

극지해소식

No.162

30 Jun

www.kmi.re.kr

발행인 조정희 원장 **책임** 김엄지 극지전략연구실장
작성 김주형 부연구위원, 김지영 전문연구원,
엄단비 전문연구원, 유지원 연구원, 정다현 연구원, 한다희 연구원

감수 한덕훈 글로벌전략연구본부장 **발행처** 한국해양수산개발원
담당자 김엄지 051)797-4776 (umjikim@kmi.re.kr)
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

북극 소식

북극이사회/국제기구

- NATO/국제기구 | 나토, 북극안보 강화... 'Task Force X-Arctic' 출범 2
- EU/국제기구 | 유럽연합, 투자기관에 북극 화석연료 개발 제한 유지 촉구 3

북극권 국가 정책

- 미국 | 상원 외교위원회, 북극 안보 및 외교법 가결 5
- 캐나다 | 캐나다, 호주와 25억 달러 규모 북극 감시 레이더 계약 7
- 핀란드 | 핀란드-스웨덴, 북극 방위 협력 강화 9
- 노르웨이 | 그린란드 누크에 노르웨이 총영사관 개설 11

북극권 국가 산업·경제

- 러시아 | 로스토크 네드라, 추코트카 금광 개발 투자기업 지위 획득 13.
- 러시아 | 조선 인력 양성 사업 '아르кти카' 본격 시작... 원자력 채빙선 건조 현장에 학생 투입 15
- 러시아 | 사베타항 3구역 빙해 항행 제한 해제... Arc4 이상 선박 자력 운항 허용 16
- 덴마크 | 파야드 조선소, 러 야말 LNG 운반선 정비 작업 여전히 수행 17

옵서버 국가 정책

- 일본 | 히로시마에서 제48차 남극조약 협의 당사국 회의 개최 19
- 일본 | 일본, 지정학적 중요성 증대에 따라 북극정책 개정 추진 21

남극 소식

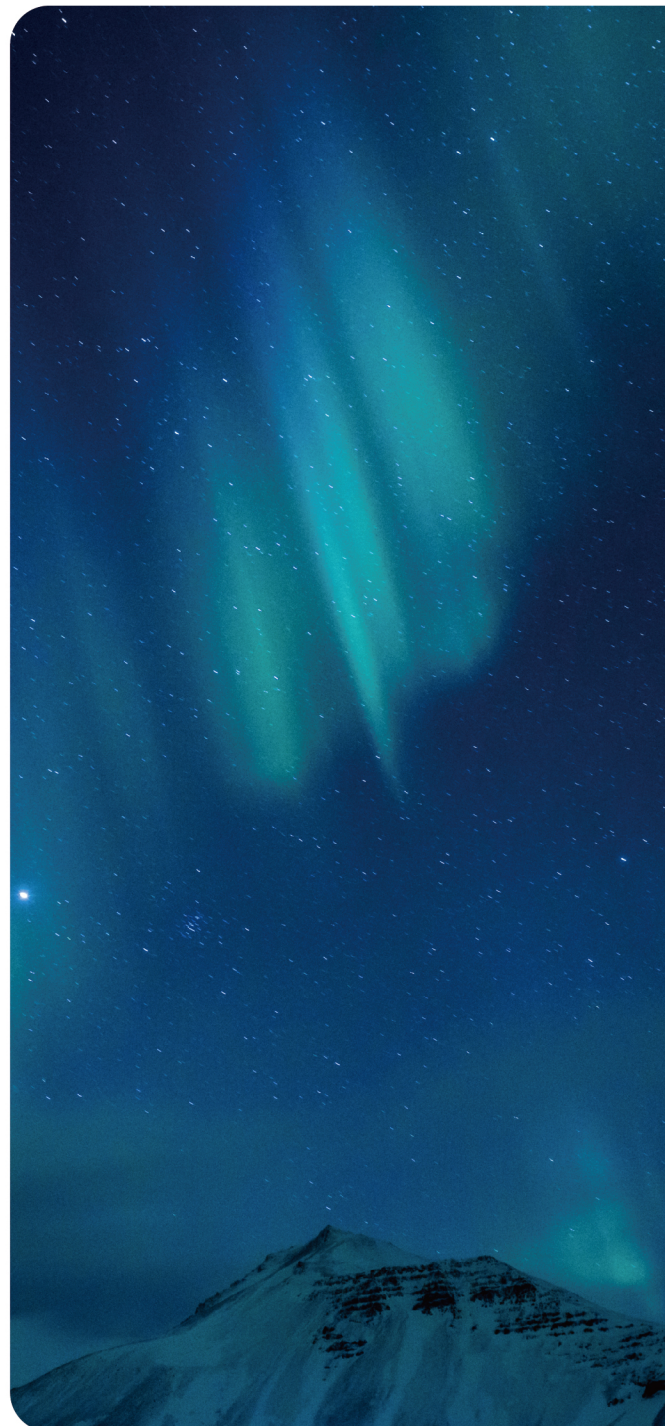
- 중국, 「남극 활동 및 환경보호법」 제정 추진 23

극지의 창(窓)

- Arctic Encounter Summit 2026: 변화하는 북극, 새로운 협력과 경쟁 25

북극과 사람

- 환경변화로 인해 새롭게 등장한 원주민 건강문제와 공동체 대응 30



NATO/ 국제기구

글: 정다현 연구원
Jeong.DH@kmi.re.kr

출처1: <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2026/06/06/nato-launches-task-force-x-arctic-to-strengthen-awareness-in-the-arctic-and-the-high-north?selectedLocale=>

출처2: <https://www.nato.int/en/what-we-do/deterrence-and-defence/arctic-security?selectedLocale=>

나토, 북극안보 강화...‘Task Force X-Arctic’ 출범 (2026.6.6.)

북대서양조약기구(NATO)는 북극과 극북 지역(High North)에서의 안보 관련 상황인식 강화를 위해 신규 이니셔티브인 ‘Task Force X-Arctic(TFX-Arctic)’를 출범시켰다. NATO는 6월 6일 이탈리아 라스페치아(La Spezia)에서 NATO 연구선 ‘얼라이언스’ 호가 극북 지역과 북극을 향해 출항하면서 TFX-Arctic 활동이 시작됐다고 밝혔다. TFX-Arctic는 2025년 헤이그 NATO 정상회의에서 승인된 ‘신속도입 행동계획(Rapid Adoption Action Plan)’의 하나인데, 혁신 기술을 군사작전에 보다 신속하게 도입·통합·적용하는 데 목적이 있다.

NATO 연합군변혁사령부(Allied Command Transformation, ACT)가 주도하는 TFX-Arctic는 북대서양, 북극, 극북 지역 전역에서 지속적인 다영역 상황인식(multi-domain situational awareness)을 제공할 수 있는지를 검증하는 데 초점을 둔다. 피에르 반디에(Pierre Vandier) NATO 연합군 변혁사령관은 이번 활동이 현존하는 가장 까다로운 작전 환경인 북극에서 새로운 기술을 시험하고 통합하는 과정이라고 설명했다.

NATO 연구선 얼라이언스 호는 18개월간 진행되는 실험 프로그램의 첫 단계로 아이슬란드 연안에 정박할 예정이다. 약 3주 동안 해당 선박은 이탈리아 해군이 승선·운영하는 실험 플랫폼으로 활용되며, NATO의 북대서양방위 혁신 엑셀러레이터(Defence Innovation Accelerator for the North Atlantic, DIANA)를 통해 선정된 기업의 자율시스템 관련 기술, 장비 간 상호연결성, 데이터 공유 등이 북극 환경에서 시험될 예정이다.

NATO는 북극과 하이노스에서 감시·정찰(ISR) 역량, 우주 기반 역량, 쇄빙선 등 해양 역량, 항공·해상 무인체계, 극한 저온 환경에서 운용 가능한 장비 등에 대한 투자를 확대하고 있다. 아울러 2026년 6월에는 핀란드에 다국적 군사 주둔 체계인 ‘Forward Land Forces Finland(FLF Finland)’를 창설하여 북부 및 동부 지역에서의 방위 태세를 강화하고 있다.

EU/
국제기구

글 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처: <https://www.netzeroinvestor.net/news-and-views/investors-warn-eu-against-linking-arctic-fossil-fuels-with-energy-security>

유럽연합, 투자기관에 북극 화석연료 개발 제한 유지 촉구 (2026.6.3.)

유럽연합이 북극정책 개정을 추진하는 가운데, 북유럽 연금 펀드(Nordic Pension Funds)와 자산운용사 등 주요 기관투자자들이 북극 지역 신규 석유·가스 개발 제한을 유지해야 한다고 촉구했다.

EU는 기후변화 대응과 에너지 안보를 중심으로 북극정책을 재검토하고 있으며, 정책 개정을 위한 의견수렴 절차를 진행 중이다. 새로운 북극정책 논의 작업에 다양한 이해관계자가 참여하는 가운데, 지난주 투자자들은 자신들의 입장을 명확히 하는 공동 서한에 서명했다. 공동 서한에는 샴펜시온(Sampension), 펜삼(PenSam), 레레네스 펜시온(Lærernes Pension), 아카데미커 펜시온(Akademiker Pension), 페다고거네스 펜시온(Pædagogernes Pension), 벨리브(Velliv) 등 북유럽 주요 자산 소유자들과 노르데아 자산운용(Nordea Asset Management)이 참여했다. 특히 덴마크 자산 소유자 그룹은 지난 3월 열린 연례 주주총회에서 노르데아의 북극 화석연료 금융 지원에 이미 이의를 제기한 바 있다.

또한, 로베르트 하베크(Robert Habeck) 전 독일 부총리도 이 서한에 서명했다. 이는 러시아의 우크라이나 침공 이후 노르웨이산 가스를 포함해 독일의 에너지 수입을 직접 협상했던 하베크의 이전 태도와 비교했을 때 확연한 입장 변화를 시사한다.

투자기관들은 공동 서한에서 “이러한 배경 속에서, 우리는 유럽연합이 북극권 북쪽의 취약한 생태계를 새로운 석유 및 가스 인프라로부터 보호하겠다는 약속을 유지하고, 강화할 것을 촉구한다”라고 밝혔다. 북극이 전 세계 평균보다 약 4배 빠른 속도로 온난화가 진행되는 지역인만큼, 추가적인 석유·가스 탐사는 세계에서 가장 취약한 생태계 가운데 하나에 더 큰 압박을 가중시킬 것이라고 지적했다.

멜렘폴켈리크트 삼비르케 지속가능금융센터(Mellemfolkeligt Samvirke's Center for Sustainable Finance)의 카트리네 엔후스(Katrine Ehnhus) 선임고문은 “이것은 북극, 기후, 그리고 EU의 미래 에너지 시스템에 광범위한 결과를 초래할 중대한 결정이다. 그렇기 때문에 이에 대한 대중적 토론(Public debate)을 만들어내는 것이 매우 중요하다”고 말했다.

EU/
국제기구

투자기관들은 우크라이나 전쟁과 이란 전쟁 이후 유럽의 에너지 안보 중요성이 커졌다는 점은 인정하면서도, 북극 신규 화석연료 개발은 적절한 해결책이 아니라고 주장했다. 삼펜시온의 ESG 총괄 야코브 엘레르트 예르겐센(Jacob Ehlerth Jørgensen)은 “우리는 처음에는 우크라이나 전쟁으로, 이제는 이란 전쟁으로 인해 유럽의 공급 안보를 보장해야 할 필요성이 분명히 커졌다는 점을 인정”하면서 “그러나 우리의 관점에서 볼 때, 북극에서의 새로운 석유 및 가스 추출은 이와 관련해 잘못된 방향이다”라고 강조했다. 대신 서명자들은 전력화와 역내 재생에너지 확대를 더 실행 가능한 대안으로 제시했다.

투자기관들은 신규 유전 개발에 상당한 프로젝트 개발 기간이 소요된다는 점도 강력한 근거로 내세웠다. 공동 서한에 따르면, 노르웨이 대륙붕에서는 프로젝트 리드 타임이 평균 13년이며, 바렌츠해(Barents Sea)에서는 혹독한 조건과 제한된 인프라로 인해 더욱 긴 기간이 필요하다. 따라서 현재 추진되는 신규 사업도 2040년 이전에는 본격적인 생산에 도달하기 어려울 것으로 전망했다. 예르겐센은 삼펜시온이 지난 3월 EU에 제출한 의견서에서 “긴 리드 타임은 유럽이 화석연료로부터의 전환을 이미 잘 진행하고 있어야 할 시점에 이르러서야 새로운 유전들이 가동될 것임을 의미한다”고 꼬집었다.

더 나아가 공동 서한은 북극 화석연료 개발이 추가적인 안보 위험이 될 수 있다는 점을 경고했다. 투자기관들은 “변화하는 지정학적 상황은 바렌츠해에서의 안보 위험을 고조시켰으며, 석유 및 가스 인프라는 러시아 영토 및 북동항로와의 근접성으로 인해 하이브리드 전쟁(Hybrid Warfare)의 잠재적 표적이 될 수 있다”고 밝혔다.

한편, 노르웨이 에너지 기업 에퀴노르(Equinor)는 EU 정책 공청회 답변서에서 “위원회는 개정된 북극 정책에 석유 활동을 위해 개방된 북극의 노르웨이 구역이 확립되고, 포괄적인 환경 및 해양 관리 계획과 거버넌스(Governance)에 의해 관리되고 있음을 반영해야 한다”고 주장하면서 현재의 운영은 연중 해빙이 없는(Ice-free) 구역에서 이루어지고 있다고 강조했다. 이에 대해 지난 주 투자자 서한은 “이 구역의 생태적 가치는 해빙의 존재 여부만으로 정의되는 것이 아니라, 이와 연결된 생태계 전체에 의해 정의된다”고 정면으로 반박했다.

북극권
국가 정책

미국

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처1: <https://gcaptain.com/u-s-senators-propose-arctic-spy-ship-ban-amid-rising-chinese-russian-activity-near-alaska/>

출처2: <https://en.highnorthnews.com/politics/aimed-at-preventing-chinese-and-russian-espionage-disguised-as-research/1114145>

상원 외교위원회, 북극 안보 및 외교법 가결
(2026.6.18.)

법률 발의 배경

6월 15일, 미국 상원의원은 중국 및 러시아 정부와 연계된 선박의 미국 북극 해역 내 연구 활동을 금지하는 초당적 법안을 발의했다. 이는 과학조사 활동이 정보수집과 북극 지역에서의 전략적 경쟁을 위한 수단으로 활용되고 있다는 미국의 우려가 커지고 있는 점을 반영하고 있다.

공화당 마이크 리(Mike Lee) 상원의원과 민주당 진 샤힌(Jeanne Shaheen) 상원의원이 공동 발의한 「북극 안보 및 외교법(Arctic Security and Diplomacy Act)」은 미국의 배타적경제수역과 대륙붕에서 적대국과 연계된 선박이 연구 활동을 수행하는 것을 금지하는 내용을 담고 있다.

이번 법안은 알래스카 인근에서 중국 연구선의 활동이 크게 증가한 이후 발의됐다. 2025년 8월 미국 해안경비대는 중국의 쇄빙연구선 쉘롱 2호(Xue Long 2)를 포함한 중국 연구선 5척이 미국 북극 해역 또는 인근에서 활동하고 있다고 발표했는데, 이는 지금까지 확인된 중국의 최대 규모 북극 과학조사 활동으로 평가됐다. 아울러, 해양 안보 전문가들은 과학 조사가 민간 연구뿐 아니라 군사적으로도 활용 가능한 해저 지형도, 수로(水路), 해양환경 자료를 확보할 수 있다는 점에서 지속적으로 우려를 제기해 왔다.

2025년 북극 항해 기간 동안 미국 북극 인근에서 활동한 중국 연구선들은 심해 잠수정 운용과 심해 연구를 광범위하게 수행했는데, 이는 전 세계에서조차 극소수 국가만이 보유한 기술 역량을 보여주는 사례로 평가됐다. 이러한 활동은 해저 지형, 해저 통신 인프라, 잠수함 운용 환경 등에 대한 이해를 높이는 데 활용될 수 있다.

이번 법안은 북극에서 확대되고 있는 중국과 러시아 간 협력에 대한 미국의 광범위한 우려도 반영하고 있다. 2024년에는 러시아와 중국 선박 4척으로 구성된 함대가 알래스카 인근에서 공동 작전을 수행하고 베링해협을 여러 차례 통과했었는데, 이는 양국 간 군사·해양 협력이 강화되고 있음을 보여주는 대표적인 사례의 하나였다.

북극권 국가 정책



미국

외교위원회 통과

미국 상원 외교위원회는 북극에서 러시아와 중국의 협력 확대 및 활동 증가에 대한 미국의 우려가 커지는 가운데, 「북극 안보 및 외교법(Arctic Security and Diplomacy Act)」을 가결해 본회의 심사 절차에 회부했다.

이 법안은 미 국무부가 관계 연방기관과 협력하여 북극에서의 외국의 간첩 활동, 영향력 행사, 정보수집 활동을 식별·억제·대응하기 위한 종합적인 전략을 수립하도록 규정하고 있다. 법안의 핵심 내용은 미국 해역에서 해양과학조사를 수행하려는 외국 선박이 사전에 미국 정부의 승인을 받도록 의무화하는 것이다.

구체적으로, 법안에는 국무장관이 본 조항 및 적절한 국제관행에 따라 승인한 경우를 제외하고, 어떠한 외국 선박도 미국 해역에서 미국 정부의 사전 동의 없이 해양과학조사를 수행할 수 없다고 명시되어 있다. 또한 승인받지 않은 선박의 해양과학조사를 금지하고, 미국 정부가 이러한 조사 신청을 심사·승인하기 위한 절차를 마련하도록 규정하고 있다.

법안이 제정될 경우 국무장관은 시행일로부터 180일 이내에 북극 안보 전략과 관련 절차를 수립·시행해야 한다. 법안 지지자들은 이 같은 조치가 외국 정부가 과학조사를 명목으로 알래스카 인근 전략적으로 중요한 해역에서 정보수집이나 해저 지도 작성 활동을 수행하는 것을 방지하기 위한 것이라고 설명했다.

이번 법안은 북극 안보에 대한 미 의회의 관심이 확대되고 있음을 보여주는 사례이기도 하다. 최근 수개월 동안 미국 의회 대표단은 아이슬란드, 그린란드, 캐나다, 노르웨이 등 북극 및 북대서양 동맹국들을 잇달아 방문하며, 안보·인프라·해양 감시 분야에서 지역 국가들과의 협력 강화를 추진하고 있다.

이번 상원 외교위원회 통과는 입법 절차에서 중요한 진전으로 평가된다. 다만 법률로 제정되기 위해서는 앞으로 상원 본회의와 하원에서 각각 통과한 뒤 대통령의 서명을 받아야 한다. 또한 상원 외교위원회 통과만으로 본회의 상정이 보장되는 것은 아니며, 법안의 상정 여부와 시기는 상원 지도부가 결정하게 된다.

북극권 국가 정책



글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.canada.ca/en/department-national-defence/news/2026/06/canadaaustralia-partnership-on-arctic-over-the-horizon-radar.html>

출처2: <https://www.minister.defence.gov.au/media-releases/2026-06-22/australia-canada-sign-landmark-agreement-over-horizon-radar-export>

출처3: <https://www.canada.ca/en/defence-investment-agency/news/2026/06/canada-advances-arctic-defence-on-over-the-horizon-radar-capability-through-partnership-with-australia.html>

출처4: <https://en.highnorthnews.com/politics/australia-canada-sign-25-billion-arctic-radar-deal-as-ottawa-accelerates-norad-modernization/1114335>

캐나다, 호주와 25억 달러 규모 북극 감시 레이더 계약 (2026.6.22.)

6월 22일 캐나다 정부는 북극 방위 역량 강화와 북미항공우주방위사령부(NORAD)의 현대화 사업을 추진하기 위해 호주 정부 및 BAE 시스템즈 오스트레일리아와 북극 초수평선 레이더(Arctic Over-the-Horizon Radar, A-OTHR)를 도입하는 협정을 체결했다. 이 협정을 통해 캐나다는 호주가 보유한 초수평선 레이더(OTHR) 기술을 도입해 북극과 북부 접근로에 대한 장거리 조기경보 능력을 확보할 계획이다. 이번 협정은 A-OTHR 업을 계획 단계에서 실제 구축 단계로 전환하는 계기가 됐으며, BAE 시스템즈 오스트레일리아는 산업 파트너로 사업 수행을 지원한다.

이번 계약은 호주 역사상 최대 규모의 방산 수출로 평가된다. 호주 정부는 계약 규모를 25억 달러로 발표했는데, 이 사업이 호주의 세계적인 OTHR 기술과 캐나다의 북극 방위 수요를 결합하는 전략적 협력이라고 설명했다. 또한 양국은 OTHR 역량 발전을 위한 공동 연구개발(R&D) 추진 기반을 마련했으며, 상호 이익을 위한 기술협력을 지속하기로 했다. 아울러 캐나다 정부는 BAE 시스템즈 오스트레일리아와 산업·기술 혜택(Industrial and Technological Benefits, ITB) 협정을 체결해 사업 수행 과정에서 캐나다 산업이 최대한 참여하도록 했다.

캐나다가 도입하는 A-OTHR는 호주가 장기간 운영하며 기술과 경험을 축적해 온 진달리 작전 레이더 네트워크(Jindalee Operational Radar Network, JORN)를 기반으로 하는 북극 지역 중심의 초수평선 레이더 체계이다. 초수평선 레이더는 고주파 전자기파를 전리층에 반사·굴절시켜 일반 레이더의 탐지 범위를 넘어 최대 3,000km(1,864마일) 및 수천 킬로미터 밖의 항공기나 선박·미사일을 탐지할 수 있다. 캐나다 정부는 A-OTHR가 북극 및 북부 지역을 통해 접근하는 위협을 보다 이른 시점에 탐지하고, 추적함으로써 상황인식과 의사결정 시간을 크게 향상시킬 것으로 기대하고 있다.

한편, A-OTHR는 캐나다의 북미항공우주방위사령부(NORAD) 현대화 계획을 구성하는 핵심 사업이다. 캐나다 정부가 2022년 발표한 향후 20년간 386억 캐나다 달러 규모의 NORAD 현대화 계획에 포함돼 있다. 캐나다 정부는 A-OTHR 프로그램 전체에 60억 캐나다 달러 이상을 투자할 계획이며, 이 가운데 25억 달러는 레이더 체계 자체의 조달 비용이다. 나머지 예산은 기반시설

북극권 국가 정책



구축, 설치, 시스템 통합 및 기타 사업 수행 비용에 투입된다. BAE 시스템즈 오스트레일리아는 2026년 7월 1일부터 사업에 착수하는데, 캐나다는 2029년 12월까지 초기 운용 능력(Initial Operational Capability, IOC)을 확보한다는 방침이다.

캐나다 정부는 이번 사업이 단순한 레이더 도입을 넘어 북극 전역에 대한 통합 감시체계 구축의 핵심이라고 설명했다. 스티븐 퓨어(Stephen Fuhr) 캐나다 국방조달 담당 국무장관은 새로운 감시체계가 캐나다와 북미에 접근하는 위협을 보다 조기에 탐지할 수 있도록 지원하는 한편, 캐나다군과 NORAD의 대응 역량을 강화할 것이라고 밝혔다. 호주의 리처드 말스(Richard Marles) 국방장관 역시 이번 협정이 양국의 전략적 이해관계를 반영하는 사업이며, 북미와 인도-태평양 지역의 공동 안보에도 기여할 것이라고 평가했다.

캐나다는 A-OTHR와 별도로 캐나다 북극 제도(Canadian Arctic Archipelago)와 최북단 접근로를 감시하기 위한 P-OTHR(Polar Over-the-Horizon Radar) 사업도 추진하고 있다. 이에 따라 A-OTHR가 캐나다와 미국 국경에서 북쪽으로 이어지는 광범위한 지역을 담당하고, P-OTHR는 보다 북쪽의 북극 접근로를 감시하는 형태의 다층 감시체계가 구축될 전망이다. 이번 협정은 캐나다가 북극 주권 강화와 NORAD 현대화를 동시에 추진하는 과정에서 호주와의 방산·기술 협력을 본격화했다는 점에서 의미가 있는 것으로 평가된다.

북극권 국가 정책



글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처: <https://en.highnorthnews.com/politics/finland-and-sweden-deepen-arctic-defense-cooperation/1113781>

핀란드-스웨덴, 북극 방위 협력 강화 (2026.6.17.)

핀란드와 스웨덴은 북극 및 아북극(sub-Arctic) 환경에서 운용하기 위해 특별히 설계된 방산기업 파트리아(Patria)의 궤도형 장갑 병력수송 차량(TrackX)의 공동 조달과 추가 개발에 합의하는 등 방산 협력을 한층 강화했다.

핀란드 국방부와 스웨덴 국방 물자청은 ‘공동 북극 기동성(Common Arctic Mobility, CAM)’으로 불리는 이행약정을 체결했다. 이 약정은 양국이 향후 도입을 검토하는 과정에서 정보 공유와 협력을 추진하기 위한 기본 틀을 마련한 것으로 평가된다.

이번 합의는 험준한 지형과 장거리 이동, 극한 기후 등 특수한 작전상 제약이 존재하는 북극에서의 군사 기동성에 대해 북유럽 나토 회원국들이 더욱 큰 관심을 기울이고 있음을 보여준다. 이번 약정에 따라 스웨덴은 자국 군의 시험·평가를 위해 TrackX 차량 5대를 우선 도입할 예정이다. 양국은 요구조건, 기술, 장비, 소프트웨어, 정비 및 운용 경험 등에 관한 정보를 상호 공유하게 된다.

핀란드 방산기업 파트리아가 개발한 2궤도 차량(two-track vehicle)은 북부 핀란드와 스웨덴, 노르웨이에서 흔히 볼 수 있는 설원, 습지, 산림 등 험난한 지형에서 최대 10명의 병력을 수송할 수 있도록 설계됐다. 파트리아는 이 차량이 대형 굴절식 궤도차량이 갖는 높은 기동성의 장점을 유지하면서도 구조적 복잡성을 낮추고, 병력 탑승 공간은 더욱 넓게 확보한 것이 특징이라고 설명했다.

이번 사업은 나토가 북극 대비태세를 갈수록 강조하는 가운데 추진되고 있다. 6월 11일, 브뤼셀에서 마르크 뤼터(Mark Rutte) 나토 사무총장은 요나스 가르 스토레(Jonas Gahr Støre) 노르웨이 총리와의 회담 자리에서 “북극과 하이노스(High North)는 우리의 안보에 있어 전략적 중요성이 점차 커지고 있다”고 밝혔다.

6월 6일, 스웨덴은 핀란드에 배치되는 나토 전방 지상군(Forward Land Forces)의 주도국 역할을 공식적으로 맡았다. 이 다국적 부대는 하이노스와 나토 북동부 전선에서 억제력과 방위태세를 강화하기 위한 목적으로 운용된다.

북극권 국가 정책



핀란드

핀란드와 스웨덴은 방위 협정(Finnish-Swedish Defence Cooperation, 핀란드-스웨덴 방위협력, FISE) 체계를 통해 오랫동안 양자 국방협력을 이어왔다. 이번 TrackX 협력은 양국이 각각 2023년과 2024년에 나토에 가입한 이후 추진된 공동 전력개발 사업 가운데 가장 가시적인 사례 중 하나로 평가된다.

또한 이번 합의는 상호운용성과 공급망 안정성을 높이기 위해 최근 추진된 일련의 공동조달 및 방산협력의 연장선에 있다. 2025년 11월 핀란드와 스웨덴은 핀란드 기업 비티움(Bittium)과 전술 지휘통제체계 및 공동 제품개발을 위한 10년 장기 기본협정을 체결했다.

양국은 최근 수년간 군용 통신장비와 탄약도 공동으로 주문해 왔는데, 노르웨이와 다른 북유럽 국가들이 참여하는 다국적 CV90 보병 전투차량 사업과 역내 탄약협력 협정 등 보다 폭 넓은 북유럽 공동조달 사업에도 참여하고 있다.

국방 관계자들은 TrackX 사업이 향후 단순한 공동 조달을 넘어 북극 지상 기동을 위한 북유럽 공동 전력으로 발전할 가능성이 있다고 보고 있다. 이는 북극과 하이노스의 전략적 중요성이 점차 커지는 안보환경에 나토가 대응하는 과정에서, 스칸디나비아 북부 전역의 작전을 지원하는 역할을 하게 될 것으로 전망된다.

〈그림〉 파트리아, 2궤도형 TRACKX 차량



자료: Patria

북극권 국가 정책



노르웨이

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.reuters.com/world/europe/norway-open-consulate-greenland-supporting-arctic-strategy-2026-06-19/>

출처2: <https://en.highnorthnews.com/politics/norway-to-open-consulate-general-in-greenland/1114416>

출처3: <https://www.internazionale.it/ultime-notizie-reuters/2026/06/19/norway-to-open-a-consulate-in-greenland-supporting-arctic-strategy>

그린란드 누크에 노르웨이 총영사관 개설 (2026.6.23.)

노르웨이 정부가 그린란드 수도 누크(Nuuk)에 외교 업무를 담당하는 총영사관을 개설하기로 했다. 요나스 가르 스토레(Jonas Gahr Støre) 노르웨이 총리는 6월 19일 총영사관 설치 계획을 발표하면서, 극북 지역(High North)이 여전히 노르웨이의 가장 중요한 전략적 우선순위이며 북극이 국제정치와 안보에서 차지하는 중요성도 갈수록 커지고 있다고 밝혔다. 노르웨이 정부는 누크 총영사관을 통해 그린란드와의 정치적 접촉을 강화하고, 역내 공동 관심 분야에서 실질적인 협력을 확대한다는 계획이다.

이번에 설치되는 총영사관은 노르웨이에서 파견되는 외교관이 총영사로써 책임을 맡는다. 그린란드가 덴마크 왕국에 속한 자치 지역이라는 점을 고려해, 누크 총영사관은 코펜하겐 주재 노르웨이 대사관 산하에 편제될 예정이다. 노르웨이는 1986년부터 누크에서 명예 총영사관 제도를 운영해 왔지만, 명예 총영사관은 현지인이 명예직으로 수행하는 방식이었다. 이번 결정은 상주 외교관이 근무하는 정식 총영사관으로 외교대표부의 수준을 높인다는 점에서 기존 체제와 구별된다.

에스펜 바르트 아이데(Espen Barth Eide) 노르웨이 외교부 장관은 총영사관 설치를 통해 그린란드 정부뿐 아니라 현지 기업과 시민사회와도 더욱 긴밀한 관계를 구축할 수 있을 것으로 기대한다고 밝혔다. 양측이 이미 공통의 이해관계를 형성하고 있는 주요 협력 분야로는 수산업, 해양 분야, 원주민 관련 사안 등이 제시됐다. 노르웨이는 이들 기존 분야의 협력을 강화하는 한편, 총영사관을 기반으로 향후 새로운 협력 분야도 발굴할 계획이다.

노르웨이 정부는 총영사관 설치 결정을 그린란드 및 덴마크 정부와 사전에 공유했다. 아이데 외교부 장관은 그린란드의 외교·통상 담당 각료와 덴마크 외교부 장관에게 관련 내용을 전달했으며, 양측 모두 노르웨이의 결정을 긍정적으로 받아들였다고 설명했다. 현재 누크에는 캐나다, 프랑스, 아이슬란드, 미국 및 유럽연합(EU)의 대표부가 설치돼 있다. 노르웨이 정부는 주요 북극 및 서방 국가들이 현지 외교 거점을 확대하고 있는 상황에서 노르웨이라도 누크에 상주할 필요가 있다는 입장이다.

북극권 국가 산업·경제



이번 결정은 최근 그린란드를 둘러싼 국제사회의 전략적 관심이 크게 높아지는 가운데 발표됐다. 도널드 트럼프 미국 대통령이 덴마크 왕국의 자치지역인 그린란드를 미국이 획득하거나 통제해야 한다는 주장을 제기하면서 미국과 유럽의 북대서양조약기구(NATO) 회원국 간 관계에도 긴장이 발생했다. 이러한 상황에서 프랑스는 2026년 초 그린란드에 영사관을 개설했으며, 미국도 기존 누크 영사관을 더 큰 시설로 이전했다.

노르웨이의 누크 총영사관 설치에 안보 문제에만 초점을 맞춘 조치라기보다, 변화하는 북극 정세에 대응해 그린란드와의 정치·경제·사회적 관계를 상시적으로 관리하기 위한 외교적 기반을 강화하는 조치로 볼 수 있다. 스토틀레 총리는 총영사관이 그린란드와의 정치적 접촉뿐 아니라 역내 공통 관심사에 관한 협력을 강화할 것이라고 강조했다.

특히 노르웨이와 그린란드는 모두 북극 해양환경과 수산자원에 크게 의존하고 있으며, 해양산업과 북극지역 공동체가 국가 및 지역 발전에서 중요한 위치를 차지한다. 이에 따라 누크 총영사관은 정부 간 협의뿐 아니라 수산업, 해양활동 및 원주민 문제 등 현장 중심의 협력을 촉진하는 연결 창구로 기능할 것으로 예상된다. 총영사관이 현지 정부, 산업계 및 시민사회와 직접 접촉하게 된다는 노르웨이 정부의 설명도 이러한 방향을 뒷받침한다.

아울러 이번 조치는 그린란드의 외교적 중요성이 북미와 유럽을 연결하는 지리적 위치, 북극 안보환경 변화, 자원 및 해양 문제 등이 결합되면서 한층 커지고 있음을 보여주는 사례라 할 수 있다.

노르웨이는 북극을 국가 전략의 최우선 지역으로 규정해 온 만큼, 누크 총영사관을 단순한 영사업무 기관이 아니라 그린란드와의 장기적 협력을 뒷받침하는 상주 외교 거점으로 활용할 것으로 보인다. 기존 명예 총영사관을 정식 총영사관으로 전환하는 이번 조치는 북극 외교의 중심축 중 하나로 부상한 그린란드에 대한 노르웨이의 관심 수준을 제도적으로 높였다는 데 의미가 있다.

북극권 국가 산업·경제



러시아

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://tass.ru/ekonomika/27782151>

로사톰 네드라, 추코트카 금광 개발 투자기업 지위 획득 (2026.6.17.)

러시아 국영 원자력공사 로사톰(Rosatom)의 광물자원 개발 자회사인 로사톰 네드라(Rosatom Nedra)가 추진하는 추코트카 금광 개발 프로젝트가 러시아 북극권(А 3 P Ф, Arctic Zone of the Russian Federation) 투자기업(레지던트) 지위를 획득했다. 러시아 북극권 투자기업은 북극 지역 투자 활성화를 위해 도입된 제도로, 등록 기업은 법인세·재산세 감면과 사회보험료 인하, 행정절차 간소화 등 다양한 지원을 받을 수 있다.

로사톰 네드라는 ‘엘콘 광산·제련복합기업(JSC Elkon Mining and Metallurgical Combine)’ 자회사인 ‘추코트카 광산·제련복합기업-소비노예(JSC ChGMK-Sovinoe)’가 러시아 북극권 투자기업으로 공식 등록됐다면서 “투자활동 수행에 관한 협약은 6월 15일 극동·북극개발공사(Corporation for the Development of the Far East and the Arctic)와 체결됐다”고 밝혔다. 엘콘 광산·제련복합기업(Elkon GOK)은 로사톰 광산사업부 산하 기업으로, 야쿠티야와 추코트카에서 금과 우라늄 등 전략 광물 개발을 담당하고 있다. 엘콘 광산·제련복합기업은 로사톰 광산사업부 산하 기업으로, 야쿠티야와 추코트카 지역의 광산 자산을 보유하고 있으며, 500톤 이상의 금 자원 잠재력을 확보하고 있다.

이번 프로젝트는 2030년까지 현대적인 전 주기(full-cycle) 금광 개발 기업을 설립하는 것을 목표로 하며, 총 투자 규모는 120억 루블(약 1억 5,000만 달러, USD)이 소요될 예정이다. 생산이 본격적으로 시작되면 500개 이상의 신규 일자리가 창출되고, 추코트카 지역의 사회·경제 발전에도 긍정적인 효과를 가져올 것으로 기대된다. 또한, 이번 프로젝트는 첨단 생산기술과 환경보호 기술을 적용한 현대적 고기술 광산 개발 단지를 조성하는 것을 목표로 하고 있다.

해당 사업은 추코트카 금광 산업 발전뿐만 아니라 해당 지역 개발에 필요한 기반시설 확충에도 기여할 전망이다. 앞서 추코트카 자치구 정부와 로사톰 네드라는 광산 개발과 지역 발전을 지원하기 위해 도로 및 전력 인프라를 구축하는 내용의 협약을 체결한 바 있다.

야쿠티야 광업 클러스터에는 세베르노예(Severnoye) 및 유즈나야 존(Zona Yuzhnaya) 금·우라늄 광상이 포함되어 있다. 추코트카 클러스터

북극권 국가
산업·경제

는 현재 개발 중인 소비노예(Sovinoe) 광상과 도르(Dor) 및 리베엠(Ryveyemskoye) 광구로 구성된다. 소비노예 광상은 소련 해체 이후 발견된 추코트카 최대 규모의 금광으로, 러시아가 북극권 광물자원 개발을 확대하는 과정에서 전략적 가치가 높은 광산으로 평가받고 있다.

* 아쿠티야 광업 클러스터는 세계적인 규모의 엘콘 우라늄 광구를 중심으로 한 로사툼의 전략 광산 개발 거점으로, 우라늄과 금을 함께 생산할 수 있는 복합 광상이 집중되어 있음

러시아는 2020년 「러시아 북극권 국가지원법」을 시행한 이후 북극권 투자기업(АЗРФ) 제도를 운영하고 있다. 투자기업으로 등록되면 법인세·재산세 감면, 사회보험료 인하, 행정절차 간소화 등 다양한 인센티브를 받을 수 있어 북극 지역 개발을 촉진하는 핵심 정책 수단으로 활용되고 있다. 따라서, 로사툼 네드라(Rosatom Nedra)가 북극권 투자기업 지위를 획득함에 따라 북극 지역 투자자를 대상으로 제공되는 세제 감면과 각종 지원 혜택을 활용해 사업을 추진할 수 있게 된다.

한편, 로시톰은 원자력 발전과 핵연료 공급을 담당하는 러시아 최대 국영기업이자 북극 개발을 주도하는 핵심 기관이다. 원자력 사업 외에도 광산사업 부문을 통해 우라늄, 금, 희토류, 리튬 등 전략광물의 탐사·채굴·가공 사업을 수행하고 있으며, 아쿠티야와 추코트카 등 북극권에 대규모 광산 자산을 보유하고 있다. 특히 최근에는 광물 개발과 함께 도로·항만·전력 등 기반시설을 동시에 구축하는 방식으로 북극 지역 개발을 확대하고 있는데, 이는 러시아 정부의 북극 개발 및 전략광물 공급망 강화 정책과 연계되어 추진되고 있다.

〈그림〉 추코트카 자치구 금광 매장지 및 소비노예 금광 위치



자료: <https://zolteh.ru/regions/otkrytie-zolota-chukotki/>

북극권 국가 산업·경제



러시아

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://arctic-russia.ru/news/v-sankt-peterburge-startoval-vs-erossiyskiy-proekt-studotryadov-arktika/>

조선 인력 양성 사업 ‘아르크티카’ 본격 시작… 원자력 쇄빙선 건조 현장에 학생 투입 (2026.6.17.)

러시아 통합조선공사(OSK) 산하 상트 페테르부르크 조선소에서 전국 대학생 생산인력단 노동 프로젝트 ‘아르크티카(Arktika)’가 시작됐다. 이 프로젝트를 주관하는 러시아 학생취업지원단(Russian Student Brigades, RSO) 아르한겔스크 지역본부는 “러시아 학생취업지원단 프로젝트 ‘아르크티카’가 오는 8월 15일까지 통합조선공사 산하 조선소에서 진행된다”면서 “아르한겔스크 학생 취업지원단이 프로젝트를 운영하며, 러시아 8개 지역에서 선발된 115명의 학생이 참여한다”고 밝혔다.

2024년부터 러시아 학생취업지원단과 북부 생산연합(SPO) ‘아르크티카’가 이 프로젝트를 공동으로 운영하고 있다. 지금까지 450명 이상의 대학생이 러시아 주요 조선소에서 현장 실무를 경험했으며, 상당수는 프로젝트 종료 후 북부 생산연합 ‘아르크티카’에 정식 취업했다.

참가 학생들은 상트 페테르부르크 조선소 생산팀에 배치되어 선박 전기 설비 기사(Ship Electrician) 직무에 필요한 실무 능력을 익히게 된다. 이들은 건조 중인 선박과 군함에서 케이블 트레이 설치, 전기설비 장착, 전기 시스템 시험 및 시운전 등을 수행하며, 특히 원자력 쇄빙선 ‘추코트카(Chukotka)’ 건조 작업에도 참여할 예정이다. 프로젝트 종료 후 우수 참가자들에게는 북부 생산연합 아르크티카와 기타 통합조선공사 산하 기업에 취업할 수 있는 기회가 제공될 예정이다.

아르한겔스크 학생취업지원단 지역본부장 예고르 이바노프는 “우리 학생들은 이미 조선소 현장에서 우수한 역량을 입증해 왔으며, 전국 각지에서 온 참가자들의 활동을 조율하고 있다”면서 “이번 프로젝트가 학생들에게 전문적인 현장 경험을 제공하는 동시에 러시아 조선산업의 인력 기반을 강화하는 계기가 될 것으로 기대한다”고 말했다.

한편, 러시아 정부는 청년 노동운동 활성화를 국가 프로젝트 ‘청년과 어린이(Youth and Children)’의 주요 과제로 추진하고 있다. 러시아 학생인력단은 러시아 최대 규모의 청년 노동단체로, 아르한겔스크 지역에서는 1966년 이후 누적 13만 5,000명 이상이 활동에 참여했다.

북극권 국가 산업·경제



러시아

사베타항 3구역 빙해 항행 제한 해제… Arc4 이상 선박 자력 운항 허용 (2026.6.29.)

러시아 야말반도에 위치한 사베타(Sabetta)항에서 6월 29일부터 제3구역의 빙해 항행 제한이 해제됐다. 러시아 서부 북극항만청은 항만장의 행정명령에 따라 6월 29일부터 사베타항과 항만 접근 해역 제3구역에 적용되던 빙해 항행 제한을 해제했다고 밝혔다. 이번 조치로 여름철 해빙 감소에 따른 항행 여건이 일부 개선됐다. 사베타항은 러시아 야말 LNG 프로젝트의 핵심 수출항이자 북극항로 서부 구간의 주요 거점이다. 이번 조치에 따르면, 러시아 북부기상수문청(FSBI Northern UGMS)이 제공한 해빙 두께 예보와 사베타항 및 접근 수역의 실제 해빙 상태를 종합적으로 검토한 결과를 기반으로 선박의 내빙등급에 따라 자력항행, 쇄빙선 호위 항행 또는 항행 금지 여부를 결정한다.

특히 이번 조치는 여름철 해빙 감소에 따라 제3구역의 빙해 항행 제한이 해제된 것으로, 사베타항의 항행 여건이 일부 개선됐음을 의미한다. 다만 제1·2구역에서는 여전히 Arc4 이상 내빙선만 쇄빙선 지원 없이 운항할 수 있어 일반 상선의 자유로운 운항이 가능해진 것은 아니다. 해당 명령에 따르면 제1·2구역에서는 Arc4 등급 이상의 선박이 쇄빙선 지원 없이 자력 항해할 수 있다. Ice3 등급 선박은 쇄빙선의 호위를 받아야만, 항해가 가능하며, 내빙 성능이 없는 선박과 Ice1·Ice2 등급 선박, 예인선-바지선 선대는 여전히 빙해 항해가 금지된다.

* Arc 등급은 러시아 선급(Russian Maritime Register of Shipping, RMRS)의 북극항 해역 고내빙선 등급으로 Arc4~Arc9까지 있으며 숫자가 높을수록 더 강한 얼음을 통과할 수 있음. Ice 등급은 일반 상선을 위한 기본 내빙등급으로 북극 심해보다 얇은 결빙 해역 운항을 위한 등급임

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://portnews.ru/news/392007/>

북극권 국가
산업·경제

덴마크

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://gcaptain.com/denmarks-fayard-shipyard-remains-last-eu-lifeline-for-russias-yamal-lng-fleet-as-sanctions-clock-ticks-down/>

출처2: <https://lansinginstitute.org/2026/06/02/denmarks-sanctions-loophole-how-fayard-helps-sustain-russias-arctic-lng-fleet/>

출처3: <https://www.ft.com/content/945c6085-e14a-4acb-8e41-3986e7486480?syn-25a6b1a6=1>

파야드 조선소, 러 야말 LNG 운반선 정비 작업 여전히 수행
(2026.6.2.)

유럽연합(EU)이 러시아산 액화천연가스와 관련한 제재를 단계적으로 강화하는 가운데, 덴마크 오덴세(Odense)의 파야드(Fayard) 조선소가 러시아 야말(Yamal) LNG 프로젝트에 투입되는 Arc7급 쇠빙 LNG 운반선의 정비를 계속 수행하는 것으로 나타났다. 사실상 이 선박을 정비하는 유럽연합(EU)의 마지막 조선소로 남아 있는 셈이다. 해운 전문매체 지캡틴(gCaptain)은 파야드가 최소 2026년 여름까지 러시아 북극 LNG 운송선의 핵심 정비 거점 역할을 이어갈 것으로 전망했다.

파야드는 덴마크 오덴세에 위치한 대형 선박 수리·정비업체이다. 독일 비정부기구 우르게발트(Urgewald)에 따르면, Arc7급 운반선이 약 3년 주기로 대규모 정비를 받는다는 과거 운항 패턴 분석 결과, 2026년 중 최대 6척의 Arc7급 쇠빙 LNG 운반선이 파야드에서 드라이도크 정비를 받을 것으로 예상된다. 또한 파야드는 2025년 야말 LNG 프로젝트에 투입된 Arc7급 운반선 5척을 정비한 것으로 알려졌다.

현재 야말 LNG 프로젝트에는 모두 15척의 Arc7급 쇠빙 LNG 운반선이 운항하고 있다. Arc7급 선박은 두꺼운 북극 해빙에서도 독자적으로 항해할 수 있도록 설계된 특수 쇠빙 LNG 운반선이다. 이 선박은 러시아 야말 반도에서 생산된 LNG를 유럽 등 주요 시장으로 운송하는 핵심 수단이다.

이 선박은 특수한 쇠빙 성능을 갖춘 만큼 일반 조선소가 아닌 전문 드라이도크 시설에서 정비를 받아야 한다. 그러나 이 선박을 수용할 수 있는 유럽 내 조선소는 매우 제한적이다. 네덜란드 다멘 조선그룹(Damen Shipyards Group)이 프랑스 브레스트(Brest) 조선소에서 Arc7급 선박 정비를 중단한 이후, 파야드는 이 선박을 계속 정비하는 유럽연합 내 마지막 조선소가 됐다.

파야드는 현재 EU의 대러 에너지 정책과 제재를 지지한다는 입장이다. 그럼에도 유럽연합 집행위원회가 2027년까지 야말 LNG를 유럽의 에너지 공급에 필요한 자원으로 판단하고 있는 만큼, 유럽으로 LNG를 운송하는 특정 선박에 대해 해상 안전 확보와 EU의 에너지 공급 지원을 위해 정비 서비스를 제공하고 있다고 설명했다.

북극권 국가 산업·경제



반면, 덴마크 정부와 시민사회에서는 파야드의 사업을 둘러싼 비판이 이어지고 있다. 메테 프레데릭센(Mette Frederiksen) 덴마크 총리는 파야드가 러시아 아말 LNG 운반선을 계속 정비하는 것은 “전혀 이해할 수 없는 일(completely incomprehensible)”이라며 반드시 중단돼야 한다는 입장을 밝혔다.

더불어, 우르게발트와 시민단체들은 이 같은 정비가 단순한 선박 수리를 넘어 러시아 북극 LNG 수출 능력을 유지하는 데 기여한다고 주장했다. 이들은 Arc7 선단이 아말 LNG 프로젝트의 필수 물류 기반인 만큼, 유럽에서 이뤄지는 정비가 선단의 운용 기간을 연장하는 효과를 가져올 수 있다고 지적했다.

2027년 1월 1일부터 러시아에서 운항하는 LNG 운반선에 대한 EU의 해운 서비스 제한조치가 시행될 예정이다. 이에 따라 Arc7급 운반선에 대한 유럽 내 유지·보수 서비스도 원칙적으로 금지될 전망이다. 우르게발트는 이에 앞선 2026년 여름이 Arc7 선단이 유럽에서 대규모 정비를 받을 수 있는 사실상 마지막 기회가 될 수 있다고 평가했다.

한편, 아말 LNG 선대의 일부는 영국 글래스고에 본사를 둔 시피크 마리타임(Seapeak Maritime)이 관리하고 있으며, 그리스 해운기업 다이나가스(Dynagas)도 선대 운영에 참여하고 있다. 해운 정보지 지 캡틴은 2027년에 제재가 시행되면 이들 서방 운영사가 선박을 계속 관리할지 여부가 중요한 변수로 떠오를 수 있다고 전했다. 우르게발트는 향후 운영사들이 선박을 러시아 또는 아시아 기업에 매각하는 방안을 검토할 가능성도 제기했다.

미국의 비영리 민간 싱크탱크인 로버트 랜싱 연구소(Robert Lansing Institute)에 따르면, 파야드가 러시아 정부나 러시아 기업이 소유한 회사는 아닌 것으로 알려졌다. 이 연구소는 파야드가 안데르센(Andersen) 가문이 운영하는 덴마크 민간기업이며, 러시아 국가기관이나 러시아 올리가르히와 직접적인 소유 관계가 확인된 것은 아니라고 밝혔다. 또한 이번 사례는 러시아가 직접적인 영향력을 행사한 것이 아닌, 현행 제재의 적용 범위와 시행 시기의 공백에서 이뤄진 사례로 볼 수 있다고 분석했다.

아울러 이 연구소는 현행 제재가 특정 선박이나 기업의 제재 지정 여부에 집중돼 있어, 정비·기술지원·인증 등 러시아 북극 LNG 수출을 지원하는 서비스까지 충분히 규제하지 못하고 있다고 지적했다. 또 제재의 실효성을 높이기 위해서는 LNG 생산과 운송뿐 아니라 정비, 인증, 보험, 금융 및 기술지원 등 관련 서비스 전반을 모두 고려할 필요가 있다고 언급했다.

옵서버 국가 정책



일본

글 김주형 부연구위원
jhkim7664@kmi.re.kr

출처: https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/pressit_000001_03748.html

히로시마에서 제48차 남극조약 협의 당사국 회의 개최 (2026.5.21.)

〈그림〉 제48차 남극조약협의당사국회의(ATCM48)



자료: https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/pressit_000001_03748.html

5월 11일부터 21일까지 제48차 남극조약협의당사국회의(ATCM48)가 히로시마에서 개최되었다. 이번 회의에는 44개국과 관련 단체에서 400명 이상이 참석했다.

일본에서 이 회의가 열린 것은 1994년 이후 32년 만이다. 이번 회의에서는 우야마 히데키(宇山秀樹) 남극조약협의당사국회의 담당대사가 의장을 맡았다. 구니미쓰 아야노(国光文乃) 외무부대신은 인사말에서, 평화적 이용과 국제협력을 기본으로 하는 남극조약은 평화의 메시지를 계속 발신해 온 히로시마와 깊은 친화성이 있다고 밝혔다. 또한 남극 지역의 평화적 이용, 과학적 조사 활동, 환경보호를 위한 국제협력을 추진하겠다는 결의를 히로시마에서 세계에 보여주어야 한다고 강조했다. 아울러 환경보호의정서 부속서 VI의 조기 발효를 위해 각국이 해당 부속서를 조속히 체결할 것을 촉구했다.

이번 회의의 주요 성과는 다음과 같다.

옵서버 국가 정책



일본

남극 환경보호

남극특별보호구역(ASPAs) 2곳이 새로 지정되었다. 또한 모든 국가는 해빙 감소가 황제펭귄의 생존에 미치는 위험을 인식하고, 황제펭귄 보호를 우선 과제로 삼아 적절한 보호 방안을 계속 검토하기로 의견을 모았다. 이와 함께 환경보호위원회(Committee for Environmental Protection, CEP)와 남극해양생물자원보존위원회 과학위원회(SC-CAMLR)의 공동 워크숍도 열려, 남극의 기후 변화와 모니터링에 관한 논의가 이루어졌다.

투명성 제고

남극에서 이루어지는 각국의 활동에 대해 정보 교환이 중요하다는 점을 확인하고, 각국의 정보 공유를 촉진하는 내용의 결의가 채택되었다.

관광 관리 체계

남극 관광의 증가와 관광활동의 다양화에 대응하기 위해 규제·관리의 구체적인 방식과 모니터링 방법 등이 논의되었다. 각국은 회기 사이에도 관련 논의를 계속하기로 했다.

교육·홍보 워크숍

각국은 자국의 교육·홍보 활동을 소개했다. 또한 제5차 국제극지의 해(2032~2033년)를 앞두고 각국의 관련 활동에 대해 상시 의견을 교환할 수 있도록 온라인 포럼을 개설하기로 의견을 모았다.

협의당사국 자격

캐나다, 벨라루스, 튀르키예의 협의당사국 자격 신청에 대해, 남극 지역에서의 실질적인 과학연구 활동 등에 대한 평가를 바탕으로 논의가 이루어졌다. 각국은 앞으로도 과학적 관점에서 협의를 계속하기로 했다.

이 밖에도 회의장에서는 올해 남극관측 70주년을 맞은 국립극지연구소의 활동과 일본의 남극 환경보호 관련 노력을 소개하는 전시가 진행되었다.

옵서버 국가 정책



글: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처1: <https://japannews.yomiuri.co.jp/politics/politics-government/20260621-334026/>

출처2: <https://www.nippon.com/en/news/yjj2026062900787/>

일본, 지정학적 중요성 증대에 따라 북극정책 개정 추진 (2026.6.29.)

일본 정부가 2015년 북극 기본정책 수립 이후 처음으로 이를 개정하는 방안을 검토하고 있다고 북수의 소식통이 전했다. 일본이 북극 관측과 연구 분야에서 주도권을 확보하는 것이 이번 개정의 목표다.

다카이치 사나에(Takaichi Sanae) 총리는 6월 29일 정부 해양정책본부(Headquarters for Ocean Policy) 회의를 열고, 북극 지역의 중요성이 높아지고 있다고 밝혔다. 다카이치 총리는 이 자리에서 "지정학적 우려의 증가와 잠재적인 자원 및 항로를 고려할 때 북극의 중요성은 더욱 커지고 있다"라고 말했다. 또한 다카이치 총리는 해양정책 담당 국무상 아카마 지로(Akama Jiro)에게 북극정책 분야의 국제협력을 촉진하기 위한 정책 개정 작업을 추진하라고 지시했다. 개정된 정책은 2027회계연도부터 적용될 방침이다.

일본 정부는 중국과 러시아가 항로 확보와 자원 개발을 포함한 활동을 강화하면서 북극 지역이 국가안보 측면에서 점점 더 중요한 지역으로 부상하고 있다고 보고 있다. 이에 따라 미국을 비롯해 뜻을 같이하는 국가들과의 협력을 강화해 이러한 변화에 대응할 방침이다.

개정안에는 일본 해양연구개발기구(Japan Agency for Marine-Earth Science and Technology, JAMSTEC)의 북극 연구선 미라이 II(Mirai II)를 국제 공동연구 플랫폼으로 활용해 다른 나라 연구자들과의 공동연구를 촉진하는 방안이 담길 예정이다. 미라이 II는 이번 회계연도 중 취항할 예정이다. 일본은 이를 통해 북극 관측과 연구에서 주도적 역할을 수행함으로써 북극 관련 국제규범 형성에서 영향력을 확대하려 하고 있다.

북극 기본정책은 북극 개발, 연구, 관련 국제규범 수립에 대한 일본의 기여 방향을 규정한다. 각국이 북극항로 개발과 광물자원 확보를 둘러싸고 경쟁하는 가운데, 일본 전문가들은 작년부터 일본의 북극 활동 참여 확대를 위한 논의를 진전시켜 왔다.

미라이 II는 일본 최초의 쇄빙 기능을 갖춘 북극 연구선이다. 해빙(sea ice)의 형태와 두께를 측정하는 수중드론, 대기 상태를 관측하는 기구(balloon), 해수의 염분과 수온을 분석하는 채수장비 등을 갖추고 있다.

옵서버 국가 정책



이 연구선을 활용하면 해빙으로 가로막혀 있던 해역에서도 기상관측과 생태계 조사가 가능해져, 태풍이나 집중호우 등 이상기후 예측의 정확도를 높일 수 있을 것으로 기대된다.

현재 북극 연구개발 분야에서는 러시아가 앞서 있고, 서방 국가들은 뒤처져 있는 상황이라 미라이 II는 전 세계의 주목을 받고 있다. 이번 개정안에는 기상관측과 생태계 조사를 비롯해 일본이 과학연구 분야에서 세계를 선도하기 위한 지침이 강조될 것으로 보인다. 일본 정부는 외국인 연구자와 기술자들에게 이 연구선의 승선 기회를 제공하는 방안도 검토하고 있다고 이 소식통은 전했다.

다만, 일본의 현행 북극정책은 북극항로의 활용 가능성을 검토하는 수준에 그치고 있으며, 구체적인 방안은 담고 있지 않다. 개정될 정책에는 미라이 II를 활용해 북극항로 개발을 촉진하는 방안과 더불어, 미국 및 유럽 국가들과 협력해 안전한 항행을 위한 규범 수립에 기여하는 방안이 포함될 것으로 보인다. 북극항로 개발에는 안전성 확보와 수익성 확보 등 여러 과제가 남아 있다. 다만 이 항로가 실제로 개설될 경우 홋카이도(北海道)와 도호쿠(東北) 지역의 항만이 아시아 측 관문이 될 수 있다는 점에서, 재계는 큰 기대를 걸고 있다.

남극소식

중국, 「남극 활동 및 환경보호법」 제정 추진
(2026.6.24.)

중국이 남극 환경보호와 극지활동 관리를 강화하기 위해 「남극 활동 및 환경보호법(Antarctic Activities and Environmental Protection Law)」 제정을 추진하고 있다. 중국 전국인민대표대회(전인대) 상무위원회는 6월 24일 법안 초안을 2차 심의에 회부했다. 초안은 총 7장 57개 조문으로 구성되며, 남극 환경보호, 생물안보(Biosecurity), 관광활동, 비상대응체계 등을 포괄적으로 다룬다.

초안은 환경훼손 정도와 생태계 복원 난이도에 따라 법적 책임을 차등 부과하도록 규정했다. 폐기물 발생을 최소화하고 분리·처리할 의무도 명문화했으며, 이를 위반하면 1만 위안에서 최대 50만 위안의 벌금을 부과할 수 있도록 했다. 환경 사고 대응체계도 강화해, 남극 활동 주관기관은 사고 발생 시 즉시 대응조치를 취하고 관계 기관에 보고해야 하며, 관계 부처는 정보 공유와 협조 체계를 구축하도록 했다.

전인대 법제공작위원회 황하이화(Huang Haihua) 대변인은 “남극은 과학 연구, 환경보호, 기후변화 대응, 국제협력 및 인류 공동 이익을 위해 중요한 지역”이라며, 중국이 1983년 「남극조약」에 가입한 이후 평화적 이용과 환경보호 원칙을 지속적으로 준수해 왔다고 설명했다.

초안은 모든 남극 활동에서 환경보호를 기본 원칙으로 규정하고, 저탄소·친환경 활동을 장려하도록 했다. 특히 탄소 저감, 에너지 절약, 오염 방지 기술의 활용과 청정 에너지 사용 확대를 지원하도록 명시했다. 환경보호 분야에서는 남극 동·식물 보호, 폐기물 관리, 해양오염 방지, 보호구역 출입 관리, 환경 사고 대응을 각각 별도의 장으로 규정했다. 또한 외래종 반입을 원칙적으로 금지하고, 허가 없이 토착 생물을 포획하거나 교란하는 행위, 운석을 채취하는 행위 등을 금지함으로써 생물 안보 규정을 강화했다.

최근 늘어나고 있는 남극 관광에 대한 관리도 한층 엄격해진다. 관광사업자는 환경영향평가, 비상대응계획, 재정보증 및 보험 가입 증빙 등을 제출해야 허가를 받을 수 있으며, 관광객에게 적합한 장비와 안전조치를 제공해야 한다. 관광객 역시 남극조약협약당사국회의(Antarctic Treaty Consultative Meeting, ATCM)에서 채택한 환경 및 안전 규정을 준수해야 하고, 국가 연구 활동을

글: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

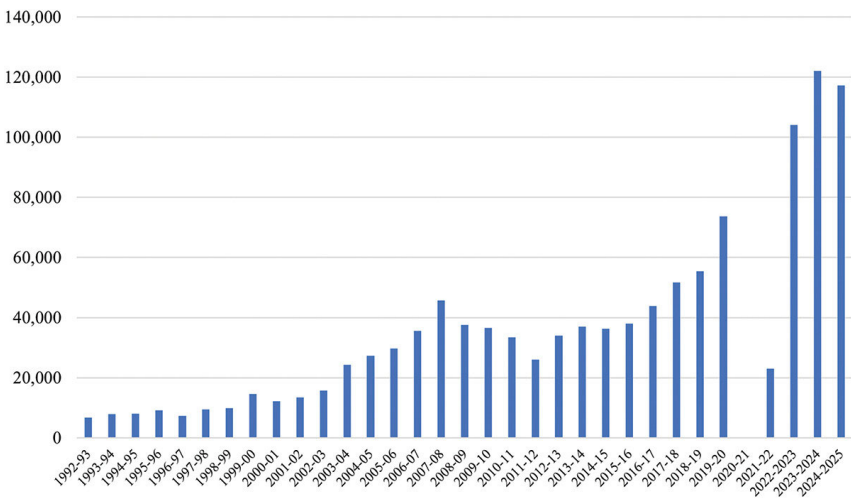
출처: http://www.china.org.cn/2026-06/24/content_118564359.shtml

남극소식

방해해서는 안 되며, 관광이 끝난 뒤에는 활동 결과를 보고해야 한다. 무허가 관광 활동에 대해서는 즉시 활동 중단과 남극 철수를 명령할 수 있으며, 불법 수익을 몰수하고, 최대 100만 위안의 벌금을 부과할 수 있다. 또한 최대 10년간 남극 활동 허가 신청을 제한할 수 있도록 규정했다.

이번 법안은 중국이 증가하는 극지 활동에 대응해 환경보호와 안전관리 기준을 국내법으로 구체화하려는 움직임으로 평가된다. 남극 환경보호 의무, 관광 관리, 생물 안보 규정을 체계적으로 법제화함으로써 국제 극지 거버넌스에서의 역할 확대를 뒷받침하려는 의도가 반영된 것으로 분석된다.

〈그림〉 1992~2025년까지의 남극 관광객 수 추이



* 2020~2021년은 코로나-19의 영향으로 산정 불가

자료: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/2154896X.2025.2609258#d1e167>

김엄지

실장/부연구위원

한국해양수산개발원
글로벌전략연구본부
극지전략연구실글: 김엄지 실장/부연구위원
umjikim@kmi.re.kr

Arctic Encounter Summit 2026: 변화하는 북극, 새로운 협력과 경쟁

1. 북극은 과학 협력의 공간을 넘어 전략 경쟁의 공간으로 전환 중

최근 가장 두드러진 변화는 북극을 바라보는 국제사회의 시각이 근본적으로 달라지고 있다는 점이다. 과거 북극은 기후변화 대응과 환경보호, 국제협력의 상징적 공간으로 인식되었다. 그러나 최근에는 공급망, 에너지, 해양 안보, 핵심 광물, 군사전략이 결합된 경제안보(Economic Security)의 공간으로 재정의되고 있다.

러시아는 제재 이후 중국과 인도 중심으로 북극 에너지 및 물류 협력을 확대하고 있으며, 중국 역시 북극을 장기적인 공급망 확보와 에너지 안보 차원에서 접근하고 있다. 이에 대응하여 미국과 나토는 북극을 새로운 전략 경쟁 지역으로 인식하고, 군사훈련과 감시체계를 확대하고 있다. 특히 베링해협은 단순한 해상교통로를 넘어 태평양과 북극해를 연결하는 핵심 전략 요충지로 부상하고 있으며, 기존 북대서양의 ‘그린란드-아이슬란드-영국 해협대(Greenland-Iceland-United Kingdom Gap, ‘GIUK 해상 통로’)와 유사한 전략적 관리 체계가 필요하다는 논의도 제기되었다.

다만 미국 역시 정책적 일관성을 확보하지 못하고 있다는 지적도 이어졌다. 북극대사 공석, 미국 해양대기청(NOAA) 예산 축소, 과학연구 지원 감소 등은 미국이 북극을 전략적으로 중요하게 인식하면서도 실제 정책 집행에서는 한계를 드러내고 있다는 평가로 이어졌다. 이는 북극 경쟁이 군사력만으로 결정되는 것이 아니라 과학, 산업, 정책이 함께 뒷받침되어야 함을 보여주는 사례라고 할 수 있다.

이번 Arctic Encounter Summit 2026 회의는 북극이 더 이상 ‘협력의 공간’과 ‘갈등의 공간’이라는 이분법으로 설명될 수 없으며, 협력과 경쟁이 동시에 진행되는 복합적인 지정학적 공간으로 전환되고 있음을 보여주었다.

2. 북극 인프라는 국가 전략 자산으로 진화 중

이번 회의에서는 북극 인프라에 대한 개념 역시 크게 변화하고 있음을 확인할 수 있었다. 과거에는 항만이나 도로 등 물리적 기반시설 구축에 초점이 맞춰졌다면, 현재는 과학·군사·산업이 동시에 활용하는 이중 용도(Dual-use) 인프라

극지의 창

구축이 핵심 전략으로 제시되고 있었다.

미국 북극연구위원회(USARC)가 추진 중인 ‘서부 알류산 이니셔티브(Western Aleutian Initiative)’는 이러한 변화를 대표적으로 보여준다. 아닥(Adak)과 아투(Attu)는 과거 군사기지였지만, 앞으로는 해양관측, 생태계 연구, 해저지도 작성, 지질관측 등을 수행하는 과학기지이자 전략 거점으로 활용하는 방안이 논의되고 있다. 즉 동일한 인프라가 과학연구와 안보를 동시에 지원하는 구조로 전환되고 있다.

산업계 역시 이중용도 인프라의 중요성을 강조하였다. 상선을 활용한 해양 데이터 수집은 항해 안전성과 운항 효율성을 높이는 동시에 군사 정보와 보험 산업에도 활용될 수 있으며, 풍력발전과 에너지 인프라도 군사적 활용 가능성을 함께 고려하여 설계되는 추세이다. 이러한 변화는 민간 기술과 공공 안보의 경계가 점차 사라지고 있음을 의미한다.

한편, 산업계는 북극 투자 확대를 위해서는 정부의 역할이 무엇보다 중요하다고 지적하였다. 현재 북극은 인프라 부족과 대체 수단이 부재하다는 리스크로 인해 민간기업이 독자적으로 투자하기 어려운 환경이다. 따라서 초기 정부 투자를 통해 민간 참여를 유도하고, 장기적으로 안정적인 투자 환경을 조성하는 것이 북극 개발의 핵심 과제로 제시되었다. 특히 지속가능한 북극 개발은 지역 주민의 경제적 참여를 확대하는 방향으로 추진되어야 하며, 원주민 공동체와 산업 발전을 동시에 고려하는 구조가 장기적인 성공의 핵심이라는 점도 강조되었다.

3. 북극항로의 경쟁력은 ‘거리’가 아닌 데이터가 결정

북극항로에 대한 논의에서도 기존의 단순한 거리 중심 접근에서 벗어나 보다 현실적인 평가가 이루어졌다. 참석자들은 북극항로가 글로벌 컨테이너 해운을 대체할 가능성은 제한적이라고 평가하였다. 북극 해운은 현재 전체 해운시장의 약 1% 수준에 불과하며, 운항 선박 역시 약 1,800척으로 글로벌 선대와 비교하면 매우 제한적인 규모이다.

특히 북서항로는 얇은 수심과 다년생 해빙으로 인해 운항 제약이 크며, 북극점 횡단항로 역시 연간 이용 가능 기간이 약 3개월 수준에 머물러 정기항로로 활용하기에는 현실적인 한계가 존재한다. 또한 대형 컨테이너선이 규모의 경제를 활용하는 남방항로와 비교하면, 소형 선박 중심의

극지의 창

북극항로는 화물 단위당 운송비 측면에서 경쟁력이 낮다는 분석도 제시되었다.

반면 북극 해운의 미래 경쟁력은 항로 자체보다 데이터 활용 능력에서 결정될 것이라는 점에는 폭넓은 공감대가 형성되었다. 위성 기반 해빙관측, 자동화된 환경 모니터링, 실시간 기상예측, 디지털 항행지원 시스템 등 데이터 기반 운항체계가 향후 북극 해운의 핵심 경쟁력이 될 것으로 전망되었다.

특히 연구선 중심의 제한적인 관측 체계에서 벗어나 상업 선박과 자동 관측 장비를 활용한 상시 데이터 수집 체계 구축이 필요하다는 의견이 제시되었다. 이는 향후 북극항로 경쟁이 항만 개발 경쟁이 아니라 데이터 플랫폼과 정보서비스 경쟁으로 전환될 가능성을 시사한다.

또한 향후 북극에서 가장 현실성이 높은 신규 인프라는 해상 항로보다 북극 횡단 해저케이블과 같은 디지털 연결망이라는 점도 인상적인 논의였다. 북극은 물류뿐 아니라 디지털 인프라의 전략 공간으로도 빠르게 변화하고 있음을 확인할 수 있었다.

4. 북극 거버넌스는 ‘다자협력’에서 ‘실용적 협력’으로 전환

이번 회의에서는 북극 거버넌스의 변화도 중요한 화두로 다루어졌다. 러·우 전쟁 이후, 북극이사회 활동이 위축되었음에도 불구하고, 북극이사회는 여전히 북극 협력의 핵심 플랫폼으로 기능하고 있다는 평가가 제시되었다. 워킹그룹을 중심으로 연구와 프로젝트는 지속되고 있으며, 공동성명 도출과 지역사회 중심의 실질적 성과 창출을 위한 노력도 이어지고 있다.

그러나 동시에 기존의 포괄적 다자협력 체계만으로는 변화하는 지정학적 환경에 대응하기 어렵다는 인식도 확산되고 있었다. 특정 의제와 이해관계를 중심으로 협력하는 소다자(minilateral) 협력이 확대되고 있으며, 산업계와 연구기관, 지방정부가 참여하는 보다 유연한 협력 방식이 증가하는 추세이다.

그린란드와 아이슬란드 사례 역시 이러한 변화를 보여준다. 그린란드는 자결권과 영토주권은 협상의 대상이 아니라는 원칙을 유지하면서도, 미국과의 안보 협력과 경제협력은 실용적으로 추진하고 있다. 또한 수산업 중심의 경제 구조를 다변화하기 위해 관광과 핵심광물 산업을 적극 육성하며 공급망의 핵심 파트너로 자리매김하려는 전략을 추진하고 있다.

극지의 창

이번 Arctic Encounter Summit은 북극이 단순한 기후변화의 최전선이 아니라 경제안보, 공급망, 에너지, 디지털 인프라, 지역사회 발전이 복합적으로 작동하는 전략 공간으로 빠르게 전환되고 있음을 보여주었다. 동시에 북극 거버넌스 역시 기존의 규범 중심 협력에서 벗어나 국가, 산업, 지역사회가 함께 참여하는 보다 실용적이고 유연한 협력 체계로 변화하고 있다는 점을 확인할 수 있었다. 이러한 변화는 향후 우리나라의 북극 정책 역시 경제성뿐 아니라 공급망 안정성, 데이터 기반 기술, 국제협력 네트워크를 함께 고려하는 종합적인 전략으로 발전할 필요가 있음을 시사한다.

5. 지역사회 주도형 경제모델로 지속가능한 개발 방안 모색 필요

알래스카 북서부 코체뷰(Kotzebue)를 방문하여 나나 지역 기업(NANA Regional Corporation)의 운영 사례를 살펴볼 수 있었다. NANA는 1971년 알래스카 원주민 정착법(ANCSA)에 따라 설립된 원주민 기업으로, 약 1만 5,000명의 이누피아트(Inupiat) 주주가 소유하고 운영하는 지역 기반 기업이다. 북극 개발을 논의하는 국제회의에서 실제 지역사회가 어떠한 방식으로 자원개발과 공동체 발전을 연결하고 있는지를 확인할 수 있었던 의미 있는 일정이었다. NANA는 약 220만 에이커에 달하는 토지의 지상권과 지하권을 관리하며, 건설, 물류, 시설관리, IT 등 다양한 산업을 운영하고 있다. 2025년 기준 약 32억 달러의 매출과 1만 5,000명 규모의 고용을 창출하고 있으며, 북극 지역에서 가장 성공적인 원주민 기업 가운데 하나로 평가받고 있다. 그러나 이러한 성과의 핵심은 단순한 기업 규모가 아니라 기업의 존재 목적에 있다. NANA는 이윤 극대화보다 주주의 삶의 질 향상과 지역사회의 지속가능성을 기업 운영의 최우선 가치로 두고 있었다.

대표적인 사례가 세계 최대 규모의 아연광산 가운데 하나인 레드독(Red Dog)이다. 광산 개발은 일반적으로 환경 훼손과 지역사회 갈등을 동반하는 경우가 많지만, NANA는 광산 운영 과정에서 원주민의 전통적인 수렵·어업·채집 활동을 최대한 보전하는 것을 원칙으로 삼고 있었다. 광산은 지역 고용 창출과 지방정부 재정 확보의 핵심 기반으로 기능하고 있으며, 향후 광산의 수명이 종료될 것으로 예상되는 상황에서도 단순히 생산량 확대가 아니라 지역경제의 지속가능성을 고려한 장기 전략을 함께 논의하고 있었다.

현장 방문을 통해 북극 지역이 여전히 기본적인 생활 인프라가 부족한

극지의 창

환경이라는 점도 확인할 수 있었다. 코체뷰를 비롯한 북서 알래스카 지역은 마을 간 도로망이 연결되어 있지 않아 소형 항공기와 선박, 스노우머신, 전지형 차량(ATV) 등이 주요 교통수단으로 활용되고 있었다. 이러한 환경에서 Northwest Arctic Leadership Team(NWALT)은 레드독 광산의 지속적인 운영뿐 아니라 학교 신축, 의료 및 환자 주거시설 확충, 위생 시설 개선, 주택 공급 확대 등을 2026년 핵심 과제로 제시하였다. 이는 북극 개발의 우선순위가 대규모 개발사업 자체보다 지역 주민의 삶의 질 향상과 공동체 유지에 있음을 보여주는 사례라고 할 수 있다.

이번 현지 방문은 북극의 지속가능한 발전이 단순히 자원개발이나 경제성 확보만으로 이루어질 수 없으며, 지역사회가 개발의 주체가 되고 개발의 성과가 다시 지역사회로 환원되는 선순환 구조가 구축되어야 한다는 점을 시사하였다.

특히 향후 북극 개발과 국제협력을 추진하는 과정에서도 원주민 공동체를 단순한 이해관계자가 아닌 핵심 파트너로 인식하고, 지역의 경제적 자립과 사회적 지속가능성을 함께 고려하는 접근이 중요하다는 점을 확인할 수 있었다.

6. 마무리하며

Arctic Encounter Summit 2026는 북극을 둘러싼 국제사회의 관심이 단순한 기후변화와 환경보호를 넘어 경제안보, 공급망, 에너지, 디지털 인프라, 지역사회 발전을 포괄하는 전략적 의제로 빠르게 확장되고 있음을 보여주었다. 특히 이번 회의에서는 북극을 둘러싼 경쟁이 군사력 중심의 전통적 안보를 넘어 과학기술, 데이터, 산업, 지역사회 역량까지 포함하는 종합적인 국가 경쟁력의 문제로 인식되고 있다는 점이 인상적이었다. 우리나라도 이러한 변화에 맞춰 북극을 단순한 물류 단축 항로나 경제적 기회의 대상으로 접근하기보다, 데이터 기반 해양기술, 친환경 해운, 공급망 협력, 북극 거버넌스 참여, 지역사회와의 협력을 포괄하는 종합적인 전략을 마련할 필요가 있다. 특히 우리나라가 강점을 보유한 조선·해운·디지털 기술과 국제협력 경험을 연계한다면, 북극의 지속가능한 발전에 실질적으로 기여하는 동시에 새로운 협력 기회를 창출할 수 있을 것으로 기대된다.

북극과 사람

글: 김주형 부연구위원
jhkim7664@kmi.re.kr

환경변화로 인해 새롭게 등장한 원주민 건강문제와 공동체 대응

■ 들어가며

북극은 흔히 해빙과 빙하, 야생동물, 기후변화와 자원개발을 중심으로 논의된다. 그러나 북극은 다양한 원주민과 지역 주민이 일상생활을 영위하는 삶의 공간이기도 하다. 북극이사회의 북극인간보건전문가그룹(Arctic Human Health Expert Group, AHHEG)은 이러한 관점에서 북극 주민의 건강과 웰빙을 다룬다. 이하에서는 AHHEG 중심으로 북극 원주민의 보건 관련 논의와 정책 동향을 정리한다.

■ 환경변화가 주민의 건강에 미치는 영향

북극이사회 지속가능발전실무그룹(SDWG) 산하에서 활동하는 AHHEG는 북극권 보건 전문가들의 협력체로, 북극 인간건강에 관한 전문적 자문을 제공하고 관련 사업과 연구 협력을 지원한다. 이 그룹은 건강을 단순한 질병의 유무가 아니라 환경·사회·문화·경제적 조건이 복합적으로 작용한 결과로 이해한다.

북극의 기후와 생태계 변화는 주민 건강에 직간접적인 영향을 미친다. 기온 상승과 해빙 변화는 이동과 수렵·어로 활동의 안전성을 저하시킬 수 있으며, 야생동물과 매개체의 분포 변화는 감염병 위험에도 영향을 줄 수 있다. 또한 영구동토층과 수질 환경의 변화, 자연재해와 이상기후의 증가는 식수·위생·주거 및 지역 기반시설의 안전 문제로 연결된다. 북극에서는 낮은 기온과 장기간의 어둠, 눈과 얼음, 제한된 기반시설로 인해 사고와 재난에 대한 대응이 쉽지 않으므로, 보건 대비체계 역시 지역의 거리와 기후 조건을 반영하여 설계될 필요가 있다.

특히 북극 원주민의 건강은 전통적인 식생활과 생계활동, 자연환경과 밀접하게 연결되어 있다. 야생동물과 어류는 영양 공급원인 동시에 가족과 공동체의 관계, 지식 전승, 문화적 정체성을 유지하는 기반이다. 따라서 환경오염이나 기후변화로 전통적인 식량의 안전성과 접근성이 악화되면 영양 문제뿐 아니라 공동체의 사회·문화적 안녕에도 영향을 미칠 수 있다.

북극과 사람

이러한 특성 때문에 북극 주민의 건강 문제는 인간의 신체만을 분리해 다루기 보다, 동물·식품·수질·생태계 변화와 함께 살펴보는 통합적인 접근이 요구된다.

■ 원격지역의 의료 접근성과 건강 격차

북극의 많은 공동체는 인구가 적고 정착지 간 거리가 멀어 병원과 전문 의료인력에 접근하기 어렵다. 악천후와 교통수단의 제한으로 환자 이송이 지연될 수 있다. 소규모 지역에서는 의료진과 장비를 상시 확보하기도 쉽지 않다. AHHEG는 이러한 상황에서 원격의료의 의료 접근성을 보완할 가능성이 있지만, 안정적인 통신 연결성과 지역 의료인력, 적절한 장비와 운영체계가 함께 마련되어야 한다고 지적한다. 이는 북극의 건강 격차가 의료시설의 수만이 아니라 통신·교통·인력·비용 등 생활 기반 전반과 연계된 문제임을 보여준다.

보건위기에 대비하는 과정에서도 지역사회의 참여가 중요하다. 북극이사회가 2025년 추진한 보건 대비 관련 논의에는 북극 지역사회와 시민사회, 각국 보건 관계자 등 80명 이상이 참여해 비상대응계획, 위험 완화와 재난 대응방안을 검토했다. 이 논의는 외부 기관이 표준화된 대응체계를 일방적으로 적용하기보다, 지역의 인프라와 인력, 전통지식, 실제 이동여건을 반영해야 한다는 점을 보여준다. 특히 고립된 지역에서는 중앙정부의 지원이 도착하기 전까지 지역 의료진과 주민조직이 초기 대응을 담당할 가능성이 높아, 공동체 단위의 교육과 훈련, 기관 간 연락망 구축이 중요하다.

■ 나오며

AHHEG의 활동은 북극의 지속가능성을 논의할 때 ‘사람의 건강’을 주변적 의제가 아니라 핵심 요소로 다뤄야 한다는 점을 보여준다. 북극 주민이 직면한 건강 문제는 기후변화, 환경오염, 원격성, 의료인력 부족, 사회·경제적 변화와 문화적 단절이 복합적으로 작용한 결과이다. 이에 따라 대응정책도 의료시설 확충에만 한정하지 않고, 통신과 교통 인프라, 식품과 환경의 안전성, 정신건강, 재난 대비, 지역 인력 양성을 포괄해야 한다.

북극과 사람

또한 연구와 정책 수립 과정에서 원주민과 지역 주민을 단순한 조사 대상이 아니라 지식과 경험을 보유한 협력 주체로 인정할 필요가 있다.

궁극적으로 건강한 북극을 만들기 위해서는 환경보호와 인간의 삶을 별개의 과제로 다루지 않는 접근이 요구된다. 북극의 변화가 주민의 일상과 건강에 미치는 영향을 지속적으로 관찰하고, 연구 결과를 지역사회가 활용할 수 있는 정책과 예방활동으로 전환해야 한다. 이와 함께 북극권 국가와 원주민 대표조직, 보건·환경기관 사이의 협력망을 강화하고, 지역별 문화와 생활 여건에 적합한 대응체계를 마련해야 한다. 이러한 사람 중심의 접근은 북극 주민의 건강 격차를 줄이는 동시에, 급변하는 환경에 대응하는 공동체의 회복력을 높이는 기반이다.

출처

<https://arctic-council.org/news/popular-documents>

<https://arctic-council.org/news/connectivity-a-lifeline-for-human-activities>

<https://oaarchive.arctic-council.org/server/api/core/bitstreams/08f2791c-5157-48f2-a340-917d1ec3cfd6/content>

<https://www.uarctic.org/news/2019/5/task-force-on-improved-connectivity-in-the-arctic-tfica-report-improving-connectivity-in-the-arctic>

https://www.international.gc.ca/world-monde/international_relations-relations_internationales/arctic-arctique/reykjavik-declaration-2021.aspx?lang=eng

<https://oaarchive.arctic-council.org/server/api/core/bitstreams/c373f440-367b-4a95-adda-6c6fbcc541fe/content>

<https://sdwg.org/what-we-do/projects/digitalization-of-the-linguistic-and-cultural-heritage-of-indigenous-peoples-of-the-arctic/>

<https://arctic-council.org/news/arctic-council-advances-resumption-of-project-level-work/>

<https://arctic-council.org/news/2026-arctic-council-update/>

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

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구정보 동향정보 세미나 KMI소식 KMI소개 고객센터 정보공개

구독 신청 | [ENGLISH](#) [Q](#) [f](#) [t](#) [in](#) [v](#) [u](#) [t](#)

동향정보

· 구독 신청

▶ 발간 간행물

- ▶ KMI 국제물류리뷰
- ▶ KMI 주간 해양시정포커스
- ▶ KMI 주간 주요수산물 수급리포트
- ▶ IMO 국제해사 정책동향
- ▶ 아시아오션리포트

▶ 국지해소식

- ▶ KMI 북방물류리포트
- ▶ KMI 동향분석
- ▶ 항만과 산업
- ▶ KMI 항만 서비스 지표
- ▶ 국제해양장사리포트
- ▶ 해양수산업 기업경쟁력조사
- ▶ KMI 인포그래픽
- ▶ KMI 북한 해양수산리뷰
- ▶ KMI 해운시황보고서
- ▶ Position Paper

· 중간 간행물

국지해소식

▶ 동향정보 발간 간행물 국지해소식

▶ 국지 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)	 