

제 365 호 2024 년 11 월 1 일

## 미 해군 부활을 위한 한국의 역할

미 해군은 국가 안보 목표를 달성할 수 있는 충분한 함정을 건조하지 못해 심각한 위기를 직면하고 있다. 동시에 중국의 조선 능력이 발달하면서 중국 해군의 함대 규모가 미국의 그것을 넘어섰다. 이에 따라 미국은 조선 및 수리 능력 확대를 위해 한국과 일본에 도움을 요청하였고, 한국 기업 한화가 미국 조선소를 인수하고 미 해군 함정 정비 계약을 체결하는 등 주도적인 역할을 하고 있다. 조선 분야를 통해 한미 협력은 미 해군 역량을 활성화하고 한미 안보 관계를 강화할 수 있다. 미국의 규제 제약과 같은 과제가 남아 있지만, 한국 조선업체의 효율성은 미 해군의 준비태세를 개선하고 양국의 안보를 강화할 수 있다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.

# KIMS Periscope



King's College London

부교수

**Bence Nemeth**

현재 미국은 국가 안보 목표를 달성하기에 충분한 해군 함정을 건조할 수 없다는 심각한 문제를 안고 있다. 이런 와중 중국은 세계 최대의 조선업체가 되었으며 현재 중국 해군은 미 해군보다 더 많은 함정을 보유하고 있다. 이러한 격차는 가까운 미래에 더욱 커질 것이며, 이는 미국에게 상당한 도전이 될 것이다.

따라서 미 국방부는 중국에 이어 두번째와 세번째로 큰 해양 산업을 보유한 한국과 일본에 미국의 조선 및 수리 역량을 강화하는 데 도움을 요청했다. 한국 기업들은 미국 조선소를 인수하고 미 해군 함정 정비 계약을 최초로 수주하는 등 주도권을 잡았다. 한국 기업들은 이러한 모멘텀을 바탕으로 미 해군 부흥에 핵심적인 역할을 할 수 있을 것이다. 이는 한국 조선업체들의 수익 창출에 도움이 될 뿐만 아니라, 한미 안보 관계를 더욱 공고히 하고 양국의 안보를 향상시키는 데에도 도움이 될 것이다.

## 미국 조선업의 쇠퇴

미국은 민간 선박과 군용 선박 모두에서 가장 큰 조선소 중 하나였다. 그러나 2 차 세계대전 이후 미국의 민간 선박 건조 능력은 점차 축소되었다. 미국은 1970 년대에 전 세계 선박 톤수의 5%를 건조했고, 현재는 0.2%에 불과하다. 미국은 여전히 가장 정교한 군함을 건조하고 있지만, 광범위한 민간 조선 생태계를 잃었고, 이는 해군 조선 프로그램에 막대한 부정적 영향을 미쳤다. 무엇보다도 미국은 해군 함정을 느리고 비싸게 건조하고 있으며, 미국의 해양 전문 지식과 인프라가 황폐화되면서 혁신 역량을 상실했다.

이러한 과정의 결과 중 하나는 냉전 이후 개발된 새로운 등급의 미 해군 함정들이 실패했다는 것이다. 이 함정들은 계획보다 훨씬 더 많은 비용이 들었고 성능도 훨씬 떨어졌다. 예를 들어, 줌월트급 스텔스 구축함은 당초 계획했던 32 척 대신 단 3 척만

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.

# KIMS Periscope

건조될 예정인데, 한척당 70 억 달러라는 막대한 비용(니미츠급 항공모함보다 더 많은 금액)을 들여야 하기 때문이다. 게다가 주 무기인 레일건은 기능문제로 인해 2021 년 개발이 취소되었다. 연안전투함과 포드급 항공모함도 비용 초과, 기술적 실패, 건조 척수 감소 등 이와 비슷한 문제를 겪었다.

미 해군은 함대의 질을 개선하는 것뿐만 아니라 함정의 양을 늘리는 문제도 안고 있다. 냉전 말기에 미 해군은 600 척의 군함(전투함, 군수 지원함)을 보유했지만 현재는 약 290-300 척을 보유하고 있다. 지난 10 년 동안 미 해군은 355 척의 함정 전력 수준을 달성하기를 원했지만, 기존 소수의 미국 조선업체들은 항상 새 함정을 예정대로 인도하지 못했고, 종종 비용 초과가 발생하기도 했다. 따라서 미국은 새로운 군함의 도입 속도보다 더 빨리 구형 함정을 퇴역시키는 경우가 많았고, 그 결과 355 척 구축이라는 목표에 접근하지 못했다. 또한 민간 선박 건조 능력의 부족은 기존 해군 함정의 유지 및 수리에도 부정적인 영향을 미쳐 미 해군의 준비 태세 저해를 야기하는 상당한 수주 정체를 발생시켰다.

## 중국의 도전

미국의 조선 생산 능력은 급격히 감소한 반면, 중국의 조선산업은 전 세계 민간 선박의 절반을 생산하며 세계 최대 규모로 성장했다. 중국 선박의 품질도 빠르게 향상되었다. 또한 중국은 이러한 막대한 조선 능력과 광범위한 전문성을 바탕으로 해군을 강화하고 있다. 따라서 전투력 함정 수와 관련하여 중국 인민해방군(PLA) 은 2020 년경에 미국을 추월했다. 중국 함대는 내년에 395 척, 2030 년에는 435 척으로 늘어날 것으로 예상되며, 같은 시기 미 해군의 함정 수는 현재 290~300 척 수준에서 변화가 없거나 약간 감소할 것으로 예상된다.

미 해군의 함정 수는 적지만 기술적으로는 중국 군함에 비해 여전히 우위에 있다. 예를 들어, 미국 함정은 더 크고 화력도 더 강하다. 그러나 미중간 잠재적 분쟁에서

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.

# KIMS Periscope

활용도가 불분명한 미국 항공모함을 제외하면 순양함, 구축함, 호위함의 총 배수량 측면에서 중국 해군은 10 년 이내에 미 해군을 능가할 것이다. 또한 중국 해군은 2027년에는 화력 면에서도 미 해군을 능가할 것으로 예상된다.

미국은 유럽, 중동, 인도 태평양을 포함한 국제적 책임이 있는 반면, 중국은 자국에만 집중하고 있다. 따라서 중국은 해군이 한 지역에 집중되어 있다는 이점을 가지고 있다. 또한 인도 태평양에서 작전을 수행하는 미 해군 함정보다 중국 해군 함정은 자국 기지에 훨씬 더 가깝기 때문에 함정 지원과 유지보수를 더 빠르게 받을 수 있다. 또한 중국은 거대한 조선 인프라를 보유하고 있기 때문에 손상된 함정을 신속하게 수리할 수 있다. 하지만 미국의 경우, 부실화된 민간 및 군용 조선소로는 이 작업을 수행하는 데 어려움을 겪을 것이다.

미 해군은 중국의 도전을 인지하고 있으며, 2054년까지 함대 규모를 유인함 384척과 대형 무인 및 수중함 134 척으로 늘리려 한다. 그러나 현재 미국 해양산업이 이 목표를 달성할 수 있을지는 의문이다.

## 미 해군 부활을 위한 한국의 역할

미국 해군의 부활을 위한 방법 중 하나는 해양 산업이 중요한 동맹국인 한국과 일본과 협력하는 것이다. 한국은 전 세계 민간 선박의 25%를 생산하고 일본은 약 15%를 건조하고 있다. 따라서 카를로스 델 토로 미국 해군성장관이 2024년 2월 한국과 일본을 방문하여 양국 조선업체의 대미 투자를 독려했던 것은 당연한 일이다.

월스트리트 저널은 한국이 18 개월 동안 6 억 달러에 최첨단 이지스 구축함을 건조하는 반면 미국은 28 개월 동안 16 억 달러에 이를 수행한다고 보도했다. 미국은 한국의 이러한 조선 효율성을 미국에 도입할 수 있기를 희망하고 있다. 미 해군은 법적으로 해외에서 함정을 구매할 수 없지만 해외에서 기존 군함을 수리할 수는 있다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



한화는 미국에서 함정을 건조하고 한국에서도 미 해군 함정을 수리할 수 있도록 발 빠르게 움직였다.

먼저 한화는 필라델피아에 위치한 필라델피아 조선소 인수를 추진하며 2024년 여름에 1억 달러를 제안했고, 현재 노르웨이 소유주가 이를 수락했다. 한화의 필라델피아 조선소 인수를 위한 규제 절차가 성공적으로 마무리되면 한화는 미 해군을 위한 선박을 건조할 수 있게 된다. 이 경우 한화는 미 해군 및 기타 정부기관이 비전투 임무에 사용하는 보조 선박 그룹인 준비 예비 함대를 재건하기 위해 미국에 기반을 둔 다른 조선소들과 경쟁할 것으로 예상된다. 이러한 노력이 성공한다면 한화는 미국 조선 인프라에 더 많은 투자를 하고 더 복잡한 해군 함정 건조 프로젝트에서 경쟁할 수 있을 것이다. 델 토로 장관은 "경쟁이 치열한 미국 조선업의 지형을 어떻게 변화시킬지 알기에, 미국 해안에 들어오는 최초의 한국 조선업체로서 한화를 환영하게 되어 더할 나위 없이 기쁘며, 이것이 마지막이 아닐 것이라고 확신한다"고 강조했다.

둘째로, 2024년 8월, 한화는 한국 조선업계 최초로 미 해군으로부터 유지, 보수 및 정비(MRO) 계약을 수주했다. 이에 따라 한화 오션은 한국에서 4만톤급 미 해군 화물 및 탄약 수송함인 USNS 윌리 슈라(Wally Schirra)의 정비 작업에 착수했다. 한화 오션은 올해 미 해군 MRO 사업 입찰권도 확보한 만큼 조만간 미 해군 MRO 사업에도 참여할 수 있을 것으로 기대된다.

한화의 필라델피아 조선소 인수와 미 해군과의 첫 MRO 계약은 시범 프로젝트라고 볼 수 있다. 이 프로젝트가 성공한다면 한국 기업들에게 더 많은 기회가 생길 것이다. MRO 계약은 더 넓은 조선 생태계인 한국에서 작업 수행을 가능케 하는 만큼 더 직접적인 영향을 미칠 것이다.

동시에 미국에서 미 해군을 위한 새로운 함정을 건조하는 것은 더 많은 위험을 수반한다. 미국은 숙련된 대규모 인력 풀, 물류 체인, 전문성, 최첨단 해양 인프라 등 한국 조선업체가 국내에서 효율적으로 활용할 수 있는 광범위한 해양 역량이 부족하다. 게다가 미국의 규제는 훨씬 더 복잡하고 까다로워서 일반적으로 선박 건조 비용과 리드 타임이 증가한다. 따라서 한화가 적자가 심하고 비효율적으로 운영되고 있는 필라델피아

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



# KIMS Periscope

조선소에 막대한 투자를 통해 조선 인프라를 개선하고 보다 효율적인 공정과 최신 설계 도구 및 자동화 시스템을 도입하더라도 한국만큼 저렴하게 선박을 생산하기는 어려울 것으로 보인다.

그러나 이것이 반드시 문제가 되는 것은 아니며, 한화는 어차피 불가능한 미국의 전처를 뺏을 필요는 없다. 한화가 필라델피아에서 미국의 다른 조선소에 비해 더 효율적으로 배를 건조할 수 있다는 것을 증명할 수 있다면 이미 한국과 미 해군의 승리가 될 것이다. 이렇게 하면 미 해군은 함정을 더 빨리 인도받게 되고 높은 효율성을 바탕으로 다른 역량에 투자할 수 있게 된다. 또한 한국 조선소에서 미 해군 함정의 유지보수 작업을 수행하면 미국의 역량을 확보할 수 있어 미 해군의 유지보수 지체를 줄이는 데 도움이 될 것이다.

한국이 미국에서 미 해군 함정을 건조하고 한국에서 미군 함정을 정비하는 데 참여한다면 미국과 한국의 국가 안보를 직접적으로 강화할 수 있다. 단기적으로 미 해군은 함정의 가용성 증가로 혜택을 볼 수 있으며, 중기적으로는 함대의 성장을 가속화할 수 있다. 이는 미국이 글로벌 해양 지배력을 유지하는 데 도움이 될 것이다. 강력한 미 해군은 북한의 침략을 억제하는 데 도움이 되고, 미 해군이 커지면 미국이 글로벌 안보 공약을 이행할 수 있는 만큼 한국의 국가 안보에도 매우 중요하다. 예를 들어, 미 해군이 다른 곳에서 주요 분쟁에 발이 묶일 시 한반도 평화 유지에 의미 있게 기여할 수 있는 충분한 해군력을 갖추 수 있을지는 불분명하다. 이런 점에서 한국 조선업체들은 미 해군의 준비태세와 능력을 개선하여 미국이 여러 분쟁에 동시에 대처할 수 있는 추가 역량을 확보하는 데 기여할 수 있다. 이는 한미 안보협력을 강화하고 미국의 전략적 계산에서 한국의 위상을 높이는 데에 큰 역할을 할 것이다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



## South Korea's Role in Reviving the U.S. Navy

**Bence Nemeth**

Senior Lecturer (Associate Professor)

King's College London

The U.S. Navy has a serious problem, as the United States cannot build enough navy ships to meet its national security goals. At the same time, China has become the largest shipbuilder in the world, and now, the Chinese Navy has more ships than the U.S. Navy. This gap will only grow further in the near future, which is a considerable challenge for Washington.

Thus, the Pentagon has turned to South Korea and Japan to help boost the U.S. shipbuilding and repair capacities, as these two allies have the second and third largest maritime industries after China. South Korean companies have taken the lead by acquiring a U.S. shipyard and receiving the first contracts to overhaul U.S. Navy ships. If South Korean companies can build upon this momentum, South Korea might become a key actor in reviving the U.S. Navy. This will not only help South Korean shipbuilders to make a profit, but it will also deepen US-ROK security ties and improve both nations' security.

### The Decline of U.S. Shipbuilding

The United States used to be among the largest shipbuilders in terms of both civilian and military vessels. However, since World War 2, the U.S. civilian shipbuilding capacity has gradually shrunk. The U.S. built only 5% of the world's tonnage in the 1970s and merely 0.2% today. Although the United States still builds the most sophisticated military vessels, Washington has lost its broader civilian shipbuilding ecosystem, which has had an enormous negative impact on its naval shipbuilding programs. Among others, the U.S. builds its navy ships slowly and expensively and has mainly lost its capacity to innovate as the maritime expertise and infrastructure in the U.S. is dilapidated.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



One of the results of these processes was that the new classes of U.S. Navy ships developed after the Cold War were failures. These ships cost significantly more and became much less capable than planned. For instance, only three Zumwalt class stealth destroyers will be built instead of the 32 initially planned, as each cost an enormous amount of money (\$7 billion) - more than a Nimitz-class aircraft carrier, which they should protect. On top of that, its primary weapon, the railgun, was cancelled in 2021 due to functionality issues. The Littoral Combat Ship and the Ford-class aircraft carriers have also seen similar cost overruns, technological failures and reduced numbers of ships built.

The U.S. Navy has issues not only with improving the quality of its fleet but also with increasing the quantity of its ships. While the U.S. Navy had 600 battle force ships (combatant, combat logistic and support vessels) at the end of the Cold War, now it has around 290-300. For the last decade, the U.S. Navy has wanted to achieve a 355 ships-force level, but the existing few American shipbuilding companies have always been behind schedule in delivering the new ships and often have had cost overruns. Thus, the United States frequently needed to decommission older ships faster than it was capable of replacing them with new ones. As a result, it did not get closer to its goal of 355 ships. Furthermore, the lack of civilian shipbuilding capacity also negatively impacted the maintenance and repair of existing navy vessels, creating a significant backlog that has negatively affected the U.S. Navy's readiness.

### **The China Challenge**

While Washington's shipbuilding capacity has sharply declined, China's shipbuilding industry has become the largest globally, producing half of all civilian ships worldwide. The quality of the Chinese ships has also improved rapidly. Furthermore, Beijing uses this huge shipbuilding capacity and extensive expertise to build up its Navy. Thus, regarding the number of battle force ships, the People Liberation Army (PLA) Navy – the Chinese Navy – overtook the U.S. Navy around 2020. The Chinese fleet is expected to grow to 395 front-line ships next year and to 435 ships by 2030. At the same time, the number of U.S. Navy ships will not change or will slightly decline from its current 290-300 ships-force level.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.





Although the U.S. Navy has fewer vessels, its ships are technologically still superior compared to Chinese military vessels. For instance, the U.S. ships are larger and have bigger firepower. However, if we do not count the U.S. aircraft carriers – which utilities are not clear in a potential conflict between China and the United States – the PLA Navy will surpass the U.S. Navy in terms of aggregate displacement of cruisers, destroyers, and frigates in less than a decade. Furthermore, the PLA Navy is expected to surpass the U.S. Navy in terms of firepower by 2027 as well.

Washington also has global responsibilities, including those in Europe, the Middle East, and the Indo-Pacific, while China has been focusing only on its neighbourhood. This gives Beijing an advantage as its naval forces are concentrated in one region. Additionally, the PLA Navy ships can be supported and maintained faster as they are much closer to China's shipbuilding infrastructure than the U.S. Navy vessels to their own bases when they operate in the Indo-Pacific. Moreover, as China has a huge shipbuilding infrastructure, it would be able to repair damaged ships quickly. At the same time, the United States would struggle to do this with its currently failing civilian and military shipyards.

The U.S. Navy understands the China challenge and wants to increase its fleet size to 384 manned and 134 large unmanned and underwater vessels by 2054. However, whether the current U.S. maritime industry can achieve this goal is questionable.

### **South Korea's Role in Reviving the U.S. Navy**

For Washington, one of the ways to revive the U.S. Navy is to turn to allies with significant maritime industries: South Korea and Japan. South Korea produces 25% of the civilian ships globally, while Japan builds about 15%. Thus, not surprisingly, U.S. Secretary of the Navy Carlos Del Toro visited South Korea and Japan in February 2024 and encouraged their shipbuilding companies to invest in the United States.

The Wall Street Journal reported that South Korea builds state-of-the-art Aegis destroyers for \$600 million in 18 months, while the U.S. does this for \$1.6 billion in 28 months. Washington hopes that this South Korean efficiency in shipbuilding can be brought to the U.S. However, by law, the

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



U.S. Navy cannot buy its ships from overseas countries, but it can repair existing military vessels abroad. Hanwha quickly moved to be able to build ships in the United States and repair U.S. Navy ships in South Korea as well.

First, Hanwha has been seeking to buy the Philly Shipyard in Philadelphia and has made a \$100 million offer in the Summer 2024, which the current Norwegian owner accepted. If the regulatory process of Hanwha's Philly Shipyard acquisition is successful, Hanwha will be able to build ships for the Navy in the United States. In this case, Hanwha is expected to compete with other U.S.-based shipyards to rebuild the Ready Reserve Fleet, a group of auxiliary ships that the U.S. Navy and other government agencies use for non-combat tasks. If these endeavours are successful, Hanwha might invest more in the U.S. shipbuilding infrastructure and compete for more complex naval shipbuilding projects. U.S. Secretary of the Navy Del Toro highlighted that "knowing how they will change the competitive U.S. shipbuilding landscape, I could not be more excited to welcome Hanwha as the first Korean shipbuilder to come to American shores—and I am certain they will not be the last."

Second, in August 2024, Hanwha became the first South Korean shipbuilding company to win a maintenance, repair, and overhaul (MRO) contract from the U.S. Navy. As a result, Hanwha Ocean started to overhaul the USNS Wally Schirra, a 40,000-ton U.S. Navy dry cargo and ammunition ship in South Korea. The expectation is that Hyundai will also participate in MRO projects for the U.S. Navy soon, as this year, it also secured the right to compete for U.S. Navy MRO projects.

Hanwha's Philly shipyard acquisition and first MRO contract with the U.S. Navy can be seen as pilot projects. If they are successful, more opportunities will arise for South Korean companies. MRO contracts seem more straightforward, as the work can be done in South Korea, where the efficiencies generated by the broader shipbuilding ecosystem can be utilized.

At the same time, building new ships for the U.S. Navy in the United States has more risks. The United States lacks an extensive maritime sector, including a large pool of trained workforce, logistical chains, expertise, and state-of-the-art maritime infrastructure that makes South Korean shipbuilding companies efficient at home. Furthermore, regulations in the United States are much more complex and complicated, usually increasing costs and lead times of building ships. So, even

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



if Hanwha invests heavily in the Philly Shipyard – which has a significant deficit and inefficient operation – to improve its shipbuilding infrastructure and introduces more efficient processes, modern design tools and automation, it is unlikely that it will be able to produce ships as cheaply as in South Korea.

However, it is not necessarily a problem, and Hanwha does not need to replicate everything in the U.S., which is probably impossible anyway. If Hanwha can demonstrate that it can build ships in Philadelphia more efficiently compared to other U.S. shipyards, it will already be a win for South Korea and the U.S. Navy. This way, the U.S. Navy can receive ships faster and make efficiency savings, which can be invested in other capabilities. Furthermore, the maintenance works of U.S. Navy ships in South Korean shipyards will also free up U.S. capacities, helping to decrease the maintenance backlog of the U.S. Navy.

South Korea's involvement in building U.S. Navy ships in the United States and maintaining U.S. military vessels in South Korea can directly enhance both U.S. and South Korean national security. In the short term, the U.S. Navy will benefit from increased availability of ships, and in the medium term, it could accelerate the growth of its fleet. This can help Washington maintain its global maritime dominance. A strong U.S. Navy is also crucial for South Korean national security, as it helps deter North Korean aggression, and a larger U.S. Navy enables Washington to meet its global security commitments. For example, if the U.S. Navy was tied up in a major conflict elsewhere, currently, it is unclear if Washington would have enough naval capacity to meaningfully contribute to maintaining the peace in the Korean peninsula. In this regard, South Korean shipbuilders can make a difference in improving the U.S. Navy's readiness and capabilities, ensuring that Washington has the extra capacity to deal with several conflicts simultaneously. This could deepen U.S.-South Korean security cooperation and elevate Seoul's standing in Washington's strategic calculus.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.



## 약력

**Bence Nemeth 박사**는 킹스칼리지런던 부교수로, 현재 영국 합동지휘참모대학 (Joint Services Command and Staff College) 대학원과정인 고급 지휘참모 과정 (Advanced Command and Staff Course) 학술 프로그램 디렉터로 활동하고 있다. Nemeth 박사는 다자간 안보협력, 군사 혁신, 전략 관리 및 해양안보 분야 연구에 집중하고 있다.

**Dr. Bence Nemeth is** an Associate Professor at King's College London, primarily teaching at the Defence Academy of the U.K., where he served as Academic Programme Director for the Advanced Command and Staff Course between 2022 and 2024. Dr. Nemeth's research focuses on multilateral security cooperation, military innovation, strategic management and maritime security.

## 국내외 추천자료

- ✓ [CRS, "Navy Force Structure and Shipbuilding Plans: Background and Issues for Congress", CRS, August 6, 2024.](#)
- ✓ [Justin Katz, "How SECNAV's claims about S. Korean, Japanese shipbuilders do and do not line up", Breaking Defense, July 15 2024.](#)
- ✓ [Alexander Palmer, Henry H. Carroll, and Nicholas Velazquez, "Unpacking China's Naval Buildup", CSIS, June 5, 2024.](#)

## 알림

- 본지에 실린 내용은 집필자 개인의 견해이며 본 연구소의 공식입장이 아닙니다.
- KIMS Periscope 는 매월 1 일, 11 일, 21 일에 이메일로 발송됩니다.
- KIMS Periscope 는 안보, 외교 및 해양 분야의 현안 분석 및 전망을 제시합니다.

## [웹페이지보기](#)

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해 주시기 바랍니다.