

극지해소식

No.159

31 Mar

www.kmi.re.kr

발행인 조정희 원장

책임 김엄지 극지전략연구실장

감수 한덕훈 글로벌전략연구본부장

발행처 한국해양수산개발원

작성 김주형 부연구위원, 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 | 어선 안전에 관한 국제 협정 발효가 북극에 주는 의미 2

북극권 국가 정책

미국 | 알래스카 원주민, 주 정부의 연어 보호 어업 제한조치 환영 4

캐나다 | 캐나다, 북부 지역 국방·인프라에 350억 달러 투자한다. 6

아이슬란드 | 아이슬란드·노르웨이 정상, 북극 안보와 EU 관계 논의 8

아이슬란드 | 스웨덴 사브 그리펜 전투기, 아이슬란드 상공 첫 순찰 9

노르웨이 | 노르웨이 중심 북유럽국가, 캐나다·독일과 협력 확대 10

북극권 국가 산업·경제

미국 | 정유회사, 미 트럼프 행정부의 알래스카 해상 광구 경매 입찰 외면 12

러시아 | 극동·북극개발부, '26~28년 북극항로 연안 운송 지원선사 선정 13

러시아 | 상트페테르부르크 국제 운송·물류 포럼, 북극항로·운송 회랑 등 논의 14

러시아 | 추코트카 3개 지역에 물류센터 건설, '식량 공급 안정성 강화한다'. 16

핀란드 | 헬싱키 에너지 기업, 소형원자로(SMR) 건설사업에 대규모 투자 17

스웨덴 | 호르무즈 해협 불안 장기화로 스웨덴 광산기업 철광석 수출 차질 18

덴마크 | 덴마크 NGO 및 기관 투자자, 북극 화석 연료 개발 투자에 반대 20

읍서버 국가 정책

일본 | 일·캐나다 정상회담...포괄적 전략 로드맵에 북극 협력 반영 21

일본 | 일본, 미국의 제재 유예 이후 러시아 생산 원유 구매 검토 22

프랑스 | 프랑스, 그린란드 '핵심 광물 지도화' 기술협력 협정 체결 23

남극 소식

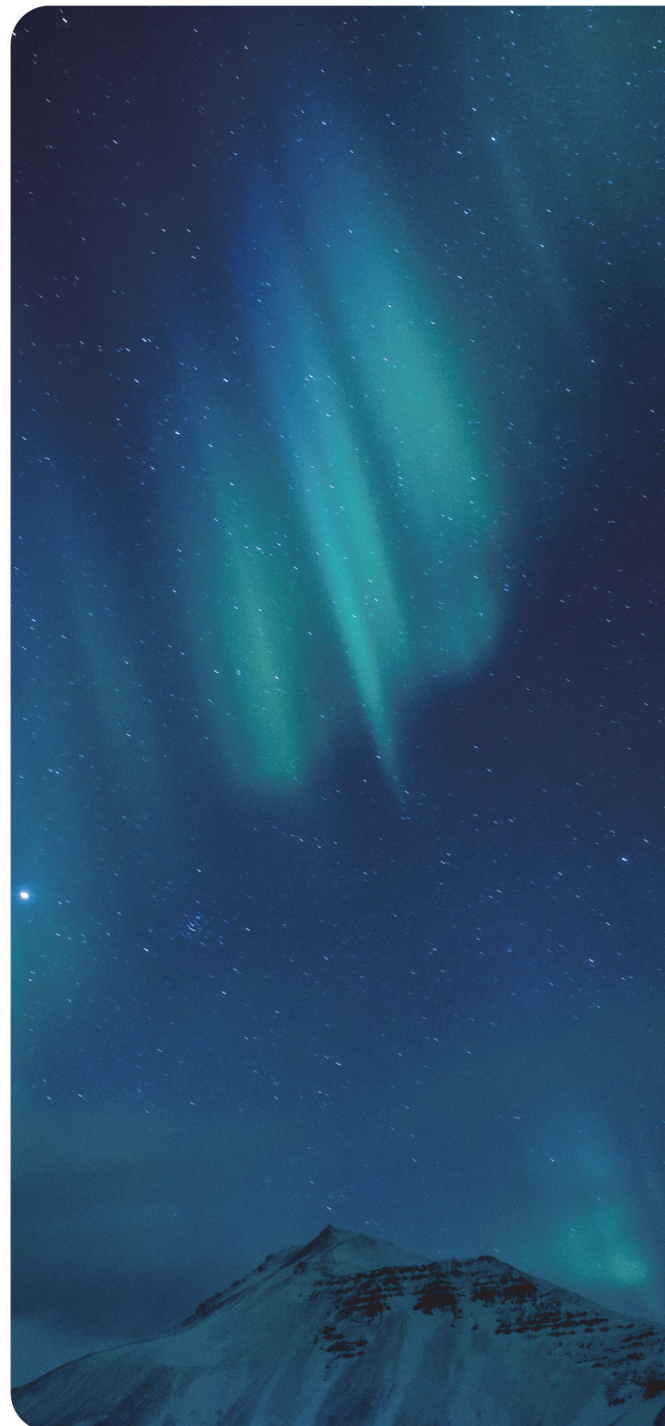
남극의 해빙 감소가 황제 펭귄의 생존을 위협한다. 24

극지의 창(窓)

2025년 북극의 변화 요인 분석 및 정책적 시사점 26

북극과 사람

떠나는 사람들, 들어오는 사람들: 북극의 인구 변화 31



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: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처: <https://arctic-council.org/news/what-the-new-global-treaty-on-fishing-vessels-means-for-the-arctic/>

어선 안전에 관한 국제협정 발효가 북극에 주는 의미 (2026.3.6.)

어선 안전에 관한 국제 협약인 케이프타운 협정(Cape Town Agreement)이 올해 2월에 발효 요건을 충족했다. 최근 북극 해역에서는 선박 운항이 증가하는 가운데, 특히 어선 활동이 꾸준히 늘어나고 있다. 북극이사회의 북극해 해양 환경 보호 작업반(PAME)에 따르면, 2025년 에 국제해사기구(IMO)의 극지항 해규정(Polar Code) 적용 해역에 진입한 선박의 40%가 어선인 것으로 나타났다. 케이프타운 협정은 어선 안전을 위한 최초의 국제 협약이다. 어업은 가장 위험한 직업의 하나로 알려져 있는데, 매년 수천 명의 어업 종사자가 해상 사고로 목숨을 잃고 있다. 2012년에 채택된 이 협정은 어선 승무원과 선박의 안전을 강화하고, 해양 환경을 보호하는 내용을 담고 있다. 이 협정이 발효되기 위해서는 최소 22개국에서 총 3,600척 이상의 어선을 등록하고, 조약을 비준해야 한다. 이 같은 발효 요건은 2026년 2월 아르헨티나가 국제해사기구(IMO)에 가입 문서를 제출하면서 충족됐다. 아르헨티나는 467척의 어선을 신고해 전체 등록 어선 척수 기준을 넘어섰고, 협정은 1년 동안의 유예기간을 거쳐 2027년 2월에 정식으로 발효하게 된다.

북극이사회 작업반인 PAME은 협정 발효 과정에서도 중요한 역할을 했다. PAME은 2021년부터 IMO 사무국과 협력해 협정 발효를 위한 국제적 노력에 참여했다. 이를 위해 북극 해역에서 활동하는 어선 관련 데이터를 수집하고, 북극 국가들과 북극이사회 옵서버 국가들을 대상으로 협정의 필요성과 중요성을 알리는 활동을 진행했다. 최근 연구에 따르면 해양 온난화의 영향으로 일부 어종이 더 차가운 수온을 찾아 북쪽으로 이동하고 있다. 이러한 변화는 어선 활동에도 영향을 미치고 있다. 어획을 위해 더 많은 어선이 북쪽 해역으로 이동하면서 해빙과 충돌할 위험이 있는 환경에서 조업하는 사례가 늘어나고 있다. 또한 조업 해역이 육지에서 더 멀어지면서 사고가 발생할 경우 구조 활동이 더욱 어려워지는 상황도 야기되고 있다.

PAME의 분석에 따르면, 어선은 현재 북극 해역에서 가장 많이 운항되는 선박 유형이다. 북극 항로를 이용하는 선박 규모도 점차 커지고 있으며 항해 거리 역시 늘어나는 추세다. 이러한 변화는 어족 자원이 점점 더 북쪽으로 이동하고 있음을 보여주는 연구 결과와도 일치한다.

북극이사회/ 국제기구

케이프타운 협정은 이러한 변화 속에서 북극 해역의 해상 안전을 강화하는 데 중요한 역할을 할 것으로 기대된다. 협정은 길이 24미터 이상 어선 약 4만 5,000척을 대상으로 선박 설계와 건조 기준, 장비, 검사 절차 등을 규정한다. 또한 선박 안정성, 항해 적합성, 기계 및 전기 설비, 구명 장비, 화재 방호 장비, 통신 장비 등 다양한 안전 기준을 의무화하고 있다.

협정이 발효되면 협약 가입국의 항구에 입항하는 어선은 동일한 검사 기준을 적용받게 된다. 이는 해당 선박의 기국이 협약을 비준하지 않았더라도 동일하게 적용된다. 이를 통해 각 국가는 자국 항구에 입항하는 모든 어선을 관리할 수 있게 되며, 국제적인 어선 안전 기준도 강화될 것으로 전망된다.

이 협정은 해양 환경 보호 측면에서도 의미가 있다. 어업 활동은 북극 해역에서 발생하는 해양 쓰레기의 주요 원인 중 하나로 지목되고 있다. 특히 저인망 어선에서 발생하는 그물과 로프 절단 폐기물은 북극 연안 지역의 해변 오염 문제와도 관련이 있다.

PAME의 2025년 ‘버려지거나 유실되거나 방치된 어구 보고서(Report on Abandoned, Lost or Otherwise Discarded Fishing Gear)’에 따르면 버려지거나 유실된 어구는 전 세계 해양 플라스틱의 약 13~15%를 차지한다. 해류의 영향으로 많은 폐기물이 북극으로 이동해 축적되고 있으며, 북극 해변이나 해저에서 발견되는 대형 해양 쓰레기 가운데 상당수가 그물과 부표 등 어업 활동에서 발생한 것으로 확인됐다.

케이프타운 협정은 어선의 안전 기준을 강화함으로써 이러한 어구 유실 사고를 줄이는 데도 도움이 될 것으로 기대된다. 선박 설계와 장비, 운영 기준을 강화하면 해상 사고 위험이 줄어들고, 그에 따라 어구가 바다로 유실되는 상황도 감소할 수 있기 때문이다.

이와 함께 PAME는 북극에서 어구 폐기물 관리 관행을 개선하기 위한 활동도 진행하고 있다. 작업반은 최근 어구 폐기물 관리 개선을 위한 워크숍을 개최했으며, 현재 북극 해역에서 발생하는 어구 쓰레기를 줄이기 위한 북극 어구 관리 계획(Fishing Gear Management Plan in the Arctic)을 개발하고 있다.

전문가들은 케이프타운 협정이 발효되면서 북극 해역에서의 해상 안전과 환경 보호에 긍정적인 영향을 줄 것으로 보고 있다. 다만 협정이 실제 효과를 거두기 위해서는 각국의 추가 비준과 함께 향후 이행과 집행이 중요한 과제가 될 것으로 지적된다.

북극권 국가 정책



미국

글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2026/03/03/alaska-natives-welcome-new-state-limits-to-protect-chum-salmon/>

알래스카 원주민, 주 정부의 연어 보호 어업 제한 조치 환영 (2026.3.3.)

〈그림〉 알래스카 Yukon River 유역 및 Beaver 위치도



출처: CBC News

알래스카 어업위원회(Alaska Board of Fisheries)가 알래스카 남서부 해역의 연어 조업을 30% 감축하기로 결정했다. 수년째 유콘강(Yukon River) 연어 부족으로 심각한 식량 불안을 겪어온 알래스카 원주민 공동체들은 이번 조치가 긍정적인 첫걸음이라고 평가했다.

이번 결정은 알래스카 남서쪽 해안의 상업적 어업 구역—알래스카 반도와 알류산 열도 일부를 포함하는 ‘M구역(Area M)’—에서 취약한 연어 자원이 회유하는 시기 동안 조업 가능 시간을 줄이는 내용이다. 이를 통해 연어가 유콘강으로 더 원활하게 올라가 생애주기를 완수할 수 있도록 한다는 취지다. M구역은 여러 수산물 가공 공장이 들어서 있는 상업적으로 중요한 어장이기도 하다.

유콘 강변을 따라 알래스카 내륙에 위치한 비버(Beaver) 마을은 오랫동안 연어에 의존해온 외딴 공동체다. 가장 가까운 식료품점은 170km 남쪽에 있는 페어뱅크스에 있으며, 식품은 고가의 운송 비용을 들여 비행기로 반입해야 한다. 비버 마을의 론다 피트카(Rhonda Pitka) 추장은 2019년이 마지막으로 연어가 풍족했던 해였으며, 이후 ‘유콘강 연어 붕괴’가 시작됐다고 말했다.

북극권 국가 정책



미국

피트카 추장은 보다 강력한 보존 조치를 바라면서도, 어업위원회가 이 문제를 놓고 내부적으로 의견이 엇갈려 있다고 지적했다. 실제로 이번 조업 감축 결정은 4대 3의 접전 끝에 가결됐다. 유콘 연어 소위원회 의장 데니스 짐머만(Dennis Zimmermann)은 이번 발표에 만족감을 표하며, 연어가 킹 새먼(Chinook)에 비해 덜 알려져 있지만 마찬가지로 중요한 어종이라고 강조했다. 그는 연어가 알래스카 원주민의 식단에 필수적일 뿐 아니라, 곰과 나무 등 생태계 전반에 걸쳐 막대한 환경적 역할을 담당한다고 설명하면서 “안타깝게도 유콘강의 킹 새먼이 무너진 직후 연어도 바닥을 쳤다”고 밝혔다. 또한 연어의 사체가 생태계에 필요한 영양분의 일부를 이룬다고 덧붙였다.

알래스카 내륙 42개 마을로 구성된 타나나 추장회의(Tanana Chiefs Conference) 연합체는 이번 조치를 “유콘강 연어 보호와 알래스카의 지속가능한 어업 관리를 향한 의미 있는 진전”이라고 평가하는 성명을 발표했다. 브라이언 리들리(Brian Ridley) 의장은 “이번 결정은 우리 연어 자원의 장기적 건강을 위한 투자이며, 언젠가 우리 자녀와 손자 세대도 전통 방식으로 어업에 참여할 수 있기를 바란다”면서 “수년째 우리 주민들은 연어 훈제실(smokehouses)이 텅 빈 채로 가족을 어떻게 먹여 살릴지 불안 속에 살아왔다”고 말했다.

북극권 국가 정책



글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2026/03/13/ottawa-defence-infrastructure/>

캐나다, 북부지역 국방·인프라에 350억 달러 투자한다. (2026.3.13.)

마크 카니(Mark Carney) 캐나다 총리는 13일 노스웨스트 준주 옐로나이프를 방문해 캐나다 북극권 방위력 현대화 및 민간 인프라 확충을 위해 총 350억 캐나다 달러 규모의 종합 투자 계획을 발표했다.

이번 계획의 자원 대부분인 약 320억 캐나다 달러(미화 약 233억 달러)는 전임 쥐스탱 트뤼도 정부가 약 4년 전 미·캐 공동 북미방공사령부(NORAD) 현대화를 위해 마련한 기금에서 조달된다. 당초 2022년에 380억 캐나다 달러 규모로 책정됐던 이 예산은 이번 발표를 계기로 상향 조정될 가능성이 높다. 발생주의 회계 기준으로 제시되는 380억 캐나다 달러는 현금 기준으로 환산하면 약 870억 캐나다 달러에 달하는 것으로 알려졌다. 카니 총리는 투자 계획의 세부 내용은 세계 안보 위협의 전개 양상에 따라 달라질 수 있다고 밝혔으며, 전체 투자는 향후 약 12년에 걸쳐 단계적으로 집행될 예정이다.

군사 인프라 측면에서 이번 발표는 기존 4개 전진기지—이누빅(노스웨스트 준주), 옐로나이프, 이칼루이트, 구스베이(뉴펀들랜드·래브라도)—의 활주로 개선·확장, 격납고 및 도로 건설 등 업그레이드를 포함하며, 이는 캐나다 공군의 차기 F-35 스텔스 전투기 운용을 위한 기반을 갖추기 위한 것이다. 아울러 화이트호스와 누나부트 주 레졸루트에 2개의 추가 전방지원거점(operational support hub)을 신설하고, 캠브리지베이와 랭킨인렛에는 소규모 지원거점 및 급유 시설 2개소를 추가로 구축할 계획이다. 또한 이미 기획·조달 단계에 있는 북극 초수평선 레이더(1단계 67억 캐나다 달러), 공중 급유기, 단·중·장거리 공대공 미사일 등의 확보 사업도 현대화 목록에 포함되어 있다.

민간 인프라 부문에서도 대규모 투자가 이뤄진다. 랭킨인렛과 이누빅의 민간 공항 시설 개선이 예정된 가운데, 주요 도로 건설 프로젝트도 추진될 계획이다. 핵심 사업 중 하나는 옐로나이프와 이누빅을 연결하는 매켄지 고속도로의 추가 연장으로, 연선(沿線)의 상업적 기회 창출을 목표로 한다. 이와 함께 그레이스베이 도로 및 항만 개발을 통해 해당 지역을 국가 고속도로망과 연결하는 사업도 포함되어 있다. 완공 시 총 227km에 달하는 이 전천후 도로는 캐나다 최초의 북극해 심해 항만 육상 연결로가 되어 전략광물의 시장 접근성을 크게 높일 것으로 기대된다. 이 도로 사업에는 약 110억 캐나다 달러가 추가 소요될 것으로 전망되며, 정부의 대형 프로젝트 사무소(Major Projects Office) 승인 절차를 거쳐야 한다.

북극권 국가 정책



캐나다

카니 총리는 역대 자유당 및 보수당 정부의 북극 투자가 “파편적(piecemeal)” 이었다고 비판하면서, 이번 계획을 통해 북극 전역을 유기적으로 연결하는 강력한 네트워크를 구축하겠다는 의지를 천명했다.

〈그림〉 그레이스베이 도로 및 항만 개발 사업 경로



출처: <https://www.westkit.ca/gbrp>

북극권 국가 정책



아이슬란드

글: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처: <https://www.icelandreview.com/news/iceland-and-norway-discuss-arctic-security-and-eu-ties/>

아이슬란드·노르웨이 정상, 북극 안보와 EU 관계 논의 (2026.2.19.)

아이슬란드 크리스트룬 프로스타도티르(Kristrún Frostadóttir) 총리가 노르웨이에서 요나스 가르 스토레(Jonas Gahr Støre) 노르웨이 총리와 회담을 갖고 북극 상황, 국방 협력, 아이슬란드와 유럽연합(EU) 관계를 집중 논의했다. 아이슬란드 국영방송 뢰브(RÚV) 보도에 따르면, 두 정상은 북극에 대한 전략적 관심 증가와 북대서양 지역의 공동 안보 우선순위를 중점적으로 다뤘다.

프로스타도티르 총리는 회담 후 아이슬란드 국영방송 인터뷰에서 북극을 둘러싼 안보 환경 변화에 대한 양국의 우려를 전했다. 그는 “우리는 모두 북극 상황에 큰 관심을 갖고 있다”며 “올해 초 이 지역을 둘러싼 논의에서 큰 변화와 긴장이 감지됐다”고 밝혔다. 이어 “국방과 안보 문제를 바라보는 관점에서도 상당한 변화가 일어났다”고 덧붙였다. 그는 아이슬란드와 노르웨이 간 협력이 여전히 매우 긴밀하다고 강조했다. 두 나라는 북대서양 지역 활동을 감시하는 책임을 공유하고 있으며, 특히 그린란드-아이슬란드-영국을 잇는 지아이유케이 갭(Greenland-Iceland-UK Gap, GIUK Gap) 주변 해역에 대한 공동 감시 체계를 운영하고 있다.

지아이유케이 갭은 북대서양과 북극해를 연결하는 전략적 해상 통로로, 냉전 시기부터 서방의 주요 해양 감시 지역으로 꼽혀왔다. 최근 북극 해역에서 러시아의 군사 활동이 증가하면서 이 지역의 전략적 중요성이 다시 부각되고 있다.

프로스타도티르 총리는 “안보 문제와 관련해 노르웨이는 우리의 이해관계와 가장 유사한 국가”라며 “양국은 북대서양 지역의 안정을 위해 긴밀히 협력하고 있다”고 평가했다.

이번 회담에서는 유럽 문제도 함께 논의됐다. 프로스타도티르 총리는 이와 관련해 아이슬란드가 어떤 결과가 나오더라도 유럽경제지역 협정(EEA Agreement)을 유지할 것이라고 밝혔다. 그는 이어 “만약 우리 측 국민투표 결과가 찬성으로 나오더라도 회원국 가입에 대한 최종 결정은 여전히 내려져야 한다”며 “만약 반대로 나오더라도 우리는 EEA 협정이 잘 작동하도록 해야 한다. 우리는 이 문제를 노르웨이와 함께 협력하며 추진하고 있다”고 덧붙였다.

북극권
국가 정책

글: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/swedish-fighters-jets-patrol-iceland-show-force-over-arctic-2026-03-04/>

스웨덴 사브 그리펜 전투기, 아이슬란드 상공 첫 순찰
(2026.3.4.)

스웨덴 전투기들이 아이슬란드 주변 상공을 처음으로 순찰하고 있다. 북대서양 조약기구(NATO·나토) 동맹국들이 미국 대통령 도널드 트럼프와 러시아 대통령 블라디미르 푸틴에게 북극 방어 의지를 보여주기 위한 행보다.

3월 4일 아이슬란드 케플라비크에서 로이터 통신이 보도한 바에 따르면, 스웨덴은 자국 방위산업의 핵심 전력인 사브 그리펜(Saab Gripen) 전투기 6대를 나토 임무인 ‘아틱 센트리(Arctic Sentry)’의 일환으로 파견했다. 이 임무는 전략적으로 중요한 북극 지역에서 나토의 존재를 강화하는 것이 목표다. 트럼프 대통령이 미국의 그린란드 획득을 추진하면서 동맹 내부에 촉발된 긴장을 완화하려는 노력의 일환이기도 하다.

트럼프 대통령은 나토 동맹국들에 북극을 포함해 군사비 지출을 대폭 늘리도록 압박해 왔다. 특히 그린란드에서의 덴마크 군사 주둔을 “개 썰매 두 대”라고 비웃으며 불만을 표시했다.

스웨덴 전투기들은 주로 러시아 북방함대 본거지이자 핵미사일 사일로가 위치한 콜라반도 공군기지에서 이륙할 수 있는 러시아 장거리 폭격기를 경계하고 있다. 나토 합동군사령부 노퍽 작전 담당 부참모장 프로데 아른핀 크리스토퍼센 소장은 “아이슬란드와 북극 전체는 충돌 발생 시 중요하다”며 “북극을 가로질러 미국이나 캐나다를 향한 공격에 대한 경보망이 되기 때문”이라고 말했다. 스웨덴 공군 사령관 요나스 비크만 소장은 “우리는 이런 혹독한 환경에서 작전해 온 경험이 있다”면서 “아이슬란드에서도 작전할 수 있는 것이 매우 자연스럽다”고 말했다.

JAS 39 그리펜은 4세대 경량 단발 초음속 다목적 항공기다. 공대지, 공대함, 공대공 작전을 모두 수행할 수 있다. 이 전투기는 군수지원 부담이 적으며, 장교 1명과 사병 4명만으로도 최소 10분 안에 급유와 재무장이 가능하다.

북극권 국가 정책



글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.bnnbloomberg.ca/business/politics/2026/03/15/carney-nordic-leaders-pledge-to-deepen-ties-in-world-economic-coercion/>

출처2: <https://www.reuters.com/world/americas/canada-nordics-look-for-closer-middle-power-cooperation-2026-03-15/>

출처3: <https://www.regjeringen.no/en/whats-new/nordic-countries-and-canada-to-strengthen-cooperation/id3152294/>

출처4: <https://en.highnorthnews.com/politics/norway-germany-and-canada-heads-of-government-we-are-ready-to-defend-the-high-north/1106845>

출처5: <https://en.highnorthnews.com/politics/cold-response-2026-over-30-000-from-14-nations-exercise-defending-the-northern-nordic-region/1106150>

출처6: <https://www.regjeringen.no/en/whats-new/norway-and-germany-to-strengthen-space-cooperation/id3152171/>

노르웨이 중심 북유럽 국가, 캐나다·독일과 협력 확대 (2026.3.18.)

3월 15일 캐나다와 북유럽 5개국인 노르웨이, 스웨덴, 덴마크, 핀란드, 아이슬란드 정상들은 노르웨이 오슬로에 모여 정상회담을 열고, 고조되는 지정학적 불안정 상황에 맞서 북극 지역의 안보와 안정을 증진하기로 약속했다.

이번 정상회담에는 마크 카니(Mark Carney) 캐나다 총리, 요나스 가르 스토레(Jonas Gahr Støre) 노르웨이 총리, 울프 크리스테르손(Ulf Kristersson) 스웨덴 총리, 메테 프레데릭센(Mette Frederiksen) 덴마크 총리, 안티 페테리 오르포(Antti Petteri Orpo) 핀란드 총리, 크리스투룬 프로스타도티르(Kristrún Frostadóttir) 아이슬란드 총리 등 모두 6인이 참석하였다. 이들은 정상회담을 계기로 6개국 간 일명 ‘새로운 글로벌 동맹’ 구축을 위한 움직임의 일환으로서 군사 조달 및 기타 분야에서의 협력 심화를 합의하였다.

특히 6개 국가는 정상회담 후 발표한 공동성명을 통해 △안보 및 국방 협력, △북극 협력, △경제 안보 및 공급망 협력, △녹색 전환 및 기후 대응, △기술 및 혁신 협력, △국가 회복력 강화 공동 추진 등에 관련한 협력 심화를 예고하고 나섰다.

또한, 6개 국가 정상은 공동명성을 통해 우크라이나에 대한 지속적인 지원 의지 및 러시아에 대한 압박 유지 필요성에 공감하며, 그린란드 자주권 지지에 대한 재확인하였다.

캐나다 마크 카니 총리는 지난 1월 스위스 다보스(Davos)에서 열린 ‘제56회 세계경제포럼(World Economic Forum, WEF)’에서 ‘중견국’으로 일컬어지는 국가들이 강대국 경쟁으로 인한 압력에 맞서기 위해 단결해야 한다고 연설하는 등, 미국의 의존도를 줄이는 한편 중견국 중심의 무역 질서 기반 마련을 위해 이번 노르웨이 방문을 추진한 것으로 판단된다.

노르웨이를 비롯한 스웨덴, 덴마크, 핀란드, 아이슬란드 등 인구 규모가 비교적 작은 수출 주도형 경제 구조를 지녔으며, 강대국에 필적할만한 군사력을 갖추지 못한 국가들은 캐나다의 협력 의사를 반기고 있다.

요나스 가르스토레 노르웨이 총리는 정상회담 이후 열린 기자회견에서 북유럽 국가와 캐나다는 북극권 국가이자 나토(NATO) 동맹국이라는 공통 기반을 보유하고 있다는 점을 강조하며, 지정학적 긴장 고조 및 기후변화 심화 등에 대응

북극권
국가 정책

한 가치 기반 협력 필요성을 공동 인식하고 있다고 언급하기도 했다.

아울러, 마크 카니 총리는 노르웨이 방문을 계기로 3월 9일에서 19일 동안 노르웨이 북부 바르두포스(Bardufoss)에서 진행되는 노르웨이 주도 북극 군사 훈련인 ‘콜드 리스폰스(Cold Response)’ 현장을 프리드리히 메르츠(Friedrich Merz) 독일 총리, 노르웨이 총리와 함께 방문하였다.

* 콜드 리스폰스 훈련은 2년마다 한 번씩 노르웨이 주도로 북부 노르웨이에서 진행되는 나토 군사 훈련으로, 이번 2026년 훈련에는 14개 동맹국(노르웨이, 핀란드, 스웨덴, 덴마크, 미국, 영국, 독일, 네덜란드, 프랑스, 이탈리아, 캐나다, 스페인, 터키, 벨기에 및 나토) 3만 명 규모의 병력이 참여

현장 회견에서 요나스 가르 스토레 노르웨이 총리는 러시아-우크라이나 전쟁과 중동 분쟁이 초래한 참혹한 상황을 언급하며, 이러한 위협으로부터 자국과 동맹을 보호할 필요성을 강조하였다.

또한 프리드리히 메르츠 독일 총리는 이번 현장 방문이 독일·노르웨이·캐나다 3국 간 에너지 공급 협력뿐만 아니라 위성 프로그램, 우주항공 분야 등으로 협력 범위를 확대하기 위한 공동 전략 수립과 새로운 협력 논의의 출발점이 될 것이라고 밝히면서 향후 3국 간 협력 심화 가능성을 시사하였다.

이와 관련하여, 훈련 현장 방문 이전 프리드리히 메르츠 총리는 노르웨이 방문 계기 요나스 가르 스토리 총리와의 양자회담을 진행하였으며 △우주기반 정보 및 정찰 체계 강화, △안전한 위성통신 구축, △노르웨이 안도야(Andøya) 우주기지 중심 위성 발사 능력 강화 등 분야에서의 협력 강화를 위해 실무 그룹을 설립하는데 합의하였다.

요나스 가르 스토레 노르웨이 총리에 따르면, 노르웨이와 독일은 우주 분야에서 상호보완적인 역량을 보유하고 있다. 독일은 탄탄한 산업 기반과 첨단 기술력을 갖추고 있으며, 노르웨이는 북극과 인접한 지리적 이점과 안도야 우주기지 등 발사 인프라를 보유하고 있다는 점이 그 근거이다. 이에 양국은 공동 방위 역량 강화를 도모하는 한편, 우주 산업에서의 경쟁력 제고와 선도적 지위 확보를 목표로 긴밀한 협력을 지속해 나갈 예정이다.

북극권 국가 산업·경제



미국

글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr

출처: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2026/03/05/oil-companies-shun-trump-administrations-alaska-offshore-auction/>

정유회사, 미 트럼프 행정부의 알래스카 해상 광구 경매 입찰 외면 (2026.3.5.)

석유·가스 시추 기업들이 트럼프 행정부가 알래스카 쿡 인렛(Cook Inlet) 해역의 약 40만 헥타르를 대상으로 실시한 광구 매각 경매에 단 한 건의 입찰서도 제출하지 않으며, 사실상 불참했다.

이번 경매는 트럼프 대통령이 지난해 서명한 ‘하나의 위대한 법안(One Big Beautiful Bill Act, OBBBA)’에 따라 2032년까지 의무적으로 시행해야 하는 6차례의 알래스카 해상 석유·가스 경매 중 첫 번째 사례이다. 트럼프 행정부는 수십 년째 생산량이 감소 추세에 있는 알래스카를 포함한 국내 에너지 자원 확대를 추진해 왔으나, 북극과 알래스카에서의 시추는 수십 년에 걸친 작업과 수십억 달러의 투자가 필요한 고위험 사업이다.

미국 해양에너지관리국(BOEM)은 3월 4일 오전 웹사이트 생중계를 통해 입찰 결과를 공개할 예정이었으며, 입찰 마감은 하루 전인 3월 3일이었다. 그러나 경매 당일 BOEM은 웹사이트를 통해 “현재까지 접수된 입찰이 없다”고 공지하면서도, OBBBA에 따라 쿡 인렛에 대한 입찰 기회를 계속 제공하겠다는 입장을 밝혔다.

쿡 인렛은 알래스카만(灣)에서 앵커리지까지 약 290km에 걸쳐 뻗어 있으며, 키나이 반도와 알래스카 본토 사이를 가르는 해역이다. 쿡 인렛의 마지막 연방 광구 경매는 2022년에 실시됐으나 당시에도 단 한 건의 입찰만 접수된 바 있다. 현재 쿡 인렛에는 휴스턴에 본사를 둔 힐코프(Hilcorp) 사가 보유한 8개의 연방 임차권이 있으나, 이들 중 어느 곳도 현재 석유나 가스를 생산하지 않고 있다.

북극권 국가
산업·경제

러시아

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://portnews.ru/news/389325/>

극동·북극개발부, '26~28년 북극항로 연안 운송 지원 선사 선정 (2026.3.22.)

러시아 극동·북극개발부는 북극항로(NSR)를 통한 정기 연안 운송 지원을 위해 연방 예산 보조금 수혜 사업자 선정을 완료했다. 이번 보조금은 2026~2028년 기간 동안 북극항로를 통한 정기 컨테이너 연안 운송 체계 구축을 목적으로 하며, 20피트 및 40피트 컨테이너와 냉동·냉장 컨테이너 운송이 포함됐다.

3월 초 진행된 선정 절차 결과, 「북방해운회사」가 최종 수혜 기업으로 선정됐다. 해당 회사는 약 2억 4,430만 루블(약 307만 달러) 규모의 보조금 조건에서 운송 수행이 가능한 것으로 확인됐다. 2026~2028년 기간 전체 보조금 최대 규모는 13억 루블(약 1,630만 달러)로 설정됐다.

운송 노선은 북극항로를 활용한 동서 연계 구조로 구성됐다. 상트페테르부르크 항, 무르만스크 항, 아르한겔스크 항에서 출발해 코르사코프 항, 블라디보스토크 항, 보스토치니 항, 나홋카 항으로 운송이 이루어질 계획이다. 또한 역방향 노선도 포함돼 코르사코프, 블라디보스토크, 보스토치니, 나홋카 항에서 출발해 상트페테르부르크 항, 무르만스크 항, 아르한겔스크 항으로 운송이 이루어질 계획이다.

이번 사업은 북극항로를 활용한 동서 간 정기 컨테이너 운송망 구축을 통해 러시아 북극 연안 지역 물류 접근성을 개선하고, 극동-유럽 간 해상 운송을 활성화하기 위한 조치로 추진됐다. 특히 국가 보조금을 통한 정기 항로 운영을 통해 북극항로 상업 운송 안정성을 확보하려는 정책적 목적이 반영된 것으로 분석된다.

선정 결과 발표 이후 28일 이내 보조금 협약 체결이 진행될 예정이다. 이후 2026년 운항 일정이 수립되고, 2028년까지의 중장기 운항 계획이 단계적으로 마련될 계획이다.

북극권 국가 산업·경제



글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://portnews.ru/news/389494/>

상트페테르부르크 국제 운송·물류포럼, 북극항로·운송 회랑 등 논의 (2026.3.26.)

제1회 국제 운송·물류 포럼(International Transport and Logistics Forum, MTLF)이 4월 1일부터 3일까지 상트페테르부르크 엑스포 포럼(ExpoForum Convention and Exhibition Centre)에서 개최된다.

러시아 부총리 비탈리 사벨리에프(Vitaly Savelyev)의 주재로 열린 정부 조직 위원회의에서는 포럼 준비 상황, 업무 프로그램 구성, 참가자 및 파트너 협력, 인프라 및 정보 지원 방안 등이 논의되었다. 정부 지원으로 개최되는 이번 포럼은 러시아 교통부(Ministry of Transport of the Russian Federation)가 주최하고, 로스콘그레스 재단(Roscongress Foundation)이 운영할 예정이다.

이번 포럼은 푸틴 대통령의 지시에 따라 국제 운송 회랑의 글로벌 경쟁력 강화를 목표로 추진되며, 2030년 및 2036년 국가 발전 목표 달성과 연계해 진행된다. 특히 북극항로(Northern Sea Route, NSR), 국제 남북 운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC), 그리고 유라시아 물류 네트워크 구축 등 전략적 운송 회랑 개발이 핵심 의제로 포함됐다.

포럼의 주요 주제는 “새로운 세계 질서에서의 교통 연결성: 글로벌 경쟁에서 공동 안보로(Transport Connectivity as the Foundation of a New World Order: From Global Competition to Universal Security)”로 설정됐다. 이 주제는 글로벌 공급망 재편과 지정학적 변화 속에서 북극항로를 포함한 대체 운송 회랑의 전략적 중요성이 확대되고 있다는 점을 반영한 것으로 분석된다. 특히 글로벌 물류 재편 과정에서 유라시아 대륙 연결성 강화와 새로운 운송 경로 구축 방안이 주요 논의 대상이 될 전망이다.

포럼은 약 50개 세션으로 구성되며 물류 및 운송 산업(Logistics and Transport Industries), 글로벌 연결성과 운송 회랑(Global Connectivity and Transport Corridors), 디지털화와 미래 교통(Digitalization and the Future of Transport) 등 3개 주요 트랙으로 운영될 예정이다. 또한 약 60개국 이상의 부총리 및 장관급 인사가 참석해 국제 운송 회랑 개발, 법·제도 협력, 디지털 운송 시스템 구축, 자율 운송 기술, 탈 탄소화 정책, 물류 회랑 안정성 확보 방안을 논의할 예정이다.

참가자들은 국가 간 물류 시스템 통합, 무중단(Seamless) 물류 구축, 디지털

북극권 국가 산업·경제

 러시아

기반 운송 시스템 구축, 아시아·아프리카·중동·라틴아메리카와의 연결성 확대 방안을 논의할 계획이다. 특히 글로벌 연결성과 운송 회랑(Global Connectivity and Transport Corridors) 트랙에서는 북극항로(Northern Sea Route, NSR), 국제 남북 운송회랑(International North-South Transport Corridor, INSTC), 그리고 유라시아 복합 운송망 구축이 주요 의제로 포함됐다. 아울러 유라시아경제연합(Eurasian Economic Union, EAEU) 교통 협의체 회의, 러시아-인도 협력 회의 등 다수의 국제 협력 회의도 함께 개최될 계획이다. 국가 간 운송 인프라 계획의 조정, 투자 중복 방지, 통합 물류 시스템 구축 방안이 논의될 예정이다. 또한 글로벌 공급망 변화 속에서 북극항로의 역할 확대와 새로운 물류 경로 형성에 대한 논의도 진행될 계획이다.

개막 세션은 ‘세계 운송 회랑: 통합과 무중단 물류(Global Transport Corridors: Integration and Seamless Logistics)’를 주제로 진행될 예정이며, 국가 간 운송 인프라 연계 및 글로벌 물류 경로 최적화 방안이 핵심 논의 대상이 될 예정이다. 특히 북극항로와 북-남 회랑을 포함한 대체 운송 경로 개발과 안정적인 국제 물류망 구축 방안이 주요 의제로 포함될 전망이다.

이번 포럼은 북극항로를 포함한 국제 운송 회랑 협력을 강화하고, 글로벌 공급망 재편 속에서 러시아 중심의 유라시아 물류 네트워크 구축을 논의하는 핵심 국제 협력 플랫폼으로 활용될 전망이다. 특히 북극항로의 상업적 활용 확대와 국제 협력 방안이 주요 논의 의제로 부각될 것으로 예상된다.

북극권 국가 산업·경제



글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://arctic-russia.ru/news/na-chukotke-postroyat-logisticheskie-tsentry-dlya-uluchsheniya-postavok-produktov/>

추코트카 3개 지역에 물류센터 건설, '식량공급 안정성 강화한다' (2026.3.26.)

러시아 추코트카 자치구 정부가 아뉴이스크(Aniysk), 빌리비노(Bilibino), 마르코보(Markovo) 등 3개 지역에 무역·물류센터(Trade and Logistics Centers) 건설을 추진한다. 이는 지역 식량 공급 체계 개선과 물류 안정성 강화를 위한 조치다.

추코트카 주지사 블라디슬라프 쿠즈네초프(Vladislav Kuznetsov)는 극동개발부(Ministry for the Development of the Russian Far East and Arctic)와 협력해 해당 사업을 추진하기로 합의했다고 밝혔다. 신규 창고 및 물류시설 구축을 통해 지역 주민들에게 보조금 적용 가격으로 공급되는 식료품의 안정적 공급 체계를 구축하는 것이 목적이다.

주지사는 신규 물류센터 건설을 통해 기존의 즉시 배송 중심 방식에서 벗어나 계획적 구매 및 분배 체계로 전환할 수 있을 것이라고 설명했다. 또한 연중 안정적인 상품 공급이 가능해지고, 현대적인 보관 시설을 통해 식료품 품질 관리도 개선될 것으로 예상했다.

현재 추코트카 지역 창고 등은 상당수는 50년 이상 된 노후 시설로, 물류 인프라 현대화 필요성이 지속적으로 제기되어 왔다. 신규 물류센터가 운영되면 물품을 사전에 확보하고 장기간 보관하는 것이 가능해져 공급 안정성이 크게 개선될 전망이다.

해당 무역·물류센터는 2028년까지 건설 완료될 계획이다. 추코트카 지역은 철도망이 없어 모든 물자와 화물이 해상 또는 항공 운송에 의존하고 있다. 특히 여름 항행 기간에 집중적으로 물자가 반입되는 구조다. 매년 약 60척 이상의 선박이 지역 항만에 입항해 식료품뿐 아니라 건설 자재, 장비, 일반 화물을 운송한다. 이후 화물은 계절 도로를 이용한 육상 운송 또는 항공 운송을 통해 외딴 마을로 전달된다.

또한 2025년부터 북방 물자 공급(Northern Supply) 운영은 단일 해상 운전자(Unified Maritime Operator)가 담당하고 있으며, 이번 물류센터 건설은 북극 지역 공급망 안정화를 위한 정책의 일환으로 추진되는 것으로 평가된다.

북극권 국가 산업·경제



핀란드

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처: <https://www.reuters.com/business/energy/helsinki-energy-group-plans-large-investment-small-nuclear-reactors-2026-03-09/>

헬싱키 에너지 기업, 소형원자로(SMR) 건설사업에 대규모 투자 (2026.3.9.)

헬싱키 에너지 공기기업인 헬렌(Helen)은 향후 소형모듈원자로(Small Modular Reactor, SMR) 설비에 10억~50억 유로(약 11억 6,000만~57억 8,000만 달러)를 투자할 계획이라고 밝혔다. SMR은 공장에서 제작 후 다른 장소로 운송·설치가 가능한 차세대 원자로로, 발전 용량은 최대 300메가와트(MW)로 기존 원자로의 약 3분의 1 수준이다.

핀란드는 전력 수요 증가가 예상되는 가운데 풍력발전이 급증하면서 평균 전력 가격은 유럽 내에서도 낮은 수준을 유지하고 있다. 다만, 수요가 급증하는 시기에는 가격 변동성이 확대되어 안정적인 기저전원 확보 필요성이 증대되고 있다.

이에 따라 헬렌은 지난해 핀란드의 마지막 석탄 발전소를 폐쇄했으며, 원자력은 설비용량 확대와 동시에 이산화탄소 배출 저감이 가능한 대안이라고 페카 톨론엔(Pekka Tolonen) 헬렌 대표가 설명했다. 그는 “원자력은 현재 가장 유망하며, 우리가 연소 기반 에너지에서 벗어난 미래를 달성하기 위한 최선의 선택지”라고 강조했다.

헬렌은 특히 겨울철 난방 수요 피크를 충족해야 하는 상황에서, 전기 전환 확대, 데이터센터 증가, 그린수소 등 청정기술 산업 확대에 의해 수도권 전력 수요가 향후 수년 내 두 배로 증가할 것으로 보고 있으며, 이에 따라 지난달 헬싱키에서 부지 선정 절차를 시작했으며 2027년 말까지 부지를 확정할 계획이라고 밝혔다.

* 소형원자로(SMR)는 SMR은 전력망이 부족한 북극 지역에서 안정적인 전력·열을 공급할 수 있는 핵심 인프라로, 광물 개발·항만·기지 운영을 가능하게 하는 기반 기술

북극권 국가 산업·경제



글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처: <https://en.highnorthnews.com/business/strait-of-hormuz-unrest-affects-swedish-mining-giant-lkab/1107240>

호르무즈 해협 불안 장기화로 스웨덴 광산기업 철광석 수출 차질 (2026.3.19.)

스웨덴 북부에서 철광석을 채굴하는 스웨덴 국영 광산기업(LKAB)이 이란 전쟁과 중동 지역 불안의 여파로 철광석 수출에 차질을 빚고 있는 것으로 나타났다. LKAB 생산량의 약 4분의 1이 북아프리카와 중동으로 향하며, 이 중 10% 이상은 호르무즈 해협 인근 고객에게 공급되는 구조로, 해당 해역의 정세 변화에 직접적인 영향을 받고 있다. 전쟁 발발 이후 호르무즈 해협을 포함한 인근 해역의 선박 운항이 크게 둔화되면서 선적 지연과 하역 대기가 동시 발생하고 있다.

니클라스 요한손(Niklas Johansson) LKAB 대외협력 및 공공정책 담당 수석 부사장은 “상황의 전개에 따라 영향의 규모는 달라질 수 있으나, 이미 사업에 영향을 미치고 있다”고 밝히면서 나르빅 항에서 선적된 선박들이 목적지 인근 해역에서 하역을 기다리며 대기 중인 상황이라고 설명했다.

일부 선박은 출항 자체가 취소되는 등 물류 차질이 현실화되고 있으며, 3월에도 추가 취소가 이어질 것으로 전망되고 있다. 특히 약 50만 톤 규모의 화물이 취소될 것으로 예상되는데, 이는 약 7억 크로나(SEK)에 달하는 규모다.

이번 사태로 인해 향후 나르빅항으로 입항하는 선박 수 감소가 LKAB에 가장 큰 영향을 미칠 요인으로 지목되고 있다. LKAB는 대응 방안을 검토하고 있으나, 단기적으로는 생산 조절을 통한 대응이 불가피해 스웨덴 북부 키루나 공장의 정비 기간을 연장해 생산량을 일부 감축하고 있다. 다만 LKAB는 철광석 철도(iron ore line)를 중심으로 한 기존 물류 체계에 크게 의존하고 있어 수송량을 단기간 내 확대하기 어려운 구조다.

특히 해당 철도는 현재 수송 용량이 이미 포화 상태에 가까워 추가 물량을 처리할 여유가 제한적이다. 요한손은 “호르무즈 해협 상황이 개선되더라도 철도 수송량을 갑자기 두 배로 늘리는 것은 어렵다”고 언급하면서 이러한 인프라 제약이 공급망 회복을 지연시키는 주요 요인이라고 지적했다.

또한 LKAB는 장기간 거래 관계를 유지해 온 고객들과의 계약을 기반으로 운영되고 있어, 이번 공급 차질이 단순한 물류 문제를 넘어 거래 안정성 측면에서도 영향을 미칠 가능성이 제기되고 있다. 회사는 다양한 대응 방안을 모색하고 있으나, 단기간 내 손실을 만회하기는 쉽지 않을 것으로 예상된다.

북극권 국가 산업·경제



스웨덴

한편, LKAB는 스웨덴 북부 노르보텐(Norrbotten) 지역에서 철광석을 채굴하는 스웨덴 국영 광산기업으로, EU 전체 철광석 생산량의 약 80%를 차지하는 유럽 최대 철광석 생산업체다. LKAB가 생산한 철광석의 대부분은 노르웨이에서는 오포텐 선(Ofoten Line)으로 불리는 ‘철광석 철도(iron Ore Line)’를 통해 나르빅항으로 운송되며, 키루나(Kiruna)와 스바파바라(Svappavaara)에서 출발한 약 2,200만 톤 규모의 철광석이 매년 이 경로를 통해 수출되고 있다. 나르빅 항에는 연간 약 300척의 선박이 입항하며, 이 중 약 200척이 LKAB 제품을 선적하는 등 해당 항만은 북유럽 철광석 수출의 핵심 거점으로 기능하고 있다.

〈그림〉 철광석 철도 노선(노르웨이 구간: 오포텐선, Ofoten Line)



자료: LKAB

북극권 국가 산업·경제



덴마크

덴마크 NGO 및 기관 투자자, 북극 화석 연료 개발 투자 반대 (2026.3.23.)

최근 덴마크의 주요 NGO 및 기관 투자자들이 북유럽 최대 규모 금융그룹 중 하나인 핀란드 헬싱키 소재의 노르디아(Nordea)의 북극 지역 화석연료 사업 금융 지원에 대해 공개적으로 문제를 제기하면서, 북극 개발과 금융의 책임성에 대한 논쟁이 다시 부각되고 있다.

세계 3대 민간 환경단체 중 하나인 '지구의 벗(Friends of the Earth)'과 '북유럽 지속가능금융센터(Nordic Center for Sustainable Finance)' 등은 노르디아의 주주총회에 관련 제안서를 제출하여 노르디아가 북극권 석유·가스 프로젝트에 대한 자금 지원을 지속하고 있다는 점을 지적하면서 이는 기후변화 대응 및 ESG(환경·사회·지배구조) 원칙과 상충된다고 비판하였다.

노르디아는 그간 지속가능 금융 확대를 표방해 왔으나, 일부 투자자들은 실제 노르디아의 투자 포트폴리오에서 북극 화석연료 관련 프로젝트 비중이 여전히 존재한다는 점을 문제로 제기하고 있다. 이에 따라 투자자들은 주주총회를 앞두고 은행 측에 보다 명확한 탈탄소 전략 수립과 북극 지역 화석연료 금융 중단을 요구하고 있다.

이 같은 움직임은 단순한 기업 차원의 논쟁을 넘어, 북극 지역 개발을 둘러싼 국제적 기준 변화와도 밀접하게 연관된다. 최근 글로벌 금융기관 및 투자자들 사이에서는 북극을 '고위험 투자 지역(high-risk investment zone)'으로 인식하는 경향이 확대되고 있으며, 특히 기후 리스크, 평판 리스크, 정책 리스크가 복합적으로 작용하는 지역으로 평가되고 있다. 이에 따라 일부 주요 금융기관들은 이미 북극 석유·가스 프로젝트에 대한 신규 금융 지원을 제한하거나 중단하는 정책을 도입한 바 있다.

특히 북극은 기후변화에 가장 민감한 지역으로, 화석연료 개발 확대가 전 지구적 탄소중립 목표와 정면으로 충돌한다는 점에서 국제 환경단체 및 투자자들의 압력이 지속적으로 증가하고 있다. 이러한 흐름 속에서 금융기관의 역할은 단순한 자금 제공자를 넘어, 기후 대응과 지속가능성 전환을 유도하는 핵심 행위자로 재정의되고 있는 상황이다.

한편, 북극 개발을 둘러싼 이해관계는 여전히 복합적인 양상을 보이고 있다. 에너지 안보 및 자원 확보 측면에서는 북극 자원의 전략적 중요성이 유지되고 있는 반면, 환경 보호와 지속가능성 요구 역시 강화되고 있어, 금융기관은 상반된 요구 사이에서 정책적 균형을 모색해야 하는 상황에 직면하고 있다.

이와 관련하여 이번 투자자들의 문제 제기는 북극 개발을 둘러싼 금융의 역할과 책임에 대한 논의를 재점화하는 계기로 작용할 것으로 보이며, 향후 북극 프로젝트에 대한 글로벌 투자 기준과 금융 규범 형성에도 일정한 영향을 미칠 가능성이 있다.

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처: <https://www.netzeroinvestor.net/news-and-views/danish-investors-challenge-nordeas-arctic-fossil-fuel-financing-ahead-of-agm>

옵서버 국가 정책



일본

글 김주형 부연구위원
jhhkim7664@kmi.re.kr

출처1: https://www.mofa.go.jp/mofaj/na/na1/ca/pageit_000001_00004.html

출처2: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100990648.pdf>

일·캐나다 정상회담…포괄적 전략 로드맵에 북극 협력 반영 (2026.3.6.)

3월 6일 다카이치 사나에(高市早苗) 일본 총리와 방일 중인 마크 카니(The Right Honourable Mark Carney) 캐나다 총리는 일·캐나다 정상회담을 갖고, 언론 공동발표를 진행했다. 이번 정상회담을 계기로 양국 관계를 ‘포괄적 전략 파트너십’(Comprehensive Strategic Partnership)으로 격상하고, 안보·경제 안보·에너지·공급망·인적교류를 아우르는 협력 확대 방향을 제시했다.

일본 외무성에 따르면 양국 정상은 정보 보호 협정과 방위 장비·기술 이전 협정 등 제도적 기반을 바탕으로 안보협력을 강화하고, 사이버 정책 대화 신설, 해양 안보협력, 중요 광물 및 배터리 공급망 협력, AI·양자 등 첨단기술 협력을 추진하기로 했다. 또한 일본 측은 캐나다산 LNG의 아시아 공급 개시와 온타리오주 소형모듈원자로 건설 진전을 환영하면서, 에너지 안보와 경제협력을 함께 확대해 나가겠다고 밝혔다.

정상회담 후 발표된 「일본-캐나다 포괄적 전략 로드맵」에는 경제 안보, 무역·투자, 에너지 안보, 식량안보, 북극·환경·기후 협력 등 세부 분야별 실행 방향을 제시해, 양국 관계가 선언 수준을 넘어 후속 이행 체계를 갖춘 협력 틀로 진전됐음을 보여준다.

특히 이번 로드맵에서 주목되는 부분은 북극이 독립된 협력 분야로 명시됐다는 점이다. 로드맵 내 “북극, 환경, 기후 협력” 항목 아래 기후변화, 생물다양성 손실, 오염이라는 복합 위기에 대응하기 위해 과학에 기반한 접근이 시급하다는 점에 의견을 같이 했다. 또한 유엔 원주민 권리 선언과 부합하도록 북극 국가의 주권과 원주민의 자기 결정권을 존중하는 한편, 원주민의 권리, 가치, 이익을 중시해야 한다는 점을 강조했다. 이러한 목적을 위해 일본과 캐나다는 북극 과학기술 협력, 국제 공동연구, 환경 관측 및 데이터 협력, 그리고 북극이 사회를 포함한 다자 틀에서의 협력, 탄소중립 산업공정, 저장 기술, 전력망 현대화, 청정에너지 통합 관련 혁신을 추진할 것을 명시했다.

옵서버 국가 정책



일본

글 김주형 부연구위원
jhhkim7664@kmi.re.kr

출처1: <https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/japan-consider-whether-buy-russian-crude-following-us-sanctions-waiver-2026-03-13/>

일본, 미국의 제재 유예 이후 러시아 생산 원유 구매 검토 (2026.3.13.)

〈그림〉 중동 정세 불안 속 도쿄 주유소 유가 표시판



자료: <https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/japan-consider-whether-buy-russian-crude-following-us-sanctions-waiver-2026-03-13/>

일본 정부는 러시아산 원유의 공급 안정성 측면의 중요성을 인정하면서도, G7 협의와 국제 공조를 병행해 대응하겠다는 입장이다.

미국은 이란 전쟁으로 국제 에너지 시장 불안이 심화되는 상황에서, 해상에 계류 중인 러시아산 원유 및 석유제품에 대해 30일간 제재 적용을 유예했다. 이에 대해 일본 정부는 국제 정세와 자국 국익을 종합적으로 고려해 러시아산 원유 구매 여부를 검토하겠다는 입장을 밝혔다. 일본 경제산업성(METI) 관계자는 러시아산 원유가 안정적인 에너지 공급 측면에서 중요하다고 평가하면서도, G7 논의와 국제 공조, 일본의 국익 간 균형을 고려해 적절한 대응이 필요하다고 설명했다.

일본은 2025년 원유 수입의 94%를 중동에 의존했고, 이 중 93%가 호르무즈 해협을 통과했다. 그러나 미·이스라엘의 대이란 전쟁으로 해당 해협을 통한 수송이 사실상 차단되면서, 일본의 에너지 조달 불확실성이 크게 높아진 상황이다. 일본 정부는 중동발 공급 차질에 대응하기 위해 전략비축유 약 8,000만 배럴(45일분 상당)을 방출할 계획이며, 국내 정유사들에 대해서는 비축유 방출분을 활용해 국내 석유 공급을 확보하도록 요청했다. 한편, 일본 정유업계는 미국, 중앙아시아, 남미 등에서 대체 원유 조달을 모색하고 있는 것으로 전해졌다.

옵서버 국가 정책



프랑스

글: 정다현 연구원
dhj82@kmi.re.kr

출처1: <https://www.arctictoday.com/greenland-and-france-sign-mineral-cooperation-agreement/>

출처2: <https://defence24.com/geopolitics/france-eyes-greenlands-trillion-euro-minerals>

프랑스, 그린란드 ‘핵심 광물 지도화’ 기술협력 협정 체결 (2026.3.9.)

프랑스와 그린란드는 캐나다 토론토에서 열린 광물 탐사 및 채굴 전시회 (Prospectors & Developers Association of Canada, PDAC) 광업 컨벤션 기간 중 그린란드의 리튬(lithium)·우라늄(uranium)·희토류(rare earth elements) 등 핵심 광물자원을 지도화(mapping)하기 위한 기술협력협정 (technical cooperation agreement)을 체결했다. 이 협정은 3년간 유효하며 연장 가능성 또한 언급됐다. 향후 광물자원 분야에서 보다 포괄적인 협력 강화를 위해 양해각서(MoU) 체결도 검토 중이다.

이 협정은 프랑스 정부 산하 지질연구기관인 BRGM(French Geological Survey)과의 협력을 통해 그린란드 지질 데이터(geological data)를 조사하고, 광물 탐사를 지원할 수 있는 신규 지질 정보 생산을 목표로 한다. 첫 사업으로 위성 기반 지질 지도 제작(satellite-based geological mapping)이며, 2026년 중 완료를 목표로 제시했다. 프랑스의 전문기술을 활용하여 그린란드 내 빙하가 없는 지역(ice-free areas) 중 해안 중심으로 지질을 지도화함과 동시에 지하구조(subsurface structures) 분석을 병행하여 데이터를 확보할 계획이다.

나야 H. 나타니엘센(Naaja H. Nathanielsen) 그린란드 사업·광물자원·에너지부 담당 장관은 이번 협력이 그린란드 지질에 대한 지식과 탐사 투자 유치 역량을 강화하는 데 도움이 될 것이라고 밝혔다. 아울러 이번 협정이 “지난해 여름 마크롱(Emmanuel Macron) 프랑스 대통령의 그린란드 방문 이후 양측 협력이 강화된 데 따른 결과”라고 설명했다. 마지막으로 나타니엘센 장관은 탐사 핵심 데이터를 “품질을 훼손하지 않으면서 신속하고 효율적으로” 확보하는 것이 목표라고 강조했다.

최근 그린란드에 대한 지정학적 관심이 높아진 가운데, 광업 부문에 대한 투자 관심이 증가하고 있다. 다만, 100건 이상 탐사 라이선스가 발급됐음에도 불구하고 실제 운영 중인 광산 프로젝트는 일부에 그치며, 혹한 기후·높은 물류비·환경 우려 등이 대규모 개발의 제약 요인으로 언급됐다.

남극소식

남극의 해빙 감소가 황제 펭귄의 생존을 위협한다.
(2026.2.25.)

〈그림〉 털갈이 중인 펭귄 군집 위성 영상



출처: Credit: Vantor

글: 박예나 전문연구원
yena719@kmi.re.kr출처: <https://www.bas.ac.uk/news/accidental-discovery-reveals-grim-future-for-emperor-penguins/>

남극 위성 영상을 분석하던 영국남극조사소(BAS) 연구팀은 우연히 황제펭귄에 관한 새로운 사실을 발견했으며, 이는 이들의 생존을 위협하는 심각한 위험 요인을 드러냈다. 연구팀은 남극의 마리버드랜드(Marie Byrd Land) 해안선을 따라 특이한 갈색 패치를 발견했고, 그 시기가 황제펭귄의 털갈이(moult) 시기와 일치한다는 점에 주목해 정밀 분석에 착수했다.

황제펭귄의 털갈이는 낡은 깃털을 방수 기능을 갖춘 새 깃털로 교체하는 연간 과정이다. 이번 연구는 위성 영상을 통해 털갈이 군집을 관측한 최초의 사례다. 서남극 로스해(Ross Sea)의 황제펭귄들은 매년 여름 털갈이를 위한 안정적인 해빙(海氷)을 찾아 마리버드랜드까지 최대 1,000km를 이동한다. 이 개체군은 7개의 번식 군집으로 이루어져 있으며, 전 세계 황제펭귄 개체수의 최대 40%를 차지한다. 역사적으로 마리버드랜드는 연안 고착빙(fast ice)이 연중 유지되는 몇 안 되는 지역 중 하나였다.

연구팀이 7년치 위성 영상을 분석한 결과, 해안 고착빙 위에서 털갈이 중인 펭귄 100여 개 군집이 확인됐다. 그러나 해빙 면적이 줄어드는 해에

는 펭귄들이 점점 더 좁아진 빙판에 몰리며 과밀한 상태로 밀집하는 현상이

남극소식

나타났다. 2022년부터 2024년 사이 남극 해빙 면적은 역대 최저치를 기록했으며, 고착빙 역시 급격히 감소했다. 해당 연구 지역의 고착빙 면적은 50년 평균인 약 50만 km²(스페인 국토 면적에 해당)에서 2023년에는 단 10만 km²로 줄었고, 해안 인근 고착빙은 2,000km²에 불과했다.

이 기간 동안 해빙은 펭귄의 털갈이가 끝나기 전에 붕괴됐으며, 다수의 개체가 생존하지 못한 것으로 추정된다. 털갈이는 수주 동안 먹이 섭취가 불가능한 고위험 시기로, 여름철 해빙 상태는 매우 가변적이다. 털갈이가 완료되기 전에 바다로 내몰린 펭귄들은 에너지 소모 증가로 인한 탈진, 저체온증, 천적 피해 위험에 노출된다.

그 영향은 이미 가시화되고 있다. 2025년에는 보다 양호한 해빙 환경에도 불구하고 위성 영상에서 단 25개의 소규모 펭귄 군집만이 확인됐는데, 이는 2022년 이전의 100여 개 군집에서 급감한 수치다. 펭귄들이 새로운 털갈이 장소로 이동한 것인지, 실제로 개체수가 크게 감소한 것인지는 아직 불분명하다. 수명이 최대 20년이며 3~6세에야 번식을 시작하는 황제펭귄의 경우, 성체 사망은 번식 실패보다 더 큰 장기적 위협이 된다.

황제펭귄은 남극 생태계 전반을 들여다보는 창(窓) 역할을 한다. 해빙은 펭귄뿐 아니라 바닷새, 바다표범, 그리고 크릴에서 고래에 이르는 해빙 하부의 다양한 생물을 지탱한다. 이러한 생물종 대부분은 매년 정기적인 조사가 이루어지지 않기 때문에, 위성 원격탐사로 관찰 가능한 황제펭귄을 지표종(indicator species)으로 활용해 생태계 전반의 변화를 가늠할 수 있다.

김지영

전문연구원

한국해양수산개발원
글로벌전략연구본부
극지전략연구실

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

2025년 북극의 변화 요인 분석 및 정책적 시사점

1. 북극의 기후와 생태계

1) 북극의 기후

2025년 북극 지역은 기온 상승과 해빙 감소가 지속되면서 기후 변화가 더욱 가속화되는 양상을 보였다. 특히 여름철 해빙 최소 면적이 최근 10년 평균보다 낮은 수준을 기록하면서 북극 해빙 감소 추세가 지속됐다. 북극 해빙 감소는 해상 활동 증가와 북극항로 이용 확대와 직접적으로 연결되며 북극 지역의 전략적 중요성을 높이는 요인으로 작용했다.

또한 북극 지역 해수 온도 상승과 빙하 감소 현상이 나타났으며, 이는 해양 생태계 변화와 해양 생물 이동 증가로 이어졌다. 특히 일부 어종이 북쪽으로 이동하는 현상이 관찰됐으며 북극 해양 생태계 변화가 지속적으로 나타났다. 극단적인 기상 현상 증가도 관찰됐다. 강풍, 폭설, 해빙 붕괴 등 기상 변동성이 확대되면서 북극 해역 운항 안정성에 영향을 미쳤다. 이는 북극 해상 활동 증가와 함께 해양 사고 위험 증가 요인으로 작용했다.

북극 온난화는 북극 지역뿐 아니라 중위도 기후에도 영향을 미치는 것으로 분석됐다. 제트기류 변화 가능성이 제기됐으며 북극 온난화가 글로벌 기후 시스템 변화에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

2) 북극의 생태계

2025년 북극 생태계는 기후 변화 영향으로 서식지 변화와 생물 이동 증가가 나타났다. 특히 철새 이동 경로 변화와 중간 기착지 감소 문제가 지속적으로 제기됐다. 북극 생태계 변화는 해빙 감소와 직접적으로 연결되며 해빙 의존 생물종의 서식 환경 변화가 관찰됐다. 북극곰, 물개, 해양 조류 등 일부 종의 서식지 변화가 나타났으며 개체군 감소 우려도 제기됐다. 특히 해빙 감소로 인해 먹이 환경 변화가 발생하면서 생태계 구조 변화가 나타났다.

또한 북극 지역 해상 활동 증가로 인간 활동 영향이 확대됐다. 북극항로 이용 증가와 자원 개발 활동 확대가 생태계에 영향을 미치는 요인으로 작용했다. 해양 오염 위험 증가와 해양 사고 가능성도 함께 제기됐다. 이러한 변화는 북극

극지의 창

생물 다양성 보호 필요성을 증가시키는 요인으로 작용했으며 국제 협력 필요성도 확대됐다.

2. 북극 원주민 동향

2025년 북극 원주민들은 기후 변화로 인한 생활 환경 변화 문제를 주요 이슈로 제기했다. 해빙 감소로 전통적인 이동 경로와 사냥 활동이 변화했다. 또한 북극 개발 확대에 따른 경제 변화도 나타났다. 일부 지역에서는 인프라 개발과 물류 활동 증가로 경제 기회가 확대됐다. 그러나 환경 영향과 문화 변화에 대한 우려도 동시에 제기됐다. 원주민 단체는 북극 개발 과정에서 원주민 참여 확대와 환경 보호 정책 강화를 요구했다. 지속가능한 개발을 위한 협력 필요성이 강조됐다.

3. 북극권 동향

1) 북극 정책

2025년 북극권 국가들은 북극 개발과 안보, 물류 전략을 중심으로 북극 정책을 확대했다. 러시아는 북극항로 개발과 북극 물류망 구축을 핵심 정책으로 추진했다. 특히 북극항로 정기 운송 확대와 북극 연안 인프라 구축 정책이 강화됐다. 러시아는 북극항로 활성화를 위해 정기 운송 체계 구축을 추진했으며, 북극 연안 지역 물류 접근성 개선 정책도 함께 추진했다. 북극 지역 원격 지역 물류 안정화를 위한 물류센터 건설 계획이 발표됐으며, 북극권 식량 공급 체계 개선을 위한 정책도 추진됐다.

또한 러시아는 북극항로 컨테이너 운송 확대를 위한 정책을 추진했으며, 북극항로를 유럽과 아시아를 연결하는 전략적 물류 경로로 활용하려는 움직임을 보였다. 북극항로 상업 운송 확대와 국제 협력 논의도 지속됐다.

노르웨이와 캐나다 등 북극 국가들도 북극 해양 관리와 환경 보호 정책을 강화했다. 북극 해빙 감소로 해상 활동이 증가하면서 해양 안전 정책과 환경 보호 정책이 확대됐다.

북극 국가들은 북극 지역 안보와 해양 활동 증가에 대응하기 위해 정책 협력을 확대했다. 북극 지역에서 군사 및 해상 활동 증가에 대응하기 위한 정책 논의도 지속됐다.

극지의 창

2) 산업·경제

2025년 북극권에서는 에너지 개발과 물류 활동 증가가 주요 산업 동향으로 나타났다. 특히 러시아는 LNG 프로젝트 확대와 북극항로 활용 확대를 중심으로 북극 산업 활동을 강화했다.

북극 LNG 운송 증가와 함께 북극항로를 통한 에너지 수송이 확대됐다. 특히 야말 LNG 및 북극 LNG 프로젝트 중심으로 북극 해상 운송 활동이 증가했다. 북극 지역 자원 개발도 지속적으로 확대됐다. 에너지 자원 개발과 광물 자원 개발이 추진됐으며 북극 지역 경제 활동이 증가했다. 또한 북극 지역 관광 산업도 일부 지역에서 증가했다. 북극 크루즈 운항 증가와 관광 활동 확대가 나타났다. 그러나 환경 영향 우려도 함께 제기됐다.

또한 북극항로를 통한 물류 활동 증가도 나타났다. 북극항로 운항 선박 증가와 함께 북극 항만 개발과 물류 인프라 구축이 확대됐다. 북극 연안 항만과 물류 시설 현대화가 추진됐다.

3) 과학연구

2025년 북극 지역에서는 기후 변화 연구와 생태계 연구가 확대됐다. 북극 해빙 감소와 기온 상승에 대한 연구가 지속적으로 진행됐다. 북극 생태계 변화 연구와 생물 다양성 모니터링 활동도 확대됐다. 철새 이동 경로 변화와 해양 생물 변화 연구가 진행됐다. 또한 북극 해양 환경 연구와 해빙 예측 연구가 확대됐다. 북극항로 운항 증가에 따라 해빙 정보와 기상 정보 연구가 중요해졌다. 북극 국가들은 과학 연구 협력도 확대했다. 북극 연구 인프라 구축과 국제 공동 연구가 진행됐다. 북극 관측 시스템 구축과 데이터 공유 협력이 확대됐다.

4. 비북극권 동향

1) 북극 정책

2025년 비북극 국가들의 북극 정책 관심이 지속적으로 증가했다. 특히 아시아 국가들은 북극항로 활용 가능성과 공급망 다변화 전략을 중심으로 북극 정책을 추진했다. 중국은 북극 정책을 지속적으로 추진하며 북극 연구와 경제 협력 확대를 추진했다. 북극항로 활용과 북극 자원 개발 협력 논의가 진행됐다. 한국과 일본 등 아시아 국가들도 북극 연구 협력과 북극항로 관련 정책 논의를

극지의 창

지속했다. 북극 물류 협력과 과학 연구 협력 확대 움직임이 나타났다.

2) 산업·경제

비북극 국가들은 북극항로 활용 가능성 확대에 따라 북극 관련 산업 협력을 확대했다. 특히 에너지 수송과 물류 협력 논의가 증가했다. 북극항로를 통한 유럽-아시아 운송 가능성에 대한 관심이 증가했으며 기업과 정부 간 협력 논의가 확대됐다. 또한 북극 자원 개발 참여 논의도 일부 국가에서 진행됐다. 북극 에너지 개발과 물류 인프라 협력 논의가 지속됐다.

3) 과학연구

비북극 국가들의 북극 과학 연구 참여도 확대됐다. 북극 기후 변화 연구와 해양 환경 연구가 증가했다. 국제 공동 연구 프로젝트 참여가 확대됐으며 북극 관측 및 데이터 공유 협력이 증가했다. 또한 북극 생태계 연구와 생물 다양성 연구 참여도 증가했다. 비북극 국가들의 북극 연구 영향력이 확대되는 양상이 나타났다.

5. 정책적 시사점

2025년 북극은 기후 변화, 지정학적 변화, 산업 개발 확대가 동시에 진행되면서 전략적 중요성이 더욱 확대되는 양상을 보였다. 특히 해빙 감소와 해상 활동 증가가 맞물리면서 북극은 단순한 환경 변화 지역이 아닌 새로운 경제·물류·안보 공간으로 변화하고 있는 것으로 나타났다.

첫째, 북극의 기후 변화는 북극항로 이용 확대와 산업 활동 증가로 이어지며 북극의 경제적 중요성을 더욱 강화하는 요인으로 작용했다. 해빙 감소로 항행 가능 기간이 확대되면서 북극항로 상업적 활용 가능성이 증가했다. 이는 글로벌 공급망 변화와 함께 북극이 새로운 물류 경로로 부상하고 있음을 보여준다.

둘째, 북극권 국가들은 북극 개발과 인프라 구축을 중심으로 정책을 확대하는 양상을 보였다. 특히 러시아는 북극항로 정기 운송 확대와 북극 연안 인프라 구축을 추진하며 북극 개발 전략을 강화했다. 북극 에너지 개발과 물류 인프라 구축도 지속적으로 확대됐다. 이는 북극권 국가 간 경쟁이 심화되고 있음을 보여준다.

극지의 창

셋째, 북극 산업 활동 증가와 함께 환경 및 생태계 리스크도 확대되는 양상이 나타났다. 북극 해상 활동 증가와 자원 개발 확대는 해양 사고 위험 증가와 생태계 변화 가능성을 높였다. 이에 따라 북극 환경 보호와 지속가능한 개발 필요성이 더욱 강조됐다.

넷째, 비북극 국가들의 북극 관심과 참여가 확대되는 양상이 나타났다. 아시아 국가들을 중심으로 북극항로 활용과 과학 연구 협력 확대 움직임이 지속됐다. 이는 북극이 특정 지역이 아닌 글로벌 협력 공간으로 변화하고 있음을 보여준다.

다섯째, 북극 관련 국제 협력과 거버넌스 논의도 확대됐다. 북극이사회와 국제 기구 중심 협력 논의가 지속됐으며, 북극 해상 활동 증가에 대응하기 위한 협력 필요성이 증가했다.

종합적으로 2025년 북극은 기후 변화, 산업 개발, 지정학적 경쟁이 동시에 진행되면서 글로벌 전략 공간으로 변화하는 양상을 보였다. 향후 북극항로 개발, 에너지 자원 확보, 물류 네트워크 구축 등을 중심으로 북극의 전략적 중요성은 더욱 확대될 것으로 전망된다. 특히 북극 개발과 환경 보호 간 균형을 고려한 정책 대응과 국제 협력 전략 마련이 필요하다.

북극과 사람

글: 김주형 부연구위원
jhkim7664@kmi.re.kr

떠나는 사람들, 들어오는 사람들: 북극의 인구 변화

■ 들어가며

북극은 기후변화의 최전선이라는 점에서 주목받아 왔다. 이와 동시에 항로, 안보, 자원개발을 둘러싼 전략적·경제적 공간으로 논의되어 왔다. 그러나 최근 북극 지역의 변화를 이해하는 데에는 사람의 이동과 인구 재편이 더욱 직접적인 지표로 부각되고 있다. 인구가 유출되는 지역에서는 학교, 의료, 교통, 행정서비스 등 기본적 생활기반을 유지하는 비용이 높아지는 반면, 인구가 집중되는 지역에서는 주택, 인프라, 노동시장, 공공서비스에 대한 부담이 커진다. 이처럼 북극의 인구 변화는 단순한 인구학적 현상에 그치지 않고, 지역사회 유지와 공간적 재편, 나아가 국가와 지역의 정책 대응 역량과도 긴밀하게 연결된다. 이하에서는 관련 보고서를 중심으로 주요 국가의 북극 지역에서 나타난 인구변화 양상을 요약·소개하고, 그 변화가 어떠한 요인에 의해 나타났는지를 살펴본다.

■ 지역별 인구 변화 현황

• 알래스카

알래스카는 1990년 이후 꾸준한 인구 성장세를 보였으나, 높은 자연증가율에도 불구하고 지속적인 인구 유출 문제를 겪어왔다. 2012년부터는 순유출 현상이 고착화되었다. 알래스카 노동부의 2026년 발표에 따르면, 2024~2025년 총인구는 0.2% 소폭 증가(자연증가 3,389명, 순유출 1,740명)했으나, 핵심 동력인 18~64세 노동연령층은 오히려 감소하며 인구 구조의 취약성이 가중되고 있다. 이는 알래스카의 정책 과제가 단순한 인구 수 유지가 아닌, 청년 및 생산연령인구의 이탈 방지와 노동력 확보에 있음을 시사한다.

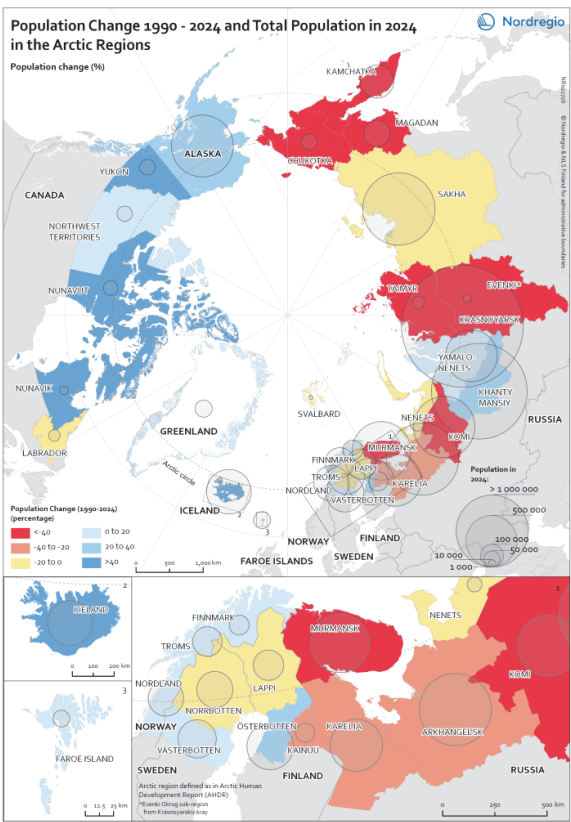
• 캐나다

1990년 이후 캐나다 인구는 약 43% 증가하며 4,000만 명에 가까워졌다. 그러나 북부 지역의 인구 변화는 일률적이지 않았다. 유콘은 자연 증가와 순유입에 힘입어 약 50% 증가한 4만 6,704명에 이르렀다. 노스웨스트 준주는 순 유출에도 불구하고, 높은 자연 증가로 15% 늘어난 4만 4,741명을 기록했다. 누나부트는 약 85% 증가한 4만 1,159명으로 가장 높은 성장률을 보였다. 누나빅도 유사한 증가 흐름 속에 1만 4,045명에 도달했다. 이들 지역은 공통적으로 인구 유출이 있었지만, 이를 웃도는 자연 증가가 전체 인구 확대를 이끌었다. 반면

북극과
사람

래브라도는 감소세를 이어가며 2만 5,390명 수준에 머물렀다. 이는 캐나다 북부 내부에서도 성장 지역과 감소 지역이 뚜렷하게 나뉘고 있음을 보여준다.

〈그림〉 1990-2024 북극의 인구 변화



자료: <https://nordregio.org/news/from-growth-poles-to-ghost-towns-population-change-in-the-arctic/>

• 아이슬란드

아이슬란드는 20세기 동안 현대화와 생활 수준 향상을 바탕으로 지속적인 인구 증가를 경험하였다. 총인구는 1968년 20만 명, 2007년 30만 명을 넘어섰으며, 2005년 이후에는 경제 호황에 따른 외국인 노동력 수요 확대와 함께 이민 유입이 본격화되면서 인구 증가가 더욱 가속화되었다. 이러한 흐름 속에서 2024년 초 아이슬란드 인구는 38만 3,726명으로 집계되어 역대 최고 수준에 도달하였다.

• 그린란드

그린란드는 20세기 중 인구가 크게 증가해 1989년 약 5만 5,000명에 도달한 이후, 현재까지 약 5만 6,000명 수준에서 대체로 안정적인 흐름을 유지하고 있다. 이는 젊은 연령 구조와 상대적으로 높은 출산 수준으로 인해 자연 증가가

북극과 사람

나타나고 있음에도, 비슷한 규모의 순유출이 이를 상쇄하고 있기 때문이다. 현재 그린란드 인구는 5만 6,699명으로, 장기적으로는 자연 증가와 인구 유출이 균형을 이루는 구조적 특성을 보이고 있다.

• 러시아

러시아 북부는 1990년 이후 시장경제 전환 과정에서 대규모 인구 유출과 정착지 축소를 겪었다. 특히 극동과 일부 원주민 거주 지역에서 인구 감소가 컸으며, 추코트카는 70% 가량 줄었다. 반면 서시베리아의 석유·가스 지역인 한티만시와 야말로네네츠만은 인구가 증가해, 러시아 북부 내부에서도 성장 지역과 쇠퇴 지역의 격차가 뚜렷하게 나타났다.

■ 최근 북극 인구변화의 핵심 특징

지난 30년간 북극 지역의 인구 변화는 지역별로 매우 상이한 양상을 보여 왔다. 일부 지역은 빠른 인구 증가를 경험한 반면, 다른 지역은 급격한 인구 감소를 겪으며 뚜렷한 격차를 나타냈다. 예를 들어 캐나다의 누나부트 준주는 인구가 거의 두 배로 증가한 반면, 러시아 극동의 추코트카 자치구는 약 70% 감소했다. 이처럼 북극의 인구변화는 북극 전체가 동일한 방향으로 움직이는 단일한 현상이 아니라, 지역별 조건에 따라 상이하게 전개되는 복합적인 과정임을 알 수 있다.

이러한 변화는 단순한 인구 증감에 그치지 않고, 정주 구조의 변화로도 이어지고 있다. 최근 북극에서는 인구가 대도시와 주요 거점지역으로 점차 집중되는 경향이 강화되는 반면, 다수의 소규모 정착지는 인구 감소와 기능 약화로 인해 축소되거나 폐쇄에 이르는 사례도 나타나고 있다. 다시 말해 북극의 인구변화는 단순히 사람이 늘고 줄어드는 문제가 아니라, 사람들이 어디에 모이고, 어디를 떠나는가의 문제이기도 하다.

이 같은 인구 변화는 기본적으로 자연증가와 순 이동이라는 두 가지 요인에 의해 설명된다. 자연증가는 출생자 수와 사망자 수의 차이를 의미하며, 순 이동은 특정 지역으로 유입된 인구와 유출된 인구의 차이를 뜻한다. 실제로 북극의 여러 지역에서는 높은 출생률과 젊은 연령 구조를 바탕으로 자연증가가 나타나기도 하지만, 동시에 외부로의 인구 유출이 지속되면서 전체 인구 규모와 지역별 분포가 크게 달라지는 양상이 확인된다. 특히 원주민과 비원주민 사이에는 인구학적 특성의 차이도 뚜렷한데, 일반적으로 원주민 인구는 상대적으로 높은 출산율, 낮은 기대수명, 젊은 연령 구조를 보이는 경향이 있다.

북극의 인구 변화가 지역마다 다르게 나타나는 데에는 이러한 인구학적 요인뿐 아니라 경제적·구조적 요인도 함께 작용한다. 특히 러시아 북극의 경우에는 시장경제 전환 과정이 인구 감소와 정착지 축소를 촉진한 주요 배경으로 지적된다. 즉 북극의 인구변화는 단순히 출생과 사망의 차이로만 설명되는 것이 아니라, 산업 구조 변화, 고용 기반의 축소 또는 확대, 국가의 지역 개발 방식, 정주 여건의 차이 등이 복합적으로 얹혀 나타난 결과다.

이 가운데 순 이동의 배경을 이해하는 것은 최근 북극 인구 변화를 해석하는데 특히 중요하다. 북극이사회 북극 인구 지표(Arctic Demography Index)는 북극의 주요 이동 유형으로 노동이동(labor migration)과 교육이동(educational migration)을 제시한다. 이는 북극권에서 일자리를 찾아 북쪽에서 남쪽으로 이동하거나, 대학 및 전문교육을 위해 본토 지역으로 이동하는 흐름이 핵심적인 이동 패턴임을 보여준다.

실제로 북극권에서 순 이동이 나타나는 공통적 배경으로는 일자리와 교육 기회뿐 아니라 의료, 주거, 생활서비스 접근성의 지역 간 격차를 들 수 있다. 캐나다 북부에서는 보다 나은 고용 기회를 찾아 남부 지역으로 이동하는 흐름이 순 유출의 주요 배경이다. 그린란드에서는 교육을 위한 덴마크 체류, 귀환 이주, 외부 유입 인력의 낮은 장기 정착률이 순 이동에 영향을 미치는 것으로 나타난다. 반면 아이슬란드와 일부 거점지역에서는 노동수요의 확대와 도시권 집중이 순 유입을 이끄는 요인으로 작용하고 있다.

한편 기후변화는 북극의 인구 이동을 단독으로 결정하는 요인이라기보다, 기존의 이동 압력을 증폭시키는 조건으로 작용한다. 특히 해안 지역이나 농촌 지역, 원주민 공동체처럼 정주 여건이 상대적으로 취약한 곳에서는 기반시설 불안정과 생계 부담이 커지면서 인구 유출 가능성이 더욱 높아질 수 있다.

따라서 최근 북극의 인구 변화는 자연증가와 순 이동이라는 인구학적 요인 위에, 경제 구조 변화와 교육·서비스 접근성의 격차, 그리고 기후 변화에 따른 생활환경의 불안정성이 겹쳐지면서 나타나는 현상이다.

■ 나오며

북극의 인구 변화는 더 이상 ‘사람이 늘고, 줄어든다’는 단순한 문제로 설명되기 어렵다. 지난 30여 년 동안 북극에서는 지역에 따라 인구의 증가와 감소가 다양하게 나타났다. 같은 지역 안에서도 사람들은 소규모 정착지를 떠나 더

큰 거점으로 이동했다. 이러한 변화는 자연 증가와 순 이동이 복합적으로 작용한 결과다. 그 배경에는 일자리와 교육, 의료와 생활서비스, 산업 구조 변화, 그리고 기후 변화에 따른 생활환경의 불안정성이 함께 있다. 결국 오늘의 북극은 하나의 동일한 공간이 아니라, 서로 다른 조건과 속도로 변화하는 여러 북극의 집합으로 이해해야 한다.

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://oaarchive.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 고객센터 정보공개 [구독 신청](#) ENGLISH [Q](#) [f](#) [t](#) [b](#) [in](#) [tw](#)

동향정보

극지해소식

☙ 동향정보 발간 간행물 극지해소식

· 구독 신청

발간 간행물

- KMI 국제물류워클리
- KMI 주간 해운시경포커스
- KMI 주간 주요수산물 수입리포트
- IMO 국제해사 경책동향
- 아시아오션리포트
- **극지해소식**
- KMI 북방물류리포트
- KMI 동향분석
- 항만과 산업
- KMI 항만 서비스 지표
- 국제해양장식리포트
- 해상산업 기업경쟁력조사
- KMI 인모그래픽
- KMI 북현 해양수산리뷰
- KMI 해운시황보고서
- Position Paper

· 중간 간행물

■ 극지 동향 및 관련 이슈에 대한 전반적인 정보를 제공하는 동향정보지입니다.

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)	 