

극지해소식

No.158

28 Feb

www.kmi.re.kr

발행인 조정희 원장

책임 김엄지 극지전략연구실장

감수 한덕훈 글로벌전략연구본부장

발행처 한국해양수산개발원

작성 김주형 전문연구원, 김지영 전문연구원, 박예나 전문연구원

담당자 김엄지 051)797-4776 (umjikim@kmi.re.kr)

엄단비 전문연구원, 유지원 연구원, 정다현 연구원, 한다희 연구원

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

북극 소식

북극이사회/국제기구

국제기구 | 나토(NATO), 북극 경비대('Arctic Sentry') 활동 조만간 공식화 2

국제기구 | 북극이사회 SAO 의장, 북극이사회 현황과 향후 계획 발표 3

북극권 국가 정책

미국 | 미 해안경비대, 2029년까지 알래스카에 쇄빙선 4척 모항 배치 5

캐나다 | 캐나다, 그린란드에 영사관 개설...북극 연대 움직임 가속화 7

노르웨이 | 그린란드 위기로 노르웨이의 유럽연합 가입 가능성 재부상 9

덴마크, 그린란드 | 덴마크, 그린란드 해역에 배치할 북극 순찰선 5척 건조 승인 ... 10

북극권 국가 산업·경제

캐나다 | 캐나다, 북극 지역의 바핀 섬에 광물 처리 항만 건설 승인 11

러시아 | 북극항로·트랜스 악틱 수송회랑 통합 물류체계 구축 가속 13

러시아 | 카렐리아 북극권 입주기업, 110억 루블 투자·고용 창출 16

핀란드 | 핀란드 국경수비대, 해저케이블 손상 대응 해양 감시 센터 설립 17

노르웨이 | 노르웨이, 북극 해저케이블 설치 사업 '북극의 길' 착수 18

그린란드 | 그린란드 의회, 외국인 전략산업 투자심사법 제정 임박 20

읍서버 국가 정책

일본 | 일본·아이슬란드 외무장관 회담, '북극 협력사업 강화하기로' 21

프랑스 | 프랑스, EU 회원국 최초 그린란드(누크)에 총영사관 개설 23

남극 소식

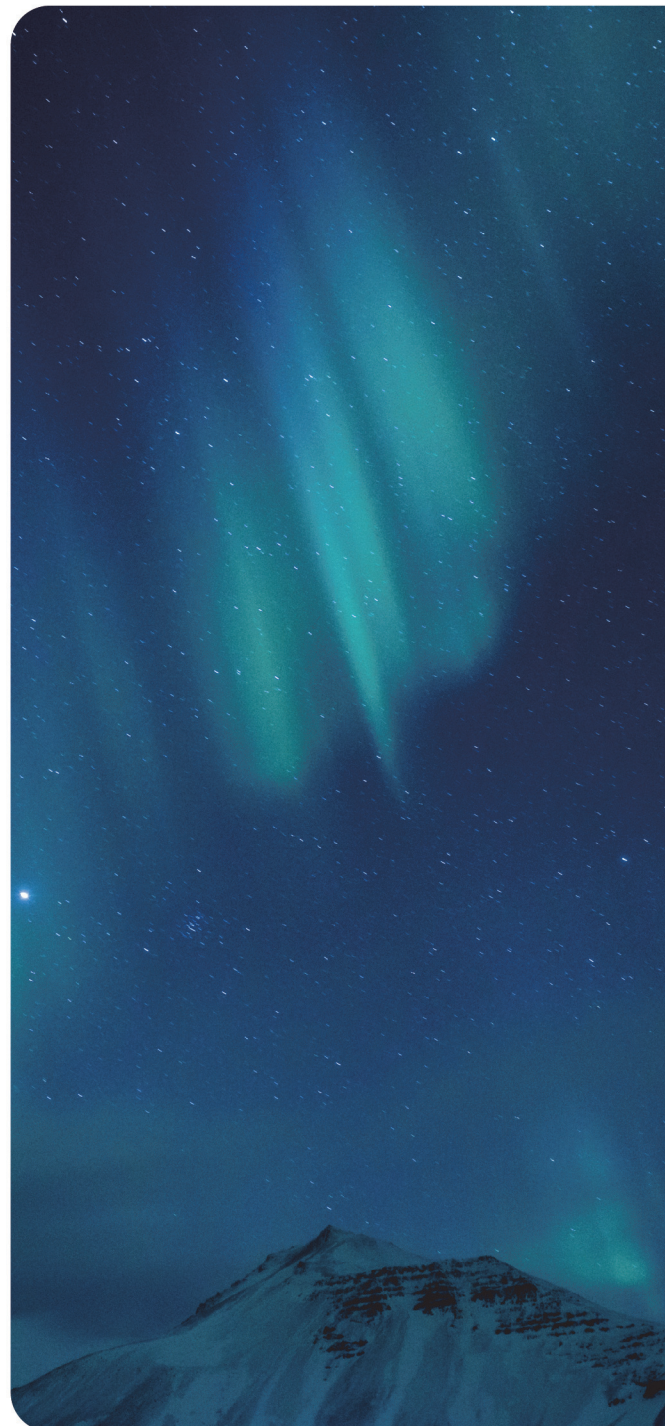
멕시코, 우크라이나와 협력사업으로 첫 남극연구 프로젝트 개시 24

극지의 창(窓)

북극 프론티어(Arctic Frontiers) 2026 : 북극의 새로운 전환점 26

북극과 사람

북극의 복원력 강화를 위한 'One Arctic, One Health' 32



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: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.reuters.com/world/nato-has-started-military-planning-a-n-arctic-mission-2026-02-03>

나토, 북극 경비대('Arctic Sentry') 활동 곧 공식화 (2026.2.3.)

〈그림〉 1월 그린란드에 도착한 덴마크 병사들의 훈련 모습



자료: <https://www.koreatimes.co.kr/world/20260204/nato-starts-military-planning-for-arctic-mission-amid-greenland-dispute>

NATO가 북극지역에서의 감시 및 군사 자산을 강화하기 위한 북극 안보(Arctic Sentry) 임무에 대한 군사계획을 시작했다. NATO 유럽연합사령부(SHAPE)대변인 마틴 오도넬(Martin O'Donnell) 대령은 “NATO 강화 경계활동인 Arctic Sentry에 대한 계획이 진행 중”이라고 밝혔다.

2월 브리셀에서 열리는 NATO 국방장관 회의에서 이르면 이번 주 내 임무 개시를 결정할 것으로 예상된다. Arctic Sentry는 군사훈련, 감시 강화, 드론을 포함한 추가 함정 및 항공 자산 매치를 포함할 수 있으나, 대규모 신규 병력 투입보다는 역내 NATO 자원의 효과적 활용에 중점을 둘 것으로 전망된다. NATO 관계자는 이번 임무가 특히 러시아의 군사 활동과 중국의 북극 지역에 대한 증가하는 관심을 고려하여 이 지역에서 동맹의 억지력과 방어를 더욱 강화하려는 노력의 일환이라고 설명했다.

금번 조치는 그린란드 문제를 둘러싼 도널드 트럼프 대통령과 유럽 동맹국 간 긴장을 완화하고, 자원과 전략적 항로를 둘러싼 경쟁이 심화되는 가운데 북극에서의 NATO 활동을 제도화하려는 시도이다.

북극이사회/ 국제기구

글: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처: <https://arctic-council.org/news/a-2026-arctic-council-update-from-the-chair-of-the-senior-arctic-officials/>

북극이사회 SAO 의장, 북극이사회 현황과 향후 계획 발표 (2026.2.12.)

북극이사회 고위관리위원회(SAO) 의장 케네스 회그(Kenneth Høegh)가 2026년을 맞아 북극이사회의 운영 현황과 향후 계획을 밝혔다. 최근 북극을 둘러싼 지정학적 환경이 국제사회의 주목을 받는 가운데, 회그 의장은 이러한 변화가 북극이사회 활동에도 적지 않은 영향을 미치고 있다고 설명했다. 지난 1년간의 국제 정세는 북극이사회를 어려운 상황에 몰아넣었지만, 이사회는 회복력을 유지하고 있으며 외교 채널은 여전히 열려 있고 대화도 계속되고 있다고 강조했다. 정치적 차원의 회의는 2022년 이후 중단된 상태지만, 과학 및 실무그룹 차원의 회의는 온라인 방식으로 재개됐다.

회그 의장은 고위관리위원회 의장으로서 모든 회원국과 원주민 상설참여자(Permanent Participants) 간 협력을 촉진하고, 모든 목소리가 반영될 수 있도록 조율하는 것이 자신의 역할이라고 밝혔다. 이를 위해 북극권 국가, 상설참여자, 실무그룹과 정기적으로 회의를 갖고 있으며, 2월 첫째 주에도 회의를 진행했다고 전했다.

북극이사회는 설립 당시부터 안보·국방 문제를 논의 범위에서 제외하기로 했다. 회그 의장은 이 결정이 오늘날까지 이어지는 이사회 회복력의 핵심 요인이 됐다고 평가했다. 이사회는 과거에도 어려운 시기를 겪어왔지만, 회원국과 상설참여자 모두가 인간·사회·환경이라는 핵심 과제에 지속적으로 집중하고 있다는 점이 중요하다고 그는 강조했다.

협력 전망에 대해서는 긍정적인 시각을 유지했다. 북극이 직면한 도전과 기회는 앞으로도 계속될 것이며, 북극은 자연·환경뿐 아니라 해운 등 인간 활동 측면에서도 긴밀히 연결돼 있다고 설명했다. 30여 년 전 북극 국가와 북극 원주민이 공동 문제 해결을 위해 협력의 필요성을 인식했던 것처럼, 그 필요성은 오늘날에도 여전히 유효하며 앞으로도 지속될 것이라고 말했다.

회그 의장은 의장직을 수행하면서 가장 인상 깊었던 점으로 북극 국가와 원주민 단체 간의 건설적이고 개방적인 협력 분위기를 꼽았다. 모두가 생산적인 대화에 헌신하고 있으며, 이것이 의장으로서 큰 동기부여이자 보람이 된다고 말했다. 다만 북극이사회가 최근 수년간 어려운 시기를 겪고 있다는 점도 솔직히 인정했다.

북극이사회/ 국제기구

그는 이사회가 새로운 환경 속에서 활로를 모색하고 있으며, 회원국 간 우선순위 차이는 과거에도 존재했던 문제라고 설명했다. 그는 실무그룹 운영 방식 개선을 통해 더 많은 국가가 공감하고 실제 북극에 실질적인 영향을 미칠 수 있는 사업을 추진해 나갈 계획이라고 밝혔다.

올해는 북극이사회 설립 30주년이 되는 해다. 회고 의장은 가장 중요한 성과로 원주민이 국가들과 동등하게 한 테이블에 앉아 의사결정에 참여하는 구조를 꼽았다. 이는 다른 국제기구에서는 찾아보기 어려운 북극이사회만의 특징으로, 원주민은 각종 보고서와 프로젝트에 고유한 지식을 제공하고 있다고 설명했다. 그는 이 점이 북극이사의 핵심 가치이자 중요한 성과라고 평가했다. 또한 어려운 시기에도 소통을 이어가며 실질적인 결과를 도출해 온 30년간의 꾸준한 활동도 주요 성과로 언급했다.

국제 규범에 대한 기여도 빼놓을 수 없는 성과다. 북극이사의 활동은 국제해사기구(IMO)의 극지해역 운항규칙(Polar Code), 스톡홀름협약(Stockholm Convention) 등 국제 규범에 반영됐으며, 각종 보고서를 통해 북극 변화가 전 세계에 미치는 영향을 경고하며 북극 문제를 국제사회의 핵심 의제로 부각시켜 왔다고 밝혔다.

올해 주요 일정도 공개됐다. 3월 말에는 연례 북극과학정상주간(Arctic Science Summit Week 2026, ASSW 2026)이 열리며, 의장국은 북극 기후변화와 관련한 북극이사의 활동을 주제로 하루 일정의 행사를 주최할 예정이다. 5월 26일부터 28일까지는 페로 제도 토르스하운(Tórshavn)에서 개최되는 북극대학연합 총회(UArctic Congress 2026)의 일환으로 '해양 연결성 콘퍼런스(Ocean Connectivity Conference)'가 열린다. 고북극과 아북극 간 연결성을 주제로, 생물다양성·오염물질·기후변화·해양 거버넌스 등 다양한 의제가 다뤄질 이 행사를 회고 의장은 올해 가장 주목할 만한 행사로 추천했다. 가을에는 북극 크루즈 및 여객선 사고 대응을 주제로 한 행사가 기획 중이며, 10월 말 이전에는 그린란드 일루리사트(Ilulissat)에서 북극이사회 내 지속가능한 경제 발전 증진을 위한 전문가 워크숍도 개최될 예정이다.

북극이사회는 지정학적 긴장 속에서도 핵심 임무를 유지하며 협력을 이어가고 있다. 설립 30주년을 맞는 올해, 이사회는 그 역할과 의미를 다시 한번 확인하는 전환점을 맞고 있다.

북극권
국가 정책

미국

글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://maritime-executive.com/article/uscg-considers-homeporting-four-new-icebreakers-in-alaska-by-2029>

미 해안경비대, 2029년까지 알래스카에 쇄빙선 4척 모항 배치 (2026.1.30.)

〈그림〉 쇄빙선 Storis·Healy·Polar Star의 시애틀 정박 모습(25년 11월)



출처: 미 해안경비대

미국 해안경비대(USCG)의 북극 확장 계획이 1월 29일 상원 상무위원회 청문회에서 공개됐다고 댄 설리번(Dan Sullivan) 알래스카 상원의원이 밝혔다. 청문회에서 설리번 의원은 새로 취임한 케빈 런데이(Kevin Lunday) 해안경비대 사령관에서 북극 주둔 확대 계획을 질의했다. 사령관은 알래스카에 최대 4척의 쇄빙선을 모항으로 배치하는 방안을 검토중이며, 결정은 올해 후반에 내려질 것으로 예상된다고 답했다.

설리번 의원은 2025년 예산법(One Big Beautiful Bill)이 해안경비대 확장 및 현대화를 위해 최소 250억 달러를 제공하며, 3척의 새 쇄빙선에 대한 자금이 구체적으로 배정되었다고 강조했다. 최종적으로 16척의 새 쇄빙선, 22척의 커터, 40대 이상의 헬리콥터 그리고 해양 인프라 수리에 약 44억 달러의 자금이 확보됐다. 미국-핀란드 협정에 따르면 1단계 프로그램에서 총 11척의 쇄빙선이 건조될 예정이며, 설리번 의원은 최종적으로 16척까지 확대될 것으로 전망했다.

해양경비대는 새 쇄빙선 스토리스(Storis)의 모항을 포함한 작업이 2029년에

북극권 국가 정책



미국

완료될 것으로 예상하고 있다. 스토리스는 해안경비대 활동에 맞도록 상업용 선박을 개조한 선박으로, 26년 만에 미 해안경비대에 추가된 첫 극지 쇄빙선이다. 설리번 의원은 일정을 앞당겨 2028년까지 모항을 포함한 작업들을 완료할 것을 촉구하고 있다. 현재 스토리스는 주노 시설이 준비되지 않아 다른 극지 쇄빙선인 폴라 스타(Polar Star), 힐리(Healy)와 함께 시애틀에 모항하고 있다. 해안경비대는 스토리스의 첫 시즌 개요를 발표했는데, 주요 목표는 훈련 임무였으나 배치 중 중국 선박에 대한 감시도 수행했다. 첫 배치에서는 해안경비대 45명과 선박 건조사인 에디슨 슈에스트 오프쇼어(Edison Chouest Offshore)의 22명으로 구성된 혼합 승무원이 운영을 담당했다. 2025년 말까지 민간 선원 12명이 교체되어 현재는 민간인 10명만 승무원으로 남아 있다. 스토리스의 다음 단계로는 2026년 봄 빙하 시험이 예정되어 있다. 이 쇄빙선은 최소 6피트 두께의 얼음을 처리할 수 있으나, 9월 배치 당시 얼음은 더 얇았다. 스토리스는 올해 후반 북극으로 재배치될 예정이다.

그 밖에도 알래스카는 인프라 현대화를 위해 6억 달러 이상을 받게 된다. 여기에는 주노(Juneau)의 새 해안경비대 부두에 3억 달러, 코디악(Kodiak) 모항에 2억 달러, 수어드(Seward) 개선에 5천만 달러, 시트카(Sitka)에 6,500만 달러 이상이 포함된다.

북극권 국가 정책



글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.ft.com/content/7c785b93-7cda-4ffd-9f15-7f6a0de9360e>

캐나다, 그린란드에 영사관 개설...북극 연대 움직임 가속화 (2026.2.7.)

〈그림〉 그린란드 누크에 개설한 캐나다 영사관



출처: The Canadian Press/Alamy

캐나다가 2월 7일 그린란드 수도 누크(Nuuk)에 영사관을 개설하며, 북극 지역에서의 외교적 입지를 강화했다. 같은 날 프랑스도 누크에 영사관을 개설했다. 프랑스도 그린란드에 외교 공관을 설치한 첫 유럽연합 회원국이 됐다. 개관식에는 아니타 아난드(Anita Anand) 캐나다 외무장관을 비롯해 캐나다 이누이트 대표단 등 100여명이 참석했다. 참석자들은 캐나다 국기가 게양되는 가운데 국가를 제창했다. 캐나다와 덴마크는 3,900km에 달하는 해양 경계를 공유하며, 문화적·역사적 유대를 맺고 있다. 다수의 캐나다 이누이트는 그린란드 원주민 칼랄리트 이누이트(Kalaallit Inuit)와 조상을 공유하고 있으며, 연대의 표시로 대규모 이누이트 그룹이 개관식 참석을 위해 누크로 왔다. 아난드 장관은 이번 그린란드 영사관이 북극에서의 안보, 주권, 파트너십에 중점을 둔 캐나다의 새로운 외교정책 및 북극전략의 일부라고 설명했다.

또한, 아난드 장관은 금번 영사관 개설이 “그린란드와 덴마크 국민과 함께 많은 문제에서 연대할 것임을 보여준다.”라고 밝혔다. 비비안 모츠펠트(Vivian Motzfeldt) 그린란드 외무장관은 “이것은 단순히 건물 개관이 아니라 그린란드와 캐나다 간 우정과 협력의 추가 강화”라며 역사적인 날이라 평가했다.

캐나다는 1년 전 누크 영사관 설치를 발표했으나, 도널드 트럼프 대통령이 NATO 동맹국 덴마크의 자치영토인 그린란드 통제를 위협하면서 국제적 우려가 고조되는 가운데 개관했다. 마크 카니(Mark Carney) 캐나다 총리는 이달

북극권 국가 정책



캐나다

스위스 다보스 열린 세계경제포럼에서 “세계 질서의 균열”이 발생했다고 언급하며 트럼프의 파괴적 정책을 비판했다. 카니 총리는 캐나다가 “원칙적이고, 실용적인” 새로운 외교정책 접근법을 취하고 있으며, “북극 주권 문제에서 그린란드 및 덴마크와 확도히 연대하며, 그린란드의 미래를 결정할 그들의 고유한 권리를 전적으로 지지한다”고 밝혔다.

캐나다 정부는 향후 5년간 국방비로 \$599억(818억 캐나다 달러)을 배정했으며, 이 중 대부분 캐나다 북극 지역의 군사적 주둔 강화에 투입될 예정이다.

북극권
국가 정책

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://iari.site/2026/02/18/norways-eu-membership-debate-amid-tensions-over-greenland-and-denmark/>

출처2: <https://www.chathamhouse.org/2025/04/join-or-not-join-norway-edges-closer-eu>

그린란드 위기, 노르웨이의 EU 가입 가능성 재부상
(2026.2.18.)

최근 그린란드를 둘러싼 지정학적 긴장이 고조되면서 노르웨이의 유럽연합(EU) 가입 가능성이 다시 제기되고 있다. 노르웨이는 현재 EU 회원국은 아니나 유럽경제지역(European Economic Area, EEA) 협정을 통해 EU 27개국과 함께 유럽 단일 시장에 참여하고 있다. 이로 인해 노르웨이는 EU의 규제와 정책을 상당 부분 따르고 있으며, EU 제재 동참 및 EU 프로그램 참여를 위한 재정 기여를 진행하고 있다. 그러나 EU 회원국이 아니기 때문에 결정적으로 EU 정책 결정 과정에 참여할 권한은 없다.

그럼에도 불구하고, 노르웨이는 오랫동안 EU에 가입하지 않는 정책 기조를 유지해 왔다. 이러한 입장은 과거 핀란드와 스웨덴이 나토(NATO)에 가입하지 않는 노선을 취해 왔던 상황과 유사한 측면이 있다. 그러나 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 유럽의 안보 환경이 크게 변화하면서 핀란드와 스웨덴이 결국 NATO 가입을 결정한 것처럼, 노르웨이 역시 대내외적으로 기존 정책 노선에 대한 재검토 압력에 직면할 수 있다는 전문가들의 분석이 이어지고 있다.

특히, 미국의 그린란드 매입 시도로 인해 마-덴마크 왕국 간 전통적 동맹 관계에 갈등이 빚어졌듯, 북극 지역의 전략적 중요성이 확대되며 기존의 안보 체계가 흔들리고 있어 노르웨이 입장에서는 지역을 기반으로 한 협력 구조 강화에 눈을 돌릴 수밖에 없다. 최근 지역 협력체인 ‘노르딕-발틱 8(Nordic-Baltic 8, NB8)’를 매개로 한 협력이 북유럽 국가들 사이에서 중요성을 띠고 있는바, EU 가입을 통해 NB8 중심의 협력 구도를 견고히 할 수도 있을 것으로 평가된다.

* 노르딕-발틱 8(Nordic-Baltic 8, NB8)은 덴마크, 핀란드, 아이슬란드, 노르웨이, 스웨덴 등 북유럽 5개국과 에스토니아, 라트비아, 리투아니아 발트 3개국으로 구성된 지역 협력체로 공식적인 상설 기구 없이 8개국이 차례로 주도하는 비공식적 협력 플랫폼임

북극권 국가 정책



덴마크

그린란드

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.navalnews.com/naval-news/2026/02/denmark-decides-on-construction-strategy-for-arctic-vessels/>

출처2: <https://thedefensepost.com/2026/02/04/denmark-arctic-patrol-ships/>

출처3: <https://www.navalnews.com/naval-news/2025/04/denmark-launches-massive-naval-expansion-plan/>

덴마크, 그린란드 해역에 배치할 북극 순찰선 5척 건조 승인 (2026.2.4.)

2월 2일 덴마크 국방부는 보도자료를 통해 덴마크 해군의 북극에서의 방어력 증강을 위해 신규 북극 순찰함 5척 건조를 결정했다고 밝혔다. 순찰함 건조를 위해 덴마크는 여러 지역의 조선소에서 함정 모듈을 생산한 뒤, 이를 하나의 조선소로 집결해 최종 조립하는 방식의 건조 방식을 채택할 예정이다. 이러한 방식은 덴마크 국내의 다양한 산업 인프라를 활용할 수 있을 뿐만 아니라 국내 조선 인력의 고용 확대에도 기여할 것으로 기대된다. 순찰함의 최종 조립은 덴마크 북부의 주요 조선 및 해군 기지 도시인 프레데릭하운(Frederikshavn)에 별도의 시설을 설치하여 진행될 예정이다. 이 조선 시설은 향후 대형 해군 함정 건조에도 활용할 수 있도록 설계될 계획이다.

덴마크 국방부 트로엘스 룬드 포울센(Troels Lund Poulsen) 장관은 보도자료를 통해, 이번 북극 순찰선 건조를 계기로 덴마크 조선 산업의 경쟁력을 강화하는 동시에 장기적으로 조선분야와 관련한 국가 공급 안정성을 강화할 것이라고 언급했다.

이번 건조 결정은 2025년 4월 발표된 덴마크 해군력 증강 계획의 일환이다. 이 계획의 1단계는 덴마크가 국내에서 신규 해군 함정을 생산·유지·지원할 수 있는 역량을 확보하는 데 목적이 있다. 2단계는 북극 및 그린란드 인근 해역에서의 감시 역량을 강화하는 데 중점을 두고 있다. 이번 신규 북극 순찰함 건조 사업은 이러한 2단계 목표 달성에 핵심적인 역할을 할 것으로 평가된다.

신규 순찰선의 구체적인 작전 능력과 기술적 사양은 아직 확정되지 않았으나, 현재 운용 중인 ‘크누드 라스무센(Knud Rasmussen)급’ 북극 순찰함을 대체할 예정이다. 이 함정들은 그린란드와 페로 제도 주변 해역에서 덴마크 왕국의 주권 감시 및 해양 안보 임무를 수행하게 된다. 또한 신규 함정은 감시, 주권 수호, 해양 상황 인식 강화, 수색·구조(SAR), 환경 대응, 그리고 북극 해역에서의 군사적 존재감 유지 등 다양한 임무 수행을 목표로 설계될 예정이다.

북극권 국가
산업·경제

글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://maritime-executive.com/article/canada-approves-construction-of-an-arctic-mineral-port-on-baffin-island>

캐나다, 북극 지역의 바핀 섬에 광물 처리 항만 건설 승인
(2026.2.1.)

〈그림〉 바핀 섬(Baffin Island) 전경



출처: GRID-Arendal (CC BY SA 2.0)/Maritime Executive

캐나다가 북극 인프라 개발을 우선시 하는 가운데, 바핀 섬(Baffin Island)에 새로운 항만 및 철도 프로젝트를 추진한다. 1월 말 메리 리버(Mary River) 철광석 광산 운영회사인 바핀랜드(Baffinland)는 이누이트 지역 사회와의 협의를 완료했다고 발표했다. 이누이트 커뮤니티는 스티스비(Steensby) 프로젝트 착공에 필요한 주요 규제 라이선스 발급을 지지한다고 밝혔다.

스티스비 철도 프로젝트는 바핀 섬 북부에 위치한 메리 리버 철광산의 생산 확대를 위한 핵심 사업이다. 메리 리버는 세계에서 가장 북쪽에 있는 광산 중 하나이며, 세계 최고 등급의 직접 선적(Direct Ship)이 가능한 철광석 개발지로 알려져 있다.

조다트 와히드(Jowdat Washeed) 바핀랜드 대표 대행은 “고위도 북극에서 10년 이상의 운영 경험을 바탕으로 스티스비 프로젝트를 추진한다”며, “자금 조달 협상이 매우 진전된 단계에 있으며, 완료되는 즉시 건설이 시작될 것”이라고 밝혔다.

스티스비 프로젝트는 원래 2012년 누나부트 영향 검토위원회(Nunavut Impact Review Board)의 승인을 받았으나, 당시 바핀 랜드가 비용이 덜 드는 것으로 판단한 북쪽 루트(밀른 인렛, Milne Inlet) 확장을 선호하면서 보류됐다. 그러나 2022년 연방정부는 이누이트 그룹의 격렬한 반대에 따라 광산 확장계획을 승인하지 않았다. 지역 주민들은 확장 계획이 이누이트의 중요한

북극권 국가 산업·경제



식량자원인 일각고래(narwhal)를 포함한 주요 해양 포유류 서식지에 영향을 미칠 수 있다고 우려했다.

이후 바핀랜드는 광산에서 남쪽으로 향하는 스티스비 프로젝트에 집중하기로 결정했다. 계획은 철광석을 철도로 남쪽의 스티스비 인렛 심해 항구까지 운송하는 것이다. 이는 밀른 항구까지의 장거리 트럭 운송을 없애 생산 비용과 환경 영향을 낮출 것으로 바핀랜드는 설명했다.

바핀랜드는 메리 리버 광산과 스티스비 항구를 연결하는 149km 철도를 건설할 계획이다. 연방정부는 이 프로젝트가 캐나다 북부 경제 개발 및 핵심 광물 공급 비전과 부합한다며 지지를 표명했다. 프로젝트 건설은 2026년 후반에 시작되어 완공까지 3년이 소요될 것으로 예상되며, 총 건설 비용은 약 30억 달러로 추산된다.

북극권 국가 산업·경제



러시아

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://arctic-russia.ru/news/minvostokrazvitiya-petropavlovsk-kamchatskiy-stanet-odnim-iz-opornykh-porotov-transarkhticheskogo-tran/>

북극항로·트랜스 악틱 수송회랑 통합 물류체계 구축 가속 (2026.2.19.)

러시아 극동·북극개발부(Ministry for the Development of the Russian Far East and Arctic) 북극권 개발 및 인프라 프로젝트 담당 이리야 체르노프(Ilya Chernov) 국장은 제6회 지속가능발전 포럼(VI Sustainable Development Forum in Kamchatka) 내 세션에서 북극항로의 물동량 증가 추세와 회랑 확장 구상을 설명했다.

NSR 물동량 10년간 10배 성장

체르노프 국장은 2014년 400만 톤에 불과했던 북극항로 물동량이 2024년 3,800만 톤으로 증가했다고 밝혔다. 2025년에도 유사한 수준을 유지하고 있다. 화물 구조의 86%는 대외무역 화물이며, 대부분이 탄화수소(석유·가스) 자원이다. NSR 수역을 통과한 국제 통과(transit) 화물은 320만 톤으로 전년 대비 3.8% 증가했다.

컨테이너 운송도 확대되고 있다. 컨테이너 물동량은 40만 톤을 초과했으며, 컨테이너 항차는 최근 3년간 7회에서 24회로 증가했다. 특히 중국 Ningbo(닝보)에서 출항해 영국 펠릭스토(Felixstowe), 네덜란드 로테르담(Rotterdam), 독일 함부르크(Hamburg)로 운항한 세이프트랜스(Safetrans)의 국제 통과 항차 재개가 주목된다.

북서부-극동 통합 회랑 구상

트랜스아르кти크 수송회랑은 북서부 항만 무르만스크(Murmansk), 상트페테르부르크(St. Petersburg) 등과 극동 항만을 연계하는 통합 물류 체계로 구축될 예정이다. 체르노프 국장은 캄차카 반도에서 진행 중인 인프라 프로젝트와 지역 경험을 고려할 때, 페트로파블롭스크-캄차츠키가 이 회랑의 전략적 거점항으로 기능하게 될 것이라고 밝혔다.

원자력 쇄빙 인프라 확대

안드레이 마카로프(Andrey Makarov) 아톰플로트(Atomflot) 상업부 책임자는 현재 원자력 쇄빙선 8척이 운용 중이라고 설명했다. 운용 선박은 '50년 승리

북극권 국가 산업·경제



(50 Let Pobedy)', '야말(Yamal)', '타이미르(Taymyr)', '바이가치(Vaygach)'와 함께 프로젝트 22220(Project 22220)급 최신 쇄빙선 '아르티카(Arktika)', '시비리(Sibir)', '우랄(Ural)', '야쿠티야(Yakutiya)'이다. 그는 이들 쇄빙선이 증가하는 북극항로 화물 수요를 지원하고 있으며, 2024년 쇄빙 지원 실적이 1987년 기록(650만 톤)을 5배 이상 상회했다고 밝혔다.

또한 발트조선소(Baltic Shipyard)에서는 프로젝트 22220(Project 22220)급 '추코트카(Chukotka)', '스탈린그라드(Stalingrad)', '레닌그라드(Leningrad)'가 건조 중이며, 즈베즈다 조선소(Zvezda Shipbuilding Complex)에서는 프로젝트 10510 '리더(Project 10510 Lider)'급 초대형 원자력 쇄빙선 '러시아(Rossiia)'가 건조되고 있다. 해당 선박은 기존 쇄빙선 대비 두 배 이상의 출력을 갖춘 세계 최대급 쇄빙선으로 계획되어 있다.

트랜스 아틱 수송회랑(TTK)

트랜스 아틱 수송회랑은 러시아 연방이 추진하는 전략적 인프라 프로젝트로, 시베리아·우랄·극동 지역을 북극항로 항만과 연결하고 이를 글로벌 교역로로 확장하는 통합 운송 체계 구축을 목표로 한다. 이 프로젝트는 러시아 북극권 개발 정책의 일환으로 추진되며, 유럽-아시아 구간에서 수에즈 운하 경로의 대안 회랑으로 기능하는 것을 지향한다. TTK는 상트페테르부르크-무르만스크-아르한겔스크-블라디보스토크를 연결하는 주요 운송 축을 포함한다. 북극항로는 노바야제믈라(Novaya Zemlya) 군도에서 추코트카의 데즈노프 곶(Cape Dezhnev)까지 이어지는 구간이 포함된다.

TTK의 핵심은 러시아 내륙 하천 체계와 북극 해상 운송망을 하나의 통합 물류 네트워크로 연결하는 데 있다. 이를 통해 오브-이르티시(Ob-Irtysh), 예니세이(Yenisei), 레나(Lena) 강 유역을 따라 형성된 내륙 산업·자원 생산 거점을 북극 항만과 직접 연결하고, 다시 북극항로(Northern Sea Route, NSR)를 통해 글로벌 시장으로 확장하는 구조를 구축하려는 것이다.

해상 측면에서는 무르만스크, 아르한겔스크(Arkhangelsk), 사베타(Sabetta), 두딘카(Dudinka), 딕손(Dikson), 페베크(Pevék), 틱시(Tiksi), 아나디리(Anadyr), 블라디보스토크(Vladivostok) 등 북극 및 극동 주요 항만이 회랑의 핵심 거점으로 편입된다. 동시에 내륙에서는 오세트로보(Osetrovo, 이르쿠츠크주), 타샤라(Tashara, 노보시비르스크주), 레소시비르스크(Lesosibirsk, 크라스노야르스크 지방), 옴스크(Omsk) 및 오브-이르티시 유역 물류 거점이 연

북극권 국가 산업·경제

 러시아

결되어, 강-철도-해상 운송이 연계되는 물류 체계가 형성된다.

또한 니즈넬레닌스크예-통장(Nizhneleninskoye-Tongjiang, 중국), 블라고 베센스크-헤이허(Blagoveshchensk-Heihe, 중국) 등 국경 물류 거점과 두만강 인근 신규 교량(북한 방향)까지 포함함으로써, TTK는 단순한 북극 항로를 넘어 유라시아 내륙과 동아시아를 연결하는 복합 운송 회랑으로 확장되는 구조를 갖는다.

이처럼 TTK는 하천-해상-철도-국경 물류망을 단계적으로 통합해 자원 생산지에서 북극 항만, 그리고 글로벌 교역로까지 이어지는 ‘통합형 운송 체계’를 구축하는 것을 목표로 한다. 러시아 정부는 2030년까지 TTK를 북극 통합 운송 시스템의 기반으로 구축하고, 이를 통해 세계 시장과 직접 연결하는 구조를 완성한다는 계획이다.

북극권 국가 산업·경제



글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://tass.ru/ekonomika/26420909>

카렐리야 북극권 입주기업, 110억 루블 투자·고용 창출 (2026.2.12.)

러시아 카렐리야 공화국(Republic of Karelia) 내 북극권(Arctic Zone of the Russian Federation, AZRF) 지역에서 입주기업들의 투자와 고용이 확대되고 있다. 카렐리야 공화국 수장 아르투르 파르펜치코프(Artur Parfenchikov)는 최근 지역 사회·경제 발전 현안을 논의한 온라인 회의에서, 코스토무크샤(Kostomuksha) 구역의 북극권 입주기업들이 총 110억 루블 이상을 투자하고 약 800개의 일자리를 창출했다고 밝혔다.

현재 코스토무크샤 구역에서는 25개 기업이 러시아 북극권 입주기업(레지던트, Resident of the Arctic Zone of the Russian Federation) 지위를 획득해 활동 중이다. 북극권 입주기업 제도는 러시아 정부가 북극 지역 개발을 촉진하기 위해 도입한 특례 제도로, 세제 감면, 보험료 인하, 행정 절차 간소화, 인프라 지원 등의 혜택을 제공한다. 이를 통해 광업, 임업, 가공산업, 물류, 관광 등 다양한 분야의 민간 투자를 유도하고 있다.

카렐리야 공화국에서는 벨로모르스키(Belomorsky), 로우흐스키(Loukhskiy), 캄스키(Kemsky), 세게즈스키(Segezhsky), 칼레발스키(Kalevalsky), 코스토무크샤 등 6개 시·군이 북극권에 포함되어 있으며, 이는 공화국 전체 면적의 약 40%에 해당한다. 해당 지역은 북극권 개발 정책에 따라 연방 차원의 세제·행정 지원을 적용받고 있다.

러시아는 2020년 이후 북극권 개발을 국가 전략 과제로 추진하며, 북극권 경제 활성화와 인구 유입, 산업 기반 확충을 주요 목표로 제시해왔다. 카렐리야 지역 역시 이러한 정책 기조에 맞춰 북극권 지위를 활용한 투자 프로젝트를 확대하고 있으며, 지역 고용 창출과 경제 다변화를 도모하고 있다.

이번 발표는 북극권 제도에 따른 실제 투자·고용 성과를 구체적인 수치로 제시했다는 점에서 의미가 있다. 향후 카렐리야 북극권 지역의 추가 투자 유치와 산업 프로젝트 확대 여부에 관심이 모이고 있다.

북극권 국가
산업·경제

핀란드

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처: <https://www.reuters.com/world/finland-teams-up-with-eu-baltic-sea-states-enhance-undersea-infrastructure-2026-01-26/>

핀란드 국경수비대, 해저케이블 손상 대응 해양 감시 센터 설립 (2026.1.26.)

지난 1월 26일, 핀란드 국경수비대는 핀란드만의 핵심 해저 인프라 손상을 방지하기 위해 발트해 연안 국가들과 EU 집행위원회와 협력하여 해양감시센터를 설립할 계획이라고 밝혔다. 핀란드 국경수비대는 이번 감시센터 설립이 EU 집행위원회가 지난해 2월 제안한 해저 케이블 보안 강화를 위한 공동 행동 계획의 일환이라고 설명했다.

핀란드 국경수비대 해양안전·보안 책임자인 미코 히르비(Mikko Hirvi)는 “피해가 발생하기 이전 단계에서 보다 광범위한 예방 조치를 마련할 필요가 있다”고 밝혔다. 이러한 예방 조치에는 해저 센서 설치, 해상 교통을 실시간으로 분석하기 위한 인공지능(AI) 솔루션 도입, 동맹국과의 선박 정보 교환 등이 포함된다. 히르비는 현재 어떤 조치가 실제로 가동 중인지는 구체적으로 밝히지 않았지만, 해양감시센터는 기존 국경수비대의 역량을 기반으로 단계적으로 구축될 예정이며 EU 자금 지원도 신청할 계획이라고 설명했다.

발트해 지역은 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 전력 케이블, 통신선, 가스관 등의 장애가 잇따라 발생하면서 높은 경계 태세를 유지해 왔다. 가장 최근 사건은 새해 전야에 발생했으며, 핀란드 당국은 러시아에서 이스라엘로 향하던 화물선이 해저 통신 케이블을 고의로 훼손한 혐의로 해당 선박을 나포하였다.

또한 2023년 중국 컨테이너선이 발트해 해저 가스관과 케이블을 훼손한 뒤 항해를 계속한 사건 이후, 핀란드 당국은 2024년 12월 유조선 ‘Eagle S’와 2025년 12월 화물선 ‘Fitburg’를 각각 나포하였다. 두 선박은 닻을 끌면서 해저 케이블을 절단한 혐의를 받고 있다.

핀란드만 해안경비구 사령관 미코 시몰라(Mikko Simola)는 감시 대상 요소로 선박의 비정상적인 속도 변화나 항로 이탈 등을 제시하며, “특히 지난 1년 동안 선박의 항로 이탈에 대한 실시간 정보를 확보하는 데 중점을 두어 왔다”고 밝혔다.

북극권 국가 산업·경제



글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/intra-europe/arctic-way/space-norway-and-norwegian-ministry-of-defense-partner-to-land-arctic-subsea-cable-in-jan-mayen>

출처2: <https://www.datacenterdynamics.com/en/news/space-norway-and-subcom-to-build-arctic-way-subsea-cable/>

출처3: <https://www.datacenterdynamics.com/en/news/space-norway-partners-with-norwegian-mod-for-cable-landing-station-on-arctic-island/>

출처4: <https://spacenorway.com/press-release/space-norway-as-and-forsvarsbygg-sign-cooperation-agreement-for-jan-mayen-cable-landing-station/>

노르웨이, 북극 해저케이블 설치 사업 ‘북극의 길’ 착수 (2026.2.10.)

〈그림〉 노르웨이 북극 해저케이블 ‘북극의 길(Arctic way)’ 경로



자료: <https://www.datacenterdynamics.com/en/news/space-norway-and-subcom-to-build-arctic-way-subsea-cable/>

노르웨이 통상산업수산부 산하 국영기업인 스페이스 노르웨이(Space Norway)는 북극해에 위치한 화산섬인 얀 마옌(Jan Mayen)과 노르웨이 본토를 잇는 해저 케이블 사업을 본격 추진하기 위해 해저케이블 전문 기업인 서브콤(Subcom)과 얀 마옌에 해저 케이블 착륙 기지를 건설하기 위한 계약을 체결했다.

이 해저 케이블 사업 이름은 ‘북극의 길(Arctic way)’로, 해저 케이블의 경로는 보도(Bodø)-얀 마옌 섬-스발바르의 롱이어비엔(Longyearbyen)이 될 예정이다. 케이블의 총 길이는 2,350km이며 전 구간이 북극권(67~78°N) 내에 위치하는데, 이로 인해 북극권을 통과하는 세계 최북단 해저 케이블 구축 사업으로 통한다.

‘북극의 길’ 프로젝트 일환으로 얀 마옌 섬에 설치되는 해저 케이블 착륙 기지 건설을 위해 지난 1월 스페이스 노르웨이는 노르웨이 국방부 산하 국방부동산청(Forsvarsbygg)과 계약을 체결했다. 이 기지의 규모는 5,300㎡로 2027년 완공 예정이다. 이 공사가 끝나면, 1960년에 건설된 기존 시설을 대체하게 된다. 얀 마옌 섬에는 유럽우주국(European Space Agency, ESA), 콩스버그 위성 서비스(Kongsberg Satellite Services, KSAT), 노르웨이 우주국(Norwegian Space Agency, NOSA)이 활용하는 위성 지상국이 위치하고 있

북극권 국가 산업·경제



어, 기지가 완공 되면 북극 위성 통신 인프라의 안정적인 운영과 데이터 전송 역량을 강화하는 기반 시설로 작용할 것으로 평가된다.

북극의 길 해저케이블은 2026~2027년 사이 케이블 제조 및 포설을 진행한 뒤 2028년 상용 서비스를 개시할 예정이다. 기존 스발바르 케이블은 수명이 허용되는 범위 내에서 북극의 길 해저케이블의 백업 루트로 유지될 계획이다.

북극권 국가 산업·경제



그린란드 의회, 외국인 전략산업 투자심사법 제정 임박 (2026.2.26.)

최근 미국 투자자들의 그린란드 부동산 및 자원 투자 관심이 급증하면서, 그린란드 정치권에서는 외국인 투자 심사법(Foreign Investment Screening Law) 제정을 서둘러야 한다는 목소리가 커지고 있다.

이는 2025년 1월 미국 트럼프 대통령이 그린란드 매입에 대한 의지를 강조하던 시기부터 미국의 투자자들이 그린란드 부동산을 매입하려는 움직임을 보인 것에 대한 영향이다. 그린란드 정부는 외부 투자자들이 공급이 부족한 그린란드 수도 누크의 주택 및 부동산 시장을 왜곡할 가능성을 차단하기 위해 2025년 2월까지 외국인의 부동산 매입 규제조치를 강화했다. 이에 덧붙여 외국 자본의 배후를 검토할 수 있는 권한을 정부에 부여해야 한다는 논의가 진행되면서 현재의 외국인 투자 심사법 제정안이 마련되었다.

이 법률안은 2025년 10월 의회에 공식 제출되었는데, 그린란드의 안보에 위협이 될 수 있는 외국 투자자 및 재원을 검토할 수 있다는 점에서 의의를 갖고 있다. 제정안의 내용에 따르면, 제정안의 내용에 따르면, 해당 법안 적용의 지역적 범위는 그린란드 자치정부 관할 영역에 한정되며, △핵심 인프라, △정보기술 및 기밀 데이터 시스템, △원자재 및 광업, △수력 발전 등이 전략산업으로 간주 되어 의무 심사 대상이 된다. 외국인 투자자는 투자 자금의 출처를 공개해야 하며, 투자자의 정치적 연계나 의도에 대해 우려가 제기될 경우 그린란드 정부는 투자 거래를 거부할 수 있다. 그린란드는 동 법안을 통해 특정 국가를 타겟팅하지는 않지만, 동맹국들과의 협력을 강조하고 있어 중국 투자자 등의 경우 유럽 투자자들에 비해 상대적으로 엄격한 심사를 받을 가능성이 있다.

그린란드 정부는 미국 투자자들의 정치적 의도를 면밀히 파악하려는 동시에 미국 자본 유치에도 여전히 관심을 두고 있다. 그린란드 산업·원자재·광업·에너지·법 집행 및 평등부 장관 나야 나타니엘센(Naaja Nathanielsen)에 따르면, 현재 진행 중인 미국의 그린란드에 대한 ‘전면적 접근권(total access)’ 확보와 관련한 미국-그린란드 간 협상이 결렬될 경우 그린란드의 입장을 재검토할 필요가 있겠으나, 현 시점에서는 미국의 투자를 거부할 상황에 이르지 않는다고 밝혔다.

그린란드의 외국인 투자 심사법은 2026년 4월 추가 논의 후 이르면 4월 중에 통과가 될 것으로 전망된다.

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.nst.com.my/opinion/columnists/2026/03/1388502/wary-us-investors-greenland-lawmakers-push-pass-foreign>

출처2: <https://ln24international.com/2026/02/26/greenland-lawmakers-move-to-pass-foreign-investment-screening-law-amid-wary-sentiment-toward-u-s-investors/>

출처3: <https://www.investmentmonitor.ai/news/greenland-fast-tracks-law-foreign-investment/>

옵서버 국가 정책



일본

글 김주형 전문연구원
jhim7664@kmi.re.kr

출처1: https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/pressit_000001_03337.html

출처2: <https://www.jiji.com/jc/article?k=2026021700798&g=pol>

일본·아이슬란드 외무장관 회담, ‘북극 협력사업 강화하기로’ (2026.2.17.)

〈그림〉 일본-아이슬란드 외무장관 회담 사진



자료: https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/pressit_000001_03337.html

2월 17일 도쿄에서 모테기 도시미쓰(茂木敏充) 일본 외무대신은 방일 중인 소르게르뒤르 카트린 귄나르스도티르(Porgerður Katrín Gunnarsdóttir) 아이슬란드 외무장관과 일·아이슬란드 외무장관 회담을 가졌다. 모테기 대신은 귄나르스도티르 장관의 방일을 환영하며, 양국이 자유·민주주의·인권·법치 등 가치와 원칙을 공유하는 중요한 파트너라고 강조했다. 또한 국제정세가 격동하는 가운데 뜻을 같이하는 국가 간 연계가 한층 중요해졌다고 언급하고, 올해 양국 외교관계 수립 70주년을 계기로 안보, 북극, 경제, 과학기술, 문화·인적 교류 등 폭넓은 분야에서 구체적 협력을 추진해 양국 관계를 더욱 높여가고 싶다는 뜻을 밝혔다.

양측은 양국 관계와 관련해 다음과 같은 사항에 합의했다. 우선 양 장관은 유럽·대서양과 인도태평양의 안보가 불가분이라는 인식을 공유하고, 세계 어디에서든 힘이나 위압에 의한 일방적 현상 변경 시도는 결코 받아들일 수 없다는 점을 확인했다. 양측은 전후 가장 큰 구조적 변화 속에서 법치에 기반한 자유롭고 열린 국제질서를 지켜내기 위해 뜻을 같이하는 국가 간 협력이 중요하다는 데 의견을 같이했으며, 안보·방위 분야에서도 양국 간 연계를 진전시키고 협력을 강화하기로 합의했다.

옵서버 국가 정책



다음으로 2023년 양국 정부가 발표한 ‘지열 협력에 관한 공동성명’을 바탕으로, 풍부한 지열 자원을 보유한 양측의 수요와 목적을 고려해 협력을 한층 더 추진하기로 했다. 그리고 올해 1월부터 워킹홀리데이 제도의 비자 신청 대상 연령이 확대된 것을 환영하면서, 유학생과 청소년 교류 활성화를 통해 상호 이해를 더욱 깊게 해 나가자는 데도 뜻을 모았다.

특히 북극 분야와 관련해 모테기 대신은 북극권 국가로서 아이슬란드가 수행하는 중요한 역할을 높이 평가한다는 입장을 밝히고 일본의 관련 노력과 구상을 설명했다. 이에 따라 양 장관은 북극을 둘러싼 여러 과제에 대해 앞으로도 협력을 강화해 나가기로 합의했다. 이 밖에도 양측은 우크라이나 정세, 핵·미사일 및 납치 문제를 포함한 북한 대응, 인도태평양 정세 등에 대해서도 의견을 교환하고, 앞으로도 긴밀히 연계해 나가기로 했다.

언론은 양국이 중국과 러시아의 움직임을 염두에 두고, ‘세계 어디서든 일방적인 현상 변경 시도는 결코 용납될 수 없다’는 인식에 뜻을 같이했으며, 안보·방위 분야에서 협력을 추진하기로 했다고 보도했다.

옵서버 국가 정책



프랑스

글: 정다현 연구원
dhj82@kmi.re.kr

출처1: <https://moderndiplomacy.eu/2026/02/06/france-and-canada-boost-arctic-foothold-with-new-consulates-in-greenland/>

출처2: <https://edition.cnn.com/2026/02/06/europe/france-and-canada-open-consulates-in-greenland-amid-trump-threats>

출처3: <https://www.france24.com/en/france/20260206-france-and-canada-open-consulates-in-nuuk-in-show-of-support-for-greenland>

출처4: <https://www.visahq.com/news/2026-01-15/fr/france-to-open-new-consulate-in-greenland-boosting-arctic-visa-services/>

프랑스, EU 회원국 최초 그린란드(누크)에 총영사관 개설 (2026.2.6.)

〈그림〉 크리스토프 파리스(오) 덴마크 대사와 장노엘 푸아리에(왼) 그린란드 총영사의 언론 인터뷰



자료: <https://edition.cnn.com/2026/02/06/europe/france-and-canada-open-consulates-in-greenland-amid-trump-threats>

2026년 2월 6일(금), 프랑스는 그린란드 수도 누크(Nuuk)에 총영사관을 개설하여 북극권 외교 거점을 확대했다. 이로써 프랑스는 유럽연합(EU) 회원국 중 그린란드에 총영사관을 설치한 최초의 국가가 됐다. 아울러 장-노엘 푸아리에(Jean-Noël Poirier)를 총영사(Consul General)로 발령함과 동시에 업무를 시작했다고 밝혔다. 프랑스 외교부(유럽·외교부)는 이번 조치가 에마뉘엘 마크롱(Emmanuel Macron) 프랑스 대통령이 2025년 6월 그린란드 방문 당시 발표한 계획에 따른 것이라고 밝혔다.

장-노엘 푸아리에 총영사관 역할은 단순한 행정 지원뿐만 아니라 그린란드 당국과의 정치적 관계를 강화하고, 문화·과학·경제 분야 협력 프로젝트를 고도화하는 임무를 수행한다. 또한 프랑스·덴마크·그린란드 간 우호 관계와 공동 프로젝트가 이미 존재한다는 점을 언급하며, 프랑스는 덴마크 왕국(Kingdom of Denmark)의 영토 보전(territorial integrity)을 존중하고 인정한다는 입장을 재확인했다.

한편, 같은 날 캐나다도 누크에 영사관을 개설하여 그린란드와의 관계를 강화했다.

남극소식

멕시코, 우크라이나와의 협력으로 첫 남극 연구 프로젝트 개시
(2026.2.8.)

〈그림〉 우크라이나 연구선 Noosfera



출처: Tom L-C (CC BY-SA 3.0)/ Maritime Executive

글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://maritime-executive.com/article/mexico-launches-its-first-research-initiative-in-antarctica>

멕시코가 남극에서 첫 연구 프로젝트를 시작하며 과학 외교를 통해 극지 연구 진출을 본격화했다. 금번 연구 프로젝트는 우크라이나와의 협력으로 진행되며, 우크라이나가 멕시코 연구진에게 물류 지원과 베르나드스키(Vernadsky) 남극 기지 접근을 허용한다. 지난달 멕시코는 우크라이나와의 5년 간의 남극협력을 공식화했다. 협력에는 멕시코 할리스코주 기술설계연구지원센터(CIATEJ), 멕시코 남극 연구기관(AMEA), 우크라이나 국립남극과학센터가 참여한다.

CAMEX-1로 명명된 프로젝트는 1월 31일 공식 시작됐다. 8명의 멕시코 연구진들은 칠레 폰타 아레나스(Punta Arenas)에서 우크라이나 쇠빙연구선 노스페라(Noosfera)호에 승선해 남극 반도의 우크라이나 베르나드스키 연구기지에 체류할 예정이다.

로레나 아마야 델가도(Lorena Amaya Delgado) CIATEJ 국장은 “이번 프로젝트는 극한 조건에서의 생명을 이해하고 글로벌 환경 문제를 다루는 데 핵심적인 지식을 생성할 것”이라고 밝혔다. 파트리시아 발데스피노(Patricia Valdespino) AMEA 회장은 남극의 기후변화가 멕시코 해안선에 잠재적으로 영향을 미칠 수 있다고 강조했다. 최근 연구에 따르면 멕시코만(미국에서는 아메리카만으로 불리움) 심해는 남극으로부터 다양한 해류를 받는다.

또한 남극이 자연 서식지인 남방코끼리물범(southern elephant seals)이

남극소식

2020년부터 멕시코 바하 칼리포르니아까지 비정상적으로 긴 북상 여행을 하고 있다. 멕시코와 남극은 지리적으로 13,000km 이상 떨어져 있지만, 이러한 최근 사건들이 멕시코 연구자들의 관심을 불러일으켰다.

역사적으로 멕시코의 남극 연구는 비체계적이었으며 주로 칠레나 아르헨티나 등 다른 국가들이 조직한 프로그램에 참여하는 개별 과학자들의 노력에 의존했다. AMEA는 우크라이나와의 파트너십이 멕시코 남극 연구 활동을 위한 제도적 구조를 제공하며, 극지 연구에 대한 국가 정책으로의 전환을 의미한다고 밝혔다.

멕시코 연구 프로젝트의 시작은 2월 6일 우크라이나의 30차 남극 탐험 기념식과 동시에 진행됐다. 볼로디미르 젤렌스키(Volodymyr Zelenskyy) 우크라이나 대통령은 기념행사로 30차 탐험에 참여하는 연구원들과 온라인 회의를 개최했다.

우크라이나는 1996년 2월 6일 영국으로부터 소유권을 부여받은 후 베르나드스키 기지 운영을 시작했다. 우크라이나의 남극 임무는 2021년 연구선 노스페라 획득으로 더욱 강화됐다. 이 선박은 현재 5차 탐험을 수행 중이며, 이전에는 RRS James Clark Ross라는 이름으로 운영됐다.

한다희

연구원

한국해양수산개발원
글로벌전략연구본부
극지전략연구실

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

북극 프론티어(Arctic Frontiers) 2026 : 북극의 새로운 전환점

1. 행사 개요

지난 2월 2일부터 5일까지 노르웨이 트롬쇠에서 2026 북극프론티어(Arctic Frontiers)가 개최되었다. 올해 행사는 세계 질서가 밀물과 썰물처럼 변화하는 흐름과 그 전환의 시점을 조명하는 데 초점을 맞추었다. 이러한 변화의 국면에서 참가자들은 글로벌 질서의 흐름과 리듬을 되돌아보고, 그것이 범북극(pan-Arctic) 지역에 갖는 의미를 함께 성찰하는 자리를 가졌다.

북극을 둘러싼 국제 질서가 빠르게 변화하는 가운데, 북극이 글로벌 미래에 미칠 영향과 이에 대한 대응 방향을 모색하기 위해 정책, 산업, 학계 등 각 분야의 주요 인사들이 트롬쇠에 모였다. 이번 행사는 변화하는 국제 환경 속에서 북극의 역할과 미래를 논의하고, 지속가능한 북극 협력의 방향을 모색하는 국제적 논의의 장이 되었다.

2. KMI 세션 개최

1) 북극녹색해운 세션

한국해양수산개발원(KMI)은 올해 ‘북극녹색해운’과 ‘북극거버넌스’를 주제로 두 개의 세션을 개최하였다.

먼저 북극프론티어 1일차인 2월 2일, 변화하는 북극 환경에 대응한 친환경 해운·항만 추진 과제를 논의하고 주요 이해관계자 간 협력 의제를 발굴하기 위해 “친환경 해운 및 항만 관련 고위급 대화(High Level Dialogue on Green Shipping and Ports)” 세션을 글로벌녹색성장기구(GGGI)와 공동 개최하였다.

본 세션에는 한국 외교부, GGGI, 트롬쇠 시청, 트롬쇠 항만공사, 한국해양수산개발원(KMI) 등 정책·연구·산업 분야의 주요 이해관계자들이 참여하여, 기후 변화로 인해 북극 해운 회랑의 접근성이 확대되는 상황에서 친환경 북극 해운 추진을 위한 협력 방안과 정책 과제를 논의하였다.

신형철 극지연구소(KOPRI) 소장은 발표를 통해 그린 해운의 핵심 요소로 △효율적이고 안전한 항로 확보 △탈탄소화 △블랙카본 감축 △해양 생태계 및 고래 이동 경로 보호 △원주민 지식 존중 및 참여를 제시하였다. 특히 블랙카본은

극지의 창

북극 온난화를 가속하는 주요 요인으로 관리가 필요하며, 육상 교통과 마찬가지로 해운 부문에서도 청정연료로의 전환이 필요하다고 강조하였다. 또한 북극 항로는 △화물 정보 △항로 정보 △해빙 및 기상 정보 △생태계 영향 △원주민 지식 등 다양한 데이터를 생성하는 만큼, 이를 통합적으로 관리하기 위한 데이터 아카이브 및 거버넌스 체계 구축의 필요성을 제기하였다.

김엄지 한국해양수산개발원(KMI) 극지전략연구실장은 한국의 북극 해운 전략이 △균형 잡힌 지역경제 발전 촉진 △국제협력 강화라는 두 축을 중심으로 추진되고 있음을 설명하였다. 또한 북극항로는 기존 항로를 대체하는 수단이라기보다 글로벌 공급망을 다변화할 수 있는 대체 항로로 기능할 가능성이 있다고 언급하였다. 아울러 북극 해운에 대한 접근은 단순히 거리 단축의 관점이 아니라 △저탄소·빙해 운항이 가능한 선박 개발 △청정연료 벙커링 및 안전 취급이 가능한 항만 인프라 구축 △국제 규범 및 표준 형성 과정에 대한 적극적 참여 △암모니아·수소 등 미래 에너지 화물에 대한 정량적 검증 연구 확대 등을 포함하는 종합적인 전략 패키지로 추진될 필요가 있다고 강조하였다.

마크 스타크(Mark Stark) 머스크 맥키니 뮐러 탄소중립 해운센터(Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping) 매니저는 그린 해운 회랑의 핵심은 참여 항만의 수가 아니라 제로(또는 준제로) 배출 연료 사용을 가능하게 하는 체계 구축에 있다고 설명하였다. 이러한 연료로는 그린 암모니아, e-메탄올, 바이오메탄올, 바이오메탄 등이 제시되었다. 다만 그린 연료는 높은 연료 단가와 인프라 구축 비용으로 인해 초기 진입 장벽이 높으며, 현재의 규제 수준만으로는 이러한 비용 격차를 충분히 상쇄하기에는 한계가 있다고 평가하였다.

라운드테이블에서는 북극 그린 해운 회랑과 관련한 장기적 비전 수립을 위해서는 항만당국, 선사, 화주뿐 아니라 북극 지역 원주민 등 다양한 이해관계자의 참여가 필요하다는 점이 강조되었다. 북극에는 약 400만 명이 거주하며 그중 약 10%가 원주민인 만큼, 원주민과의 협력은 신뢰 구축을 기반으로 이루어져야 하며 실제 혜택이 공유될 때 협력이 가능하다는 의견이 제기되었다. 또한 장기 비전은 단순한 기술 개발만으로 형성되는 것이 아니라 다양한 이해관계자가 참여하는 과정 속에서 구축되며, 다수결 방식보다는 중립적 조정자를 통한 합의 기반 거버넌스가 필요하다는 점이 강조되었다.

한편 북극 해운은 국제 산업이라는 특성상 국가별로 파편화된 규제보다는 국제 해사기구(IMO)와 같은 국제기구를 중심으로 한 국제 규범이 필요하다는 의견이 제시되었다. 또한 북극 협력의 초기 모델은 북극 전역을 포괄하기보다 교통량이

극지의 창

많은 이해관계가 비교적 명확한 특정 구간을 중심으로 단계적으로 추진할 필요가 있으며, 정책 및 비즈니스 설계 초기 단계부터 원주민을 포함한 지역 이해관계자의 참여를 보장하는 방식으로 추진되어야 한다는 데 의견이 모아졌다.



자료: 한국해양수산개발원(KMI) 제공

2) 북극 거버넌스 세션

두 번째로, 2월 4일 변화하는 북극의 지정학적·자연환경적 여건을 반영하여 비북극권 국가와 북극권 국가 간 실질적 협력 가능성을 모색하기 위해 “글로벌 상호연결 시대의 북극 공동 번영: 예외주의를 넘어서는 거버넌스의 재정립 (Thriving Together in a Globally-Connected Arctic: Re-framing Governance Beyond Exceptionalism)” 세션을 개최하였다.

본 세션에는 한국해양수산개발원(KMI), 하버드 케네디스쿨, 북극이사회 AMAP, 극지연구소(KOPRI), 한국북극연구컨소시엄(KoARC) 등 정책·연구 분야의 주요 전문가들이 참여하여, 변화하는 북극 거버넌스 환경 속에서 비북극권 국가와 북극권 국가 간 협력 방향과 북극 거버넌스의 향후 과제를 논의하였다.

제니퍼 스펜스(Jennifer Spence) 하버드 케네디스쿨 교수는 기존 북극 담론으로 제시되어 온 ‘북극 예외주의’, ‘기후 중심 서사’, ‘경쟁과 패권’ 중심 내러티브가 현재 정책을 설계하고 현실을 대응하는 데 한계를 보이고 있다고 지적하였다. 이에 대한 대안으로 ‘글로벌하게 연결된 북극’과 ‘지역이 주도하는 북극’이라는 이중 구조의 새로운 내러티브를 제안하며, 북극 거주민과 원주민이 정책 및 의사결정 과정의 중심에 서야 한다는 점을 강조하였다.

극지의 창

데이비드 볼턴(David Balton) 하버드 케네디스쿨 선임연구위원은 북극 예외 주의 시대의 종식과 함께 나타난 북극이사회의 기능 약화와 그 경과를 설명하였다. 그는 2022년 러시아의 우크라이나 침공 이후 대면 회의 중단, 장관급 회의 부재, 러시아가 포함된 고위급 협의 중단 등 북극 협력 체제가 직면한 제도적 제약 상황을 언급하며, 이로 인한 정치적 무게와 전략적 방향성 약화 문제를 제기하였다. 이와 같은 상황 속에서 북극이사회의 제도적 연속성 유지를 위해 전략계획 재가동, 의장국 간 조기 조율, 워킹그룹의 유연한 운영 등 복원 전략을 제안하였다. 아울러 러시아를 완전히 배제하기보다는 정치적으로 가능한 범위 내에서의 관여 유지가 필요하다고 강조하며, 사실 기반 정보 제공과 미래 대비를 위한 준비의 중요성을 제시하였다.

고시아 스미에셰크-라이스(Gosia Smieszek-Rice) AMAP 부사무총장은 북극을 ‘평화의 공간’으로 유지해 온 핵심 동력으로 국제 과학협력의 역할을 강조하였다. 국제북극과학위원회(IASC), 북극환경보호전략(Arctic Environmental Protection Strategy), 북극이사회 워킹그룹 활동을 통해 축적된 데이터 공유와 협력의 경험을 소개하며, 과학협력이 단순한 지식 생산을 넘어 국가 간 신뢰 구축 메커니즘으로 기능해 왔다고 설명하였다. 또한 원주민 지식과의 공동생산(co-production) 확대 흐름을 언급하며, 원주민 지식을 포함한 다중 지식 체계가 북극 거버넌스의 중요한 특징임을 강조하였다. 아울러 지정학적 분열로 인한 러시아와의 과학 교류 축소 문제를 지적하며 향후 국제 공동연구 체계의 재구성 필요성을 제기하였다.

롤프 뢰드벤(Rolf Rødven) AMAP 사무총장은 북극 협력은 ‘완벽함’이 아닌 ‘최적의 상태’를 지향하는 방식으로 구조화되어야 한다고 설명하였다. 또한 스톡홀름 협약과 미나마타 협약, 북극이사회 워킹그룹 AMAP의 북극기후영향평가(Arctic Climate Impact Assessment, ACIA) 등 불완전하지만 실질적인 성과를 도출한 사례를 제시하며, 그 중 ACIA를 글로벌 기후 의제 형성에 기여한 대표적 사례로 평가하였다.

정지훈 KoARC 사무총장은 지정학적 갈등 속에서도 ‘작은 성공의 축적’ 전략을 제시하였다. 중앙 북극해 공해상 비규제어업방지협정(CAOFA)의 당사국총회(COP)가 인천에서 개최된 사례를 언급하며, 러·우 전쟁 이후에도 10개 당사국이 모두 참여해 합의를 도출하였다는 점에서 실용적 협력이 이루어진 사례이자 다자체제의 회복력을 보여주는 사례로 제시하였다.

패널 토론에서는 북극 협력과 정책 실행 과정에서 과학, 제도, 내러티브, 그리

극지의 창

고 다양한 이해관계자의 역할을 실제 행동으로 연결하기 위한 방안이 논의되었다. 발표자들은 거대한 전환보다는 구체적 사안 중심의 단계적 접근과 협력 기회의 포착이 중요하다고 강조하며, 이를 위해 학계·정책·지역사회 간 호기심과 상호 이해를 기반으로 한 협력 환경이 필요하다는 의견을 공유하였다. 또한 과학과 정책을 연결하는 과정에서는 과학의 신뢰성과 무결성을 유지하는 것이 핵심이며, 북극이 기후변화와 환경 변화의 최전선이라는 점에서 과학적 근거와 함께 원주민 및 지역 공동체의 목소리를 정책 논의에 반영하는 것이 중요하다는 점이 강조되었다. 아울러 북극 거버넌스는 다양한 참여자를 연결하는 플랫폼으로 기능해 왔으며, 향후 협력 구조를 설계할 때 누가 협상 테이블에 참여할 것인지에 대한 포용적 접근이 필요하다는 의견도 논의되었다.

한편 지정학적 제약 속에서도 북극 거버넌스의 작동 가능성을 유지하기 위한 핵심 원칙으로는 정당성, 포용성, 그리고 지속적인 대화의 유지가 제시되었다. 특히 북극이사회와 같이 국가와 원주민이 함께 참여하는 독특한 협의 구조를 유지하는 것이 중요하며, 안보 중심 논의가 확대되는 상황에서도 기후와 환경 문제에 대한 논의를 지속할 필요성이 강조되었다. 또한 정치적 긴장 상황에서도 과학 협력은 신뢰 구축의 기반으로 기능할 수 있으며, 과학자 간 연구 협력과 데이터 공유는 장기적인 협력 관계를 유지하는 데 중요한 역할을 한다는 점이 언급되었다. 다만 이러한 협력은 정치적 환경의 영향을 완전히 배제하기 어려운 만큼, 연구 윤리와 데이터 공유 원칙, 원주민 참여 방식 등을 재정비하고 보다 발전된 협력 모델을 모색해야 한다는 의견이 제시되었다.



자료: 한국해양수산개발원(KMI) 제공

극지의 창

3. 맺음말

2026 북극프론티어는 지정학적 변화와 기후위기 속에서 북극 협력의 방향성과 향후 과제를 점검하는 중요한 논의의 장이었다. 특히 친환경 북극 해운, 과학 협력, 원주민 참여, 그리고 북극 거버넌스의 회복력 등 다양한 의제가 논의되며 북극이 단순한 지역 차원의 문제가 글로벌 기후·경제·정책 변화와 긴밀히 연결되어 있음을 확인할 수 있었다.

또한 지정학적 제약 속에서도 과학 협력과 소다자 협의체를 기반으로 한 대화와 협력의 중요성이 강조되었으며, 향후 북극 협력은 포용적 거버넌스와 단계적 협력 모델을 통해 지속적으로 발전해 나갈 필요성이 제기되었다. 이러한 논의는 변화하는 북극 거버넌스 환경 속에서 한국의 역할과 북극권 국가와의 협력 방향을 모색하는 데 중요한 시사점을 제공하였다.

북극과 사람

글: 김주형 전문연구원
jhkim7664@kmi.re.kr

북극의 복원력 강화를 위한 ‘One Arctic, One Health’

■ 들어가며

북극은 환경 변화와 급격한 사회적 변화가 동시에 진행되고 있는 지역으로, 이러한 변화는 인간 건강, 동물 건강 및 생태계에 상호 영향을 미친다. 북극 이사회는 이러한 상호연결성을 인식하고, 인간·동물·환경 건강을 통합적으로 고려하는 접근의 필요성을 강조해 왔다.

이러한 맥락에서 북극 이사회는 지속가능발전 워킹그룹(Sustainable Development Working Group, SDWG)을 통해 “One Arctic, One Health” 프로젝트를 추진하고 있다. 이 프로젝트는 북극 지역에서 발생하는 건강 관련 현상을 통합적으로 이해하고, 협력을 통해 대응 역량을 강화하는 것을 목표로 한다. 이하에서는 해당 프로젝트의 개요와 주요 내용을 정리한다.

■ One Health의 개념과 ‘One Arctic, One Health’ 프로젝트

One Health는 인간 건강, 동물 건강, 환경 건강이 서로 연결되어 있다는 인식에 기반한 접근이다. 이러한 관점은 복합적인 건강 문제를 다루기 위해 다양한 분야 간 협력과 정보 공유가 필요하다는 점을 강조한다.

북극 지역에서도 급격한 환경 변화와 사회적 변화가 건강에 영향을 미칠 수 있다는 점에서, 이러한 통합적 접근의 중요성이 제기되어 왔다. “One Arctic, One Health”는 북극 이사회의 SDWG 산하 프로젝트로, 북극 지역에서 인간·동물·환경 건강 간의 연계를 강화하기 위해 설계되었다. 프로젝트는 지식 공유, 공동 조사, 협력 네트워크 구축을 통해 One Health 관련 현상에 대한 이해를 증진하고, 회원국 및 상시참여단체(Permanent Participants) 간 협력을 강화하고자 한다. 또한 북극 국가와 상시참여단체 조직 내에 One Health 관련 연락 지점(Points of Contact)을 식별하거나 구축함으로써 공동 대응 역량을 높이고자 한다.

프로젝트의 핵심 활동은 다음과 같다. 첫째, 회원국과 상시참여단체, 전문가 그룹 간의 지식 공유(knowledge sharing)를 촉진한다. 둘째, 질병 발생이나 자연재해 등 One Health와 관련된 상황을 가정한 도상 연습(Tabletop Exercises, TTX)을 실시하여 협력과 대응 절차를 점검한다. 셋째, One

북극과 사람

Health 관련 현상에 대한 공동 조사(collaborative investigations)를 추진한다. 또한 북극 국가 및 상시참여단체 조직 내에 One Health 연락 지점을 설정하여 지속적인 정보 교환을 지원한다.

■ 프로젝트 단계 및 발전 과정

제1단계(2015~2017년)는 SDWG 산하에서 One Health 접근을 북극 맥락에 적용하기 위한 기반을 마련하는 데 초점을 두었다. 미국 의장국 시기에 One Health 접근의 중요성이 강조되면서 SDWG 산하 활동으로 발전하였다. 이후 “One Arctic, One Health”는 지속가능발전 워킹그룹(SDWG)을 중심으로 추진되었으며, 인간·동물·환경 건강 간의 상호연결성을 북극 협력의 주요 의제로 정립하는 과정이었다.

제2단계(2017~2019년)는 급격한 환경 변화에 적응하기 위한 핵심 전략으로서 인간, 동물, 식물, 환경 건강 분야의 이해관계자들 간의 협력 네트워크를 확장하고 지식 공유를 강화하는 시기였다. 2019년 2월 핀란드 오울루(Oulu)에서 개최된 “One Arctic-One Health Conference”에서는 북극 국가, 상시참여단체, 전문가 간 교류와 협력 기반을 강화를 논의하였다. 같은 시기 핀란드 식품청(Finnish Food Authority)은 프로젝트 활동, 네트워크 형성 등을 정리한 연구 보고서 『One Arctic - One Health』를 발간했다. 해당 보고서는 One Health 접근이 정책 논의를 넘어 연구 및 협력 네트워크로 확장되고 있음을 보여준다.

제3단계(2020~2025년)는 One Health 접근을 북극 맥락에서 실질적으로 실행하는 단계로 설정되었다. 이 단계에서는 다양한 과학 분야와 북극 공동체 간의 동등하고 포괄적인 협력을 구축함으로써, 기후 변화가 인간·동물·환경 건강에 미치는 위험을 보다 체계적으로 이해하고 대응 역량을 강화하는 것에 중점을 두었다. 또한 다년간의 프로젝트를 진행하는 과정에서 기후 변화 취약성과 지역사회 및 생태계 건강에 대한 이해를 심화하고, 의사결정 도구 개발을 통해 지식을 실제 행동으로 연결하고자 했다.

주요 활동은 지식 공유, 공동 조사, 도상 연습, 협력 네트워크 강화, 북극권 One Health 이해관계자 네트워크 구축이었다. 특히 질병 발생이나 자연재해와 같은 One Health 현상에 대한 공동 대응을 통해 협력 체계를 점검하고 역량을 강화하는 것이 핵심 과제로 제시되었다.

이 기간은 COVID-19 팬데믹과 맞물려 공중보건 협력의 필요성이 더욱 강조된

북극과 사람

시기이기도 하다. 이 단계에서는 회원국 및 상시참여단체 간 협력을 촉진하고, 각 국가 및 기관 내에 One Health 연락 지점(Points of Contact)을 구축하거나 식별함으로써 프로젝트 종료 이후에도 네트워크가 자생적으로 유지될 수 있도록 하는 것을 중요한 성과로 설정하였다. 즉, 북극권에서 One Health 협력을 지속적으로 촉진하는 기반 구조로 이러한 ‘One Health 허브’가 제시되었다.

■ 의의 및 향후 방향

“One Arctic, One Health” 프로젝트는 북극 이사회가 인간·동물·환경 건강의 상호연결성을 인식하고, 이를 초국경적인 협력으로 다루고자 한 시도라는 점에서 중요한 의의를 가진다. 이 프로젝트는 단일 분야 중심의 접근을 넘어서 다양한 이해관계자(국가, 상시참여단체, 전문가 집단 등)의 협력을 촉진하며, 지식 공유와 공동 활동을 통해 One Health 관련 현상에 대한 이해를 증진하는 것을 목표로 한다. 이러한 접근은 건강과 환경 문제를 개별 정책 영역으로 분리하기 보다 통합적 관점에서 논의하는 협력 체제를 강화하는 과정으로 평가할 수 있다.

특히 최근 글로벌 보건 위기 경험은 생태계 변화와 건강 위험이 상호 연결되어 있음을 재확인하게 하였으며, 이에 따라 북극 차원의 협력적 대응 체계의 중요성도 더욱 부각되었다. 이러한 맥락에서 “One Arctic, One Health”는 복합적 건강·환경 위험에 대응하기 위한 협력 모델로서의 의미가 있다. 향후에는 One Health 이해관계자 간 네트워크의 지속 가능성 강화, 북극 이사회 내 다른 워킹그룹(예: AMAP, CAFF, ACAP 등)과의 협력 확대와 함께, 지역 공동체와의 연계 강화를 통해 북극 현장의 경험과 지식이 정책 논의에 반영되도록 하는 노력이 중요해질 것으로 보인다.

이러한 노력을 기반으로 “One Arctic, One Health” 프로젝트는 기후 변화와 건강 위험이 교차하는 북극 지역에서 다자 협력과 과학적 지식을 기반으로 정책 대화를 촉진하는 플랫폼으로서, 향후에도 북극 거버넌스 내 통합적 논의를 지속적으로 발전시키는 역할을 수행할 것으로 기대된다.

출처

<https://arctic-council.org/projects/one-health>

<https://arctic-council.org/news/one-arctic-one-health>

<https://sdwg.org/what-we-do/projects/one-arctic-one-health-i/>

<https://sdwg.org/what-we-do/projects/one-arctic-one-health-ii/>

<https://sdwg.org/what-we-do/projects/one-health-iii/>

https://www.ruokavirasto.fi/globalassets/tietoa-meista/julkaisut/julkaisusarjat/tutkimukset/riskiraportit/ruokaviraston_tutkimuksia_3_2019_190719.pdf

<https://www.uarctic.org/news/2019/3/one-arctic-one-health-conference-gathered-researchers-from-the-whole-circumpolar-area/>

<https://oarchive.arctic-council.org/server/api/core/bitstreams/07ed6498-6534-43ea-a2a5-868f654af598/content>

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

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

[연구정보](#)
[동향정보](#)
[세미나](#)
[KMI소식](#)
[KMI소개](#)
[고객서비스](#)
[정보공개](#)
[국회 신청](#)
[ENGLISH](#)
[Q](#)
[f](#)
[t](#)
[b](#)
[in](#)
[v](#)

동향정보

극지해소식

[동향정보](#)
[발간 간행물](#)
[극지해소식](#)

국회 신청

국지 동향 및 관련 이슈에 대한 전반적인 정보를 제공하는 동향정보입니다.

발간 간행물

- KMI 국제물류워클리
- KMI 주간 해운시황리포스트
- KMI 주간 주요수산물 수입리포트
- IMO 국제해사 경책동향
- 아시아조선리포트

극지해소식

- KMI 북빙방류리포트
- KMI 동향분석
- 항만과 산업
- KMI 항만 서비스 지표
- 국제해양장식리포트
- 해양수산업 기업가치분석자주
- KMI 인모그래픽
- KMI 북현 해양수산리뷰
- KMI 해운시황보고서
- Position Paper

중간 간행물

번호	호수	발행일	조회 / 다운로드	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)	 