지원 • ADMM-Plus·EAMF 등 다자 틀을 활용한 합동 순시, HADR, 해양 사이버 안보 협력 확대
아세안 중심성 존중과 중견국 연대 강화	• 아세안의 AOIP·ACV 2045 등 자체 전략을 존중과 주도권 보완 • EU(플라스틱), 호주(블루이코노미), 인도(해상안보)와 삼각·다자협력 추진 • 아세안 주도권을 실질적으로 지원하면서 한국은 중견국 네트워크의 핵심 축으로 전략적 공간 확대

자료: 저자 작성

04
한-아세안 해양협력 전략적 강화방안

제1절 한-아세안 해양협력 전략체계 구축 방향

1. 한-아세안 해양협력 전략 환경 분석

1) SWOT-PEST 분석

1989년 대화 관계 수립 이후 한-아세안 관계는 2024년 '포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)'로 격상되며 최고의 협력 단계에 진입하였다. 특히 해양 분야는 2004년 정상회의에서 처음 의제화된 이래 20여 년간 점진적으로 발전하여, 이제는 양측의 공동 번영과 역내 안정에 핵심적인 협력 영역으로 부상하고 있다. 본 SWOT 분석은 이러한 발전 경과를 토대로 한-아세안 해양협력의 내부 역량(강점·약점)과 외부 환경(기회·위협)을 종합적으로 진단하고, CSP에 부합하는 실질적이고 지속 가능한 협력 강화방안을 도출하는 것을 목적으로 한다.

본 분석에서 내부 역량(강점·약점)은 한국과 아세안 중 어느 한쪽 요소만을 지칭하는 것이 아니라, 양측이 협력 과정에서 결합하여 발휘할 수 있는 공동의 자원과 기반을 포괄하는 개념으로 설정하였다. 즉, 한국의 기술력·

재정 메커니즘·협력 경험과 아세안의 성장 잠재력·자원·제도적 틀이 함께 포함된다. 반대로 외부 환경(기회·위협)은 한-아세안 협력 외부에서 작용하는 국제정세, 역내 정치·경제적 조건, 글로벌 해양 이슈 등을 의미한다. 이러한 관점은 협력체계를 하나의 단위로 분석한다는 점에서, 한국의 일방적 역량 평가가 아닌 양자 협력 기반을 종합적으로 진단한다는 특징을 가진다.

한-아세안 해양협력은 다층적 제도적 기반과 한국의 기술 역량이라는 강점을 보유하고 있으며, 아세안의 성장 잠재력과 블루이코노미 수요 확대 등 다양한 기회 요인이 존재한다. 반면, 범부처 차원의 통합 거버넌스 부재와 재원 구조의 편중, 협력 성과의 현장 체감도 부족 등은 주요 약점으로 지적된다. 또한 미·중 전략경쟁, 남중국해 분쟁, 회원국 간 격차와 일부 국가의 정치 불안정은 협력의 안정성을 위협하는 외부 위험 요인으로 작용하고 있다. 따라서 본 분석은 내부 역량과 취약점, 외부 환경의 기회와 위협이 교차하는 지점을 진단하는 동시에, 특히 외부 요인에서는 정치(Political)·경제(Economic)·사회(Social)·기술(Technological) 요인을 아우르는 PEST 관점을 반영하여 전략적 시사점을 보다 체계적이고 구체적으로 도출하고자 한다.

(1) 강점(Strengths: 내부 역량)

한-아세안 해양협력은 경제·기술적 차원에서 축적된 신뢰와 제도를 바탕으로 다층적으로 심화되었다. 이는 양측의 관계가 기능적 협력을 확장하여 포괄적이고 성숙한 전략적 파트너십으로 진화했음을 보여준다. 이러한 강점은 블루이코노미 신산업 육성 및 해양안보·환경 협력을 위한 전략적 기회로 작용할 것이다.

정치·제도적 측면에서 한국-아세안 관계는 2024년 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP)로 격상되며 제도적 안정성을 확보하였다. 2023년 한-아세안

연대구상(KASI)과 '2026-2030 PoA'의 채택은 중장기 협력 추진의 틀을 마련한 사례다. 또한 한국은 ADMM-Plus, ARF, EAMF 등 아세안 주도의 다자 안보 협력체에 참여하고, 필리핀·베트남·인도네시아 등 주요 회원국과 해양대화를 정례화하여 아세안의 중심성을 존중하고 있다.

〈표 4-1〉 한-아세안 주요 회원국별 해양대화 추진 현황

구분	개최년도	주요내용
한-필리핀 해양대화	2022	• IUU 어업 등 해상 범죄 대응을 위한 해양영역인식(MDA) 협력 강화 • 해양플라스틱 및 폐기물 저감을 위한 노력 공유 • 한-필리핀 해운협정 추진 가속화, 항만국검색제도 협력 강화 • 제1차 한-필리핀 수산공동위원회 결과 평가 • 해양안보 역량강화를 위한 연합훈련 확대, 방산·군수협력 강화
	2023	• K- Ocean Economy Initiative 소개 • 해양쓰레기 관리 역량강화사업의 국제개발협력사업 추진 • 해양영역인식(MDA) 전략과 운영 • 한국 퇴역 함정의 필리핀 추가 양도 계획 및 방산 협력 강화 • UN과 국제해양법재판소 등 다자 차원의 해양법 관련 입장 공유
	2024	• 해양협력 MOU 체결에 따른 퇴역 함정 양여 절차 설명 및 불법 어업 공조 방안 논의 • 해양영역인식(MDA)의 교류 강화 및 함정의 유지·보수·정비(MRO)와 재난 구호 등 다목적 협력항만 조성 제안 • 블루카본을 통한 탄소 감축 계획 논의 및 유조선 기름유출사고 대응
한-베트남 대화	2024	• 해양경제·해양환경 분야의 호혜적 해양협력 강화 • 해양쓰레기 관리 역량강화를 위한 협력 촉진 • 해상 공동 훈련 및 수색·구조 협력 촉진 • 남중국해의 항행 및 상공 비행 자유 보장 등의 협력 강화
한-인니 해양공동 위원회	2017	• 해사 분야의 역량강화 기술 및 안전 및 어업자원 증대 방안 논의
	2018	• 수산 분야 역량 개발 논의
	2019	• 해양 연구 개발 역량, 양식 및 해양환경보호, 항만 개발, 해양 안전 및 보안에 집중 합의
	2024	• 연구 및 기술 교육, 항만 개발 계획, 해운 산업 및 안전

자료: 외교부 보도자료(2022.9.21); 외교부 보도자료(2023.10.12.);외교부 보도자료(2024.11.11); 외교부 보도자료(2024.3.15); KIORC 포털(검색일: 2025.9.10.)

경제적 측면에서 양측은 괄목할 만한 성장을 이루었다. 한-아세안 무역은 1990년 103억 달러에서 2022년 2,074억 달러로 20배 확대되었고, 같은 기간 한국의 대아세안 직접투자는 2억 6천만 달러에서 108억 달러로 증가하였다.[239] 아세안은 한국의 제2위 수산물 교역 대상 지역으로 자리하고 있으며, 한-아세안 협력기금(AKCF)과 한-해양 동남아 협력기금(BKCF) 등 안정적인 재정 메커니즘은 협력사업의 지속성을 뒷받침하고 있다.

〈표 4-2〉 한-아세안 해양협력 강점의 PEST 분류

구분	주요내용
Political (정치·제도)	• 2024년 CSP 격상, 2023년 KASI 발표, '2026-2030 PoA' 채택으로 안정적 제도 기반 확보 • ADMM-Plus, ARF, EAMF 등 다자 안보 협력체 참여 • 한-필리핀, 한-베트남 등 양자 해양대화 정례화
Economic (경제)	• 무역: 1990년 103억 달러 → 2022년 2,074억 달러 (20배 성장) • 아세안은 한국의 제2위 수산물 교역 대상 지역 • AKCF, BKCF 등 안정적 협력기금 운영
Social (사회·협력)	• 아세안 인구 6억 8천만 명, GDP 3.9조 달러(세계 5위 경제권) • 젊고 역동적인 인구 구조, 높은 성장 잠재력· 풍부한 해양자원과 양식업 적합 환경 • 한국 ODA: 스마트양식, 항만 마스터플랜, 해양쓰레기 관리 등 성과 축적
Technological (기술 역량)	• 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지, 해양과학기술 등 첨단 역량 • 조업감시시스템(FMC), 위성·드론 기반 MDA, 전자어획증명제(E-CDT) 도입 지원 역량 보유 • 아세안의 기술 수요와 직접적으로 연계

자료: 저자 작성

사회·협력 기반 측면에서 아세안은 6억 8천만 명의 인구와 3.9조 달러 규모의 GDP를 보유한 세계 5위 경제권이며, 젊고 역동적인 인구 구조를 바탕으로 높은 성장 잠재력을 지니고 있다.[240] 풍부한 해양자원과 양식업

239) 조원득(2024), p. 2.
240) 한-아세안센터(2024), p. 5, 7.

에 적합한 자연환경은 협력 확대의 기반이 되고, 한국의 ODA 성과(마트양식 기술 전수, 항만 마스터플랜 수립, 해양쓰레기 관리)는 실질적 성과를 통해 아세안 회원국과의 신뢰 관계를 강화하는데 기여하였다.

기술적 측면에서 한국이 보유한 첨단 해양 기술력은 협력의 핵심 동력으로 작용한다. 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지, 해양과학기술 등에서 세계적 수준의 역량을 확보하고 있으며, 이는 아세안의 발전 수요에 직접적으로 부응한다. 특히 조업감시시스템(FMC), 위성·드론 기반 해양영역인식(MDA), 전자어획증명제(E-CDT) 지원 역량은 아세안 회원국의 수요와 직결되어 협력의 실질성과 효과성을 높이는 중요한 강점이 된다.

(2) 약점 (Weaknesses: 내부 취약 요인)

한-아세안 해양협력은 지난 20여 년간 해상교통로의 안정, 블루이코노미를 통한 공동 번영, 기후변화 공동 대응 등 주요 분야에서 제도적 기반을 마련하였다. 그러나 해양안보, 블루이코노미, 해양환경 등 핵심 의제에서 합의가 충분히 실행으로 이어지지 못하고 있으며, 거버넌스·재원·역량의 제약이 협력 심화를 가로막고 있다. 이러한 약점은 협력의 실효성과 지속가능성을 약화시키는 요인으로 작용하고 있어, 체계적인 진단과 개선 노력이 요구된다.

정치·제도적 측면에서 큰 약점은 범부처 차원의 컨트롤타워 부재이다. 이는 정책의 분절성과 비일관성을 야기하고, 해양안보 협력을 합의 수준에 머물게 하며 공동 이행을 뒷받침할 실질적 메커니즘의 부재로 이어지고 있다. 전문가들은 특히 '협력 플랫폼 부족'을 핵심 한계로 지적하며, 정기적으로 의제를 논의하고 사업을 발굴·점검할 상설 협의 채널의 부재를 문제로 제기한다. 또한 정치적 여건 변화에 따라 대아세안 정책의 연속성이 흔들릴 수 있고, 아세안 내에서 한국의 정치·전략적 영향력은 미·중·일에 비

해 여전히 제한적이라는 점도 구조적 취약 요인으로 작용한다.

경제적 측면에서는 협력 재원이 한-아세안 협력기금(AKCF) 등 공적개발원조(ODA)에 과도하게 의존하는 구조가 지속되고 있다. 민간 자본을 유치하는 혼합금융(Blended Finance) 모델이 정착되지 못해 재정 기반의 다변화가 어렵고, 이는 사업의 규모와 지속성을 제약하는 요인으로 작용한다. 특히 현재의 지원형 ODA 중심 구조는 블루이코노미와 해양재생에너지 등 신산업 분야에서 연구개발(R&D)이 실증과 사업화, 나아가 현지의 가공·유통 등 가치사슬(Value-chain) 고도화로 이어지는 것을 가로막는 한계로 지적된다.

〈표 4-3〉 한-아세안 해양협력 약점의 PEST 분류

구분	주요내용
Political (정치·제도)	• 범부처 컨트롤타워와 협력 플랫폼 부족로 정책 일관성 부족 • 해양안보 협력이 합의 수준에 머물고 공동 이행 메커니즘 미흡 • 정치적 여건 변화에 따른 대아세안 정책 연속성 취약 • 아세안 내 한국 인식이 상대적으로 낮고, 정치·전략적 영향력은 미·중·일 대비 제한적
Economic (경제)	• 협력 재원이 ODA와 공적기금에 과도하게 의존 • 민간 자본 유치와 혼합금융 활용 부족 • 블루이코노미·해양재생에너지 등 신산업 분야에서 R&D-실증-사업화 연계 미흡
Social (사회·협력)	• 협력 성과의 현장 체감도 부족, 주민이 체감할 수 있는 사업 한정적 • 해양쓰레기 대응에서 아세안 차원의 공동 대응체계가 미흡하고, 회원국별 대응에 머무는 한계 • 해양협력 분야의 불균형과 아세안 해양 신흥 의제와의 연계 부족 • 아세안 내부의 상이한 이해관계로 공동 추진 동력 약화
Technological (기술 역량)	• 아세안 회원국 간 제도적·인적·기술적 역량의 격차로 선진 기술의 적용에 차이 발생 • 디지털 해양기술 발전의 빠른 속도에 비해 공동 인프라와 역량이 취약 • 기술협력 성과 관리 및 공유체계 미흡

자료: 저자 작성

사회적 측면에서는 협력 성과가 현지 주민들이 체감할 수 있는 수준으로 확산되지 못하고, 가시적 효과가 제한적이라는 한계가 존재한다. 특히 해양쓰레기 대응과 같이 일부 현안에 협력이 집중되면서 블루카본, 해양보호구역 관리 등 아세안이 중점적으로 제시하는 다른 신흥 의제에 대한 대응은 상대적으로 미흡하다. 또한 해양쓰레기 문제에 대해서는 2019년 「방콕 선언」과 「행동 프레임워크」가 채택되어 제도적 기반은 마련되었으나, 실제 대응은 회원국별 접근에 머물러 아세안 차원의 공동 대응체계로 발전하지 못하고 있다. 더불어 남중국해 문제 등에서 드러나는 회원국 간 상이한 이해관계는 공동 추진 동력을 약화시키며, 이는 한국이 지지하는 '아세안 중심성(ASEAN Centrality)'의 신뢰성을 저해하는 요인으로 작용한다.

기술적 측면에서 협력은 아세안 회원국 간 제도적·인적 역량 격차로 인해 선진 기술의 보편적 적용에 어려움을 겪고 있다. 디지털 해양기술은 빠르게 발전하고 있으나 이를 뒷받침할 공동 인프라와 역량은 여전히 취약하다. 무엇보다 기술협력 성과를 체계적으로 관리·공유할 장치가 미비하다. 통합 성과관리 지표(KPI)나 공통 데이터 플랫폼이 부재하여 과학적·데이터 기반 정책 수립과 성과 평가가 어렵고, 이는 협력의 질적 심화를 제약하는 근본 요인으로 작용한다.

(3) 기회 (Opportunities: 외부 기회 요인)

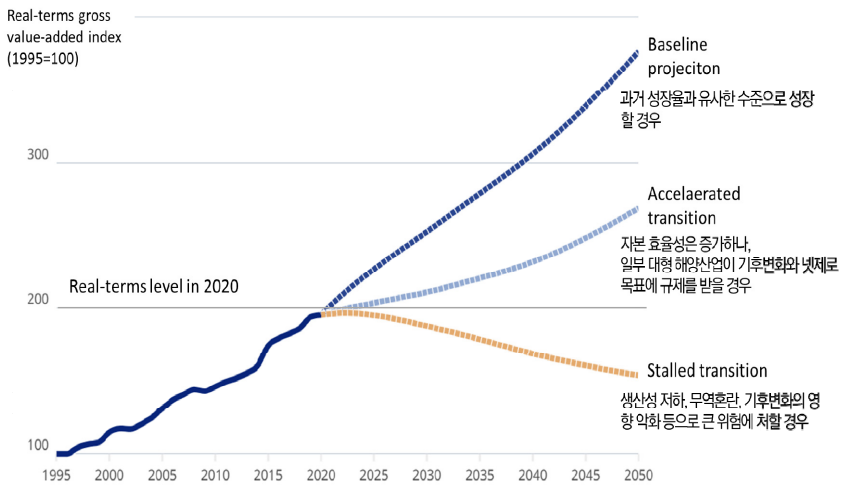
한-아세안 해양협력은 역내외 환경 변화 속에서 새로운 기회를 맞이하고 있다. 아세안은 AOIP, AMO, ACV 2045 등을 통해 해양협력의 비전과 전략을 제시하고 있으며, 블루이코노미를 신성장 동력으로 공식화하였다. 글로벌 해양경제의 성장세, 연안 도시화와 산업화에 따른 수요 증대, 복합적 해양 도전에 대한 공동 대응 필요성, 그리고 스마트·녹색 해양 솔루션에 대한 수요 확대는 향후 협력 심화의 중요한 동력으로 작용한다.

정치·제도적 기회는 아세안이 자체적으로 제시하는 명확한 전략적 비전에서 비롯된다. 아세안은 「인도-태평양에 대한 아세안 관점(AOIP)」, 「아세안 공동체 비전 2045(ACV 2045)」 등을 통해 해양협력의 청사진을 제시하고 있으며, 이는 한국의 '한-아세안 연대구상(KASI)', 인도-태평양 전략과 연계될 수 있는 협력의 기반이 된다. 국제질서의 다극화와 미·중 경쟁 심화는 아세안이 특정 강대국에 종속되지 않는 신뢰할 수 있는 중견국 파트너를 필요로 하는 요인을 강화하고 있으며, 이는 한국이 아세안의 전략적 자율성을 존중하는 건설적 파트너로 자리할 수 있는 외교적 공간을 넓혀주는 핵심 기회이다. 아울러 일본·호주·EU 등 다른 중견국과의 삼각·다자협력, BIMP-EAGA와 같은 소지역 협력 틀로 활용할 수 있다.

경제적 기회는 아세안이 블루이코노미를 신성장 동력으로 채택한 것이다. 스마트항만, 디지털 물류망, 해양관광 등 인프라 수요가 빠르게 증가하고 있으며, 아세안의 블루카본 시장은 2050년까지 연간 959억 달러 규모의 가치를 창출할 잠재력이 있어 녹색금융과 연계된 새로운 시장의 기회를 제공한다. 그리고, 글로벌 공급망 재편 속에서 아세안의 전략적 중요성이 높아지고 있다. 항만·물류 협력을 통한 공급망 회복력 강화는 한국과 아세안의 경제 안보 이익과 직결되는 핵심 과제이자 기회로 작용한다. 세계 해양경제 역시 1995년 1조 3,000억 달러에서 2020년 2조 6,000억 달러로 두 배 성장했으며, 이 과정에서 아시아·태평양 지역이 전체 성장의 75%를 차지하여 역내 협력의 경제적 기회를 뒷받침하고 있다.[241]

241) OECD(2025) p. 23.

〈그림 4-1〉 글로벌 해양경제 전망 시나리오



자료: OECD(2025), p. 30.

한-아세안 해양협력의 기회는 방대한 연안 인구와 높은 해양 의존도, 그리고 초국경적 문제에 대한 공동 대응 수요에서 비롯된다. 아세안은 6억 8천만 명의 인구를 보유하고 있으며, 특히 인도네시아는 전체 인구의 60% 이상이 연안에 거주할 정도로 해양에 크게 의존한다. 2018년 기준 아시아는 전 세계 연안 인구(해안선 50㎞ 이내)의 59.7%인 13억 1,750만 명이 거주하고 있으며, 전 세계 연안 지역 인구 증가 규모는 인구 1,000만 명 이상 연안 메가시티 46개가 새롭게 형성된 것과 맞먹는다.[242] 이러한 인구 집중은 수산업, 양식업, 에너지, 관광, 항만·해운 등 해양산업의 성장과 맞물려 연안 지역을 주요 경제활동의 중심지로 부상시켰다. 동시에 기후변화, IUU 어업, 해양플라스틱 오염 등 초국경적 도전은 개별 국가의 역량만으로 해결하기 어려워 공동 대응의 필요성을 크게 높이고 있다. 이는 한국이 ODA와 협력 프로그램을 통해 실질적 기여를 확대하고, 아세안 중심성을

242) Cosby et al.(2024), p. 5, p. 80.

존중하며 신뢰를 강화할 수 있는 중요한 기회가 된다. 아울러 시민사회와 기업의 참여를 통해 다층적 협력 네트워크를 구축하는 기반도 마련된다.

기술적 기회는 스마트·녹색 해양 솔루션에 대한 아세안의 급증하는 수요이다. 스마트항만, 친환경 선박, 해양재생에너지(APG·해저케이블), 블루카본 관리 기술 등은 한국이 세계적 경쟁력을 보유한 분야로, 아세안의 발전 수요와 직접 연결된다. 특히 한국이 보유한 스마트양식, 해양영역인식(MDA), 전자어획증명제(E-CDT) 등 첨단 역량은 아세안 국가들의 구체적 요구와 맞물려 실질적 기술협력의 가능성을 높인다. 이러한 협력은 단순한 장비 보급이나 기술 이전에 머무르지 않고, 공동 데이터 플랫폼 구축과 같은 포괄적 기술 거버넌스 협력으로 확대될 수 있는 중요한 기회가 된다.

〈표 4-4〉 한-아세안 해양협력 기회의 PEST 분류

구분	주요내용
Political (정치·제도)	• AOIP, AMO, ACV 2045 등 아세안 해양 전략과 연계 강화 • 해양쓰레기, IUU, 블루카본 등 역내 공동 행동계획 추진 • KASI 및 인도-태평양 전략과 연계 가능성 • 중견국 협력 및 다변화 기회: 일본·인도·호주·EU와 다자협력, BIMP-EAGA 등 소지역 활용
Economic (경제)	• 블루이코노미를 아세안의 신성장 동력으로 공식화 • 스마트항만·디지털 물류망, 해양관광 등 인프라 수요 증가 • 글로벌 해양경제성장세와 아시아·태평양 지역의 높은 기여율
Social (사회·협력)	• 아시아 지역의 연안 인구 집중과 연안 도시화·산업화에 따른 수요 증대 • 글로벌·지역적 해양 도전 확대: 기후변화, IUU, 해적, 사이버 위협 대응 필요성 증대와 심각한 해양플라스틱 오염 • 시민사회·기업 참여 확대에 따른 다층적 협력 기회
Technological (기술 역량)	• 스마트·녹색 해양 솔루션 수요 확대: 스마트항만, 디지털 물류, 친환경 선박, 블루카본, 재생에너지(APG·해저케이블) 등 수요 급증 • 한국의 스마트양식·해양과학기술과 아세안 수요 간 직접 연계 • 디지털 해양 데이터·MDA·E-CDT 등 공동 플랫폼 구축 기회

자료: 저자 작성

(4) 위협 (Threat: 외부 위협 요인)

한-아세안 해양협력은 제도적 기반과 다층적 성과에도 불구하고, 역내외 환경의 불안정성으로 인해 다양한 구조적 위협에 직면해 있다. 정치·제도, 경제, 사회·협력, 기술의 네 가지 영역에서 나타나는 위협 요인은 협력의 지속성과 심화를 가로막는 주요 변수로 작용하며, 전략적 대응을 요구한다.

역내 정치 환경은 미·중 전략경쟁의 격화와 남중국해 분쟁의 지속으로 불안정성이 증대되고 있다. 이는 아세안 회원국들이 외교적 선택을 강요받는 상황을 초래하며, 한국의 협력 역시 외교적 부담을 안게 한다. 또한 지역 내 군사적 충돌 위험과 트럼프 2기 행정부의 보호무역·고립주의 정책은 해양안보와 국제규범의 예측 가능성을 저해하는 요인으로 작용한다.

경제적 위협은 크게 역내 격차와 글로벌 경제 환경의 불안정성에서 비롯된다. 아세안 회원국 간 산업화 수준과 기술 역량 격차는 협력 효과의 균등한 확산을 저해하고 내부 불만으로 이어질 수 있다. 동시에 글로벌 공급망 재편, 보호무역주의 강화, 관세 압박, 금융시장 변동성은 협력 안정성을 위협한다. 에너지·식량안보 위기 가능성도 협력 압박 요인으로 작용한다. 더불어 IMO 환경규제 등 글로벌 규제 강화는 선진국과 개도국 간 부담 격차를 확대시켜 협력 과정에서 갈등을 유발할 수 있다.

사회·협력 측면에서는 연안 지역의 급속한 도시화와 인구 집중이 자원 경쟁을 심화시키며, 자원 접근의 불평등은 경제·사회적 격차를 확대시킬 가능성이 크다. 해양자원의 형평한 이용이 보장되지 않을 경우 협력의 정당성과 주민 지지 기반이 약화된다. 또한 다자주의 약화와 자국 중심주의 확산은 아세안 내부 결속을 약화시키고, 한국과의 협력이 외부 압력으로 인식될 위험을 높인다. IUU 어업, 해양 범죄 등 초국경적 도전에 대한 공동 대응이 지연될 경우, 사회적 불안과 지역 갈등이 증폭될 수 있다.

기술적 측면의 핵심 위협은 복합 위기의 급증에도 불구하고 이를 뒷받침할 공동 대응 기술과 협력 메커니즘이 부족하다는 점이다. 기후변화, 해양 쓰레기, 해수면 상승, 초국경 재난은 국가 단위 대응을 넘어 글로벌 공동 기술 개발과 협력이 필요한 사안임에도, 현재 기술협력은 장비 지원이나 일방적 이전 수준에 머무르고 있다. 또한 해양 사이버 범죄와 초국경 해양 범죄 증가, 해저케이블 등 핵심 인프라 위협은 기술협력 수요를 높이고 있으나, 이를 뒷받침할 국제 대응 구조는 취약하다. 따라서 공여적 접근을 넘어선 공동연구·기술 개발·데이터 공유 체계로의 전환과 글로벌 공동대응적 기술협력 강화가 시급하다.

〈표 4-5〉 한-아세안 해양협력 위협의 PEST 분류

구분	주요내용
Political (정치·제도)	• 미·중 전략경쟁 격화와 남중국해 분쟁 심화로 지정학적 긴장 증가 • 지역 내 군사적 충돌이나 전쟁 위협 고조로 역내 해양안보 불확실성 확대 • 트럼프 2기 행정부의 관세 압박과 '미국 우선주의'로 역내 정치·외교적 불확실성 확대
Economic (경제)	• 회원국 간 경제·산업 수준 격차로 협력 효과 불균형 • 글로벌 공급망 불안정, 보호무역 강화, 에너지·식량 위기 가능성 • 글로벌 해양환경 규제 강화로 선진국과 개도국 간 부담 격차와 갈등 심화 가능성
Social (사회·협력)	• 국제 다자주의 약화로 공동 대응과 다층적 협력 구조 약화 위험 • 해양 거버넌스에 대한 회원국 간 인식 격차와 조정 능력 부족 • 해양자원 이용 불평등으로 경제·사회 격차 심화, 협력 지지 기반 약화
Technological (기술 역량)	• 해양쓰레기·플라스틱 오염, 기후변화에 따른 해수면 상승, 자연재해(태풍·홍수·해일 등) 등 복합 위기(complex crises) 급증으로 대응 역량 부담 확대 • AI·로봇 자동화 확산 등으로 일자리 감소와 사회적 불평등 심화 • 해양 사이버 범죄와 초국경 해양 범죄 증가로 역내 안전 위협 증대 • 해저케이블 등 핵심 해양 인프라에 대한 공격·사보타주 위험으로 역내 연결성 약화

자료: 저자 작성

2) SWOT-PEST 분석 기반 전략방향 도출

SWOT 분석 결과는 한-아세안 해양협력 전략 수립의 기초적 근거를 제공한다. 강점-기회(SO) 전략은 한국의 기술력과 제도적 기반을 활용하여 아세안의 블루이코노미·스마트 해양경제 수요를 선도하는 방향으로 설정할 수 있다. 약점-기회(WO) 전략은 거버넌스와 재원 구조의 취약성을 보완해 아세안의 제도화 흐름(AOIP, AMO, ACV 2045 등)에 효과적으로 참여하는 것이다. 강점-위협(ST) 전략은 한국의 MDA, IUU 대응 등 기술적 비교우위를 활용하여 역내 안보 불안과 환경 위기를 완화하는 접근이다. 마지막으로 약점-위협(WT) 전략은 정책 연속성 확보와 협력 분야 다변화를 통해 불안정성과 외부 충격을 최소화하는 방향으로 제시된다. 이러한 종합적 분석을 토대로 한-아세안 해양협력은 다층적 플랫폼 구축, 맞춤형 협력 모델 강화, 지식·기술 및 재정 지원 확대, 이행·평가 체계 강화 등 4대 전략으로 구체화할 수 있다.

(1) SO 전략방향: 강점 극대화를 통한 전략적 이익 확보

SO 전략은 한-아세안의 내부 강점과 외부 기회를 결합하여 협력 성과를 극대화하고 전략적 이익을 확보하기 위한 적극적 확장 전략이다.

먼저, 신뢰 기반 파트너십을 바탕으로 한 전략적 비전 연계가 핵심 동력으로 작용한다. CSP 격상, KASI·PoA 채택, 다자 안보 협력체 참여 경험은 아세안이 미·중 경쟁 속에서 신뢰할 수 있는 파트너를 필요로 하는 전략적 수요와 맞물린다. 이를 통해 한국은 해양 외교적 공간을 확대하고 아세안의 전략적 자율성을 지지하는 협력 파트너로서의 입지를 강화할 수 있다.

둘째, 이러한 정치·제도적 신뢰 관계는 첨단 기술을 활용한 블루이코노미 신산업 협력으로 구체화한다. 한국의 스마트양식, 친환경 선박, MDA

등 기술 역량은 아세안의 블루이코노미 채택, 스마트·녹색 해양 솔루션 수요 확대, 글로벌 공급망 재편이라는 기회와 직접적으로 연결된다. 이를 공동연구개발, 실증 사업, 기술 표준화로 발전시킬 경우, 미래 신산업 시장을 선점하고 양측의 해양경제안보 이익을 동시에 증진할 수 있다.

셋째, 이러한 기술·경제협력은 아세안 주도의 현장 중심 공동 대응으로 확장된다. 아세안의 인적·물적 자원과 한국의 ODA 성과를 결합해 기후변화, IUU 어업, 해양플라스틱 등 복합적 도전에 공동 대응하고, 지역사회 신뢰 강화와 민간·시민사회 참여 확대를 통해 지속 가능한 다층적 협력 구조를 구축할 수 있다.

따라서 SO 전략의 궁극적 목표는 한-아세안 해양협력을 제도적 신뢰를 토대로 한 포괄적 파트너십으로 심화시키고, 블루이코노미 신산업 협력과 공동 대응 메커니즘을 동시에 발전시켜 지속 가능한 성장과 해양경제안보라는 이중 목표를 달성하는 것이다. 이를 통해 양측은 역내 안정성 강화, 신산업 시장 선점, 주민 체감형 성과 확대라는 세 가지 성과를 동시에 도출할 수 있다.

〈표 4-6〉 한-아세안 해양협력 SO 전략방향

구분	강점요인(S)	기회요인(O)	SO 전략방향
SO1. 포괄적 중견국 파트너십 강화 및 전략적 비전 연계	• CSP 격상, KASI·PoA 등 제도적 기반 • 다자 안보 협력체 참여 경험	• 아세안의 해양 전략(AOIP, AMO, ACV 2045) • 미·중 경쟁 속 신뢰할 수 있는 파트너 수요	• 아세안의 전략적 자율성을 존중하며 신뢰할 수 있는 파트너십을 구축해 외교적 공간을 확대
SO2. 첨단 기술·재정 메커니즘을 통한 블루이코노미 신산업 주도	• 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지, MDA, E-CDT 등 한국 기술력 • AKCF·BKCF 기금	• 블루이코노미·스마트·녹색 해양 솔루션 수요 확대 • 글로벌 공급망 재편	• 아세안의 전략적 자율성을 존중하며 신뢰할 수 있는 파트너십을 구축해 외교적 공간을 확대

구분	강점요인(S)	기회요인(O)	SO 전략방향
SO3. 아세안 주도·현장 중심 공동 대응 강화	• 아세안의 인구·해양 자원 풍부 • 한국의 ODA 성과 (스마트양식, 항만, 해양쓰레기 관리)	• 기후변화, IUU 어업, 해적, 해양플라스틱 등 복합 도전 • 연안 인구의 높은 해양 의존도	• 현장 기반 공동 대응을 통해 지역사회 신뢰를 강화하고 민간·시민사회 참여까지 확장

자료: 저자 작성

(2) ST 전략방향: 다각적 위기관리를 통한 회복탄력성 강화

ST 전략은 한-아세안이 보유한 내부 강점을 활용하여 지정학적 경쟁, 역내 분쟁, 복합 위기 등 외부의 위협 요인을 선제적으로 관리하고 완화하는 데 중점을 둔다.

첫째, 미·중 전략경쟁 격화와 남중국해 분쟁은 아세안 회원국들에 외교적 선택을 강요하고 역내 군사적 긴장감을 높이는 주요 위협 요인이다. 이에 한국은 CSP, KASI, PoA를 통해 구축된 제도적 기반과 정치적 신뢰를 활용하여, ADMM-Plus, ARF, EAMF 등 아세안 주도 다자 안보 협력체에 적극 참여하고 해양대화를 정례화함으로써 아세안의 전략적 자율성을 존중하고 역내 안보 불확실성을 완화해야 한다.

둘째, 한국이 보유한 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지, MDA, E-CDT 등 첨단 기술 역량과 AKCF·BKCF 같은 재정 메커니즘은 복합 위기 대응에 중요한 자산이다. 기후변화, 해양쓰레기, 해수면 상승, 자연재해, 사이버 위협은 단일 국가가 해결하기 어려운 과제인 만큼, 공동 데이터·모니터링 체계 구축과 친환경 기술 지원을 통해 아세안의 대응 역량을 높여야 한다. 특히 국제 환경 규제 강화로 발생할 수 있는 선진국·개도국 간 부담 격차를 줄이기 위해, 친환경 선박과 재생에너지 기술을 제공하고 규제 준수 역량을 강화하는 협력이 필요하다.

셋째, 무역·투자 확대와 ODA 성과는 위기 완화의 실질적 수단이다. 스마트양식 기술 전수, 항만 인프라 개발, 디지털 물류망 강화는 회원국 간 산업·기술 격차와 공급망 불안정을 줄이고, 에너지·식량안보 위기 가능성을 완화하여 지역 내 사회·경제적 안정 기반을 다질 수 있다.

따라서 ST 전략의 궁극적 목표는 지정학적 긴장, 환경·사회적 위협, 공급망 불안정에 대응할 수 있는 한-아세안 해양 파트너십의 회복탄력성(resilience)을 강화하는 것이다. 이를 통해 단기적으로는 불확실성을 완화하고, 중장기적으로는 지속 가능한 협력 기반을 확보할 수 있다.

〈표 4-7〉 한-아세안 해양협력 ST 전략방향

구분	강점요인(S)	위협요인(T)	ST 전략방향
ST1. 아세안 중심성 존중을 통한 지정학적 위기관리	• CSP 격상, KASI·PoA 채택 • ADMM-Plus·ARF·EAMF 참여, 해양 대화 정례화 등 제도적·정치적 신뢰 기반	• 미·중 전략경쟁 격화, 남중국해 분쟁 • 군사적 충돌·전쟁 위험, 보호무역·고립주의 정책	• 아세안의 전략적 자율성을 존중하고 외부 압력 속에서도 역내 해양안보 불안정성을 완화하여 안정성을 유지
ST2. 첨단 기술·재정 역량으로 복합 위기 및 환경 규제 대응	• 스마트양식, 친환경 선박, 해양재생에너지, FMC·MDA·E-CDT 등 첨단 역량 • AKCF·BKCF 등 재정 메커니즘	• 해양쓰레기·플라스틱, 기후변화·해수면 상승, 자연재해 • IMO 환경규제 강화 • 해양 사이버범죄·해저 인프라 위협	• 첨단·친환경 기술과 안정적 재정을 활용해 복합 위기 대응 역량을 강화하고, 국제 환경규제 준수 부담을 완화
ST3. 경제적 성장과 ODA 성과를 활용한 불균형 및 공급망 불안정 해소	• 무역·투자 확대, 제2위 수산물 교역 지역 • ODA 성과(스마트양식, 항만 마스터플랜, 해양쓰레기 관리)	• 회원국 간 산업·기술 격차, 공급망 불안정, 보호무역 강화, • 에너지·식량 위기 가능성, 연안 인구 집중·자원 이용 불평등	• 산업·기술 격차 완화와 공급망 안정 기반 확보를 통해 지역 내 경제·사회적 위기 완충

자료: 저자 작성

(3) WO 전략방향: 구조적 전환을 통한 선순환 협력 생태계 구축

WO 전략은 한국과 아세안이 직면한 내부의 구조적 약점을 외부 환경의 기회를 활용하여 보완하고, 협력의 질적 심화와 지속가능성을 확보하는 데 중점을 둔다.

첫째, 범부처 컨트롤타워 부재와 정책 연속성 부족, 제한적인 전략적 영향력이라는 한계를 극복하기 위해 통합 거버넌스 구축과 협력 플랫폼 강화를 추진한다. 이는 AOIP, AMO, ACV 2045 등 아세안의 전략 구상과 한국의 KASI, 인도-태평양 전략을 연계하는 틀로 작동하며, 미·중 경쟁 심화 속에서 아세안이 필요로 하는 전략적 자율성을 존중하는 신뢰 기반 파트너십으로 이어질 수 있다.

둘째, ODA 편중 구조와 민간 자본 유치 한계를 극복하기 위해 블루파이낸스 도입과 혼합금융 활성화를 추진한다. ADB, 세계은행(PROBLUE), 인도네시아 MFFI 사례를 참고하여[243] AKCF·BKCF와 같은 공공 재원을 민간 투자와 결합하는 통합 투자 생태계를 조성한다. 이를 통해 블루카본, 해양재생에너지, 스마트항만 등 신산업 분야에서 R&D, 실증, 사업화, 현지 가치사슬(Value Chain) 고도화로 이어지는 지속 가능한 성장을 촉진한다.

셋째, 협력 성과가 일부 현안에 편중되고 현장 체감도가 낮다는 한계를 극복하기 위해 해양 신흥 의제 협력을 강화한다. 기후변화, IUU 어업, 해양플라스틱 등 초국경 문제에 대응하는 공동 프로그램을 확대하고, 블루카본, 해양보호구역 관리 등 아세안이 중점적으로 제시하는 의제를 포함해 다층적 협력 아젠더를 발전시켜 공동 추진 동력을 확보한다.

243) 아시아개발은행(ADB)은 2019~2024년간 50억 달러를 투입하여 블루이코노미와 민간 투자 확대를 촉진하고 있으며, 세계은행의 PROBLUE는 수산·양식, 해양오염 저감, 환경 발자국 축소, 정책 지원 등 핵심 분야에 71개국 85개 활동(2021년 기준 6,030만 달러)을 지원하고 있음(Morgan et al.(2022), pp. 48-49). 인도네시아는 해양수산금융기관(MFFI) 설립을 통해 상업자본·양허성 금융·자선 기여를 혼합 배분하고, 멜로이 펀드와 아루나(Aruna) 등 민간 투자 유치를 통해 지속가능 어업 생태계를 조성하고 있음(Morgan et al.(2022), p. 25.)

마지막으로, 아세안 회원국 간 제도·인적·기술적 역량 격차와 데이터 공유 부재를 해소하기 위해 포용적 기술 거버넌스와 성과관리 체계를 구축한다. 한국의 스마트양식, MDA, 전자어획증명제(E-CDT) 등 첨단 기술 역량을 아세안의 수요와 직접 연계하고, 공동 데이터 플랫폼과 통합 성과관리 체계를 마련하여 협력의 실효성과 질적 심화를 뒷받침한다.

궁극적으로 WO 전략은 분절적 협력 구조에서 벗어나 재원·제도·기술·성과 관리가 유기적으로 연결된 '선순환 협력 생태계'를 구축함으로써, 한-아세안 해양협력이 지속 가능한 성장의 기반을 확립하는 것을 목표로 한다.

〈표 4-8〉 한-아세안 해양협력 WO 전략방향

구분	약점요인(W)	기회요인(O)	WO 전략방향
WO1.통합 거버넌스 구축과 다자·소지역 협력 확대	• 범부처 컨트롤타워 부재, 협력 플랫폼 부족 • 정책의 분절성과 연속성 취약 • 한국의 제한적 정치·전략적 영향력	• AOIP, AMO, ACV 2045 등 아세안의 전략 비전 • KASI, 인도-태평양 전략과의 연계 가능성 • 다극화 및 미·중 경쟁 심화 속 중견국 협력 수요	• 정책 연속성과 사업 일관성을 확보하고, 아세안 전략과의 연계성을 강화
WO2. 블루파이낸스 도입을 통한 통합 투자 생태계 조성	• ODA 중심의 재원 편중 • 민간 자본 유치 및 혼합금융 모델 미흡 • R&D-실증-사업화-가치사슬 연계 부족	• 블루이코노미의 신성장 동력화 • 스마트항만, 디지털 물류망, 해양관광 등 인프라 수요 확대 • 블루카본 시장(2050년 959억 달러 규모)과 글로벌 해양경제 성장세	• 공공기금과 민간 자본을 결합해 블루카본·스마트항만 등 신산업 투자를 촉진
WO3. 해양 신흥 의제 협력을 통한 공동 추진 동력 확보	• 현장 체감도 낮은 성과, 일부 의제(해양쓰레기) 편중 • 아세안 차원의 공동 대응체계 미흡, 회원국별 대응 한계	• 아세안의 높은 해양 의존도와 6억 8천만 인구 분포 • 기후변화, IUU 어업, 해양플라스틱 등 초국경 문제 심화	• 블루카본·해양보호구역 관리 등 신흥 의제를 공동 추진하고, 주민 체감형 사업으로 협력을 확산

구분	약점요인(W)	기회요인(O)	WO 전략방향
	• 내부 이해관계 차이로 공동 추진 동력 약화	• 시민사회·기업 참여 확대 기회	
WO4. 포용적 기술 거버넌스 구축을 통한 역량 격차 해소	• 회원국 간 제도·인적·기술 역량 격차 • 디지털 해양기술 발전 속도 대비 공동 인프라 취약 • 데이터 공유체계 부재	• 스마트·녹색 해양 솔루션 수요 급증 • 한국의 MDA, E-CDT, 스마트양식 등 첨단 기술 역량 보유 • 공동 데이터 플랫폼 구축 가능성	• 공동 데이터 플랫폼과 성과관리 체계를 구축해 역량 격차를 줄이고 기술협력의 질적 심화를 달성

자료: 저자 작성

(4) WT 전략방향: 방어적 보완을 통한 협력 안정성 확보

WT 전략은 한국과 아세안이 직면한 외부 위협과 내부 약점이 결합되어 발생하는 구조적·잠재적 위험 요인을 체계적으로 관리하여, 협력의 안정성과 지속가능성을 확보하는 데 중점을 둔다.

첫째, 견고하고 일관된 정책 거버넌스 구축이 핵심 과제다. 미·중 경쟁 격화와 다자주의 약화 등 지정학적 불확실성이 커지는 상황에서 범부처 컨트롤타워의 부재와 정책 연속성의 취약성은 협력 안정성을 크게 저해한다. 따라서 정치적 상황 변화에도 변함없는 중장기 로드맵과 실행 체계를 마련해, 아세안이 한국을 예측 가능한 신뢰할 만한 파트너로 인식하도록 해야 한다. 이는 한국의 제한된 전략적 영향력을 보완하고 역내 불안정성에 대응하는 방어적 기반이 된다.

둘째, 재정 기반 다변화를 통한 회복탄력성 제고가 필요하다. 글로벌 공급망 불안정, 보호무역 강화, IMO 환경규제 등 외부 경제 위협은 ODA 중심의 재정 구조와 결합할 경우 협력사업 중단으로 이어질 수 있다. 이를 방지하기 위해 민관협력(PPP), 블루본드, 혼합금융 등 혁신적 블루파이낸스를 도입해 재정 구조를 다각화하고 안정성을 확보해야 한다. 이는 외부

충격을 완화하는 동시에 아세안 국가들이 국제 환경 규제에 공동 대응할 수 있는 경제적 체력을 강화하는 전략이다.

셋째, 복합 위기에 대한 공동 대응 역량강화가 필요하다. 기후변화, 자연재해, IUU 어업, 사이버 위협 등 복합 위기 상황에서 회원국 간 역량 격차와 공동 대응체계 부재는 협력의 실효성을 약화시킨다. 이를 극복하기 위해 연안 주민의 생계·안전 보장을 중심으로 한 공동 대응 프로그램과 기술 협력, 역량강화 사업을 확대해야 한다. 동시에 블루카본, 해양보호구역 관리 등 아세안이 강조하는 신흥 의제를 포용하는 협력체계를 구축해 위기 상황에서도 파트너십이 안정적으로 작동할 수 있도록 해야 한다.

궁극적으로 WT 전략은 제한된 자원과 불확실한 외부 환경 속에서도 한-아세안 해양협력이 핵심 성과 창출과 안정적 협력 유지라는 이중 목표를 달성하도록 돕는다. 이는 구조적 리스크를 안정적으로 관리하고, 단기 성과를 통해 장기적 지속가능성으로 이어지는 '안전판(safety net)' 역할을 수행하는 데 목적이 있다.

〈표 4-9〉 한-아세안 해양협력 WT 전략방향

구분	약점요인(W)	위협요인(T)	WT 전략방향
WT1. 통합적 거버넌스 구축과 대외 영향력 확대	• 범부처 컨트롤타워 부재 및 협력 플랫폼 부족 • 정책 연속성 취약 • 한국의 제한적 정치·전략적 영향력	• 미·중 전략경쟁 격화와 남중국해 분쟁 심화 • 군사적 충돌 위험 및 역내 해양안보 불확실성 확대 • 다자주의 약화 및 자국 중심주의 확산	• 견고하고 일관된 중장기 로드맵과 실행체계를 마련해 협력 안정성을 확보하고, 아세안의 신뢰를 강화
WT2. 재정 구조의 다변화와 경제 회복탄력성 제고	• ODA 의존적 재원구조 • 민간 자본 유치 및 혼합금융 미흡 • R&D-실증-사업화 연계 부족	• 산업·기술 격차로 인한 협력 불균형 • 글로벌 공급망 불안정 및 보호무역 강화 • IMO 환경규제 강화	• PPP·블루본드·혼합금융을 도입해 재정구조를 다변화하고, 외부 경제 충격과 환경 규제에 공동 대응할 수 있는 경제적 체

구분	약점요인(W)	위협요인(T)	WT 전략방향
		에 따른 선진국-개도국 간 부담 격차	력 강화
WT3. 사회·기술기반 공동 대응 역량강화	• 현장사업 성과 부족 • 협력 의제의 편중(해양쓰레기 중심) • 공동 대응체계 및 성과관리 부재 • 회원국 간 제도·기술 역량 격차와 데이터 공유 체계 부재	• 기후변화·자연재해 등 복합 위기 급증 • 연안 자원 경쟁 심화 및 불평등 • IUU 어업, 해양 범죄, 사이버 위협, 해저 인프라 공격 위협 가중	• 연안 주민 생계·안전을 보장하는 공동 대응 프로그램과 기술 협력을 확대하고, 블루카본·해양보호구역 관리 등 신흥 의제를 포괄하는 협력체계 구축

자료: 저자 작성

2. 한-아세안 해양협력 목표와 전략

SWOT-PEST 분석 결과, 한-아세안 해양협력은 강점과 기회를 활용하는 동시에 약점과 위협을 극복해야 하는 복합 과제를 안고 있다. SO 전략은 한국의 기술력·제도적 기반과 다자협력 경험을 활용하여 아세안의 블루이코노미 수요를 선점하는 적극적 확장 전략이다. ST 전략은 한국의 신뢰자산과 협력 성과를 토대로 지정학적 불안정과 복합 위기를 완화하는 위기관리 전략이다. WO 전략은 아세안의 명확한 전략 비전을 활용해 분절된 거버넌스와 재원 편중을 개선하고, 블루파이낸스 도입과 신흥 의제 협력을 확대하는 체질 개선 전략이다. WT 전략은 정책 일관성 확보, 재정 다변화, 공동 대응 역량강화를 통해 외부 충격을 최소화하는 방어적 안정화 전략이다.

〈그림 4-2〉 SWOT 전략의 종합



자료: 저자 작성

이 네 가지 전략방향은 한-아세안 해양협력이 일관된 비전과 명확한 목표, 구체적 실행 전략을 갖춘 종합적 협력 프레임워크로 발전해야 함을 보여준다. 이에 본 연구는 이러한 분석을 토대로 비전, 3대 목표, 4대 추진전략으로 구성된 새로운 전략체계를 제안한다.

1) 한-아세안 해양협력의 원칙과 비전

(1) 한-아세안 해양협력의 원칙

한-아세안 해양협력은 아세안 중심성을 존중하고 상호호혜적 해양 이익을 추구하며, 혁신과 형평, 지속가능성과 회복탄력성, 그리고 공동 행동과 개방형 협력이라는 네 가지 기본 원칙 위에 구축된다. 이러한 원칙은 협력의 가치와 방향성을 규정하는 규범적 기반으로, 구체적 사업 추진의 기준

이자 장기적 협력의 나침반 역할을 한다.

첫째, 아세안 중심성과 상호호혜적 해양 이익이다. 아세안은 역내 협력의 핵심 주체이자 조정자로서 독자적인 의사결정 방식을 유지하며, 한국은 이를 존중함으로써 장기적 신뢰 기반을 강화할 수 있다. 동시에 한국은 해상교통로(SLOC) 안전 확보, 수산·에너지 자원 접근, 해양산업 진출 확대 등 자국의 실질적 해양 이익을 추구해야 한다. 따라서 모든 협력은 아세안 중심성을 기반으로 추진되어야 하며, 아세안의 전략과 연계된 과제를 통해 한국의 이익과 아세안의 발전을 동시에 실현하는 상호호혜적 협력을 구축해야 한다.

둘째, 혁신과 형평이다. 아세안은 젊은 인구 증가, 빠른 경제성장, 높은 해양 의존도를 바탕으로 해양경제의 잠재력이 크며, 이미 블루이코노미 전략을 마련해 미래 성장의 방향을 제시하고 있다. 한국은 이 전략적 기반에 첨단 기술을 결합해 스마트양식, 친환경 선박, 해양디지털 전환 등 신산업 분야에서 성장 동력을 창출할 수 있다. 그러나 혁신의 성과가 일부 국가나 집단에 집중될 경우 협력의 정당성과 지속성이 약화할 수 있다. 따라서 모든 회원국과 연안 주민이 혜택을 공정하게 공유하도록 형평성을 보장하고, 역내 해양경제·지식·기술 격차를 줄이며 시민사회와 기업의 참여를 확대함으로써 균형 있는 발전을 도모해야 한다.

셋째, 해양의 지속가능성을 확보하고 회복탄력성을 강화하는 것이다. 기후변화, 해양오염, 생태계 훼손은 지역별·국가별 해양 시스템의 불안정성을 심화시키는 초국경적 도전이다. 이에 해양협력은 해양생태계 보전과 기후위기 대응을 최우선 가치로 삼아 지속가능성을 확보해야 한다. 블루카본과 같은 미래 세대를 위한 자원과 가치 창출을 함께 추진함으로써, 환경적 책임을 다한다. 또한, 이러한 환경적 충격과 예측 불가능한 재난에 효과적으로 대응하고 신속히 복원할 수 있는 역량을 강화하여, 역내 해양 거버넌

스와 시스템 전반의 회복탄력성을 높여야 한다. 나아가 한국은 이를 통해 글로벌 해양 현안 해결에 기여하는 책임 있는 국가로서 국제사회와 아세안 모두에게 신뢰받는 파트너십을 구현한다.

넷째, 공동 행동과 개방형 협력이다. 해양 문제는 단일 국가의 역량만으로 해결하기 어려운 복합 과제이므로, 한국과 아세안은 UNCLOS 등 국제규범에 기반한 실질적 공동 행동을 통해 위협과 도전에 대응해야 한다. IUU 어업, 해양오염, 재난 대응 등에서 구체적 성과를 창출하는 동시에, 협력이 부처별로 분절적으로 추진되는 한계를 극복하기 위해 범부처 차원의 통합 거버넌스를 마련해야 한다. 아울러 협력은 정부와 함께 민간기업, 연구기관, 시민사회 등 다양한 주체가 참여하는 개방형 구조로 확대되어야 하며, 이러한 다층적 참여는 네트워크를 공고히 하고 현장의 수요를 반영하여 실효성과 투명성을 높이는 기반이 된다.

〈표 4-10〉 한-아세안 해양협력 네 가지 원칙(안)

원칙	주요내용
원칙 1 아세안 중심성과 상호호혜적 해양 이익	• 아세안의 주도권을 존중하면서 한국의 실질적 해양 이익을 확보하고, 아세안 전략과 연계된 상호호혜적 협력을 추진함
원칙 2 혁신과 형평	• 블루이코노미 전략을 기반으로 한국의 첨단 기술을 결합하여 신산업을 창출하고, 성과가 회원국과 연안 주민 모두에게 공정하게 배분되도록 형평성을 보장함
원칙 3 지속가능성과 회복탄력성	• 해양생태계 보전과 기후위기 대응을 최우선으로 하며, 충격과 재난에 대응·복원할 수 있는 역량을 강화하고 글로벌 해양 현안 해결에 기여함
원칙 4 공동 행동과 개방형 협력	• UNCLOS 등 국제규범에 기반한 실질적 공동 행동을 추진하고, 범부처 거버넌스를 통해 일관성을 확보하며 민간·연구·시민사회의 참여를 확대함

자료: 저자 작성

(2) 한-아세안 해양협력의 비전

앞서 도출된 SWOT-PEST 전략 결과는 한-아세안 해양협력이 기술·재정적 강점과 제도적 기반을 바탕으로 블루이코노미, 해양환경, 해양안보 등에서 다양한 기회를 활용할 수 있음을 보여주었다. 동시에 분절적 거버넌스와 재원 취약성이라는 약점, 지정학적 불안정과 복합 위기라는 위협을 극복해야 할 필요성도 드러났다. 이러한 분석은 협력이 단순한 사업 나열이 아니라, 일관된 가치와 목표를 공유하는 포괄적 비전 위에서 추진되어야 함을 시사한다.

아세안이 제시한 AOIP, AMO, ABEF, ACV 2045 등 전략 문서는 역내 해양협력을 평화·안정·번영의 핵심축으로 규정하고 있으며, 한국 역시 한-아세안 연대구상, 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP), 한-아세안 행동계획을 통해 이를 적극 지지하고 연계하려 하고 있다. 따라서 본 연구는 이러한 국제적·지역적 전략 프레임과 한국의 정책 기조를 종합적으로 반영하여, 한-아세안 해양협력의 비전을 "상호호혜적 해양 이익과 지속 가능한 번영을 위한 역내 해양 공동체 실현"으로 정립한다.

이 비전은 한국의 첨단 기술과 재정 역량을 아세안의 블루이코노미 수요와 연결해 경제적 공동 번영을 촉진하고, UNCLOS 등 국제규범에 기반한 협력적 거버넌스를 통해 안정적인 해양질서를 확립하려는 의지를 담고 있다. 또한 기후변화와 해양환경 위기에 대한 공동 대응을 통해 블루카본과 연안 생태계 복원 등 지속가능성과 회복탄력성을 확보하는 방향을 제시한다. 나아가 이러한 포괄적 협력을 통해 한국은 책임 있는 해양 중견국으로서의 위상을 강화하고, 아세안은 전략적 자율성과 공동체 비전을 구체화할 수 있다.

한-아세안 해양협력의 비전

상호호혜적 해양 이익과 지속 가능한 번영을 위한
역내 해양 공동체 실현

2) 한-아세안 해양협력 목표와 전략

(1) 한-아세안 해양협력 목표

한-아세안 해양협력의 목표는 상호 보완적으로 연결된 구조를 고려하여 설정되었다. 먼저, 일관성과 지속성을 강화하는 협력체계가 마련되어야 모든 사업이 안정적으로 추진될 수 있다. 이러한 제도적 기반 위에서 블루이코노미 혁신과 해양 연결성 실현을 통해 경제적 성과와 포용적 번영을 창출할 수 있다. 이어서 그 성과는 규칙 기반 해양질서, 다자협력 강화와 결합하여 역내 신뢰와 안정성을 확보하고 협력의 지속가능성을 높인다. 결국 세 목표는 내부 체계 정비-경제성장 동력 확보-규범 기반 질서 확립이라는 순환적 구조를 이루며, 한-아세안 해양협력의 장기적 비전을 구체화하는 틀이 된다.

〈표 4-11〉 한-아세안 해양협력 3대 목표(안)

3대 목표	주요내용
목표 1 해양협력체계의 일관성과 지속성 강화	• 분절적으로 추진된 협력사업을 통합·조정하여 예측 가능한 협력 구조를 확립하고, 정책적 연속성과 신뢰성을 강화함
목표 2 블루이코노미 혁신과 해양 연결성 실현	• 신산업 육성과 항만·물류·디지털 해양 인프라 협력을 통해 경제 성과와 포용적 번영을 창출하고, 역내 연결성을 확대함
목표 3 규칙 기반 해양질서와 다자협력 강화	• 국제규범과 아세안 원칙에 기반한 협력적 거버넌스를 강화하고, IUU 어업 대응·법 집행 역량 제고·다자 안보 협력을 통해 예측 가능하고 안정적인 질서를 확립함

자료: 저자 작성

첫 번째 목표는 해양협력체계의 일관성과 지속성 강화이다. 지금까지 한-아세안 해양협력은 부처별·의제별로 분절적으로 추진되어 정책의 연속성과 시너지가 부족했다. 따라서 장기적인 로드맵과 통합 거버넌스를 마련해

협력사업을 조정·연계하고, 국내외 환경 변화에도 흔들리지 않는 예측 가능한 협력 구조를 확립해야 한다. 이를 통해 협력의 일관성과 지속가능성을 확보하고, 신뢰할 수 있는 파트너십의 제도적 기반을 마련할 수 있다.

두 번째 목표는 블루이코노미 혁신과 해양 연결성 실현이다. 한국과 아세안은 해양 신산업을 공동 육성하고, 항만·물류·디지털 인프라를 강화해 역내 연결성을 확대해야 한다. 이를 통해 블루이코노미를 미래 성장 동력으로 발전시키고, 공급망 회복력과 경제안보를 동시에 강화할 수 있다. 아울러 이러한 과정은 해양 분야의 일자리 창출, 기업 간 교류와 투자 협력 활성화, 해양경제 기회 확대 등으로 이어져 가시적 성과를 창출하게 된다.

세 번째 목표는 규칙 기반 해양질서와 다자협력 강화이다. 기후변화, 해양오염, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 등 초국경적 위협은 역내 해양의 안정성을 저해하는 주요 요인이다. 한국과 아세안은 UNCLOS 등 국제규범과 아세안의 원칙(AOIP 등)을 존중하며, ADMM-Plus, ARF 같은 역내 다자협력체뿐 아니라 BIMP-EAGA, APEC, PEMSEA, COMSEA 등 소지역 협력체와 같은 다양한 플랫폼을 적극 활용해야 한다. 이를 통해 공동대응 역량을 강화하고, 예측 가능한 해양질서를 확립하며, 분쟁 예방과 위기관리 능력을 제도화할 수 있다.

(2) 한-아세안 해양협력의 추진 전략

가. 다층적 해양협력 플랫폼 구축·운영

한-아세안 해양협력이 안정적으로 추진되기 위해서는 정책과 사업이 단발적으로 흩어지는 분절적 구조를 극복하고, 장기적 비전 아래에서 조정·연계될 수 있는 제도적 플랫폼이 필요하다. 지금까지 협력은 개별 부처나 특정 의제 중심으로 추진되면서 정책적 일관성과 연속성이 약화했고, 이에

따라 성과 누적과 시너지 창출에도 한계가 있었다. 이러한 상황을 개선하기 위해서는 범부처 차원의 통합 컨트롤타워를 마련하여 외교·안보·경제·환경 등 관련 부처의 해양협력을 총괄·조정하고, 사업의 기획부터 집행과 평가에 이르는 전 과정에서 전략적 우선순위를 설정할 수 있는 체계를 확립해야 한다.

또한 기존의 양자 및 다자 해양대화를 정례화하여 협의 틀을 제도적으로 보장하고, 블루이코노미, 해양환경, 해양안보 등 주요 분야별 실무 협의체를 신설해 현장의 수요와 과학적 근거에 기반한 정책 협의와 공동 사업 발굴을 강화할 필요가 있다. 나아가 정부 차원을 넘어 민간기업, 연구기관, 시민사회가 함께 참여하는 개방형 한-아세안 해양 포럼을 정례적으로 운영함으로써 정책의 투명성과 포용성을 확보하고, 다양한 이해관계자의 의견을 반영하는 다층적 거버넌스를 실현해야 한다.

이와 같은 다층적 플랫폼은 협력을 개별 사업의 단순한 집합이 아니라 통합적이고 지속 가능한 구조로 발전시키는 핵심 기반이 된다. 정책 조율과 정보공유, 공동 의제 발굴이 유기적으로 연결되면서 협력의 시너지가 증대되고, 한국과 아세안은 예측 가능하고 신뢰할 수 있는 파트너십을 제도적으로 공고히 할 수 있다. 궁극적으로 이러한 체계는 한-아세안 해양협력이 불확실한 국제 환경 속에서도 흔들리지 않고 지속적으로 진화할 수 있는 토대를 제공한다.

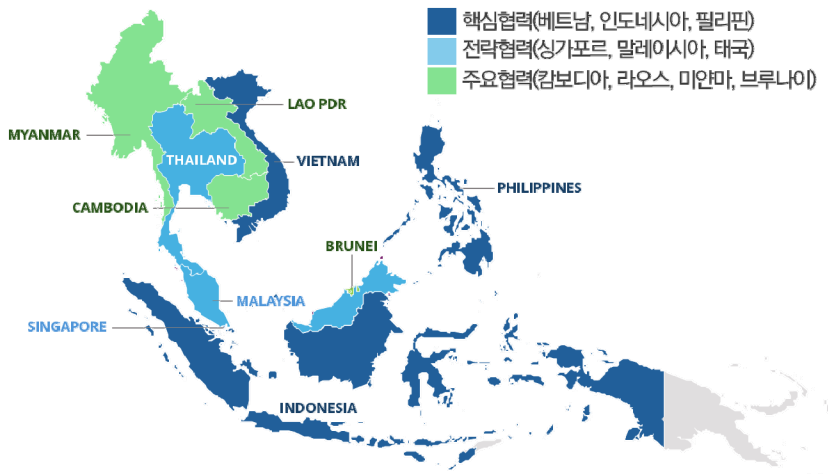
나. 회원국별 맞춤형 해양협력 모델 강화

한-아세안 해양협력이 실질적인 성과를 거두기 위해서는 회원국의 여건과 수요에 맞춘 차별화된 접근이 필수적이다. 아세안 10개국은 경제 수준, 해양자원, 정책 우선순위에서 큰 차이를 보이므로, 한국은 협력의 범위와 방식에 있어 선택과 집중을 병행해야 한다. 이를 위해 본 연구는 아세안 회원국을 핵심 전략적 해양협력국(베트남, 인도네시아, 필리핀), 전략적 해

양협력국(싱가포르, 말레이시아, 태국), 주요 해양협력국(캄보디아, 라오스, 미얀마, 브루나이)으로 유형화하였다. 핵심 전략국은 해양안보와 신산업 협력에서 한국의 전략적 자원과 역량을 집중해야 할 국가들이다. 베트남, 인도네시아, 필리핀은 지정학적 요충지이자 풍부한 해양자원을 보유하고 있어, 해양안보, 해양인프라, 스마트양식, 해양에너지 개발 등에서 심화된 파트너십이 요구된다. 이들과의 협력은 남중국해 분쟁, 기후변화 대응 등 역내 핵심 현안과 직결되므로 제도적 기반과 상설 협의체를 통해 안정적으로 추진해야 한다. 전략 협력국은 특정 해양 분야에서 전략적 가치를 가진 파트너다. 싱가포르, 말레이시아, 태국은 스마트항만, 디지털 해양경제, 친환경 수산업, 해양관광 등 특화된 영역에서 협력 잠재력이 크다. 한국은 이들 국가와 기술·인프라 협력을 집중적으로 강화하여 전문성과 성과를 동시에 확보할 수 있다. 주요 협력국은 경제·제도적 역량이 상대적으로 부족하지만, 장기적인 협력 저변 확대와 포용성을 위해 반드시 포함해야 한다. 캄보디아, 라오스, 미얀마, 브루나이는 ODA 기반의 기초 역량강화, 해양환경 관리, 수산업 육성, 수자원 관리 등에서 협력이 적합하다. 한국은 이들 국가와 협력을 통해 아세안 전체 차원의 균형과 포용성을 실현할 수 있다.

이러한 맞춤형 협력 모델은 한-아세안 해양협력이 일방적 지원 구조에서 벗어나, 각국의 현실적 수요를 반영하는 체계로 발전하게 한다. 동시에 한국은 전략적 파트너십을 강화하면서도, 아세안 전체와의 포괄적 관계를 유지하는 균형 있는 접근을 취할 수 있다. 결과적으로 이는 실효적 협력성과 창출, 역내 격차 완화, 포용적 성장 기반 구축이라는 세 가지 효과를 동시에 가져오는 전략적 장치가 될 것이다.

〈그림 4-3〉 회원국별 해양협력국 분류(안)



자료: 저자 작성

다. 지식기술 및 재정 지원 협력 확대

한-아세안 해양협력이 장기적으로 성과를 내기 위해서는 한국이 보유한 비교우위 자산인 지식·기술·재정을 효과적으로 결합하고 이를 아세안의 수요와 연계하는 것이 핵심이다. 지금까지의 협력은 ODA 중심의 지원 구조에 치우쳐 있어 사업의 다양성과 지속성이 제한되었다. 따라서 한국은 지식과 기술 이전, 재정 지원 수단의 다변화, 민·관 협력 강화를 통해 실질적인 협력 효과를 확대해야 한다.

우선, 기술협력 측면에서는 한국이 강점을 가진 스마트양식, 친환경 선박, 해양 디지털 전환, 해양영역인식(MDA), 전자어획증명제(E-CDT) 등의 첨단 기술을 아세안 국가의 수요와 직접 연결해야 한다. 공동연구개발(R&D)과 실증 사업, 기술 표준화 협력을 통해 아세안 회원국이 글로벌 해양 신산업 가치사슬에 참여할 수 있도록 지원하는 것이 필요하다. 이를 통해 단순한 기술 이전을 넘어 지속 가능한 산업 기반과 공동 혁신 생태계를

구축할 수 있다. 재정 협력 측면에서는 기존 ODA 편중 구조를 보완하고, 공공·민간 자금을 결합하는 혁신적 금융 메커니즘을 도입해야 한다. 예를 들어, AKCF·BKCF 같은 공적 기금을 민간 투자와 연계하여 블루본드, 혼합금융, PPP(민관협력) 형태로 발전시킴으로써 재원 조달의 안정성과 다양성을 동시에 확보할 수 있다. 또한 ADB의 블루이코노미 지원 사례, 세계은행 PROBLUE 프로그램, 인도네시아 해양수산금융기관(MFFI) 등과 같은 국제 금융 모델을 벤치마킹하여 한국형 블루 파이낸스 협력 모델 마련도 효과적이다. 지식 협력 측면에서는 정책·연구·교육 훈련을 포괄하는 다층적 프로그램을 강화해야 한다. 한국과 아세안의 연구기관, 대학, 싱크탱크 간의 공동연구와 지식 네트워크를 활성화하고, 정책 자문위원회 및 학술대회를 정례화하여 협력 의제를 지속적으로 발굴하는 것이 중요하다. 아울러 해양 분야 전문 인력 양성, 현장 맞춤형 교육훈련, 디지털 플랫폼을 활용한 지식 공유 체계를 통해 협력의 실질적 성과를 확대할 수 있다.

이러한 지식·기술·재정 협력의 확대는 단기적으로는 아세안 회원국의 현안 대응 역량을 높이고, 중장기적으로는 블루이코노미 신산업 육성, 공급망 회복력 강화, 공동의 혁신 생태계 구축으로 이어진다. 나아가 한국은 책임 있는 해양 중추국으로서의 위상을 강화하고, 아세안은 국가 간 격차를 줄이며 포용적 성장을 추구하여 상호호혜적 협력의 성과를 공유할 수 있다.

〈표 4-12〉 블루 파이낸스 적용 사례

구분	사례	주요 사례
블루본드	세이셸 블루본드 (2018)	• 세계 최초 발행, 1,500만 달러 규모, 해양보호구역 확대·지속가능 어업·블루이코노미 발전 투자
	노르딕-발트해 블루본드 (2019)	• 노르딕 투자은행 발행, 2억 1,300만 달러 규모, 발트해 수질 개선·폐수처리·기후변화 적응 프로젝트
민간 및 혼합 금융 펀드	멜로이 펀드	• 필리핀·인도네시아의 소규모 어업 기업 지원, GEF 후원
	알텔리아 지속 가능한 해양 펀드	• 민간 자본을 활용한 해양 보호 및 지역사회 생계 개선
	아루나(인도네시아)	• 어업 플랫폼 스타트업, 550만 달러 자금 조달 완료
국제·다자간 금융 메커니즘	ADB 행동계획 (2019~2024)	• 50억 달러 투자, 해양오염 저감·관광·어업·항만 인프라 개발 지원
	세계은행 PROBLUE (2018~)	• 다자간 신탁기금, 어업 거버넌스·해양쓰레기 관리·정책 지원, 71개국 85개 활동에 6,030만 달러 투자
	EIB 청정 해양 이니셔티브 (2018~2023)	• 해양플라스틱 오염 대응, 지속가능 프로젝트 대출 20억 유로 이상 제공
국가별 금융 제도	인도네시아(MFFI)	• 해양수산금융기반 설립, 상업자본·양허성 금융·자선기부 결합
	인도(어업·양식 인프라 개발 기금)	• 2020년, 26억 4,000만 달러 투입, 양식 인프라 확충
	캄보디아	• UNIDO와 협력, 산업 가치사슬 개선 및 기술 촉진

자료: Morgan et al.(2022), pp. 11-90. 저자 재정리

라. 해양협력 이행 체계 및 평가 강화

한-아세안 해양협력이 실질적인 성과를 거두기 위해서는 합의된 의제가 선언적 수준에 머물지 않고 구체적 행동으로 이어질 수 있는 강력한 이행 체계가 필요하다. 지금까지 추진된 다수의 협력사업은 초기 의제 발굴과 합의는 이루어졌으나, 체계적인 성과관리와 평가 시스템이 부재해 장기적 지속성과 정책 환류에 한계가 있었다. 이를 극복하기 위해 한국과 아세안

은 공동으로 중장기 해양협력 로드맵을 수립하여 협력 방향성과 단계별 목표를 명확히 하고, 사업 추진의 예측 가능성을 제고해야 한다.

이행 체계는 단순한 계획 수립에 그치지 않고, 성과를 객관적으로 측정하고 공유할 수 있는 공동 성과관리·평가(M&E) 체계를 포함해야 한다. 이를 통해 사업별 성과를 주기적으로 점검하고, 결과를 차기 정책과 사업 설계에 반영하는 순환적 환류 구조를 확립할 수 있다. 또한 해양환경, 수산자원, 해양안보 등 다양한 데이터를 아세안과 한국이 공동으로 축적·활용할 수 있는 해양 데이터 공동 플랫폼을 구축하여 정책의 과학적 근거를 강화하고, 투명성을 높이는 것도 중요하다. 더불어 이행과 평가 과정에는 학계, 연구기관, 싱크탱크, 민간 전문가가 참여하는 전문가 네트워크를 활성화해 객관성과 전문성을 보장해야 한다. KMI, ERIA,[244] SEAFDEC,[245], ASEAN-ISIS[246] 등 역내외 기관이 참여하는 공동연구와 정책 자문 체계를 제도화한다면, 협력사업의 질적 수준을 높이고 정책 일관성을 유지하는 데 기여할 수 있다. 이러한 이행 체계와 평가 강화는 단기적으로 협력사업의 성과를 명확히 확인하고 조정할 수 있는 장치를 제공하며, 중장기적으로는 협력의 지속가능성과 신뢰성을 높이는 핵심 수단이 된다.

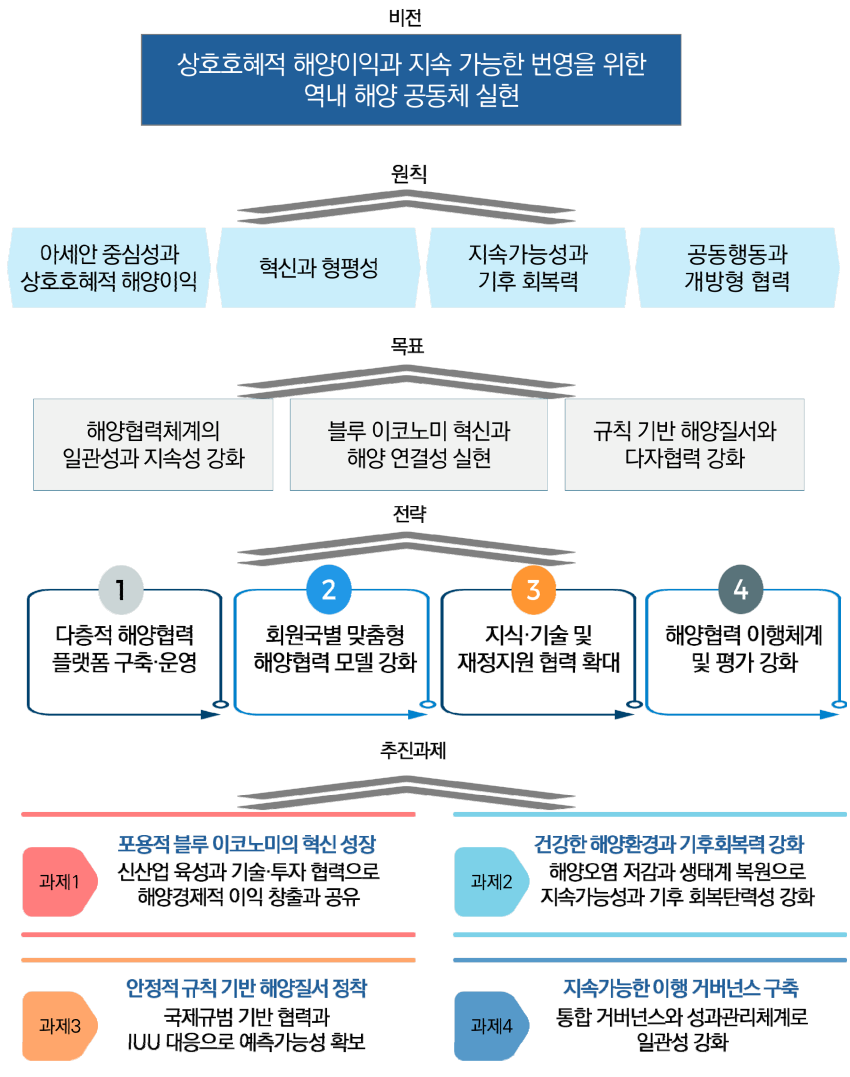
결국 한국과 아세안은 투명하고 책임성 있는 이행 프레임워크를 통해 합의된 목표를 실현하고, 해양협력이 선언을 넘어 행동 중심으로 자리 잡도록 발전시킬 수 있다.

244) ERIA(Economic Research Institute for ASEAN and East Asia)는 아세안 및 동아시아 국가들의 경제·산업·정책 연구를 지원하는 국제연구소

245) SEAFDEC(Southeast Asian Fisheries Development Center)동남아 수산업의 지속 가능한 개발과 관리 역량을 강화하기 위해 1967년 설립된 전문기구

246) ASEAN-ISIS(ASEAN Institutes of Strategic and International Studies) 아세안 내 주요 전략·국제문제 연구소들이 참여하는 네트워크

〈그림 4-4〉 한-아세안 해양협력 전략체계(안)



자료: 저자 작성

제2절 한-아세안 해양협력 전략별 중점 추진 과제

1. 포용적 블루이코노미의 혁신 성장 협력

1) 추진방향

아세안의 공동 번영을 지향하는 블루이코노미 혁신을 실현하기 위해서는 해운·항만, 해양에너지, 수산업과 관광의 균형적 발전을 바탕으로 디지털 전환과 국제표준 정착을 아우르는 전략적 접근이 필요하다. 우선 해운·항만은 역내 교역과 연결성을 강화하는 핵심 인프라로, AI 기반 항만 현대화·스마트 물류·공동 데이터 플랫폼·실시간 추적·빅데이터 기반 예측을 결합해 효율성과 회복력을 높여야 한다. 또한 해양 데이터는 환경·수산·기후·오염 관리 등 다양한 분야의 과학적 근거를 제공하므로, GIS 기반 통합 플랫폼 구축과 데이터 격차 해소, 인적 역량강화가 병행되어야 한다.

해양에너지는 에너지 수요 증가와 탄소중립 달성을 동시에 뒷받침하는 전략 분야다. 해상풍력, 조력·파력, 해양온도차 발전은 에너지 안보 자산으로, 공동연구개발·기술 실증·인력 교류·제도 정비가 요구된다. CCUS와 블루카본을 결합한 협력은 탄소 저감과 흡수 역량을 높여 지속 가능한 성장 기반을 강화한다. 수산업과 해양바이오·블루푸드 산업은 식량안보와 공동체 생계에 직결된다. 지속 가능한 양식 기술, 추적 시스템, 검역·위생 관리, 항생제 내성 대응, 어획물 문서화 제도를 확산해 국제적 신뢰성을 제고해야 한다. 아세안의 원료 생산과 한국의 가공·연구 역량을 연계한 산업 클러스터는 블루푸드-바이오 가치사슬을 확장해 고부가가치 산업으로 발전시킬 수 있다. 연안·해양관광은 블루이코노미 성장의 전략 분야로, 생태관광지와 보호구역을 잇는 관광 회랑 네트워크는 지역 연계성과 지속가능성을 촉진한다. 크루즈 관광 기반과 항만·목적지 개발을 강화하고, 스마트

관광지 개념을 접목해 접근성·경험·자원 효율성을 높여야 한다. 한국은 디지털 기술과 마케팅 역량을 공유하여 아세안 관광의 회복탄력성과 경쟁력을 강화할 수 있다. 마지막으로 해양공간계획(MSP)을 통해 자원 이용·개발과 보전을 조율하고, 이해당사자 참여 기반의 의사결정 체계를 마련함으로써 경제성과 지속가능성을 균형 있게 확보해야 한다. 이러한 종합 협력은 아세안의 포용성과 공동 번영을 뒷받침하는 실질적 동력이 될 것이다.

〈표 4-13〉 포용적 블루이코노미 혁신 성장 협력의 중점과제

협력과제		주요내용
디지털 해양 경제 및 데이터 협력	아세안 AI 기반 해상 연계성 강화 이니셔티브 구축	• 항만 간 디지털 물류 표준화 및 AI 물류 데이터 허브 (ROK-ASEAN Smart Logistics Data Hub) 구축 • 한-아세안 스마트항만 기술협력센터 설립, 공동 R&D 및 자율운송 시범사업 추진 • 스마트 통관 체계(UNI-PASS 기반) 및 AI 물류 인력 공동 아카데미 운영
	해양 데이터 플랫폼 구축	• GIS·위성·IoT 기반 통합 해양 데이터 플랫폼 구축 • 수산자원·오염원·입지 분석·항로 최적화 등 과학적 활용 체계화 • 한-아세안 공동 워킹그룹 구성 및 단계별 로드맵 수립
	데이터 격차 해소 및 역량 강화	• 데이터 표준화·공동 훈련·공무원·연구자 역량강화 프로그램 정례화 • 블록체인 기반 추적 기술, MSP 및 위성 관측 경험 공유 • KIOTEC 등 ODA 기반 기술훈련센터 확산
해양 신산업 성장 기반 확대 협력	해양재생에너지·탄소중립 기술협력	• 해상풍력·조력·파력·온도차 발전 시범사업 공동 추진 • CCUS-블루카본 연계 기술 실증 및 ASEAN Green Ship Strategy와 결합 • 공동 R&D·정책·인력 양성 포함한 단계별 로드맵 수립
	해양바이오·블루푸드 산업 협력	• ACDS·AN-IUU 제도 활용, 위생검역·추적 체계 고도화 • 해양바이오-블루푸드 산업클러스터 공동 설계 • 식량·보건·에너지 복합 가치사슬 확대
	지속 가능한 연안·해양관광 협력	• 관광 회랑 네트워크 개발 및 크루즈 관광 제도화 • 스마트 관광지 구축(GIS·IoT·AI 기반) 및 MSME 역량강화 교육 공동 마케팅 및 디지털 관광데이터 공유 플랫폼 운영

자료: 저자 작성

2) 디지털 해양경제 및 데이터 협력

아세안은 세계에서 해상 교역 의존도가 가장 높은 지역 중 하나로, 경제 성장과 지역 통합을 뒷받침하는 핵심 요소로 항만·물류·해양 데이터 인프라를 핵심 과제로 삼고 있다. 그러나 국가별 항만 현대화 수준, 물류 효율성, 데이터 관리 능력에는 큰 격차가 존재해 역내 교역 비용을 높이고 공급망 불안정성을 심화시키고 있다. 이에 따라 '연계성 전략계획('26~'35)'과 'AEC 전략계획('26~'30)'은 "원활한 물류 및 공급망"과 "탄력적 공급망 확보"를 핵심 목표로 제시하고 있으며, 블루이코노미 프레임워크 또한 과학·기술·혁신 기반의 디지털 전환을 중요한 전략방향으로 명시하고 있다. 이러한 맥락에서 한-아세안 협력은 AI·GIS·빅데이터·블록체인 등 첨단 기술을 접목한 스마트·디지털 해양경제 구축으로 나아가야 한다.

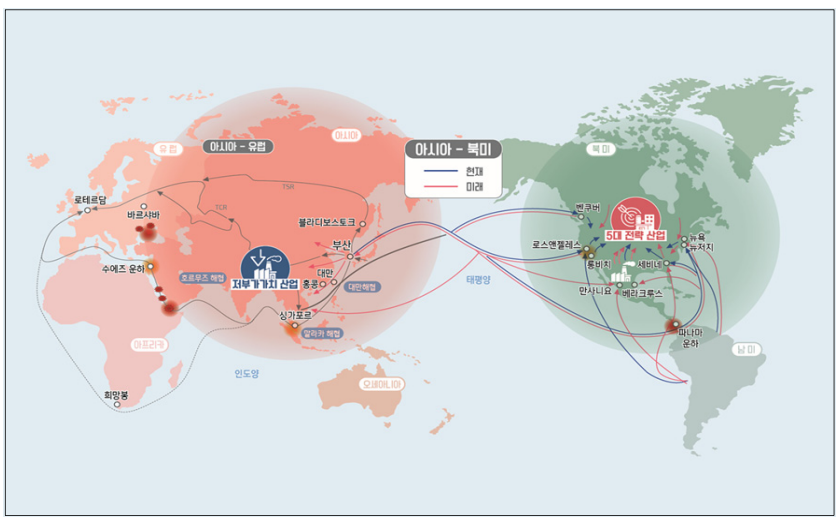
(1) 아세안 AI 기반 해상연계성 강화 이니셔티브 구축

최근 미·중 무역 갈등, 팬데믹, 기후변화 등 다양한 요인들로 인해 글로벌 공급망의 안정성 확보가 주요 과제로 부상하고 있다. 특히 미국의 보호무역주의가 강화되면서 통상 질서가 변화하고 있으며, 세계 무역 환경에 큰 부담을 주고, 기존 글로벌 공급망의 구조적 재편을 가져오는 중이다.

과거 중국 중심이었던 아시아 중심의 글로벌 공급망 구조는 2010년 이후 점진적으로 재편되고 있으며, 미국의 압박과 중국 생산 비용 증가로 인해 제조업체들의 탈중국 현상이 심화되면서 베트남, 멕시코 등이 대안으로 부상하고 있다. 이에 따라 국제 분업 체계는 동북아-아세안-유럽과 멕시코(캐나다)-미국으로 양분되는 형태로 재편되며 글로벌 물류망 역시 구조적 변화를 겪고 있다.(〈그림4-13〉 참조) 이러한 글로벌 공급망의 이원화는 물류망의 유연성과 최적화를 모두 포용하는 전략적 대응을 요구하고 있다. 이러한 환경 속에서 아세안은 한국의 2대 교역 파트너이자 제조·물류 공급

망의 핵심 거점으로서 전략적 중요성이 더욱 커지고 있다. 아세안 지역은 세계 교역의 요충지이며 해상운송 비중이 90% 이상을 차지하고 있어 역내 해상물류 흐름의 디지털화 수요가 급증하고 있다. 결국 아세안의 스마트항만 및 디지털 물류 체계로의 전환은 경쟁력 확보의 핵심 요소로 부상하고 있다.

〈그림 4-5〉 글로벌 공급망 이원화 개념도



자료: 이성우 외(2024), p. 216.

그러나 아세안 역내 국가 간에는 항만 인프라 수준과 운영 효율성의 격차가 존재하고 있다. 특히 통관·물류 정보 표준 부재, AI 활용 인력 부족, 데이터 신뢰 체계 미흡 등이 공동의 도전 과제로 지적된다. 한국은 스마트항만, 디지털 물류, AI 물류 플랫폼 기술 선도 역량을 보유하고 있으며, 이를 바탕으로 아세안 역내 디지털 물류 허브 구축의 파트너로서 협력이 가능하다. 이런 관점에서 한-아세안 항만 간 AI 기반 연계성 강화는 양 지역의 공급망 회복력 강화와 지속 가능한 성장의 핵심 기반이 될 수 있다.

한-아세안 AI 기반 항만 연계성 강화를 위해서는 다음과 같은 협력 이니셔티브 구축이 필요하다.

우선, 디지털 물류 표준화로 항만 데이터 및 물류 정보 표준을 공동 개발하고 상호 운용성을 확보해야 한다. 이를 위해 AI 물류 데이터 허브 공동 구축이 필요하다. 한국의 물류 빅데이터 플랫폼 기술을 활용하여 "ROK-ASEAN Smart Logistics Data Hub(가칭)"를 구축할 수 있다. 주요 기능은 각 항만 물동량, 선박 일정, 통관 정보 등 선박·화물·통관 자료를 실시간으로 통합 관리하며, AI 기반 물류 수요 예측 및 경로 최적화를 지원하는 것이다. 둘째는 AI 물류 기술협력으로 물류 최적화, 자율 운송, 친환경 물류 분야의 AI 공동 R&D를 추진해야 한다. 한-아세안 스마트항만 기술협력센터(ASEAN-Korea Smart Port Center)를 설립하고, 산·학·연 공동연구와 시범 항만 실증 사업을 추진해야 한다. 또한 공동연구 주제로 AI 하역 자동화, IoT 기반 장비 모니터링, 자율운송차량 운영 최적화, 그리고 항만 에너지 효율 및 탄소 저감 솔루션 개발 등이다. 셋째는 공동 플랫폼 구축으로 한-아세안 공동 AI 물류 데이터 허브 및 서비스 플랫폼을 운영하여 정보 실시간 공유 및 아세안 항만 간 디지털 연계성을 강화하는 것이다. 항만 간 디지털 연계성 강화는 각국의 디지털 통관·물류 절차 간소화와 연결된다. 한국 관세청의 UNI-PASS 시스템을 기반으로 AI 분석을 접목한 "스마트 통관 체계"를 아세안에 공동 적용할 수 있다. 한-아세안 디지털 물류 인증 체계를 구축하여 전자선하증권(e-BL), 블록체인 거래 인증, AI 이상 거래 탐지 등이 가능하다. 넷째는 한-아세안 간 AI 물류 인력 및 역량강화이다. 스마트 물류 전문 인력 양성 및 교류 프로그램을 운영해야 한다. 한-아세안 스마트 물류 아카데미를 운영하여 AI 물류 분석, 데이터 거버넌스, 친환경 물류 설계 교육을 제공할 필요가 있다. 한국의 항만공사·물류기업·대학이 공동 참여하는 교환 프로그램을 통해 아세안 물류 전문가의 한국 항만 연수와 한국 전문가의 아세안 항만 기술 컨설팅 파견 등

을 추진할 수 있다. 마지막으로 한-아세안 간 민·관 협력 기반 조성이다. K-ASEAN AI Logistics Partnership(KALP)을 신설하고, 해양수산부, KMI, 부산항만공사(BPA), 싱가포르 해양항만청(MPA), 태국 항만공사, 민간 ICT/물류 기업 등이 참여하는 민·관 협력 방식을 확대하는 것이다.

한-아세안 간 AI 기반 물류 체계 구축은 데이터 표준화, AI 예측 기술, 블록체인 신뢰 체계가 결합되어 스마트하고 지속 가능한 역내 물류 네트워크로 발전하는 기반이다. 양 지역간 AI 기반 항만 연계성이 강화될 경우 역내 물류비 절감, 항만 처리 효율 향상, 교역 활성화, 그리고 운영 효율성 증대 등 경제적 효과가 가능하다. 또한 환경적 측면에서 탄소 배출량 감소 및 친환경 항만 인증 확대 등 지속 가능한 친환경 운영 시스템 실현이 가능하다. 마지막으로 역내 공급망 안정성이 강화되고 ASEAN 단일 물류 네트워크 기반이 확보되어, 아세안 항만물류 시장이 글로벌 물류의 중심으로 성장할 수 있을 것이다.

(2) 해양 데이터 협력 및 GIS 기반 플랫폼 구축

아세안은 해양환경, 수산자원, 기후, 오염원 등 핵심 데이터가 국가별로 분절되어 있어 과학적 정책 수립과 공동 대응이 어렵다. 특히 해양쓰레기, 오염, 마이크로플라스틱, IUU 어업 같은 초국경적 과제에서는 데이터 기반 대응체계가 부족해 전략과 실행 간 간극이 크다. 따라서 해양 데이터 수집·표준화·분석·공유를 아우르는 통합 플랫폼 구축이 선결 과제로 제기된다.

이를 뒷받침해 아세안은 블루이코노미 전략 2(Blue Science, Technology, and Innovation)에서 데이터와 혁신 기술을 통해 가치사슬 효율성·추적 가능성·복원력 제고, 무역 촉진, 디지털 격차 해소를 목표로 하고 있다. 구체적으로 해양 데이터 분석(Ocean Data Analytics), 지역 데이터 통합(Regional Data Synthesis), 통합 해양 모니터링(IOM)을 우선 과제로 설

정하며, 이는 곧 데이터 기반 해양 거버넌스의 필요성을 강조한다.

이에 따라 제안되는 과제는 GIS 기반 아세안 해양 데이터 플랫폼 구축이다. 위성, IoT 센서, 해양관측 장비 등에서 수집한 데이터를 집적하고 GIS로 시각화하여 연안·해양 활동을 연계성 관점에서 분석·공유한다. 이를 통해 수산자원 분포, 오염원, 연안 취약성, 항로 및 물류 경로를 파악할 수 있으며, 사회·경제 문제, 지정학 동향, 재해 관리, 해양 이용·공간계획 등 다양한 영역에서 활용 가능하다. 해상풍력, CCUS 같은 신산업 입지 분석에도 적용되어 친환경 에너지와 탄소중립 전략을 지원한다. 축적된 데이터는 민간 참여를 촉진하고 해양 정보시장을 확대해 디지털 해양경제 생태계 구축에 기여한다. 협력은 한국과 아세안이 공동 워킹그룹을 설치해 단계적 로드맵을 마련하고, 한국의 위성 관측·빅데이터·GIS 역량을 가진 연구기관·ICT 기업과 아세안 정부·연구소가 공동연구를 수행하는 방식이다. 정부-연구기관-민간기업이 참여하는 PPP 구조를 도입해 플랫폼 설계, 기술 적용, 운영 모델을 함께 개발한다. 이를 통해 아세안은 데이터 격차를 해소하고 정책 근거를 강화하며, 초국경적 환경·안보 과제에 공동 대응할 수 있다. 한국은 디지털·녹색 전환을 결합한 협력 모델로 아세안의 전략적 파트너십을 강화하고 블루이코노미 실현에 기여한다.

(3) 해양 데이터 격차 해소와 기술·지식 역량강화

아세안은 블루이코노미 전략에서 디지털 전환과 기술 혁신을 핵심 성장 동력으로 제시하며 데이터 기반 거버넌스 구축을 강조한다. 그러나 국가별 데이터 관리 수준과 기술 채택 속도 차이로 과학적 정책 기반이 미흡하다. 이러한 격차 해소와 역량강화는 아세안 지속가능 발전의 관건이며, 한국과의 협력은 중요한 기회를 제공한다.

‘AEC 전략계획(’26~’30)’은 국경 간 데이터 흐름 보장, 사이버 보안 강화, 기술 중립성 확보를 주요 방향으로 제시하며 이는 해양 부문에도 직접 적용된다. 한국은 AI, 빅데이터, 블록체인 등 기술을 물류, 자원 관리, 환경 모니터링에 적용한 경험을 공유해 아세안의 혁신 역량을 강화할 수 있다. 본 과제는 데이터 수집·분석·활용 능력 제고와 디지털 기술 도입, 인적 자본 개발을 통해 국가 간 격차를 줄이는 데 중점을 둔다. 구체적으로 해양 데이터 분석, 통합 모니터링, 블록체인 기반 추적 기술을 도입해 아세안 공동 플랫폼과 연계하고, 연구자·기술자 연수, 산·학·연 네트워크 강화, 지식 공유를 통해 인적 역량을 높인다. 협력은 공동 이니셔티브 신설을 통해 데이터 표준화·GIS 분석·정책 적용 모범 사례를 공유하고, 연구자·공무원 대상 공동 훈련을 정례화하는 방식이다. 한국형 해양공간계획(MSP) 경험, 부산항 시뮬레이터, 정지궤도 위성 활용 사례는 실질적 참고 자료가 된다. 특히 해양수산부와 한국해양과학기술원(KIOST)이 주관한 ‘한-인도네시아 해양수산 통합기술훈련센터(KIOTEC)’ 프로젝트는 데이터 기반 거버넌스 역량을 강화한 대표 사례로, 향후 아세안 전역에 확산 가능성이 높다.

협력 구조는 정부·연구기관 중심의 제도적 틀에 민간기업을 포함하는 PPP 방식이다. ICT·물류기업, 해양환경 기업이 기술과 운영 경험을 제공하고, 정부·연구기관은 정책과 인력 양성을 담당한다. 이를 통해 기술 이전, 공동 훈련, 국제 표준화 프로젝트를 단계적으로 추진하며, 아세안 현지 네트워크와 인재 양성을 병행해 자생적 역량을 확충한다. 데이터 활용은 해양안보(MDA), IUU 어업 대응, 해양쓰레기 관리, 블루카본 등 다양한 분야로 확대되어, 아세안은 과학적 정책 기반을 강화하고 한국은 협력의 시너지를 창출할 수 있다.

3) 해양 신산업의 성장 기반 확대 협력

(1) 해양재생에너지와 탄소중립 기술협력

아세안은 급격한 경제성장과 에너지 수요 증가 속에서 탄소중립 달성이라는 이중 과제에 직면해 있으며, 이는 블루이코노미와 기후변화 대응의 핵심 영역으로 다뤄지고 있다. 특히 해상풍력, 조력·파력, 해수 온도 차 발전 등은 역내 잠재력이 큰 분야로, 화석연료 의존도를 낮추고 에너지 안보를 강화할 수 있는 전략적 자산으로 평가된다. 'AEC 전략계획('26~'30)'에서는 탄소 저배출 전환과 탈탄소화 기술 최적화를 명시하고 있으며, CCUS, 친환경 선박, 블루카본 생태계 활용 등이 주요 수단으로 제시되고 있다.

이러한 맥락에서 한국과 아세안의 협력과제는 해양재생에너지 개발과 탄소중립 기술의 연계 추진이다. 해상풍력 단지 개발과 송전망 연계, 조력·파력 시범 프로젝트, 해양 온도 차 발전 실증을 통해 청정에너지 공급 기반을 확대하고, CCUS를 발전소·산업단지에 접목해 배출량을 줄인다. 동시에 맹그로브·잘피·염습지 등 블루카본 생태계를 복원·보전하여 탄소 흡수 능력을 강화한다. 나아가 ASEAN Green Ship Strategy와 연계해 친환경 해운 기술을 도입함으로써 해운·물류 부문까지 포괄하는 협력으로 확장할 수 있다. 이를 위해 해양에너지 잠재력 평가–정책·제도 정비–시범사업–상업화로 이어지는 단계적 로드맵을 마련하는 것이 필요하다. 한국은 해상풍력, 스마트 그리드, CCUS 등 관련 기술과 운영 경험을 제공하고, 아세안은 풍부한 입지 자원과 수요 기반을 활용해 상호보완적 구조를 형성할 수 있다. 이 과정은 민관 파트너십(PPP)을 통해 연구기관·기업·정부가 공동 참여하며, 공동연구, 기술협력, 인력 양성을 병행하는 방식으로 추진된다. 특히 한국의 재생에너지 실증 경험과 블루카본 역량을 공유해 아세안의 제도적·기술적 기반 강화를 뒷받침할 수 있다.

이 과제를 통해 아세안은 청정에너지 보급 확대와 기후변화 대응 역량을 강화할 수 있고, 한국은 해상풍력, CCUS, 블루카본 등 신기술 분야에서 실증과 정책 적용 경험을 축적하며 협력 기반을 넓혀갈 수 있다. 해양재생에너지-CCUS-블루카본을 연계한 공동 협력은 양측 모두에게 탄소중립 이행, 에너지 안보 강화, 산업 혁신 잠재력 확대라는 실질적 성과를 제공하고, 향후 역내에서 단계적으로 확산할 수 있는 모델로 기능할 것이다.

(2) 해양바이오와 블루푸드 산업 협력

아세안은 해양바이오와 블루푸드 산업을 식량안보와 지속 가능한 성장의 핵심 축으로 발전시키고 있다. 'ASEAN 블루이코노미 프레임워크(ABEF)'는 해양 생명공학 발전, 지속 가능한 순환식 양식 시스템, 기후변화 완화를 위한 해조류 양식 등을 새로운 성장 동력으로 제시하며, 첨단 기술을 결합한 해양바이오 혁신을 강조한다. 또한 'AEC 전략계획('26~'30)'은 인공지능, 빅데이터 등과 함께 생명공학(biotechnology)을 주요 혁신 분야로 명시하고 그 채택과 확산을 촉진하는 것을 목표로 하고 있다. 이는 아세안이 미래 대비형 경제(future-ready economy)로 도약하기 위해 해양바이오 산업을 전략적으로 육성하고 있음을 보여준다.

수산 양식과 블루푸드 산업은 이러한 해양바이오 기반 성장의 기초를 형성한다. 아세안은 빠르게 성장하는 양식업을 통해 세계 블루푸드 공급망의 중심으로 부상하고 있으며, 우수 양식 관행, 위생·검역 강화, 항생제 내성 관리, 추적 시스템 등을 도입해 산업의 지속가능성을 높이고 있다. 또한 고유종 양식, 가공 역량강화, 수경 양식 등 혁신적 기술을 확산하며 식량안보와 산업 다변화를 동시에 추진하고 있다. 어업 관리 측면에서도 '수산 협력 전략 실행계획('21~'25)'을 이행하며, ACDS(아세안 어획물 문서화 계획)과 AN-IUU(불법·비보고·비규제 어업 대응 네트워크)를 채택해 수산자원

의 지속가능성과 블루푸드의 국제 신뢰성을 높이고 있다.

한-아세안 협력은 이 두 축을 연결해 해양바이오-블루푸드 융합 가치사슬을 공동으로 발전시키는 데 초점을 둘 수 있다. 아세안은 원료 생산지로서 풍부한 해양 생물자원과 수산물을 제공하고, 한국은 이를 의약·바이오소재·기능성 식품·고부가가치 가공품으로 발전시키는 생산·공급지 역할을 담당하는 구조가 유망하다. 여기에 공동연구·기술 개발, 산업 연계 클러스터 조성을 더하면 아세안 현지 생산 거점과 한국의 연구·가공 역량을 유기적으로 묶을 수 있으며, 이는 식량·보건·에너지 등 다차원적 협력 효과로 이어질 수 있다. 이러한 협력을 통해 아세안은 지속 가능한 식량 공급과 산업 고도화를 동시에 달성하고, 한국은 블루푸드·해양바이오 분야에서 전략적 입지를 확대할 수 있다. 궁극적으로 한-아세안이 공동으로 구축하는 해양바이오-블루푸드 산업 클러스터는 포용적 블루이코노미 혁신 성장의 대표 협력 모델로 발전할 수 있다.

(3) 지속 가능한 연안·해양관광 협력

연안·해양관광은 아세안이 추진하는 블루이코노미의 핵심 분야이자 역내 경제성장의 중요한 동력이다. 관광 산업은 지역 공동체의 생계와 일자리 창출에 기여할 뿐만 아니라, 기후변화 대응과 환경보호를 통해 지속가능 발전목표(SDGs) 달성과도 직결된다. 팬데믹으로 큰 타격을 입었던 아세안 관광산업은 최근 뚜렷한 회복세를 보이고 있으며, 2022년 관광 수입은 전년 대비 1,706.6%, 국제 관광객 도착은 1,222.9%, 호텔 점유율은 16% 증가하였다.[247] 이는 관광이 블루이코노미 회복과 성장을 견인하는 전략적 축으로 재부상하고 있음을 보여준다.

이러한 성장을 뒷받침하기 위해 '아세안 관광전략계획('16~'25)'[248]과

247) ASEAN Secretariat(2023.2.4), p. 1.

'ACV 2045'를 토대로 관광 협력을 체계화해 왔다. 특히 2023년 제26차 아세안 관광장관회의에서는 관광 회랑 네트워크(tourism corridor network) 개발을 생태관광의 지속가능성을 위한 핵심수단으로 명시했다.[249] 이러한 관광 회랑 네트워크 개발은 단순한 관광루트를 설계하는 것이 아니라 역내의 지역 연계성을 강화하고 인프라 구축의 맥락에서 다룬다. 이 회랑은 아세안의 보호구역(protected area)과 지역 공동체를 연결하는 생태관광 인프라로서, 관광객에게는 자연·문화 자원 체험 기회를 제공하고, 지역 사회에는 관광 가치사슬 참여를 통한 소득 창출 기반을 확대한다. 또한 2018년 '아세안 크루즈 관광선언'[250]을 채택하여 크루즈 산업 성장을 촉진하고 항만과 목적지 개발을 추진하도록 하였다. 포스트 코로나19 시대에 아세안은 디지털 및 혁신 기술을 관광 부문의 회복탄력성과 지속가능성을 확보하는 핵심 동력으로 간주하며, 스마트 관광지(Smart Destinations) 개념을 통해 관광지의 지속 가능한 발전과 품질 보장을 강조하고 있다.[251]

이러한 아세안의 관광개발 기조하에서 한-아세안 해양관광 협력은 포괄적 발전 잠재력을 지닌다. 한국은 아세안의 풍부한 해양·생태 관광 자원을 활용한 관광 회랑 네트워크 구축을 지원하고, 생태관광 상품 개발, 정책 설계, 마케팅 경험을 공유할 수 있다. 크루즈 관광 분야에서는 공동 마케팅과 국제 박람회 공동 참가를 통해 아세안 크루즈 목적지의 국제적 인지도를 높이는 협력이 가능하다. 나아가 관광의 디지털 전환은 회복탄력성과 경쟁력 제고를 위한 핵심 분야로, 한국은 GIS·IoT·AI 기반 솔루션을 제공하여 스마트 해양관광지 구축을 지원하고 관광지 접근성, 방문객 경험, 자원 효

248) 아세안 관광전략계획('16~'25)은 2021년에 코로나19 팬데믹 이후 회복(resilience and recovery)이 최우선 과제로 2021년에 수정·보완하면서, ① 아세안을 경쟁력 있는 단일 관광 목적지로 강화하고 ② 관광의 지속가능성과 포용성을 보장하는 두 가지 전략방향을 중심으로 추진함

249) ASEAN Secretariat(2023. 2.4), pp. 3-4.

250) ASEAN(2018. 1.25), pp. 1-2.

251) ASEAN Secretariat(2022), pp. 21-22.

율성을 제고할 수 있다. 아세안 관광 전문가와 중소기업(MSME)을 대상으로 디지털 역량강화 교육과 경영 노하우를 전수함으로써 지역의 인적 자원과 기업 혁신 역량을 높이는 협력도 병행할 수 있다. 이와 같은 협력은 블루이코노미 성장의 동력을 강화하는 동시에, 관광을 통한 지역사회 소득 증대와 해양 생태계 보존을 아우르는 실질적 성과를 제공할 것이다.

2. 건강한 해양환경과 기후 회복력 강화 협력

1) 추진방향

아세안의 해양환경은 산업화·도시화·어업 확대 등으로 해양오염, 플라스틱 쓰레기, 연안 생태계 훼손이 심화되며 지속가능성을 위협받고 있다. 플라스틱과 폐어구는 수산·관광 피해를, 생활하수·산업폐수·선박 배출은 연안 수질 악화와 회복력 저하를 초래한다. 이에 대응하기 위해서는 제도·기술·산업·참여를 아우르는 관리 체계가 필요하다. 한국의 어구 순환 관리 대책, 해양환경측정망, 연안오염총량관리제는 아세안의 방콕 선언, 해양쓰레기 지역 행동계획, 플라스틱 순환경제 선언과 연계 가능한 모델로, 발생-수거-재활용을 아우르는 순환경제 전환을 촉진할 수 있다.

동시에 아세안 연안은 산호초, 맹그로브, 잘피밭 등 블루카본 생태계가 집중된 지역으로, 기후변화 대응과 수산자원 보전에 핵심적이다. 그러나 훼손이 심각해 국제사회는 GBF의 '30x30' 목표와 BBNJ 협정을 통해 보전·복원을 촉구하고 있다. 한국은 해양보호구역 확대와 연안 복원 경험을 아세안 현장에 적용해 MPA 네트워크와 블루카본 회계(MRV) 체계를 지원할 수 있다. ENMAPS와 ABCF 프로젝트와 연계해 과학-정책-금융을 결합하고, 협력적 관리 모델을 도입한다면 지역사회 참여와 보전 역량을 동시에 강화할 수 있다. 아세안은 또한 태풍, 쓰나미, 해수면 상승 등 연안 재해에

상시 노출되어 있으며, 연평균 재난 손실액에서 해양성 재해가 차지하는 비중이 크다.

이에 한-아세안 협력은 기후위기 대응형 연안 재해 종합 대응 역량강화에 초점을 맞추어야 한다. 한국의 연안 침식 정밀조사, 예측 기술, 완충공간 조성 등은 아세안 수요에 적합하며, 스마트 경보 시스템과 데이터 통합 플랫폼은 조기경보와 대응 능력을 높일 수 있다. 더 나아가 ASEAN-CRN을 연안 분야로 확장 활용하면 정책–과학기술–현장 실행을 결합한 협력 구조를 마련할 수 있다. 건강한 해양환경과 연안 레질리언스 강화를 위한 협력은 오염원 저감, 생태계 복원, 재난 대응, 주민 회복력을 함께 추구하는 다층적 접근을 필요로 한다. 이는 블루이코노미 지속가능성의 기반이자 기후 적응형 인프라 구축이라는 국제적 목표 달성에도 기여할 것이다.

〈표 4-14〉 건강한 해양환경과 기후 회복력 강화 중점과제

협력과제		주요내용
해양플라스틱 및 오염 저감 공동 대응	해양플라스틱 순환경제 모델 구축 지원	• 해양플라스틱 발생 억제–회수–재활용의 순환경제형 관리 체계 협력 • 한국형 어구 순환 관리 모델 확산 • EPR 제도, 재활용 표준화, 민간 ESG 기업 참여 확대로 산업화 촉진
	한국형 해양환경 종합 관리 체계 확산	• 해양환경측정망 및 연안오염총량관리제 운영모델을 아세안 주요 연안국에 확산 • AI·ICT 기반 스마트 모니터링·위해성 평가 시스템 공동 구축 • 민관산학 협력 기반의 정책–기술–데이터 연계형 관리 체계 구축
연안·해양 생태계 보전 및 복원	해양보호구역(MPA) 확대 및 관리역량강화	• ENMAPS 프로젝트(2024~) 연계, 광역 MPA 네트워크 구축 및 관리 협력 • 과학적 모니터링 체계 구축, MPA 관리역량·법제 정비 지원 • GBF '30x30' 목표·BBNJ 협정 이행 지원을 위한 국제협력 강화
	연안 생태계 복원 및 블루카본 협력	• 맹그로브·잘피·산호초 복원사업 공동 추진 및 복원 모니터링 체계 구축 • ABCF 프로젝트 및 블루파이낸스 연계한 복원 재정 매커니즘 구축

협력과제		주요내용
연안 레질리언스 역량강화	기후위기 대응 연안 재해 종합적 대응 역량강화	• 기후위기 대응형 연안 재해 관리 체계 구축(침식·해안 침수 대응 포함) • 자연기반해법(NbS)을 활용한 방재·복원 연계형 인프라 구축 • AI 기반 예측·경보 시스템 도입으로 조기 대응 역량강화
	연안 레질리언스 증진을 위한 지식 공유와 기술협력	• ASEAN-CRN 플랫폼을 활용해 연안·기후 회복력 관련 지식 공유 네트워크 운영 • 공동연구·정책포럼·전문가 교류 프로그램 정례화

자료: 저자 작성

2) 해양플라스틱 및 오염 저감 공동 대응 협력

아세안은 세계적으로 해양플라스틱과 오염 문제가 심각한 지역으로, 연안 인구 밀집, 도시화, 산업화에 따른 폐기물 증가가 해양환경의 지속가능성을 위협하고 있다. 플라스틱 쓰레기와 폐어구는 해양생태계 훼손과 수산자원 감소를, 항만·선박 배출과 육상 기인 오염은 연안 수질 악화와 기후회복력 저하를 초래한다. 이를 해결하기 위해 아세안은 '방콕 선언', '해양쓰레기 지역 행동계획('21~'25)', '플라스틱 순환경제 선언(2022)'을 채택했지만, 제도·기술·인프라 한계로 실질적 성과는 제한적이다. 따라서 한국과 아세안은 공동 대응체계를 구축해 플라스틱 오염 저감과 종합적 해양환경 관리를 병행함으로써 역내 해양 건강성을 제고할 필요가 있다.

(1) 해양플라스틱 순환경제 모델 구축 지원

아세안은 세계적으로 해양플라스틱 쓰레기의 주요 배출 지역으로, 인구 증가와 도시화, 산업화, 폐기물 관리 인프라 부족이 복합적으로 작용해 해양 유입량이 지속적으로 늘고 있다. 이는 해양 생태계 훼손과 수산·관광업 피해를 초래하며, 블루이코노미의 지속가능성에도 위협이 된다. 이를 해결하기 위해 아세안은 2019년 '방콕 선언'과 '아세안 해양쓰레기 행동 프레

임워크'를 채택했고, 2021년에는 '해양쓰레기 지역 행동계획('21~'25)'을 마련해 쓰레기 수거·처리뿐 아니라 생산·소비 단계에서 순환경제 원칙을 도입하는 구조적 해결책을 추진 중이다. 또한 2022년 「플라스틱 순환경제 선언」에서는 일회용 플라스틱 단계적 폐지, 재활용 PET 규정, 폐기물 무역 표준 마련 등 역내 제도화를 강화하고 있으며, 생산자책임재활용(Extended Producer Responsibility, EPR) 제도 확산과 소비자 인식 제고를 통해 시장 기반 솔루션도 확대하고 있다. 그러나 재활용 인프라와 기술 부족은 여전히 큰 한계로, 아세안은 금융 메커니즘 가이드북 마련, 아세안 연안·해양환경 실무그룹(AWGCME) 중심의 조정·협력 강화, 연구·모니터링 프로그램 확충을 통해 보완하고 있다.

이러한 상황에서 한국의 경험은 아세안의 제도적 노력과 현장의 수요를 연결하는 실행 모델이 될 수 있다. 한국은 2024년 「어구순환관리 대책」을 통해 발생 예방–회수-재활용 산업화를 아우르는 전주기 관리 체계를 수립하였다. 어구관리기록제와 유실 어구 신고제를 통한 발생 예방, 불법 방치 어구를 즉시 철거하는 어구견인제, 어구보증금제[252]와 회수 포인트제를 통한 자발적 회수 촉진, 무인 반납 시스템과 폐어구 수거 전용선 운영 등 제도와 인프라를 결합해 해양폐기물 관리의 실행력을 크게 높였다. 또한 수거된 폐어구를 어상자, 장화, 작업복 등으로 재활용하는 산업화 모델을 추진하고, ESG 민간기업과 협력하여 순환경제 기반을 확산시키고 있다.

〈표 4-15〉 한국의 어구 순환 관리 대책

구분	주요 사례
예방	• 어구관리기록제 도입으로 어구 사용·처리 이력 관리 • 유실 어구 신고제 시행으로 해상 방치 최소화

252) 어구보증금제는 수산·어업활동으로 발생하는 어구의 자발적·효과적 수거를 위해 일정 금액의 보증금이 포함된 어구를 어업인이 구매하고, 폐어구 수거 장소에 가져오면 보증금을 어업인에게 돌려주는 제도로, 세계 최초로 해양쓰레기 수거에 관한 경제적 유인 수단을 적용한 것임

구분	주요 사례
	• 불법 방치 어구 즉시 철거를 위한 어구견인제 추진 • 일회용 플라스틱 규제 및 생산자책임재활용(EPR) 제도 정착
수거	• 어구보증금제 확대 시행(통발 → 자망·부표) • 어업인 회수 참여 유인을 위한 회수 포인트제 운영 • 무인 반납 시스템 도입으로 반납 편의성 제고 • 감척어선을 활용한 폐어구 수거 전용선 운영(연중 상시 수거) • 전국 집하장(육상·해상) 확충
재활용	• 폐어구 재활용: 어상자, 장화, 작업복 등 수산업 제품화 • ESG 민간기업 참여 통한 자원순환 촉진 • 해양 기인 플라스틱(어구·부표·로프) 재활용 산업 공급사슬 구축 • 기업이 ESG·탄소중립 차원에서 재생 원료 수요 확대하도록 제도 개선

자료: 해양수산부 보도자료(2024.9.26)(검색일: 2025.9.10.)

또한 한국은 아세안 역내에서 직접 해양폐기물 저감 사업을 진행하며 협력을 확대하고 있다. 2023년부터 해양수산부는 PEMSEA와 협력해 필리핀과 동티모르 열 개 지역을 대상으로 2028년까지 120억 원 규모의 해양플라스틱 저감 ODA 사업을 추진하고 있다. 이 사업은 해양폐기물 전주기 관리 체계 구축, 수거 차량·집하장 등 인프라 지원, 지역 맞춤형 장비 보급, 해양쓰레기 모니터링 및 DB 구축, 지방정부 정책 수립 지원, 지역 주민 인식 증진 프로그램 운영 등을 포함한다. 이를 통해 한국은 단순한 기술 지원을 넘어, 아세안 현지의 제도·인프라·인식 개선을 아우르는 종합 협력 모델을 제공하고 있다.

따라서 한-아세안 협력은 제도와 현장을 포괄하는 해양폐기물 순환모델 구축 지원으로 설정될 수 있으며, 이 과정에서 한국형 모델을 직접 적용하는 것이 핵심이 된다. 정책 차원에서는 아세안이 채택한 '해양쓰레기 지역행동계획'과 '플라스틱 순환경제 선언'의 이행을 뒷받침하기 위해, 한국이 이미 정착시킨 생산자책임재활용(EPR) 제도, 일회용 플라스틱 규제 경험, 재활용 표준 마련 사례 등을 공유하여 역내 제도화를 지원한다. 현장 차원

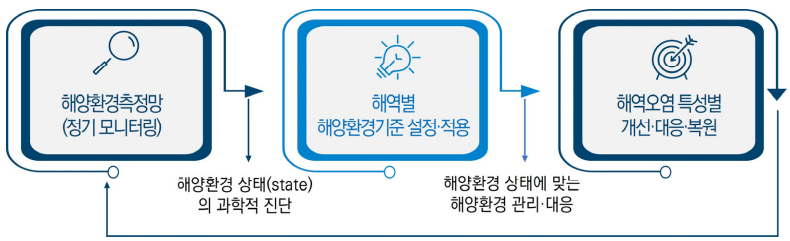
에서는 한국형 어구 순환 관리 모델을 그대로 적용할 수 있다. 즉, 어구관리기록제와 유실 신고제를 통해 발생을 예방하고, 어구보증금제와 회수 포인트제로 어업인의 자발적 참여를 촉진하며, 무인 반납 시스템과 폐어구 수거 전용선을 활용해 상시적 회수 체계를 구축한다. 나아가 수거된 폐어구는 한국에서 이미 추진 중인 것처럼 어상자·장화·작업복 등으로 재활용 산업화하고, ESG 민간기업 참여와 공급사슬 연계를 통해 해상 기인 플라스틱(어구·부표·로프) 재생 원료 활용을 확대한다. 동시에 필리핀·동티모르에서 진행된 ODA 사업 경험을 바탕으로 집하장·수거 차량 지원, 지역 맞춤형 장비 보급, 주민 인식 개선 프로그램 등을 아세안 연안 지역에서 시범사업으로 추진할 수 있다. 이러한 한국형 모델의 적용은 단순한 기술 지원을 넘어 아세안 현지에서 제도-기술-산업-참여를 연계하는 종합적 순환경제 체계를 확립하는 데 기여할 것이다. 이 과제가 추진될 경우, 아세안 연안의 해양폐기물 발생량을 실질적으로 감축하고, 유령어업 및 해양 사고 피해를 줄이며, 재활용 산업화와 녹색 일자리 창출을 통해 지역 공동체의 회복력을 높일 수 있다. 나아가 한국의 경험을 현지화한 순환경제 모델을 확산시킴으로써 한-아세안 해양환경협력의 대표적 성과를 창출하고, UNEA 플라스틱 협약 등 국제규범 이행에도 기여하여 글로벌 해양환경 거버넌스에서 한-아세안의 위상을 강화할 수 있을 것이다.

(2) 한국형 해양환경 종합 관리 체계 모델 확산 지원

아세안은 해양폐기물 외에도 하천과 항만에서 기인하는 생활하수, 산업폐수, 선박 배출, 관광·양식업 등 다양한 오염원으로 해양환경 관리의 어려움을 겪고 있다. 아세안 회원국 다수는 종합적인 해양오염 관리 체계의 미비, 모니터링 데이터 부족, 오염 저감 기술의 부재라는 구조적 한계를 안고 있다. 이러한 상황에서 한국이 축적한 해양환경 관리 경험과 기술, 그리고 민·관 협력 모델은 아세안 국가들에 실질적인 해결책을 제공할 수 있다.

한국은 「해양환경관리법」과 「해양환경보전법」을 제정해 보전·관리·복원과 오염원 규제를 체계화하고, 전담 기관인 해양환경공단을 운영해 정책 집행을 일원화하였다. 특히 해양환경 관리에서 핵심은 정확한 상태 진단과 과학적 처방이다. 이를 위해 한국은 전국 전 해역에 해양환경측정망을 구축하고 해수, 퇴적물, 해양생물 등 다매체를 대상으로 정기적 모니터링을 수행하고 있다. 이러한 조사 결과를 바탕으로 해역별 해양환경 기준을 설정하고, 각 해역의 오염 특성에 맞는 개선·대응·복원 전략을 추진하고 있다. 이처럼 과학적 데이터에 근거한 관리 체계는 단순한 오염 저감 차원을 넘어, 해양환경의 변화 원인을 규명하고 맞춤형 대책을 수립할 수 있도록 하는 핵심 기반이다. 특히 한국의 연안오염총량관리제는 국제적으로도 주목받는 제도적 혁신 사례로, 오염 심각 해역을 특별관리구역으로 지정하고 민·관·산·학 협의체를 통해 이해관계자 참여를 제도화하여 수질 회복을 이끌어낸 경험을 가지고 있다. 이는 산업화·도시화로 오염 압력이 높은 아세안 항만·연안 지역에도 직접 적용 가능한 모델이다. 주요 연안에 오염총량관리제를 도입해 목표 수질에 맞춘 오염부하량 관리와 거버넌스 강화를 병행하면, 현지에서도 실질적 효과를 거둘 수 있다.

〈그림 4-6〉 한국의 해양환경 조사·진단·대응체계



자료: 저자 작성

따라서 한-아세안 협력은 한국형 해양환경 관리 체계를 현지화하여 제도·모니터링·관리기법·거버넌스를 포괄하는 종합 패키지로 설계할 수 있

다. 정책 차원에서는 한국의 법·제도와 관리기관 운영 경험을 접목하여 법적·제도적 기반이 약한 국가에서도 체계적인 관리가 가능하도록 지원한다. 기술 차원에서는 한국이 구축한 국가해양환경측정망 운영 경험을 토대로, 아세안의 연안·항만·하구 등 주요 해역에 맞춤형 측정망을 설계한다. 또한 ICT·AI 기반의 스마트 모니터링 기법을 적용하여, 오염물질의 실시간 추적, 확산 예측, 위해성 평가까지 가능하게 함으로써 과학적 근거에 기반한 정확한 진단과 맞춤형 처방 체계를 구축할 수 있다. 관리 차원에서는 한국이 시화호에서 성과를 거둔 연안오염총량관리제를 아세안 항만·연안 지역에 적용하여, 목표 수질에 맞춘 오염부하량 규제와 단계적 관리 방안을 마련한다. 동시에 민관산학 협의체를 구성해 정책 집행 과정에 어업인, 산업계, 시민사회, 학계가 참여할 수 있도록 제도화하여 집행력을 높인다. 국제협력 차원에서는 IMO, UNEP, PEMSEA 등과 연계하여 아세안 국가들이 국제규범을 준수하고, 최신 기술 표준을 도입할 수 있도록 지원하며, 이를 통해 역내 관리 체계가 국제 수준과 정합성을 확보하도록 한다. 이 과제가 본격화되면 아세안은 연안·항만의 수질 개선, 오염원 관리 역량강화, 데이터 기반 정책 집행력 확보라는 성과를 거둘 수 있으며, 한국은 축적된 제도·모니터링·총량 관리 경험을 지역 협력 모델로 확산시켜 역내 해양환경 문제에 대한 선도적 지원 역할을 수행할 수 있다.

3) 연안·해양 생태계의 보전과 복원 협력

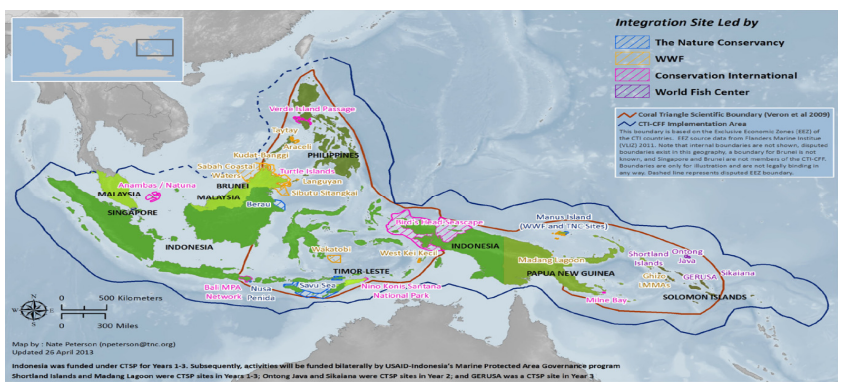
동남아시아 해역은 산호초, 맹그로브, 잘피밭 등 다양한 연안·해양 생태계를 품고 있어 기후변화 대응과 수산자원 보전, 지역 생계 유지에 중요한 역할을 한다. 그러나 급속한 산업화와 개발, 과도한 어업으로 생태계 훼손이 심각해지면서 해양생물다양성과 회복력이 위협받고 있다. 이에 해양보호구역(MPA) 확대와 블루카본 복원을 결합한 공동 대응이 핵심 과제로 부상했으며, 국제사회는 GBF의 '30x30' 목표와 BBNJ 협정을 통해 이를 뒷

받침하고 있다. 아세안은 ENMAPS와 ABCF 프로젝트를 통해 과학·정책·금융 연계를 강화하고 있으며, 한국은 해양보호구역 관리 경험과 연안 복원 기술을 바탕으로 협력의 중요한 파트너가 될 수 있다.

(1) 해양보호구역(MPA) 확대 및 관리역량강화 협력

동남아시아 해역은 전 세계 해양 표면적의 2.5%에 불과하지만, 세계 산호초의 30% 이상과 해초 종의 거의 절반이 서식하는 해양 생물다양성의 핵심 지역이다.[253] 특히 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 해역을 둘러싼 산호 삼각지대는 지구상에 가장 중요한 산호초 생태계로, 전 세계 해양 면적의 1.5%만으로 세계 산호초의 30%를 품고 있어 그 보전 가치가 매우 높다.[254] 이 지역은 또한 전 세계 맹그로브 숲의 3분의 1을 차지하며, 인도네시아만 전체의 20%를 보유하고 있어, 지역 주민의 생계와 글로벌 생태계 서비스에 핵심적인 역할을 수행한다.[255]

〈그림 4-7〉 산호 삼각지대 분포도



자료: The Coral Triangle(검색일: 2025.9.20.)

253) Tang et al.(2022), p. 3.
254) *Ibid.*, p. 6.
255) *Ibid.*, p. 7.

국제사회는 이러한 생태적 중요성에 대응하기 위해 해양보호구역(MPA) 확대를 최우선 과제로 제시해 왔다. 생물다양성협약(CBD)과 지속가능 발전목표(SDG 14)를 통해 그 필요성이 강조되었으며, 2022년 쿤밍-몬트리올 글로벌 생물다양성 프레임워크(GBF)는 2030년까지 전 세계 해양의 30%를 보호하는 '30x30' 목표를 채택하였다. 또한 2023년 유엔 BBNJ 협정은 공해상 보호구역 지정의 제도적 기반을 마련하여 글로벌 해양보호 거버넌스의 새로운 전환점을 열었다. 아세안도 2024년 ASEAN ENMAPS 프로젝트를 출범시켜 인도네시아, 필리핀, 태국의 11개 시범지를 중심으로 벵골만, 인도네시아해, 남중국해, 술루-셀레베스해 등 4대 대규모 해양생태계에서 MPA와 해양 회랑의 통합적 관리 및 거버넌스 강화를 추진하고 있다.[256]

한국은 「습지보전법」과 「해양생태계법」에 근거하여 현재 39개소의 해양보호구역(3,124.7㎢)을 지정·관리하고 있으며, 해양보호구역센터를 중심으로 보전, 복원, 지속 가능한 이용을 체계적으로 추진하고 있다.[257] 또한 2030년까지 전체 해양 면적의 30%를 보호하기 위해 매년 1천㎢ 이상 규모의 대형 해양보호구역을 신규 지정하는 정책을 추진 중이다.[258] 이러한 경험과 정책적 비전은 아세안이 ENMAPS와 국제사회 GBF '30x30' 목표를 달성하는 과정에서 중요한 협력 자산이 될 수 있다.

따라서 한-아세안 해양보호구역 협력은 한국의 경험을 현지 상황에 맞게 적용하고 공동의 목표를 설정하는 방향으로 추진되어야 한다. 구체적으로는 한국의 해양보호구역 지정 절차와 법적 기반을 공유하고, 해양보호구역센터 운영 경험을 전수하여 아세안 국가의 관리 전문성을 강화할 수 있다. 더 나아가 ENMAPS 시범사업과 연계하여 동남아시아 전역을 아우르는 광

256) ASEAN ENMAPS(검색일: 2025.9.20.)
257) 해양환경정보포털,(검색일: 2025.9.20.)
258) 해양수산부(2025), p. 23.

역 해양보호구역 네트워크를 단계적으로 구축함으로써, 산호초, 맹그로브, 잘피밭 등 핵심 생태계를 연결하는 생태 축을 조성하고, 과학적 조사와 모니터링을 통해 네트워크 기반의 관리 효과를 극대화할 수 있다. 또한 국제사회가 합의한 '30x30' 목표 이행을 위해 상호 학습과 협력을 촉진하고, BBNJ 협약의 발효와 이행 과정에서는 공해상 MPA 설정, 공동연구·감시 활동 등에서 긴밀히 협력해야 한다. 특히 MPA 운영에 있어 정부와 지역사회가 공동으로 참여하는 협력적 관리(collaborative management) 모델을 도입하여 생태계 보전과 지역 주민의 생계 기반을 조화시키고 이해관계자 간 갈등을 효과적으로 조정하는 체계를 확립하는 것이 중요하다. 이를 통해 한-아세안은 해양생태계 보전 역량을 강화하고, 지속 가능한 블루이코노미를 실현하며 국제사회의 공동 목표 달성에 기여하는 핵심 파트너로 자리매김할 수 있을 것이다.

(2) 연안 생태계 복원 및 블루카본 공동 협력

동남아시아는 전 세계 맹그로브 숲의 35%, 산호초의 30% 이상, 잘피 종의 절반 가까이 보유한 블루카본 생태계의 핵심 지역으로, 기후변화 완화와 적응, 수산자원 보전, 지역 생계 유지에 중요한 역할을 하고 있다.[259] 그러나 산업화와 연안 개발, 남획으로 인해 산호초의 95%가 위협받고 있으며, 맹그로브 숲은 최근 순손실률이 6%에 달해 전 세계에서 두 번째로 높은 수준을 기록하는 등 훼손이 심각하다.[260] 이는 수산업 기반과 기후 회복력, 해양생물다양성 모두에 중대한 위험으로 작용하고 있다.

국제사회는 블루카본을 기후 목표 달성과 연계된 핵심 자산으로 규정해 왔으며, 쿤밍-몬트리올 글로벌생물다양성 프레임워크(GBF)는 2030년까지 맹그로브, 잘피밭, 산호초 등 주요 서식지의 보전과 복원을 권고하였다. 아

259) Tang et al.(2022), pp. 9-13.
260) *Ibid.*

세안도 전략적으로 블루카본을 채택하여 '아세안 해양전망(AMO)'에서 이를 신흥 해양 이슈로, 'ACV 2045'에서 블루·그린 이코노미 기반 지속가능 발전의 핵심 요소로 제시하고 있다. 또한 '아세안 수산 협력 전략계획(SPA-Fisheries '21~'25)'에서도 기후 대응과 데이터베이스 구축 과제로 반영하였다. 최근에는 UNDP와 일본 정부, 아세안생물다양성센터(ACB)가 협력하는 아세안 블루카본 금융 프로파일링(ABCF) 프로젝트가 출범하여, 위성·현장 조사 기반의 탄소저장량 측정, 블루카본 프로파일 작성, 국가·지역 개발계획 통합, 기후금융 연계를 아세안 전역과 동티모르까지 확대하고 있다. 싱가포르의 국제 블루카본 연구소(IBCI) 역시 과학 성과를 정책과 사업으로 연결하는 허브로 기능하고 있다. 아세안 블루카본 시장은 2050년까지 연간 960억 달러 규모의 경제적 가치를 창출할 잠재력이 있어, 녹색 일자리 창출과 지역 경제 활성화에도 기여할 수 있다.

한국은 연안습지 복원, 산호 관리, 잘피밭 보전 등에서 풍부한 경험을 보유하고 있으며, 특히 베트남 홍강 삼각주에서 추진 중인 맹그로브 복원과 수산양식 기술 결합형 ODA 사업은 블루카본 보전과 지역 생계 기반 강화를 동시에 달성하는 모범 사례로 평가된다. 이 사업은 공공부지 확보, 지역사회 참여, 지방정부 매칭 예산, 탄소·양식 수익 배분 규칙을 전제로 하여 아세안 내 타 연안 도시로 수평 확산이 가능하다는 점에서 확장성이 크다. 따라서 한-아세안 협력은 맹그로브·잘피밭·산호초 복원을 위한 공동 프로젝트 추진, 블루카본 회계(MRV) 체계 구축, 국제 금융 연계 재원 마련, 지역사회 기반 보전 모델 개발을 통해 구체화할 수 있다. 동시에 '블루카본 금융 프로파일링(ABCF)'이 구축하는 과학-정책-금융 연계 구조를 벤치마킹하여,[261] 한국은 MRV 체계 지원, 국제금융 연계 복원사업, 지역사회 기

261) ASEAN Blue Carbon and Finance Profiling(ABCF) 프로젝트는 일본 정부 지원과 UNDP 인도네시아 집행으로 2025년 출범했으며, ① 위성·현장 조사 기반의 블루카본 탄소저장량 측정 ② 국가 및 지역 차원의 블루카본 프로파일 작성 ③ 국가·지역 개발계획과의 정책 통합 ④ 기후금융 연계를 통합적으로 추진하는 플랫폼(ASEAN (2025, 5. 21)(검색일: 2025.9.20.)

반 수익공유 모델을 결합한 한국형 블루카본 협력 패키지를 구상할 수 있다. 이를 통해 아세안은 탄소 흡수원 확대와 NDC 이행, 연안 재해 대응력 강화, 수산자원 회복을 달성할 수 있으며, 한국은 신뢰할 수 있는 협력 파트너로서 블루카본 분야의 선도적 기여를 확대할 수 있다. 나아가 블루카본 크레딧과 블루 파이낸스 확산은 녹색 일자리 창출과 경제적 인센티브 제공을 통해 지역사회와 산업계 모두가 혜택을 공유하는 미래지향적 협력 모델로 발전할 수 있다.

4) 연안 레질리언스 역량강화 협력

동남아시아는 지리적·환경적 특성으로 인해 태풍, 쓰나미, 해수면 상승, 연안 침식 등 복합적 재난에 상시 노출되어 있으며, 기후변화로 인한 피해 심화와 빈도 증가가 지역사회의 회복력을 크게 위협하고 있다. 이러한 상황에서 연안 레질리언스 강화를 위한 협력은 단순한 재난 대응 차원을 넘어 지속 가능한 발전과 주민 생계 보호를 위한 핵심 과제로 부상하고 있다. 특히 제도적 기반 강화, 과학기술 기반의 예측·대응 역량 확충, 지식 공유 및 기술협력은 아세안 연안국들이 기후위기에 효과적으로 대응하고 회복력을 제고하는 데 필수적이다. 한국은 연안 재해 관리제도, 침식 예측 기술, 자연 기반 해법 등에서 축적된 경험을 바탕으로 아세안과 함께 협력 모델을 구축할 수 있으며, 이를 통해 연안 인프라 보호, 지역사회의 안전망 강화, 지속 가능한 블루이코노미 발전에 기여할 수 있다.

(1) 기후위기 대응 연안 재해 종합적 대응 역량강화

동남아시아는 세계에서 자연재해에 가장 취약한 지역 중 하나로, 특히 해양 및 연안에서 발생하는 재난의 위협이 크다. 홍수, 열대성 저기압, 지진, 쓰나미는 지역 주민의 생계와 안전, 그리고 연안 인프라에 심각한 피해

를 초래해 왔다. 아세안 지역의 연평균 재난 손실액에서 해양·연안 관련 재해가 차지하는 비중은 상당히 크다. 특히 열대성 저기압은 전체 손실의 14.3%를 차지하며, 쓰나미 피해도 0.2%에 달한다. 홍수(22.5%)와 가뭄(60%)이 가장 높은 비중을 보이지만, 해양성 재난은 피해 범위가 넓고 연쇄적 충격이 크다는 점에서 별도의 대응이 필요하다.[262]

이러한 상황 속에서 한-아세안 협력은 연안 재해에 대한 종합적 대응 역량강화를 핵심 목표로 삼을 필요가 있다. 정책적 측면에서는 기후변화로 심화되는 연안 침식과 해안 침수에 대응하기 위해 법제 정비, 예산 확대, 국민안심해안 모델 적용 등 다양한 제도적 장치를 마련하는 것이 중요하다. 해안 토지매수 기반의 친수공간 조성이나 연안 정비사업을 통한 완충공간 확보는 아세안 연안 도시에서도 실질적으로 적용 가능한 방안이다. 한국의 연안 침식 대응 및 완충공간 조성 사업은 대표적인 시범 사례로 활용될 수 있다. 기술적 측면에서는 전통적 방재 인프라와 자연 기반 해법을 결합하는 종합적 접근이 요구된다. 한국은 연안 침식 정밀 조사 제도, 관측·예측 기술, 해안침식 정밀지도 제작, 국민안심해안사업 운영 등에서 풍부한 경험을 축적해 왔다. 이러한 기술과 관리 체계는 아세안 국가들의 상황에 맞게 전환·도입될 수 있으며, ICT와 AI 기반의 스마트 모니터링을 활용하면 태풍, 쓰나미, 폭풍해일 등 해양 재난 발생 시 실시간 정보 제공과 조기 대응 역량을 크게 향상시킬 수 있다. 결국 연안 재해 종합적 대응 역량강화는 물리적 시설 구축을 넘어 제도, 기술, 재원, 지역사회의 참여를 결합하는 통합적 접근을 필요로 한다. 이를 통해 한-아세안은 연안 지역의 안전망을 강화하고, 기후위기로 인한 피해를 줄이며, 지역 주민의 회복력을 높이는 실질적인 성과를 달성할 수 있을 것이다.

262) The ASEAN Secretariat(2021), ASEAN Disaster Resilience Outlook: Preparing for a Future Beyond 2025, p. 14.

(2) 연안 레질리언스 증진을 위한 지식 공유와 기술협력

동남아시아는 태풍, 쓰나미, 해수면 상승 등 연안 재해의 위험에 상시 노출되어 있으며, 기후변화로 인해 재해의 강도와 빈도가 더욱 심화하고 있다. 그러나 다수의 아세안 국가는 관측망, 데이터 관리, 예측 모델, 조기경보 체계가 충분히 구축되지 못해 재난 발생 후 대응에 치중하는 구조적 한계를 보이고 있다. 이는 피해 규모를 확대시키고 지역사회의 회복력을 제약하는 주요 요인으로 작용한다.

한-아세안 해양협력은 과학적 지식 공유와 기술협력을 기반으로 연안 레질리언스를 강화하는 방향으로 추진될 필요가 있다. 특히 2014년 설립된 아세안 기후회복력 네트워크(ASEAN-CRN)는 농업 부문에서 기후스마트 농업(CSA) 경험과 전문성을 공유해온 역내 플랫폼으로, 기후 적응과 회복력 증진을 위한 협력 모델을 이미 입증하였다.[263] 이 플랫폼을 연안·해양 분야로 확장하여 활용한다면, 새로운 조직을 신설하지 않고도 아세안이 축적해 온 네트워크와 운영 경험을 효과적으로 접목할 수 있다. 한국은 기후변화로 인한 해수면 상승 가속화와 연안 재해 심화에 대응하기 위한 다양한 정책적·제도적·기술적 모델을 구축해 왔으며, 이를 아세안에 적용할 수 있다. 특히 연안 침식 관리기술 개발, 연안 침식 정밀조사, 한국형 연안 재해 정밀예측 기술개발은 아세안 연안국의 현장 수요에 부합하는 협력 분야다. 이러한 경험과 기술을 ASEAN-CRN의 지식 공유 구조와 연계할 경우, 정책과 과학기술을 결합한 협력이 가능해지고, 각국의 대응 역량을 동시에 높일 수 있다. 또한 ICT와 AI 기반의 스마트 경보 시스템과 데이터 통합 플랫폼을 도입하면 태풍, 폭풍해일, 연안침수 등 재난 발생 가능성을 조기에 파악하고 대응 능력을 강화할 수 있다. 더 나아가 ASEAN-CRN을 매개로 한-아세안 공동연구·훈련, 전문가 교류, 정책 포럼을 추진하면 연안 재

263) ASEAN-CRN(검색일: 2025.9.20.)

해 대응을 위한 과학적 근거와 정책적 실행력이 동시에 강화될 것이다.

이러한 접근은 단순한 기술 지원을 넘어, 연안 침식 관리, 정밀 예측, 전문가 양성을 포괄하는 통합형 협력 모델로 발전할 수 있으며, 장기적으로는 기후위기 시대에 아세안 연안 사회의 지속가능성을 뒷받침하는 핵심 틀이 될 것이다.

3. 안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력

1) 추진방향

한-아세안 해양안보 협력은 불확실성이 커지는 역내 정세 속에서 UNCLOS 준수와 아세안 중심성 존중을 기본 기조로 삼아야 한다. 한국은 남중국해를 비롯한 분쟁 현안에서 항행의 자유와 평화적 해결 원칙을 지지해 왔으며, 아세안은 AOIP와 ACV 2045를 통해 규칙 기반 질서를 중장기 비전으로 명확히 제시하고 있다.

〈표 4-16〉 안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력의 중점과제

협력과제		주요내용
안정적 규칙 기반 해양질서 구축 협력	UNCLOS 준수와 해양안보 협력의 일관성 유지	• UNCLOS 및 국제해양법 원칙에 기반한 규칙 기반 해양질서 확립 • 항행의 자유·분쟁 예방·해양 경계 관리 등 국제규범 이행 촉진 • BBNJ·IMO 협약과 연계한 법제 정비·전문 인력 교류 확대
	아세안 주도의 다자협력을 통한 해양안보 협력 심화	• ARF·ADMM-Plus·EAMF 등 아세안 중심 다자협력체를 통한 정책 대화 및 공동선언 추진 • 위기관리·분쟁 예방 메커니즘과 정보공유·정책 연계 강화 • 한-아세안 해양 정책협의체 정례화 추진

협력과제		주요내용
첨단기술 기반 해양 감시와 위협 대응 협력	해양영역인식(MDA) 역량강화	• AI·위성·센서 기반 MDA 시스템 구축으로 해양 감시 및 정보 공유 역량 제고 • 공동 데이터센터 설립 및 실시간 상황분석체계 개발 • 민·관·군 협력 기반 정보통합체계 확립
	IUU 어업 대응 협력	• IUU 어업 모니터링·정보공유 플랫폼 구축 및 공동 단속 체계 운영 • ASEAN IUU Action Plan(2020~2025) 연계, 전자어획증명제(e-CDT) 및 위성감시(VMS) 기술협력 확대 • 법 집행 인력 역량강화와 제도 표준화 추진
	신흥 해양안보 의제 대응	• 사이버 해양안보, 해저케이블·항행인프라 보호 체계 공동 대응 추진 • 해양 데이터·AI 보안 가이드라인 제정 및 정책 대화 정례화 • 신기술 기반 해양 위험 인프라 보호 협약 수립 지원
해양법 집행 및 공동 대응 역량강화	해양법 집행 지원과 운용 기반 확충	• 해양법 집행기관 간 협력체계 강화 및 법 집행 훈련 표준화 • 한-아세안 해양안보 교육·훈련 플랫폼 구축 • 법제·정책 자문 프로그램 운영으로 제도 역량 제고
	합동 훈련 및 시나리오 기반 협력 확대	• 시나리오 기반 합동 훈련 정례화로 위기 대응 역량강화 • 다국간 해양안보 시뮬레이션 및 실무협력 훈련 확대 • 국가 간 지휘통제·정보공유 체계(C2I) 구축으로 협력 운용 효율성 제고

자료: 저자 작성

이러한 공통된 지향점을 토대로 한국과 아세안은 해양 분쟁의 평화적 관리와 항행 안전성 확보라는 실질적 목표를 공유하며, 이를 협력의 제도적 연속성과 장기적 안정성으로 연결해야 한다. 이를 위해 한국은 자국의 KASI와 인도-태평양 전략을 아세안의 AOIP 및 ACV 2045와 연계하여 전략적 정합성을 확보하고, ARF, ADMM-Plus, EAMF 등 아세안 주도의 다자 메커니즘에 대한 참여와 기여를 확대해야 한다. 국제규범에 기반한 협력 원칙을 KASI·2026-2030 PoA의 구체적 실행 과제와 연계함으로써, 한-아세안 해양안보 협력은 선언적 합의를 넘어 제도적·실행적 틀로 발전할 수 있다. 이러한 협력 추진 방향은 아세안 중심성을 존중하는 한국의

외교적 신뢰를 강화하고, 지역 질서의 안정적 관리와 규칙 기반 거버넌스 정착에 기여할 것이다.

2) 규칙 기반 해양질서와 외교 협력

한-아세안 해양안보 협력은 앞으로도 UNCLOS 준수와 아세안 중심성 존중을 기본 기조로 삼아야 한다. 이를 통해 불확실성이 확대되는 안보 환경 속에서도 협력의 안정성과 지속성을 보장할 수 있다. 한국은 남중국해 등 분쟁 현안에서 항행의 자유와 평화적 해결을 지지하고, 아세안은 AOIP와 ACV 2045를 통해 규칙 기반 해양질서를 중장기 비전으로 제시해 왔다. 한국은 KASI와 인도-태평양 전략을 아세안의 AOIP 및 ACV 2045와 연계해 전략적 정합성을 확보하고, ARF, ADMM-Plus, EAMF 등 다자 메커니즘을 활용해 해양안보 협력을 제도화해야 한다. 국제규범에 기초한 협력 원칙을 구체적 실행 과제와 연계할 때, 한-아세안 해양안보 협력은 안정적이고 지속 가능한 틀로 발전할 수 있다.

(1) UNCLOS 준수와 해양안보 협력의 일관성 유지

한-아세안 해양안보 협력은 UNCLOS 준수와 아세안 중심성 강화를 기조로 일관되게 추진됐으며, 이러한 방향은 향후에도 유지될 필요가 있다. 한국은 남중국해를 비롯한 역내 해양 분쟁 현안에서 항행의 자유와 분쟁의 평화적 해결을 지속적으로 지지해 왔고, 아세안 역시 AOIP와 ACV 2045를 통해 규칙 기반 해양질서 확립을 강조하고 있다. 이와 같은 기조는 불확실성이 증대하는 안보 환경 속에서도 협력의 안정성과 지속성을 보장하는 토대가 되었으며, 특히 해양안보 분야에서 제도적 연계성을 강화하는 기반을 마련하였다.

이러한 원칙은 한-아세안 연대구상(KASI)과 2026-2030 한-아세안 행동계획(PoA, 2026-2030)을 통해 구체적 실행 과제로 정책화되었다. KASI는 아세안 회원국의 해양법 집행 역량강화, 퇴역 함정과 장비 제공, 합동 훈련 참여, 남중국해에서의 평화적 해결과 항행의 자유 보장 등을 제시하였고, PoA는 해양영역인식(MDA) 역량강화, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응, 신흥 해양 위협 관리 등을 핵심 과제로 포함하였다. 두 협력 프레임워크가 제시하는 방향성과 과제가 서로 연계됨으로써 한-아세안 해양안보 협력은 규범적 차원을 넘어 제도적이고 실행 가능한 협력 구조로 발전하고 있다.

정책적 연계와 일관성을 바탕으로 한-아세안 해양안보 협력은 역내 해양 분쟁의 안정적 관리와 항행 안전성 확보라는 실질적 효과를 창출하고 있다. 아울러 아세안 중심성을 존중하는 한국의 해양 외교적 신뢰를 높이는 동시에, 협력 기조가 국내 정치 환경과 국제 정세의 변화 속에서도 지속적으로 유지될 수 있는 제도적 기반이 된다. 이를 통해 한-아세안 해양안보 협력은 신뢰 기반의 전략적·포괄적 관계를 강화할 수 있다.

(2) 아세안 주도의 다자협력을 통한 해양안보 협력 심화

한-아세안 해양안보 협력은 아세안이 주도하는 다자 메커니즘을 적극적으로 활용하여 제도적 기반을 확립하고 협력의 연속성을 강화하는 데 초점을 두고 있다. 아세안은 역내 해양 현안에 대응하기 위해 아세안 지역 포럼(ARF), 아세안 확대 국방장관회의(ADMM-Plus), 아세안 해양 포럼(EAMF) 등 다양한 협력체를 운영해 왔으며, 이러한 플랫폼은 신뢰 구축, 정보공유, 공동 대응 역량 제고의 핵심 수단으로 기능해 왔다. 한국은 이들 다자협력체에 참여하고 기여함으로써 아세안 중심성을 존중하는 동시에 규칙 기반 질서를 바탕으로 한 해양안보 협력을 제도적으로 뒷받침해 왔다.

한국은 특히 자국의 KASI와 인도-태평양 전략을 아세안의 AOIP 및 ACV 2045와 연계함으로써 협력의 전략적 정합성을 높여야 한다. 이러한 연계는 해양안보 의제를 단기적 현안 대응에 그치지 않고 아세안이 제시하는 중장기 비전과 결합하며, 다자협력의 제도적 기반을 강화하는 효과를 가져온다. KASI는 아세안이 주관하는 해양안보 훈련과 실무회의 참여, 합동 해상 훈련과 정보공유 체계 구축을 명시하고 있으며, 이는 ARF, ADMM-Plus, EAMF 등 아세안 주도의 다자협력체 활동과 직접적으로 연결된다. '2026-2030 PoA' 역시 이들 협력체를 활용한 협력 활동의 정례화를 규정하여, 한국이 MDA 역량강화, IUU 어업 대응, 신흥 해양 위협 관리 등 핵심 과제를 아세안과 공동으로 추진할 수 있는 체계를 마련하였다. 아울러 고위급 해양 정책 대화의 정례화도 중요하다. 한국과 필리핀, 베트남, 인도네시아 등 주요 아세안 회원국 간 고위급 대화 채널을 구축하고 정례적으로 운영함으로써 해양안보와 해양환경 등 핵심 의제를 조율할 수 있다. 이러한 대화는 다자협력체에서 도출된 합의를 양자 및 소다자 차원에서 보완하며, 협력의 이행력을 높이는 실질적 수단으로 작용한다.

이와 같은 다자협력과 고위급 대화의 제도화는 한-아세안 해양안보 협력이 개별 사업 수준을 넘어 구조적이고 체계적인 틀로 발전하는 데 기여한다. 이는 해양 분쟁 관리와 항행 안전 보장에 실질적인 효과를 제공하는 동시에, 아세안 중심성을 존중하는 한국의 태도를 분명히 보여줌으로써 상호 신뢰를 증진한다.

3) 첨단기술 기반 해양 감시와 위협 대응 협력

아세안 해역은 IUU 어업, 마약 밀매, 인신매매 등 초국가적 범죄부터 해양 사이버 공격, 해저 케이블 위협 등 신흥 안보 과제까지 복합적 도전에 직면해 있다. 그러나 다수 회원국은 기술과 인프라 부족으로 해상 상황을

실시간 관리하기 어렵고, 개별 국가 대응에는 한계가 있다. 이에 한-아세안 협력은 첨단 기술과 제도적 연계를 기반으로 한 해양 감시와 위협 대응 역량강화에 초점을 맞춰야 한다. 한국은 위성·드론 감시, 전자어획증명제, 사이버보안 경험 등 다양한 자원을 보유하고 있으며, 이를 아세안의 수요와 결합해 MDA 강화, IUU 어업 대응, 신흥 해양안보 과제로 구체화할 수 있다. 이러한 협력은 역내 해양안보를 강화하는 동시에, 아세안이 강조하는 규칙 기반 질서와 지속 가능한 해양 거버넌스를 뒷받침하는 축이 된다.

(1) 해양영역인식(MDA) 역량강화

해양영역인식은 해상에서 발생하는 다양한 위협을 실시간으로 탐지하고 대응하기 위한 감시·정보 역량을 의미한다. 아세안 역내에서는 불법·비보고·비규제(IUU) 어업, 마약 밀매, 인신매매 등 초국가적 범죄가 빈발하고 있으나, 다수의 회원국은 기술과 인프라 부족으로 해양 상황 관리에 구조적 한계를 안고 있다. 이러한 맥락에서 한국의 첨단 기술과 제도적 협력을 기반으로 한 MDA 역량강화는 한-아세안 해양안보 협력의 핵심 과제로 부상하고 있다.

한국은 위성·드론 기반 감시기술과 데이터 분석 역량을 활용해 아세안 회원국의 자립적 해양 감시 능력 제고를 지원할 수 있다. 실제로 KASI와 '2026-2030 한-아세안 행동계획(PoA 2026-2030)'에는 MDA 강화가 핵심 과제로 명시되어 있어, 협력이 단기적 프로젝트를 넘어 장기적 제도화의 기반 위에서 추진되고 있음을 보여준다. 특히 한-필리핀 해양대화에서는 IUU 어업, 마약 밀매, 인신매매 등 초국가적 해상 범죄 대응을 위한 MDA 정보 교류가 주요 의제로 다뤄지고 있으며, 이는 양자 협력 차원에서의 구체적 실행 기반을 마련한 사례다. 더불어 ARF, ADMM-Plus 등 아세안 주도의 다자협력체를 통한 실시간 정보공유 네트워크 구축도 추진되고

있어, 역내 공동 대응 역량을 높이는 제도적 장치로 기능하고 있다. 또한 MDA 강화는 해양법 집행기관(MLEAs)의 핵심 역량을 보완하여 해적, IUU 어업, 해상 사이버 위협 등 복합적 도전에 대응할 수 있는 기반을 제공한다.

이와 같은 MDA 역량강화는 아세안 회원국들의 자립적 해양 감시 능력을 향상시켜 단일 국가가 대응하기 어려운 초국가적 해상 위협에 공동으로 대처할 수 있는 기반을 마련한다. 특히 양자 대화와 다자협력체를 통한 정보공유와 공동 대응은 MDA를 단순한 기술 이전 차원에 머물지 않게 하고, 제도적·지속 가능한 협력 구조로 발전시키는 동력이 되어 한-아세안 해양안보 협력의 실효성을 높이고 있다.

(2) IUU 어업 대응 협력

불법·비보고·비규제(IUU) 어업은 아세안 해양안보와 식량안보를 동시에 위협하는 중대한 현안으로, 수산자원 고갈, 연안 공동체 생계 악화, 역내 불법 거래 확산을 초래한다. 그러나 아세안 회원국 다수는 해양법 집행 인력과 감시 장비가 부족해 효과적 대응에 한계를 보이고 있으며, 이로 인해 역내 수산업 가치사슬 전반이 불안정해지고 있다. 이에 따라 한국과 아세안은 단순한 단속을 넘어 제도적·기술적 대응체계를 함께 구축하는 방향으로 협력을 심화할 필요가 있다.

한국은 조업감시시스템(FMC), 위성 기반 선박 위치추적(VMS), 전자어획증명제(E-CDT) 등 첨단 기술과 관리 경험을 아세안 회원국에 전수하여 IUU 대응 역량을 높일 수 있다. 동시에 아세안 IUU 어업 대응 네트워크(AN-IUU)에 대한 재정·기술 지원을 확대해 정보공유와 조율 기능이 실질적으로 작동하도록 해야 한다. 또한 아세안이 추진 중인 어획물 증명제도(ACDS)의 전자화(e-ACDS)와 한국의 어획증명제 확대 경험을 연계하면,

수산물의 어획부터 유통까지 전 과정을 투명하게 추적할 수 있는 체계를 구축할 수 있다. 더 나아가 항만국 조치(PSM) 협력을 통해 IUU 선박의 입항을 통제하고 불법 어획물 하역을 차단하며, 관련 인력 역량강화를 위한 공동 교육 프로그램을 운영함으로써 현장 집행 능력을 높여야 한다.

한국은 아세안 협력과 더불어 국제 차원에서도 IUU 대응을 선도하고 있다. 한국은 아시아에서 유일하게 국제 불법 어업 근절 행동연합(IUU Fishing Action Alliance)에 참여하고 있으며, 2023년 3월 채택되어 제9차 OOC에서 발표된 글로벌 투명성 헌장(Global Charter for Fisheries Transparency)의 확대 노력에도 동참하고 있다.[264] 이를 바탕으로 전자모니터링(EM) 기술 개발·고도화와 어획증명제도의 확대 시행을 추진하고 있으며, 이러한 경험은 아세안의 e-ACDS 도입 및 IUU 대응 역량강화와 직접적으로 연계될 수 있다.[265]

이와 같은 협력은 아세안 회원국의 수산업 지속가능성을 확보하고 연안 공동체의 생계를 안정시키는 동시에, 불법 어업으로부터 수산자원을 보호하고 식량안보를 강화하는 데 기여한다. 또한 IUU 어업은 해적, 무장 강도와 함께 비전통적 해양안보 문제로 분류되므로, 공동 대응은 UNCLOS에 기반한 규칙 기반 해양질서 확립과 역내 안정성 제고에 이바지한다. 아울러 합법적 교역 질서를 확립함으로써 글로벌 시장에서 아세안 수산물의 신뢰성을 높이는 효과를 가져온다. 나아가 한국의 국제 활동과 아세안의 제도 구축 노력이 결합되면, IUU 대응은 한-아세안 해양안보 협력을 실질적 성과로 이어가는 대표적 협력 모델로 발전할 수 있다.

264) 해양수산부(2025), p. 3.
265) *Ibid.*

(3) 신흥 해양안보 의제 대응

아세안 해역은 항만·물류 디지털화, 해양에너지 개발, 해저케이블 확충 등으로 새로운 형태의 안보 위협에 직면하고 있다. 특히 아세안 해양전망(AMO)은 해상 사이버 공격을 9대 신흥 해양 이슈 중 하나로 지목하며, 이는 해상운송의 디지털화·자동화 가속화에 따라 항만과 기업의 네트워크, 선박 및 항만 장비에 대한 공격으로 나타날 수 있다고 경고한다. 해양 사이버 범죄의 증가는 해저 케이블 등 핵심 인프라를 위협하며, 이에 대응하기 위한 기술협력 수요는 높지만 국제적 대응 구조는 아직 취약한 상황이다.

한국과 아세안은 이러한 위협에 대응하기 위해 최근 사이버안보 협력을 구체화하고 있다. 2023년에는 항만·물류·에너지 분야의 사이버 위협에 대응하기 위해 아세안 사이버쉴드 프로젝트(ASEAN Cyber Shield Project)가 출범하였고, 한국도 협력 파트너로 참여했다. 이어 2024년에는 ADMM-Plus 사이버보안 실무그룹이 주관한 CYTREX 합동 훈련과 사이버보안 프레임워크 수립을 통해 사이버-해양 연계 위협에 대한 공동 대응을 구체화하였다. 또한 '2026-2030 PoA'에는 선박·항만의 사이버 위협 억제, 해적 및 무장 강도 등 신흥 해양 위협 공동 대응이 포함되어 제도적 연속성이 확보되었다. 나아가 규범 및 기술 표준화 측면에서, AMO는 IMO(국제해사기구)의 해상사이버보안 지침(2021)과 연계한 사이버 보안 기준 제정을 제안하고 있다. 한국은 항만 및 선박 IT 인프라 보호를 위한 국제협력과 정보공유, 그리고 기술 거버넌스 구축에 기여할 수 있는 역량을 보유하고 있으며, 이를 아세안 협력과 연계해 제도적 협력 기반을 강화할 수 있다.

이러한 협력은 해양 인프라와 물류망의 안정성을 높여 역내 경제안보를 강화하고, 초국경 범죄를 억제해 사회적 불안 요인을 줄이는 효과를 낳는다. 동시에 사이버·비전통적 안보 위협에 대한 공동 대응은 규칙 기반 해양

질서 구축을 보완하며, 한-아세안 협력이 전통적 안보 의제를 넘어 신흥 위협까지 포괄하는 해양안보의 틀이 확장될 것으로 기대된다.

4) 해양법 집행 및 공동 대응 역량강화

아세안은 해적, 불법·비보고·비규제(IUU) 어업, 인신매매 등 초국가적 위협에 직면해 있으나 다수 회원국은 장비와 인력, 제도적 기반의 부족으로 효과적인 대응에 한계를 보인다. 이에 한국과 아세안은 장비·인프라 지원과 합동 훈련을 결합한 실질적 협력 모델을 구축할 필요가 있으며, 이러한 과제는 이미 한-아세안 연대구상(KASI)과 '2026-2030 PoA'에 핵심 협력 분야로 포함되어 있다. 이를 구체화하는 방향에서 해양법 집행 지원과 운용 기반 확충, 합동 훈련 정례화가 중요한 협력 축으로 제시된다.

(1) 해양법 집행 지원과 운용 기반 확충

아세안 회원국의 해양법 집행기관은 해양 범죄 대응의 최전선에 있으나, 함정과 장비 부족, 정비 역량 미흡으로 현장 대응력이 크게 제한되어 있다. 이에 한국은 현장 중심의 실질적 협력을 통해 아세안 국가들의 법 집행 역량을 보강하는 것을 중점 과제로 삼아야 한다.

한국은 퇴역 함정과 장비, 군수품, 해양경찰 장비를 제공하여 아세안 회원국의 해상 감시와 단속 능력을 강화할 수 있으며, 단순한 장비 지원을 넘어 유지·보수·정비(MRO) 체계를 구축하고 정비 인력을 양성함으로써 장비가 지속적으로 운용되도록 해야 한다. 필요에 따라 다목적 협력함만을 조성해 정비 기능뿐 아니라 재난 구호와 민·군 복합 활동을 수행할 수 있는 인프라로 발전시키는 방안도 고려할 수 있다. 더불어 해양법 관련 전문 인력을 양성하여 법률, 수사, 현장 대응 역량을 강화하고, 역내 제도 정비와

연계되는 인적 기반을 확보하는 것도 중요하다. 이 과제는 이미 한-아세안 연대 구상(KASI)과 '2026-2030 한-아세안 행동계획(PoA 2026-2030)' 양측에 구체적으로 포함되어 있다. KASI는 아세안 회원국의 해양법 집행 역량강화를 핵심 목표로 설정하고, 퇴역 함정과 장비 이양, 군수품 지원, 합동 훈련 제공 등을 명시하여 현장 중심의 직접적인 지원을 강조하였다. 반면 PoA는 이를 보다 체계적으로 확장하여, 해양영역인식(MDA) 강화, IUU 어업 대응, 해적·무장 강도·사이버 위협 등 신흥 안보 과제와 연계된 법 집행 역량 구축을 포함하였다. 특히 PoA는 장비와 인력 지원을 넘어 정비·운용(MRO) 체계, 다자협력 훈련, 제도적 연속성 확보를 포괄적으로 규정함으로써, 해양법 집행 협력을 장기적이고 제도화된 틀로 발전시키고 있다.

이러한 협력은 아세안 회원국의 법 집행 능력을 단기간에 강화하는 동시에 장비 운용의 지속성을 담보하여 실질적 효과를 거두도록 한다. 나아가 재난 구호와 민·군 복합 기능을 갖춘 인프라 구축은 지역사회와 연계된 다목적 협력 모델로 확장될 수 있으며, 전문 인력 양성은 장기적으로 규범 준수와 해양질서 안정에 기여한다. 결과적으로 한-아세안 협력은 해양법 집행 역량을 단순 지원을 넘어 제도적·구조적 강화로 발전시키며, 공동 대응 기반을 한층 공고히 하는 성과를 창출할 수 있다.

(2) 합동 훈련 및 시나리오 기반 협력 확대

해양법 집행 역량은 장비와 인프라 지원만으로는 충분하지 않으며, 실제 운용 능력과 상호운용성을 높이기 위해 정례적인 합동 훈련과 시나리오 기반 협력이 반드시 병행되어야 한다. 아세안은 해상 범죄, 재난 구호, IUU 어업 단속 등 다양한 상황에 직면해 있으며, 이러한 복합적 도전에 효과적으로 대응하기 위해서는 국가 간 협력 훈련이 필수적이다. 한국은

ADMM-Plus와 같은 아세안 주도의 다자 틀을 적극 활용하여 합동 순찰, 수색·구조(SAR), 대테러 및 대해적 대응 훈련을 정례화함으로써 아세안 해양법 집행기관 간의 실질적 협력 역량을 강화할 수 있다.

특히 한국은 2018년부터 아세안 여덟 개국 해양경찰 요원을 대상으로 교육훈련을 실시해 왔으며, 해양경찰교육원을 중심으로 외국 해양 치안기관 공무원 연수 과정을 운영하여 아세안 회원국의 해양 치안 역량 향상에 기여하였다.[266] 그러나 이러한 개별적 노력에도 불구하고 한-아세안 간 포괄적이고 체계적인 공동 대응체계는 여전히 미흡하다. 공동 해상순찰은 일부 구역에 국한되고, 실제 해적 퇴치나 해양 범죄 단속으로 연결되지 못하는 한계가 존재한다. 이 때문에 해양 국경 관리 강화, 국가 간 공조, 실질적 대응력 제고가 시급하며, 불법행위가 국경을 초월해 자원 고갈·환경 오염 등 복합적 문제와 맞물려 있는 만큼 협력은 지속적이고 장기적인 관점에서 추진될 필요가 있다. 이 과제는 KASI와 PoA 모두에서 중요한 협력 축으로 다뤄지고 있다. KASI는 해양법 집행기관과의 합동 훈련 참여를 통해 해적, 대테러, 재난 구호 대응 능력을 강화하는 것을 명시하고 있으며, '2026-2030 PoA' 또한 ADMM-Plus, ARF, EAMF 등 아세안 주도의 협력체를 통한 합동 훈련과 정보공유의 정례화를 포함하여 제도적 연속성을 확보하고 있다. 특히 PoA는 MDA 강화, IUU 어업 대응, 신흥 위협 관리 등 핵심 과제와 합동 훈련을 연계시킴으로써 훈련이 단순 전술 교류를 넘어 실제 정책 실행과 직결되도록 설계하였다.

정례적 합동 훈련은 위기 상황에서 신속한 공동 대응을 가능하게 하고, 훈련 과정에서 축적되는 정보공유와 장비 운용 경험은 상호운용성을 높이는 효과를 낳는다. 또한 한국이 제공한 장비와 인프라가 실제 작전 환경에서 효과적으로 활용될 수 있는 기반을 마련해 지원과 훈련이 선순환 구조

266) 해양경찰청 보도자료(2018.9.3.)(검색일: 2025.9.11.)

를 이루도록 한다. 결과적으로 합동 훈련과 시나리오 기반 협력은 한-아세안 해양안보 협력이 현장 중심의 실질적 성과를 창출하고, 규칙 기반 해양 질서를 유지하는 데 기여하는 제도적 메커니즘으로 기능할 수 있다.

4. 지속 가능한 해양협력 이행 거버넌스 구축

한-아세안 해양협력은 분절적 사업 추진과 재원 한계로 지속성과 일관성 확보에 제약이 있었다. 이를 극복하기 위해 범부처 통합거버넌스를 구축해 정책 조정력을 강화하고, 장관급 대화·분야별 실무 협의체·개방형 포럼을 정례화해 정부·민간·학계·시민사회가 참여하는 다층적 구조를 마련해야 한다. 동시에 아세안의 AOIP, ACV 2045, AMO 등과 연계된 중장기 로드맵을 수립하고, 성과관리·평가(M&E) 체계와 해양 데이터 공동 플랫폼을 통해 협력의 예측 가능성과 과학성을 제고할 필요가 있다. 재원 조달은 ODA 의존을 줄이고 블루본드, 혼합금융, PPP 등 혁신적 금융 수단을 활용해 안정적·다각화된 기반을 마련해야 한다. 또한 KMI, ERIA, SEAFDEC 등 연구기관과 싱크탱크를 연결한 전문가 네트워크를 제도화하여 정책 자문과 평가 기능을 강화하면 협력의 전문성과 객관성이 확보된다. 이러한 네 가지 방향을 통해 한-아세안 해양협력은 선언적 합의를 넘어 제도화·성과화·지속화를 담보하는 실질적 이행 거버넌스로 발전할 수 있다.

〈표 4-17〉 지속 가능한 해양협력 이행 거버넌스 구축

협력과제	주요내용
한-아세안 해양협력 이원적 거버넌스 구축	• 외교부(전략·조정 트랙)와 해수부(집행·관리 트랙)가 역할을 분담하는 이원적 협력체계(dual-track framework) 구축 • 장관급 대화-실무급 워킹그룹(Sub-WG) 연계 운영으로 정책-이행 간 정합성 강화 • 정책·민간·학계·시민사회가 참여하는 개방형 해양 포럼(Open Maritime Forum) 운영을 통해 정책 조정·의사결정 합의력 확보

협력과제	주요내용
중장기 로드맵 수립 및 이행·평가 체계 강화	• AOIP·ACV 2045 등 아세안 중장기 전략과 연계한 협력 로드맵 마련 • 핵심성과지표(KPI) 기반의 M&E 체계 제도화 • 연차별·단계별 평가와 피드백을 통해 정책의 지속성 및 책임성 확보
안정적·다각화된 재원 조달 메커니즘 마련	• 한-아세안 협력기금(AKCF), BIMP-EAGA-ROK Fund, KOICA 등 기존 공공 재원과 PPP·블루본드 등 혁신 금융을 결합 • 국제기구·다자기금·민간 파트너십 연계 프로젝트형 공동재원 확보
한-아세안 해양 싱크탱크 네트워크 구축	• KMI·ERIA·SEAFDEC 등 연구기관 네트워킹 강화 • 공동연구-지식 협력 체계화로 과학·정책 연계 및 해양 연구 협력 증진 • 지식기반 싱크탱크 협력 플랫폼(ASEAN Maritime Knowledge Hub) 운영 추진

자료: 저자 작성

1) 한-아세안 해양협력 이원적 거버넌스 구축

한-아세안 해양협력은 지난 수년간 해양안보, 해양환경, 블루이코노미 등 다양한 의제에서 진전을 보였으나, 현행 협력 구조는 부처별·사업별로 분절적으로 운영되어 정책 간 연계성이 부족하고, 중복과 비효율이 발생하고 있다. 외교부, 해양수산부, 산업통상자원부 등 각 부처가 독자적으로 사업을 추진함에 따라, 아세안 측과의 소통 채널이 다원화되고 협력의 시너지가 저하되고 있다. 아세안은 AOIP, ACV 2045, AMO 등 장기 전략을 통해 해양협력의 중점 방향을 명확히 제시하고 있어, 한국 역시 이에 부합하는 제도적·전략적 협력체계의 정비가 필요하다. 이에 따라 한-아세안 해양협력은 부처 간 기능 중복을 해소하고 조정력을 강화하기 위해, 외교부(전략·조정 트랙)와 해양수산부(집행·관리 트랙)가 역할을 분담하는 이원적 협력체계(dual-track cooperation framework)로의 전환이 필요하다. 외교부는 AOIP·PoA 등 아세안 해양 전략과의 정합성을 확보하고, AMF·EAMF·ARF 등 다자협력채널을 총괄하여 외교·정책적 조정 기능을 수행한다. 해양수산부는 실질적 사업 추진과 성과관리를 담당하며, '(가칭)다자협력정책과(또는 국제협력전략실)' 신설을 통해 전략 수립-집행-평가를 통합

관리하는 전문 집행 플랫폼을 구축한다. 한 외교부와 해수부가 공동 주관하고 기획재정부, KOICA, KMI, 한-아세안센터 등이 참여하는 한-아세안 해양협력 워킹그룹(Working Group)을 제도화하여, 분야별 협력사업의 점검, 신규 과제 발굴, 다자협력체계 연계 등을 상시적으로 수행하도록 한다. 아울러 블루이코노미, 해양환경, MDA 등 핵심 분야별 소그룹(Sub-WG)을 운영하여 세부 의제별 실무 논의를 추진한다. 이와 함께 민간기업, 연구기관, 시민사회가 함께 참여하는 개방형 한-아세안 해양 포럼을 정례화함으로써, 정책의 투명성과 포용성을 제고하고 다층적 이해관계자의 참여를 제도적으로 보장해야 한다. 이러한 이원적 거버넌스는 범부처 차원의 컨트롤타워 기능을 실현하면서도, 정책-집행-평가의 순환 구조를 정착시켜 행정 효율성과 성과관리의 객관성을 동시에 강화한다. 이 체계가 정착되면 한-아세안 해양협력은 정권 교체 등 정치적 변수에도 흔들리지 않는 안정적 파트너십을 확보하고, 협력사업의 중복을 방지하며, 유사·연계 사업 간 시너지를 극대화해 재원 활용 효율성을 높일 수 있다. 나아가 정부·민간·학계·시민사회가 함께 참여하는 다층적 협력 구조는 포용성과 지속가능성을 강화하여, 한국과 아세안이 장기적으로 제도적·전략적 수준에서 협력을 심화하는 기반이 될 것이다. 이는 한국의 대아세안 정책 신뢰도를 제고하고, 아세안이 추구하는 포괄적·규칙 기반 해양질서 실현에도 기여할 것이다.

2) 중장기 로드맵 수립 및 이행·평가 체계 강화

한-아세안 해양협력은 다양한 분야에서 개별 사업 성과를 축적해 왔으나, 협력의 장기적 지속성과 정책적 일관성을 담보할 수 있는 전략적 청사진은 여전히 미비하다. 정권 교체, 국제정세 변화 등 외부 변수가 발생할 경우 협력의 우선순위와 추진 방식이 흔들릴 수 있으며, 이는 아세안 측에 한국의 협력 의지와 신뢰성을 약화시키는 요인으로 작용할 수 있다. 반면

아세안은 AOIP, ACV 2045, AMO 등 중장기 전략을 통해 해양협력의 방향성을 일관되게 제시하고 있어, 한국 역시 이러한 전략과의 정합성을 확보하는 체계적인 대응이 필요하다.

이에 따라 한국과 아세안은 공동의 목표와 비전을 담은 중장기 해양협력 로드맵을 수립해야 한다. 이 로드맵은 해양안보, 해양환경, 블루이코노미 등 핵심 의제를 포괄하는 동시에, 아세안의 AOIP·ACV 2045·AMO와 연계하여 전략적 일관성을 보장하는 방향으로 설계되어야 한다. 특히 로드맵에는 구체적 추진 일정, 단계별 성과 목표, 자원 배분 기준이 포함되어야 하며, 이를 통해 협력이 단발성 사업이 아닌 구조적·지속적 틀 속에서 추진될 수 있도록 해야 한다.

또한 사업의 효과성을 객관적으로 측정하기 위한 성과관리·평가(M&E) 체계를 병행 구축할 필요가 있다. 핵심성과지표(KPI)를 도입하여 각 사업의 성과를 정량·정성적으로 측정하고, 주기적으로 점검하여 성과를 차기 정책에 환류하는 순환 구조를 제도화해야 한다. 이를 통해 사업의 투명성과 책임성을 강화하고, 성과 중심의 협력 문화를 정착시킬 수 있다. 아울러 해양환경, 수산자원, 해양안보 관련 데이터를 공동으로 축적·활용할 수 있는 한-아세안 해양 데이터 플랫폼을 구축하여 정책의 과학적 근거를 강화하고, 정보공유 및 협력 투명성을 제고해야 한다.

중장기 로드맵과 이행·평가 체계가 마련되면 한국과 아세안 간 해양협력은 단기적 성과를 넘어 장기적 비전 달성과 제도적 안정성을 확보할 수 있다. 이는 협력의 예측 가능성을 높여 아세안이 한국을 신뢰할 수 있는 전략적 파트너로 인식하게 하고, 동시에 국제사회에 한국이 규칙 기반 해양질서와 지속가능 발전을 위한 실질적 이행 의지를 갖춘 국가임을 보여주는 효과를 거둘 수 있다.

3) 안정적·다각화된 재원 조달 메커니즘 마련

한-아세안 해양협력은 현재 공적개발원조(ODA)와 한-아세안 협력기금 등 제한된 재원에 주로 의존하고 있다. 이러한 구조는 단기적 사업 추진에는 유용하나, 장기적이고 대규모의 협력과제를 안정적으로 추진하기에는 한계가 뚜렷하다. 특히 블루이코노미, 스마트항만, 해양재생에너지, 연안 생태계 복원 등 고비용·장기적 투자가 필요한 사업에서는 재원 부족이 협력의 병목 요인으로 작용한다. 또한 중국, 일본, 유럽연합 등 주요국이 다각적 금융 수단을 활용해 해양 분야 지원을 확대하는 상황에서, 한국 역시 재원 운용 방식의 혁신을 통해 경쟁력과 신뢰성을 강화할 필요가 있다.

이에 따라 한국과 아세안은 재원 조달의 안정성과 다각화를 목표로 하는 새로운 메커니즘을 마련해야 한다. 우선 블루본드(Blue Bond), 혼합금융(Blended Finance), ESG 투자 등 혁신적 금융 수단을 적극 도입하여 민간 자본과 국제금융의 참여를 유도할 필요가 있다. 이를 통해 대규모 인프라 사업뿐만 아니라 해양환경보호, 기후변화 대응과 같은 공익적 사업에도 장기적 재원을 확보할 수 있다. 또한 민관협력(PPP) 모델을 활용하여 스마트항만, 해양에너지, 친환경 물류 등 민간기업의 기술력과 자본을 결합한 투자 구조를 설계함으로써 사업 추진의 효율성과 지속성을 높여야 한다. 나아가 KOICA, EDCF 등 기존 개발협력 재원과 국제기구, 다자기금(GCF, GFCR 등)과의 연계를 강화하여 다층적 자금 흐름을 통합 관리할 수 있는 구조를 마련해야 한다.

이러한 메커니즘이 구축되면 한-아세안 해양협력은 단발적 프로젝트 지원을 넘어, 장기적·체계적 투자 플랫폼으로 전환될 수 있다. 재원 확보의 안정성은 사업 추진의 예측 가능성을 높이고, 민간·국제기구와의 연계는 협력의 범위를 확장하는 효과를 가져온다. 동시에 한국은 자국의 개발협력 경험과 금융 역량을 바탕으로 아세안 내 지속가능 금융의 선도적 파트너로

자리할 수 있으며, 아세안 역시 자원 격차를 극복하고 공동의 발전 비전을 실현하는 데 필요한 재정적 기반을 강화할 수 있다. 궁극적으로 이는 한-아세안 해양협력의 지속가능성을 담보하고, 역내 해양 거버넌스의 안정적 이행을 뒷받침하는 핵심 조건으로 작용할 것이다.

4) 한-아세안 해양 싱크탱크 네트워크 구축

한-아세안 해양협력은 다양한 정책과 사업을 추진해 왔으나, 협력의 전문성과 지속성을 담보할 수 있는 제도적 지식 기반은 여전히 미흡하다. 개별 연구기관이나 사업 차원에서의 분석은 이루어지고 있으나, 한-아세안 차원에서 정책 개발·성과 평가·전략 기획을 종합적으로 지원하는 상설적 전문가 네트워크는 부재하다. 아세안은 ERIA(동아시아-아세안 경제연구소), SEAFDEC(동남아시아 수산개발기구), ACB(ASEAN Centre for Biodiversity) 등 전문기구를 통해 정책 기반을 강화하고 있으며, 국제적으로도 PEMSEA, COBSEA 등 지역 거버넌스 기구들이 전문 네트워크를 운영하고 있다. 이러한 흐름 속에서 한국과 아세안은 협력의 전문성을 제고하고 정책 환류 기능을 강화하기 위해 해양 싱크탱크 네트워크 구축이 필요하다.

해양 싱크탱크 네트워크는 KMI, ERIA, SEAFDEC, 아세안 지역 연구기관 및 주요 대학을 포괄하는 형태로 설계할 수 있다. 이 네트워크는 공동연구 수행, 정책 자문 제공, 협력사업 평가 등 다층적 기능을 수행하며, 필요시 정부 협의체에 전문적 분석을 제공해 정책의 객관성을 담보한다. 또한 데이터 공유, 정책 세미나, 학술 컨퍼런스 등을 정례화하여 지식과 정보를 순환시키는 플랫폼으로 작동한다. 특히 아세안 회원국 간 역량 격차를 고려하여 맞춤형 역량강화 프로그램을 병행 운영하면 협력의 균형성과 포용성도 강화할 수 있다.

이러한 네트워크가 구축되면 협력사업의 기획 단계에서부터 과학적 근거와 전문적 검증이 확보되어 정책의 질적 수준이 높아진다. 동시에 사업 성과에 대한 독립적·객관적 평가가 가능해져, 성과관리와 환류 체계가 제도적으로 강화된다. 나아가 정부, 민간, 학계가 연계된 네트워크는 정책의 신뢰성을 높이고, 국제사회와의 지식 교류 채널을 확장하는 효과를 가져온다. 결국 한-아세안 해양 싱크탱크 네트워크는 협력의 지속가능성을 담보하는 지식 인프라로 자리매김하며, 장기적으로 한-아세안 해양협력의 전략적 깊이와 국제적 위상을 높이는 핵심 수단이 될 것이다.

05
결론 및 정책 제언

제1절 결론 및 정책 제언

1. 요약 및 결론

본 연구는 한-아세안 해양협력의 전략적 추진 방안을 도출하기 위해 국제정세 변화, 아세안의 해양 전략 구상, 그리고 한국과 아세안 간 기존 협력의 성과와 한계를 종합적으로 분석하였다. 오늘날 아세안은 미·중 경쟁 심화, 다극화 체제 전환, 기후위기 등 복합적 도전에 직면하고 있으며, 해양을 역내 공동 번영과 안정의 핵심 공간으로 규정하고 있다. 이에 따라 아세안은 인도-태평양에 대한 관점(AOIP)을 통해 포용적이고 규범 기반의 협력 원칙을 천명하고, 아세안 공동체 비전 2045(ACV 2045)에서는 지속가능한 해양경제와 평화적 질서 유지를 장기 목표로 설정하였다. 또한 아세안 블루이코노미 프레임워크(ABEF)는 해양경제 혁신과 회복력 강화를 아세안 통합의 주요 성장축으로 제시하고 있다.

한국은 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP) 격상과 한-아세안 연대구상(KASI)을 통해 제도적 기반을 마련했으며, BIMP-EAGA-ROK 협력기금

(BKCF)과 같은 새로운 재원 수단을 마련해 협력의 물적 기반을 넓혀왔다. 그러나 현재 협력은 부처별 분절성, 재원 부족, 제도화 미비, 정책 연속성·취약성 등 구조적 제약으로 인해 실질적 효과 창출에 한계가 있었다. 이러한 문제를 극복하기 위해서는 단발적 프로젝트 중심의 접근을 넘어, 장기적 전략과 제도적 기반을 갖춘 포괄적 협력 구조로의 전환이 필요하다.

본 연구는 한-아세안 해양협력 강화방안을 네 가지 방향에서 제시하였다. 거버넌스 측면에서는 범부처 통합 컨트롤타워 구축, 정례적 대화체제 운영, 공동 프로그램 관리기구 설치 등을 통해 협력의 지속성과 예측 가능성을 확보해야 한다. 경제적 차원에서는 한국이 보유한 스마트항만, 친환경 물류, 디지털 수산양식, 해양재생에너지 등 기술 역량을 아세안의 산업 수요와 결합시켜 블루이코노미 혁신을 견인할 필요가 있다. 환경과 기후 대응 분야에서는 해양플라스틱 저감, 블루카본 생태계 복원, 연안 재해 대응과 같은 절박한 의제를 중심으로 공동 프로젝트를 추진하여 아세안의 환경 취약성을 완화하고 지속가능 발전목표(SDG 14)의 달성에 기여해야 한다. 안보적 차원에서는 유엔해양법협약(UNCLOS) 준수, 항행의 자유 보장, 분쟁의 평화적 해결을 지지하면서 아세안의 중심성과 자율성을 존중하는 균형적 접근을 유지해야 하며, 이를 통해 규칙 기반 해양질서를 강화할 수 있다.

결론적으로, 한-아세안 해양협력은 더 이상 상징적 선언이나 단발성 지원에 머물러서는 안 되며, 제도화된 거버넌스와 혁신적 산업 협력, 환경·기후 대응, 규칙 기반 질서 확립을 아우르는 포괄적 협력체계로 발전해야 한다. 한국은 예측 가능하고 신뢰할 수 있는 파트너로서 아세안의 전략적 비전과 국제규범을 동시에 충족하는 협력 모델을 제시해야 하며, 이를 통해 지역 안정과 공동 번영에 기여할 수 있다. 나아가 재원 조달 메커니즘 다각화, 민간과 시민사회의 참여 확대, 성과 기반 모니터링 지표 설계가 뒤따를 때 한-아세안 해양협력은 안정적이고 지속 가능한 파트너십으로 자리 잡을

것이다. 본 연구는 이러한 방향성을 제시하는 데 의의를 두었으나, 국가별 세부 수요 분석과 구체적 재원 조달 모델 설계는 후속 연구가 보완해야 할 과제이다. 앞으로는 협력 수요 매트릭스 구축, 블렌디드 파이낸스 구체화, 민·관·학 공동체 참여 제도화 등이 추진될 필요가 있으며, 이를 통해 한-아세안 해양협력은 해양질서 안정, 블루이코노미 혁신, 기후·환경 대응이라는 세 가지 축을 동시에 실현할 수 있을 것이다.

2. 정책 제언

한-아세안 해양협력은 제도적 기반과 장기적 비전을 갖춘 포괄적 협력 구조로 발전해야 한다. 지금까지의 협력이 일정한 성과를 거두었으나, 분절적 추진과 재원 부족, 제도화 미비 등 구조적 제약으로 인해 지속성과 실질성이 충분히 확보되지 못했다. 향후 협력은 아세안의 중장기 전략인 AOIP와 ACV 2045 등과의 정합성을 강화하고, 한국이 예측 가능하고 신뢰할 수 있는 전략적 파트너로 확고히 인식될 수 있도록 협력 방향을 재정립해야 한다. 이러한 관점에서 한-아세안 해양협력은 단기적·단편적·분절적 사업 중심의 협력에서 벗어나, 제도적 기반, 혁신적 산업 협력, 환경·기후 대응, 외교·안보 협력을 포괄하는 다층적 구조로 발전할 필요가 있다. 한-아세안 해양협력은 제도화된 거버넌스 체계와 실질적 이행구조를 중심으로 추진되어야 하며, 정책·기술·재원·외교를 통합하는 체계적 협력 메커니즘을 확립하는 것이 중요하다.

본 연구는 이러한 방향에서 협력 거버넌스의 제도화, 블루이코노미 혁신 협력, 환경·기후 연계 협력, 규칙 기반 해양질서 협력의 네 가지 전략과제를 제시한다. 네 과제는 상호 연계된 구조 속에서 협력의 안정성과 실행력, 지속가능성을 동시에 강화하는 핵심 축으로 작용할 것이다. 이러한 협력체계가 구축되면, 한국은 아세안의 신뢰를 기반으로 책임 있고 지속 가능한

협력 파트너로 평가받을 수 있을 것이다. 이는 한국이 해양협력의 일관성과 정책 신뢰성을 확보하고, 아세안과 함께 장기적 비전과 공동의 해양질서를 구체화하는 제도적 기반을 마련하는 결과로 이어질 것이다.

1) 협력 거버넌스의 제도화

(1) 해양협력 이원적 거버넌스 체계 구축

한-아세안 해양협력의 거버넌스는 외교부와 해양수산부의 기능을 명확히 구분하되, 상호 연계성을 강화하는 이원적 협력체계(dual-track cooperation framework)로 정비하는 것이 현실적이다. 이 체계는 외교부가 전략·정책 조정 트랙, 해양수산부가 실행·관리 트랙을 담당하는 이원 구조로 설계되며, 전략 조율과 사업 집행이 순환적으로 연결되는 통합 거버넌스를 지향한다. 외교부는 대아세안 종합전략(AOIP, ACV 2045, PoA 2026-2030 등)의 방향성과 정합성을 관리하며, ASEAN 사무국, AMF·EAMF, EAS·ARF 등 다자 채널을 통해 외교·정책적 조율을 담당한다. 이를 통해 한국의 해양협력이 아세안의 중장기 비전과 국제규범에 일관되게 부합하도록 조정하는 역할을 수행한다. 해양수산부는 해양협력의 실질적 추진을 담당하는 집행·관리 트랙으로서, 기존 국제협력총괄과 중심의 단일 구조를 세분화하고, '(가칭)다자협력정책과(또는 국제협력전략실)'을 신설하는 방안을 검토해야 한다. 신설 조직은 단순 집행 기능을 넘어 전략 수립, 협력사업 관리, 재원 연계, 정책 평가를 통합하는 전략본부형 플랫폼으로 운영되어야 한다. 이를 통해 해양수산부는 개별 사안별 접근에서 벗어나 글로벌 아젠더-지역 협력-국내정책이 상호 순환적으로 연계되는 구조를 확립할 수 있다.

이 체계의 실질적 운영을 위해서는 '한-아세안 해양협력 워킹그룹(Working Group)'의 제도화가 필요하다. 워킹그룹은 외교부와 해양수산

부가 공동 주관하고, 기획재정부, KOICA, KMI, 한-아세안센터 등 관계기관이 참여하는 상설 실무 협의체로 구성한다. 정기 회의를 통해 협력사업의 추진 현황을 점검하고, 신규 과제를 공동 발굴하며, 다자협력체계와의 연계 방안을 논의한다. 또한 블루이코노미, 해양환경, MDA 등 주요 의제별 소그룹(Sub-WG)을 구성해 세부 논의를 심화한다. 워킹그룹은 KOICA·EDCF 등 공적 개발 재원과 블루파이낸스 자원을 결합해 해양 분야 ODA 포트폴리오를 조정하고, 아세안의 환경·기후 프로젝트와 연계함으로써 재정적 지속성을 확보할 수 있다. 아울러 KMI, 한-아세안센터, ADB, ERIA 등과의 공동연구를 통해 정책 효과를 분석하고, 사업 성과 평가를 정례화함으로써 협력의 질적 수준을 제고한다.

〈표 5-1〉 한-아세안 이원적 해양협력 거버넌스 체계(안)

구분	주요내용	역할 및 기능
1트랙: 외교부 (전략·조정 트랙)	대아세안 종합 전략 및 다자정책 연계 총괄	• 아세안 중장기 전략과 정합성 확보 • ASEAN 사무국, AMF/EAMF, EAS, ARF 등 다자협력 채널 관리 • 전략방향 및 외교정책 조율
2트랙: 해양수산부 (집행·관리 트랙)	해양협력 실질 추진 및 다자협력 기능 세분화	• 기존 국제협력총괄과 기능 강화 및 세분화 • (가칭) 다자협력정책과(또는 국제협력전략실) 신설 • 정책기획-집행-성과 평가 통합 관리 • AMF/EAMF, ADB, ERIA 등 다자협력 연계 총괄
한-아세안 해양협력 Working Group (조정 및 피드백)	외교부-해수부 공동 주관의 실무형 협의체	• 외교부, 해수부, KOICA, KMI, 한-아세안센터 등 • 상시·정기 회의를 통해 사업 추진·점검·성과 환류 • 신규 협력사업 공동 발굴 및 다자협력 연계 논의 • 필요시, 분야별 소그룹(Sub-WG: 블루이코노미·해양환경·MDA 등) 운영
연구·재원 연계 네트워크	정책·재원·지식 연계 기반 구축	• KOICA·EDCF 등 공적개발재원과 블루파이낸스 결합 • KMI, ADB, ERIA 등과 공동연구 및 정책평가 수행 • 사업성과 데이터 공유 및 정례화

자료: 저자 작성

궁극적으로 외교부가 전략·규범 조정 트랙을, 해양수산부가 다자협력 실행 트랙을 주도하는 이원적 협력체계로 전환된다면, 한-아세안 해양협력은 정책-집행-환류가 유기적으로 작동하는 실질적 협력 플랫폼으로 자리매김할 것이다. 이는 행정적 부담을 최소화하면서도 다자협력의 정합성과 실행력을 동시에 강화하고, 한국이 아세안 중심 해양거버넌스에서 지속 가능한 리더십을 확보하는 제도적 해법이 될 것이다.

(2) 한-아세안 해양 싱크탱크 포럼 구성·운영(안)

한-아세안 해양협력의 지속성과 정책 정합성을 높이기 위해서는 정부 간 협의체만으로는 한계가 있으며, 국가·지역 정책연구기관 간의 상시적 네트워크와 지식협력이 함께 구축될 필요가 있다. 이에 한국과 아세안 주요 연구기관, 그리고 지역·국제기구가 참여하는 「한-아세안 해양 싱크탱크 포럼(ASEAN Ocean Think Tank Forum)」의 구성을 제안해 볼 수 있다. 이 포럼은 단순한 학술교류를 넘어, 정책-지식-집행이 유기적으로 연결되는 삼중 구조(triple-layer governance)를 구현하기 위한 핵심 도구로 작용할 수 있다.

한-아세안 해양 싱크탱크 포럼의 사무국은 KMI 단독 운영을 기본으로 하되, 중·장기적으로 한-아세안센터와 공동 사무국 형태로 전환하는 것이 합리적이다. 초기 단계에서는 KMI가 단독으로 사무국을 운영하여 전문성·집행력·효율성을 확보하고, 해양수산 전문기관(KIOST, KOEM, FIRA 등)과의 협력을 통해 구체적 연구성과를 축적하는 것이 바람직하다. 이후 포럼이 제도적으로 안정되고 아세안 국가의 참여가 확대되는 시점에는, 한-아세안센터와 공동 사무국 체계로 전환하여 제도적 공식성·외교적 신뢰성·국제 재원 접근성을 강화하는 것이 효과적이다. 이러한 단계적 운영전략은 실행 효율성과 제도적 신뢰성을 동시에 확보할 수 있으며, 결과적으

로 "KMI 주도-한-아세안센터 연계형 협력체계"로 발전시키는 것이 최적의 방안이라 할 수 있다. 아세안 측에서는 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 베트남, 태국 등 해양수산 관련 연구원들이 참여하고, ADB, ERIA,[267] ISEAS[268]등 지역 차원의 국제기구가 협력 파트너로 참여한다. 포럼은 한-아세안 해양 정책, 아세안의 중장기 전략과 연계하여 공동연구를 추진하고, 역내 다자협력체계와의 정책 아젠더 발굴과 로드맵 개발이 가능하다. 또한 해양 데이터와 정책정보를 공유하는 공동 지식 플랫폼을 구축하고, 연구자와 정책담당자가 함께 참여하는 정례 세미나 및 워크숍을 운영하여 역량강화와 전문가 네트워크를 공고히 한다. 운영은 연 1회 정례 포럼과 분기별 워킹그룹 회의를 기본으로 하며, 블루이코노미, 해양환경, 해양안보, 기후·탄소중립 등 분야별 소그룹을 구성하여 구체적 논의가 가능하도록 한다. 포럼의 연구 결과와 정책 제언은 아세안뿐만 아니라 글로벌 해양수산 다자협력 의제 발굴 등을 통해 정부정책과 연구 네트워크가 상호 환류되는 체계로 발전한다. 이 포럼은 정부 중심 협력체계를 보완하면서 지식 기반 해양협력의 제도적 축을 강화하는 역할을 하게 된다. 이를 통해 한국은 아세안과의 협력에서 정책-연구-집행을 통합하는 해양 정책 리더십을 확보하고, 아세안은 공동연구와 지식생산을 통해 정책역량을 강화할 수 있다. 나아가 본 포럼은 동아시아 해양 거버넌스 전반을 포괄하는 정책협의-연구-실행의 핵심 플랫폼으로 발전할 것이다.

〈표 5-2〉 한-아세안 싱크탱크 포럼 단계별 구성(안)

단계	운영 주체 구성	주요 역할	특징 및 기대 효과
① 단기 (출범 단계, 1~2년)	• KMI 사무국 체계 • 참여기관: KIOST, KOEM, FIRA,	• 포럼 설계 및 기본 운영 확립 • 한-아세안 공동연구 의제 설정 및 초기 과제 수행	• 신속한 의사결정과 사업 집행 • 해양 전문성 기반의

267) 아세안·동아시아 경제 연구소(ERIA: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia)
268) ISEAS – 유소프 이샥 연구소(ISEAS: ISEAS – Yusof Ishak Institute)

단계	운영 주체 구성	주요 역할	특징 및 기대 효과
	KOICA, KIEP, 국립외교원	• 해양수산 전문기관 중심의 실증·기술협력 추진	초기 성과 창출 • 운영 효율성 확보
② 중기 (정착 단계, 2~3년)	• KMI 주도 + 한-아세안센터 공동 운영 협력체계	• 포럼 공동 주관 및 정례화 추진 • 아세안 회원국 주요 싱크탱크와의 공동연구 확대 • 다자협력(AMF/EAMF, ADB, ERIA 등) 연계 강화	• 포럼의 외교적 공식성 제고 • 아세안 참여 유인 확대 및 제도적 위상 강화 • 국제공동기금 접근성 향상
③ 장기 (제도화 단계, 2년 이후)	• KMI-한-아세안 센터 공동 사무국 체계 • ASEAN 사무국 공식 연계	• ASEAN 사무국과 MOU 체결 • 포럼을 한-아세안 협력 메커니즘 내 정례 플랫폼으로 제도화 • UNOC 등 글로벌 해양 거버넌스와 정책적 연계 강화	• 제도적 지속가능성 확보와 아세안 공동협력 체계 내 공식 편입 • 한국의 해양 정책 리더십 공고화

자료: 저자 작성

2) 블루이코노미 혁신 협력

(1) 디지털 블루이코노미 이니셔티브(Digital Blue Economy Initiative)

한-아세안 해양협력은 기후위기, 공급망 재편, 해양자원 관리, 디지털 전환 등 복합적인 글로벌 변화 속에서 지속가능성과 혁신성을 동시에 확보해야 하는 전환기에 놓여 있다. 특히 해양산업은 데이터·AI·IoT 기반 기술혁신이 산업 경쟁력의 핵심 요인으로 부상하고 있으며, 해상교역과 물류의 효율성·회복력을 강화하는 디지털 전환형 협력체계 구축이 절실하다. 이에 한-아세안 해양협력은 디지털 기술과 데이터 기반의 혁신을 통해 지속 가능한 해양경제 생태계로 전환해야 한다. 이를 위해 한국과 아세안은 '디지털 블루이코노미 이니셔티브(DBEI: Digital Blue Economy Initiative)'를 공동으로 출범시켜, 해양산업의 디지털화·데이터화, 그리고 해양정보체계의 상호협력을 중심으로 한 포괄적 협력 플랫폼을 구축할 필요가 있다.

이 이니셔티브는 한-아세안 간의 해양산업 협력을 디지털 혁신 기반으로 재편하여, 해양산업의 생산성, 효율성, 투명성, 그리고 지속가능성을 동시에 강화하는 것을 목표로 한다. 핵심은 해양 데이터와 정보의 상호공유를 통해 국가 간 정책과 산업의 연계성을 높이고, 기술과 금융, 인력, 지식이 결합된 지속 가능한 블루이코노미 성장 기반을 조성하는 데 있다. DBEI는 해양산업 전반의 디지털 전환을 촉진하는 구조로 설계된다. AI 물류관리, 실시간 화물추적, 자동화 항만 운영 시스템을 도입하여 스마트 해운·항만 협력을 추진하고, ASEAN 주요 항만 간 디지털 네트워크를 구축한다. ASEAN Port Community System 및 Single Window와 연계하여 물류·통관 절차를 표준화함으로써, 역내 교역과 물류 효율성을 높인다. 해양수산 분야에서는 AI·IoT 기술을 활용한 스마트양식 시스템을 구축하고, 위성·드론을 이용한 IUU 어업(불법·비보고·비규제 어업) 감시체계를 강화하여 자원 관리의 투명성을 확보한다.

이니셔티브의 핵심 축은 해양 데이터 협력체계 구축이다. 한국과 아세안은 위성, 부이, 센서 등에서 수집된 데이터를 통합 관리하는 한-아세안 해양 데이터 허브를 설립하여, 기후, 수산, 해양오염, 항만 물류 등 분야별 데이터의 표준화를 추진한다. 이를 통해 해양 정책, 환경관리, 산업계가 동일한 데이터 기반 위에서 협력할 수 있는 체계를 마련하고, 아세안 데이터 거버넌스 프레임워크(ASEAN DGF)와 기술적·법적 정합성을 확보한다. 이렇게 구축된 데이터 허브는 해양정보의 신뢰성과 접근성을 높이고, 과학적 근거에 기반한 정책 결정과 산업 혁신을 뒷받침하게 될 것이다. 또한, 해양정보 표준화와 공유체계 강화를 통해 아세안 각국의 해양정보시스템을 상호운용 가능한 구조로 정비한다. 이를 통해 데이터의 단절과 중복을 최소화하고, 공동의 해양정보 플랫폼을 중심으로 한 지속적인 지식 순환 체계를 확립한다. 이와 함께, 디지털 전환을 지속적으로 뒷받침할 인력 양성과 민·관 파트너십 강화도 병행된다. 한국과 아세안은 한-아세안 디지털 해양

아카데미(ASEAN Digital Ocean Academy)를 설립하여, 온라인 학습(e-learning), 현장 기술 연수, 공동 자격 인증제(ASEAN Digital Blue Skills Certification) 등을 운영한다. 아세안의 해양 관련 공무원, 기술 인력, 연구자를 대상으로 맞춤형 교육과정을 제공하여, 지역 간 기술격차를 완화하고 디지털 역량을 강화한다. 동시에 '(가칭)Blue Tech Business Forum을' 정례화하여 정부·연구기관·민간기업 간 협력 네트워크를 강화하고, Blue Innovation Fund를 조성하여 민간 자본이 해양 디지털 혁신 분야로 유입될 수 있는 투자 환경을 만들 수 있다. 디지털 블루이코노미 이니셔티브의 출범은 한-아세안 해양협력을 해양 데이터·기술·지식 기반의 혁신형 협력체계로 전환시키는 모멘텀이 될 가능성이 크다. 이를 통해 한국은 디지털 해양경제 전환의 전략적 파트너로서 아세안의 해양 정책 역량강화를 지원하고, 아세안은 데이터 공유와 산업 디지털화를 기반으로 지속 가능한 해양경제성장 기반을 탄탄하게 다질 수 있다. 궁극적으로 DBEI는 해양정보공유·연계·혁신의 통합 플랫폼으로 자리 잡아, 블루이코노미의 지속가능성과 디지털 혁신을 동시에 실현하는 실질적 실행 체계로 발전할 것이다.

〈표 5-3〉 디지털 블루이코노미 이니셔티브 추진체계(안)

구분	주요내용
목적	• 한-아세안 해양산업의 디지털화·데이터화 촉진을 통해 해양정보체계의 상호 협력과 공유를 강화하고, 블루이코노미의 지속 가능한 성장 기반을 구축
주요내용	• 스마트항만·물류 혁신: AI 물류관리, 실시간 화물추적, 자동화 항만 운영체계 • 스마트 수산·양식 협력: AI·IoT 기반 Aquaculture 4.0, IUU 어업 감시 강화 • 해양 데이터 협력체계: 한-아세안 해양 데이터 허브 설립 및 데이터 표준화 • 해양정보 연계 및 표준화:ASEAN Data Governance Framework 정합성 확보 • 디지털 인력 양성: 한-아세안 디지털 해양아카데미 설립, 공동 인증제 운영 • 민관 파트너십: Blue Tech Forum 정례화, Blue Innovation Fund 조성

구분	주요내용
기대 효과	• 해양산업의 디지털 혁신 및 정보공유 체계 강화 • 데이터 기반 정책 결정 및 산업 혁신 촉진 • 한-아세안 공동 디지털 해양경제 생태계 조성- 블루이코노미의 투명성·효율성·지속가능성 제고
단계별 로드맵	① 기반 구축기(2026-2028): DBEI 출범 및 워킹그룹 구성, 해양 데이터 허브 시범사업, 디지털 해양아카데미 시범운영 등
	② 확산·운영기(2029-2031): 해양 데이터 허브 본격 운영 및 ASEAN 데이터 체계 정합성 확보, Blue Innovation Fund 설립, 민간 참여형 프로젝트 확대, 10개국 해양 데이터 네트워크 연계 합의
	③ 제도화·고도화기(2032-2035): ASEAN 사무국과 공동 거버넌스 체계 구축, 디지털 블루이코노미 로드맵 제도화 및 탄소중립 항만 확산 등

자료: 저자 작성

(2) AI 기반 해상연계성 이니셔티브(AI Maritime Connectivity Initiative)

AI 기반 해상연계성 이니셔티브는 한-아세안 해양협력의 새로운 전략으로, 해상물류와 교역의 효율성·회복력·지속가능성을 동시에 강화하기 위한 협력 프레임워크이다. 아세안은 세계 해상교역의 중심 해역을 관통하고 있으나, 항만 간 연결성의 불균형, 물류체계의 단절, 해상 안전 관리의 비체계성 등으로 인해 공급망 리스크가 지속되고 있다. 이에 대응하기 위해서는 AI·빅데이터·위성·드론·IoT 기술을 결합한 지능형 해상연계성 체계가 필요하며, 이를 통해 아세안의 교역 효율성과 해양 안전, 정보공유 체계를 통합적으로 개선할 수 있다.

이 이니셔티브의 기본목표는 해운·항만·물류·에너지·수산 등 해양산업 전반에 걸친 AI 기반 통합 해상 연계망을 구축해, 항만 간 물류 흐름의 가시성과 운영 효율을 높이고, 실시간 정보 기반의 정책·운항 결정을 가능하게 하는 것이다. AIMCI는 단순한 기술협력을 넘어, 한-아세안의 해상물류 네트워크를 실시간 데이터 공유 및 예측 기반 의사결정 체계로 전환하는 중장기 전략 플랫폼으로 기능한다. AI 기술을 활용한 해상물류 예측 및 스

케줄링 체계는 이 구상의 핵심이다. 한국의 스마트항만 알고리즘과 물류 예측 모델을 적용하여 아세안 주요 항만 간 물류 흐름을 실시간 분석하고, 혼잡도·기상정보·항만 수용 능력을 반영한 최적 스케줄링 시스템을 구축한다. 이를 통해 항만 간 경쟁적 운영에서 벗어나, 효율성과 회복력을 동시에 확보하는 협력적 해상연결성을 실현한다. AI 기반 운항 최적화 시스템도 병행 추진된다. 선박의 위치·항로·운항 정보를 실시간 수집·분석하여 기상·해류·혼잡도를 고려한 AI 운항 경로 최적화 모델을 개발하고, 항만당국·해운사·물류기업이 공동으로 활용하는 통합 운항 정보 플랫폼을 운영한다. 이를 통해 선박 운항 효율이 높아지고, 연료비 절감과 탄소배출 저감이 동시에 이루어지는 친환경 해상운항 체계로 전환된다. 또한, 위성·드론·IoT 센서를 결합한 AI 해양영역인식(MDA: Maritime Domain Awareness) 시스템을 구축해 해상교통, 불법 어업, 해양오염, 해적행위 등을 실시간 탐지·분석한다. 인공지능 기반의 위험도 예측 모델을 적용해 이상징후를 조기에 식별하고, 아세안 각국의 해상 안전 및 비전통적 안보 위협 대응 역량을 강화한다. 이 체계는 재난·사고 발생 시에도 실시간 대응 정보를 제공해, 위기관리형 해양거버넌스 모델로 발전할 수 있다.

〈표 5-4〉 AI 기반 해상연계성 이니셔티브 추진체계(안)

구분	주요내용
목적	• 한-아세안 간 AI·빅데이터 기반 해상물류·교역 효율화와 해양 안전·공급망 회복력 강화를 통해, 지능형 해상 연계성(Intelligent Maritime Connectivity) 체계를 구축
주요내용	• AI 물류 예측 및 스케줄링 시스템 구축: 항만 간 물류 흐름 분석, 혼잡도 예측 및 최적화 • AI 운항 경로 최적화 체계: 기상·해류·운항데이터를 반영한 효율 운항 모델 구축 • AI 융합 MDA 플랫폼: 위성·드론·IoT 기반 감시망과 위험도 예측 모델 개발 • 실시간 데이터 공유 플랫폼: 항만·선박·물류 기관 간 정보통합 및 공동 운영 • AI 위기 대응·안전관리 체계: 해양 재난·오염·해적행위 대응 알고리즘 구축 및 경보시스템 운영

구분	주요내용
기대 효과	• 해상교역의 AI 기반 효율화 및 안전성 강화 • 실시간 데이터 기반 예측형 해상물류 관리 체계 구축 • 공급망 안정성 및 해상운송 회복력 향상 • 한-아세안 친환경·지능형 해양경제 체계 실현
단계별 로드맵	① 시범사업 추진기(2026-2028): AIMCI 공식 출범 및 기술협력 MOU 체결, AI 물류 예측·항만 운영 시범사업 실시, 주요 항만 데이터 실증 사업 수행
	② 플랫폼 구축기(2029-2031): MDA 통합 플랫폼 구축 및 상용화, AI 기반 운항 경로 최적화 시스템 운영, 해운사·항만·정부 간 데이터 공유체계 정립
	③ 고도화·제도화기(2032-2035): 한-아세안 AI Maritime Network 정식 가동, 해상 안전 AI 조기경보시스템 운영, IMO·ASEAN 공동 기준 개발 및 국제표준화 추진

자료: 저자 작성

AI 기반 해상연계성 이니셔티브는 해양물류의 효율화와 해상 안전의 디지털 전환을 촉진하는 동시에, 데이터 기반의 해양 정책 결정을 가능하게 하는 스마트 해양협력 플랫폼으로 기능한다. 이를 통해 역내 공급망의 안정성이 강화되고, 비전통적 해양 위협에 대한 대응 능력이 제고되며, 한-아세안 해양협력이 기술·정보·안전이 통합된 지능형 해양경제 체계(Intelligent Maritime Economy)로 발전하는 기반이 마련될 것이다. 결국 AIMCI는 한-아세안이 공동으로 구축하는 지능형 해양연결성(Intelligent Maritime Connectivity)의 구체적 실행 체계로, 디지털 블루이코노미 이니셔티브(DBEI)와 상호 보완적으로 작동하여, 해양경제의 혁신·교역의 안정성·해양 안전의 실질적 향상을 동시에 실현하는 전략적 협력 모델로 자리매김하게 될 것이다.

3) 환경·기후 연계 협력

(1) 한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십(Korea-ASEAN Blue Carbon & Ocean Circular Partnership, BCOCP) 구축

기후변화와 해양환경 악화는 아세안 지역의 생존과 직결된 중대한 문제로, 연안 침식과 해수면 상승, 해양쓰레기, 산호초 훼손 등이 복합적으로 작용하면서 지역사회의 취약성을 심화함에 따라, 기후·생태·자원 순환이 통합된 지역 차원의 협력체계 구축이 필요하다. 이에 한국과 아세안은 「한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십(BCOCP: Korea-ASEAN Blue Carbon & Ocean Circular Partnership)」을 공동으로 추진하여, 블루카본 생태계 복원, 해양플라스틱 저감과 순환경제 구축, 기후 회복력 강화, 그리고 지역 공동연구 및 기술협력을 포괄하는 통합적 협력 플랫폼을 조성하는 것이 필요하다. 이 파트너십은 아세안이 채택한 주요 환경·기후 전략과 긴밀히 연계되며, 한국의 기술·정책·ODA 역량을 결합하여 아세안 지역의 기후·해양 회복력(Resilience) 제고를 위한 제도적 기반을 마련하는 것을 목표로 한다. BCOCP는 블루카본 복원, 해양순환경제 구축, 연안 재해 대응, 공동연구 네트워크 운영을 중심으로 구성된다. 우선, 맹그로브·잘피·염습지 등 연안 생태계를 복원하는 블루카본 프로젝트를 확대하고, 위성 및 GIS 기반 탄소흡수량 측정(MRV) 시스템을 구축하여 국가 단위 탄소회계체계 수립을 지원한다. 동시에 한국과 아세안이 공동으로 해양쓰레기 대응기금(Marine Waste Response Fund)을 설립해 해양플라스틱의 수거·재활용 인프라를 개선하고, 순환경제 전환을 촉진하는 기술협력과 인프라 구축 사업을 병행한다. 또한 기후변화에 따른 연안 재해와 해수면 상승에 대응하기 위해, 기후 적응형 연안 재해 조기경보체계 지역사회 기반 레질리언스 강화 프로그램을 개발해 볼 수 있다. 이 파트너십은 기후변화 대응, 생태복원, 순환경제가 상호보완적으로 작동하는 지속 가능한 지역 협력 플랫폼으로 발전하는 것을 지향한다. 이를 통해 한-아세안

협력은 제도적 실행 체계로 정착될 수 있으며, 과학·기술·정책이 결합된 통합형 해양기후 거버넌스를 구현할 수 있다.

〈표 5-5〉 한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십 구축(안)

구분	주요내용
목적	• 기후변화 대응과 해양환경 복원을 위해 블루카본 복원·해양순환경제·기후 회복력 강화를 통합 추진하는 협력 플랫폼을 구축하고, 아세안의 환경·기후 전략(ABEF, RAPMD 등)과 정합성을 확보
주요내용	• 블루카본 복원: 맹그로브·잘피 복원 및 MRV(탄소흡수량 측정) 시스템 구축 • 해양순환경제: 해양쓰레기 대응기금 조성, 플라스틱 수거·재활용 체계 강화 • 후 회복력 강화: 연안 재해 조기경보체계 및 지역사회 복원사업 추진 • 공동연구: KMI·KIOST-ACB-PEMSEA 등과 공동 네트워크 운영
기대 효과	• 블루카본 복원으로 탄소중립 기여 및 해양생태계 회복 • 플라스틱 저감·순환경제 확산으로 해양오염 완화 • 연안 지역 회복력 강화 및 지속 가능한 해양 관리 기반 확보
단계별 로드맵	① 기반 구축기 (2026-2028): 파트너십 출범 및 운영체계 정립, 블루카본 시범사업 (인도네시아·필리핀·베트남) 착수, 해양쓰레기 대응기금 설계
	② 확산·통합기 (2029-2031): 블루카본 복원사업 확대, ASEAN 데이터·기후 네트워크 통합, 순환경제 허브 설립, 민관·ODA 공동펀드 운영
	③ 제도화·고도화기 (2032-2035): ASEAN 사무국과 공동거버넌스 구축, 탄소 거래제·국제기후기금 연계, 블루카본-순환경제 통합정책 제도화

자료: 저자 작성

BCOCP의 추진은 해양생태계 복원과 기후변화 대응을 동시에 실현하는 협력 모델로 기능하며, 기후·환경협력의 제도화를 촉진하고, 해양쓰레기·플라스틱 저감을 통한 순환경제 전환을 가속화할 것으로 기대된다. 또한 블루카본 복원사업을 통해 탄소중립 달성에 기여하고, 연안 지역의 생태기반 생계 안정과 지역사회 회복력을 강화함으로써, 아세안의 지속 가능한 해양발전 모델을 실현하는 구체적 기반을 마련할 수 있다. 결국 한국은 기술·정책·재원의 통합 파트너로서 아세안의 해양기후 대응 역량을 강화하고, 아세안은 공동의 블루카본 복원과 순환경제 전환을 통해 탄소흡수와 지속 가능한 자원 활용을 동시에 달성하게 될 것이다.

(2) 한-아세안 지속 가능한 블루파이낸스 생태계 구축

아세안 지역의 해양환경 및 기후 대응 프로젝트는 정책 수요가 크지만, 안정적인 재원 조달의 한계와 민간 투자 부족으로 인해 지속성과 실행력이 충분히 확보되지 못하고 있다. 이러한 한계를 극복하기 위해서는 단기적인 지원이나 일회성 펀드 조성에 머무르지 않고, 공공·민간·국제기구가 함께 참여하는 순환형 금융협력 생태계를 구축해야 한다. 이에 한국과 아세안은 「한-아세안 지속 가능한 블루파이낸스 생태계(Korea-ASEAN Sustainable Blue Finance Ecosystem)」를 조성하여, 해양생태계 복원과 기후변화 대응을 위한 장기적 재원 흐름을 제도적으로 뒷받침하는 포괄적 협력 플랫폼을 추진할 필요가 있다. 이 생태계의 목적은 환경·기후 프로젝트의 재정적 지속가능성과 시장 기반 실행력을 동시에 확보하는 데 있다.

한국의 공공개발금융(ODA)과 민간 자본(ESG 등)을 결합한 블렌디드 파이낸스(blended finance) 모델을 중심으로, 정부 재원·국제기구 기금·민간 투자 자본이 유기적으로 연결되는 포용적 금융구조를 구축한다. 이 구조는 프로젝트의 기획, 금융조달, 집행, 평가까지 하나의 연계 시스템 안에서 작동하도록 설계된다. 한-아세안협력기금(AKCF), KOICA, EDCF 등 한국의 개발협력재원을 중심으로, ADB, ERIA, World Bank PROBLUE, GCF 등 다자기금을 연계해 다원적 재원 활용 체계를 마련한다. 이 생태계는 한국이 정책·기술·금융을 결합한 플랫폼 설계자, 아세안이 현장 기반의 프로젝트 발굴 주체로 역할을 분담함으로써 상호보완적으로 작동한다. 이를 통해 단기적 자금 지원을 넘어 지속 가능한 해양 금융 순환 구조로 발전할 수 있으며, 해양·기후 프로젝트의 재원 안정성 강화, 민간투자 촉진, ESG 중심의 해양투자시장 활성화를 동시에 달성할 수 있다. 나아가 블루카본 복원, 해양플라스틱 저감, 연안 회복력 강화 등 핵심 분야의 프로젝트를 장기 투자형 모델로 전환함으로써, 환경보호·기후 대응·경제성장이 조화를 이루는 지속 가능한 블루이코노미 금융기반을 실현하게 된다. 본 생

태계는 앞서 제시된 한-아세안 블루카본 및 해양순환경제 파트너십(BCOCP)의 재정적 기반으로 작동하며, 양측이 공동으로 탄소중립, 회복력 있는 해양경제, 지속 가능한 지역발전을 달성하는 데 핵심적 역할을 수행할 것이다.

〈표 5-6〉 한-아세안 지속 가능한 블루파이낸스 생태계 구축(안)

구분	주요내용
목적	• 해양환경 및 기후 대응을 위한 장기 재원 기반과 민관협력 구조를 마련하고, 공공·민간·국제기구가 참여하는 지속 가능한 블루파이낸스 생태계 구축
주요내용	• 블렌디드 파이낸스 도입: ODA·ESG 결합, 기획–조달–집행–평가 연계 • 다원적 재원 연계: AKCF, KOICA, EDCF + ADB, ERIA, PROBLUE, GCF • 공동펀드 설립: 아세안 국책·개발은행과 공동 투자 • 역할 분담: 한국–플랫폼 설계, 아세안–프로젝트 발굴 주체
기대 효과	• 지속 가능한 해양 금융 순환 구조 확립 • 민간 자본 유입·ESG 금융 활성화로 블루이코노미 투자 확대 • 블루카본·순환경제 프로젝트 투자형 전환 • 한-아세안 탄소중립·회복력 있는 해양경제 실현 기반 마련

자료: 저자 작성

4) 규칙 기반 해양질서 협력

(1) 블루 외교(Blue Diplomacy) 강화: 해양 외교 플랫폼 구축

한-아세안 해양협력은 기존의 안보 중심 접근을 넘어, 해양을 매개로 한 신뢰, 규범, 정책 네트워크 형성으로 확장될 필요가 있다. 이를 위해 한국과 아세안은 '블루 외교(Blue Diplomacy)'를 해양협력의 핵심전략축으로 발전시켜, 신흥 해양안보 대응과 규범 기반 협력 외교를 병행 추진해야 한다. 블루 외교는 해양을 공동의 번영과 상호호혜적 이익 증진을 위한 협력의 장(場)으로 설정하는 새로운 외교 프레임이다. 이는 해양을 통해 평화, 법치, 개방성의 가치를 구현하고, 다자적 협력체계를 제도적으로 뒷받침하

는 접근으로 정의된다. 한국은 UNCLOS에 기반해, 자유롭고 개방적이며 규칙에 기초한 해양질서(rule-based maritime order)를 아세안과 공동으로 추진해야 한다.

블루 외교는 외교·국방·해양 정책의 연계 대화 체계를 강화하는 방향으로 구체화할 필요가 있다. 한-아세안 해양안보 워킹그룹을 설치하고, 이를 중심으로 한-아세안 블루 외교 포럼(ASEAN-Korea Blue Diplomacy Forum)을 정례화하여 정책 조율과 공동전략 수립을 제도화해야 한다. 이 포럼은 해양 정책, 안보, 기후·환경 거버넌스를 포괄하는 고위급 정책 대화의 장으로서, 블루이코노미 협력과 규칙 기반 해양질서의 외교적 접점을 넓히는 역할을 수행할 것이다. 특히, 블루 외교 포럼에서 도출된 논의와 공동전략은 아세안이 주도하는 다자협력체계(EAS, ARF, AMF/EAMF, COBSEA, PEMSEA 등)와 상호 피드백되는 정책 순환 구조로 발전해야 한다. 이를 통해 정책 대화와 현장협력이 긴밀히 연계되고, 아세안 중심의 해양협력 틀 속에서 한국의 참여가 제도적으로 정착될 수 있다. 한국은 이 과정에서 규범 기반 외교의 중재자이자 협력 조정자(mediator and facilitator)로서 역할을 수행하며, 해양을 둘러싼 긴장을 완화하고 협력 질서를 확립하는 데 기여할 수 있다. 결국 블루 외교는 한-아세안 협력을 안보 중심 대응체계에서 외교·정책·규범이 결합된 통합 거버넌스로 확장시키는 전략적 전환 축으로 기능하게 된다. 이를 통해 해양을 경쟁의 대상이 아닌 협력의 기반으로 전환하고, 평화·법치·포용의 원칙에 기초한 동아시아형 해양질서를 구현하는 외교적 실천 체계로 활용되어야 할 것이다.

〈표 5-7〉 블루 외교(Blue Diplomacy) 강화: 해양 외교 플랫폼 구축(안)

구분	주요내용
목적	• 해양을 협력과 신뢰의 공간으로 전환하고, 한-아세안이 규칙 기반 해양질서를 공동 추진하는 외교 플랫폼 구축
주요내용	• 블루 외교 프레임 정립: 평화·법치·개방성에 기반한 해양 외교 추진 • 정책 네트워크 구축: 한-아세안 해양안보 워킹그룹 및 블루 외교 포럼 정례화 • 다자협력 연계: EAS, ARF, AMF/EAMF 등 아세안 협력체계와 정책 순환 구조 형성 • 역할 강화: 한국-규범 외교 중재자, 아세안-지역 협력 중심축
기대 효과	• 외교·정책·규범이 결합된 협력 거버넌스 구축 • 신흥 해양안보 및 정책 대응 역량강화 • 동아시아형 평화·법치 기반 해양질서 구현

자료: 저자 작성

(2) 한-아세안 해양거버넌스 아카데미 구축

한-아세안 협력의 제도적 기반을 강화하기 위해서는, 법과 정책 역량을 동시에 높이는 지속 가능한 해양거버넌스 교육 플랫폼의 구축이 필요하다. 이를 위해 기존의 여수해양법아카데미를 발전시켜 '한-아세안 해양거버넌스 아카데미(AKMGA: ASEAN-Korea Maritime Governance Academy)'로 확대·운영하는 방안을 제안할 수 있다. AKMGA는 국제해양법, 해양 정책, 해양환경, 기후변화 대응, 해양안보 등 핵심 분야를 포괄하며, 국제규범에 기반한 정책 집행 역량과 실무능력을 통합적으로 강화하는 고위급 전문교육 플랫폼으로 설계가 가능하다. 교육과정은 UNCLOS(유엔해양법협약)의 주요 원칙을 중심으로, 해양 경계획정, 분쟁 예방·중재, 항행의 자유, 해양환경보호, 해양 데이터 거버넌스 등 실제 정책현안을 다루는 실습형 프로그램으로 구성이 가능하다.

한국과 아세안은 공동운영위원회를 구성하여 각국의 해양 정책기관·법 집행기관·연구기관 간 교육-정책-현장 연계 네트워크를 구축한다. 이를 통해 교육성과가 정책 설계와 법 집행으로 이어지는 정책학습 순환 체계

(policy learning loop)를 마련할 수 있다. 한국은 교육 프로그램 개발과 전문가 파견을 담당하고, 아세안은 현장 수요 발굴 및 교육 대상 선발을 맡아 공동책임형(co-governance) 운영모델을 확립한다. AKMGA는 또한 유엔해양법재판소(ITLOS), 세계해사대학(WMU), IMO, 유네스코 해양학 위원회(IOC) 등 글로벌 해양거버넌스 교육 플랫폼(Global Maritime Governance Education Network)과의 연계 추진이 가능하다. 이러한 연계는 AKMGA를 단순한 역내 협력체가 아닌, 세계 해양거버넌스 인재 양성 허브(global capacity-building hub)로 발전시키는 기반이 된다.

〈표 5-8〉 한-아세안 해양거버넌스 아카데미(AKMGA) 구축(안)

구분	주요내용
목적	• 한-아세안 간 해양법·정책 역량을 강화하고, 국제규범 준수와 정책 이행을 지원하는 역내·글로벌 해양거버넌스 교육 플랫폼 구축
주요내용	• 여수해양법아카데미를 확대·개편해 AKMGA 설립 • 국제해양법·정책·환경·기후·안보 중심의 실무교육 운영 • ITLOS, WMU, IOC 등 글로벌 해양거버넌스 교육기관과 연계 • 한국의 글로벌 해양수산 이니셔티브를 뒷받침할 인재 양성 허브로 발전 축
기대 효과	• 아세안의 국제규범 이행 및 법 집행 역량강화 • 한국의 글로벌 해양리더십 및 정책 주도력 강화 • 해양수산 인재 양성을 통한 글로벌 이니셔티브 기반 확보 • 법·정책·교육이 결합한 지속 가능한 해양거버넌스 인프라 구축

자료: 저자 작성

무엇보다 AKMGA는 한국이 해양수산 분야 글로벌 이니셔티브를 확보하기 위한 핵심 인적 기반으로 작동해야 한다. 해양 정책·법·기후·기술 분야를 아우르는 전문 인재를 양성하고, 이를 통해 국제기구, 지역 협력체, 글로벌 해양거버넌스 논의에서 한국의 참여와 리더십을 확대하는 것이 중요하다. 즉, AKMGA는 한국과 아세안이 공동으로 차세대 해양리더를 양성하고, 글로벌 해양 정책 네트워크의 인적 플랫폼을 구축하는 방향으로 발전해야 한

다. 이를 통해 아세안은 국제규범 이행·법 집행 역량을 실질적으로 강화하고, 한국은 규칙 기반 해양질서 구축과 글로벌 해양리더십 확대를 동시에 달성할 수 있다. 궁극적으로 AKMGA는 법·정책·교육이 결합한 지속 가능한 해양거버넌스 인프라이자, 우리나라가 글로벌 해양수산 이니셔티브를 주도할 수 있는 인재 양성의 중심 플랫폼이 될 것으로 기대한다.

제2절 연구의 한계와 향후 연구 방향

본 연구는 한-아세안 해양협력의 전략적 추진 방안을 도출하기 위해 국제정세 변화, 아세안의 해양 전략적 구상, 그리고 기존 협력의 성과와 한계를 종합적으로 분석하였다. 그러나 연구 범위와 방법론적 제약으로 인해 몇 가지 한계가 존재한다.

첫째, 국가별 수요 분석의 구체성 부족이다. 아세안은 열 개 회원국이 각기 다른 정치·경제·사회적 조건과 해양 전략을 보유하고 있으나, 본 연구에서는 주로 아세안 차원의 공통 전략과 협력 프레임워크를 중심으로 논의가 전개되었다. 이에 따라 개별 국가의 특수한 수요와 정책 우선순위를 충분히 반영하지 못한 한계가 있다. 앞으로는 국가별 해양 정책, 산업구조, 안보 현안 등을 교차 분석하여 맞춤형 협력 모델을 제시할 필요가 있다.

둘째, 협력사업 성과의 실증적 검증 부족이다. 지금까지 추진된 한-아세안 해양협력은 다양한 프로젝트와 프로그램으로 축적되어 왔으나, 이에 대한 체계적인 성과 평가와 데이터 기반 분석은 충분히 이루어지지 못했다. 이는 협력 효과의 지속성과 재현 가능성을 입증하는 데 한계를 남긴다. 향후 연구에서는 정량적 지표(KPI)와 장기적 성과 평가 프레임워크를 구축하여 협력사업의 파급효과와 정책 환류를 검증하는 과정이 필요하다.

셋째, 재원 조달 및 금융 메커니즘 구체화의 미비이다. 본 연구는 블루 파이낸스, 공동기금, 블렌디드 파이낸스 등 재원 다각화 방안을 제안했으나, 실제 적용 가능성과 실행 시나리오를 심층적으로 제시하지는 못했다. 향후 연구에서는 아세안 내 금융 인프라, 민간 투자 환경, 국제기구와의 협력 구조 등을 종합적으로 고려한 구체적 재원 조달 모델 설계가 필요하다.

넷째, 민간·시민사회와의 연계 부족이다. 한-아세안 해양협력은 정부 차

원의 정책과 사업에 집중되어 왔으며, 기업, 학계, 시민사회의 참여는 제한적이었다. 본 연구 또한 이들 행위자의 참여 메커니즘을 충분히 반영하지 못하였다. 앞으로는 민간 부문의 혁신적 기술, 지역 공동체의 참여, 학계의 연구 네트워크를 제도적으로 연계할 수 있는 방안을 모색해야 한다.

다섯째, 법·제도적 측면의 보완 필요성이다. 본 연구는 기본 협정 체결, 제도화된 협력체계 마련을 제안했으나, 실제 협정 체결 과정에서의 외교적 난제, 국내 법령 정비, 국회 비준 절차 등 법적·절차적 과제까지 구체적으로 검토하지는 못했다. 후속 연구에서는 제도화의 실현 가능성과 단계적 추진 방안을 세밀히 다루는 것이 필요하다.

향후 연구는 이러한 한계를 극복하기 위해 몇 가지 방향으로 나아가야 한다. 첫째, 아세안 회원국별 수요 매트릭스를 구축하고 분야별 협력 우선순위를 도출하여 맞춤형 협력 모델을 개발해야 한다. 둘째, 협력사업의 효과성을 검증하기 위한 성과 평가 지표와 모니터링 시스템을 마련하고, 이를 제도적 평가 체계와 연계해야 한다. 셋째, 블렌디드 파이낸스, 블루본드, 공동기금 등 재원 조달 메커니즘을 구체화하고 실행 시나리오를 제시하여 협력의 재정적 지속가능성을 보장해야 한다. 넷째, 민간기업, 시민사회, 지역 공동체, 학계 등 다양한 행위자의 참여를 제도적으로 보장하는 개방형 협력 플랫폼을 구축해야 한다. 마지막으로, 법·제도적 기반을 강화하기 위해 기본 협정 체결, 국내 법령 정비, 제도적 컨트롤타워 구축 방안을 단계적으로 구체화할 필요가 있다.

결론적으로, 향후 연구는 아세안의 전략적 비전과 한국의 해양 외교 목표를 정합적으로 연결하면서, 국가별 수요, 실증적 성과, 재원 메커니즘, 참여 확대, 제도화 전략을 균형 있게 반영해야 한다. 이를 통해 한-아세안 해양협력은 지속 가능하고 안정적인 협력체계로 발전할 수 있으며, 동아시아 해양질서의 안정과 블루이코노미 혁신, 기후·환경 대응을 동시에 견인하는 포괄적 성과를 창출할 수 있을 것이다.

참고문헌

국내 문헌

강영문(2014), 아세안의 변화와 한아세안 통상협력에 관한 연구, 통상정보연구, 16(2), pp. 3-22.

강택구·이상윤·심창섭·장훈·이정석(2020), 중국의 아세안 환경협력 분석을 통한 신남방정책 추진 방안 연구, 대외경제정책연구원.

곽성일·백용훈·이한우(2021), 한국-베트남 경제·사회 협력 30년: 지속가능한 미래 협력 방안 연구, 대외경제정책연구원.

관계 부처 합동(2022), 인도네시아 국가협력전략, 대한민국 정부.

관계 부처 합동(2022), 한국-싱가포르 디지털동반자협정(DPA) 상세설명자료, 관계 부처 합동.

구민교(2016), 미중 간의 신 해양패권 경쟁, 국제지역연구, 25(3), pp. 37-65.

김동수·정맥석·홍성표(2017), 중국의 해양전략과 연계한 중국방공식별구역(CADIZ) 운영 분석과 우리의 대응방안, 항공우주시스템공학회지, 11(2), pp. 35-42.

김수엽(2025), ESCAP-아세안/아세안국가 협력사업 현황과 미래 발전 방향(해양부분 협력을 중심으로), 전문가자문원고, 한국해양수산개발원 내부자료.

김유미·Md Nasrudin Md Akhir(2022), 지역경제통합의 가속화 가능성: 한국과 아세안 경제협력을 중심으로, 동남아연구, 32(1), pp. 195-226.

김재천(2022), 바이든 행정부의 인도태평양전략: 전략의 성격과 성패의 관건, 신아세아, 29(2), pp. 1-26.

김진영(2018), 세계금융위기 이후의 포스트 브레튼우즈 체제, 21세기정치학회보, 28(3), pp. 139-164.

대외경제정책연구원(2018), 한·태 수교 60주년 경제협력 평가와 신남방정책 협력과제, KIEP 기초자료 18-23, 대외경제정책연구원.

대한민국정부(2025), 국민이 주인인 나라 함께 행복한 대한민국-이재명정부 123대 국정과제.

라미령(2025), 한-아세안 경제협력 고도화 방안, KMI 전문가자문회의.

문진영·나승권·이재호·이성희·김은미(2019), 아세안 사회문화공동체와 한국의 분야별 협력방안, 대외경제정책연구원.

반길주(2022), 미중 전략적 경쟁과 동맹의 융합지정학: 쿼드와 오커스 동맹의 함의, 국제지역연구, 31(1), pp. 31-61.

배기현(2016), 호주와 일본의 대아세안 지원 협력 비교,국가안보와 전략, 16(3), pp. 189-224.

손혁상·이일청·정수빈(2020), 국제개발협력에서의 다자주의(Multilateralism) 위기에 대한 비판적 검토,국제정치논총, 60(2), pp. 53-86.

오승희(2024), 중국 일대일로 10년과 중일관계: 개발협력의 안보화와 중일협력의 새로운 과제,아세아리뷰, 14(2), pp. 163-196.

외교부(2022), 캄보디아 개황.

외교부(2022), 태국 개황.

외교부(2023), 한-아세안 연대구상(KASI).

외교부(2024), 라오스 개황.

외교부(2024), 싱가포르 개황.

외교부(2024), 아세안 개황.

용호걸(2017), 중국과 일본의 해양정책 비교연구 – 육해총괄(陆海统筹) vs. 해양입국(海洋立國)을 중심으로 –, 석사학위논문, 고려대학교 대학원.

이성우 외(2024), 한-북미 무역구조 분석 및 물류공급망 변화 대응방안 연구, 한국해양수산개발원.

이신화·박재적(2021), 미·중 패권경쟁시대 인태 지역의 자유주의 국제질서: 도전과 전망,국제지역연구, 25(2), pp. 219-250.

이재현(2025.8.26), 아세안공동체비전 2045와 4대 전략계획이 한국의 아세안 정책에 주는 함의,아산정책연구원 이슈브리프, No. 2025-26.

이철웅(2022), 미래의 스마트항만, 싱가포르 TUAS 항만, AIF 전문가 오피니언, 대외경제정책연구원.

이혜경(2025), 미국의 파리협정 재탈퇴 의의와 시사점, 국회입법조사처,이슈와 논점.

정지원 외(2023), 대외정책과 연계성 제고를 위한 전략적 ODA 추진방식 개선방안 연구, 대외경제정책연구원.

정현욱 외(2022), 국가 해양전략 기본구상 연구, 한국해양수산개발원.

조원득(2024), 한-아세안 포괄적 전략 동반자 관계 격상 의미와 시사점, IFANS 2024-25, 국립외교원 외교안보연구소.

최원기(2023), 인도-태평양 전략과 한국의 지역적 역할 확대 추진 방향. 국립외교원 외교안보연구소, 정책연구시리즈 2022-20.

최인아 외(2024), 아세안의 대외협력 전략과 한-아세안 협력 고도화에 대한 함의, 대외경제정책연구원.

최인아·장한별(2023), 한-아세안 연대구상(KASI)의 주요내용과 대아세안 협력 전망, 세계경제포커스, 대외경제정책연구원.

한-아세안센터(2024), 2024 한-아세안 통계집.

해양수산부(2023), 제4차 UN Ocean Conference 추진계획(안).

해양수산부(2024), '25년 해양수산 ODA 사업 참고자료.

해양수산부(2025), Korea Blue Action Plan.

AIF(2024), 동남아시아 국가, 저출산 고령화 사회로 진입… 국가적 도전과제로 작용, 월간특집이슈, 2024년 7월호, AIF.

COBSEA(2025.9), UNEP COBSEA-ASEAN Cooperation 한국해양수산개발원 전문가 자문원고.

KOICA(2020), 필리핀 해양 쓰레기 관리 역량강화 사업 (2021-2025/770만불) 집행계획(안) v.1.

KOICA(2022), 인도네시아 하천 쓰레기 자원화를 통한 해양플라스틱 쓰레기 저감사업 (2021-2025/250만 불) 집행계획(안) v.2.

KOTRA(2024), 2025 필리핀 진출전략 (KOTRA자료 24-190).

Sinha, S.(2024), 대한민국의 인도-태평양 전략 [Republic of Korea's Indo-Pacific Strategy] (KIMS Periscope No. 361). Korea Institute for Maritime Strategy.

국외 문헌

Abatable(2024.12.), The opportunity for carbon markets in ASEAN: National and regional policy considerations to aid development and increase interconnectivity. Abatable; ASEAN Alliance on Carbon Markets.

ASEAN(2018.1.25), ASEAN Declaration on Cruise Tourism by ASEAN Tourism Ministers.

ASEAN(2019.6.23), ASEAN Outlook on the Indo-Pacific.

ASEAN(2020.11.12), Chairman's statement of the 23rd ASEAN-China summit.

ASEAN(2021), ASEAN-India Joint Statement on Cooperation on the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific for Peace, Stability, and Prosperity in the Region.

ASEAN(2021.10.26.), Chairman's statement of the 24th ASEAN-China summit.

ASEAN(2022.11.11.), Chairman's statement of the 25th ASEAN-China summit.

ASEAN(2022.11.11.), ASEAN Leaders' Declaration on Mainstreaming Four Priority Areas of the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific within ASEAN-led Mechanisms.

ASEAN(2023), ASEAN-India Joint Statement on Maritime Cooperation.

ASEAN(2023.9.6.), Chairman's statement of the 26th ASEAN-China summit.

ASEAN(2024), Overview ASEAN-India Comprehensive Strategic Partnership.

ASEAN(2024), Overview of ASEAN-Japan Comprehensive Strategic Partnership.

ASEAN(2024.10.10.), Chairman's statement of the 27th ASEAN-China summit.

ASEAN(2025), Plan of Action to Implement the ASEAN-Australia Comprehensive Strategic Partnership (2025-2029).

ASEAN(2025), ASEAN Connectivity Strategic Plan 2026-2035.

ASEAN(2025.5.26.), ASEAN Economic Community Strategic Plan 2026–2030.

ASEAN(2025.5.26.), ASEAN Community Vision 2045: Resilient, innovative, dynamic, and people-centred ASEAN, adopted at the 46th ASEAN Summit, Kuala Lum pur, Malaysia.

ASEAN(2025.10.28.), Chairman's statement of the 28th ASEAN-China summit.

ASEAN(2025.11.), Overview of ASEAN-European Union dialogue relations.

ASEAN-Korea Cooperation Fund(2024), ASEAN-Korea Cooperation Fund 2024 An nual Report, ASEAN Secretariat.

ASEAN & People's Republic of China(2021.11.22.), Joint statement of the ASEAN-China special summit to commemorate the 30th anniversary of ASEAN-China dialogue relations: Comprehensive strategic partnership for peace, security, prosperity and sustainable development.

ASEAN·ERIA(2023), ASEAN Blue Economy Framework, ASEAN·ERIA.

ASEAN·Republic of Korea(2025), Plan of Action to Implement the ASEAN-Republic of Korea Comprehensive Strategic Partnership (2026-2030).

ASEAN Secretariat(2018), Maritime Cooperation in ASEAN, ASEAN Secretariat.

ASEAN Secretariat(2019), ASEAN Cooperation on Environment – At A Glance, Jakarta: ASEAN Secretariat.

ASEAN Secretariat(2021), ASEAN Disaster Resilience Outlook: Preparing for a Future Beyond 2025.

ASEAN Secretariat(2021), ASEAN Regional Action Plan for Combating Marine Debris in the ASEAN Member States (2021-2025).

ASEAN Secretariat(2021), ASEAN State of Climate Change Report.

ASEAN Secretariat(2022), ASEAN framework on sustainable tourism development in the post COVID-19 era: Executive summary, ASEAN Secretariat.

ASEAN Secretariat(2022.11.12.), ASEAN-U.S. Leaders' Statement on the Establishm ent of the ASEAN-U.S. Comprehensive Strategic Partnership.

ASEAN Secretariat(2023), ASEAN Maritime Outlook, ASEAN Secretariat.

ASEAN Secretariat(2023. 2.4), Chairman's statement of the 26th meeting of ASEAN tourism ministers, 4 February 2023, Yogyakarta, Indonesia, Jakarta: ASEAN Secretariat.

ASEAN Secretariat(2023.7.14.), Plan of Action to Implement the ASEAN-United States Strategic Partnership (2021-2025) (Updated with Annex).

ASEAN Secretariat(2023.9.6.), ASEAN-U.S. Leaders' Statement on Cooperation on the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific.

ASEAN Secretariat(2025), Plan of Action to Implement the ASEAN–China Comprehensive Strategic Partnership (2026–2030).

ASEAN Secretariat(2025.10.), Overview: ASEAN-United States Comprehensive Strategic Partnership. ASEAN Secretariat Information Paper.

ASEAN Secretariat(2025.11.14.), Overview of ASEAN-China Comprehensive Strategic Partnership. ASEAN Secretariat Information Paper.

ASEAN Secretariat & European Union(2022), Plan of Action to Implement the ASEAN–EU Strategic Partnership (2023–2027)

ASEAN Secretariat & Government of Japan(2023), Implementation Plan of the Joint Vision Statement on ASEAN-Japan Friendship and Cooperation.

Asian Development Bank (2024.8.), Philippines, 2024–2029: Building strong foundations for a prosperous, inclusive, and climate-resilient future(Country Partnership Strategy).

ASWGFi(2020), SPA-Fisheries: Strategic Plan of Action on ASEAN Cooperation on Fisheries 2021-2025.

Aziz, F. M. M.(2025), A review on ASEAN blue economy framework: Instilling blue science, technology, and innovation for sustainable economic growth. In Proceedings of the 2nd International Conference on Administrative Science (ICAS 2024) (Advances in Economics, Business and Management Research, Vol. 941, pp. 214–224), Atlantis Press.

Aziz, S. N. A., & Basir, S. M.(2022), South China Sea: ASEAN mechanism on maritime disputes and the rise of Indo-Pacific region. Journal of Territorial and Maritime Studies, 9(2), pp. 65–82.

Bi, S.(2021), "Cooperation between China and ASEAN under the building of ASEAN Economic Community", Journal of Contemporary East Asia Studies, 10(1), pp. 83-107.

Brunai Ministry of Finance and Economy(2024), Gross Domestic Product 2024.

Cai, P.(2015), "China-ASEAN Maritime Cooperation: Process, Motivation, and Pros pects", China International Studies, 53, pp. 26-40.

Centre for International Law(CIL)(2019), Regional Cooperation for the Protection of the Marine Environment in Southeast Asia: Conference Report, National University of Singapore.

Chang, M. C.·Hirono, R.(1984), ASEAN-Japan Industrial Cooperation: An Overview, ASEAN Secretariat and Japan Institute of International Affairs.

Chen, P.(2019), "How to Create a Legal Mechanism for China-ASEAN Cooperation on Fisheries in the Context of the '21st Century Maritime Silk Road'", China Oceans Law Review, 2019(2), pp. 81-95.

Chinese Society of International Law(2018), The South China Sea arbitration awards: A critical study, Chinese Journal of International Law, 17(2), pp. 207–748.

Cosby, A. G.·Lebakula, V.·Smith, C. N.·Wanik, D. W.·Bergene, K.·Rose, A. N.·Swa nson, D.·Bloom, D. E.(2024), "Accelerating growth of human coastal popula tions at the global and continent levels: 2000–2018", Scientific Reports, 14, 22489, pp. 1-10.

CTI-CFF(2009), Regional Plan of Action, CTI-CFF Regional Secretariat.

Danila, N.·Aggarwal, P.(2022), "Foreign exchange market herd behaviour: empiric al study in ASEAN-5 countries", Journal of Economic and Administrative Sci ences, 38(3), pp. 490-502.

Dupont, P.(2021), The United States' Indo–Pacific Strategy and a Revisionist China: Partnering with Small and Middle Powers in the Pacific Islands Region, Issues & Insights, 21(2), pp. 1-40.

FAO(2023) Indonesia Blue Economy Roadmap.

GGGI(2024), Guideline of the BIMP-EAGA–the Republic of Korea (ROK) Cooperati on Fund (BKCF) Projects (2024).

Government of Malaysia(2004), Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004 (Act 633).

Hernandez, C. G.·Shuto, M.(2015), ASEAN-Japan Strategic Partnership in Southeast Asia: Socio-cultural Pillar, JIIA Paper.

Hosoya, Y.(2019), "FOIP 2.0: The Evolution of Japan's Free and Open Indo-Pacific Strategy", Asia-Pacific Review, 26(1), pp. 18-28.

Indeo, F.(2019), "ASEAN-EU energy cooperation: sharing best practices to impleme nt renewable energy sources in regional energy grids", Global Energy Interc onnection, 2(5), pp. 393-401.

Kipgen, N.(2020), "India–ASEAN relations: the initiatives, successes, and challenges", India Review, 19(3), pp. 207-222.

Lin, J.(2024), Advancing the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific beyond Indonesia's chairmanship, ISEAS–Yusof Ishak Institute, Perspective 2024(9).

Lombok, L. L.·Baliung, J. C. M.·Saroinsong, S. J. R.·Rumagit, H.·Tuwaidan, A. N.(2 024), "Navigating the Seas of Diplomacy: ASEAN's Role in Shaping the Indo-Pacific Outlook", Technium Social Sciences Journal, 64, pp. 62-67.

Lu, J.(2016), "The 21st Century Maritime Silk Road and China-ASEAN Industry Coop eration", International Journal of China Studies, 7(3), pp. 375-389.

Mallon, R., & Barkat, S.(2020.5.5), ASEAN–Australia Development Cooperation Pro gram II (AADCP II): Independent review report (IRR), ASEAN Secretariat.

Manullang, A. J.(2024), "Unraveling the Maintenance of Southeast Asia's Maritime Security: A Look into the ASEAN Maritime Outlook", Journal of Maritime Policy Science, 1(1), pp. 40-48.

Maruf, M.·Chang, Y. C.·Yang, L.(2024), "Managing institutional interlinkages for the protection of marine environment in the East Asian seas region and beyo nd: The case of marine plastic pollution", Ocean and Coastal Management, 255, 107232.

Morgan, P. J., et al.(2022), Blue economy and blue finance: Toward sustainable devel opment and ocean governance, Asian Development Bank Institute.

National Strategy Secretariat Office·Office of the National Economic and Social Development Board(2018), National Strategy 2018–2037 (Summary), Natio nal Strategy Secretariat Office·Office of the National Economic and Social Development Board.

Nesadurai, H. E. S.(2017), "ASEAN during the life of The Pacific Review: a balance sheet on regional governance and community building", The Pacific Revie w, 30(6), pp. 938-951.

Nhung, V. C.·Ven, L. P.(2025), "The causal relationship between government invest ment and economic development in ASEAN countries", International Journ al of Innovative Research and Scientific Studies, 8(1), pp. 158-167.

Ocón, D.·Bonet, L.(2024), Enhancing ASEAN-EU Relations through Cultural Coope ration: Realities and Unexplored Potential, Institut für Auslandsbeziehungen (IFA).

OECD(2025), The Ocean Economy to 2050.

Oh, D. H.·Gil, K. S.(2024), "Policy of Foreign Economic Cooperation of the Govern ment of the Republic of Korea with ASEAN", Eastern European Journal of Regional Studies, 10(1), pp. 84-100.

Pattiradjawane, R. L.·Soebagjo, N.(2016), "Establishing Maritime Diplomacy in Sou theast Asia: Balancing ASEAN Regional Interest in the Rise of Competing Great Power Rivalry", Global Journal of Human-Social Science: F Political Science, 16(4), pp. 1-15.

PEMSEA(2018), State of Oceans and Coasts of Indonesia.

Permanent Court of Arbitration. (2016.7.12),The South China Sea arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China): Award.

Petri, P. A.·Plummer, M. G.(2014), ASEAN Centrality and the ASEAN-US Economic Relationship (Policy Studies No. 69), East-West Center.

Pollution Control Department(2018), Thailand's Roadmap on Plastic Waste Manag ement 2018-2030, Pollution Control Department.

Ravenhill, J(1998), Adjusting to the ASEAN way. The Pacific Review, 11(2), pp. 267–289.

Republic of the Philippines, Department of Foreign Affairs. (2013.1.22), Statement on the arbitral proceedings against China to achieve a peaceful and durable solution to the dispute in the West Philippine Sea.Manila: Department of Foreign Affairs.

RPOA Secretariat(2007), Regional Plan of Action (RPOA) to Promote Responsible Fishing Practices including Combating IUU Fishing in the Region, RPOA Sec retariat.

Seah, S. et al.(2024), The State of Southeast Asia: 2024 Survey Report, ISEAS–Yusof Ishak Institute.

Shi, X.·Malik, C.(2013), Assessment of ASEAN Energy Cooperation within the ASEA N Economic Community (ERIA Discussion Paper Series No. 2013-37), Econ omic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA).

Sikri, R.(2009), "India's 'Look East' Policy", Asia-Pacific Review, 16(1), pp. 131-145.

Sundram, P.(2025), "Network governance in ASEAN: fostering regional cooperation and integration", Frontiers in Political Science, 7, 1434595.

Takahashi, W.(2001), Environmental Cooperation in Southeast Asia (ASEAN), IGES, unpublished manuscript/draft.

Tampubolon, R.·Perwita, A. A. B.·Timur, F. G. C.(2024), "The Role of ASEAN in Esta blishing Regional Maritime Security", International Journal of Progressive Sciences and Technologies (IJPSAT), 42(2), pp. 377-381.

Tang, S., et al.(2022), Marine protected area in Southeast Asia: A brief look into the current landscape, key benefits, and challenges (Report No. IGSC WP 2022-001), Sunway Institute for Global Strategy & Competitiveness.

Tay, S. S. C.·Lee, C. C.·Yi, L. X.(2017), "ASEAN Approaches to Environmental Protec tion and Sustainable Development: Cooperating across Borders, Sectors, and Pillars of Regional Community", in Global Megatrends: Implications for the ASEAN Economic Community, pp. 67-91.

Wallis, J., & Batley, J. (Eds.)(2020), How does the 'Pacific' fit into the 'Indo-Pacific'? The changing geopolitics of the Pacific Islands. Security Challenges, 16(1), pp. 2–10.

한-아세안 정상회의 의장성명

외교부(2004), Chairman's Statement of the 8th ASEAN + Republic of Korea Summit Vientiane, 30 November 2004, "Deepening ASEAN-Republic of Korea Relationship".

외교부(2005), Chairman's Statement of the Ninth ASEAN-Republic of Korea Summit Kuala Lumpur, 13 December 2005.

외교부(2007), Chairman's Statement of the Tenth ASEAN-Republic of Korea Summit, Cebu 14 January 2007.

외교부(2007), Chairman's Statement of the 11th ASEAN-Republic of Korea Summit Singapore, 21 November 2007.

외교부(2009), Chairman's Statement of the 12th ASEAN-ROK Summit Cha-am Hua Hin, Thailand, 24 October 2009.

외교부(2009) Joint Statement of the ASEAN-Republic of Korea Commemorative Summit Jeju Island, Republic of Korea, 2 June 2009.

외교부(2010), Chairman's Statement of the 13th ASEAN-Republic of Korea (ROK) Summit Ha Noi, 29 October 2010.

외교부(2011), Chairman'S Statement of the 14th ASEAN-Republic of Korea (ROK) Summit Bali, Indonesia, 18 November 2011, "ASEAN Community in a Global Community of Nation".

외교부(2012), Chairman'S Statement of the 15th ASEAN-Republic of Korea Summit Phnom Penh, 19 November 2012, "ASEAN: One Community, One Destiny"

외교부(2013), Chairman's Statement of the 16th ASEAN-Republic of Korea (ROK) Summit Bandar Seri Begawan 9 October 2013

외교부(2014), Joint Statement of the ASEAN-ROK Commemorative Summit on the 25th Anniversary of the ASEAN-ROK Dialogue Relations: Our Future Vision of ASEAN-ROK Strategic Partnership "Building Trust, Bringing Happiness".

외교부(2015), Chairman'S Statement of the 17th ASEAN-Republic of Korea Summit Kuala Lumpur, 22 November 2015, "Our People, Our Community, Our Vision".

외교부(2016), Chairman's Statement of the 18th ASEAN-Republic of Korea Summit 7 September 2016, Vientiane, Lao Pdr, "Turning Vision into Reality for a Dynamic ASEAN Community".

외교부(2017), Chairman's Statement of the 19th ASEAN-Republic of Korea Summit 13 November 2017, Manila, Philippines, "Partnering for Change, Engaging the World".

외교부(2018), Chairman's Statement of the 20th ASEAN-Republic of Korea Summit Singapore, 14 November 2018

외교부(2019) Co-Chairs' Statement of the 2019 ASEAN-Republic of Korea Commemorative Summit "Partnership for Peace, Prosperity for People".

외교부(2020), Chairman'S Statement of the 21st ASEAN-Republic of Korea Summit Viet Nam, 12 November 2020.

외교부(2021), Chairman'S Statement of the 22nd ASEAN-Republic of Korea Summit (videoconference), 26 October 2021.

외교부(2022), Chairman'S Statement of the 23rd ASEAN-Republic of Korea Summit Phnom Penh, Cambodia, 11 November 2022.

외교부(2023), Chairman's Statement of the 24th ASEAN-Republic of Korea Summit Jakarta, Indonesia 6 September 2023.

외교부(2024), Chairman's Statement of the 25th ASEAN-Republic of Korea Summit To Commemorate The 35th Anniversary Of Dialogue Relations Vientiane, Lao Pdr 10 October 2024.

인터넷 자료

강호상(2024.12.17.), 기후변화 대응 자연기반해법: 맹그로브숲 복원과 블루카본, BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund(BKCF) 심층탐구, https://bimp-korea.org (검색일: 2025.9.10.)

경제외교 활용포털(2018.6.5), 한-필리핀 항만 건설 사업 EDCF 차관계약 체결, https://president.globalwindow.org/kz.info.MouDetail.do?mou_seq=1206 (검색일: 2025.9.10.)

국가물류통합정보센터, 국가물동량 통계, https://www.nlic.go.kr/nlic/seaNationGtqy.action (검색일: 2025.9.10.)

국방부 보도자료(2018.9.12.) 서울안보대화 계기, 한-브루나이 국방협력 양해각서(MOU) 체결, https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156294878(검색일: 2025.5.15)

기획재정부, 시사경제용어사전: 인구고령화(고령, 초고령화), https://www.moef.go.kr/sisa/dictionary/detail?idx=2047 (검색일: 2025.4.28.)

뉴스1(2023.3.14.), 軍, 동남아 등 ADMM-Plus 참가국들과 '해양안보훈련' 실시, https://www.news1.kr/diplomacy/defense-diplomacy/4980859 (검색일: 2025.9.9.)

대통령실(2025.8.7.), [VNA(Vietnam News Agency)] 한·베트남 정상회담, 양국 관계의 새 장을 열다. https://www.president.go.kr/president/speeches/YcNkhaKb (검색일: 2025. 9. 15)

대한민국 정책브리핑(2021.9.6), 신(新)남방정책, https://www.korea.kr/special/policyCurationView.do?newsId=148853887(검색일: 2025.5.15.)

동아시아연구원(2024.12.19.), 트럼프 2기 행정부의 외교정책 전망: 외교정책결정집단을 중심으로, https://nsp.nanet.go.kr/plan/subject/detail.do?nationalPlanControlNo=PLAN0000050017&utm_source=chatgpt.com (검색일: 2025.9.11.)

매일경제(2019.4.28.), 부산·싱가포르 해상서 韓 포함 12개국 연합해상훈련 실시, https://www.mk.co.kr/news/politics/8793108 (검색일: 2025.9.9.)

물류신문(2012.3.23.), 국토부, 필리핀·캄보디아 항만 개발협력 나서, https://www.klnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=103746 (검색일: 2025.5.7.)

물류신문(2017.12.15.), 김영춘 해수부 장관, 싱가포르서 항만해운 협력 논의, https://www.klnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=116565 (검색일: 2025.5.7.)

防衛省, 多角的·多層的な安全保障協力, https://www.mod.go.jp/j/approach/exchange/index.html(검색일: 2025.8.20.)

서울대학교 아시아연구소 동남아시아센터(2014.9.1.), [말레이시아] 해양플랜트 산업 경쟁력 높이는 말레이시아, 동남아시아의 오늘(최신뉴스 및 동향), http://seacenter.snuac.ac.kr/?p=1310(검색일: 2025.9.11.)

서정인(2006.4.14.), [기고문] 한·인도네시아 전략적 동반자 관계 구축, https://bel.mofa.go.kr/www/brd/m_4095/view.do?seq=301837(검색일: 2025.5.14.)

세계법제정보센터, https://world.moleg.go.kr/web/wli/nationReadPage.do?ISO_NTNL_CD=BN&utm_source=chatgpt.com(검색일: 2025.5.15.)

수산물수출정보포털, 국내 수출입통계, https://www.kfishinfo.co.kr/fisheryStatistics/domesticExImTrend.do (검색일: 2025.9.10.)

연합뉴스(2022.8.22.), 해군, 미국 주도 동남아 해상보안훈련에 첫 인력 파견, https://v.daum.net/v/20220822151321726?f=p (검색일: 2025.9.9.)

연합뉴스(2023.6.4.), 인니 다국적 해군 훈련에 한·미·중·러 등 36개국 참가, https://www.yna.co.kr/view/AKR20230604020900104 (검색일: 2025.9.9.)

연합뉴스(2025.2.11.), 해군·해병대, 태국서 '코브라골드' 다국적 연합훈련 참가, https://www.yna.co.kr/view/AKR20250201031500504 (검색일: 2025.9.9.)

외교부 보도자료(2013.5.6.), 제3차 아세안 지역안보포럼 재난구호훈련(ARF DiREx) 공동 주최, https://www.mofa.go.kr/brd/m_4080/view.do?seq=346105&page=1231&item=10 (검색일: 2025.9.5.)

외교부 보도자료(2021.3.21.), 미얀마 정세 관련 우리 정부 대응 조치, https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=371001&page=3&pitem=10 (검색일: 2025.5.10)

외교부 보도자료(2022.9.21.), 한-필리핀 해양대화 출범(9.21), https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156526893&call_from=seoul_paper (검색일: 2025.9.10.)

외교부 보도자료(2023.10.5.), 제1차 한-말레이시아 기후변화 대화 개최, https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=374166&page=1&pitem=10 (검색일: 2025.5.10.)

외교부 보도자료(2023. 6.23), 한-베트남 '포괄적 전략 동반자 관계' 이행을 위한 행동계획 주요내용, https://overseas.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=373830 (검색일: 2025. 9. 15)

외교부 보도자료(2023.10.12.), 제2차 한-필리핀 해양대화 개최(10.12.) 결과, https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4076/view.do?seq=370322&page=135 (검색일: 2025.9.10.)

외교부 보도자료(2024.3.15.), 제1차 한-베트남 해양대화 개최(3.15.), https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=374746 (검색일: 2025.9.10.)

외교부 보도자료(2024,9.2.), 제2차 한-말레이시아 기후변화 대화 개최, https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=375338&page=1&pitem=10 (검색일: 2025.5.10.)

외교부 보도자료(2024.11.11.), 제3차 한-필리핀 해양대화 개최(11.11.) 결과, https://overseas.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=375618 (검색일: 2025.9.10.)

외교부(2024.11.26), 대한민국과 말레이시아 간 전략적 동반자 관계 수립에 관한 공동성명, https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_26779/view.do?seq=670 (검색일: 2025.5.10.)

외교부, 라오인민민주공화국 국가·지역 정보, https://www.mofa.go.kr/www/nation/m_3458/view.do?seq=1 (검색일: 2025.4.28.)

외교부, 싱가포르공화국 국가·지역 정보, https://www.mofa.go.kr/www/nation/m_3458/view.do?seq=25(검색일: 2025.4.28.)

외교부, 아세안 개요, https://www.mofa.go.kr/www/wpge/m_3921/contents.do (검색일: 2025.4.20.)

외교부, 캄보디아왕국 국가·지역 정보, https://www.mofa.go.kr/www/nation/m_3458/view.do?seq=29 (검색일: 2025.4.28.)

외교부, 태국 국가·지역 정보, https://www.mofa.go.kr/www/nation/m_3458/view.do?seq=32(검색일: 2025.4.28.)

외교부, 필리핀공화국 국가·지역 정보, https://www.mofa.go.kr/www/nation/m_3458/view.do?seq=40(검색일: 2025.9.11.)

주베트남 대한민국 대사관, 베트남 개관, https://vn.mofa.go.kr/vn-ko/wpge/m_22685/contents.do (검색일: 2025.5.15)

최병일(2020.1.), 무역 전쟁의 시대 존폐 기로에 선 WTO, 뉴노멀의 부상. 『통상』, 2020년 1월호, https://tongsangnews.kr/webzine/200201/sub1_2.html (검색일: 20

25.3.12.)

쿠키뉴스(2025.9.8.), 해병대, 인도네시아 다국적 연합훈련 '슈퍼가루다실드 2025' 첫 참가, https://www.kukinews.com/article/view/kuk202509080143 (검색일: 2025.9.9.)

한국무역협회(2022.8.16), 베트남, 해양경제클러스터 7곳 2030년까지 조성, https://www.kita.net/board/totalTradeNews/totalTradeNewsDetail.do?no=%2070000&siteId=1 (검색일: 2005. 5.15)

한국무역협회(2023.7.11), 무역뉴스, https://www.kita.net/board/tradeNews/tradeNewsDetail.do?no=1834766 (검색일: 2025.3.12.)

한-아세안센터, 한-아세안 통계, https://www.aseankorea.org/main/centerStatistics/centerStatistics_list.do (검색일: 2025.5.8.)

해사신문(2025.1.19.), 캄보디아 항만 물동량 급증세…시하누크빌항, 100만TEU 첫 돌파, http://www.haesanews.com/news/articleView.html?idxno=131378 (검색일: 2025.5.7.)

해양경찰청 보도자료(2018.9.3.), 아시아 8개국 해양경찰관, 대한민국 해양경찰을 배우다!, https://www.kcg.go.kr/kcg/na/ntt/selectNttInfo.do?nttSn=4648 (검색일: 2025.9.11.)

해양경찰청 보도자료(2023.3.21.), 한-싱가포르 해양안보 협력 대응 강화, https://www.innovation.go.kr/ucms/bbs/B0000037/view.do?nttId=11551&menuNo=300083&pageIndex=1 (검색일: 2025.5.7.)

해양경찰청 보도자료(2023.9.18.), 해양경찰청, 인도네시아 해경에 최고 수준의 수색구조 경험과 노하우 전수에 앞장선다, https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156590796 (검색일: 2025.9.10.)

해양수산부 (2022.5.24.), 2022년도 우리부 자체 ODA 사업현황, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=46207(검색일: 2025.5.14.)

해양수산부 보도자료(2017.6.12.), 태국 공무원, 선진 조업감시기술 배우러 한국 찾는다, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=16472&bbsSeq=10 (검색일: 2025.9.10.)

해양수산부 보도자료(2017.7.3.), 해수부, 캄보디아에 해양환경관리 노하우 전수, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=16709&bbsSeq=10

(검색일: 2025.5.7.)

해양수산부 보도자료(2018.9.11.), 우리나라 선진 조업감시시스템 베트남에 전수한다, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=23381&bbsSeq=10 (검색일: 2025.9.10.)

해양수산부 보도자료(2019.2.13.), 한-라오스, 항만 개발협력 강화하기로, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=24788&menuSeq=971&bbsSeq=10 (검색일: 2025.5.7.)

해양수산부 보도자료(2019.11.26.), 한-라오스 항만운영 정보화 협력 강화한다, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=27987&bbsSeq=10 (검색일: 2025.5.7.)

해양수산부 보도자료(2022.2.22.), 베트남 블루카본에 선진 수산물 양식기술 더하기, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=45043&menuSeq=971&bbsSeq=10 (검색일: 2025.9.15.)

해양수산부 보도자료(2022.8.31.), 해수부, 싱가포르와 탈탄소·해양디지털 협력 강화, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=47139&menuSeq=971&bbsSeq=10 (검색일: 2025.5.7.)

해양수산부 보도자료(2024.9.26.), 버려지는 어구 줄이고, 회수는 최대로: '27년부터 '바닷속 폐어구 발생≤수거' 목표, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=58765&menuSeq=971&bbsSeq=10 (검색일: 2025.9.10.)

해양수산부 보도자료(2024.11.22.), 한-싱가포르, 국제해사분야 공조 강화, https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=59347&bbsSeq=10&menuSeq=971 (검색일: 2025.5.7.)

해양환경정보포털, 해양보호구역이란, https://meis.go.kr/mes/marineSanctuary/view1.do (검색일: 2025.9.20)

해외직접투자통계, 해외투자 통계비교, https://stats.koreaexim.go.kr/sub/interregionalStatistics.do (검색일: 2025.4.28.)

해외항만 개발서비스, https://www.coscop.or.kr/coscop/cooperativeProject.do#none (검색일: 2025.9.10.)

해운산업신문(2006.3.23.), 캄보디아 최대항만, 부산항과 협력 강화, https://www.cargotimes.net/news/articleView.html?idxno=6694 (검색일: 2025.5.7.)

행정안전부 보도자료(2011.10.21), 한-브루나이 전자정부 협력사업 본격화, https://www.mois.go.kr/frt/bbs/type010/commonSelectBoardArticle.do?bbsId=BBSMSTR_000000000008&nttId=28533 (검색일: 2025.1.15.)

ADMM (2020.3.11.), ADMM-Plus Experts' Working Groups. https://admm.asean.org/index.php/2012-12-05-19-08-20/admm-plus-experts-working-groups.html(검색일: 2025.9.3.)

AIF 아세안 뉴스브리핑(2023.12.6.), 캄보디아, EU로부터 수산업 개혁에 필요한 자금 지원받게 돼, https://www.kiep.go.kr/aif/newsBriefDetail.es?systemcode=03&brdctsNo=357541&mid=a30100000000 (검색일: 2025.5.7.)

AKCF(2024.9.5.), [Project] ASEAN - Korea Cooperation on Methane Mitigation, https://www.aseanrokfund.com/our-works/project-asean-korea-cooperation-on-methane-mitigation (검색일: 2025.9.3.)

Al Jazeera(2023.11.7.), Russia and Myanmar start first maritime exercises. https://www.aljazeera.com/news/2023/11/7/russia-and-myanmar-start-first-maritime-exercises(검색일: 2025.9.7.)

APEC(2019.8.29-30.), APEC Roadmap on Combating Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing. Third Senior Officials' Meeting, Puerto Varas, Chile, 29–30 August 2019. https://www.apec.org/meeting-papers/annual-ministerial-meetings/2019/2019_amm/annex-(검색일: 2025.8.29.)

Arbiol, J.·Minh, P. Q.(2025.4.28.), Combating Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in the ASEAN Region, The ASEAN Magazine, https://theaseanmagazine.asean.org/article/combating-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-in-the-asean-region/ (검색일: 2025.9.1.)

ASEAN Centre for EnergyCleaner Energy Future Initiative for ASEAN (CEFIA), https://aseanenergy.org/in-service/cleaner-energy-future-initiative-for-asean-cefia/(검색일: 2025.5.10.)

ASEAN ENMAPS, About the Project, https://enmaps.aseanbiodiversity.org/about-the-project/ (검색일: 2025.9.20.)

ASEAN(2012.10.9.), Chairman's Statement, 1st Expanded ASEAN Maritime Forum, Manila. https://asean.org/chairmans-statement-1st-expanded-asean-maritime-forum-manila/(검색일: 2025.9.3.)

ASEAN(2025.5.21.), ASEAN, Japan, and UNDP Launch Blue Carbon and Finance Profiling Project to Accelerate Sustainable Blue Economy in Southeast Asia, https://asean.org/asean-japan-and-undp-launch-blue-carbon-and-finance-profiling-project-to-accelerate-sustainable-blue-economy-in-southeast-asia/ (검색일: 2025.9.20.)

ASEAN(2025.6.26.), ASEAN and Japan Strengthen Ties to Advance Comprehensive Strategic Partnership, https://asean.org/asean-and-japan-strengthen-ties-to-advance-comprehensive-strategic-partnership/ (검색일: 2025.8.20.)

ASEAN, ASEAN Ministers on Agriculture and Forestry (AMAF), https://asean.org/tag/asean-ministers-on-agriculture-and-forestry-amaf/ (검색일: 2025.9.3.)

ASEAN, ASEAN Socio Cultural Community: Environment, https://asean.org/our-communities/asean-socio-cultural-community/environment/ (검색일: 2025.9.3.)

ASEAN, The Founding of ASEAN, https://asean.org/the-founding-of-asean/ (검색일: 2025.4.24.)

ASEAN, Fisheries Cooperation, https://asean.org/our-communities/economic-community/enhanced-connectivity-and-sectoral-development/asean-food-agriculture-and-forestry/fisheries-cooperation/ (검색일: 2025.9.3.)

ASEAN-CRN, ASEAN Climate Resilience Network Platform, https://asean-crn.org/asean-climate-resilience-network-asean-crn-platform-regional-exchange/ (검색일: 2025.9.20.)

ASEANstats, ASEAN GDP, Annual, https://data.aseanstats.org/asean-gdp-annual (검색일: 2025.10.6.)

Australian Mission to ASEAN, Australian Mission to ASEAN, https://asean.mission.gov.au/aesn/CSP.html (검색일: 2025.4.14.)

Australian Mission to ASEAN, Cooperation Programs, https://asean.mission.gov.au/aesn/cooperationprograms2.html (검색일: 2025.4.10.)

Aving(2008.7.7.), 한국-브루나이, 우정협력 MOU 체결, https://kr.aving.net/news/articleView.html?idxno=92390 (검색일: 2025.5.15)

Báo Kinh tế và Đô thị(2024.12.19), 베트남의 기후 변화와 대응 사례, https://www.vietnam.vn/ko/bien-doi-khi-hau-va-cau-chuyen-ung-pho-tu-viet-nam (검색일: 2025.5.15)

BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund . BIMP-EAGA-ROK Cooperation Fund 공식 홈페이지. https://bimp-korea.org(검색일: 2025.9.8.)

BKCF, 브루나이 개요https://www.bimp-korea.org/information_test/brunei.php (검색일: 2025.4.1.)

Blue Carbon Initiative, About Blue Carbon, https://www.thebluecarboninitiative.org/about-blue-carbon (검색일: 2025.7.28.)

BRI Environmental Big Data Platform, Brunei, https://eng.greenbr.org.cn/dc/brunei/(검색일: 2025.5.15.)

Britannica, Philippine, https://www.britannica.com/place/Philippines?utm (검색일:2025.09.11.)

Britcham Indonesia(2025.3.3), Indonesia Can be Global Cruise Hub: Deputy Minister, https://britcham.or.id/indonesia-can-be-global-cruise-hub-deputy-minister/ (검색일: 2025.5.13.)

CarbonCredits.com. . The importance of blue carbon credits. https://carboncredits.com/the-importance-of-blue-carbon-credits/(검색일: 2025.7.28.)

CIA, The World Factbook: Brunei, https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/brunei/(검색일: 2025.5.15.)

CIA, The World Factbook: Cambodia, https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/cambodia/ (검색일: 2025.4.28.)

CIA, The World Factbook: Laos, https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/laos/ (검색일: 2025.4.28.)

CIA, The World Factbook: Singapore, https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/singapore/ (검색일: 2B025.4.28.)

CIA, The World Factbook: Thailand, https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/thailand/ (검색일: 2025.4.28.)

Conservation International., International Blue Carbon Institute (IBCI), https://www.conservation.org/ibci(검색일: 2025.7.28.)

Đảng Cộng Sản(2024.10.4.), 베트남 해양 경제의 자원, 환경 및 지속 가능한 개발을 보호합니다. Vietnam.vn. https://vietnam.vn/ko/bao-ve-tai-nguyen-moi-truong-phat-trien-ben-vung-kinh-te-bien-viet-nam (검색일: 2025.5.15)

Department of Marine Administration, Myanmar. World Maritime Day 2024 celebration report. https://dma.gov.mm/(검색일: 2025.9.11.)

EAF Editors(2024.8.12.), ASEAN centrality: Use it or lose it, East Asia Forum, https://eastasiaforum.org/2024/08/12/asean-centrality-use-it-or-lose-it/ (검색일: 2025.9.1.)

EMERiCs(2023.12.1.), 이슈트렌드, 브루나이, 중국과 정상회담… 남중국해 평화 및 경제 투자 협력 강화하기로. https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?brdctsNo=357286&mid=a10200000000&search_option=&search_keyword=&search_year=&search_month=&search_tagkeyword=&systemcode=03&search_region=&search_area=&currentPage=2&pageCnt=10 (검색일: 2025.5.15)

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Asia.(2024.2.14.), Map of the geopolitical competition in the Indo-Pacific, https://asia.fes.de/news/geopolitical-competition-indo-pacific.html(검색일: 2025.12.5.)

Government of Brunei Darussalam . Wawasan Brunei 2035, https://www.gov.bn/SitePages/Wawasan%20Brunei%202035.aspx(검색일: 2025.5.15.)

Green Climate Fund(2022), 2021 Annual Results Report. Incheon, Republic of Korea: Green Climate Fund.

Heydarian, R. J. (2025. 8.12), Middle-power diplomacy in the age of great-power competition: Japan, the Philippines, and the South China Sea disputes. Journal of Indo-Pacific Affairs. https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/4266918/middle-power-diplomacy-in-the-age-of-great-power-competition-japan-the-philippi/(검색일: 2025.8.20.)

IMF, GDP per capita, https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD (검색일: 2025.4.28.)

Indo-Pacific Defense Forum, https://ipdefenseforum.com/ (검색일: 2025.10.12.)

KDI 경제교육정보센터(2019.9.4.), 한·미얀마, 항만 개발협력 위해 손 잡아, https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=192120&topic=(검색일: 2025.5.10.)

KIORC, Dialogues: Joint Commission Meeting, https://kiorcc.org/meetings/ (검색일: 2025.9.10.)

Korea.net.(2019.11.26.), Korea, Indonesia conclude CEPA negotiations. https://korea.net/NewsFocus/policies/view?articleId=179891(검색일: 2025.5.14).

KOTRA 해외시장뉴스(2024.7.18.), 최신 통계치를 통해 알아보는 베트남-①인구편, https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=80&CONTENTS_NO=2&bbsGbn=242&bbsSn=242&pNttSn=217407 (검색일: 2025.5.15)

KOTRA 해외시장뉴스(2024.7.29.), 최신 통계치를 통해 알아보는 베트남-②경제편, https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=80&CONTENTS_NO=2&bbsGbn=242&bbsSn=242&pNttSn=217892(검색일: 2025.5.15)

K-stat,, 국가수출입, https://stat.kita.net/stat/kts/ctr/CtrTotalImpExpList.screen (검색일: 2025.4.28.)

Macquarie Group(2025.7.10.), Opportunity opens up in one of Southeast Asia's most dynamic economies — the Philippines, https://www.macquarie.com/us/en/insights/opportunity-opens-up-in-one-of-southeast-asias-most-dynamic-economies-the-philippines.html(검색일:2025.9.11.).

MEPSEAS, Strategic Partners, https://mepseas.imo.org/about/partners (검색일: 2025.9.3.)

Middlemiss, N.(2022,9.13.), Brunei Darussalam, Shipping Today & Yesterday, https://shippingtandy.com/features/brunei-darussalam/(검색일: 2025.5.15.)

Ministry of Foreign Affairs of Japan(2023.11.28.), New plan for a "Free and Open Indo-Pacific (FOIP)". https://www.mofa.go.jp/fp/pc/page3e_001336.html (검색일: 2025.8.20.)

Ministry of Foreign Affairs of Japan, Japan's Cooperation Projects on the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific (AOIP), https://www.mofa.go.jp/files/100420035.pdf (검색일: 2025.8.20.)

MOFA 인사이트(2023), 제2차 한-필리핀 해양대화 개최, https://opendata.mofa.go.kr/mofapress/view.do?uri=http%3A%2F%2Fopendata.mofa.go.kr%2Fmofapress%2Fresource%2FPress%2F374192 (검색일: 2025.5.10.)

Myanmar Now(2025.7.1.), Myanmar Junta restricts maritime work for people over 25, https://myanmar-now.org/en/news/myanmar-junta-restricts-maritime-work-for-people-over-25/?utm_source=(검색일: 2025.9.11.)

Myanmar(2024.8.8.), The Republic of the Union of Myanmar Ministry of Information, https://www.moi.gov.mm/moi:eng/article/15031(검색일: 2025.9.11.)

NIVA, ASEANO 2, https://www.niva.no/en/projects/aseano (검색일: 2025.9.3.)

Ocean Decade(2024.12.10.), 2024 ECOP Malaysia Report, 2024. https://oceandecade.org/ko/publications/2024-ecop-malaysia-report/(검색일: 2025.9.11.)

ODA 통합누리집, 인도네시아, https://www.odakorea.go.kr/kor/info/country?viewType=main&ctryCode=IDN (검색일: 2025.3.30.)

PADI(2019.2.20), Unique Marine Life in Malaysia: What to See and When to Go, 2024. https://blog.padi.com/ko/unique-marine-life-in-malaysia-what-to-see-and-when-to-go/(검색일: 2025.9.11.)

PEMSEA. Who we are. https://www.pemsea.org/who-we-are (검색일: 2025.9.4)

PhilAtlas, Philippine, https://www.philatlas.com/philippines.html?utm(검색일: 2025.9.11.)

Port Economics, Management and Policy,Shipping Lanes and Strategic Passages in Pacific Asia, https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/shipping-lanes-strategic-passages-pacific-asia/ (검색일자: 2025.3.17.)

RPOA-IUU, About Us, https://rpoaiuu.org/about-us/ (검색일: 2025.8.29.)

Russia and Myanmar start first maritime exercises(2023.11.7.), https://www.aljazeera.com/news/2023/11/7/russia-and-myanmar-start-first-maritime-exercises(검색일: 2025.9.7.)

Saran, S.(2024,1.1), 5 geopolitical questions for 2025, World Economic Forum, https://www.weforum.org/stories/2024/11/5-geopolitical-questions-for-2025/(검색일: 2025.5.7.)

SEA-MaP, About Us, https://seamap-asean.org/about-us/ (검색일: 2025.7.28.)

Shiga, H. (2023.6.8.), Kishida's realism diplomacy: Japan's official development assistance strategy. Center for Strategic and International Studies (CSIS). https:

//www.csis.org/analysis/kishidas-realism-diplomacy-japans-official-development-assistance-strategy(검색일: 2025.8.20.)

Statistics Times(2025.1.31.), Population of Philippines, https://statisticstimes.com/demographics/country/philippines-population.php?utm(검색일:2025.09.11.)

Stop Illegal Fishing (2020.1.17.), ASEAN Network for Combating Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing established. Stop Illegal Fishing. https://stopillegalfishing.com/news/asean-network-for-combating-iuu-fishing-established/(검색일: 2025.8.29.)

Tey, A. (2023.6.2.), ASEAN in 2023: What to expect. Foreign Policy Research Institute (FPRI), https://www.fpri.org/article/2023/06/asean-in-2023-what-to-expect/(검색일:2025.10.13.)

The Coral Triangle, About, http://ctatlas.coraltriangleinitiative.org/About (검색일: 2025.9.20.)

The Guardian(2025.8.26.), Piracy and armed robbery surge in the straits of Malacca and Singapore – report, https://www.theguardian.com/world/2025/aug/26/piracy-straits-of-malacca-singapore-report (검색일: 2025.9.1.)

The Institute of Geoeconomics (IOG)(2025.3.4), Why ASEAN is crucial to a Free and Open Indo-Pacific. https://instituteofgeoeconomics.org/en/research/20250303 01/(검색일: 2025.8.20.)

The Japan Times(2023.4.6.), The Japan-Philippine-U.S. trilateral alliance in the making, https://www.japantimes.co.jp/opinion/2023/04/06/commentary/world-commentary/asia-pacific-trilateral-alliances/ (검색일: 2025.8.20.)

The Scoop(2025.3.7.), Bruei Darussalan's Economy Grew 4.2 Per Cent in 2024, https://thescoop.co/2025/03/07/brunei-economy-exceeds-expectations-with-4-2-growth-in-2024/(검색일: 2025.5.14.)

The White House(2025.1.1.), Imposing duties to address the flow of illicit drugs across our northern border, https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/02/imposing-duties-to-address-the-flow-of-illicit-drugs-across-our-national-border/(검색일: 2025.4.28.)

The World Bank, https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups (검색일: 2025.5.8.)

UNFPA, Indonesia Population 2025 - United Nations Population Fund, https://www.unfpa.org/data/world-population/ID (검색일: 2025.5.8.)

United Nations Department of Economic and Social Affairs, Thailand towards sustainable management of marine and coastal habitats, United Nations Sustainable Development Goals – Partnerships for SDGs. https://sdgs.un.org/partnerships/thailand-towards-sustainable-management-marine-and-coastal-habitats (검색일: 2025.5.7.)

World Economic Forum(2025.1.20), Economic growth and finance at Davos 2025, https://www.weforum.org/stories/2025/01/reimagining-growth-theme-davos-2025/ (검색일: 2025.5.7.)

World Population Review, Explore the World Population Through Data, https://worldpopulationreview.com/ (검색일: 2025.4.20.)

Worldometer, South-Eastern Asia Population, https://www.worldometers.info/world-population/south-eastern-asia-population/ (검색일: 2025.10.1.)

Worldometer, Indonesia Population, https://srv1.worldometers.info/world-population/indonesia-population/?utm_source=chatgpt.com (검색일: 2025.5.9.)

Xinhua News Agency(2016.7.12.), China refuses South China Sea arbitration award, Xinhua https://www.xinhuanet.com/english/2016-07/12/c_135507844.htm(검색일: 2025.12.12.)

부 록

1. 아세안 해양협력 전략적 중요성 평가지표 설명

1) 교류 여건

(1) 총무역량

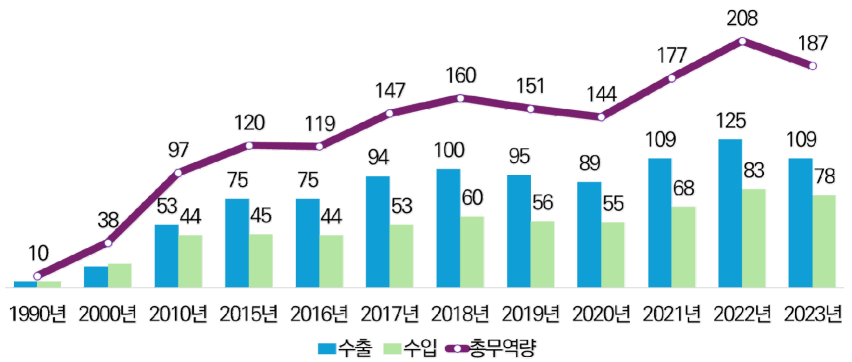
한-아세안 경제협력이 확대됨에 따라 1990년 한-아세안 총무역량이 10억 달러에 불과했으나, 2023년에는 총무역량이 187억 달러로 18.7배가 증가하였다. 특히 2022년의 총무역량 208억 달러는 1990년 대비 약 20.8배 증가한 수치로서 사상 최대치를 기록했으나 2023년에는 글로벌 경제 위축 및 공급망 불안정 등 국제환경 악화의 영향으로 총무역량이 187억 달러로 다시 감소하였다. 수출입 구조를 세부적으로 살펴보면 한국의 대(對)아세안 수출은 1990년 5억 달러에서 2023년 109억 달러로 증가하여 약 21.8배의 뚜렷한 성장을 나타냈다. 같은 기간 아세안으로부터의 수입 또한 5억 달러에서 78억 달러로 약 15.6배 증가하는 등 수출입 모두 큰 폭의 확대를 보이며 경제적 상호 의존성이 심화하고 있음을 보여준다.

한국과 아세안 간 무역량은 뚜렷한 성장을 이루었으나 특정 국가에 편중된 현상이 나타났다. 베트남은 최근 5년간(2019~2023년) 총무역액이 386,183백만 달러에 달해 한국의 최대 무역 상대국으로 부상한 반면, 인도네시아, 말레이시아, 태국, 필리핀 등도 비교적 큰 규모의 교역을 기록했

지만, 베트남과의 교역규모에 미치지 못했다.

〈부록 그림-1〉 한-아세안 무역량 추이

단위: 십억 달러



자료: 한-아세안센터(검색일: 2025.5.8.)

〈부록 표-1〉 한-아세안 회원국의 무역량

단위: 백만 달러

구분	총액	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
베트남	386,183	69,286	69,094	80,694	87,688	79,421
싱가포르	123,108	19,485	18,299	24,840	30,553	29,931
말레이시아	108,470	18,161	18,025	20,564	26,723	24,997
인도네시아	96,926	16,486	13,928	19,275	25,951	21,286
태국	72,087	13,122	12,050	15,539	16,461	14,915
필리핀	66,928	12,027	10,210	13,553	17,484	13,654
미얀마	5,374	1,227	1,080	814	1,013	1,240
캄보디아	4,987	1,033	886	965	1,051	1,052
브루나이	1,759	482	298	168	345	466
라오스	672	115	94	119	150	194

자료: 한-아세안센터(검색일: 2025.5.8.)

(2) 대아세안 투자액

한국의 대아세안 투자액의 2019년부터 2023년까지 최근 5년 동안 한국의 아세안 국가에 대한 투자 총액은 45,270.1백만 달러이고, 안정적 투자 추세를 보인다. 그러나 최근 5년간 한-아세안 투자 흐름은 특정 국가(베트남, 싱가포르, 인도네시아)에 크게 집중되어 있으며, 이들 국가가 전체 투자액의 약 82%를 차지하고 있다. 이와 대조적으로 캄보디아, 말레이시아, 미얀마 등은 투자 변동성이 크고, 브루나이와 라오스 등 일부 국가는 극히 미미한 투자액을 기록하고 있다. 베트남 등 특정 국가에 대한 투자 편중 현상은 무역과 투자 부문의 성장을 이루었음에도 불구하고 협력의 불균형 문제를 더욱 심화시킬 가능성이 높다. 따라서 한-아세안 회원국 간 균형적 경제협력관계를 구축하기 위해서는 베트남 외에도 아세안 내 저개발 국가들인 미얀마, 캄보디아, 라오스, 브루나이 등과의 협력을 강화하는 정책적 지원과 전략적 접근이 필요하다.

〈부록 표-2〉 한국의 대(對)아세안 투자액 추이

단위: 백만 달러

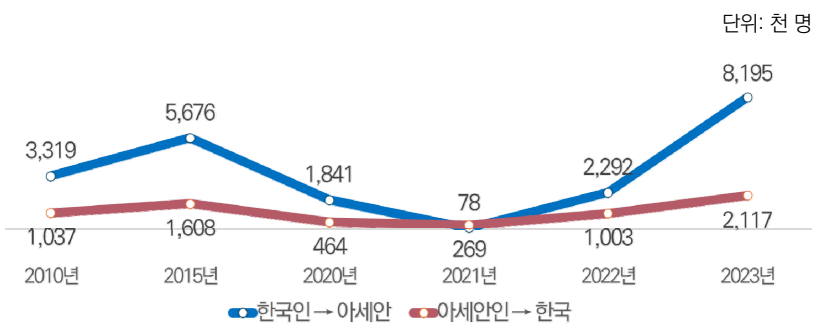
구분	총액	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
총액	45,270.1	9,996.7	9,946.5	8,897.5	8,976.2	7,453.2
베트남	15,428.9	4,594.2	2,827.1	2,467.0	2,827.6	2,713.0
싱가포르	13,861.9	3,243.1	3,840.0	2,444.7	3,054.1	1,280.0
인도네시아	7,865.8	989.9	1,320.2	1,800.0	1,476.7	2,279.0
캄보디아	2,265.5	243.6	933.2	545.5	289.2	254.0
말레이시아	2,248.2	239.7	138.5	842.5	686.5	341.0
미얀마	2,001.2	287.3	669.2	462.1	354.6	228.0
태국	781.2	93.5	107.7	218.3	141.7	220.0
필리핀	596.3	235.8	107.0	77.8	71.7	104.0
라오스	217.7	69.4	1.9	38.7	73.7	34.0
브루나이	3.4	0.2	1.7	0.9	0.4	0.2

자료: 한-아세안센터(검색일: 2025.5.8.)

(3) 한-아세안 방문객

한국과 아세안 간 상호 방문객 추이를 보면, 2010년부터 2023년까지 한국인의 아세안 방문객 수는 연평균 7.0% 증가하였으며, 같은 기간 아세안 방문객의 한국 방문은 연평균 5.5% 증가하였다. 한국인의 아세안 방문객 수는 2010년 3,319천 명에서 2023년 8,195천 명으로 많이 증가하였으며, 특히 코로나19 팬데믹의 영향으로 2020년(1,841천 명)과 2021년(78천 명) 급격한 감소하였으나, 이후 빠른 회복세를 보였으며 2023년에는 팬데믹 이전 수준 이상으로 많이 증가하였다. 반면, 아세안 방문객의 한국 방문은 2010년 1,037천 명에서 2023년 2,117천 명으로 증가하였으나, 팬데믹 이후 점진적인 회복세가 나타났지만, 2023년에도 팬데믹 이전 수준을 회복하지 못한 상태이다.

〈부록 그림-2〉 한-아세안 상호 방문객 추이



자료: 한-아세안센터(2024), pp. 150-151

한국인의 아세안 국가 방문 현황을 살펴보면, 2010년부터 2023년까지 연평균 7.2%의 높은 증가율을 보였으며, 이는 같은 기간 한국인의 해외 방문객 증가율(4.7%)을 상회하였다. 특히 2023년 기준, 아세안 국가를 방문한 한국인은 819만 5천 명으로, 전체 한국 해외 방문객의 36.1%를 차지하

여 한국의 전체 해외 방문 시장에서 아세안 지역이 상당한 비중을 차지하였다. 아세안 회원국별 방문 현황을 보면, 싱가포르는 2010년 대비 연평균 16.5%의 증가율로 가장 두드러진 성장세를 보였다. 브루나이(5.7%)와 말레이시아(5.3%) 역시 꾸준한 증가율로 안정적인 방문객 유입을 유지하고 있다. 태국(3.6%)과 인도네시아(3.3%)는 상대적으로 낮은 증가율에도 불구하고 안정적인 방문객 수를 유지하였다. 반면 베트남은 연평균 1.6%의 낮은 증가율로 성장세가 다소 둔화되었으며, 필리핀은 연평균 -4.0%의 감소율을 기록하며 주요 아세안 국가 중 유일하게 방문객 수가 감소하였다. 라오스, 캄보디아, 미얀마는 전체 방문객 수가 매우 미미한 수준으로 나타났다. 이는 아세안 국가 내에서도 방문객 증가율에 상당한 편차가 존재함을 알 수 있었다.

〈부록 표-3〉 한국인의 아세안 방문객 추이

단위: 천 명, %

구분	2010	2015	2020	2021	2022	2023	CAGR
World	12,488	19,310	4,276	1,223	6,554	22,716	4.7
ASEAN	3,319	5,676	1,841	78	2,292	8,195	7.2
싱가포르	496	1,152	840	33	769	3,595	16.5
브루나이	805	1,373	260	12	539	1,660	5.7
말레이시아	741	1,340	339	6	428	1,451	5.3
태국	361	577	90	7	218	571	3.6
인도네시아	264	421	120	10	146	401	3.3
베트남	282	354	76	9	121	347	1.6
필리핀	290	395	56	6	64	170	-4.0
라오스	19	64	9	1	2	0	-
캄보디아	27	-	40	-	-	-	-
미얀마	2	-	2	0	-	-	-

자료: 한-아세안센터(2024), p. 150.

아세안 국가의 한국 방문객 추이를 보면, 2023년 기준, 아세안 국가의 한국 방문객은 211만 7천 명으로, 같은 해 전체 해외 한국 방문객의 19.2%를 차지하였다. 이는 2010년 아세안 국가의 한국 방문객 비중(11.8%)에 비해 크게 증가한 수치로, 아세안 국가들이 한국 방문객 시장에서 점점 더 중요한 비중을 차지함을 알 수 있었다. 특히 2010년부터 2023년까지 아세안 국가의 한국 방문객 수는 연평균 5.5% 증가하며, 같은 기간 전 세계에서 한국을 방문한 전체 방문객의 연평균 증가율(1.7%)보다 3배 이상 높은 증가율을 보였다. 국가별로 살펴보면, 베트남과 캄보디아 방문객 증가율이 각각 13.0%, 14.7%로 가장 높았고, 싱가포르(8.9%), 인도네시아(7.6%), 말레이시아(6.6%) 등도 비교적 높은 증가율을 기록하여 한국 관광 및 비즈니스 시장에서 주요 국가로 부상하고 있음을 알 수 있었다. 반면 필리핀(1.1%)과 태국(2.9%)의 증가율은 상대적으로 낮았다.

〈부록 표-4〉 아세안 회원국별 한국 방문객 방문 추이

단위: 천 명, %

구분	2010	2015	2020	2021	2022	2023	CAGR
World	8,798	13,232	2,519	967	3,198	11,032	1.7
ASEAN	1,037	1,608	464	269	1,003	2,117	5.5
필리핀	297	404	116	8	200	343	1.1
태국	261	372	77	8	179	379	2.9
베트남	90	163	82	23	185	421	13.0
싱가포르	113	160	18	8	165	348	8.9
인도네시아	95	194	67	47	107	250	7.6
말레이시아	114	223	49	4	76	260	6.6
미얀마	60	59	43	17	66	57	0.4
캄보디아	7	26	11	5	25	41	14.7
라오스	-	6	1	0	4	12	-
브루나이	-	2	1	0	1	7	-

자료: 한-아세안센터(2024), p. 151.

(4) 항만 물동량

2024년 세계 항만 물동량은 135억 톤으로 전년 대비 2.3% 증가하였다. 그러나 아세안 전체 물동량은 1억 8,109만 톤으로 전년 대비 1.8% 감소하면서 세계 평균과 상반된 흐름을 보였다. 아세안의 세계 물동량 대비 비중은 2023년 13.9%에서 2024년 13.4%로 낮아졌다. 국가별로 보면 말레이시아(10.9%)와 미얀마(6.1%)가 증가세를 기록했고, 싱가포르도 1.6% 소폭 증가하였다. 반면, 베트남(-9.9%), 인도네시아(-4.5%), 태국(-2.9%)은 감소세를 보였으며, 필리핀(-1.8%) 역시 줄어들었다. 특히 브루나이(-16.6%)와 캄보디아(-13.8%)는 두 자릿수 감소율을 기록하며 큰 폭의 하락세를 나타냈다. 라오스는 통계상 거의 미미한 수준에 머물러 의미 있는 변화는 없었다. 종합적으로, 세계 물동량은 성장했으나 아세안은 주요 교역국의 부진으로 역성장을 기록하며 세계 항만 물동량에서 차지하는 비중도 축소되었다.

〈부록 표-5〉 아세안 회원국별 항만 물동량

단위: 톤, %

국가	2023년	2024년	전년 대비 증감률
세계	1,320,141,807	1,350,862,861	2.3
아세안 합계	184,406,214	181,094,955	-1.8
인도네시아	53,237,397	50,832,730	-4.5
말레이시아	31,772,238	35,225,913	10.9
베트남	38,546,349	34,721,652	-9.9
싱가포르	28,673,024	29,143,868	1.6
태국	16,433,326	15,955,027	-2.9
필리핀	13,463,569	13,217,046	-1.8
브루나이	1,324,707	1,104,961	-16.6
캄보디아	603,605	520,424	-13.8
미얀마	351,999	373,323	6.1
라오스	0	11	-

자료: 국가물류통합정보센터(검색일: 2025.9.10.)

(5) 수산물 교역량

2019년부터 2024년까지 아세안 수산물 교역을 분석한 결과, 전반적으로 수출은 뚜렷한 성장세를 보인 반면 수입은 정체 또는 감소세를 나타냈고, 총교역량은 완만하게 증가한 것으로 나타난다. 우선 수출은 2019년 439,423천 달러에서 2024년 621,230천 달러로 확대되며 연평균 7.2% 증가하였다. 특히 캄보디아, 라오스, 인도네시아, 필리핀은 두 자릿수 이상의 높은 성장률을 기록하며 아세안 전체 성장세를 견인하였다. 베트남과 태국은 중간 수준의 안정적인 성장세를 유지했으며, 싱가포르와 미얀마는 감소세를 보여 국가 간 수출 성장의 격차가 확인된다.

〈부록 표-6〉 한국의 대아세안 수산물 수출규모

단위: 천 달러, %

연도 수출	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	연평균 증가율
아세안	439,423	416,129	439,679	554,823	634,187	621,230	7.2
태국	201,194	170,937	142,046	179,261	252,595	256,383	5.0
베트남	157,775	151,351	177,744	215,449	241,306	217,569	6.6
인도네시아	27,970	30,773	41,875	72,502	64,344	60,395	16.6
필리핀	23,907	33,556	37,662	48,788	39,029	51,442	16.6
싱가포르	18,950	17,375	21,454	24,053	18,934	18,704	-0.3
말레이시아	7,672	9,913	16,607	12,299	15,239	13,941	12.7
캄보디아	565	625	856	1,157	1,445	1,614	23.4
미얀마	1,088	1,261	1,019	925	718	537	-13.2
라오스	234	280	292	310	477	569	19.4
브루나이	68	58	124	79	100	76	2.2

자료: 수산물수출정보포털(검색일: 2025.9.10.)

반면 수입은 2019년 1,139,219천 달러에서 2024년 1,130,200천 달러로 소폭 감소하여 연평균 -0.2%를 기록했다. 주요국 가운데 베트남과 태국은 사실상 정체 상태를 보였고, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아는 감소세

를 나타냈다. 일부 소규모 국가인 라오스와 캄보디아는 증가세를 보였으나 절대 규모가 작아 전체 흐름을 바꾸지는 못하였다. 이는 아세안 수산물 교역 구조가 점차 수출 중심으로 기울고 있음을 시사한다.

〈부록 표-7〉 한국의 대아세안 수산물 수입규모

단위: 천 달러, %

연도 수출	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	연평균 증가율
아세안	1,139,219	1,086,125	1,170,851	1,314,600	1,154,868	1,130,200	-0.2
태국	143,609	154,105	195,631	174,350	153,262	144,137	0.1
베트남	802,183	754,728	808,382	940,292	814,345	820,086	0.4
인도네시아	73,685	80,217	71,729	90,332	75,596	68,714	-1.4
필리핀	43,812	31,704	29,767	42,827	43,276	39,187	-2.2
싱가포르	3,097	2,466	2,592	3,689	3,705	3,229	0.8
말레이시아	64,383	53,643	57,128	53,681	54,822	46,776	-6.2
캄보디아	2	54	22	22	47	44	85.6
미얀마	8,414	9,208	5,550	9,407	9,810	7,830	-1.4
라오스	34	0	50	0	5	197	42.1
브루나이	-	-	-	-	-	-	-

자료: 수산물수출정보포털(검색일: 2025.9.10.)

총교역량은 2019년 1,578,642천 달러에서 2024년 1,751,430천 달러로 증가하여 연평균 2.1%의 완만한 성장세를 기록하였다. 국가별로는 캄보디아와 라오스가 높은 성장률을 보였지만, 교역량의 절대 규모에서는 베트남과 태국이 여전히 중심적 위치를 차지하고 있다. 인도네시아와 필리핀도 빠른 증가세를 보여 향후 교역 확대의 잠재력을 확인할 수 있으며, 반대로 미얀마는 감소세가 뚜렷해 교역 네트워크에서의 비중이 축소되는 추세다.

종합하면, 아세안 수산물 교역은 수출 확대에 기반한 성장 구조를 보이며, 특히 인도네시아와 필리핀 같은 신흥국이 주요 성장 동력으로 부상하고 있다.

〈부록 표-8〉 한국의 대아세안 수산물 총 교역규모

단위: 천 달러, %

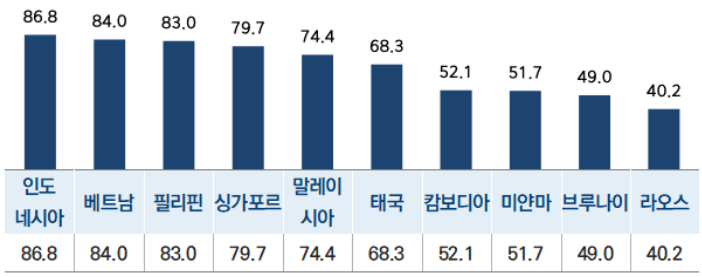
	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	연평균 증가율
아세안	1,578,642	1,502,254	1,610,530	1,869,423	1,789,055	1,751,430	2.1
태국	344,803	325,042	337,677	353,611	405,857	400,520	3.0
베트남	959,958	906,079	986,126	1,155,741	1,055,651	1,037,655	1.6
인도네시아	101,655	110,990	113,604	162,834	139,940	129,109	4.9
필리핀	67,719	65,260	67,429	91,615	82,305	90,629	6.0
싱가포르	22,047	19,841	24,046	27,742	22,639	21,933	-0.1
말레이시아	72,055	63,556	73,735	65,980	70,061	60,717	-3.4
캄보디아	567	679	878	1,179	1,492	1,658	23.9
미얀마	9,502	10,469	6,569	10,332	10,528	8,367	-2.5
라오스	268	280	342	310	482	766	23.4
브루나이	68	58	124	79	100	76	2.2

자료: 수산물수출정보포털(검색일: 2025.9.10.)

2) 전략적 중요성

전문가 의견조사 결과, 아세안 회원국 가운데 인도네시아(86.8점), 베트남(84.0점), 필리핀(83.0점)이 전략적 중요성이 가장 높은 국가로 평가되었다. 이들 국가는 지정학적 위치, 해양안보 및 경제협력의 잠재력에서 공통으로 높은 점수를 얻은 것으로 보인다. 싱가포르(79.7점)와 말레이시아(74.4점)도 상대적으로 높은 평가를 받았으며, 이는 해양 물류 허브 및 역내 연결성 측면에서의 기여도를 반영한다. 반면, 태국(68.3점) 중간 수준으로 평가되었고, 캄보디아(52.1점), 미얀마(51.7점), 브루나이(49.0점), 라오스(40.2점)는 비교적 낮은 점수를 기록하며 전략적 우선순위에서 뒷순위로 분류되었다.

〈부록 그림-3〉 아세안 회원국별 전략적 중요성 평가



인도네시아	베트남	필리핀	싱가포르	말레이시아	태국	캄보디아	미얀마	브루나이	라오스
86.8	84.0	83.0	79.7	74.4	68.3	52.1	51.7	49.0	40.2

자료: 전문가 의견조사(n=63)

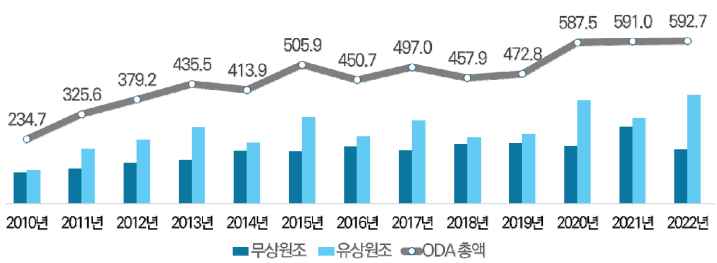
3) 협력 실적

(1) 대아세안 ODA 실적

아세안 지역은 한국의 최대 ODA 수혜 지역으로, 한국의 대아세안 공적개발원조(ODA)는 2010년부터 2022년까지 꾸준히 증가하며 안정적인 성장세를 유지해 왔다. 이 기간 동안 한국이 아세안에 제공한 ODA 총액은 2010년 2억 3,470만 달러에서 2022년 5억 9,270만 달러로 증가하여 약 2.5배 확대되었다.

〈부록 그림-4〉 한국의 대아세안 ODA 추이

단위: 백만 달러



자료: 한-아세안센터(2024), pp.42-43.

한국은 1987년부터 2022년까지 아세안 회원국에 총 71억 3,130만 달러의 ODA를 제공하였으며, 특히 최근 들어 지원 규모가 급증하는 추세를 보이고 있다. ODA 지원액은 1987-2009년 11억 8,690만 달러에서 2010-2014년 17억 8,890만 달러로 증가했고, 2015-2019년에는 23억 8,430만 달러로 더욱 확대되었다. 2020-2022년에도 코로나19 팬데믹 상황 속에서도 17억 7,120만 달러의 높은 수준을 유지하였다.

〈부록 표-9〉 한국의 대아세안 회원국별 ODA 추이

단위: 백만 달러

구분	합계	1987-2009	2010-2014	2015-2019	2020-2022
ASEAN	7,131.3	1,186.9	1,788.9	2,384.3	1,771.2
베트남	2,455.5	348.8	886.4	865.5	354.8
캄보디아	1,169.1	180.3	247.4	341.4	400.0
필리핀	1,090.1	150.2	146.0	291.9	502.0
인도네시아	907.7	286.1	163.8	244.7	213.1
라오스	779.1	88.3	155.9	319.7	215.2
미얀마	639.2	101.0	78.0	278.2	182.0
태국	100.3	25.0	30.1	28.1	17.1
말레이시아	17.2	7.1	4.3	2.1	3.7
싱가포르	-	-	-	-	-
브루나이	-	-	-	-	-

자료: 한-아세안센터(2024), pp.42-43.

회원국별로 보면, 한국의 ODA는 주로 베트남, 캄보디아, 필리핀, 인도네시아, 라오스 등에 집중적으로 지원되고 있다. 특히 베트남은 누적 ODA 지원액이 24억 5,550만 달러로 아세안 회원국 중 가장 큰 비중을 차지하며, 한국의 주요 협력국으로서 확고한 위상을 유지하고 있다. 그러나 최근(2020~2022년) 베트남에 대한 ODA는 이전 기간에 비해 감소하여 3억 5,480만 달러로 나타났으며, 상대적으로 다른 국가들의 비중이 높아지는 추세이다. 캄보디아는 지속적으로 ODA 지원이 확대되어 최근(2020-2022년)

4억 달러의 지원을 기록하며, 베트남을 넘어 최대 수혜국으로 부상하였다. 필리핀 역시 최근 3년 동안 5억 200만 달러로 급격히 증가하며 한국 ODA의 핵심 대상국으로 성장하였다. 인도네시아(2억 1,310만 달러)와 라오스(2억 1,520만 달러)는 꾸준한 지원 증가세를 나타내고 있다. 한국의 아세안 회원국에 대한 ODA 지원은 베트남 중심의 편중에서 벗어나 캄보디아, 필리핀, 라오스 등으로 다각화되고 있으며, 이는 아세안 내 국가별 경제·사회 발전단계와 수요를 고려한 전략적 맞춤형 협력이 강화되고 있음을 보여준다.

4) 해양의 지속가능 발전

아세안 전체의 SDG14(해양생태계) 달성률은 2019년 58.4%에서 2023년 59.4%로 소폭 상승하였다. 이는 전반적으로 정체 상태에 가까운 증가세로, 역내 해양생태계 목표 달성이 더딘 진전을 보이고 있음을 시사한다. 국가별로는 필리핀(75.1%), 인도네시아(70.0%), 말레이시아(64.9%), 태국(64.2%)이 비교적 높은 수준을 기록하며 상위권을 차지하였다. 특히 필리핀은 2019년 이후 꾸준히 높은 수치를 유지하면서 2023년에도 아세안 내 최고치를 기록하였다. 인도네시아 역시 지속적인 개선세를 보였으며, 말레이시아와 태국도 상대적으로 안정적인 수준을 유지하였다. 반면, 미얀마(47.5%), 베트남(48.1%), 브루나이(52.4%), 캄보디아(60.3%) 등은 상대적으로 낮은 수준을 보였다. 특히 미얀마와 베트남은 2019년부터 2023년까지 거의 변화가 없으며, 정책적 개선 효과가 미약한 것으로 나타난다. 비교국가로 제시된 한국, 중국, 일본은 2019년 이후 55~57%대의 유사한 수준을 보이며 큰 변동이 없었다. 이는 아세안 일부 국가와 비교했을 때 중간 수준에 해당하나, 필리핀이나 인도네시아보다는 낮은 수치이다. 종합하면, 아세안은 SDG14 달성에서 일부 국가가 상대적으로 높은 성과를 보이지만, 전반적으로 역내 격차가 크고 달성률 상승세가 제한적인 특징을 보인다. 따라서 앞으로는 낙후 국가(미얀마·베트남 등) 지원 강화, 선도국(필리

핀·인도네시아)의 성공 경험 확산, 역내 통합적 관리 체계 구축이 주요 과제가 될 것으로 판단된다.

〈부록 표-10〉 아세안 회원국 SDG14(해양생태계) 달성률

단위: %

구분		2019	2020	2021	2022	2023
아세안	ASEAN	58.4	58.7	58.7	58.8	59.4
	브루나이	49.7	49.7	54.6	49.7	52.4
	캄보디아	59.7	59.8	55	60	60.3
	인도네시아	69.4	69.6	64	69.8	70
	라오스	-	-	-	-	-
	말레이시아	66.2	68.2	63.9	68.2	64.9
	미얀마	47.7	47.7	51.5	47.6	47.5
	필리핀	74.6	74.8	72.6	74.9	75.1
	싱가포르	47.2	47.2	43.5	47.2	52.1
	태국	63.5	63.5	69.5	64.2	64.2
	베트남	47.4	47.6	48.3	47.7	48.1
한국		55.4	55.4	55.3	55.4	55.7
중국		55.2	55.5	51.4	55.7	56.7
일본		55.6	55.7	55.1	55.8	56.3

자료: 한-아세안센터(2024), p.193.

5) 사회경제적 여건

(1) 인구

아세안 회원국의 총인구는 2010년 5억 9,580만 명에서 2023년 6억 8,540만 명으로 증가하여, 이 기간 동안 연평균 인구증가율(CAGR)은 1.08%로 나타났다. 이 기간 중 전체 인구 규모는 약 8,960만 명, 2010년 대비 2023년의 인구는 1.15배 증가한 것으로 나타났다.

아세안 국가들의 인구 규모와 증가율은 국가별로 상당한 차이를 보이며, 이러한 차이는 각국의 경제성장 전략과 해양협력 전략 수립에 있어 중요한 요인으로 작용할 수 있다. 2023년 기준 아세안 회원국 중 인구 규모가 큰 인도네시아(40.5%), 필리핀(17.1%), 베트남(14.4%)은 아세안 전체 인구의 절대적 비중을 차지하고 있어, 아세안 지역 내 소비시장으로 중요성이 높고, 한국과의 해양산업, 수산업, 항만 인프라 협력 등에 우위를 갖는다고 볼 수 있다. 상대적으로 빠른 인구증가율을 보인 필리핀(1.72%), 말레이시아(1.52%), 라오스(1.55%)는 경제활동인구 비율이 높아 향후 경제성장 잠재력이 높을 것으로 기대됨에 따라, 이들 국가와의 해양협력 시 미래 성장 잠재력을 감안한 전략이 필요하다. 상대적으로 인구 정체를 보이는 태국(0.51%)과 미얀마(0.58%)는 향후 노동인구 감소에 따른 생산성 저하 등이 사회문제로 대두될 가능성이 크고, 인구 규모가 작지만 경제적 규모가 큰 싱가포르(0.9%)와 브루나이(0.1%)는 해양과학기술, 스마트 해양도시 개발, 해양에너지 개발 등 기술·자본 집약적 해양산업 중심의 전략적 협력이 필요하다.

〈부록 표-11〉 아세안 회원국의 인구 규모 추이

단위: 백만 명

구분	2010	2015	2018	2019	2020	2022	2023		'10~'23 CAGR (%)
							규모	%	
ASEAN	595.8	633.0	653.9	660.6	667.2	679.4	685.4	100	1.08
인도네시아	241.8	258.4	267.7	270.6	273.5	275.5	277.5	40.5	1.06
필리핀	94.0	102.1	106.7	108.1	109.6	115.6	117.3	17.1	1.72
베트남	88.0	92.7	95.5	96.5	97.3	98.2	98.9	14.4	0.90
태국	67.2	68.7	69.4	69.6	69.8	71.7	71.8	10.5	0.51
미얀마	50.6	52.7	53.7	54.1	54.4	54.2	54.6	8.0	0.58
말레이시아	28.2	30.3	31.5	32.0	32.4	33.9	34.3	5.0	1.52
캄보디아	14.3	15.5	16.3	16.5	16.7	16.8	16.9	2.5	1.31
라오스	6.3	6.7	7.1	7.2	7.3	7.5	7.6	1.1	1.55

구분	2010	2015	2018	2019	2020	2022	2023		'10~'23 CAGR (%)
							규모	%	
싱가포르	5.1	5.5	5.6	5.7	5.7	5.6	5.9	0.9	1.18
브루나이	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.1	1.11

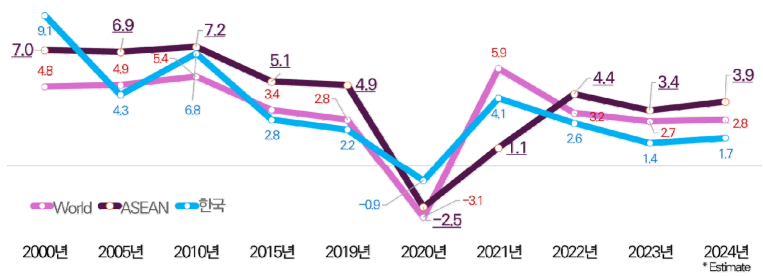
자료: 한-아세안센터(검색일: 2025.5.8.)

(2) GDP 성장률

아세안의 GDP 성장률은 2000년부터 2024년까지 세계와 한국과 비교하면 상대적으로 높은 성장세를 보였으나, 최근 들어 둔화되는 추세이다. 아세안 GDP 성장률은 2010년 7.2%에서 2015년 5.1%, 2019년 4.9%로 지속적으로 둔화하다가 코로나19 팬데믹의 여파로 2020년 -2.5%를 기록하였다. 이후 2021년부터 점차 회복세를 보이며 2024년에는 3.9%까지 회복할 것으로 보인다.

〈부록 그림-5〉 아세안 GDP 성장률 추이

단위: %



자료: 한-아세안센터(2024), pp.30-31.

아세안 회원국별 GDP 성장률을 분석한 결과, 베트남은 2010년 이후 꾸준히 높은 성장률(6~7%)을 유지해 왔으며, 팬데믹 이후 빠르게 회복세를 보이고 있다. 필리핀은 2010년대 초반 7% 이상의 높은 성장률을 기록했으

나, 코로나19 팬데믹으로 인해 2020년 -9.6%라는 큰 폭의 역성장을 겪었다. 다만, 이후 빠르게 회복하여 향후에도 6%대의 안정적 성장세를 지속할 것으로 예측된다. 인도네시아는 팬데믹 기간에도 -2.1%라는 상대적으로 작은 경제 충격을 겪으면서 비교적 안정적인 경제성장을 유지하였다. 특히 2021년 이후 5%대 성장률로 회복하며 꾸준한 성장을 하고 있다. 한편, 태국은 2010년 7.5%의 높은 성장률을 기록한 이후 지속적인 성장 둔화 추세를 보이며, 2022년 이후에도 2%대의 낮은 성장률을 유지할 것으로 예측된다. 싱가포르는 2010년 14.5%라는 매우 높은 성장률을 기록했으나, 이후 경제의 성숙도와 글로벌 시장의 영향으로 최근 들어 1-2%대의 낮은 성장률을 보이고 있다. 미얀마는 정치적 불안정으로 인해 2021년 -17.9%라는 극심한 경기침체를 경험하였으며, 2022년 이후 소폭 회복 중이나 여전히 1%대의 저성장 국면에서 벗어나지 못하고 있다. 이러한 국가별 성장률 편차는 향후 한-아세안 경제 및 해양협력 전략 수립 시 각국의 경제 상황을 고려한 차별화된 접근이 필요함을 시사한다.

〈부록 표-12〉 아세안 회원국별 GDP 성장률 추이

단위: %

구분	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (추정)
ASEAN	7.2	5.1	4.9	-2.5	1.1	4.4	3.4	3.9
베트남	6.4	7.0	7.2	2.9	2.7	8.0	5.0	6.1
필리핀	7.3	6.3	6.1	-9.6	5.7	7.6	5.5	6.0
캄보디아	6.0	7.0	7.1	-3.1	3.0	5.0	5.4	5.6
인도네시아	6.4	4.9	5.0	-2.1	3.7	5.3	5.0	5.0
라오스	8.0	7.3	4.7	-0.4	2.1	2.3	3.7	4.3
말레이시아	7.5	5.0	4.4	-5.6	3.1	8.7	3.7	4.0
태국	7.5	3.1	2.2	-6.1	1.6	2.6	1.9	2.7
싱가포르	14.5	3.0	0.8	-5.4	8.9	3.6	1.1	2.4
미얀마	5.2	7.5	6.8	3.2	-17.9	2.0	1.0	1.9
브루나이	2.7	-0.4	3.9	1.1	-1.6	-1.5	1.4	0.9

자료: 한-아세안센터(2024), pp.30-31.

(3) 1인당 GDP

아세안의 1인당 GDP는 2010년 3,385달러에서 2019년 4,900달러로 점진적 증가 추세를 보였으나, 코로나19 팬데믹의 영향으로 2020년 4,617달러로 하락하였다. 이후 2021년과 2022년에 각각 4,989달러, 5,374달러로 회복세를 보였으며, 2023년 5,124달러로 증가했다. 그런데 아세안 회원국의 1인당 GDP는 국가 간 상당한 편차를 보이고 있다. 싱가포르는 아세안 회원국 중 1인당 GDP가 가장 높은 국가로, 2010년 47,237달러에서 지속 성장하여 2023년 84,500달러로 최고 소득국이다. 석유와 천연가스 등 천연자원 수출에 의존하는 브루나이는 안정적 경제성장을 이어오고 있는데, 자원경제 변동성으로 2010년 35,437달러에서 2020년 26,061달러까지 하락했으나, 이후 다시 회복해 2023년 43,131달러로 나타났다. 말레이시아는 2010년 9,047달러에서 2023년 11,604달러로 꾸준한 성장세를 유지한 반면, 태국은 2010년 5,074달러에서 2024년 7,684달러로 증가하였으나, 최근 성장률 둔화로 증가 폭이 감소하는 추세이다. 인도네시아는 2010년 3,178달러에서 2024년 5,076달러로 점진적 성장 추세를 유지하고 있으며, 베트남은 빠른 경제성장으로 2010년 1,628달러에서 2024년 4,486달러로 급격한 증가세를 보이고 있다.

〈부록 표-13〉 아세안 회원국별 1인당 GDP 추이

단위: 달러

구분	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (추정)
ASEAN	3,385	3,985	4,900	4,617	4,989	5,374	5,124	3,941
싱가포르	47,237	55,646	65,641	59,785	72,701	82,808	84,500	86,109
브루나이	35,437	31,356	29,314	26,061	34,499	37,153	43,131	35,104
말레이시아	9,047	9,663	11,131	10,837	11,109	11,972	11,604	11,834
태국	5,074	5,838	7,826	7,190	7,107	6,909	7,472	7,684
인도네시아	3,178	3,368	4,196	3,922	4,334	4,788	4,941	5,076

구분	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (추정)
베트남	1,628	2,582	3,398	3,523	3,702	4,164	4,347	4,486
필리핀	2,237	3,039	3,512	3,330	3,461	3,499	3,726	3,869
라오스	1,201	2,131	2,618	2,527	2,532	2,988	2,076	2,316
캄보디아	788	1,204	1,736	1,607	1,626	1,787	1,875	1,951
미얀마	775	1,223	1,302	1,527	1,211	1,096	1,188	1,292

자료: 한-아세안센터(2024), p. 29.

2. 아세안 회원국별 해양협력 현황과 협력 가능성

1) 핵심 전략적 해양협력국

(1) 베트남

가. 사회경제적 여건과 한국과의 관계

베트남은 인도차이나 반도의 해안을 따라 길게 뻗은 S자형 국토를 가진 국가로, 아시아와 유럽, 태평양과 인도양을 연결하는 전략적 요충지이다. 국토 면적은 33만㎢로 한반도의 1.5배에 해당한다.[269] 2023년 베트남 인구는 1억 30만 명으로 1억 명을 돌파했으며, 도시화율은 38.1%로 상승했다.[270] 글로벌 경기 둔화로 경제성장률은 5.05%에 그쳤으나, 2024년 상반기에는 교역과 산업 생산 회복으로 6.42% 성장하며 반등했고, 명목 GDP는 4,300억 달러, 1인당 GDP는 4,282달러이다.[271] 베트남은 3,260㎞의 해안선과 3,000개 이상의 섬을 기반으로 막대한 해양 잠재력을 보유하고 있으며, 국가 GDP의 65~70%를 기여하는 해양경제국가이다.[272]

269) 주베트남 대한민국 대사관(검색일: 2025. 5. 15)
270) KOTRA 해외시장뉴스(2024.7.18)(검색일: 2025. 5.15)
271) KOTRA 해외시장뉴스(2024.7.29)(검색일: 2025. 5.15)
272) Đảng Cộng Sản(2024.10.4.)(검색일: 2025. 5. 15)

한국과 베트남의 관계는 1992년 수교 이후 급속히 발전해 왔다. 2022년 양국은 수교 30주년을 맞아 관계를 '포괄적 전략적 동반자 관계'로 격상시켰다. 한국은 베트남의 최대 투자국이자 제3위 교역국이며, 베트남은 한국의 최대 ODA 수원국이다. 2024년 기준 한-베트남 간 교역액은 약 867억 달러로, 한국의 대(對)베트남 수출은 583억 달러, 수입은 284억 달러를 기록하였다.[273] 투자 측면에서는 2024년 9월 기준 한국의 대베트남 누적투자가 532.7억 달러에 달하였고, 1989년부터 2023년까지 우리나라가 베트남에 제공한 ODA는 총 25.9억 달러이다.[274] 베트남은 정치적 안정성과 성장 잠재력, 전략적 위치를 동시에 보유하고 있으며, 한국과의 경제·외교 관계가 긴밀하게 발전하면서 아세안 내에서 가장 중요한 전략적 협력 파트너로 자리매김하고 있다. 특히, 한-베트남은 '2030년까지 교역액 1,500억 달러 달성'을 공동 목표로 설정하고, 기존의 교역·투자 협력을 넘어 원자력 발전, 고속철도, 과학기술협력, 인재 양성 등 미래 전략 분야로 협력을 강화할 예정이다.[275]

나. 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

2023년 6월 23일 서명된 「한-베트남 포괄적 전략 동반자 관계 이행을 위한 행동계획」은 해양안보, 해양환경, 에너지, 인프라 등 해양협력 전반을 포괄하는 구체적 실행 방향을 제시하였다.[276] 우선 해양안보 분야에서 양국은 한국 해양경찰청-베트남 공안부 간 협력 양해각서를 체결하고, 퇴역 함정 양도 및 군·사이버 안보 협력을 통해 베트남의 해양안보 역량을 강화하기로 하였다. 또한 정례적 안보전략대화와 경찰협력회의를 통해 해양 범죄, 불법조업 등 비전통적 안보 위협에 공동 대응하기로 합의하였다. 해양

273) 주베트남 대한민국 대사관(검색일: 2025. 5. 15)
274) 주베트남 대한민국 대사관(검색일: 2025. 5. 15)
275) 대통령실(2025.8.7)(검색일: 2025. 9. 15)
276) 외교부 보도자료(2023. 6.23)(검색일: 2025. 9. 15)

환경·기후 대응 부문에서는 기후변화 협력 공동위원회를 통해 온실가스 감축, 해양환경 보전, 연안 생태계 복원 등 지속 가능한 관리 협력을 추진하기로 하였다. 해양에너지와 인프라 분야에서는 핵심 광물 공급망, 해상교통 인프라 개발 등에서 협력을 확대하며, 한국 ODA를 연계해 베트남의 청정에너지 전환과 기반 시설 현대화를 지원하기로 하였다. 아울러 양국은 남중국해 및 역내 해양안보 현안에 대한 정책 협의와 공동 입장 조율을 강화하고, 한-아세안·한-메콩 협력체를 통한 지역 해양 거버넌스 강화를 추진하기로 하였다. 이로써 한-베트남 간 해양협력은 안보·환경·에너지·거버넌스를 아우르는 통합적 협력체계로 진전되고 있다.

〈부록 표-14〉는 한-베트남 간 해양환경 관리, 수산양식, 해양과학 연구, 항만 개발 등 주요 해양수산 협력사업의 추진 현황을 정리한 것으로, 양국이 KOICA ODA, 해양수산부, KIOST 등을 중심으로 해양환경 보전, 양식기술 고도화, 맹그로브 복원, 해양 예측 시스템 구축, 항만 현대화 등 다양한 사업을 수행하고 있음을 보여준다. 이를 통해 양국 협력은 전통적 수산·환경 중심에서 기후변화 대응, 해양디지털 전환, 청정에너지 등 지속 가능한 블루이코노미 협력체계로 발전하고 있음을 시사한다.

〈부록 표-14〉 한-베트남 해양수산 주요 협력사업 추진 현황

구분	주요내용	비고
베트남 해양환경 관리 기반구축사업	• (기간) 2018~2021(4년) / 40억 • 베트남 해양환경 관리 기반 구축을 위한 지식 공유 및 역량강화, 기술협력, 시범사업 실시 • 해양통합정보관리시스템 구축, 수질자동측정소 설치, 환경민감지도 개발	KOICA ODA
베트남 북부 수산양식산업	• (기간) 2022~2026(5년) / 30억 원 • 패류 양식생산 시스템 안정화, 종자 생산시설 현대화, 베트남 수산양식 전문가 역량강화 교육 및 기술 이전	해양수산부

구분	주요내용	비고
베트남 맹그로브 조성사업	• (기간) 2020~2024(5년) / 45억 원 • 맹그로브 숲 조성 및 복원(330㏊), 양묘장 조성, 역량강화 및 공동연구	산림청
한나라호 베트남 양여	• 2019년 한-아세안 특별정상회의 공식 합의 후 2020년 양여 • 한국해양대학교의 '(구)한나라호' 양여	해양수산부
베트남 운용해양학 연구 능력 확충	• (기간) 2019~2021(3년) / 20억 • 베트남 연안 재해 대응·저감을 위한 해양 예측 시스템 구축 및 해양예보 역량 배양	KIOST
베트남 연안 수산자원 조성·관리 모델 구축 사업	• 베트남 호이안시·한국수산자원공단 간 수산자원 분야 상호협력을 위한 양해각서 체결('15.11) • 베트남 중부 연안 생태계 복원과 수산자원 조성·관리모델 개발	한국수산자원공단
필리핀, 베트남 선박 온실가스 저감 대응체계	• (기간) 2023~2027(5년) / 50억 원	해양수산부
베트남 등 선박 해양폐기물 저감	• (기간) 2023~2027(5년) / 75억 원	해양수산부
베트남, 필리핀, 인니 등 국제 승선 실습 프로그램	• (기간) 2021~2025(5년) / 72억 원	해양수산부
베트남, 통가 등 해사 친환경·해양디지털 여성 역량강화	• (기간) 2023~2026(4년) / 40억 원	해양수산부
해양수산부-베트남 항만 개발 협력 양해각서 체결	• 베트남 교통부와 항만 개발 양해각서 체결(2018.10.17.) • 베트남 항만기본계획('20~'30) 수립 지원과 항만정책 협력	해양수산부

자료: 해양수산부(2023), p. 95.

베트남은 21세기를 '바다의 세기'로 규정하고 해양을 국가 발전의 핵심 전략으로 삼고 있다. 2007년 결의안 제09-NQ/TW를 통해 해양경제 발전을 위한 최초의 국가 전략을 수립하였고, 2018년 결의안 제36-NQ/TW에서는 '강력한 해양 강국' 실현을 목표로 지속 가능한 해양경제 발전, 기후변화 대응, 해양환경 보전과 생태계 복원을 핵심 과제로 제시하였다.[277]

베트남은 해양과학기술 확보와 활용을 경제성장의 핵심 동력으로 삼고 있으며, 2030년까지 세계 29위, 2050년까지 20위 경제 대국으로 도약한다는 장기 비전을 추진하고 있다.[278] 또한 베트남 정부는 2030년까지 중부와 남서부 해안 지역에 일곱 개의 해양경제클러스터를 조성해 해양관광·녹색성장 기반의 첨단산업을 육성하고, 경제 발전과 환경보호, 국방·안보 강화를 동시에 추진할 계획이다.[279] 베트남은 메콩 삼각주 등 연안 지역의 막대한 GDP 손실과 대규모 이주를 초래할 수 있는 기후변화를 가장 중대한 위협으로 인식하고, 「2050년 국가 기후변화 전략」을 통해 자발적 대응을 넘어선 전략적·계획적 적응을 추진하고 있다. 이를 위해 화석연료 감축과 생태계 복원을 중심으로 한 녹색개발 모델을 기후위기 대응과 지속 가능한 성장의 핵심 해법으로 채택하였다.[280]

종합적으로, 베트남은 기후변화 취약성이 크기 때문에 한국의 기술과 개발협력 경험을 연계해 해양플라스틱 관리, 해수면 상승 대응, 연안 재해 방지 분야에서 협력을 확대할 수 있다. 또한 한국의 스마트양식 기술을 접목하면 베트남 수산·양식업의 생산성을 높이는 동시에 해양 생태계 보전을 병행할 수 있다. 베트남이 추진하는 해양물류 허브 전략과 한국의 항만 개발 경험을 결합하면 항만·물류 분야에서 상호 보완적 협력이 가능하다. 아울러 해양재생에너지, 해양바이오, 해조류 양식 등 신산업 분야에서 공동투자와 기술협력을 통해 새로운 성장 동력을 창출할 수 있다. 마지막으로, 남중국해 분쟁 관리와 불법 어업 대응, 국제규범 이행 과정에서 양국의 해양안보 협력 필요성이 점차 커지고 있어 이를 제도적 차원에서 강화할 여지가 크다.

277) Đảng Cộng Sản(2024.10.4) (검색일: 2025. 5.15)
278) *Ibid.*
279) 한국무역협회(2022.8.16)(검색일: 2025. 5.15)
280) Báo Kinh tế và Đô thị(2024.12.19)(검색일: 2025. 5. 15)

(2) 인도네시아

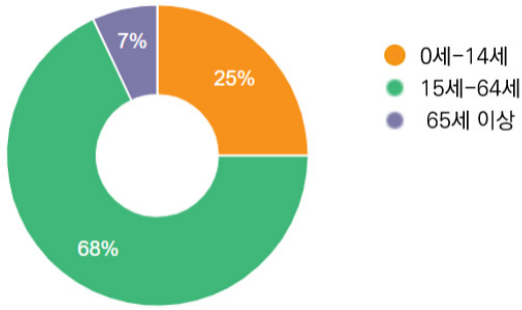
가. 사회경제적 여건과 한국과의 관계

인도네시아는 약 17,500개의 섬으로 구성된 세계 최대의 군도 국가이며 전체 국토 면적은 1,811,570㎢, 해양 면적은 약 6,025,143㎢에 이른다. 수많은 섬으로 이루어진 인도네시아의 해안선 길이는 95,181㎞로 해양과 연안은 국가의 전략적 자산이자 국민 생활과 산업의 핵심적 공간이다.[281] 아시아 대륙과 오스트레일리아 대륙 사이, 인도양과 태평양을 잇는 전략적 요충지에 위치한 인도네시아는 '해양의 길목'으로 불리는 말라카 해협, 순다 해협, 롬복 해협 등 주요 국제 해상교통로를 관할하고 있어 해양안보 및 해상물류 측면에서 지역적·전략적으로 중요한 국가로 평가된다.

한편, 인도네시아는 산호 삼각지대 이니셔티브(Coral Triangle Initiative, CTI)의 설립을 주도한 국가이다. 산호 삼각지대는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 파푸아뉴기니, 동티모르, 솔로몬 제도 등 여섯 개국이 참여하는 해양생태계 협력체이며, 세계 산호 종의 약 76%, 해양어류 종의 약 37%가 서식하는 세계적으로 가장 풍부한 해양 생물다양성 지역 중 하나이다.[282] 인도네시아는 서태평양 산호 삼각지대 연안 6개국[283]의 해양생태계 보전과 지속가능한 자원 이용을 위한 지역 거버넌스에서 중심적 역할을 수행하고 있다.

281) PEMSEA(2018), pp. 1-2.
282) CTI-CFF(2009), p. 1.
283) 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 동티모르, 파푸아뉴기니, 솔로몬제도

〈부록 그림-6〉 인도네시아 생산가능인구



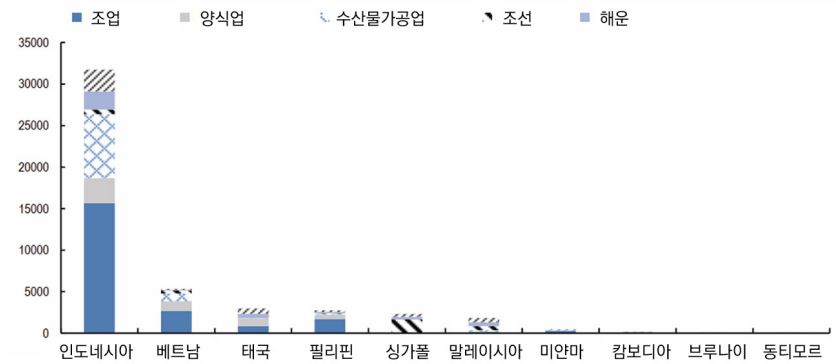
자료: UNFPA(검색일자: 2025.5.8.)

인도네시아는 약 2억 8,570만 명(2025년 기준)의 인구를 보유한 세계에서 네 번째로 인구가 많은 국가이며,[284] 이 중 60% 이상이 연안에 거주하는[285] 세계 주요 해양국이다. 인도네시아 전체 인구 중 15세 이상 64세 이하의 생산가능인구가 차지하는 비중은 68% 상당으로 경제성장 잠재력이 매우 높은 국가로 평가할 수 있다.

인도네시아의 국내총생산(GDP)은 2025년 기준 약 1조 4,300억 달러이며, 1인당 명목 GDP는 약 5,030 달러다. 인도네시아의 GDP는 세계 16위로 높은 수준이며[286] 아세안에서는 가장 큰 경제 규모를 가진 국가이다. 1인당 GDP를 기준으로 인도네시아는 중상위 소득국에 해당한다.[287] 이와 같은 경제 규모는 인도네시아가 아세안의 역내 경제협력에서 중점적 역할을 하는 기반이며, 향후 인도네시아의 경제성장 전략이 산업구조의 고도화와 고부가가치 창출을 중심으로 전개될 것임을 시사한다.

284) Worldometer(검색일자: 2025.5.9.)
285) PEMSEA(2018), pp. 1-2.
286) IMF(검색일: 2025. 4.28.)
287) The World Bank(검색일: 2025.5.8.)

〈부록 그림-7〉 인도네시아 주요 해양산업



자료: FAO(2023), p. 15.

인도네시아에는 발리, 롬복 등의 주요 해양 관광지가 있다. 해양관광이 인도네시아 GDP에 기여하는 비율은 5% 미만으로 낮은 수준이다.[288] 그러나 해양관광은 인도네시아 경제 회복의 핵심 동력이며, 이에 인도네시아 정부는 해양관광 산업의 경쟁력 강화를 위해 인프라 투자와 정책을 추진 중이다. 인도네시아 정부는 크루즈 관광을 미래 성장 분야로 설정하고, 발리의 베노아(Benoa) 항만을 중심으로 크루즈 선박 수용 능력을 확대하여 글로벌 크루즈 허브로의 발전을 목표로 하고 있다.[289]

나. 해양협력 추진 현황과 가능성

우리나라와 인도네시아는 1973년 9월 17일 공식적 수교를 맺었다. 최초 수교 이후 양국은 1997년 대외경제협력기금(EDCF) 협정, 2007년 문화협력협정, 2013년 국방협력협정 등 다양한 분야의 협정을 체결하며 협력관계를 꾸준히 발전시켜 왔다.[290] 2017년 11월에 한국과 인도네시아는 한-인

288) FAO(2023), p. 17.
289) Britcham Indonesia(2025.3.3)(검색일: 2025. 5.13.)
290) 관계 부처 합동(2022), 인도네시아 국가협력전략, p. 3.

니 특별 전략적 동반자 관계를 맺으면서 협력관계를 폭넓게 확대하였다.[291]

한국과 인도네시아의 협력관계를 전환하는 협정으로 2020년 포괄적경제동반자협정(CEPA)을 들 수 있다. 우리나라는 2011년에 인도네시아를 공적개발원조 중점협력국으로 지정하고, 이듬해 2012년 7월에 CEPA 체결을 위한 공식협상을 개시하였다.[292] 몇 차례 협상 중단과 재개를 거쳐 2020년 12월 CEPA 협정이 체결되었다. 이 협정이 발효됨에 따라 양국 간 서비스 및 투자 교류, 기술 이전 및 인적자원 교류 등 보다 심화된 경제협력이 이루어질 것으로 기대된다. 2020년 우리 정부의 인도네시아 국가 협력 전략을 살펴보면, 우리나라의 대 인도네시아 협력 전략은 인도네시아의 대내외적 독립성 및 공정성 강화와 국가 번영의 실현을 목표로 하고 있다. 인도네시아 지원 분야는 크게 교통, 공공행정, 환경보호, 물관리·보건위생으로 구분된다.[293] 우리나라는 2016년부터 2021년까지 인도네시아에 총 1억 533만 달러의 무상원조와 1억 4,890만 달러의 유상원조를 제공했다.[294] 해양수산 분야에서는 해양쓰레기 관리, 연안조사, 해양 관리를 위한 위성활용 등 관련 공적개발원조 사업을 추진하고 있다. 2019년부터 현재까지 총 네 개 유형의 사업을 추진하고 있으며, 인도네시아가 당면한 해양환경 및 공간 관리 현안에 대응하기 위한 역량강화를 주요 목적으로 한다. 해양수산부는 2019년부터 현재까지 인도네시아 공적개발원조에 88.46억 원을 투자하고 있다.

291) 서정인(2006.4.14)(검색일: 2025.5.14.)
292) KOREA.net(2019.11.26)(검색일: 2025.5.14.)
293) 관계 부처 합동(2022), 인도네시아 국가협력전략, p. 9.
294) ODA 통합누리집(검색일: 2025.3.30.)

〈부록 표-15〉 해양수산 분야 인도네시아 ODA 사업 현황

구분	기간	예산(억 원)			
		'19	'20	'21	'22
해양쓰레기 관리개선	2019~2021	1	1	4	-
치르본의 해양 및 연안 기초조사와 역량강화	2019~2022	7	14.4	17.2	17.16
국가 해양 관리를 위한 한국 정지궤도위성 활용시스템 구축	2022~2026				15
신남방국 국제 승선 실습 프로그램 (베트남, 필리핀, 인도네시아)	2021~2025			0.4	11.3

자료: 해양수산부(2022.5.24) (검색일: 2025.5.14.)

(3) 필리핀

가. 사회경제적 여건과 한국과의 관계

필리핀은 약 7,641개의 섬으로 구성된 군도 국가로, 서태평양과 남중국해를 잇는 해상교통의 전략적 요충지에 위치해 있다.[295] 필리핀의 국토 면적은 약 30만㎢로 한반도의 1.3배이며, 총 해안선 길이는 약 36,290㎞로 세계에서 다섯 번째로 긴 국가에 속한다.[296] 이러한 지리적 특성은 필리핀을 해양무역·수산업·관광산업의 핵심 거점으로 만들고 있으며, 최근에는 해양자원 개발과 연안 인프라 확충을 통한 블루이코노미로의 전환이 가속화되고 있다. 2025년 기준 필리핀 인구는 약 1억 1,700만 명으로 세계 13위 규모이며,[297] 평균 연령은 25.7세로 아세안 국가 중에서도 가장 젊은 인구구조를 갖추고 있다.[298] 필리핀의 젊은 노동력과 영어 사용의 보편화는 비즈니스 프로세스 아웃소싱, 정보통신기술, 전자상거래 산업의 성장에 크게 기여하고 있다. 2010년대 이후 필리핀은 연평균 6% 내외의 성장률을 유지해

295) PhilAtlas, Philippine(검색일: 2025.9.11.)
296) Britannica, Philippine(검색일:2025.9.11.)
297) Statistics Times(2025.1.31)(검색일:2025.09.11.)
298) Macquarie Group(2025.7.10)(검색일:2025.09.11.)

왔으며,[299] 2025년 기준 필리핀의 1인당 GDP는 약 4,410달러에 달한다.[300] 최근 필리핀 정부는 'Build Better More' 인프라 전략,[301] 신재생에너지 전환, 스마트항만·물류체계 구축 등을 통해 산업 다각화와 지속 가능한 해양경제 발전을 추진하고 있다.

한국과 필리핀의 관계는 1949년 수교 이후 꾸준히 발전해 왔으며, 2023년 수교 74주년을 계기로 양국은 전략적 협력관계를 강화하고 있다. 한국 기업은 인프라, 에너지, 조선·항만 개발 분야에서 활발히 활동하고 있으며, '마닐라 지하철 건설사업', '일로일로 항만 현대화 프로젝트', '바탄 원자력 발전소 재가동 타당성 조사' 등을 추진하고 있다. 또한, 한국은 필리핀의 주요 공적개발원조 제공국으로서 해양환경 관리, 해상교통관리시스템 구축, 기후변화 대응형 연안 관리 사업 등을 통해 양국 협력을 심화하고 있다. 한국과 필리핀 간의 인적교류 역시 활발하다. 2023년 기준 필리핀인 약 70,392명이 한국에 거주하고 있으며, 2024년 기준 한국인의 필리핀 방문자가 1,569,071명, 2023년 기준 필리핀 체류 한국인 수는 34,148명으로,[302] 양국 간 상호 인적 교류가 지속적으로 확대되고 있다.

나. 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

2023년 12월, 양국 정상회담에서 「한-필리핀 포괄적 전략적 동반자 관계 공동선언문」이 발표되었다. 이 선언문을 계기로 한국과 필리핀 간의 해양협력은 제도적 틀을 갖춘 새로운 단계로 진입하였다. 이 공동선언문은 양국 간 해양환경 보전, 해상 안전, 해양자원 관리, 항만·물류 인프라 개발 등 해양 분야 협력의 확대 방향을 구체적으로 명시하였다. 그 결과, 2022년에 '한-필리핀 해양대화'가 공식적으로 출범하였다. '한-필리핀 해양대화'

299) Asian Development Bank(2024.8), p. 1.
300) KOTRA(2024), p. 5.
301) Build Better More는 2022년 이후 필리핀 정부가 추진 중인 대형 인프라 투자 전략으로, 교통·물류·에너지 분야의 구조적 병목 해소를 통해 장기 성장 기반을 강화하는 것을 목표로 함.
302) 외교부, 필리핀공화국 국가·지역 정보(검색일:2025.09.11.)

는 2022년 출범한 한국의 첫 동남아 대상 정례 해양협력 채널로, 해양 정책, 해양 안전, 해양환경, 해양과학기술, 해상교통관리 등 다층적 의제를 포괄하는 정부 간 협의체이다. 한국 측에서는 외교부, 해양수산부, 해양경찰청, 코이카 등이 참여하고 있으며, 필리핀 측에서는 외교부, 교통부, 해양산업청, 해안경비대, 환경자원부 등 관계 부처·기관이 폭넓게 참여하고 있다. 양국은 지속 가능하고 평화로운 해양 이용을 공동 목표로 설정하고, 해양경제, 해양환경, 해양안보, 인력 양성 등 주요 분야별 협력 로드맵을 수립하여 매년 정례적으로 협의를 이어가고 있다.

한국과 필리핀은 이미 해양환경 관리, 수산양식, 항만 개발, 해양과학기술, 해상 안전 등 다양한 분야에서 협력관계를 구축해 왔다. 특히, 한국은 필리핀의 군도 국가적 구조, 기후변화의 취약성, 남중국해 연안의 복합적 해양안보 위험을 고려하여, 해양재해 대응과 해양경제 기반 강화를 위한 공적개발협력사업을 중점적으로 추진하고 있다. 마닐라, 세부, 일로일로 등과 같은 주요 항만에 해상교통관제체계를 구축함으로써 해상교통의 효율성을 높이고 해양 사고 예방을 지원하는 사업이 대표적이다. 또한, 한국은 해양폐기물 저감 및 오염관리 프로그램을 통해 필리핀의 해양오염 감시체계를 강화하고, 연안 지역 주민을 대상으로 해양환경교육 및 참여형 환경보호 활동을 지원하고 있다.

이와 함께 한국은 수산자원 복원 및 스마트양식 기술 이전 프로젝트를 추진하여 남획으로 훼손된 연안 생태계를 복원하고, 수산업 생산성을 향상시키고 있다. 해양수산 인재를 대상으로 한 국제 승선 실습 및 항만 운영 교육도 활발히 진행되고 있다. 이 교육은 필리핀 해양인력의 전문성과 기술 역량강화에 기여하고 있다.

해양수산부는 필리핀과 협력하여 선박 온실가스 배출 저감 체계를 구축하고, 친환경 연료 전환 및 선박 기술 개발을 위한 교육 및 훈련을 실시함으로써 국제해사기구 규제에 대한 필리핀의 대응 역량을 높이고 있다. 이

와 같은 협력은 ODA와 기술 교류가 결합된 '한국형 해양협력 모델'로 발전하고 있다. 또한, 필리핀의 해양 관리 역량을 강화하는 동시에 한국 해양기술의 신뢰도를 국제적으로 높이는 계기가 되고 있다.

〈부록 표-16〉 한-필리핀 해양수산 주요 협력사업 추진 현황

구분	주요내용	비고
한-필리핀 해상교통관리시스템 구축사업	• (기간) 2021~2026(6년) / 70억 원 • 해상교통 통합 관리 및 해양 안전 역량강화를 위한 해상교통관리시스템 구축 • 한국해양수산개발원(KMI)과 협력 추진	KOICA ODA
필리핀 해양환경 오염 대응 저감 및 모니터링 협력사업	• (기간) 2023~2027(5년) / 75억 원 • 필리핀 주요 해역의 저감 및 모니터링 시스템 구축, 지역사회 참여형 해양환경보호 프로그램 운영	해양수산부 환경부
온실가스 저감 대응 기술협력사업	• (기간) 2023~2027(5년) / 40억 원 • 노후 선박 개선 및 친환경 전환 기술협력. 온실가스 배출 저감 IMO 규제 대응 역량강화	해양수산부
양식산업 발전 및 스마트양식 기술협력사업	• (기간) 2022~2026(5년) / 45억 원 • 양식 수산물 품질 및 지속가능성 향상을 위한 스마트양식 기술 지원	한국수산자원공단
해양 인력 양성 및 국제 해양협력 프로그램	• (기간) 2021~2025(5년) / 72억 원 • 해양 인력 교류 확대 및 수산 인력 연수. 한-필 양국 해양 전문가 연수 운영	해양수산부 -KOICA
심해자원 개발 대응 시스템 공동연구 사업	• (기간) 2022~2025(4년) / 20억 원 • 탐사 플랫폼 설계 등 심해 대응 역량강화를 위한 한-필리핀 해양과학기술 공동연구	한국해양과학기술원 (KIOST)

자료: 외교부, 해양수산부, KOICA, KIOST 등 유관 부처 및 기관의 '한-필리핀 해양협력 중장기 계획 및 ODA 사업 자료' 종합 및 재구성

필리핀 정부는 2022년 「해양·수산·해양자원 지속가능 발전 국가전략계획 2022-2030」을 수립한 후, 해양환경 보전, 불법 어업 근절, 해양조사 인프라 확충, 해양클러스터 조성 등을 핵심 정책으로 설정하였다. 이어 2023년 개정된 「Philippine Development Plan 2023-2028」에서는 블루이코노

미 전환, 연안 재해 대응 강화, 해양관광 및 항만산업 현대화, 기후변화 적응력 강화 등을 중점 과제로 제시하였다. 이와 같은 국가정책은 한국의 스마트항만 개발, 친환경 조선기술, 해양재생에너지 산업 육성, 해양공간계획 경험과 밀접하게 연계된다. 특히, 필리핀이 추진 중인 블루이코노미 전략은 한국의 「2050 해양탄소중립 로드맵」과 방향성이 일치한다. 이에 따라 양국은 해상풍력·조력발전 등 해양재생에너지 공동개발, 친환경 선박 및 항만 인프라 구축, 해양바이오산업 육성, 맹그로브 복원사업 등에서 공동투자 및 기술협력을 확대할 수 있다. 나아가 남중국해에서의 해양 분쟁 관리, 불법어업 대응, 인도적 구조 및 해양안보 훈련 협력을 통해 규범기반 해양질서를 함께 강화하는 노력도 활발하게 전개되고 있다. 결과적으로, 남중국해 해상교통로의 핵심 관문이자 아세안 내 주요 해양안보 파트너국인 필리핀은 한국의 인도-태평양 전략과 아세안 해양협력 구상에서 전략적인 중요성을 갖는다. 향후, 한-필리핀 해양협력은 청정에너지 전환, 탄소중립 실현, 해양자원 지속가능 관리, 항만·물류 네트워크 현대화, 해양 안전 및 재해대응 역량강화를 중심으로 발전할 것으로 전망된다. 이러한 협력은 양국이 공유하는 “지속 가능한 해양번영”이라는 비전을 공동으로 실현하기 위한 구체적인 실행 기반이 될 수 있다. 아울러 한-아세안 해양협력의 대표적인 성공 모델로 자리매김할 것이다.

2) 전략적 해양협력국

(1) 말레이시아

가. 사회경제적 여건과 한국과의 관계

말레이시아는 동남아시아의 전략적 요충지에 위치하여 해양 교통과 무역의 중심지로 기능하고 있으며, 풍부한 해양자원과 다양한 해양 생태계를 보유하고 있다. 말레이시아 인근 해역은 열대어 및 다양한 해양생물의 서

식지로서 해양관광, 해양 스포츠, 해양생태계 탐험, 해양 플랜트 산업 등 다양한 해양 활동이 활발히 전개되고 있다.[303] 플라우르당 섬은 맑고 깨끗한 바다와 풍부한 해양식물로 유명하며, 스노클링 및 스쿠버 다이빙 등 해양 스포츠 명소로 활용되고 있다.[304] 또한, 해양 공원 센터를 통해 해양생태계 보호와 체험 기회가 제공되고 있다.[305]

해양 플랜트 산업은 페트로나스 자회사인 MMHE, 사푸라 켄차나 등 주요 기업을 중심으로 기술 개발과 생산이 이루어지고 있으며, 이는 말레이시아의 경제성장에도 기여하고 있다.[306] 그러나 해양보존에 대한 사회적 인식 제고는 여전히 과제로 지적되고 있다.[307] 말레이시아 해양안보 강화를 위해 운영되고 있는 해양집행청(MMEA)은 해양 구역 내 법 집행과 안전 보장을 담당하고 있으며, 해군(RMN)을 중심으로 해양 경계 보호, 해양 범죄 대응, 비전통적 위협 관리 등을 추진하고 있다.[308] 또한, 말레이시아는 주요 항만 개발과 해양 인프라 확충을 병행하여 물류·산업 발전과 연계한 해양경제성장을 도모하고 있다.[309] 한편, 말레이시아는 싱가포르와 해양 분쟁을 지속적으로 경험하고 있다. 대표적으로 2008년 국제사법재판소(ICJ)는 페드라 브랑카를 싱가포르에, 미들 록스를 말레이시아에 귀속시키고 사우스 레지에 대해서는 추후 협의하기로 판결하였다. 또한, 말라카 해협 및 싱가포르 해협 인근에서는 어업권, 항행 자유, 해저자원 개발을 둘러싼 갈등이 잔존하고 있다. 2023년에는 싱가포르의 매립사업이 환경 및 항행에 미치는 영향 문제로 국제해양법재판소(ITLOS)에 제소되었으며, 이후 양국은 환경영향평가(EIA)와 공동조사에 합의하였다. 이러한 사례는 양국

303) Ocean Decade(2024.12.10)(검색일: 2025.9.11.)
304) PADI(2019.2.20)(검색일: 2025.9.11.)
305) Ocean Decade(2024.12.10)(검색일: 2025.9.11.)
306) 서울대학교 아시아연구소 동남아시아센터(2014.9.1.)(검색일: 2025.9.11.)
307) Ocean Decade(2024.12.10)(검색일: 2025.9.11.)
308) Government of Malaysia(2004), pp. 1-9.
309) 서울대학교 아시아연구소 동남아시아센터(2014.9.1.)(검색일: 2025.9.11.)

간 해양 분쟁이 단순한 영토 문제를 넘어 항행권, 해양자원, 환경, 해양안보 등이 복합적으로 얽혀 있음을 보여준다.

한국과의 관계 측면에서, 우리나라 정부는 2021년 브루나이·인도네시아·말레이시아·필리핀과의 협력 증진을 위해 한-해양 동남아 협력기금(BKCF)을 발족한 바 있다. 말레이시아는 전략적 위치와 풍부한 자원을 바탕으로 경제 및 안보 발전을 추진하고 있으나, 해양보존 인식 부족과 해양분쟁 문제는 해결해야 할 과제로 남아 있으며, 이를 국제협력과 제도적 대응을 통해 극복해야 할 필요성이 제기되고 있다.

나. 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

한-말레이시아 해양협력은 주로 기후변화와 에너지 분야를 중심으로 발전해 왔다. 양국은 2023년 10월과 2024년 9월 각각 제1·2차 기후변화 대화를 개최하여 온실가스 감축, 기후변화 대응, 에너지 전환 문제를 심도 있게 논의하였다.

〈부록 표-17〉 한-말레이시아 기후변화 대화 내용

구분	제1차 한-말레이시아 기후변화 대화 (2023. 10. 4.)	제2차 한-말레이시아 기후변화 대화 (2024. 9. 2.)
기후변화	• 기후변화 대응 및 대화 협력 방안 논의 • 국가 온실가스 감축목표(NDC), 탄소가격제 등 협의 • UNFCCC 기후변화 협상 관련 논의	-
온실가스 감축	• 한국과 말레이시아의 2050 탄소중립·2030 NDC 달성 협력 • 원전, 수소, CCUS, 무탄소에너지(CFE) 활용 중요성 강조 • 말레이시아 신재생·에너지전환 정책과 연계	• 국제감축사업·CCUS 등 기술협력 확대 • 온실가스 감축 공동사업 추진, 민간 부문 참여 활성화 • 국제감축 제6.2조 활용 논의 (탄소시장 연계)

자료: 외교부 보도자료(2023.10.5)와 외교부 보도자료(2024.9.2.)(검색일: 2025.5.10.)

말레이시아는 국방비 지출이 GDP 대비 1% 미만으로 상대적으로 낮아 해양 역량에 일정한 제약이 존재하며, 이에 따라 연합훈련과 첨단기술 협력을 통해 역량을 보완할 필요성이 제기된다. 다만 말레이시아는 국제법적 수단을 적극 활용하는 국가로서 아세안 내에서 비교적 특수한 위치를 차지하고 있다. 실제로 말레이시아는 국제사법재판소(ICJ)와 국제해양법재판소(ITLOS)의 판례를 통해 해양 분쟁을 해결한 사례를 다수 보유하고 있으며, 이는 유엔해양법협약(UNCLOS)을 기반으로 한 국제법 질서를 존중하는 태도로 평가된다.[310]

또한 말레이시아는 말라카 해협 순찰, 술라웨시 3국 협력, 5개국 방위협정(FPDA) 등 다양한 양자 및 다자 협력 메커니즘에 참여하며 비전통적 안보 대응과 지역 방위 파트너십을 병행 강화하고 있다. 이러한 맥락에서 한-말레이시아 협력은 최근 전략적 동반자 관계 수립을 계기로 더욱 확대될 전망이다. 2024년 11월 정상회담 공동성명에서는 아세안의 인도-태평양 관점(AOIP) 4대 분야인 해양협력, 연계성, 지속가능발전목표(SDGs), 경제협력 전반에서 협력을 강화하기로 합의하였다.[311] 특히 CCUS, 청정수소, 소형모듈원자로(SMRs) 등 무탄소 에너지(Carbon Free Energy, CFE) 분야에서의 협력이 강조되었으며, 한국환경공단 쿠알라룸푸르 사무소를 거점으로 대기질·수질 개선, 온실가스 감축, 폐기물 관리 시스템 분야의 협력도 확대되고 있다.[312]

해양산업 측면에서, 양국은 해양플랜트 교육 및 인력 송출 협력 가능성을 모색하고 있으며, 항만·물류·해상운송 분야에서 협력 확대 여지가 크다. 말레이시아는 2025년 아세안 의장국으로서, 한국과의 협력은 아세안-한국

310) 말레이시아는 리기탄·시파단 섬 분쟁(2002), 페드라 브랑카 사건(2008) 등에서 국제사법재판소(ICJ)를 통해 해양 영유권 분쟁을 해결해 왔으며, 말레이시아-싱가포르 간 조호르 해협 매립 분쟁에서는 국제해양법재판소(ITLOS)의 잠정조치를 활용하는 등 UNCLOS 기반 국제사법 절차를 적극 활용해 옴.
311) 외교부(2024.11.26.)(검색일: 2025.5.10.)
312) *Ibid.*

관계의 심화에도 중요한 기회가 될 것으로 전망된다. 종합하면, 한-말레이시아 해양협력은 해양환경, 에너지, 안보 및 산업 분야에서 다층적으로 확대될 가능성이 높으며, 향후 전략적 동반자 관계를 기반으로 보다 실질적이고 호혜적인 협력이 전개될 것으로 기대된다.

(2) 태국

가. 사회경제적 발전 여건과 우리나라와의 관계

태국은 인도차이나반도 중심부에 위치하며, 미얀마, 라오스, 캄보디아, 말레이시아와 국경을 접하며, 안다만 해와 태국만을 통해 인도양과 태평양으로 접근할 수 있다. 국토 면적은 한반도의 2.3배인 약 513,100㎢이며, 해안선 길이는 약 3,260㎞이다.[313] 2024년 기준 인구는 약 6,992만 명이며, 중위연령은 41.6세, 65세 이상 인구가 15.1%로 UN 기준 고령사회에 해당한다.[314][315] 출생률 저하와 인구 고령화에 따라 생산가능인구 비율이 점차 감소세를 보이며, 이에 대응하기 위해 이주 노동자 수용, 실버 산업 지원 등이 주요 정책 과제로 대두된다.[316] 태국은 전통적 농업국가에서 1960년대 적극적 상업화 정책을 통해 제조업, 서비스업이 발달하였으며, 2016년부터 국가 의제로 '태국 4.0' 정책을 추진하여 10대 미래산업 육성을 통한 고부가가치 산업 국가로의 전환을 도모 중이다.[317] 지역 개발 및 인프라 전략으로는 동부임해지역(Eastern Seaboard)의 산업지대인 동부경제회랑(EEC: Eastern Economic Corridor)을 중심으로 항만·공항·철도 등 대규모 인프라 확충과 스마트시티 조성을 통해 외국인 투자 유치 확대를 추진한다. 태국 정부는 EEC 지역에 약 430억 달러 투자를 계획했으

313) 외교부, 태국 국가·지역 정보(검색일: 2025.4.28.)
314) CIA, The World Factbook, Thailand(검색일: 2025.4.28.)
315) 기획재정부(검색일: 2025.4.28.)
316) AIF(2024), pp. 5-6.
317) 외교부(2022), 태국 개황, pp. 72-74.

며, 한국, 중국, 일본, EU 등의 기업이 EEC 지역에 진출하였다.[318] 태국은 6·25전쟁에 참전한 우방국으로서, 1958년 수교 이래 긴말한 관계를 유지하고 있다.[319] 2024년 기준, 태국은 아세안 내 우리나라의 5위 교역국, 8위 투자 대상국이다.[320][321] 태국은 아세안 회원국 중 경제 규모가 큰 국가에 속하나, 한·태 경제협력은 상대적으로 약한 편이다. 그 원인 중 하나로 한-아세안 교역이 최종 소비보다는 생산 공정을 위한 자본재, 중간재 중심으로 형성되어 있다는 구조적 특성을 꼽을 수 있다.[322]

나. 한-태국 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

태국은 '국가전략 2018-2037', '태국 플라스틱 폐기물 관리 로드맵 2018-2030' 등을 수립하여 지속 가능한 해양경제 육성, 기후변화 대응, 해양플라스틱 오염 방지 등을 위한 중장기 정책을 수립·추진 중이다.[323] 태국은 아세안 해양플라스틱 감축 전략과 G20 해양폐기물 행동계획 등 해양폐기물 문제에 대한 국제협력도 적극 참여하며, 해양보호구역 확대와 연안 생태계 복원 등을 추진한다.[324] 2025년 해양수산 ODA 사업 중 태국이 수원국인 사업으로는 국제 승선 실습 프로그램, 해양생태계 보전 국제협력 강화, 아시아·중남미 국가의 해기교육 이해관계자 대상 역량강화 연수 등이 있다.

318) 대외경제정책연구원(2018), pp. 16-17.
319) 외교부(2022), 태국 개황, p. 97.
320) K-stat(검색일: 2025.4.28.)
321) 해외직접투자통계(검색일: 2025.4.28.)
322) 대외경제정책연구원(2018), pp. 12-13.
323) National Strategy Secretariat Office·Office of the National Economic and Social Development Board(2018), p. 12; Pollution Control Department(2018)
324) United Nations Department of Economic and Social Affairs(검색일: 2025.5.7.)

〈부록 표-18〉 태국 해양수산 주요 ODA 사업

사업명	주요내용	비고
국제 승선 실습 프로그램	• 개도국 예비해기사 대상(해양계 대학교 3~4학년) • 항해·기관·안전 교육 등 해기사 양성을 위한 3개월 초청 연수 시행 • 2021~2025년 / 56억 원	• 수원국: 태국, 필리핀 등 • 수행기관: 한국해양수산연수원
해양생태계 보전 국제협력 강화	• 해양생태계 보전·해양보호구역 관리자 역량강화 • 관리시스템 개선 및 고도화 • 황해 연안습지 보전 및 지속 가능한 이용 도모 • 2021~2025년 / 17.25억 원	• 수원국: 태국, 방글라데시 등 • 협력기구: IUCN
아시아·중남미 국가의 해기교육 이해관계자 대상 역량강화 연수	• 해기교원 및 공무원 등 대상 이론·실습 교육 시행 (연 31명, 3개월 과정) • 수원국 해기역량강화를 위한 국제워크숍 개최 • 2024~2026년 / 10.03억 원	• 수원국 태국, 베트남 등

자료: 해양수산부(2024), p. 12, 14, 35.

(3) 싱가포르

가. 사회경제적 발전 여건과 우리나라와의 관계

싱가포르는 말레이반도 남단에 위치한 도시국가로, 말라카 해협 입구에 자리하고 있어 동서 해상 교육의 요충지이자 세계 주요 물류 허브 역할을 수행한다. 국토 면적은 서울의 약 1.2배인 728.6㎢에 불과하나, 항만, 항공, 금융 등의 측면에서 글로벌 최상위 수준을 유지한다.[325] 2024년 기준 인구는 약 604만 명이며, 중위연령은 39.4세, 65세 이상 인구가 14.3%로 UN 기준 고령사회에 해당한다.[326][327] 2023년 싱가포르 합계출산율이 0.97명을 기록하여 역대 최초 1명 이하로 떨어져 육아휴직 활성화 등 저출산 대책 마련 필요성이 대두되는 한편, 외국인 인력 유치를 적극적으로 추진하고 있다.[328] 싱가포르는 좁은 국토, 자원 빈국이라는 약점을 보완하기 위해

325) 외교부, 싱가포르 국가·지역 정보(검색일: 2025.4.28.)
326) CIA, The World Factbook, Singapore(검색일: 2025.4.28.)
327) 기획재정부(검색일: 2025.4.28.)

개방경제를 추구하여, 글로벌 금융, 물류, 정보통신, 바이오의약, 정밀제조, 친환경 에너지 등 다양한 첨단산업 중심의 발전을 통해 2024년 기준 1인당 GDP 90,647달러로 세계 최고 수준의 경제 규모를 보인다.[329]

싱가포르는 1975년 외교 관계 수립 이후, 경제·문화 등 여러 방면에서 우리나라와 긴밀한 우호협력 관계를 유지하고 있다. 2018년 문재인 대통령의 국빈 방문을 계기로 '전략적 동반자 관계'로 격상되었으며, 아세안 회원국 내 2위 교역국이며, 대(對)한국 투자국으로는 1위를 차지한다.[330] 2023년 양자 협정으로 한-싱가포르 디지털동반자협정(DPA: Digital Partnership Agreement)이 발효되어 디지털 무역, 전자결제, AI, 블록체인 등 신산업 협력 확대 기반을 마련하였다.[331]

나. 한-싱가포르 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

싱가포르는 2023년 기준 3,880만 TEU 컨테이너를 처리한, 세계 2위 규모의 환적항을 운영하는 글로벌 해양물류 허브 국가로, 해운·항만·해양 금융·해양 디지털 기술 등 해양산업 전반에 걸친 첨단화를 지속적으로 추진 중이다.[332] 싱가포르는 자국 전역에서 운영 중인 항만 컨테이너 터미널을 2040년까지 모두 투아스(Tuas) 항만 터미널로 재배치할 것을 계획 중이며, 이 투아스 신항은 세계 1위 규모의 연간 약 6,500TEU의 컨테이너 처리 목표를 설정하고 있다.[333]

우리나라와 싱가포르는 2010년 해사안전협력 양해각서 체결 이후, 정기적으로 한-싱가포르 해사안전 정책회의를 개최하며, 탈탄소·해양디지털 협력,

328) AIF(2024), pp. 3-4.
329) IMF(검색일: 2025.4.28.)
330) 외교부(2024), 싱가포르 개황, pp. 111-112.
331) 관계 부처 합동(2022), 한국-싱가포르 디지털동반자협정(DPA) 상세설명자료. pp. 1-2.
332) 외교부(2024), 싱가포르 개황, p. 79.
333) 이철웅(2022), pp. 2-3.

녹색·디지털 해운항로 구축 공조 등에 대해 논의해 오고 있다.[334] 또한, 양국 해양경찰은 2004년 기관 양해각서 체결 이후, 한-싱가포르 해양 치안 기관 정례회의를 개최하며, 국제범죄 예방을 위한 정보공유, 협력 방안 논의, 합동 훈련 등을 해오고 있다.[335] 싱가포르는 글로벌 해양 금융의 중심지로, 해운금융과 선박금융기법 등에 대해 벤치마킹 할 수 있다. 2017년 해양수산부장관과 싱가포르 해운항만청(MPA: Maritime and Port Authority of Singapore)장 만남을 통해 MPA의 해운 관련 금융 지원 제도 등에 대한 설명을 듣고, 상호 협력 방안을 논의하기도 하였다.[336]

3) 주요 해양협력국

(1) 캄보디아

가. 사회경제적 발전 여건과 우리나라와의 관계

캄보디아는 인도차이나 반도 중심부에 위치하며, 동쪽으로 베트남, 서쪽으로 태국, 북쪽으로 라오스와 접경하고 남쪽은 태국만을 통해 해양에 접근할 수 있다. 국토 면적은 한반도의 약 0.8배인 약 181,000㎢이며, 메콩강이 남북을 따라 흐른다.[337] 2024년 기준 인구는 약 1,706만 명이며, 중위연령은 27.9세, 65세 이상 인구는 5.3%로 매우 젊은 국가이다.[338] 캄보디아 교육 인프라는 1979년 크레므 루주(캄푸치아 공산당) 붕괴 이후 재건되고 있으며, 중·고등교육, 직업훈련 등 인적 자원 개발이 국가발전전략의 첫 번째 과제로 선정될 만큼 가장 중요한 중장기 과제이다.[339]

334) 해양수산부 보도자료(2022.08.31.)(검색일: 2025.5.7.); 해양수산부 보도자료(2024.11.22.)(검색일: 2025.5.7.)
335) 해양경찰청 보도자료(2023.3.21.)(검색일: 2025.5.7.)
336) 물류신문(2017.12.15.)(검색일: 2025.5.7.)
337) 외교부, 캄보디아왕국 국가·지역 정보(검색일: 2025.4.28.)
338) CIA, The World Factbook, Cambodia(검색일: 2025.4.28.)
339) 외교부(2022), 캄보디아 개황, pp. 75-94.

캄보디아는 코로나-19 이전까지 연 7%대의 경제성장을 기록하였으며, 2021년 이후 회복세로 전화하여 2024년 5.5%의 경제성장률을 보였다. 캄보디아는 전통적 농업 중심 국가에서 최근 10여 년간 식품제조업, 의류 봉제업, 건설·관광산업 등 산업 다각화를 진행 중이다. 다만, 아직 산업 고도화와 내수 기반 확대 초기 단계로, 외국 자본·원조 의존도가 높은 시장이라는 취약점을 보인다.[340] 우리나라와 캄보디아는 1997년 재수교 이후, 한-아세안, 한-메콩 등 다자협력 체제에서 전략적 파트너로 협력 중이다. 아세안 회원국 내 8위 교역국이며, 대(對)아세안 투자 순위로는 8위를 차지한다.[341] 우리나라는 2012년부터 매년 3천만 달러 이상을 캄보디아에 지원하였으며, KOICA를 중심으로 교육, 보건, 농촌개발, 전자정부, 직업훈련 등 다양한 분야에 무상 원조사업을 시행하고 있다.[342]

나. 한-캄보디아 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

캄보디아는 자국 최대 항만인 시아누크빌(Sihanoukville) 항이 2024년 12월 100만 TEU 컨테이너 처리량을 사상 최초로 돌파하는 등 항만물류 산업이 발전하고 있다.[343] 또한, 치어 방류·불법조업 대응·해양어업 보존 등 수산업 부문의 발전과 환경보존에도 노력을 기울이고 있다.[344] 우리나라는 2006년 부산항-시아누크빌항·프놈펜항 간 정보 교류 및 공동 협력체계 구축, 2012년 한-캄보디아 간 항만 개발협력 MOU 체결 등 항만 분야 협력을 지속해 왔다.[345][346]

340) *Ibid.*, pp. 72-81.
341) 외교부(2024), 아세안 개황, pp. 91-93.
342) 외교부(2022), 캄보디아 개황, pp. 126-128.
343) 해사신문(2025.1.19.)(검색일: 2025.5.7.)
344) AIF 아세안 뉴스브리핑(2023.12.6.)(검색일: 2025.5.7.)
345) 해운산업신문(2006.3.23.)(검색일: 2025.5.7.)
346) 물류신문(2012.3.23.)(검색일: 2025.5.7.)

또한, 해양수산부와 해양환경공단은 2017~2019년 캄보디아 해양환경 담당 공무원을 대상으로 연안·해양환경 관리 역량강화 연수를 실시하였다. 주요 교육 내용으로는 해양생태계 보전·관리정책, 연안 통합관리제도, 해양보호구역 관리제도 등이 포함되었다.[347]

(2) 라오스

가. 사회경제적 발전 여건과 우리나라와의 관계

라오스는 동남아시아의 유일한 내륙국으로, 중국, 베트남, 캄보디아, 태국, 미얀마와 국경을 접한다. 메콩강이 국토를 관통하며, 전체 인구의 70% 이상이 강 유역에 거주한다.[348] 2024년 기준 인구는 약 795만 명이며, 중위연령은 25.4세, 65세 이상 인구가 전체 인구에서 4.8%를 차지하여 캄보디아와 더불어 매우 젊은 국가 중 하나이다.[349] 전반적으로 보건·의료 수준과 문화·교육 접근성이 낮은 편이다.[350] 농업이 GDP의 약 20%, 고용의 약 60%를 차지하는 농업국가이며, 현재 세계 최빈개도국(LDCs: Least Developed Countries)에 해당한다. 국가경제사회개발계획(NSEDP: National Socio-Economic Development Plan)를 통해 2025년까지 경제성장률 연평균 최소 7.5% 이상, 2030년까지 중진국 진입을 목표로 삼는다.[351]

1974년 수교 이후, 1975년 단교되었다가 1995년 외교 관계가 재개되었으며, 한-아세안과 한-메콩 다자협력 구도에서 라오스는 전략적 개발협력 대상국의 위치를 점하고 있다. 양국 간 교역규모는 비교적 작은 편이지만 점진적으로 증가추세를 보이며, 2024년 기준 약 2.0억 달러 수준의 규모

347) 해양수산부 보도자료(2017.7.3.)(검색일: 2025.5.7.)
348) 외교부, 라오인민민주공화국 국가 지역 정보(검색일: 2025.4.28.)
349) CIA, The World Factbook, Laos(검색일: 2025.4.28.)
350) 외교부(2024), 라오스 개황, pp. 72-80.
351) *Ibid.*, pp. 58-69.

이고, 주요 수출품은 화물자동차, 건설중장비 등 중간재이다. 건설·관광·발전·농산업 등 다양한 분야에서 한국 기업이 라오스에 진출 중이다.[352] 라오스는 한국의 중점협력국으로, 보건의료, 농촌개발, 직업교육, 전자정부, 기후변화 대응 등 분야에서 KOICA, KEXIM, 환경부, 복지부 등 여러 정부 부처가 다양한 프로그램을 운영 중이며, 1989-2023년 총 4.4억 달러를 무상 지원했다.[353]

나. 한-라오스 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

라오스는 동남아 유일의 내륙국이나, 내륙항·내륙수로 등의 해양협력이 가능한 분야가 존재한다. 우리나라는 2017년 이후 라오스의 국가 물류 수송체계 구축, 내륙항 타당성 조사 등을 지원했으며, 2019년 2월에는 한-라오스 항만 개발협력 MOU를 체결하였다.[354] 이어 2019년 11월, 메콩강 입출항 정보화를 위한 한-라오스 항만 운영 정보화 시스템(Port-MIS) 개발협력 MOU를 체결하는 등 항만 분야 협력을 지속해 오고 있다.[355]

(3) 미얀마

가. 사회경제적 여건과 한국과의 관계

미얀마는 지정학적 요충지에 위치하며 풍부한 해양자원을 보유한 국가로서, 해양경제 발전과 해양안보 강화를 위한 정책을 적극적으로 추진하고 있다. 또한, 미얀마는 2023년 러시아와의 첫 합동 해양안보 훈련(MARUMEX)을 통해 다국적 차원의 협력 경험을 축적하였다.[356]

352) *Ibid.*, pp. 88-96.
353) *Ibid.*, pp. 96-98.
354) 해양수산부 보도자료(2019.2.13.)(검색일: 2025.5.7.)
355) 해양수산부 보도자료(2019.11.26.)(검색일: 2025.5.7.)
356) Al Jazeera(2023.11.7)(검색일: 2025.9.7.)

해양경제 분야에서는 카우크퓨 심해항(Kyaukphyu Deep-Sea Port)과 칼라단 다중교통수송프로젝트(Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project)를 비롯한 대형 항만 및 인프라 개발사업이 추진되고 있다. 이들 프로젝트는 중국의 일대일로 사업 및 인도의 해상·내륙 연결 전략과 맞물려 미얀마의 전략적 중요성을 부각시키고 있다. 아울러, 미얀마는 세계 해양의 날 기념행사에서 UNCLOS 를 준수하고 BIMSTEC 회원국으로서 해양안보 및 환경보호 협력에 참여하겠다고 표명하였다.[357] 그러나 미얀마 내 군사 정권 통치와 내전 상황으로 인해 정책 집행에는 상당한 한계를 보이고 있다. 예컨대, 2025년 7월 군사정권이 25세 이상 성인의 외국 선박 취업을 제한하였는데, 이는 국제 해양산업에 부정적 영향을 미치고 있다.[358] 이에 따라, 미얀마의 해양정책은 국제해양법 준수 및 지역·국제 협력 강화라는 과제를 안고 있으며, 이는 지속 가능한 해양발전을 위한 핵심 요인으로 평가된다.

한편, 한-미얀마 관계는 1975년 수교 이후 경제협력을 중심으로 발전해 왔다. 우리기업은 아세안 청정에너지 미래 이니셔티브(CEFIA: Cleaner Energy Future Initiative for ASEAN) 및 한-미얀마 경제협력체계를 기반으로 미얀마 시장에 진출하고 항만·물류 분야 투자를 확대하였다.[359] 그러나 2021년에 발발한 미얀마의 군사 쿠데타는 한-미얀마 관계에서 영향을 주었다. 미얀마 군사 쿠데타로 인해 우리 정부는 미안먀와의 국방·안보 분야 협력을 중단하였으며, 이는 한-미얀마 해양안보 분야 협력에도 직접적인 제약 요인으로 작용하고 있다.[360]

357) Myanmar(2024.8.8.)(검색일: 2025.9.11.); Department of Marine Administration (검색일: 2025.9.11.)
358) Myanmar Now(2025.7.1.)검색일: 2025.9.11.)
359) ASEAN Centre for Energy(검색일: 2025.5.10.)
360) 외교부 보도자료(2021.3.21.)(검색일: 2025.5.10.)

나. 해양협력 추진 현황과 협력 가능성

우리나라는 미얀마와 해양수산 분야에서 협력 기반을 꾸준히 마련해 왔다. 2012년 한국해양수산개발원(KMI)와 미얀마 교통부·해양대가 공동으로 개최한 '한-미얀마 해양 포럼'은 최초의 공식 학술 교류로서 양국 간 해운, 항만, 수산, 물류, 해양산업 전반에 걸친 정책 및 협력 방안을 제시하였다. 이후 2013년 해운항만 분야 협력 양해각서(MOU) 갱신을 통해 항만뿐 아니라 배후단지 개발, 조선소 현대화 등으로 협력 범위를 확대하였다. 더 나아가 2019년에는 '한-미얀마 해운·조선소 현대화·항만 및 물류시설 개발 관리 MOU'를 체결하여 항만 개발, 물류, 엔지니어링, 건설 분야에서 기술·정보공유, 전문가 교류, 인적 교육 훈련, 타당성 조사 지원, 공동 프로젝트 참여 등을 추진하였다. 이는 양국 고위급 회담과 항만협력의 제도적 기반을 강화하는 계기가 되었다.[361]

그러나 2021년 군사 쿠데타 이후 미얀마의 정치적 불안정과 민주주의 후퇴는 협력 확대에 제약을 주고 있으며, 아세안과 국제사회 역시 미얀마를 역내 불안정 요인으로 인식하고 있다. 이러한 환경은 단기적으로 해양안보 협력 추진을 어렵게 하는 요인으로 작용하고 있다. 그럼에도 불구하고 미얀마는 해수면 상승과 연안 침수 위기에 직면한 국가이기에, 기후변화 대응, 해양환경보호, 연안 관리 등 환경·개발협력 차원에서의 미얀마와의 협력 수요는 여전히 존재한다. 특히, 국제기구 및 NGO를 매개로 한 간접 협력은 정치적 제약 속에서도 실질적인 효과를 기대할 수 있다.

미얀마의 정치 안정과 민주주의 회복이 이루어진다면, 현재의 제한적 협력에서 나아가 해양안보, 해상교통로 안전, 해양자원 관리 등 보다 포괄적인 분야로 협력 범위가 확대될 가능성이 크다. 따라서 현 단계에서는 국제사회와 연계한 환경·개발협력에 집중하면서, 중장기적으로는 포괄적 해양협력 재개를 위한 기반을 유지 및 강화하는 전략적 접근이 요구된다.

361) KDI 경제교육정보센터(2019.9.4.)(검색일: 2025.5.10.)

(4) 브루나이

브루나이는 보르네오섬 북서부에 위치한 이슬람 국가로서 인구는 46.2만 명으로 세계 175위 수준이다.[362] 국토의 면적은 5,770㎢로 우리나라 경기도의 절반 정도의 면적이며[363], 국토의 면적에 비해 넓은 해양영토를 가진다. 브루나이는 1994년 자국 해안선으로부터 200해리까지를 배타적 경제수역으로 선언하였으며, 이에 따르면 브루나이의 해양영토는 약 10,090㎢ 상당이며, 전체 해안선 길이는 약 161㎞이다.[364] 브루나이는 말레이시아 사라왁주에 둘러싸여 있어 말레이시아 해양영토와 연접하며, 브루나이 배타적 경제수역의 일부는 중국의 남중국해 구단선 영역과 중첩된다. 그러나 브루나이는 영유권 분쟁 가능성이 있는 주변국과 협력관계를 유지하고 있으며, 특히, 중국과 긴밀한 경제협력 관계를 지속하고 있다.[365]

브루나이는 1인당 GDP가 높은 국가로서 2024년 기준 총 GDP 157억 달러, 1인당 GDP는 34,872달러[366]이다. 브루나이는 석유와 천연가스를 중심으로 하는 풍부한 해양자원을 보유하고 있다. 브루나이의 경제는 석유 및 천연가스 수출에 크게 의존하고 있으며, 특히 브루나이의 배타적 경제수역에서 채굴하는 원유와 액화천연가스(LNG)가 국가 수입의 대부분을 차지하고 있다.[367] 2024년 기준 석유 및 가스 부문(원유 및 천연가스 채굴과 액화천연가스(LNG) 생산 포함)은 브루나이 GDP의 46.7%를 차지하였다.[368] 이와 같은 해양자원의 수출에 크게 의존하는 경제 구조를 개선하기 위해 브루나이는 국가비전 2035(Wawasan Brunei 2035) 등 국가계획을 통해 수출 공급망 다변화 및 농업 및 식품 산업 등 육성 계획을 추진 중이다.[369]

362) World Population Review(검색일: 2025.4.20.)
363) 세계법제정보센터(검색일: 2025.5.15.)
364) BRI Environmental Big Data Platform(검색일: 2025.5.15.)
365) EMERiCs(2023.12.1)(검색일: 2025.5.15)
366) BKCF(검색일: 2025.4.1.)
367) CIA, The World Factbook(검색일: 2025.5.15.)
368) The Scoop(2025.3.7)(검색일: 2025.5.14.)
369) Government of Brunei Darussalam(검색일: 2025.5.15.)

해양자원 수출 중심의 브루나이의 경제구조에서 항만 산업은 물류의 중심으로 핵심적인 역할을 한다. 브루나이의 루무트항(Lumut Port)과 쿠알라 블라잇항(Kuala Belait Port)은 석유와 천연가스 수출의 중심이 되는 항만이다.[370] 무아라항은 일반 화물과 컨테이너를 처리하는 브루나이의 주요 상업항만이다. 무아라 항의 컨테이너 처리량은 2016년 118,000TEU였으며, 2020년에는 125,000TEU로 증가했고, 일반 화물 처리량은 2018년 75만 톤, 2020년 70만 톤 상당이다.[371]

2024년 기준 브루나이의 GDP에서 농업·임업·수산업 부문이 차지하는 비중은 약 1.2% 정도이며, 수산업만을 살펴보면 약 0.4%에 이른다.[372] 전체 GDP에서 수산업이 차지하는 비중은 낮은 수준이나, 브루나이 정부는 경제·산업 다변화 측면에서 양식 기술 개발, 수산물 가공 및 수출 확대를 위한 정책을 추진 중이다.

나. 해양협력 추진 현황과 협력가능성

우리나라와 브루나이는 1984년 1월 1일에 공식적으로 수교를 맺었다.[373] 최초 수교 이후 한국과 브루나이는 교역·투자 부문 외 인적 교류, 기술 개발 등 부문에서는 양해각서를 체결하여 양국의 협력 의지를 공고히 하고 대화를 지속하는 방식의 협력을 추진했다. 2008년 우정협력 MOU,[374] 2010년 전자정부 분야 협력 MOU,[375] 2018년 9월 한-브루나이 국방협력 MOU가 대표적이다.[376] 투자·교역 부문에서는 법적 구속력을 가지는 양자 간 협정 체결을 통해 외교 관계를 공고히 하고 있다. 2000년

370) Middlemiss, N.(2022,9.13)(검색일: 2025.5.15.)
371) *Ibid.*
372) Brunai Ministry of Finance and Economy(2024), p. 4.
373) BKCF(검색일: 2025.4.1.)
374) Aving(2008.7.7)(검색일: 2025.5.15)
375) 행정안전부 보도자료((2011.10.21)(검색일: 2025.1.15.)
376) 국방부 보도자료(2018.9.12.)(검색일: 2025.5.15)

에는 투자자 보호 및 투자 활성화를 목적으로 하는 투자 촉진 및 보호 협정[377]을 체결하였으며, 2014년에는 세제 협력을 통한 투자 활성화를 위한 이중과세 방지 협정[378]을 체결했다.

한국과 브루나이의 협력관계는 다자간 협력체 중심으로 이루어지고 있다. 대표적으로 우리 정부가 해양 동남아 국가와의 협력을 강화하기 위해 신설한 BIMP-EAGA-대한민국 협력기금(BKCF)을 들 수 있다. 이 기금을 통한 지원 국가는 브루나이를 포함한 주요 아세안 국가이며, 환경, 관광, 연결성, 농업 및 수산업을 우선 지원 분야로 한다.[379] BKCF 기금 사업 중 브루나이를 대상으로 하는 사업으로 '브루나이 쌀 가치사슬 연구(제3차 사업),' '지속가능한 농업 및 생태계 회복력을 위한 토양관리(제4차 사업)'가 있으며, 모두 브루나이의 식량 자급 및 안보 사업이다.

377) 공식 명칭은 대한민국 정부와 브루나이다루살람 정부간의 투자의 장려 및 상호보호에 관한 협정이며 2000년 11월 14일 채택되어 2003년 10월 30일에 발효함
378) 공식 명칭은 대한민국 정부와 브루나이다루살람 정부 간의 소득에 대한 조세의 이중과세 방지와 탈세 예방을 위한 협정이며, 2014년 12월 9일 채택되어 2016년 10월 14일 발효함
379) BKCF(검색일: 2025.4.1.)

3. 전문가 의견조사서

한-아세안 해양협력 전략적 강화방안을 위한 전문가 의견서

안녕하십니까?

한국해양수산개발원(KMI)에서는 한-아세안 해양협력의 발전과 강화를 위한 전략적 방안을 모색하고 있습니다. 특히, 아세안 국가들과의 해양협력은 한국의 해양 중추국가로서의 역할을 강화하는 중요한 요소이며, 글로벌 해양현안에 대한 공동 대응 및 지속 가능한 해양수산 발전을 위한 협력의 중심이 될 것입니다.

본 연구는 한-아세안 해양협력의 현황과 도전 과제를 분석하고, 향후 협력 방안을 제시하는 데 필요한 전문가 의견을 수렴하고자 합니다. 이를 통해, 한-아세안 간 해양협력의 구체적 실천 방안을 마련하고, 협력의 실효성을 높일 수 있도록 기여하고자 합니다.

본 연구는 한-아세안 해양협력의 현황과 도전 과제를 분석하고, 향후 협력 방안을 제시하는 데 필요한 경제, 정치, 외교, 해양수산 분야의 다양한 전문가들의 고견을 구하고자 합니다. 전문가분의 깊이 있는 답변은 향후 한-아세안 해양협력의 발전 방향을 구체화하고, 협력의 실효성을 높이는 데 중요한 기여를 할 것입니다. 또한, 본 조사는 「통계법」 제33조와 「개인정보 보호법」에 따라 비밀이 철저히 보장되며, 수집된 정보는 통계적 분석 외에는 사용되지 않음을 약속드립니다.

전문가 여러분의 소중한 의견을 통해 한-아세안 해양협력의 비전과 실천 방안을 구체화할 수 있도록 깊이 있는 답변을 부탁드립니다.

감사합니다.

※ (문의) 한국해양수산개발원 해양연구본부 최수빈 전문연구원

2025년 7월

[전문가 인적사항]

성 명		소속기관 직위(급)	
전문분야			

Ⅰ. 한-아세안 해양협력 진단

- 한국과 아세안은 1989년 대화관계 수립 이후 꾸준히 협력을 확대해 왔으며, 2024년에는 한-아세안 관계를 포괄적 전략동반자 관계(CSP)로 격상시켰습니다. 양측은 인도-태평양에 대한 아세안의 관점(AOIP)을 지지하며, 2021~2025년 한-아세안 행동계획을 통해 해양 분야 협력을 포함한 다방면의 협력을 추진해 왔습니다.
- 현재 해양 협력의 범위는 해상안전 및 안보, 해양법 집행 능력 강화, 해양 연계성(항만·해운 연결), 해양환경 보호 및 해양자원 관리 등으로 넓어져 있습니다. 예를 들어, 한국은 아세안 역내 해상 치안 역량 강화를 위해 '확대 아세안 해양포럼(Expanded ASEAN Maritime Forum, EAMF)' 등 다자 대화에 참여하고, 일부 회원국에 노후 순시선박을 공여하거나 해양경찰 인력 교육을 지원해 왔습니다. 또한 2023년 한-인도네시아 해양환경 기술협력센터 설립 합의 등 해양환경·과학 분야의 협력도 진전되고 있습니다.

1. 현재 한국과 아세안 간 전반적 협력 수준을 어떻게 평가하십니까?

① 매우 높음 ② 높음 ③ 낮음 ④ 매우 낮음

2. 현재 한국과 아세안 간의 해양협력 수준은 어떻게 평가하십니까?

① 매우 높음 ② 높음 ③ 낮음 ④ 매우 낮음

3. 현재 한국과 아세안 간 해양협력 수준은 전반적 협력 수준과 비교하여 어떻다고 생각하십니까?

① 전반적 협력 수준 대비 높음 ② 전반적 협력 수준 대비 약간 높음
③ 전반적 협력 수준 대비 낮음 ④ 전반적 협력 수준 대비 매우 낮음

4. 한국이 아세안을 해양협력의 전략적 파트너로 인식하고 있다고 생각하십니까?

① 매우 그렇다 ② 그렇다 ③ 그렇지 않다 ④ 전혀 그렇지 않다

5. 한국이 아세안을 해양협력의 전략적 파트너로 인식한다면, 어떤 측면에서 그렇습니까? (복수응답 가능)

① 아세안은 해양정보기술, 수산양식, 해양재생에너지 등 분야의 한국기업 해외시장 진출에 중요하므로
② 아세안은 전략적 자원 공급지이자 원유·천연가스 등 주요 해상교통로(SLOC)이므로
③ 미·중 전략경쟁 구도하에 아세안과의 해양협력은 한국의 전략적 균형 유지에 기여 하므로
④ 해양 플라스틱 등 해양오염, 해수면 상승 등 기후변화 대응 등에 관한 글로벌 공동현안 해결에 중요하므로
⑤ 해양수산 인력 교류 및 해양관광 활성화를 통한 국가 브랜드 가치 제고와 문화적 영향을 확대하므로
⑥ 아세안과의 기존 해양협력 메커니즘의 활용과 확대를 통해 실질적 성과 도출이 가능하므로
⑦ 글로벌 해양질서 구축과 분쟁의 평화적 해결을 위해 한국과 아세안 간 협력이 필수적이므로
⑧ 기타 (구체적으로 기술)

6. 한-아세안 해양협력에서 현 단계에서 미흡하거나 보완이 필요한 분야는 무엇입니까? (복수 응답 가능)

① 한-아세안 간 해양협력을 포괄적으로 논의·이행을 지속저긍로 추진할 협력 플랫폼의 부족
② 협력사업 및 프로그램이 정책합의에 그쳐 실제 현장에서의 구체적이고 실질적인 이행이 부족
③ 해양감시, 모니터링 기술 등 첨단기술과 해양정보를 공유하는 체계가 충분히 구축되지 않음
④ 해양협력 사업을 추진하고 유지하기 위한 안정적이고 충분한 재정적 지원 및 자금의 부족
⑤ 개별 국가의 특수한 해양 현안과 요구사항을 충분히 반영한 맞춤형 협력 전략 개발이 부족
⑥ 정치적 상호 신뢰 구축이 충분하지 않아 민감한 해양안보 현안에 대한 공동 대응 및 논의가 원활하지 않음
⑦ 기타 (구체적으로 기술)

II. 한-아세안 해양협력 전략적 인식

- 한국과 아세안은 해양협력의 전략적 비전에서 공통점과 차이점을 모두 지니고 있습니다. 한국은 아세안의 중심성(Centrality)과 연계성(Connectivity)을 강력히 지지하고 있으며, 법에 기반한 해양질서를 존중하고, 항행의 자유와 분쟁의 평화적 해결 원칙을 지속적으로 강조해 왔습니다.
  * (아세안의 중심성(Centrality)) ASEAN이 지역 협력과 갈등관리의 중심으로서 다자협력 체계를 주도하고, 강대국 경쟁 속에서 ASEAN이 균형자로서 역내 문제를 해결할 수 있는 협력의 허브 역할
  * (아세안의 연계성(Connectivity)) ASEAN 회원국 간, 역외 국가들 간의 물리적·경제적·제도적 연결성을 강화하여 경제성장과 공동번영을 이루는 전략적 개념임
- 문재인 정부는 신남방정책을 통해 아세안과의 협력을 강화했으며, 윤석열 정부는 「자유·평화·번영의 인도-태평양 전략」을 발표하여 아세안을 핵심 파트너로 설정했습니다. 이재명 정부는 지난 5월 제46차 아세안 정상회의에서 채택된 「아세안 공동체 비전 2045」(ASEAN Community Vision 2045, ACV 2045)를 충실히 반영하여, 아세안과의 실용외교를 중심으로 한 협력 전략을 추진할 것으로 전망됩니다.
- 한편, 아세안은 「인도-태평양에 대한 아세안의 관점」(AOIP)을 통해 특정 강대국을 배제하지 않는 포용적 협력과 개방적 해양질서를 표방하고 있습니다. 또한 역내 주요 중견국으로서 한국의 역할을 환영하는 동시에, 미·중 전략경쟁 속에서의 한국 행보를 신중히 주시하고 있습니다. 예를 들어, 최근 한국이 미국 및 일본과의 안보 협력을 강화하는 추세는 아세안의 관점에서 역내 전략적 균형에 영향을 미칠 수 있는 요소로 인식되고 있으며, 한국이 ARF(아세안지역안보포럼), ASEAN+3, EAS(동아시아 정상회의), EAMF(확대해양포럼)와 같은 아세안 주도 협의체에서 어떤 기여를 해 나갈지에 대해서도 기대가 높습니다.

7. 한국 정부의 아세안 관련 전략과 아세안의 전략적 개념인 중심성(Centrality) 및 연계성(Connectivity)은 한-아세안 간 해양협력 추진에 있어 어떤 전략적 의미를 지닌다고 생각하십니까? (복수 응답 가능)

① 아세안을 중심으로 한 개방적 해양질서 구축 및 역내 해양안정성 유지에 기여
② 아세안 중심의 다자적 해양안보 협력체계를 강화하여 역내 해상 치안 능력 증진
③ 아세안과 주변 지역 간 해양연계성 강화(항만·해운 등)를 통한 한국의 경제적·물류적 이익 확대
④ 미·중 전략경쟁 상황에서 아세안을 중심으로 하는 해양협력 강화가 한국의 전략적 균형 유지에 필수적
⑤ 아세안 중심 다자협력체(ARF, ASEAN+3, EAS 등)를 통한 역내 해양이슈 리더십 강화에 기여
⑥ 아세안을 중심으로 한 공동의 해양환경 보호 및 기후변화 대응 사업 추진 용이성 확대
⑦ 한-아세안 간 첨단 해양기술 교류 및 해양산업 인력양성 등 실질적 연계협력 확대에 기여
⑧ 기타: 아세안 중심성 및 연계성과 관련하여 한-아세안 해양협력 추진에서 위에서 다루지 않은 추가적 전략적 의미가 있다면 구체적으로 기술해 주십시오.

8. 한국의 신남방정책, 인도-태평양 전략 등과 아세안의 AOIP, ACV 2045 등이 한-아세안 해양협력에 미치는 가장 큰 영향은 무엇입니까? (복수 응답 가능)

① 한-아세안 간 해양협력 전략의 목표와 우선순위를 보다 명확히 하는 데 기여
② 실질적 해양안보(IUU 어업, 해상범죄, 남중국해 분쟁, 해양사이버안보 등)에서 실용적 협력 강화에 기여
③ 해양환경 보호(해양쓰레기 등) 및 기후변화 대응(블루카본, 해안재해 대응 등) 협력의 실질적 확대 촉진
④ 블루 이코노미(해상풍력, 블루푸드, 해양관광 등) 분야에서의 실질적 협력과 공동 사업 추진 촉진
⑤ 국제법 기반의 개방적이고 안정적인 해양 질서 구축과 관련 규범 확립 촉진
⑥ ARF, ASEAN+3, EAS, EAMF 등 아세안 주도 다자협의체를 통한 지역협력 체계의 활성화 촉진
⑦ 미·중 전략경쟁 속에서 한국과 아세안 간 전략적 균형 유지 및 역내 안정을 위한 구체적 협력 증진

⑧ 아세안과 주변 지역 간 해양 연계성(항만·해운 등) 강화를 통한 한국 기업의 경제적·물류적 협력 촉진
⑨ 한-아세안 간 해양 전문 인력 양성 및 인적교류 확대를 통한 협력의 지속가능성 강화
⑩ 기타: 한국 정부와 아세안 전략 간 협력 영향 중 위에서 충분히 제시되지 않은 중요한 해양협력 분야나 특정 이슈, 세부 협력 모델 등이 있다면 구체적으로 제안해 주십시오

9. 한-아세안 간 실용적 해양협력의 전략적 공조를 더욱 강화하기 위해 우선적으로 필요한 구체적인 실행 방안은 무엇이라고 생각하십니까? (3개 응답 선택)

① 한-아세안 간 해양협력의 전략적 목표와 우선 협력 분야를 더욱 명확히 설정하고 조율
② 해양안보 및 해상 치안 분야에서 실질적인 공동 훈련 및 협력 사업 추진
③ 해양환경 보호 및 기후변화 대응을 위한 구체적인 협력 프로젝트 개발 및 이행 촉진
④ 블루 이코노미(해상풍력, 블루푸드, 해양관광 등)에서 공동 실증사업 및 한-아세안 시장 진출 협력 확대
⑤ 국제법에 기반한 해양질서 및 항행의 자유 등 원칙 강화에 대한 공동 선언 및 협력 확대
⑥ ARF, EAS, EAMF 등 다자협의체 내에서의 구체적 해양협력 프로그램 활성화 및 운영 강화
⑦ 아세안의 해양인프라 및 항만 개발 사업에 한국 기업의 참여 확대를 위한 실질적 지원 강화
⑧ 첨단 해양산업(친환경 선박, 스마트항만 등) 분야의 공동 기술협력 및 전문인력 양성 프로그램 운영 확대
⑨ 미·중 전략경쟁 상황 속에서 한-아세안 간 전략적 균형과 역내 해양안정성 유지를 위한 협력 강화
⑩ 신남방정책, KASI 등 기존 전략을 활용한 '한-해양 동남아 실용협력 모델' 등 구체적 협력모델 마련과 이행
⑪ 기타: 한-아세안 실용적 해양협력의 전략적 공조 강화를 위해 위의 항목 이외에 구체적으로 실행할 필요가 있는 협력 사업, 신규 프로그램이나 프로젝트 아이디어가 있다면 자세히 기술해 주십시오.

Ⅲ. 한-아세안 해양협력 전략 방향과 과제

- 2024년, 한국과 아세안의 관계는 포괄적 전략적 동반자 관계(CSP) 로 격상되었습니다. 양측은 현재 2026-2030년 행동계획 수립을 앞두고 있으며, 해양 분야 협력은 기존의 경제와 사회·문화 협력을 넘어 안보, 환경, 경제, 인력 역량 등 다양한 분야에서 실질적이고 전략적인 협력으로 더욱 확대될 전망입니다.
- 한국은 아세안과의 전략적 동반자 관계 심화를 목표로, 해양협력에서 개방적이고 규칙 기반의 국제 해양질서를 지지하며, 양측이 공통의 이익을 얻을 수 있는 실질적 협력을 추진하고자 합니다. 특히 불법·비보고·비규제 어업(IUU 어업) 대응 및 해상 범죄 예방 등 해양안보, 해양쓰레기 관리·해양생태계 보존 및 블루카본 활용 등 해양환경 보호와 기후변화 대응, 그리고 해상풍력 발전·스마트 항만 개발·블루푸드 등 블루 이코노미 혁신 협력에 주력할 계획입니다.
- 특히, 해양협력은 아세안이 발표한 「인도-태평양에 대한 아세안의 관점(AOIP)」의 4대 중점 협력분야 중 하나로, 앞으로 더욱 중요한 전략적 의미를 가집니다. 한국과 아세안 양측은 '해양안보 협력 강화', '해양환경 보호 및 기후변화 대응 확대', '블루 이코노미 혁신 협력 활성화', '해양과학기술 연구 및 혁신기술 협력 촉진', '인적교류 및 전문인력 양성 확대' 분야에서 협력의 성과가 실현될 가능성이 높습니다.
- 또한, 민간 기업과 학계를 포함한 과학기술 협력 강화, 디지털 혁신 및 친환경 해양인프라 구축 등을 통한 협력도 적극 고려되고 있습니다.
- 이러한 배경 아래, 한국과 아세안은 협력의 구체적인 우선순위 설정과 추진체계 마련을 위해 해양 분야의 정책결정자와 전문가들의 의견을 적극적으로 수렴하고자 합니다.

10. 한국이 아세안과의 해양협력을 추진할 때 우선적으로 중점을 두어야 할 지역 현안은 무엇입니까? (3개 응답 선택)

① 남중국해 분쟁 등 역내 긴장 완화와 해양안정성 확보
② 불법·비보고·비규제(IUU) 어업 대응과 해상법 집행 역량 강화
③ 해양쓰레기(해양 플라스틱 등) 공동 관리 및 감축 협력
④ 기후변화에 따른 해안지역 재해 공동대응 및 재해관리 역량 강화
⑤ 말라카 해협 등 주요 해상교통로(SLOC) 보호 및 해상범죄·해적 대응
⑥ 블루이코노미 기반 연안지역의 지속가능한 경제 발전과 주민 소득 증대 지원
⑦ 해양과학기술(스마트항만, 해상풍력 등) 협력 및 데이터 공유 확대
⑧ 해양바이오 산업(블루푸드 등) 육성과 공동 연구개발 확대
⑨ 해양 분야 인적 역량 강화 및 전문인력 공동양성 프로그램 운영 확대
⑩ 기타 (구체적으로 기술)

11. 한국과 아세안 간 해양협력을 효과적으로 추진하기 위한 전략적 체계입니다. 각 전략에 대해 필요성 및 근거의 적절성을 평가하여, 한국과 아세안 간 협력전략 수립 시 우선적으로 고려되어야 할 사항을 제시해 주십시오.

11-1 [전략 1] 다층적 해양협력 플랫폼 구축·운영

- 한-아세안 간 정례적 해양협력 협의체 운동으로 협력의 지속성과 신뢰 확보 필요
- 해양안보, 해양재난, 블루이코노미 등 다양한 해양 이슈를 논의·관리할 수 있는 실무 협의체 필요
- 한-아세안 해양협력을 UN, APEC 등 국제기구 및 다자협력 프레임워크와 적극 연계하여 국제협력의 시너지 창출

① 매우 적절하다 ② 적절하다 ③ 적절하지 않다 ④ 전혀 적절하지 않다

(추가 제안)

11-2 [전략 2] 회원국별 맞춤형 해양협력 모델 강화

- 아세안 회원국의 국가별 특성과 수요 분석을 기반으로 한 맞춤형 해양협력 사업 설계 필요
- 핵심 해양협력국가 등과의 전략적 파트너십을 통한 협력의 효율성 극대화 필요

① 매우 적절하다 ② 적절하다 ③ 적절하지 않다 ④ 전혀 적절하지 않다

(추가 제안)

11-3 [전략 3] 지식·기술 및 재정협력 확대

- 협력사업의 지속가능성을 보장하고 사업 추진력을 높이기 위한 재정적 지원 기반 구축 필요
- 스마트 해양기술 공동연구와 기술이전을 통한 실질적이고 혁신적인 협력 성과 도출 필요
- 해양문화 교류, 해양 리터러시, 해양과학 교육 등 양측 국민 간 상호 이해와 문화적 교류 촉진

① 매우 적절하다 ② 적절하다 ③ 적절하지 않다 ④ 전혀 적절하지 않다

(추가 제안)

11-4 [전략 4] 해양협력사업 모니터링 및 평가체계 강화

- 한-아세안 간 협력사업의 성과지표 및 모니터링를 통해 환류체계 구축
- 협력사업 결과를 정기적으로 점검하고 투명하게 공개하여 협력의 신뢰성과 책임성 강화

① 매우 적절하다 ② 적절하다 ③ 적절하지 않다 ④ 전혀 적절하지 않다

(추가 제안)

11-5 위 전략 외에 한국과 아세안 간 해양협력 추진을 위한 추가적으로 필요한 전략이나 운영 방안이 있다면 자유롭게 기술해 주십시오:

(추가 제안)

12. 한국이 해양협력을 추진할 때 각 아세안 국가의 전략적 중요성을 어떻게 평가하십니까?

국가	중요성 수준 0%(전혀 중요하지 않는다) ↔ 100%(매우 중요한다)										
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
① 베트남											
② 인도네시아											
③ 필리핀											
④ 태국											
⑤ 말레이시아											
⑥ 싱가포르											
⑦ 캄보이다											
⑧ 라오스											
⑨ 미얀마											
⑩ 브루나이											

13. 회원국별 맞춤형 해양전략을 수립할 때 고려해야 하는 주요 기준이나 요소는 무엇입니까? (3개 응답 선택)

① 해양안보 중요성(영토 및 주권 분쟁, 해상범죄 등)
② 풍부한 해양수산 자원 및 경제적 활용 가능성
③ 기후변화 대응 및 환경적 취약성
④ 해상물류 및 항만 인프라 전략적 가치
⑤ 기술협력 및 신산업 육성 가능성(블루이코노미, 스마트항만, 블루푸드 등)
⑥ 개발협력 및 지원(O.D.A) 필요성
⑦ 기존 협력의 역사성과 외교적 친밀도
⑧ 기타 (구체적으로 기술)

14. 국가별 맞춤형 전략을 수립하고 실행하는 데 있어서 예상되는 주요 한계점 또는 어려움은 무엇이라고 생각하십니까? (복수 응답 가능)

① 국가별 정치·외교적 민감성 고려의 어려움
② 국가 간 협력수준 및 역량 차이로 인한 한계
③ 충분한 재정지원 및 인력 부족
④ 협력 분야 간 우선순위 설정의 어려움
⑤ 실질적이고 구체적인 현장 이행력 부족
⑥ 기타 (구체적으로 기술)

15. 한-아세안 해양협력을 성공적으로 추진하기 위해 가장 핵심적으로 고려해야 할 사항이나 추가적으로 강조하고 싶은 의견이 있다면 자유롭게 기술해 주십시오.

3. 선행연구 현황

구분	선행연구 현황			
	연구제목	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
1	Establishing Maritime Diplomacy in Southeast Asia: Balancing ASEAN Regional Interest in the Rise of Competing Great Power Rivalry(Pattiradjawane와 Soebagjo, 2016)	강대국 경쟁 속 아세안 해양 외교 역할 분석	지정학적 분석, 역사적 고찰, 질적 분석	• 미·중 경쟁과 남중국해 긴장 • 군함 외교와 만달라 체제 • 아세안 해양 외교 과제
2	China-ASEAN Maritime Cooperation: Process, Motivation, and Prospects(Cai, 2015)	해양협력 과정·동기·전망 검토	역사적 분석, 질적 연구	• 협력 발전 3단계 • 협력 동기: 공동체·분쟁 관리 • 신뢰 부족·제도 한계
3	Unraveling the Maintenance of Southeast Asia's Maritime Security: A Look into the ASEAN Maritime Outlook (Manullang, 2024)	AMO 기반 아세안 해양안보 유지 탐구	공식문서(AMO)·문헌·보도 분석	• 해양안보 4차원 • 공동체별 대응 구조 • IUU 어업·해적 위협
4	How to Create a Legal Mechanism for China-ASEAN Cooperation on Fisheries in the Context of the "21st Century Maritime Silk Road"(Chen, 2019)	수산 협력 법적 메커니즘 제안	법률 분석, 정책 제안	• MOU 의존 한계 • 5대 법적 메커니즘• 제도화 필요성
5	South China Sea: ASEAN Mechanism on Maritime Disputes and the Rise of Indo Pacific Region (Aziz와 Basir, 2022)	남중국해 분쟁 대응 메커니즘 평가	문헌 연구, 법규 분석	• ARF·AOIP·COC 대응 • 회원국 이해 상충 • UNCLOS 강조

구분	선행연구 현황			
	연구제목	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
6	The Role of ASEAN in Establishing Regional Maritime Security (Tampubolon외, 2024)	아세안 해양안보 전략적 역할 분석	DIME 모델, SWOT 분석	• 해양안보 위협 요인 • 아세안 강점·약점 • SO 전략 활용
7	Navigating the Seas of Diplomacy: ASEAN's Role in Shaping the Indo-Pacific Outlook (Lombok 외, 2024)	인도-태평양 전망 형성에서 아세안 외교적 역할 탐구	규범적 법률 연구, 질적 분석	• AOIP 통한 협력 주도 • 강대국 중재자 역할 • 경제외교·소프트파워
8	중국의 아세안 환경협력 분석을 통한 신남방정책 추진 방안 연구 (강택구 외, 2020)	중국-아세안 협력 비교, 한-아세안 환경 전략 제안	문헌 연구, 전문가 회의	• 중국 협력 성과·한계 • 한국 신남방정책 연계 • SWOT 기반 전략
9	한국-베트남 경제·사회 협력 30년: 지속 가능한 미래 협력 방안 연구(곽성일·백용훈·이한우, 2021)	한-베트남 협력 성과 평가 및 지속가능 방안 제시	계량분석 (ADB-MRIO), 질적 분석	• 경제협력 성과·무역 불균형 • 사회·문화 교류와 갈등 • 협력 심화 필요
10	아세안 사회문화공동체와 한국의 분야별 협력 방안 (문진영 외, 2019)	ASCC 기반 협력 방안 제시	문헌분석, 정책 제언	• 사회인프라 협력 • 문화예술 교류·유산 보존 • 지속가능 환경
11	ASEAN Cooperation on Environment – At A Glance(ASEAN Secretariat, 2019)	아세안 환경협력 구조·메커니즘 소개	공식자료 요약	• 환경 10대 우선 분야 • AMME·ASOEN 제도 틀
12	ASEAN Approaches to Environmental Protection and Sustainable Development: Cooperating across Borders, Sectors, and Pillars of Regional Community (Tay 외 2017)	환경보호·지속가능 발전 접근 분석	문헌·정책 분석	• 연무 오염 협력 • ASEAN Way 한계 • 다중 이해관계자 필요

구분	선행연구 현황			
	연구제목	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
13	Environmental Cooperation in Southeast Asia (ASEAN) (Takahashi, 2001)	환경협력 발전 과정·실효성 검토	문헌 연구	• ASEP·실행계획 • 법적 구속력 한계 • 연무오염 대응
14	Enhancing ASEAN-EU Relations through Cultural Cooperation: Realities and Unexplored Potential (Ocón과 Bonet, 2024)	아세안-EU 문화협력 잠재력 탐구	역사분석, 설문, 인터뷰	• 다자 문화협력 미흡 • 기금·제도 부족 • 외교·안정 기여
15	ASEAN-Japan Strategic Partnership in Southeast Asia: Socio-cultural Pillar (Hernandez와 Shuto, 2015)	아세안-일본 사회문화 협력 강화	정책문서 분석	• 빈곤·재난·보건 과제• 일본 경험 활용• 인간안보·역량강화
16	Regional Cooperation for the Protection of the Marine Environment in Southeast Asia: Conference Report (Centre for International Law, 2019)	해양환경 보호 협력 검토	컨퍼런스 보고	• 법·제도 틀 검토 • 해양오염 현안 • 제도 중복·조정 필요
17	Managing institutional interlinkages for the protection of marine environment in the East Asian seas region and beyond: The case of marine plastic pollution (Maruf외, 2024)	해양플라스틱 문제 제도 연계 분석	실증 연구	• 제도 중복·격차 • 다중심 거버넌스 • 국제 협약 연계
18	아세안의 변화와 한아세안 통상협력에 관한 연구 (강영문, 2014)	아세안 변화·통상 전략 제시	문헌 연구	• AEC 출범 • ODA-투자 연계 • FTA 허브 비전

구분	선행연구 현황			
	연구제목	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
19	지역경제통합의 가속화 가능성: 한국과 아세안 경제협력을 중심으로 (김유미와 Akhir, 2022)	경제협력의 통합 효과 분석	패널데이터 회귀	• 무역·투자 효과 • 지역통합 촉진
20	ASEAN-Japan Industrial Cooperation: An Overview(Chang과 Hirono, 1984)	산업 협력 현황·과제 점검	기술적 분석	• 초기 ODA·FDI 효과 • 조립·자원개발 중심 • 기술 이전 필요
21	Assessment of ASEAN Energy Cooperation within the ASEAN Economic Community (Shi와 Malik, 2013)	AEC 내 에너지 협력 평가	성과기록표·분석	• 인프라 진전 • 소프트인프라 지체 • 정책·규제 조율
22	ASEAN Centrality and the ASEAN-US Economic Relationship (Policy Studies No. 69) (Petr와 Plummer, 2014)	아세안 중심성과 대미 경제 관계 분석	무역패턴 분석·정책 검토	• ASEAN 중심성 정의 • 개방적 지역주의 • 다층적 접근 필요
23	The 21st Century Maritime Silk Road and China-ASEAN Industry Cooperation(Lu, 2016)	해상실크로드와 산업 협력 분석	문헌분석	• 산업구조 보완성 • 협력 잠재력 • 불신·정책조율 필요
24	ASEAN-EU energy cooperation: sharing best practices to implement renewable energy sources in regional energy grids(Indeo, 2019)	아세안-EU 에너지 협력 분석	정책·통계 비교	• ASEAN Power Grid • EU 사례 비교 • 재생에너지 확대
25	Cooperation between China and ASEAN under the building of ASEAN Economic Community(Bi, 2021)	중국-아세안 경제협력 분석	문헌분석	• CAFTA 성과 • 지정학·보호무역주의 • 협력 업그레이드

구분	선행연구 현황			
	연구제목	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
26	Policy of Foreign Economic Cooperation of the Government of the Republic of Korea with ASEAN (Oh와 Gil, 2024)	한국 대아세안 경제협력 정책 분석	문헌·정책 분석	• 초기~신남방정책 진화 • 무역·투자·ODA 중심 • 호혜적 협력
27	아세안의 대외협력 전략과 한-아세안 협력 고도화에 대한 함의 (최인아 외, 2024)	아세안 대외 전략 분석·한국 함의 도출	문헌분석, 설문조사	• 대화상대국별 전략 • 한국 차별화 필요 • 디지털·녹색 경제
28	대외정책과 연계성 제고를 위한 전략적 ODA 추진방식 개선방안 연구 (정지원 외, 2023)	ODA-대외정책 연계 강화방안 제시	사례연구·전문가 자문	• 한국 ODA 분절성 • 주요국 사례 비교 • 컨트롤타워 필요
29	Foreign exchange market herd behaviour: empirical study in ASEAN-5 countries (Danila와 Aggarwal, 2022)	외환시장 군집행동 검증	계량분석	• 군집행동 부재 • 국가별 펀더멘털 차이 • 투자다변화 가능
30	The causal relationship between government investment and economic development in ASEAN countries (Nhung과 Ven, 2025)	정부투자-경제성장 인과관계 분석	패널데이터 계량	• 양방향 인과관계 • 선순환 구조 • 케인스주의 지지
31	ASEAN during the life of The Pacific Review: a balance sheet on regional governance and community building(Nesadura, 2017)	아세안 거버넌스·공동체 성과 평가	문헌·개념 분석	• ASEAN Way 성과 • 시민사회 참여 제약 • 지역조합주의 문제
32	Network governance in ASEAN: fostering regional cooperation and integration (Sundram, 2025)	네트워크 거버넌스 효과 평가	정책·사례 분석	• 민간·CSO 협력 확대 • 회복탄력성 기여 • 비국가 행위자 참여 과제

기본연구보고서 발간목록

2025년

01	청색경제 이행지표 개발 및 투자효과 분석	김주현
02	해양문화산업의 지역 경쟁력 진단과 발전전략 연구	이슬기
03	유해·교란 해양생물 지정 제도 개선방안 연구	정여진
04	해양보호구역의 효과적 관리 방안 연구	김미주
05	해양 복합위협의 실효적 대응 방안 연구	민영훈
06	해양 위성정보 활용 방안 연구	조성진
07	수산업 정책 전주기 연계성 강화 방안 연구	안지은
08	소비자 맞춤형 식품시장 성장에 따른 수산식품산업 대응 방안 연구	임경희
09	외국인 어선원 확보를 위한 제도 개선 연구	정명화
10	수산식품 물가 안정화 방안 연구	박혜진
11	수산물 업사이클링 생태계 조성 방안 연구	이남수
12	어촌과 연안의 통합적 발전을 위한 바다생활권 도입방안 연구	박상우
13	해운 얼라이언스 재편에 따른 영향분석과 대응방안 연구	김병주
14	연안대중교통의 운영 효율성 제고를 위한 정책 연구	류희영
15	그린 암모니아 선박 연료 전환 대응 방안 연구	전서연
16	스마트항만 기술 수용성 제고를 위한 법·제도 개선 방안 연구	이다예
17	탄소중립항만 전환을 위한 항만하역장비 관리체계 개선 방안 연구	이혜령
18	부산항 중장기 발전전략 연구	김근섭
19	재난·재해 대비 항만 위험물 컨테이너 물류공급망 대응 방안 연구	최나영환
20	국제물류시장 공정경쟁질서 확립 방안 연구	김동환

2024년

01	섬·바다·강 연계 관광 네트워크 구축방안 연구	최일선
02	해양 스타트업 실패 자산화 방안 연구	좌미라
03	시민친화적 바닷가 공간 조성에 관한 연구	정지호
04	연안이용 관리 법제 정비방안 연구	최석문
05	특별관리해역 관리제도 재편 방안 연구	최수빈
06	해양관할구역 과세권한의 체계적 배분방안 연구	이혜영
07	어업인의 디지털 전환 수용성 제고방안 연구	오서연
08	수산물 무역(수출입) 단기 전망모형 구축 연구	한기욱
09	어촌소멸에 따른 사회경제적 영향분석과 대응전략 연구	이상규
10	어촌다움에 기반한 어촌공간관리 방안 연구	이승혜
11	파생상품을 이용한 해운선사의 위험관리에 관한 연구 - 운임선도거래(FFA)를 중심으로 -	김한나
12	내항상선 해양사고 경감방안 연구	허성례
13	항만재개발사업 공공성 강화 방안 연구	김세원
14	해외 항만터미널 확보 전략 연구	김근섭
15	항만 하역능력의 서비스 수준 개선 연구	이화섭
16	국내 무역항 거버넌스 체계 개편방안 연구	김근섭
17	선박의 원격운항을 위한 제도 개선방안 연구	박혜리
18	국제물류기업 육성을 위한 법제 개선방안 연구	최나영환
19	글로벌 공급망 리스크 대응 정책효과 분석 모형 개발 연구	강무홍
20	한-북미 무역구조 분석 및 물류공급망 변화 대응방안 연구	이성우

수시연구보고서 발간목록

2025년

01	해양치유시설 조성·운영 제도 개선 연구	이정아
02	국제 해양질서 전환 대응 해양대외전략 기반 연구	박수진
03	유기수산식품 국제 동등성 확보 방안	오서연
04	선원 복지 개선방안 연구 - 선내 급식을 중심으로	허성례
05	항만재개발사업 추진 체계 재정립 연구 - 항만재개발사업 업무 매뉴얼 개선을 중심으로	김세원
06	군소도서국 해양수산 국제협력 방안 수립	전혜은
07	어촌발전특구 도입을 위한 법·제도 연구	박상우
08	해양생태계서비스 활용 방안 연구	정세미
09	해양에너지 산업 활성화 방안 연구	육근형
10	비관리청항만개발사업 정보화 정책 방향 연구	이종필
11	해양안보 위협지수 개발 및 활용방안 연구 - 선박 이상 행위를 중심으로	민영훈
12	지방관리무역항 보안관리체계 재정립 연구	김가현
13	부산항 터미널 위험물 컨테이너 장치 효율 개선 방안 연구 - 법·제도 측면 -	김우선
14	새만금호 수질관리 강화 방안 연구	장원근
15	미 상호주의 대응 수산분야 비관세장벽 영향 연구	이정미
16	수중레저 안전관리 체계 정비를 위한 제도개선 연구	이정아

2024년

01	해양정보산업 진흥을 위한 제도 개선 방안 연구	김찬웅
02	한-아프리카 국제수산협력 체계 개선 연구	이채령
03	해양안보 MDA 체계 구축·활용 방안 연구	민영훈
04	인천항 자유무역지역의 효과적 운영을 위한 전략 방안	한장협
05	해양문화자원을 활용한 연안도시활력 증진 방안 연구	이슬기
06	부산항 물동량 유치방안 연구	김은우
07	국제사회의 대북제재 동향과 우리의 대응:해양수산분야를 중심으로	채수란
08	국내 연안여객선 관광·이용 활성화 방안 연구	이정아
09	내수면어업 허가·신고 제도 개선방안 연구	최순
10	어업선진화를 위한 어업관리체계 개편방안	심성현
11	글로벌 공급망 변동에 따른 해운물류 지원방안	황수진
12	연안 중소선사의 탄소중립 달성을 위한 친환경정책 지원방안	류희영
13	항만기술산업 활성화를 위한 법제도 정비 방안 연구	김보경
14	해양모태펀드 투자활성화 방안 연구	한기원
15	특별관리해역 내 공공하수처리시설의 방류수 수질기준 강화방안	장원근
16	중대재해처벌법 대응 양식장 안전성 개선 방안 연구	윤미경
17	국가관리연안항 발전전략 수립체계 연구	신정훈
18	글로벌 공급망 대응 해운항만물류 전문인력 양성 발전방안 연구	권보배
19	해양수산 국제개발협력 중장기 전략 연구	전혜은

일반연구보고서 발간목록

2025년

01	해양수산 공공데이터 플랫폼 활용 제고 방안 연구	김성은
02	동아시아 해양플라스틱 오염 대응 재원 조성 방안	이윤정
03	한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 연구	최지연
04	수산업 강제노동 규범화 대응체계 구축연구	박찬엽
05	해조류 활용 신산업 생태계 조성 방안 연구	조헌주
06	미국 무역환경 변화와 해운·조선산업의 영향 분석 연구	김한나
07	해상운임에 대한 지정학적 리스크의 전이효과 분석	최영재
08	스마트항만 개발 효과 산정 방법론 연구	안승현
09	항만 수급분석 체계화 및 지침 마련 연구	신정훈
10	비컨테이너 부두 하역능력 산정을 위한 적정 점유율 기준 연구	이화섭
11	국가 스마트 콜드체인 물류거점센터 구축연구	조지성
12	해운항만물류 전문인력 중개 플랫폼 모델 개발	권보배
13	미국 이력 추적 의무화에 따른 수산물 수출기업 대응실태 분석 연구	박혜진
14	AI 활용 글로벌 수산이슈 및 무역전망체계 고도화 연구	한기욱
15	섬어촌 디지털 정보격차 해소를 위한 정책연구	이상규

2024년

01	한-북극권 청색경제 협력사업 추진 방안	김엄지
02	전환기 글로벌 해양환경규범의 대응력 강화 연구	박수진
03	해양 지속가능성 시범 평가 연구	최희정
04	Scope 3 기준 원양산업 탄소배출추정 및 대응방안 연구 - 원양저연승어업을중심으로	조헌주
05	수산물 공급망 관리 개선방안 연구(한태 무역을 중심으로)	한기욱
06	신통상규범 확대에 따른 수산분야 영향 및 대응방안	박혜진
07	탄소배출 규제 대응을 위한 컨테이너 선대 교체 수요 추정 연구	최건우
08	연안항개발사업의 경제적 편익에 관한 연구	김성아
09	한국과 미동부 항만 간 녹색해운항로 구축방안 연구	김가현
10	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅲ) - 철광석,화학공업생산품,기타광석,잡화를중심으로	이나영
11	접안 대기시간 감소에 따른 탄소집약도지수(CII) 변화 분석	김보람

일반연구 2025-03

한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 연구

인 쇄 2025년 12월 28일
발 행 2025년 12월 31일

발 행 인 조 정 희
발 행 처 한국해양수산개발원
주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 경성문화사 (02-786-2999)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337
정가 6,000원

한-아세안 해양협력 전략적 강화방안 연구

Strategic Framework for Strengthening ROK–ASEAN Maritime Cooperation:
Policy Analysis and Recommendations

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동)
TEL. 051-797-4800 FAX. 051-797-4810

값 6000 원
93300
9 791168 663138
ISBN 979-11-6866-313-8