

극지해소식

No.150

30 June

www.kmi.re.kr

책임 김엄지 극지전략연구실장 감수 한덕훈 글로벌전략연구본부장
작성 김주형, 김지영, 박예나, 엄단비, 정다현

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)
연락처 정다현 051)797-4747 (dhj82@kmi.re.kr)

북극 소식

북극이사회/국제기구

북극이사회 | EPPR, 새로운 워킹 그룹의장으로 벤자민 스트롱 선출 2

EU/국제기구 | EU, 2027년까지 러시아 가스 수입 전면 중단 추진 4

북극권 국가 정책

덴마크 | 덴마크, 그린란드 군사력 확대...전투기·헬기 등 배치 5

그린란드 | 그린란드·아이슬란드 5월 사상 최고 기온 기록 7

그린란드 | 북극 탐험 전문항공사 HX 하루 최대 승객 수송 9

캐나다 | 캐나다, 국방예산 증액...북극 방어 능력 대대적 증강 10

스웨덴 | 스웨덴 국방부, 러시아 발트·북극 군사력 증강 주시 11

북극권 국가 산업·경제

미국 | 환경 단체, 정부 고위 관료 알래스카 유전 방문 반대 13

러시아 | 상트페테르부르크 경제포럼, '북극횡단 물류회랑' 발표 15

러시아 | 러시아 북극 지역 사베타 항만, 빙해 운항 제한 완화 18

읍서버 국가 정책

인도 | 인도, 북극 지역에서 국제 협력 스펙트럼 다변화 추진 19

남극 소식

'셰클턴 메달' 수상 환경운동가, '남극 인격화' 선언 추진 20

극지의 창(窓)

러시아 조선 산업 전략 2050...북극항로 시대 개막 준비 22

북극과 사람

러시아 북극권 원주민의 전통 문화와 현대적인 도전 28



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

본 소식지는 '북극권 해양수산 협력기반 강화사업' 일환으로 제공되고 있습니다.
게재된 내용에 대한 질문이나 추가 자료가 필요한 분은 연락주시길 바랍니다.

북극이사회/ 국제기구

글 정다현 dhj82@kmi.re.kr

출처1: <https://arctic-council.org/news/all-hazards-approach-to-emergency-management-q-a-with-benjamin-strong/>

출처2: <https://eppr.org/projects/>

EPPR, 새로운 워킹그룹 의장으로 벤자민 스트롱 선출 (2025. 6. 24.)

[사진] 벤저민 스트롱(Benjamin Strong) EPPR의 새로운 워킹그룹장



자료: <https://arctic-council.org/news/all-hazards-approach-to-emergency-management-q-a-with-benjamin-strong/>

북극이사회 산하 비상사태예방준비대응(EPPR) 워킹그룹은 북극의 환경 비상사태에 대한 대응·관리·평가를 수행하고, 북극 환경 보호와 지속 가능한 개발을 도모하는 것을 주요 임무로 한다.

최근 EPPR의 신임 의장(Chair)으로 선출된 벤자민 스트롱(Benjamin Strong)은 Arctic Council과의 인터뷰에서 북극 재난관리의 핵심 원칙과 EPPR의 전략적 방향에 대해 설명했다. 그는 “기후변화, 산업 활동 증가, 지역 사회 기반 시설 부족 등으로 북극의 위기관리 환경이 더욱 복잡해지고 있다”면서 기존처럼 특정 유형의 위협만을 대비하는 방식으로는 충분하지 않다고 지적했다. 이에 따라 폭넓고 유연한 대응 체계가 필요하며, 이는 ‘전재해 접근법(All-Hazards Approach)’을 통해 해결할 수 있다고 강조했다. 전재해 접근법은 자연재해, 산업재난, 건강위기, 기술사고 등 다양한 유형의 비상사태를 포괄적으로 고려하여, 상황에 따라 유연하게 적용 가능한 공통 원칙과 훈련 체계를 마련하는 방식이다.

EPPR은 전통적으로 해양 유류 오염 대응업무에 주력해 왔으나, 최근에는 대기 오염, 감염병 확산, 해양 교통 사고, 대규모 산불 등 새로운 유형의 위험 요인까지 범위를 확대하고 있다.

북극이사회/
국제기구

스트롱 의장은 이에 대응하기 위해 “훈련 체계의 전문화, 정보 공유 플랫폼의 고도화, 시나리오에 입각한 훈련의 정례화”가 필요하다고 밝혔다. 그는 미국 국립 해양대기청(NOAA)에서 근무한 재난 정보 대응 경험을 바탕으로, 북극 지역 주민과 원주민 공동체의 실질적 참여가 매우 중요하다고 강조했다. “북극 지역에서 효과적인 대응을 위해서는, 단순히 재난 발생 시 대응하는 수준을 넘어서 사전 단계부터 신뢰 기반의 협력 체계를 구축하는 것이 핵심”이라며, 반복 가능한 시나리오 훈련과 공동 대응 로드맵 마련을 강조했다.

또한 그는 EPPR이 앞으로는 정성적 경험뿐만 아니라 과학적·데이터 기반의 위험 평가 모델을 적극 활용해야 한다고 덧붙였다. 이는 각국 간 상호운용성(interoperability)을 높이고, 협력 국가 간의 이해 격차를 줄이는 데도 기여할 수 있다고 밝혔다.

EPPR은 향후에도 위험 모델링, 대응 매뉴얼 정비, 훈련 모듈 표준화 등을 지속 추진하면서 국제적인 훈련 시나리오를 통해 북극 전역의 재난 대응 역량을 한 층 강화한다는 계획이다.

한편, EPPR 워킹그룹은 총 18개의 핵심 주제를 바탕으로 다양한 프로젝트를 수행하고 있다. 주요 내용으로는 ▲북극 산불 대응 역량 강화 ▲방사능·핵 사고 위험 평가 ▲비상사태 위험 평가 체계 개발 ▲해양 유출 대응 가능성 분석 ▲탐험선·크루즈선 대응 툴킷 개발 ▲저항유 유출 시 거동 분석 ▲재난 대응 사례 공유 플랫폼 구축 ▲해상 구조 안전성 강화 ▲소규모 북극 공동체 대상 위험 대비 도구 개발 ▲의료 긴급 이송 훈련 ▲신규 재난 유형 식별 ▲교육·훈련 체계 및 매뉴얼 개발 ▲유출 대응 장비의 표준화 ▲기술 혁신 기반의 대응 수단 개발 ▲국경 간 재난 대응 조정 체계 구축 ▲환경 민감도 지도 최신화 ▲기후변화 영향 모델링 ▲대중 인식 제고 및 교육 캠페인 등이 포함된다.

EU/ 국제기구

EU, 2027년까지 러시아 가스 수입 전면 중단 추진 (2025. 6. 18.)

유럽연합(EU)은 2027년까지 러시아산 천연가스 수입을 단계적으로 중단하겠다는 계획을 제안했다. 이는 러시아의 우크라이나 침공 이후 에너지 의존도를 줄이려는 EU의 지속적인 노력의 일환이며, 그 중심에서 북극권에서의 에너지 전략 재편도 함께 논의되고 있다.

EU는 러시아 석유 및 천연가스 수입 비용으로 매달 약 15억 유로(한화 약 2.2조 원)를 지출하고 있는데, 이러한 지출이 에너지 안보와 경제적 자립성에 부담이 되고 있다는 우려가 높아지고 있다. 이에 유럽 의회 및 정부 관계자들은 러시아산 가스에 대한 의존은 장기적으로 EU의 에너지 안보를 약화시킬 수 있다는 점을 공통적으로 지적했다. EU는 이 같은 문제점을 해결하기 위해 재생 에너지 확대, 에너지 효율 개선, 가스 인프라 현대화 등과 같은 정책을 추진하고 있다. 또한 노르웨이, 미국, 카타르 등과의 에너지 협력을 강화하여 공급망 다변화를 적극 모색하고 있다. 이 같은 계획은 에너지 독립성을 확보함과 동시에, 러시아로부터의 수입을 점진적으로 줄이겠다는 정치적·전략적 메시지가기도 하다.

EU의 계획이 북극 및 고위도 지역 내 에너지 협력 구조 변화와도 연결될 수 있음을 시사한다. 특히 노르웨이와 같은 북극권 에너지 강국이 EU의 신규 공급망 전략에서 핵심 파트너로 부상할 수 있다. 아울러 EU는 각 회원국에 에너지 전환 전략을 제출하도록 요청하며, 지역별 대응 방식을 EU 차원의 정책에 통합하려는 움직임도 보이고 있다.

이번 발표는 단순한 경제 조치를 넘어, 지정학적 에너지 구도 변화의 신호탄으로 해석된다. EU는 REPowerEU 전략을 통해 화석연료 의존 탈피와 에너지 자립을 동시에 추구하고 있는데, 이는 북극과 인접한 유럽 북부 국가들의 역할에도 새로운 의미를 부여하고 있다.

글 정다현 dhj82@kmi.re.kr

출처: <https://www.highnorthnews.com/en/eu-proposes-phase-out-russian-gas-2027-currently-spends-eu15bn-each-month-imports>

북극권
국가 정책

덴마크

글 엄단비 dbu@kmi.re.kr

출처: www.highnorthnews.com/en/denmarks-armed-forces-increases-its-presence-greenland

덴마크, 그린란드 군사력 확대...전투기·헬기 등 배치
(2025. 6. 11.)

[그림] 시몬 엘벡(Simon Elbeck), 덴마크 군

자료: www.highnorthnews.com/en/denmarks-armed-forces-increases-its-presence-greenland

덴마크가 가까운 시일 내에 그린란드와 그 주변 지역에서 군사적 존재감을 한층 드러낼 예정이다. 프리깃함 1척과 헬리콥터 2대가 이미 현지에 배치돼 북극 지역 내 군사 작전 능력을 뒷받침하고 있으며, 향후 전투기 배치도 이어질 예정이다. 올 여름 내내 덴마크 군은 해상, 육상, 공중을 아우르는 전방위적인 방식으로 그린란드에서의 군사적 존재를 늘려나갈 계획이다. 이는 북극 지역에서 덴마크 군의 작전 역량을 강화하고, 그린란드 내부의 사회적 안전을 지원하는 데 있다.

그린란드 외교부 비비안 모츠펠트(Vivian Motzfeldt) 장관은 “최근 안보 정책의 분위기 때문에 군이 그린란드 안팎에서 작전 능력을 연습할 필요가 있다”고 밝혔다. 그는 도널드 트럼프 미국 대통령이 그린란드에 대한 통제권을 확보하고자 했던 반복적인 발언을 상기시키며, 이러한 움직임이 안보적인 긴장감을 불러온 배경이라고 지적했다.

헬기·프리깃함 도착...전투기·특수부대도 배치

덴마크 군은 화요일, EH-101 머린(Merlin) 헬리콥터 2대와 프리깃함 HDMS 닐스 유엘(HDMS Niels Juul)이 그린란드에 도착했다고 밝혔다. 헬리콥터는 다양한 작전 임무를 지원할 예정이며, 프리깃함은 남부 그린란드 해역에서 순찰 임무를 수행할 예정이다.

북극권 국가 정책



이 뿐만 아니라, F-16 전투기는 캄갈루수악(Kangerlussuaq)에 배치돼 섬의 서해안을 중심으로 공중 순찰을 실시할 예정이다. 이번 군사력 증강에는 특수 부대도 포함돼 있으며, 이들은 주요 기반시설 주변에서 훈련과 연습을 병행할 계획이다. 또한, 그린란드 북극 기초군사훈련 프로그램에 참여 중인 학생들도 경계 업무에 투입돼 주요 기반시설의 방호업무를 지원하게 된다.

모츠펠트 장관은 “나알레카수이트(그린란드 자치정부)로서는 지역 주민의 참여를 보장하는 것이 우선 순위였다”면서 “우리 국민이 국가 안보에 기여할 수 있도록 하는 구조를 마련하는 데 집중했다. 북극 기초군사훈련 프로그램의 학생들이 이번 임무에 기여하는 모습을 보게 될 날이 기대된다”고 말했다.

덴마크·그린란드 정부 간 협의 통해 구성

이번 군사력 증강 조치는 트롤스 룬 포울센(Troels Lund Poulsen) 덴마크 국방장관과 마이클 위거스 힐드고르(Michael Wiggers Hyldgaard) 국방참모 총장, 그리고 그린란드 정부 나알레카수이트 간의 협의를 통해 마련됐다.

포울센 장관은 “국방장관으로 부임한 이래, 북극 지역의 안보를 강화하는 것이 나의 가장 큰 과제였다”면서 “나알레카수이트와의 긴밀한 협력을 매우 높이 평가하고 있다”고 강조했다. 그는 또 “이번 군사력 확대 조치는 지역 특성과 그린란드가 직면한 특정한 안보 정책 과제를 고려해 설계됐다”면서 “현지 상황에 대한 세심한 고려를 바탕으로 추진될 것”이라고 덧붙였다.

북극권 국가 정책



글 엄단비 dbu@kmi.re.kr

출처: www.dailyfreeman.com/2025/06/11/greenland-and-iceland-saw-record-heat-in-may-what-does-that-mean-for-the-world

그린란드·아이슬란드 5월 사상 최고 기온 (2025. 6. 11.)

5월, 북극권 국가인 그린란드와 아이슬란드에서 기온이 사상 최고치를 기록하면서 전 세계 기후 시스템에 미칠 파장이 커지고 있다. 과학자들은 이번 폭염이 인간이 초래한 기후 변화로 인한 것이며, 북극의 얼음이 녹으면서 지구 전역의 날씨와 해류, 해수면 상승 등에 심각한 영향을 줄 수 있다고 경고했다.

11일(현지시간) 세계기후속성분석팀(World Weather Attribution, WWA)이 발표한 분석에 따르면, 그린란드 빙상은 이번 5월 폭염 기간 동안 평소보다 몇배 빠르게 녹았다. 일부 지역에서는 5월 기온으로는 유례없는 최고치를 기록했다. 아이슬란드 역시 평년보다 무려 10도 이상 기온이 높은 지역들이 속출했고, 에길스타디르 공항(Egilsstadir Airport)에서는 5월 15일 26.6도(화씨 79.9도)라는 사상 최고 5월 기온이 측정됐다.

WWA 보고서는 이번 이상 고온이 기후 변화 없이는 사실상 발생할 수 없는 현상이라고 지적했다. 이 보고서 공동 저자인 프리데리케 오토(Friederike Otto) 영국 임페리얼 칼리지 런던 기후과학 부교수는 “이번과 같은 강도 높은 폭염은 산업화 이전 시기와 비교했을 때 발생 확률이 40배 이상 증가했다”며 “인간이 야기한 기후 변화가 아니었다면 사실상 불가능한 수준의 기상이변”이라고 설명했다.

이러한 기후 이상 현상은 단순한 지역적 현상이 아니라, 전 지구적 기후 시스템과 해양 순환에 악영향을 미칠 수 있다. 그린란드 빙상이 녹으면서 바다로 유입되는 막대한 양의 담수는 북대서양 해류(Atlantic Meridional Overturning Circulation)의 흐름을 느리게 만들 수 있다. 이 해류는 멕시코만에서 대서양을 지나 유럽과 북극으로 물을 이동시키며, 지구 기후 조절에 핵심적인 역할을 한다.

콜로라도대학교 볼더캠퍼스 환경과학연구소 왈리드 압달라티(Waleed Abdalati) 소장은 “북반구 날씨는 북극에서 벌어지는 현상과 직결돼 있다”면서 “북극 해빙은 대기 하단부의 기초 구조로 작용해 전반적인 날씨 패턴을 좌우한다”고 설명했다.

북극권 국가 정책



그린란드의 빙상과 북극의 얼음은 바람의 흐름, 수분 함량, 강수 형태(눈 또는 비)에 직접적인 영향을 미친다. 예년의 경우, 그린란드의 본격적인 융해는 6월 부터 8월 사이에 발생하지만, 올해는 5월부터 고온이 이어지며 융해 시즌이 앞당겨졌고, 그만큼 더 많은 빙하가 녹을 것으로 우려된다. 빙상의 융해는 전 세계 해수면 상승의 주요 원인이다. 해수면 상승은 해안 도시와 태평양의 저지 대 섬 국가들에 직접적인 침수 위험을 안겨준다.

뿐만 아니라, 그린란드 현지 원주민 사회도 영향을 받고 있다. 전통적인 해빙 위의 썰매길은 녹아버려 사냥터 접근이 어려워지고 있으며, 영구 동토층 해빙은 건물 기반을 불안정하게 만들어 산사태와 해일 발생 위험도 증가하고 있다.

한편, 도널드 트럼프 미국 대통령이 그린란드를 미국 영토로 편입하고 싶다는 발언을 하면서 그린란드는 국제 정치 무대에서도 주목을 받고 있다. 막대한 석유·가스 자원과 희토류 매장량, 지정학적 위치 때문에 미국, 러시아, 유럽 간 전략적 요충지로 부각되고 있는 상황이다. 이에 대해 그린란드 옌스 프레데릭 닐센(Jens-Frederik Nielsen) 총리는 “그린란드는 누구나 사갈 수 있는 땅이 아니다”라며 단호한 입장을 밝힌 바 있다.

미국 국립 눈·얼음데이터센터(NSIDC) 부수석연구원 트와일라 문(Twila Moon) 박사는 “그린란드의 미래는 그곳에 사는 주민들이 결정해야 한다”고 강조하며 “이 논의에서 기후 변화와 그 영향에 대한 인식은 반드시 포함돼야 한다”고 밝혔다. 그는 이번 WWA 분석에는 참여하지 않았다. 트와일라 문 연구원은 “그린란드가 겪고 있는 극심한 기후 변화는 탄소를 다량 배출하는 일부 국가와 산업의 책임”이라며, “태양광·풍력 등 청정에너지 전환과 저탄소 교통 수단 이용 같은 실천이 멀리 떨어진 북극에도 긍정적인 영향을 미친다”고 말했다.

북극권 국가 정책



글 엄단비 dbu@kmi.re.kr

출처: www.travelandtourworld.com/news/article/greenlands-nuuk-airport-celebrates-its-largest-most-monumental-single-day-passenger-flow-thanks-to-hxs-unstoppable-record-numbers

북극 탐험 전문 항공사 HX, 하루 최대 승객 수송 (2025. 5. 21.)

[그림] 북극탐험전문 항공사 HX 항공기의 모습



자료: www.travelandtourworld.com/news/article/greenlands-nuuk-airport-celebrates-its-largest-most-monumental-single-day-passenger-flow-thanks-to-hxs-unstoppable-record-numbers

그린란드 항공 산업이 새로운 전환점을 맞았다. 북극 탐험 전문 항공사 HX가 단 하루 만에 500명 이상의 승객을 누크(Nuuk) 공항을 통해 수송하며, 공항 개항 이래 최대 탑승객 기록을 경신했다. HX는 현재 그린란드에서 가장 큰 북극 탐험 항공사로, 에어 그린란드(Air Greenland)의 전략적 파트너이기도 하다. 이번 성과를 통해 HX는 그린란드를 세계와 연결하는 핵심 항공사로서의 입지를 더욱 확고히 했다.

이날 누크 공항을 통해 이동한 500명 이상의 승객은 그린란드의 항공 역사상 단일 일자 기준 최다 인원이다. 이번 기록은 그린란드 관광 수요가 빠르게 증가하고 있음을 보여준다. 최근 그린란드는 자연 경관, 야생 동물, 전통 문화 체험 등으로 국제적 여행지로 주목받고 있다. 누크 공항의 이번 기록은 단순한 교통 수치를 넘어 국제적 항공 허브로서의 성장 가능성을 상징한다. 그린란드 관광 산업과 글로벌 연결성 확대에 있어 누크 공항의 중요성이 한층 더 부각된 셈이다.

HX는 이번 기록 달성을 기념해 누크의 문화 복합 공간인 카투악(KATUAQ)에서 특별한 문화행사를 열었다. 행사에는 그린란드 대표 문화 인사인 쿠파눅 올센(Qupanuk Olsen)과 패션 디자이너 니키 아이삭센(Nickie Isaksen)이 참석해 현지 문화의 정수를 소개하며 이목을 끌었다. HX는 단순한 관광을 넘어 그린란드 문화 보존과 진흥에도 적극 나서고 있다.

북극권 국가 정책



캐나다, 북극 방어 포함 국방력 대대적 증강 (2025. 6. 9.)

캐나다 정부는 2025 회계연도에 국방 관련 예산을 90억 달러 이상 증액하는 새로운 방위 지출 계획을 발표했다. 마크 카니(Mark Carney) 총리는 이번 투자를 통해 북대서양조약기구(나토, NATO) 국방비 지출 목표(국내 총생산의 2%)를 5년 앞당겨 달성할 것이라고 밝혔다. 캐나다 고위 정부 관계자에 따르면, 이번 증액 전 2025 회계연도 국방예산은 534억 달러로 예정되어 있었으나, 이번 발표로 인해 627억 달러 수준으로 상향 조정될 전망이다.

캐나다 정부는 북극 중심의 감시 시스템 및 디지털 역량 강화를 위해 다음과 같은 분야에 중점적으로 예산을 배정할 예정이다.

- 사이버 사령부(Cyber Command) 확장과 군의 인공지능(AI) 활용 가속화: 5억 6,000만 달러 투자
- 초장거리 레이더(over-the-horizon radar), 통합 수중 감시 시스템, 군수 지원함, 경량 유틸리티 차량, 국산 탄약 생산 역량 확보 등 북극 방어를 위한 10억 달러 규모의 투자

또한 이번 증액에는 무기, 항공기, 장갑 차량의 보강, 함대 유지, 군 인프라 현대화, 군인과 국방 인력에 대한 보수 개선도 포함된다.

브리핑에 참여한 고위 관계자는, 미국의 ‘골든 돔(Golden Dome)’ 차세대 미사일 방어 구상이 많은 캐나다인에게도 중요한 이슈라고 인정하면서도, 캐나다의 목표는 자국의 통합 방공 및 미사일 방어 시스템을 갖추는 데 있다고 설명했다. 이번 투자를 통해 우리는 캐나다의 주권과 영토를 보호하고, 북미항공우주 방위사령부(NORAD)에서도 기여할 수 있는 역할을 강화할 것이라고 밝혔다.

이 관계자는 또한 파이브 아이스(Five Eyes)* 동맹국들과의 방산 협력 확대에 대한 기대도 언급했다.

* Five Eyes는 캐나다, 미국, 영국, 호주, 뉴질랜드가 포함된 정보 동맹

글 박예나 yena719@kmi.re.kr

출처: <https://defensescoop.com/2025/06/09/canada-new-military-spending-plan-mark-carney/>

북극권 국가 정책



글 박예나 yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.euractiv.com/section/defence/news/sweden-monitoring-russian-military-build-up-in-baltic-arctic-regions-says-defence-minister/>

스웨덴 국방부, 러시아 발트·북극 군사력 증강 주시 (2025. 6. 16.)

[그림] 웨덴에서 270km 거리에서 핵무기 기지 증강을 보여주는 위성 사진



자료: SVT Nyheter, Maxar/Planet Labs PBC

스웨덴 국방부 팔 존슨(Pal Jonson) 장관은 러시아가 발트해 북극 지역에서 군사 기지 및 핵무기 시설을 확장하고 있는 상황을 면밀히 감시 중이라고 밝혔다. 이는 단지 핵무기 능력에 대한 투자뿐만 아니라 새로운 군사 교리 개발 과도 관련되어 있다고 강조했다.

스웨덴 방송사 SVT가 공개한 위성사진에 따르면, 러시아는 스웨덴 국경에서 300km 이내 지역에 위치한 핵무기 기지를 포함하여, 인근 여러 시설에 대해 대규모 업그레이드를 진행하고 있는 것으로 나타났다.

최근 수년간 다음과 같은 핵무기 기지에서 개발이 확인되었다.

- 벨라루스 아시포비치(Asipovitjy) 기지: 저장고 확대, 수송 플랫폼 개선
- 러시아 칼리닌그라드(Kaliningrad) 주둔지: 첨단 율타리 및 통신 시스템 설치, 전술핵무기 약 100기 보관
- 북극 지역 노바야 젤라(Novaja Zemlja): 핵실험 활동 재개 정황
- 콜라 반도(Kola Peninsula): 잠수함 발사용 미사일용 신형 벙커 발견

북극권 국가 정책



러시아는 2024년 11월 군사 핵 교리를 개정하여, 핵무기 사용 문턱을 낮추고, 러시아 또는 벨라루스에 대한 “중대한 위협”이 발생할 경우 핵 대응이 가능하도록 명시했다. 또한, 핵무장을 보유한 국가가 배후에 있는 재래식 공격도 포함되며, 이러한 공격은 ‘공동 공격(joint attack)’으로 간주하도록 했다. 이와 같은 전술 변화와 더불어 러시아는 여러 군비 통제 협정에서 탈퇴하며, 우크라이나에 대한 서방의 지원을 억제하기 위한 핵 위협의 수위를 지속적으로 높이고 있다.

윤손 장관은 이에 대해 러시아는 핵무기 사용을 위협하는 기준을 낮추었고, 우크라이나 전면 침공 이후 200회 이상 핵 위협 발언을 해왔다고 언급했다.

북극권 국가 산업·경제



미국

글: 박예나 yena719@kmi.re.kr

출처1: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2025/06/04/environmentalists-criticize-trump-administration-push-for-new-oil-and-gas-drilling-in-alaska/>

출처2: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2025/06/02/trump-officials-to-travel-to-arctic-alaska-to-explore-states-resource-potential/>

환경단체, 정부 고위관료 알래스카 북극유전 방문 반대 (2025. 6. 4.)

트럼프 미국 대통령 행정부의 인사들이 미국 최대 석유 생산지 중 하나인 알래스카 북극 지역의 유전을 방문하였다. 환경단체는 이 같은 행보가 기후 위기를 외면하고, 신규 석유·가스 시추를 조장한다고 강력하게 비판했다.

알래스카 앵커리지에서 열린 마이크 던리비(Mike Dunleavy) 주지사의 연례 알래스카 지속가능 에너지 컨퍼런스(Alaska Sustainable Energy Conference) 현장에는 수십 명의 시위대가 집결했다. 이 행사에는 트럼프 행정부의 고위관료인 더그 버검(Doug Burgum) 미 내무부 장관, 크리스 라이트(Chris Wright) 에너지부 장관, 리 젤딘(Lee Zeldin) 환경보호청(EPA) 청장 등이 주요 연사로 참석했다. 이들 연방 고위 인사들은 알래스카 내 광산 개발, 벌목, 석유·가스 시추 확대를 목표로 하는 트럼프 대통령의 정책을 홍보하기 위해 수 일간의 일정을 잡고 이 컨퍼런스에 참여했다. 이번 방문에는 석유 자원이 풍부한 노스 슬로프(North Slope) 지역의 일부 친 개발 성향 알래스카 원주민 지도자들과의 회의, 북극해 인근의 프루도베이(Prudhoe Bay) 유전 방문도 포함되어 있다. 이들은 800마일(약 1,287km)에 달하는 트랜스-알래스카 송유관(Trans-Alaska Pipeline) 앞에서 사진을 찍는 모습도 연출했다. 컨퍼런스에서는 광업, 탄소 관리, 원자력, 재생에너지, 수소 등 다양한 주제가 논의됐다. 알래스카는 수십 년 동안 석유산업 경제를 의존해 왔으며, 던리비 주지사는 화석연료에 대한 지지를 표명하는 동시에, 다른 에너지 옵션들도 강조하고 있다.

한편, 시위대는 “트럼프 대통령이 재추진하는 LNG 프로젝트 등은 에너지 수요나 기후 위기에 대한 허위 해결책”이라면서 “진짜 해결책을 외면하고, 이런 컨퍼런스를 여는 것은 기만적”이라고 비판했다. 또한 시위대는 “알래스카는 매물로 나온 것이 아니다.”, “공공 토지를 지켜라!” 등의 문구가 적힌 피켓을 들고 시위에 참여했다. 시위대 중 그위친(Gwich'in) 원주민인 로셸 아담스(Rochelle Adams)는 북극국립야생보호구역(ANWR)의 연안 평원에서 진행 중인 석유·가스 시추 추진에 깊은 우려를 나타냈다. 그위친 공동체는 이 지역을 신성한 장소로 여기며, 그곳에서 순록이 송아지를 낳기 때문에 생존과 직결된다는 입장이다.

북극권 국가 산업·경제



미국

반면, 보호구역 내 커텍빅(Kaktovik)에 거주하는 이누피아크(Inupiaq) 공동체 지도자들은 시추를 경제적으로 필수적 활동으로 간주하며, 트럼프 대통령의 프로그램 재개를 환영하고 있다.

버겐 내무장관은 국가석유보존지구(National Petroleum Reserve-Alaska, NPR-A) 내 신규 시추를 언급하며, “야생동물과 개발은 공존 가능하다”고 언급했다. 그의 부처는 알래스카 방문 기간 중 바이든 행정부가 지정한 국가석유보존지구 내 야생 보호구역의 개발 제한 조치를 철회하겠다는 계획을 발표했다.

에너지부의 라이트 장관은 “기후변화를 명분으로 삼는 정책은 실질적으로 기후에 영향을 주지 않는다”며, 알래스카 석유 생산을 멈춘다고 해도 “석유 수요 자체가 줄어드는 건 아니다”라고 주장했다. 또한, 그는 “청정 에너지, 재생 에너지 같은 용어는 잘못된 마케팅 용어에 불과하다. 모든 에너지원은 생산에 있어 막대한 자원과 토지, 환경 영향을 수반하며 ‘제로(Zero)’는 없다”고 강조했다.

이번 미 정부 관계자들의 방문에는 일본, 한국, 필리핀, 대만, 아랍에미리트(UAE) 대표단도 일부 동행했다. 이들은 오랫동안 난항을 겪어온 알래스카 LNG 프로젝트에 대한 투자 유치를 위한 대상국으로, 해당 프로젝트는 북극 노스슬로프에서 항구까지 약 810마일(1,300km)의 송유관을 설치해 액화천연가스를 수출하는 것을 목표로 한다.

라이트 장관은 기자들에게 이들 국가 대표단을 프루도베이로 초대한 목적은 알래스카의 송유관 인프라와 현지 환경, 주민 및 산업계 리더들과의 만남의 자리를 마련한 것이라고 밝혔다. 이 프로젝트를 주도하고 있는 글렌판 알래스카 엘엘지(Glenfarne Alaska LNG)는 “여러 잠재적 파트너들로부터 관심의사를 받았다”고 발표했다. 총 440억 달러 규모로 추정되는 이 프로젝트 비용은 현재 재산정 중이며, 조만간 실제 착공 여부가 결정될 전망이다.

북극권 국가
산업·경제

러시아

글 김지영 jijeong111@kmi.re.kr

출처: <https://forumspb.com/news/news/itogi-pmef-2025>상트페테르부르크 경제포럼, ‘북극횡단 물류회랑’ 발표
(2025. 6. 25.)

글로벌 경제 플랫폼, 상트페테르부르크 국제경제포럼 성과

6월 18일부터 21일까지 제28회 상트페테르부르크 국제경제포럼이 러시아 상트페테르부르크에서 개최되었다. 이 포럼은 러시아 최대 경제 행사로 글로벌 및 지역 경제 동향, 시장 전환, 신기술, 투자 환경, 재정 정책, 인간 중심 이슈 등 다양한 주제를 중심으로 심도 깊은 논의가 이루어졌다.

이번 포럼에는 144개국의 대표단과 언론인 등 모두 2만 4,200명이 참석했다. 주요 국가별 대표단은 인도네시아 260명 이상, 중국 250명, 아랍에미리트 120명 이상, 바레인 80명, 사우디아라비아 80명 등이 참여했다. 이 행사에 브릭스(이란 제외) 국가들은 대부분 참가했으며, 아세안 국가 대표단 수는 전년 대비 4배 증가했다.

고위급 인사는 바드라 군바 아브하지아 대통령(Badr Gunba, President of Abkhazia), 프라보워 수비안토 인도네시아 대통령(Prabowo Subianto, President of Indonesia), 콘스탄틴 주소예프 남오세티야 총리(Konstantin Dzhussuev, Prime Minister of South Ossetia), 덩쉐샹 중국 국무원 부총리(Ding Xuexiang, Vice Premier of the State Council of China), 폴 마샤틸 남아공 부통령(Paul Mashatile, Deputy President of South Africa), 하이삼 올 가이스 OPEC 사무총장(Haitham Al Ghais, Secretary General of OPEC), 라자르 코마네스큐 흑해경제협력기구 사무총장(Lazar Comanescu, Secretary General of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation) 등이 참석했다. 러시아 측에서는 연방 장관급 38명, 연방 기관장 29명, 지역 수장 83명이 참석했다.

기업 현황은 러시아 및 해외 기업 인사 8,700여 명이 참여했으며, 러시아 기업 3,600여 개, 해외 기업 560개가 참여했다. 참가 기업 중 최고경영자급 인사는 2,800명 이상이며, 특히 미국 기업 참가자 수는 전년 대비 약 30% 증가했다.

포럼 기간 중 총 1,084건의 계약이 체결되었고, 비공개 계약을 제외한 총액은 6조 4,808억 6,900만 루블(약 827억 달러)에 달했다. 주요 계약으로는 국가프로젝트건설사(NPS)와 개발공사(BVEB.RF) 간 2030년까지 약 1조 루블 규모의 프로젝트 투자 협정, 러시아철도공사(RZD)와 알파은행 간 철도 인프라 개발을 위한 4,000억 루블 한도 대출 계약, 상트페테르부르크시와 합동조선공사(OSK) 간 북부조선소 재건사업에 3,000억 루블 투자 협정이 포함되었다.

북극권 국가 산업·경제



또한 크라스노다르 지역과 로스토크 계열사는 열병합 발전소 증설에 2,000억 루블 이상을 투자하고, 레닌그라드주와 이바마리시사는 우스트-루가 인근 가스 화학 공장 건설에 1,977억 루블 규모의 계약을 체결하는 등 다양한 분야에서 계약이 체결되었다.

북극항로, 도시, 산업 인프라 등 북극 개발을 향한 전략적 접근

이번 포럼에서 북극은 러시아의 전략적 공간으로 재조명되었다. 비즈니스 프로그램의 '삶의 환경' 트랙에서는 북극 항로, 내륙 수로, 극지 지역 도시 인프라, 주거 환경 개선, 그리고 국토균형 개발 전략 등이 집중적으로 논의되었다.

전문가들은 북극 지역이 단순한 물류 경로를 넘어, 전략적 교통·산업·생활 공간으로 전환되고 있다고 강조했다. 북극항로는 연중 항해 가능한 국제 해상 운송 회랑으로 변화하고 있고, 러시아 국내 수로망과 연결되는 공간경제 축으로서 그 비중이 크게 확대되고 있다는 점이 부각되었다.

특히 북극 마스터플랜이 본격적으로 실행되고 있다는 점이 강조되었는데, 이는 북극지역 핵심 거점 도시를 중심으로 교통·에너지·주거·사회기반시설이 통합적으로 개발되는 계획이다. 교통 주권 확보와 지역 삶의 질 향상이라는 두 가지 목표를 동시에 추구한다는 의미이다.

러시아 정부는 북극항로를 기반으로 한 새로운 물류·산업 클러스터를 육성하고 있으며, 이에 발맞춰 저탄소 인프라 투자, 북극형 주택건설, 디지털 물류 플랫폼 구축, 에너지 자립형 소형발전소 건설 등의 실질적 계획이 수립되고 있다고 설명했다.

또한 북극 마스터플랜의 일부로 포함된 주요 항목에는 전기 추진 선박, LNG 연료선, 자율운항 기술 등 지속 가능한 교통수단의 도입, 내륙 북극 도시를 대상으로 한 주택 및 기반시설 현대화, 북극 지역을 대상으로 하는 특별 저금리 주택담보대출 제도(북극형 모기지 프로그램) 등이 포함되어 있다.

북극권 국가 산업·경제



러시아

더불어, 북극 지역은 중국, 인도, 이란 등 글로벌 남반구(글로벌 사우스) 국가들과의 지정학적 협력의 교차점으로 부상하고 있다는 분석도 제기되었다. 포럼에서 발언한 전문가들과 고위급 연설자들은 북극이 단지 기후와 생태의 현장이 아닌, 지정학·기술·경제 패권이 맞물리는 전략 요충지임을 거듭 강조하였다.

트랜스 아크틱 회랑, 북극의 전략적 중심 과제로 부상

특히 포럼에서는 트랜스아크틱 회랑(TACC, Trans-Arctic Corridor) 구축이 러시아의 주요 전략 구상으로 부각되었다.

블라디미르 푸틴 대통령은 본회의(plenary session) 연설에서 “국가 디지털 운송·물류 플랫폼을 구축 중이며, 이를 바탕으로 러시아를 통과하는 주요 국제 물류 회랑들이 발전하게 될 것이다. 여기에는 Trans-Arctic Transport Corridor(상트페테르부르크 – 무르만스크 – 북극해 – 블라디보스토크) 구간도 포함된다.”라고 언급했다.

또한, 그는 이 플랫폼은 국가 차원의 전자 운송 문서 시스템, 즉 도로 운송용 디지털 화물 서류 체계를 기반으로 하며, 현재 매월 약 150만 건 이상의 전자 화물 서류, 운송장, 배차표 등이 발행되고 있다고 밝혔다.

러시아 정부는 향후 러시아 전체 운송 체계(육상, 해상, 항공, 철도)가 하나의 디지털 플랫폼 안에서 통합·연계될 때 Trans-Arctic Corridor가 플랫폼 기반의 핵심 회랑의 역할을 할 것으로 기대하고 있다.

포럼 내 세션과 발표들에서는 TACC를 북극을 경유하는 디지털 국제 물류 대동맥으로 규정하며, "상트페테르부르크 → 무르만스크 → 북극항로 → 블라디보스토크"라는 유라시아 횡단 동서회랑의 형태로 상세히 설명되었다.

이 회랑은 기존 철도·내륙 수로망과의 연계뿐 아니라, 북극항로와의 통합 운영을 전제로 하며, 항로 최적화, 탄소 저감, 디지털 추적성 강화 등이 핵심 목표로 제시되었다. 포럼 관계자들은 TACC가 중국, 인도, 이란, 바레인 등 ‘글로벌 사우스’ 국가들과의 북극 협력의 중심축이 될 것이라고 언급했다.

한편, 러시아 정부는 2026년 4월, TACC 관련 후속 논의를 위해 ‘국제 북극 물류 포럼(International Arctic Transport & Logistics Forum)’을 신설할 계획이다.

북극권 국가
산업·경제



러시아

러, 북극 지역 사베타 항만, 빙해 운항 제한 완화
(2025. 6. 25.)

러시아 서부 북극 해양항만청에 따르면, 올해 6월 25일부터, 야말로-네네츠 자치구(YANAO)에 위치한 사베타(Sabetta) 항만 수역과 그 접근 해역에서 빙해 운항 조건에 따른 제한이 완화되었다. 이번 결정은 러시아 북부 수문기상청(Northern Department for Hydrometeorology and Environmental Monitoring, Severnoe UGMS))이 제공한 얼음 두께 예보 및 실제 해빙 상황 분석을 바탕으로 이루어졌다. 이 지침에 따르면 제1구역 및 제2구역에서는 Arc4 등급 이상 선박은 자력 항해가 허용된다. Ice3 등급 선박은 쇄빙선을 동반하는 조건으로 항해가 가능하다. Ice1, Ice2 등급 및 내빙 능력 미보유 선박, 예인선-바지선 조합은 빙해 항해가 불허된다.

제3구역에서는 Ice1, Ice2, Ice3 등급 및 내빙능력 미보유 선박, 예인선-바지선 조합은 빙해 항해 금지가 유지된다. Arc4 등급 선박은 쇄빙선 동반으로 항해 가능하다. Arc5 등급 이상 선박은 쇄빙선 동반 또는 자력 항해가 모두 허용된다.

〈표〉 사베타 항만 구역별 구성

구역	위치	기능
제1구역	사베타 정착지 인근, Ob만의 서쪽 해안	Yamal LNG 천연가스 및 안정 가스 콘덴세이트(SGK) 터미널이 위치
제2구역	Ob만 동쪽, 'Utrenny' 지역	추가 LNG 및 SGK 터미널 구축 지역
제3구역	Ob만 서쪽, Mys Kamennyy 인근	Novyi Port (신항) 연계된 연중 석유 하역(arctic oil terminal) 터미널

자료: Morvesti 참고 KMI 작성, <https://morvesti.ru/analitika/1688/105910/>

앞서 2024년 10월 18일부터 사베타 항만과 접근 수역에는 빙해 항해 제한 조치가 시행되고 있었으며, 이번 완화 조치는 해당 조치 이후 처음이다. 이러한 조치는 겨울철 제한으로 인해 화물 적하 지연과 철도 운행 차질이 빈번해졌던 상황을 해소하기 위해 시행되었다.

글 김지영 jyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://portnews.ru/news/378535/>

옵서버 국가 정책



글 정다현 dhj82@kmi.re.kr

출처: <https://www.thearcticinstitute.org/india-arctic-advancing-path-strategic-autonomy-beyond-russia/>

인도, 북극 지역에서 국제협력 스펙트럼 다변화 추진 (2025. 6. 5.)

인도는 북극에서의 존재감을 점진적으로 강화해오고 있다. 특히, 2022년 인도 북극정책(India's Arctic Policy)은 그동안 산발적으로 이어졌던 북극 활동을 보다 체계화하고, 장기적인 외교 전략의 틀 안에 포함시키기 위한 중요한 이정표로 평가된다.

인도는 2007년 첫 북극 탐사를 시작으로, 2008년 노르웨이 스발바르에 히마드리(Himadri) 북극기지를 설립하고, 2013년에는 북극이사회 옵서버 국가로 가입하며 북극 참여를 본격화했다. 2022년 발표된 ‘인도-북극: 지속가능한 발전을 위한 파트너십 구축’ 정책은 ▲과학연구 ▲기후·환경 보호 ▲경제 및 인적 개발 ▲운송 및 연결성 ▲거버넌스 ▲국제협력 등 총 6개 축으로 구성되어 있으며, 인도가 추구하는 ‘지속 가능하고 포용적인 북극 관여’의 방향성을 제시하고 있다.

그 동안 인도는 전통적으로 러시아와의 긴밀한 북극 협력 관계를 유지해왔다. 특히 원자력, 석유·가스, 해양 운송 등 전략 산업 분야에서 러시아와의 교류가 활발했다. 그러나 최근 들어 인도는 외교적 스펙트럼을 넓히기 위해 유럽연합(EU), 북유럽 국가들과의 협력 확대에 더욱 주력하는 추세이다. 이는 인도의 ‘전략적 자율성(strategic autonomy)’ 외교 노선의 북극 적용 사례로 해석된다. 인도는 북극 내에서 공급망 안정성 확보, 기술 공유, 기후 대응 협력 등 다양한 분야에서 새로운 파트너를 발굴하고 있으며, 이러한 움직임은 러시아 의존도를 낮추고, 보다 균형 잡힌 협력구조를 형성하기 위한 전략으로 분석된다.

북극연구소(The Arctic Institute)는 인도가 북극에서 중재 국가(middle power)로서의 역할을 확대할 수 있는 기회를 모색 중이라고 평가한다. 이는 개방성과 투명성, 법의 지배, 지속가능성, 포용성 등 북극이사회와 다자주의적 협력의 핵심 가치를 공유하고 지지하는 국가들과의 연대를 통해 실현될 수 있다는 관점에서다.

인도는 이를 위해 북극 참여를 정치적 경쟁의 장이 아닌, 과학·기후·경제 등 실질 협력의 플랫폼으로 간주하며, 외교 역량과 과학 기술력을 바탕으로 자국의 위상을 단계적으로 강화하고 있다.

남극소식

세클턴 메달 수상 환경운동가, ‘남극 인격화’ 선언 추진
(2025. 6. 7.)

[사진] 세클턴 메달을 수상한 환경운동가 코맥 콜리닌(Cormac Cullinan)

자료: <https://www.theguardian.com/environment/2025/jun/07/cormac-cullinan-shackleton-medal-antarctica-environmental-continent-legal-status>

글 박예나 yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.theguardian.com/environment/2025/jun/07/cormac-cullinan-shackleton-medal-antarctica-environmental-continent-legal-status>

환경법률가 코맥 콜리닌(Cormac Cullinan)은 인류가 남극을 바라보는 방식 자체를 바꾸는 것을 꿈꾸고 있다. 그는 황제펭귄, 아델리펭귄, 표범물범, 로스물범, 범고래, 부리고래, 알바트로스 등 수많은 생명이 살아가는 남극 대륙은 이제 하나의 자율적 법인격(legal personhood)을 가진 존재, 즉 “최소한 국가에 준하는 법적 지위”로 인정받아야 한다고 주장한다.

극지방 보호에 대한 공로로 ‘세클턴 메달(Shackleton Medal)’을 수상한 콜리닌은 남아프리카공화국을 기반으로 활동해온 법률가이자 (反)아파트헤이트 * 운동가 출신이다. 그는 2002년 저서 야생법률 : 지구 정의를 위한 실천 공약(Wild Law: A Manifesto for Earth Justice)을 통해, 강과 숲, 인간이 아닌 존재들에게 법적 권리를 부여해야 한다는 개념을 처음 제안하며 ‘자연의 권리(Rights of Nature)’ 운동의 핵심 인물로 자리매김했다. 그는 이 개념을 남극 전체로 확장시키고 있다.

* 과거 남아프리카 공화국의 아파트헤이트 정책에 반대하고, 흑인 등 유색 인종의 인권 회복을 위해 전개된 국제적인 운동. 아파트헤이트는 인종 차별 정책을 의미

남극소식

현재 남극은 1959년 제정된 남극조약체제(Antarctic Treaty System, ATS)에 따라 평화적 목적과 과학·보전 활동에만 사용되도록 규정되어 있다. 콜리넨은 당시에는 남극을 채굴하겠다는 국가들의 경쟁적 요구를 중재하는 데 큰 의미가 있었지만, 지금은 기후 위기라는 전 지구적 위협에 직면해 있는 만큼 새로운 법적 틀을 고민해야 할 시기라고 말한다. 그는 남극은 단지 여러 나라가 깃발을 꽂은 영토도 아니고, 실험실이나 자원 창고도 아니며, 경이로운 생명 공동체이며, 독자적인 존재로 보호 받아야 한다고 강조한다.

콜리넨은 ‘남극 선언(Antarctica Declaration)’을 추진하고 있다. 이는 남극 대륙 자체적인 법적 권리를 부여하고, 여타 국가 및 국제기구가 이를 존중하고 보호해야 할 의무를 가지도록 하는 것을 내용으로 한다.

- 남극이 기후변화 협상, 생물다양성 협약에 대표 자격으로 참여
- 국제 소송을 제기하거나 참여할 수 있는 권리 보유
- 유엔 등 국제기구가 남극의 권리를 법적으로 인정하도록 촉구

콜리넨은 현재 남극을 지배하는 남극조약체제가 국가 중심적 이해관계로 인해 보호 역할에 실패하고 있다고 지적한다. 중국과 러시아는 해양보호구역(MPA) 신설을 지속적으로 반대해 왔으며, 이러한 정치적 교착 상태 속에서 남극 생태계는 급속히 악화되고 있다고 주장했다. 남극에 토착 원주민이 존재하였다면, 국제사회에서 자기 목소리를 낼 수 있었을 것이지만 현재 남극은 어떤 결정에도 참여하지 못하고 있다고 덧붙였다. 또한 ‘남극 선언’의 지지를 호소하며, 이 선언이 남극을 법적 인격체로 공인하는 새로운 시도라고 설명했다.

콜리넨은 이번 세클턴 메달 수상이 ‘남극 선언’에 대한 대중 인식 확대에 큰 도움이 될 것이라면서 “극지 탐험가와 전문가들의 지지를 끌어낼 수 있는 연결 고리가 생겼다”고 평가했다.

김지영

한국해양수산개발원
글로벌전략연구본부
전문연구원

글 김지영 jiyong111@kmi.re.kr

출처: 러시아 정부 명령 제1181-p호
«Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года»

러시아 조선 산업 전략 2050 ... 북극시대 개막 준비

러시아 정부는 2025년 5월 12일, 정부 명령 제1181-p호에 따라 2050년까지 시행을 목표로 하는 조선 산업 발전 전략 개정안(Shipbuilding Industry Development Strategy until 2036 and with a further outlook to 2050)을 승인했다. 러시아 정부는 이 개정안에서 조선 산업 발전 전략을 최신화하는 한편, 계획 기간을 기존의 2035년에서 2036년까지로 확대하면서 2050년까지의 장기적인 전망도 추가했다.

2050년까지의 과제

미하일 미슈스틴(Mikhail Mishustin) 러시아 총리는 조선 산업 발전과 관련된 논의에서, 국내 선박의 신속한 갱신과 확충은 우호 국가들과의 물류 루트 구축, 북극항로(NSR)를 통한 화물 운송, 그리고 내륙 수로 이용 운항에 있어 중요한 핵심 과제라고 밝혔다.

2025년부터 러시아 정부는 선박 및 부품 제조업체와 발주기업에 대한 지원을 대폭 확대하였다. 향후 6년 동안 이 목적을 위해 연방 예산에서 5,000억 루블 이상(약 6.4억 달러)이 투입될 예정인데, 이 같은 금액은 업계 역사상 최대 규모의 재정 지원이다. 이번에 개정한 조선 산업 발전 전략은 생산 능력 확대, 신규 조선소 건설, 기업 가동률 제고 등에 대한 구체적인 목표를 제시하고 있다.

조선 산업 전략 개정안을 발표한 데니스 만투로프(Denis Manturov) 제1부총리는 이번 전략 개정의 출발점이 2050년까지의 장기적인 선박 수요 예측이라는 점과 현재 운항 중인 선박 대부분이 1970~1980년대에 건조된 노후 선박으로, 이들을 현대식 선박으로 대체하는 것이 러시아 조선 산업의 최대 도전이라고 강조했다. 동시에 향후 20년간 산업 발전을 위한 재정 지원은 국가가 주도 하되, 기술 역량과 경쟁력이 강화될수록 국가의 개입은 점진적으로 축소되어야 한다고 밝혔다.

2036년까지의 시나리오

개정안에 따르면 2036년까지 1,600척 이상의 민간 선박 및 해양 장비가 러시아 조선소에서 건조될 계획이다. 우선순위는 북극항로 및 남북 운송회랑용 선

박 건조다. 대형 선박인 ①원유 운반용 탱커, ②가스 운반선, ③컨테이너선, ④벌크선을 중점 프로젝트로 진행할 예정이다. 특히, 북극항로용 선박은 2036년까지 130척의 수요를 예상하고 있다. 또한, 쇄빙선 건조에도 높은 비중을 둘 예정이다.

러시아 선박 노후화 현황

러시아 연방의 화물선 구조는 탱커(제품운반선)와 일반 화물선 간의 화물 적재 능력이 고르게 분포되어 있다. 탱커 선박은 910척, 일반 화물선은 1,465척이다. 러시아의 탱커 선박은 노후도가 높다. 전체의 68%에 해당하는 572척이 30년 이상 된 선박이다. 특히 가장 노후화된 분야는 원유 탱커로, 이 가운데 30년 이상 선박은 564척이다. 러시아의 일반 화물선도 노후화가 심각하다. 전체의 76%인 1,076척이 30년 이상의 노후 선박이다. 가장 노후화된 부분은 일반 화물 및 냉동화물용 선박으로 1,037척에 달한다.

여객선 역시 노후화가 심하다. 1,877척 중 1,319척(70%)이 30년 이상 되었으며, 그중 336척(18%)은 60년 이상이다. 특히 크루즈선의 평균 선령이 48년으로 가장 높으며, 이 중 39%가 60년을 넘고 있다. 어선도 심각하게 노후화가 진행 중이다. 전체의 65%가 30년 이상, 13%는 40년 이상 선박이다. 지원선 중에는 내륙 수로용 선박이 주류이며, 대부분 25년 이상 노후 선박이다. 선령이 25년이 넘는 해상 지원선박의 비율은 57%, 내륙 수로 지원선박은 92%에 달한다.

2023년 기준 러시아 쇄빙선은 45척이다. 이 중 37척(84%)은 디젤-전기형, 8척(16%)은 원자력 추진형 선박이다. 쇄빙선 역시 갱신이 필요하다. 전체의 43%(수량 기준)가 40년 이상 노후 선박이다. 10년 이하 신형 쇄빙선은 6척(13%)에 불과하나, 수용량 기준으로는 전체 쇄빙선의 30%를 차지한다.

러시아의 선박 자급률은 보유한 선박 수에 따른 연간 화물 처리능력 대비 화물량을 기준으로 산출한다. 분석 결과, 어업, 여객, 화물-여객 혼합선박의 수요는 현재 충족되나, 이들 선박의 평균 선령이 40년을 넘으며 대부분 폐선 연령에 근접한 상황이다.

결론적으로, 최근 몇 년간 선박 신규 투입량은 기존 선박의 폐선을 대체하기에 부족한 실정이다. 향후 러시아 조선 산업은 급격한 선박 수 감소를 겪을 수 있으며, 이는 해상 운송 의존 산업 전반에 영향을 줄 수 있다. 이에 따라 선박 현대화 및 대체 투자를 확대해야 하는 시점이다.



러시아 조선 산업의 구조적 한계

전략에서는 러시아가 현재 운항 중인 선박의 상태를 분석하고, 운항 선박의 노후화 수준이 매우 높다고 지적하고 있다. 향후 45~55년 이상 된 선박들의 대거 퇴역이 예상된다고 지적하면서 이로 인해 화물 수요가 증가하는 가운데 선박 공급 부족 현상을 초래할 수 있다고 밝혔다. 러시아의 화물 및 해양지원선박(기술 선박)은 대부분 심각하게 노후화되어 있어 현대화가 필요한 상황이다.

〈표〉 러시아 선박 노후화 현황

종류	수량	노후율
탱커	910척	68% 30년 이상 선박: 572척 유조 탱커는 가장 낙후된 분야로, 해당 범주에 속한 선박이 564척에 달함
벌크선	1,465척	76% 30년 이상 선박: 1,076척
해양지원선박 (기술 선박)		70%(해양지원 선박 중 35년 이상) 74%(내수로 선박 중 35년 이상)
쇄빙선	45척 (2023년)	43%(40년 이상 노후 선박, 수량 기준) 28%(40년 이상 노후 선박 배수량 기준)

자료: 러시아 조선 산업 전략 참고 한국해양수산개발원(KMI) 작성

최근 수년간 신규 선박 투입량은 기존 노후 선박의 퇴역을 보완하기에 턱없이 부족하며, 조선 산업이 운항 가능 선박 수의 급감에 직면할 수 있다. 이는 수로 운송에 의존하는 산업 전반의 운송 수요 충족에 부정적 영향을 미칠 뿐 아니라, 잔존 선박의 과부하, 서비스 품질 저하, 그리고 막대한 투자 필요성을 초래할 수 있다.

조선소 자체도 평균 60% 이상을 차지하는 높은 설비 노후율, 대량생산 체계 구축 미흡에 따른 선박 생산의 저 시리얼화, 가격 경쟁력이 부족한 러시아산 부품, 주문 불확실성 및 높은 수입 부품 의존도, 그리고 인력 부족으로 설계 용량의 30~50% 수준인 조선소 가동률과 같은 고질적인 문제를 안고 있다.

산업 구조적 장벽 해소 전략 목표

개정안에는 조선 산업의 구조적인 장벽 해소와 전략 목표를 위해 ①조선소 부지 부족 해소 및 신규 조선소 건설을 통한 대대적인 현대화, ②민간 선박의 대량 생산 비중 확대를 통한 단가 경쟁력 확보, ③수입 부품 대체를 통한 자립성 강화, ④부품 공급망을 갖춘 선박 정비 센터 네트워크 확대, ⑤인력 양성 강화 및 과학기술 실용화, ⑥조선소의 자동화 및 디지털화를 통한 생산성 향상,

⑦대형 블록 방식 선박 건조 전환 등이 포함되었다.

전략의 실행 목표 및 과제

전략의 목적은 현대적인 조선 제품을 생산할 수 있도록 보장한다. 이를 위해 러시아는 2036년까지 주요 생산 자산 가동률을 61%로, 2050년까지는 73%로 높이고, 금속 가공 생산 능력을 2036년까지 1.5배, 2050년까지 1.6배로 확장하는 것을 목표로 하고 있다.

이를 달성하기 위해 먼저, ①군함, 선박, 무기 및 특수 기술 관련 국방 발주 물량을 기한, 예산 내 수행하고 최첨단 생산기술을 개발하고 도입한다는 방침이다. 또한, ②2036년까지 민간 선박의 자국 건조 비중을 61%로 확대하고, ③조선 생산 능력을 확대(기존 조선소의 발전, 신규 조선소 건설 등 중점)하기로 했다. 그리고, ④민간 선박의 건조를 지원하며, 경쟁력 있는 가격과 건조 기간 확보를 위해 2036년까지 전체 선박 생산량 중 시리얼 선박 비중 목표를 50%로 설정했다.

또한, ⑤계약 이행 일정과 예산을 충족시키는 생산 계획 최적화 도입, ⑥선박 부품의 국산화 및 시리얼 공급체계 구축(2036년까지 선박 부품 원가 중 국산 비중 50% 목표), ⑦민간 선박 수리 중심지 개발(2036년까지 매출 2배 증가, 2023년 기준 가격 기준), ⑧장기 경쟁력 확보 목적의 기술 개발 및 도입의 지속적인 추진, 민간 조선 수익의 2% 연구개발(R&D) 사용, ⑨조선산업에 필요한 인재 확보 교육, 유치, 동기 부여 체계 구축(2036년까지 총 19만 명의 인력 확보 목표), ⑩핵심 해양기술 개발을 위한 기술 개발 및 시험 인프라 완비, 시험 장비 활용률 80% 이상, 기술 도입률 60% 이상 달성, ⑪신규 및 개보수 조선소 수리 능력 2배 및 수리량 3배 확대, ⑫조선업 관련 기업의 생산 계획과 경영 효율성 향상 및 재정 건전성 확보, 그리고 마지막으로 ⑬ 높은 생산성 일자리 증가 및 종사자 급여 인상을 주요 과제로 선정했다.

북극항로 활성화 조선 산업 발전 전략

러시아 조선 산업 개정안에 들어 있는 북극에 대한 부분은 다음과 같다.

제1장 전략 수립의 배경 및 목적에서 러시아의 북극 지역은 천연자원의 보고이며, 특히 석유·가스 개발, 북극항로(NSR) 활용, 극지 조건 적합 선박 개발 등에서 조선산업의 전략적 중요성이 매우 크다는 점을 강조했다. 이러한 배경에서, 북극 지역은 향후 러시아 조선 산업 발전의 핵심 지점으로 부상하고 있으며,

전략 수립의 주요 목적 중 하나로 설정되었다.

이와 같은 전략적 배경을 반영하여, 제2장 러시아 조선 산업의 현황 분석에서는 북극 지역에서의 항행 수요 증가에 따라 쇄빙선, 극지용 보급선, 극지탐사선 등에 대한 수요가 꾸준히 증가하고 있다고 지적하고 있다. 이에 대응하기 위해 러시아 조선소는 설계 및 생산 능력의 강화가 필수적이라는 점이 강조되었다.

이러한 수요와 현황을 바탕으로, 제3장 전략 목표 및 주요 방향에서는 북극항로(NSR)의 연중 항행을 실현하기 위한 쇄빙선 및 북극 전용 선박 개발을 국가 전략으로 명시하였다. 특히, 북극 해역을 안정적으로 항행할 수 있는 쇄빙 LNG 운반선, 다목적 쇄빙선, 극지 보급선 등의 자국 생산을 확대하여 북극항로의 안정성과 경제성을 제고하겠다는 계획이 포함되었다.

이를 실현하기 위한 구체적인 지표로는 제4장 전략적 지표 및 예측 항목에서 2035년까지 북극해 항행에 필요한 쇄빙선 25척 이상을 확보하겠다는 목표가 설정되었다. 이 선박은 모두 러시아 조선소에서 설계 및 건조될 것으로 명시되었다.

이와 연계하여 제5장 극지선박 수요 분석 부분에서는 북극항로를 통한 화물 운송 증가를 반영하여 극지 조건에 최적화된 선박 수요가 향후 급증할 것으로 전망하고 있다. 특히 LNG, 원자재, 장비 등을 수송할 수 있는 쇄빙선과 자율 항해 기술이 탑재된 극지용 선박의 수요가 뚜렷하게 증가할 것으로 보았다.

이에 따라 제6장 기술 인프라 및 설계 역량 강화 항목에서는 북극 해역 운항을 위한 저온 내항성, 내빙성, 자율운항 기술 확보가 핵심 과제로 제시되었다. 또한 극지 선박에 특화된 디지털 설계, 3D 시뮬레이션, 내빙시험 설비 구축 등이 조선 산업 발전을 위한 필수 기반으로 강조되었다.

제7장에서는 기술적 기반 확보와 선박 개발을 위한 국제 협력도 주요 전략 요소로 포함되었다. 국제 협력 항목에서는 북극 관련 기술개발 및 상용화를 위해 중국, 인도, 동남아 국가들과의 공동개발 확대를 추진하며, 북극 조선 및 운송 인프라를 공동으로 운영하기 위한 유라시아 국가 간 파트너십도 강화해 나간다는 계획이 제시되었다.

끝으로, 제8장에서는 전략 전반의 실행을 뒷받침하기 위한 자원조달 및 정부 지원 체계를 규정하고 있는데, 북극 관련 선박 건조 및 인프라 확충을 위해 민간 투자 외에도 국가 특별 예산 및 국책금융기관 등의 재정 지원을 우선적으로 배정한다고 명시하였다.

시사점

러시아 조선 산업 발전 전략 2050의 개정은 단순히 1년을 연장한 것이 아니라 전략의 장기적 성격을 강화한 것으로 볼 수 있다. 기존 조선 전략의 단순한 연장선이 아니라 서방 제재와 북극항로 중요성 증가에 따른 지정학적·경제적 변화에 대응한 전면 개편 전략이라고 볼 수 있다.

개정안에서 북극항로와 관련된 내용과 관련해서는 3가지 주요 시사점을 도출할 수 있다

첫째, 북극항로를 중심으로 한 전략적 자립 추진이다. 러시아는 북극항로를 단순한 대체 경로가 아닌 국가 전략의 핵심 축으로 인식하고 있다. 이에 따라 쇄빙선, LNG 운반선, 극지 보급선 등을 자국 조선소에서 직접 설계하고, 건조하겠다는 명확한 목표를 제시하며, 2035년까지 25척 이상의 쇄빙선을 보유하겠다는 구체적인 계획을 수립했다. 이러한 전략은 미국·유럽연합(EU)과의 갈등 상황에서 극지 해역의 독자적 운용권을 확보 목적의 자주적인 기술 체계 강화를 위한 노력으로 해석할 수 있다.

둘째, 북극 선박 수요의 급증과 첨단 기술 확보의 필요성 인식이다. 러시아는 북극 지역의 LNG, 원자재, 산업 장비 수송 수요 증가에 대응하기 위해 극지 특화 기술을 핵심 역량으로 육성하고자 한다. 3D 시뮬레이션, 내빙 시험 설비 등 구체적인 기술 인프라 개발 계획을 명시함으로써 선진화된 기술 없이는 북극 조선 산업의 성장에 한계가 있음을 분명히 하고 있다. 이는 한국 등 극지 조선 기술 보유국과의 기술 협력 또는 경쟁의 새로운 기회를 제공할 수 있다.

셋째, 유라시아 중심의 국제 협력 체계를 북극으로 확대하기 위한 가능성 모색이다. 전략의 제7장에서는 중국, 인도, 동남아 국가들과의 극지 기술 공동개발 및 상용화 방안을 제시하고, 유라시아 국가들과의 극지 운송·조선 인프라 공동 운영을 주요 방향으로 포함하고 있다. 이는 러시아와 서방 국가 간의 갈등 상황에서 새로운 블록을 형성하여 북극 거버넌스를 재편하려는 시도로 볼 수 있다. 향후 북극 해역에서 다자간 연합 주도의 대안적 공급망과 물류 체계가 등장할 가능성을 보여준다.

이러한 시사점은 러시아 조선 산업이 북극항로를 중심으로 기술, 인프라, 지정학적 전략을 종합적으로 결합한 복합 정책을 추진하고 있음을 명확히 보여준다. 이는 한국을 포함한 아시아 국가들의 조선 및 극지 전략 수립에 중요한 참고 자료가 될 수 있다.

북극과 사람

러시아 북극권 원주민의 전통문화와 현대적인 도전

글 김주형 jhkim7664@kmi.re.kr

■ 들어가며

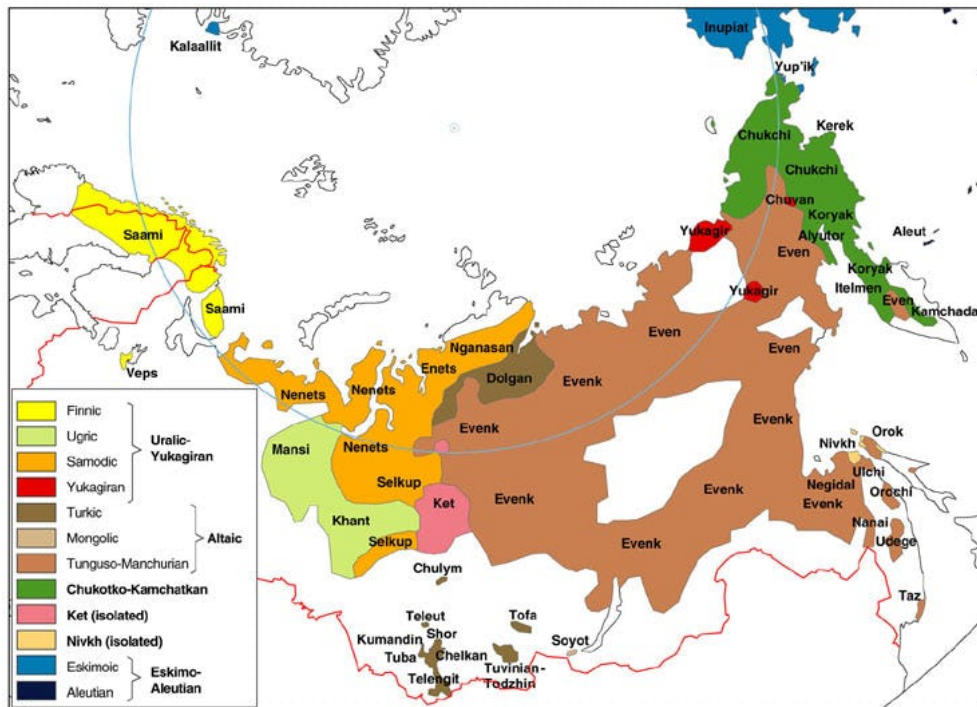
- 북극 원주민은 북극 지역의 사회적·문화적·환경적 전통 지식의 계승자이자, 북극의 지속가능한발전을 위한 주요 협력 파트너이다. 이러한 중요성을 인정받아 북극이사회에서는 ‘상시참여그룹(Permanent Participants)’으로 참여하며 북극 거버넌스에서 실질적이고, 핵심적인 역할을 하고 있다.
- 아래에서는 6개 북극 원주민 상시참여그룹 중 하나인 ‘러시아 북부·시베리아·극동 원주민 협회’(The Russian Association of Indigenous Peoples of the North, 이하 RAIPON)로 활동하는 러시아 북극권 원주민 민족의 전통문화와 직면한 문제, 그리고 북극 거버넌스에서의 역할 등에 대해 소개한다.

■ 러시아 북극권 원주민의 사회·문화적 특성

- 현재 러시아 영토에는 160개 이상의 민족 집단이 거주하고 있다. 이 중 40개 민족이 러시아 정부로부터 “북부, 시베리아 및 극동 지역의 소수 원주민 민족”으로 공식 인정받았다. 법적 인정을 받기 위해서는 인구가 5만명 미만, 전통적인 생활양식의 유지, 러시아의 특정 오지 거주, 독자적인 민족 정체성을 유지한다는 등의 요건을 갖추어야 한다.
- 공식적으로 인정받은 원주민 인구는 약 26만 명(러시아 전체 인구의 약 0.2%)으로, 러시아 전체 인구 대비 극히 소수이다. 사하(아쿠트족), 부랴트족, 코미족, 하카스족 등은 인구가 많다는 이유로 제외되었으며, 일부 민족은 현재 법적 인정을 요구하고 있다.
- 러시아 북극권 원주민은 민족적·언어적·문화적으로 매우 다양하고, 복합적인 집단이기 때문에 하나의 문화 형태로 일반화하여 설명하기는 어렵다. 그럼에도 불구하고, 이들 사이에는 몇 가지 공통된 특징이 존재한다. 많은 원주민 공동체는 유목 또는 반유목 생활을 영위하며, 사냥, 채집, 어업, 순록 방목을 기반으로 한 전통적인 생계 방식을 유지해 오고 있다. 원주민의 약 ⅔ 이상은 어업, 사냥, 순록 유목 등 전통적 생계 방식에 의존하며, 이는 러시아의 전반적인 도시화 경향과는 상반된다.
- 종교는 샤머니즘과 애니미즘을 중심으로 형성되었으며, 샤먼은 공동체의 영적 지도자이자 치유자, 예언자 역할을 하며, 동물·자연현상·조상 영혼과의 매개자로 기능했다.

- 러시아 북극권 원주민의 언어는 매우 다양하지만, 대부분이 우랄어족, 알타이어족, 그리고 고(古)시베리아어족이라는 세 가지 주요 언어계통에 속한다.

[그림 1] 언어 계통에 따른 러시아 북극권 원주민 분포



자료: https://ansipra.npolar.no/english/Indexpages/Map_index.html

- 러시아 북극권 원주민들은 극한의 기후 조건과 유목 또는 반유목 생활양식에 적응하여 독특한 이동식 또는 반고정식 주거 형태를 발전시켜 왔다. 단열, 이동성, 공동체 중심 구조, 자연재료 사용을 기반으로 한다. 대표적인 주거 형태로 춤(чум, Chum), 아랑가(Яранга, Yaranga), 발라간(Балалаган, Balagan) 등이 있다. 춤은 순록 가죽으로 만든 원뿔형의 이동식 천막이다. 중앙에 설치된 화로에서 난방과 요리가 가능하고, 수시로 해체하여 이동이 가능해 계절적인 유목 생활에 최적화된 구조이다. 아랑가는 반구형 또는 돔 형태의 텐트로, 외부는 순록, 바다표범, 고래 가죽으로 덮고, 내부에는 폴로그(Polog)라는 내실 공간을 두었다, 발라간은 겨울철 목조 오두막으로 나무와 흙벽 구조인 장기 거주용 주택 형식이다.

[그림 2] 전통 주거 형태

<아랑가>



<쑤>



자료: <https://artsection.org/chukchi.html> ; <https://artsection.org/nenet.html>

■ 러시아 원주민이 직면한 문제

- 러시아는 선주민과 부족민에 관한 협약(ILO 협약 제169호)을 아직 비준하지 않았다. 또한 러시아 헌법 제69조에 서 원주민 보호를 명시하고 있으나, 실질적인 법적 보호는 미흡하다. 특히 북부 지역에서 진행되는 광산 채굴 및 에너지 개발과 같은 경제적 우선 정책과 충돌하면서 법적 효력이 제한적이다. 2011년에는 원주민 문제를 다루던 연방평의회 산하 위원회 및 일부 지역 원주민 전담 부서가 해산되는 등 원주민 보호를 위한 행정적·제도적 기반이 약화되었다.
- 러시아 헌법과 관련 법률은 “소수 원주민”의 권리를 일부 명시하고 있으나, 국제사회에서 인정되는 핵심 원칙인 “자유롭고 사전 정보에 기반한 동의(FPIC, Free, Prior and Informed Consent)” 개념은 러시아 법률 체계 내에 포함되어 있지 않다. 이에 따라 원주민 공동체는 자신들의 전통적인 영토나 생계 기반에 영향을 미치는 개발 사업에 대해 실질적으로 동의하거나 거부할 법적 권한을 갖고 있지 않다.

■ RAIPON의 역할, 그리고 국제사회 참여

- RAIPON은 러시아 연방 내 원주민의 권익 보호와 대표성을 확보하기 위해 1990년에 설립된 원주민 대표 조직이다. 최초 설립 당시에는 26개 민족을 통합하였으나, 현재는 40개 민족, 25만 명을 대표하는 광범위한 조직으로 성장하였다. 주요 활동 목표는 원주민의 인권 및 법적 권익 옹호, 환경 보호, 사회적·경제적·문화적·교육적 문제 해결 지원, 그리고 원주민 공동체의 자치권(Self-Governance)을 보장하고 증진하는 것이다.
- RAIPON은 러시아 연방의회(국가 두마) 및 중앙정부와 긴밀히 협력하여 원주민 관련 법률의 입안, 정책 개발 및 시행 과정에 적극적으로 참여하고 있다. 이를 통해 원주민의 법적 권리 강화, 자원 이용에 대한 공정한 접근

보장, 전통적 생활양식 보호와 같은 다양한 이슈를 다루고자 노력하고 있다.

- 그러나 RAIPON 뿐만 아니라 러시아에 존재하는 지역·지방·전국 단위의 다양한 원주민 조직들은 러시아 정부의 강력한 시민사회 통제 정책으로 인해 독립적인 활동에 어려움을 겪고 있다. 특히 2012년 러시아 정부는 RAIPON 을 정치적 활동을 하는 “외국 대리인”으로 규정하며, 활동을 잠정 중단시키는 등 단체의 독립적 운영과 국제적 협력을 심각하게 제한했다. 이로 인해 RAIPON은 공식적으로는 원주민을 대표하지만, 실질적으로는 러시아 중앙 정부의 감독과 영향 아래 놓이게 되어, 원주민의 목소리를 온전히 대변하기에는 제약이 있다.
- 이러한 제약에도 불구하고 RAIPON은 북극이사회의 상설참여기구로 활동하고 있다. 또한, 유엔 경제사회이사회(ECOSOC)에서 특별협의지위(Special Consultative Status)를 보유하고 있으며, 유엔환경계획(UNEP)에서는 집행이사회(Governing Council) 옵서버(Observer) 지위를, 세계지식재산권기구(WIPO)에서는 ‘지식재산권 및 유전자원, 전통지식과 문화에 관한 위원회’에서 옵서버 지위를 확보하고 있다. 더불어 유엔 인권위원회 및 유엔 원주민 문제 상설포럼(United Nations Permanent Forum on Indigenous Issues, UNPFII)의 정기 회의에 적극 참여하는 등 다양한 국제기구와의 협력을 통해 러시아 원주민의 권익 보호와 국제적 연대를 지속적으로 확대해 나가고 있다.

[그림 3] RAIPON 로고



자료: <https://en.raipon.info/>

<출처>

<https://arctic-council.org/about/permanent-participants/raipon/>
<https://arcticeconomiccouncil.com/members/lyubov-peshperova-raipon/>
<https://en.raipon.info/narody/>
<https://iwgia.org/en/russia.html>
https://www.culturalsurvival.org/news/who-are-indigenous-peoples-russia?utm_source
https://ansipra.npolar.no/english/Indexpages/Map_index.html
<https://en.wikipedia.org/wiki/Yaranga>
https://www.cosmicelk.net/Yakutia16c.htm?utm_source
<https://uhr.humanrights.go.kr/pub/uhrstd/pair/line/1015>

극지e야기(KPoPS)는
북극과 남극의 사회, 경제,
인문, 자연, 원주민 등에 대한
종합적인 정보와 최신 동향을
제공하는 대한민국 극지정보
포털입니다.

<http://www.koreapolarportal.or.kr/>

극지e야기 KPoPS 회의, 조약, 동향 등을 검색해보세요 홈 | 사이트맵 | English

소개 극지 정책 극지 협력 극지 동향 극지 소식

IBRV ARAON

쇄빙선 아라온호

연구와 보급지원 항해로 남북극을 두바다
남/북극지방에서 연구·보급 및 지원활동 등을 수행중이다

쇄빙선 아라온호 둘러보기

공지사항 + 국가 정책 및 제도 + SNS소식

공지	2019 우수 미래 극지연구자 국외 표	2019-01-18	비북극	[중국] 중국 남극과학탐사대 눈보라	2019-01-29
공지	2018 북극협력주간(Arctic Partne	2018-11-28	비북극	[일본] 미츠비 전기, 러시아 노바텍	2019-01-29
공지	2017년 발간 북극이사회 자료 국문	2018-10-05	북극	[미국] 미국, ANWR 개발 관련 환경	2019-01-28
공지	2018년도 극지전문인력양성 프로	2018-09-20	비북극	[중국] <중국북극발전 및 안보전략	2019-01-28
공지	2018년 극지전문인력양성(북극) 프	2018-09-04	북극	[러시아] 자원환경부, 고난이도-고	2019-01-28

극지연구센터 2019-01-31
대외경제협력, 가스운반선 건조에 185억
두블 대출 예정
드미트리 메드베데프(Dmitry Medvedev)
총리는 최근 열렸던 공개 기자회견에서 사
베타(Sabeta) 항 천연가스 사업 발전의 일
원인 신형 북극해 천연가스 왕복운반선 건
조에 대외경제협력(MEB)이 185억 루블 규
모의 대출을 실시할 것이라고 발표하였다.
“본 외역는 자원개발에 따른 원료 생산량 증

한국해양수산개발원은 홈페이지를
통해 북극 및 남극과 관련한 해외
주요 최신뉴스를 매달 정기적으로
제공하고 있습니다.

KMI 홈페이지-정기간행물-
극지해소식을 만날 수 있습니다.

<https://www.kmi.re.kr>

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

연구정보 동향정보 세미나 KMI소식 KMI소개 고객서비스 정보공개 구독 신청 | ENGLISH

동향정보

극지해소식

극지 동향 및 관련 이슈에 대한 전반적인 정보를 제공하는 동향정보지입니다.

번호	호수	발행일	조회 / 다운	파일
99	제134호	2024-04-30	72 (56)	
98	제133호	2024-03-29	116 (78)	
97	제132호	2024-02-29	105 (105)	
96	제131호	2024-01-31	92 (61)	

구독 신청

발간 간행물

- KMI 국제물류워클리
- KMI 주간 해양시장포커스
- KMI 주간 주요수산물 수급리포트
- IMO 국제해사 정책동향
- 아시아선리포트
- 극지해소식
- KMI 북방물류리포트
- KMI 동향분석
- 정밀과 산업
- KMI 항만 서비스 지표
- 국제해양장세리포트
- 해양수산업 기업경가실시제수
- KMI 인포그래픽
- KMI 북한 해양수산리뷰
- KMI 해운시황보고서
- Position Paper

중간 간행물