

극지해소식

No.163

31 Jul

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 한다희 051)797-4633 (dhhan@kmi.re.kr)
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

북극 소식

북극권 국가 정책

미국 미국, 관세율 하향 등 러시아 제재법 수정안 공개	2
미국 미국 해안경비대, 중국 북극 활동 감시·추적 강화	3
노르웨이, 아이슬란드 EU 북극 위성통신 프로그램 참여	4
아이슬란드 아이슬란드, 해양안보 파트너십에 공식 합류	5
그린란드 美 트럼프 대통령, 그린란드 지배권 확보 재론	7

북극권 국가 산업·경제

러시아 러시아 정부, 북부 지역 연료 공급 체계 개편 추진	8
러시아 무르만스크 해양수산업, 하역 효율·물류 운영 개선	10
러시아 토탈 에너지, Arctic LNG 2 지분 10% 노바텍 계열사로 이전 추진	11
핀란드 핀란드 조선소, 미국 해안경비대 첫 북극 안보 채빙선 건조작업 착수	12

읍서버 국가 정책

독일 독일·노르웨이 외무부 장관 회담, “북극 지역 러시아 군사력 증강 주시”	15
---	----

남극 소식

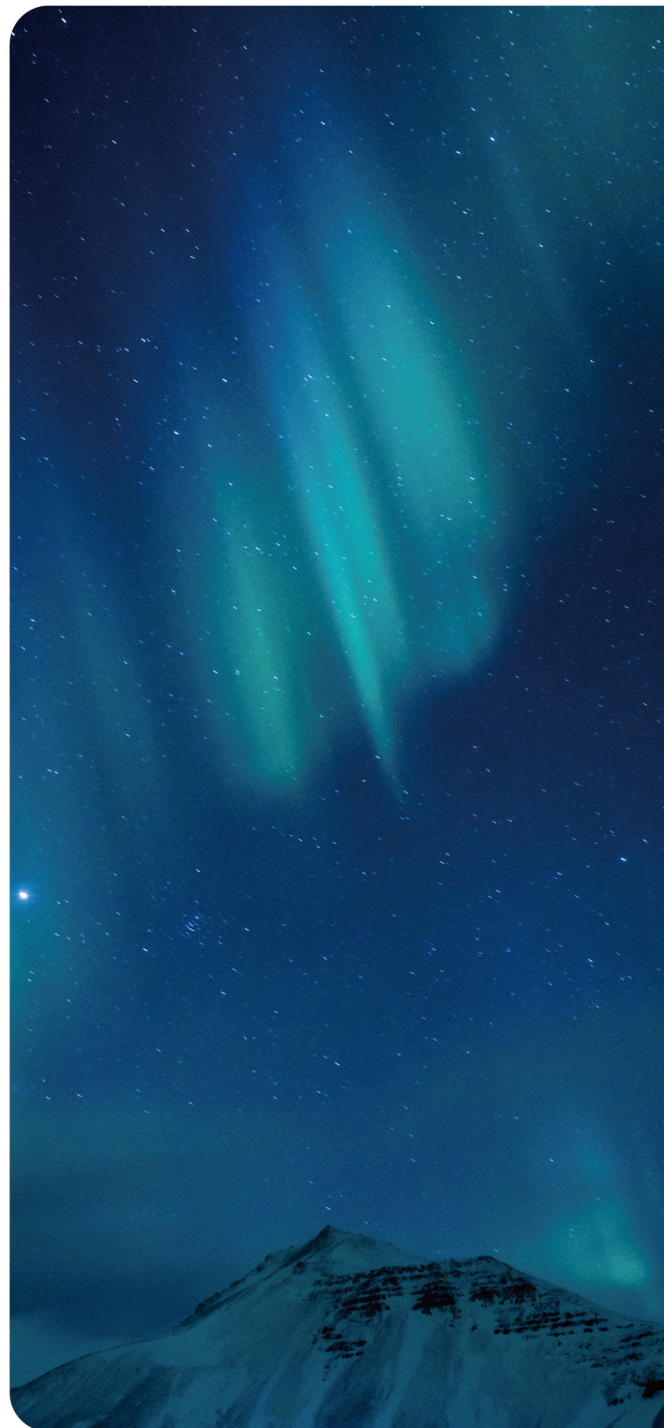
호주 전략정책연구소, 남극 전략 경쟁 심화 경고 ... 호주 극지 정책 재정비 촉구	16
--	----

극지의 창(窓)

Future Greenland 2026 평가: 북극의 시대, 그린란드에서 읽은 북극의 미래	18
--	----

북극과 사람

철새가 연결하는 북극과 사람들: ‘북극 철새 이니셔티브(AMBI)’를 중심으로	23
---	----



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

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

북극권
국가 정책

미국

미국, 관세율 하향 등 러시아 제재법 수정안 공개
(2026.07.14.)

7월 14일, 미국 상원은 러시아 제재법 수정안을 공개하였다. 이 수정안은 중국, 인도 등 러시아산 석유·가스 수입국에 대한 관세 부과 수준을 기존안 보다 완화한 것이 특징이다. 지난 1년 동안 처리가 계류된 이 법안은 러시아의 우크라이나 전쟁 자금원이 되는 에너지 판매 수입을 줄이기 위한 목적으로 발의되었다.

양당 의원(공화당·민주당)이 공동 발의한 이번 법안은 러시아에 대해 제재를 부과하는 한편, 중국과 인도가 러시아 에너지 의존도를 낮추도록 관세를 활용해 압박하는 내용을 담고 있다.

가장 큰 변화는 러시아산 석유·천연가스 제3국 구매자에 대한 관세 수준이다. 기존에는 모든 구매국에 일률적으로 500%의 관세를 부과하였으나 수정안에서는 상위 5대 구매국에 대해서만 최대 100%의 관세를 부과하는 방식으로 완화됐다.

상원의원이 공개한 자료에 따르면, 러시아산 원유 상위 5대 구매국은 중국, 인도, 슬로바키아, 헝가리, 아제르바이잔이며, 러시아산 천연가스 최대 수입국은 중국, 프랑스, 일본, 헝가리, 벨기에다. 다만, 수정안은 러시아산 천연가스 수입 비중이 러시아 전체 천연가스 수출의 15% 미만이고, 수입 감축을 위한 실질적인 조치를 하는 국가에 대해서는 관세를 면제할 수 있는 예외 규정을 두고 있다.

* 동 조항에 따라 일본, 프랑스, 헝가리, 벨기에 등이 적용 대상에서 제외될 것으로 예상

법안은 관세 조치와 함께 러시아에 대한 추가 제재*도 포함하고 있다. 특히, 수정안에는 러시아의 주요 북극 에너지 개발사업이 제재 대상으로 포함되어 있어 향후 관련 프로젝트의 투자 유치, 금융조달 및 기술협력에 추가적인 제약이 발생할 것으로 전망된다.

* △서방 해운 서비스를 이용하지 않는 러시아 그림자 선단(유조선), △러시아 금융기관(러시아 중앙은행 포함), △러시아의 주요 국영 에너지 프로젝트(아말 LNG, Arctic LNG 1·2·3)

이율러 수정안에는 대통령이 국가안보에 필요한 경우 제재를 유예할 권한도 포함됐다. 이에 대해 민주당 의원들은 이 법안이 대통령에게 새로운 무역조치를 부과할 수 있는 권한을 부여할 수 있다는 우려를 표명하였다.

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처1: <https://www.reuters.com/world/us-russia-sanctions-bill-eases-threat-tariffs-china-india-2026-07-14/>

출처2: <https://www.reuters.com/legal/government/concerns-grow-about-tariffs-us-sanctions-bill-russia-2026-07-15/>

출처3: <https://www.congress.gov/bills/119/congress/senate/bills/1241/text/toc-id7990a938c9e843d897545ea421437b00>

북극권
국가 정책

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처: https://gcaptain.com/u-s-coast-guard-tracks-chinese-icebreakers-as-they-transit-u-s-arctic-waters/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-eb264e679a-381233733&mc_cid=eb264e679a&mc_eid=b23bfbf5e4

미국 해안경비대, 중국 북극 활동 감시·추적 강화
(2026.07.17.)

미국 해안경비대(U.S. Coast Guard)는 중국의 쇄빙 연구선 2척이 베링해를 거쳐 북극으로 북상하는 동향을 감시하고 있다고 밝혔다. 이는 올해 들어 중국 선박이 미국 배타적 경제수역(EEZ)과 미국 대륙붕 연장 구역(ECS)을 통과한 첫 사례다.

7월 17일, 미국 해안경비대는 성명을 통해 중국 연구선 쉘롱(Xue Long) 호가 북극으로 가는 과정에서 베링해의 미국 EEZ와 미국 대륙붕 연장 구역을 통과했다고 밝혔다. 또 다른 중국 쇄빙선인 쉘롱 2호 역시 북상 중이라고 설명했다.

해안경비대는 이 선박을 감시하기 위해 ‘프런티어 센티널(Operation Frontier Sentinel)’ 작전의 일환으로 해안경비대 경비함 먼로(Cutter Munro, WMSL-755)를 투입했다. 이번 작전은 미국의 주권적 권리를 보호하는 한편, 외국 선박이 국제법을 준수하는지 여부에 대한 확인, 의심스럽거나 승인되지 않은 활동이 포착될 경우 신속히 대응하는데 목적을 두고 있다.

국제법상 외국 선박은 미국 EEZ를 통항할 수 있지만, 미국 EEZ 또는 미국 대륙붕 연장 구역에서 해양과학조사를 수행하기 위해서는 미국 정부의 사전 허가를 받아야 하며, 조사 과정에서 수집한 과학 자료도 미국과 공유해야 한다고 해안경비대는 강조했다.

이번 추적 조치는 지난 2년간 중국의 북극 활동이 크게 증가한 데 따른 후속 조치다. 미국 국토안보부(U.S. Department of Homeland Security)는 2025년 중국의 북극 활동을 ‘전례 없는 수준’이라고 평가하면서 미국 북극 해역과 인근에서 중국 연구선과 군사적 활용이 가능한 선박의 활동이 크게 증가했다고 밝혔다.

한편, 이번 중국 선박의 북극 활동 재개는 해빙 감소, 천연자원 개발에 대한 관심 증가, 그리고 아시아와 유럽을 연결하는 단축 항로의 부상으로 북극 지역의 전략적 경쟁이 심화되는 가운데 이루어지고 있어 관심을 끌고 있다.

북극권 국가 정책



노르웨이

아이슬란드

노르웨이·아이슬란드, EU 북극 위성통신 프로그램 참여 (2026.7.16.)

노르웨이와 아이슬란드가 유럽연합(EU)의 위성통신 프로그램인 GovSatCom과 IRIS²(Infrastructure for Resilience, Interconnectivity and Security by Satellite)에 참여하게 됐다. 유럽의회는 최근 양국의 프로그램 참여를 승인했는데, 이를 통해 양국은 EU 회원국과 동일한 수준의 보안 정부 위성통신 서비스를 이용할 수 있게 된다.

GovSatCom은 2026년부터 운영을 시작한 프로그램으로, 기존 EU 위성 시스템을 활용해 안전하고, 회복력 있는 정부용 위성통신 서비스를 제공하는 것을 목표로 한다. IRIS²는 안전한 통신뿐만 아니라 스마트그리드, 원격교육, 실시간 데이터 교환 등 민간 활용까지 지원하는 독자적인 위성군을 구축하는 사업인데, 2029년부터 운영에 들어간다.

노르웨이 정부는 이 사업에 참여한 목적에 대해 현재의 지정학적 환경에서 EU 파트너들과 동일한 수준의 안전한 정부 통신망을 확보하는 것이 중요하다고 설명했다. 또한, 이번 프로그램 참여를 통해 노르웨이 우주분야 기업·산업 시장이 GovSatCom과 IRIS² 프로그램에 서비스와 제품을 제공할 기회를 확대하고, EU의 안보·대비태세·우주 분야 기술적 자립을 위한 노력에도 더욱 긴밀히 참여할 수 있을 것이라고 밝혔다. 아울러 북극궤도 위성 데이터 수신 인프라와 ‘북극 위성 광대역 임무(Arctic Satellite Broadband Mission, ASBM)’, 안드뢰야(Andøya) 우주센터 등 노르웨이의 기존 우주 관련 사업 및 인프라가 향후 두 프로그램에 기여할 수 있는 자산이 될 수 있다고 강조했다. 아이슬란드 정부 역시 북대서양과 북극 인근에서 해저 통신케이블 훼손 사례 등이 발생하면서 물리적 통신 인프라의 취약성이 부각된 만큼, 위기 상황에서도 활용 가능한 안전한 위성통신 체계가 필수적이라고 밝혔다.

양국의 참여는 북극 지역이라는 지리적 특성 측면에서도 의미가 있다. 유럽의회는 북극 인접 지역에 위치한 노르웨이와 아이슬란드의 전략적 위치가 통신과 운송 등 경제 활동에 중요하다고 평가했다. EU 집행위원회는 이번 참여를 통해 노르웨이와 아이슬란드가 고급 암호화 통신 서비스를 이용할 수 있게 되어 북대서양과 북극 지역의 항공 및 해상 항행 안전을 지원하는 데 중요한 역할을 할 것이라고 밝혔다.

글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처: <https://sciencebusiness.net/news/partnerships/norway-and-iceland-set-join-eu-satellite-programmes>

북극권 국가 정책



글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.arctictoday.com/iceland-joins-germany-canada-norway-and-denmark-in-north-atlantic-maritime-security-pact/>

출처2: <https://www.maritimt.com/greater-responsibility-for-maritime-security-in-the-north>

출처3: <https://www.bmvg.de/en/news/pistorius-canada-strengthening-maritime-security-partnership-6057540>

아이슬란드, 해양 안보 파트너십에 공식 합류 (2026.7.8.)

북대서양조약기구(NATO) 정상회의를 계기로 북대서양과 북극 해역의 해양안보 협력이 한층 강화되고 있다. 노르웨이는 7월 튀르키예 앙카라에서 열린 NATO 정상회의에서 북대서양, 북극해 및 발트해의 억제 및 방위 역량 강화를 위한 새로운 해양안보 협력 구상을 발표했다. 이번 협력에는 캐나다와 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 아이슬란드, 네덜란드, 노르웨이, 포르투갈, 스페인, 스웨덴, 영국 등 총 12개국이 참여했다. 이들 국가는 북부 해역에서의 공동 대응 역량을 강화하는 데 뜻을 모았다.

노르웨이 정부에 따르면 이번 협력은 북대서양과 북극해, 발트해에서 억제 및 방위 역량을 강화하는 것을 목표로 한다. 참여국들은 해양 지휘·통제 분야의 동맹국 간 협력을 확대하고, 항행의 자유와 안전한 해상 교통로(Secure Sea Lines of Communication)를 확보하는 한편, 대잠전(Anti-Submarine Warfare) 분야에서도 협력을 강화해 나갈 계획이다.

요나스 가르 스토레(Jonas Gahr Støre) 노르웨이 총리는 이번 구상에 대해 “유럽과 캐나다가 북부 해역의 안보에 보다 큰 책임을 맡는 조치”라고 평가했다. 그는 미국이 그동안 동맹국들에게 자국 영토 방위와 지역 안보를 위해 더 큰 역할을 수행할 것을 지속적으로 요구해 왔다면 이번 협력이 이러한 요구에 대한 유럽과 캐나다의 실질적인 대응이 될 것이라고 설명했다. 스토레 총리는 북부 해역이 유럽에만 중요한 것이 아니라 북미 방위에도 필수적이며, 이번 협력이 미국의 안보 강화에도 기여할 것이라고 밝혔다. 이어 토레 산드비크(Tore Sandvik) 노르웨이 국방부 장관은 유럽과 캐나다가 해양안보에서 더 큰 책임을 맡고, NATO 내 부담을 보다 공정하게 분담함으로써 유럽과 NATO가 모두 더욱 강해질 것이라고 언급했다.

이러한 해양안보 협력 확대의 흐름 속에서 아이슬란드는 북대서양 해양안보 파트너십(Maritime Security Partnership, MSP)에 공식 가입했다. 협정 서명은 NATO 정상회의 기간 중에 이뤄졌는데, 아이슬란드의 토르게르뒤르 카트린 군나르스도티르(Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir) 외교부 장관과 독일의 보리스 피스토리우스(Boris Pistorius) 국방부 장관이 양국을 대표해 서명했다. 이로써 MSP는 기존 독일, 캐나다, 노르웨이, 덴마크에 이어 아이슬란드까지 총 5개국이 참여하는 협력체로 확대됐다.

북극권 국가 정책



아이슬란드

북대서양 해양안보 파트너십은 독일·캐나다·노르웨이가 2025년 10월 북대서양과 북극 해역의 해양안보 강화를 목표로 출범시킨 협력체로, 이후 덴마크가 참여했으며 이번 NATO 정상회의를 계기로 아이슬란드가 공식 가입하면서 5개국 체제로 확대됐다.

MSP는 북대서양의 공동 작전 상황(Common Operational Picture) 구축과 대잠전 수행, 항행의 자유 보장, 해저 기반시설 보호 등을 주요 협력 분야로 하고 있다. 독일은 특히 그린란드(Greenland)-아이슬란드(Iceland)-영국(United Kingdom)을 연결하는 GIUK 갭(GIUK Gap)을 협력의 핵심 공간으로 제시하며, 이번 아이슬란드의 가입이 해당 지역에서의 협력을 한층 강화하는 계기가 될 것으로 평가했다.

아이슬란드 정부 역시 이번 MSP 가입이 북대서양과 북극 지역의 안보 협력을 강화하는 중요한 계기가 될 것으로 기대했다. 군나르스도티르 외교부 장관은 이번 협정이 북대서양 지역에서 역량을 보유한 국가들이 함께 협력을 심화하기 위한 것이라며, 특히 대서양을 마주보고 있는 북미와 유럽을 연결하는 국가 간 협력을 강화하는 데 의미가 있다고 밝혔다.

아이슬란드는 상비군이 없어 향후 역할은 항만 및 영공 제공, 물류 지원 등 이른바 ‘호스트 국가 지원(host nation support)’에 중점을 둘 것으로 예상된다. 독일과 아이슬란드는 이미 1년 전 감시 및 핵심 기반시설 보호 분야 협력을 위한 의향서를 체결하며 협력 기반을 마련했다. 그 이후 케플라비크 기지에 P-8A 포세이돈 해상초계기를 배치하는 방안도 검토한 적이 있어 이번 MSP 가입을 계기로 양국 안보 협력 확대 또한 기대되고 있다.

이번 협력 확대는 최근 북극과 북대서양의 전략적 중요성이 높아지는 가운데, 북극권 및 NATO 회원국들이 해양안보 협력을 보다 구체적인 제도와 협력체를 통해 확대하고 있음을 보여주는 사례로 평가된다. 특히 북부 해역의 감시와 정보 공유, 대잠전, 해저 기반시설 보호 등 해양안보 분야에서 다국적 협력이 더욱 긴밀해질 것으로 전망된다.

북극권 국가 정책



글: 유지원 연구원
jwyoo25@kmi.re.kr

출처1: <https://www.cnn.com/2026/07/07/trump-nato-summit-greenland-us-troops-europe.html>

출처2: <https://www.cnn.com/2026/07/08/greenland-trump-nato-denmark.html>

출처3: <https://www.cnn.com/2026/07/07/trump-nato-summit-greenland-us-troops-europe.html>

출처4: <https://www.euronews.com/my-europe/2026/07/15/greenland-research-centre-halts-new-collaborations-with-us-to-protect-its-scientists>

美 트럼프 대통령, 그린란드 지배권 확보 재론 (2026.7.8.)

7월 튀르키예 앙카라에서 개최된 북대서양조약기구(NATO) 정상회의를 계기로 미국 도널드 트럼프 대통령이 다시 한번 그린란드에 대한 미국의 통제 필요성을 공개적으로 언급하면서 북극을 둘러싼 외교적 긴장이 다시 고조되고 있다. 트럼프 대통령은 그린란드가 미국과 북대서양 방위에 핵심적인 전략 거점이라고 강조하는 한편, 중국과 러시아 선박이 주변 해역에서 활동하고 있다는 점을 언급하면서 그린란드는 미국이 통제해야 한다고 주장했다.

트럼프 대통령은 이번 NATO 정상회의에서 유럽 동맹국들의 방위비 증액 필요성도 거듭 강조했다. 그는 NATO 회원국들이 국내총생산(GDP)의 5% 수준까지 국방비를 지출해야 한다는 입장을 재확인했으며, 유럽 국가들이 자국 방위에 더 큰 책임을 져야 한다고 밝혔다. 이러한 발언은 그린란드를 둘러싼 안보 논의와 함께 미국의 동맹국 부담 확대 기초를 다시 한번 드러낸 것으로 평가된다.

이에 대해 덴마크와 그린란드 정부는 즉각 반발하며, 그린란드의 미래는 그린란드 주민들이 스스로 결정할 사안이라는 기존 입장을 다시 강조했다. 덴마크 메테 프레데릭센(Mette Frederiksen) 총리 역시 그린란드는 매매의 대상이 아니며, 영토의 지위는 그린란드 주민들의 의사에 따라 결정되어야 한다고 밝혔다.

한편, 그린란드 천연자원연구소(Greenland Institute of Natural Resources)는 미국과의 연구 협력 범위를 제한하기로 했다. 이 연구소는 현재 협력 중이거나 과거에 협력한 미국 파트너와의 프로젝트만 진행하고, 새로운 미국 파트너와의 협력은 추진하지 않을 방침이라고 밝혔다.

연구소는 미국 정부가 과학 자료를 대규모로 삭제하고, 일부 외국 과학자의 입국을 제한한 사례를 언급하면서 연구소의 데이터와 과학자를 보호하기 위한 결정이라고 설명했다. 그러나 그린란드를 둘러싼 지정학적 긴장이 고조되는 가운데 결정된 것으로 외교적 긴장이 연구 협력 분야로까지 옮겨붙은 것으로 보인다.

북극권 국가
산업·경제러시아, 북부 지역 연료 공급체계 개편 추진
(2026.7.23.)

러시아 정부가 북부수송(Northern Supply) 프로그램의 연료 공급 안정성을 높이기 위해 공급체계 개편에 나섰다. 알렉산드르 노박(Alexander Novak) 부총리는 7월 초 극동·북극개발부와 에너지부에 북부수송 연료 공급을 위한 로드맵 수립을 지시했다. 로드맵에는 공급 우선순위, 물량, 일정, 공급 거점 등이 포함되며, 핵심 추진 방안으로 지역 정부와 석유 기업 간 직접계약 체계 도입이 검토되고 있다.

* 북부수송 로드맵은 공급 우선순위, 물량, 운송 일정, 공급 거점 등을 사전에 통합 관리하기 위한 실행계획으로, 북부지역 연료 공급의 안정성과 예측 가능성을 높이기 위한 정책 수단이다.

현재 북부지역 연료는 지방정부 산하 기관이 공공조달(연방법 제44호, 제223호)을 통해 구매한 뒤 철도·항만·해상운송·하천·겨울 도로를 거쳐 운송하는 복잡한 절차를 거친다. 정부는 직접계약을 통해 조달 절차를 단순화하고, 중간 유통 단계를 줄여 공급 기간을 단축한다는 계획이다. 다만, 2026년 공급 계약은 이미 완료된 만큼, 새로운 제도는 2027년 북부수송부터 본격 적용될 가능성이 큰 것으로 전망된다.

* 연방법 제44호는 국가 및 지방정부의 공공조달 절차를 규정하는 법률이며, 연방법 제223호는 국영기업과 공공기관의 구매 절차를 규정하는 법률이다. 기존 북부수송 연료 조달은 이들 법에 따른 경쟁입찰 방식으로 이루어졌다.

한편, 노박 부총리는 7월 16일 북부수송 연료 공급 점검회의를 열고, 야쿠티야, 마가단주, 추코트카 자치구, 크라스노야르스크 변경주 등에 대한 안정적인 공급을 당부했다. 이는 최근 러시아 내 디젤 및 휘발유 가격 상승과 연료 조달난이 심화되는 상황에서 진행됐다. 상트페테르부르크 거래소 기준 여름용 디젤 가격은 5월 초 이후 7월 17일까지 약 18% 상승해 톤당 7만 4,714루블을 기록했다.

북부수송도 계획대로 진행 중이다. 야쿠티야는 7월 17일 기준 전체 계획 물량의 40.9%(약 41만 3천 톤)를 선적했고, 30.3%(30만 5,700톤)를 실제 운송 완료했다. 연료·에너지 자원은 계획 대비 31.8%(16만 6,700톤)가 선적됐으며, 이 가운데 석탄 12만 5,000톤 이상과 석유제품 약 2만 8,000톤이 포함됐다. 지역정부는 10월 20일경까지 북부수송을 완료할 계획이다.

* 북부수송은 철도·해상·하천·겨울도로(Winter Roads)를 연계한 복합운송 체계로 운영된다. 특히 북극 지역은 항행 가능 기간이 제한적이어서 대부분의 물자를 여름철 항해기간에 집중 운송하며, 기상 여건에 따라 공급 일정이 크게 영향을 받는다.

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://arctic-russia.ru/news/zakupki-topliva-dlya-severnogo-zavoza-perevedut-na-priamyie-kontrakty/>

북극권 국가 산업·경제



러시아

2026년부터는 「북부수송법(Federal Law on Northern Supply, 연방법 제 411호)」에 따라 로사툼 아틱(Rosatom Arctic)이 최초의 통합 해상운송사업자(Unified Maritime Operator, UMO) 역할을 수행하고 있다.

2024년부터 시행된 「북부수송법」은 북극 및 극동 오지 주민에게 필수 물자를 안정적으로 공급하기 위한 법적 기반을 마련한 제도이다. 이 법은 북부수송 계획의 통합·조정 체계를 구축하고, 통합 해상운송사업자 제도를 도입하였다. 통합 해상운송사업자(UMO)는 북부수송 해상 물류를 통합·관리하는 운영기관으로, 선박 확보, 항로 및 운항 일정 수립, 화물 운송 조정 등을 총괄한다. 로사툼 아틱(Rosatom Arctic)은 러시아 국영 원자력공사 로사툼(Rosatom State Atomic Energy Corporation) 산하 계열사로, 2025년 러시아 정부에 의해 통합 해상운송사업자로 지정되었다.

현재 전체 북부수송 수상 운송 계획의 약 14%를 담당하고 있으며, 필요한 선대를 확보해 항로와 운항 일정을 운영하고 있다. 또한 추코트카에는 계획된 연료의 30%, 하바롭스크 변경주에는 29%가 이미 공급됐고, 야쿠티야는 계획된 액체화물 전량이 운송 절차에 들어간 상태이다.

이번 정부의 직접계약 확대와 북부수송 로드맵 마련은 이러한 제도적 기반 위에서 연료 조달 절차를 간소화하고, 공급 효율성을 높이기 위한 후속 정책으로 평가된다.

북극권 국가
산업·경제무르만스크 해양수산항, 하역 효율·물류 운영 개선
(2026.7.24.)

러시아 무르만스크 해양수산항(Murmansk Marine Fishing Port, MMRP)은 8톤급 화물 상·하역 및 운송 장비를 새로 도입해 운영을 시작했다고 밝혔다. 이번에 도입된 장비는 기존 자동차 크레인과 달리 화물의 적재와 운송을 한 번에 수행할 수 있는 일체형 장비이다. 별도의 운송 차량을 추가로 투입하지 않아도 하역부터 운송까지 한 번에 처리할 수 있으며, 카마즈(KAMAZ) 차량의 적재능력(8톤)과 크레인의 최대 인양 능력이 동일해 작업 효율을 높일 수 있다.

* 이번 장비는 러시아 상용차 제조업체 카마즈의 트럭을 기반으로 제작됐으며, 하역과 운송을 한 번에 수행할 수 있다. 차량 적재능력과 크레인의 최대 인양 능력은 모두 8톤이다.

신규 장비는 건설·설비 작업뿐 아니라 항만 물류 운영에도 활용되며, 주요 특징은 원격조종(Remote Control)을 통한 정밀 작업, 크레인과 화물차 기능을 결합한 다목적 운용, 하역부터 운송까지 단독 수행 가능한 자율성, 추가 장비 투입 감소에 따른 작업시간 단축 등이다.

MMRP는 이번 장비 도입을 통해 하역작업의 신속성 향상, 항만 물류 최적화, 중량화물 운송의 자체 수행 능력 확보가 가능할 것으로 기대하고 있다.

한편, MMRP는 어선, 가공선(Factory Vessel), 냉동운반선(Refrigerated Cargo Vessel)의 화물 처리와 함께 포장화물, 팔레트 화물, 벌크화물, 일반화물(민수·군수)의 하역 서비스를 제공하는 북서 러시아의 주요 수산물 처리 항만이다. 항만은 총 4.5km의 접안시설, 항만 예선 등 자체 선단, 최대 20톤급 하역 장비, 냉동창고, 전용 철도시설 및 기관차 등을 보유하고 있다.

* 크레인-매니퓰레이터(Crane-Manipulator Unit, CMU)는 크레인과 화물트럭을 결합한 장비로, 화물의 적재·하역과 운송을 하나의 차량으로 수행할 수 있다. 일반 자동차 크레인과의 달리 별도의 운송 차량이 필요하지 않아 항만과 물류 현장에서 작업시간과 운영비를 절감하는 데 활용된다.

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://portnews.ru/news/394624/>

북극권 국가
산업·경제

글: 김지영 전문연구원
jiyeong111@kmi.re.kr

출처: <https://portnews.ru/news/394622/>

토탈에너지, Arctic LNG 2 지분 10% 노바텍 계열사로 이전 추진 (2026.7.23.)

프랑스 에너지기업 토탈에너지(TotalEnergies)는 Arctic LNG 2 프로젝트 보유 지분 10%를 노바텍(NOVATEK)의 자회사인 노드라인(NordLine)에 이전하는 절차를 조만간 완료할 예정이라고 밝혔다. 이번 지분 이전은 러시아 정부의 승인을 받았으며, 거래 조건과 이전 대가는 공개되지 않았다.

토탈에너지는 Arctic LNG 2가 2023년 11월 미국의 제재 대상에 포함된 이후 노바텍에서 지분 이전을 제안받았다고 설명했다. 회사는 이번 거래를 ‘매각(sale)’이 아닌 지분 이전(transfer)으로 표현했는데, 이전에 따른 보상 여부에 대해서는 언급하지 않았다. 다만, 이번 지분 이전은 Arctic LNG 2 프로젝트에 한정되며, 토탈에너지는 지분 이전이 완료되더라도 노바텍 지분(19.4%)을 계속 보유하게 된다.

한편, Arctic LNG 2는 야말반도에서 추진 중인 노바텍의 대표 LNG 개발사업으로, 노바텍(60%), 중국석유천연가스공사(CNPC, 10%)와 중국해양석유공사(CNOOC, 10%), Japan Arctic LNG(10%) 등이 참여하고 있으며, 제1 액화설비에서는 2024년 8월부터 LNG 선적이 시작됐다.

미국은 2023년 11월 Arctic LNG 2 운영법인을 제재 대상으로 지정한 이후, 프로젝트와 연계된 LNG 운반선, 선주·운영사 및 물류 네트워크로 제재 범위를 확대했다. 이에 따라 프로젝트는 고빙급(Arc7) LNG 운반선 확보와 금융·보험 서비스 이용에 어려움을 겪었으며, 2024년에는 운반선 부족으로 액화생산이 일시 중단되기도 했다.

이후 제한적으로 LNG 적재가 재개됐으며, 최종 구매자에게 인도된 첫 사례는 2025년 8월 중국 베이하이 LNG 터미널에서 확인됐다. 이는 제재 속에서도 제한적인 수출 경로를 확보하기 시작한 것으로 평가된다. 다만 현재까지도 수출은 중국을 중심으로 제한적으로 이루어지고 있으며, 프로젝트의 생산·운송 능력이 정상화된 단계로 보기는 어렵다.

북극권 국가 산업·경제



핀란드

글: 한다희 연구원
dhhan@kmi.re.kr

출처: <https://en.highnorthnews.com/business/finland-cuts-steel-for-first-u-s-coast-guard-arctic-security-cutter-marking-milestone/1114611>

핀란드 조선소, 미국 해안경비대 첫 북극안보쇄빙선 건조 착수 (2026.06.25.)

핀란드 사타(Sata) 조선소가 미국 해안경비대(U.S. Coast Guard)에 인도될 첫 번째 북극 안보 쇄빙선(Arctic Security Cutter, ASC)의 건조작업을 시작했다. 이는 미국의 대규모 쇄빙선 확충 프로그램이 계획 단계를 넘어 본격적인 생산 단계에 진입했음을 뜻한다.

핀란드 포리(Pori)에 위치한 조선소에서 작업이 시작된 것은 단순히 새로운 선박 건조 프로젝트의 출발을 넘는 의미를 가진다. 이번 착공은 미국·캐나다·핀란드가 서방의 쇄빙 역량과 북극 해양안보 강화를 위해 추진하는 쇄빙선 협력 협정(Icebreaker Collaboration Effort, ICE Pact)의 첫 번째 가시적 성과로 평가된다.

사타 조선소는 캐나다 Davie社에 인수되기 전 Enersense Offshore Oy社라는 이름으로 운영됐는데, 이번 주 강재(Steel) 절단 행사를 개최함으로써 본격적으로 선박 건조작업에 들어간다는 시그널을 알렸다. 이 조선소는 Davie가 소유한 헬싱키 조선소와 협력해 미국 해안경비대용 첫 두 척의 북극 안보 쇄빙선을 건조할 예정이다.

이번 사업의 핵심은 신속한 건조 일정이다. 최근 미국 정부의 다른 조선사업과 달리 ASC 사업은 핀란드의 검증된 쇄빙선 기술과 기존 생산능력을 적극 활용함으로써 인도 기간을 대폭 단축하는 전략을 채택했다.

이에 대해 Davie의 모회사인 Inoce Group의 공동 창업자인 제임스 데이비스(James Davies) 대표는 “계획만으로는 국가를 지킬 수 없으며, ASC와 같은 전략 자산이 국가를 방어한다”면서 “오늘 우리는 약속을 행동으로 옮기고 있어 북극 안보 쇄빙선 건조사업은 서방의 해양 안보를 한층 강화할 것”이라고 말했다.

사타 조선소라는 이름은 비교적 새롭지만, 조선소 자체는 풍부한 경험을 보유하고 있다. 이전 운영 당시에도 대형 쇄빙선과 해양플랜트 건조에 참여했으며, 극지 환경에 적합한 고난도 강재 제작 기술을 축적해 왔다. Davie에 인수된 이후에는 핀란드·캐나다·미국을 연결하는 쇄빙선 생산 네트워크의 핵심 거점으로 자리매김했다.

북극권 국가
산업·경제

핀란드

사타 조선소는 현재 ASC 건조와 함께 캐나다 차세대 쇄빙선 사업에도 참여하고 있다. 최근에는 쇄빙선 폴라맥스(PolarMax) 호에 사용될 275톤 규모의 선체 블록을 제작해 헬싱키 조선소로 운송했다. 이 선박은 지난 5월부터 선체 조립이 시작됐다.

미국 해안경비대의 ASC 사업은 미국의 부족한 쇄빙선 전력과 북극에서 심화되는 지정학적 경쟁에 대한 우려 속에서 추진됐다. 현재 해안경비대는 노후화된 대형 쇄빙선 폴라 스타(Polar Star) 호에 크게 의존하고 있으며, 최근에는 상업용 쇄빙선 스토리스(Storis) 호를 추가로 도입해 부족한 전력을 일부 보완하고자 하였다. 미국 해안경비대는 대통령 지시에 따라 추진된 쇄빙선 확충 계획의 일환으로 총 11척의 북극안보쇄빙선을 발주했다.

* 캐나다 Davie Defense(5척)와 미국 Bollinger Shipyards(6척)가 총 11척의 건조 계약을 체결했으며, 이 가운데 초기 4척은 핀란드에서 건조한 후 이후 생산은 미국 조선소로 이전될 예정이다

이를 통해 미국 조선업계는 핀란드의 쇄빙선 설계·건조 기술을 이전받는 동시에 빠른 인도 일정도 달성할 계획이다. 이번 사업은 핀란드가 세계 쇄빙선 산업에서 차지하는 독보적인 위치도 보여준다. 핀란드 조선소들은 세계 쇄빙선의 상당수를 설계하거나 건조해 왔으며, 다른 국가들이 쉽게 따라오기 어려운 전문적인 극지 선박 설계·건조 기술을 보유하고 있다.

이러한 접근 방식은 미국이 자체적으로 추진해온 해안경비대의 극지 안보 쇄빙선(Polar Security Cutter, PSC, 노후 쇄빙선 교체) 사업과는 뚜렷한 차이를 보인다. 미국에서 50년 만에 다시 건조되는 첫 대형 쇄빙선인 PSC는 당초 일정보다 건조 작업이 상당히 지연되고 있는데, 최근에는 건조 진척 상황도 공개되지 않고 있다.

반면 ASC 사업은 훨씬 빠른 속도로 진행되고 있다. 첫 번째 선박은 2028년부터 순차적으로 인도될 예정이며, 이러한 일정 달성에는 핀란드 조선소들이 핵심적인 역할을 담당하게 된다. 당초 계획대로 사업이 진행된다면, 향후 수년 내 미국은 소수의 노후 쇄빙선에 의존하던 체제에서 벗어나 현대적인 북극 작전 능력을 갖춘 대규모 쇄빙선 전력을 확보하게 될 전망이다.

옵서버 국가 정책



일본

북극의 지정학적 환경 변화에 대응해 북극정책 개정 추진 (2026.6.30.)

6월 29일 열린 정부 종합해양정책본부 회의에서 다카이치 사나에(高市早苗) 일본 총리는 북극 지역의 중요성이 커지고 있음에 따라, 일본 정부는 내년 4월 시작되는 2027회계연도에 북극정책을 개정할 방침이라고 밝혔다. 다카이치 총리는 “지정학적 관심이 높아지고 자원과 항로의 잠재성이 부각되면서 북극의 중요성이 더욱 커지고 있다”고 말했다. 또한 북극정책 분야의 국제협력을 촉진하기 위해 아카마 지로(赤間二郎) 내각부 특명담당대신(방재·해양정책)에게 관련 작업을 추진하도록 지시했다.

이번 개정은 2015년 수립된 일본 북극정책의 첫 번째 개정이 될 예정이다. 기수립된 북극정책은 과학기술의 활용, 취약한 북극 환경에 대한 고려, 법의 지배 확보와 국제협력 추진, 원주민 존중, 안보 동향 주시, 북극항로와 자원개발 가능성 탐색 등을 기본 방향으로 삼고 있다. 구체적인 정책은 북극 연구개발, 국제협력, 북극의 지속가능한 이용이라는 세 가지 축을 중심으로 추진돼 왔다.

일본 정부는 북극연구선 ‘미라이 II’의 완공과 중앙북극해 공해상 비규제 어업 방지협정의 발효(2021년 6월) 등 기존 정책의 성과가 구체화된 한편, 러시아의 우크라이나 침공, NATO 확대, 중국의 북극 진출 등으로 북극을 둘러싼 지정학적 환경이 크게 변화한 점을 정책 개정의 주요 배경으로 제시했다. 특히 중국과 러시아가 북극항로 확보와 자원개발을 포함한 활동을 강화하면서 북극의 국가 안보상 중요성도 커지고 있다. 일본은 미국을 비롯한 유사 입장국들과 협력해 이러한 상황에 대응할 방침이다.

구체적으로 일본 정부는 해양연구개발기구(JAMSTEC)의 북극연구선 ‘미라이 II’를 외국 연구자들도 승선하는 국제 공동연구 플랫폼으로 활용할 계획이다. 미라이 II는 내년 3월까지 취항할 예정이며, 본격적인 쇄빙 능력과 수중 드론 운용 기능을 갖추게 된다.

다카이치 총리는 이날 회의에서 도쿄도 오가사와라촌에 속한 일본 최동단 섬 미나미토리시마 주변 해역의 희토류 채굴 사업도 언급하고, 관계 각료들에게 본격적인 실증시험을 신속히 시작하도록 지시했다.

글 김주형 부연구위원
jhhkim7664@kmi.re.kr

출처 1: <https://www.jiji.com/jc/article?k=2026062900557&g=pol>

출처 2: <https://www.japantimes.co.jp/news/2026/06/30/japan/politics/japan-arctic-policy-revise/>

출처 3: <https://www.cas.go.jp/jp/seisakukaigi/kaiyou/dai24/05shiryoku4.pdf>

옵서버 국가 정책



글 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처1: <https://www.aa.com.tr/en/europe/german-fm-wadephul-calls-for-stronger-nato-deterrence-in-the-arctic-during-norway-visit/3997867>

출처2: <https://ua.news/en/world/nimechchina-zaklikala-seriozno-stavitisia-do-rosiyi-v-arktitsi>

독일·놀 외무부 장관회담, “북극지역 러 군사력 증가 주시” (2026.7.14.)

독일 요한 바데풀(Johann Wadephul) 외무장관이 7월 14일 노르웨이 보되(Bodø)를 방문해 에스펜 바르트 에이데(Espen Barth Eide) 노르웨이 외무장관과 회담을 갖고, 북극에서 북대서양조약기구(NATO)의 군사 역지력 강화를 촉구했다. 보되는 북극권 이북에 위치한 도시로, 이번 회담에서는 북극 안보를 핵심 의제로 다뤘다.

바데풀 장관은 공동 기자회견에서 “러시아는 북극에서 군사적 존재감을 지속적으로 확대하고 있으며 이 지역에서 영향력을 키우려 하고 있다”고 밝혔다. 그는 “북극에서 러시아가 보유한 역량은 중부 유럽의 안보와 관련하여 반드시 진지하게 받아들여야 한다”고 강조했다.

그는 또, 북극 고위도 지역이 유럽 전체의 안보와 번영에 있어 전략적으로 중요하다고 역설했다. “해상·항공 항로, 해저케이블, 에너지 공급, 핵심 원자재 등 우리의 안보, 번영, 기후와 관련된 문제들이 모두 고위도 북방에서 결정된다”면서 “고위도 북방의 안보가 곧 우리의 안보”라고 말했다. 독일을 비롯한 유럽 각국에 물자를 공급하는 해상·항공 항로, 해저 통신케이블, 핵심 에너지 인프라가 모두 이 지역을 통과한다는 점도 강조했다.

바데풀 장관은 노르웨이를 나토의 “조기경보 레이더” 역할을 수행하는 국가로 평가하며, 북대서양 상황을 감시하는 레이더와 소나 시스템 덕분에 사실상 나토의 핵심 조기경보 기지 중 하나가 됐다고 밝혔다. 그는 나토 동맹국들이 고위도 북방과 북극 동향에 더욱 주목하면서 역지력과 방어 태세를 강화해야 한다고 촉구했다.

한편, 바데풀 장관은 러시아 외에도 중국의 북극 활동 증가에도 주목하고 있다고 밝혔다. 중국이 현지 인프라와 과학 연구에 적극 투자하며 이 지역에서의 영향력을 점차 확대하고 있다고 주장했다.

양국 장관은 이번 방문 중 노르웨이 군 사령부가 위치한 레이탄(Reitan)을 시찰하고, 보되 노르드 대학교(Nord University) 북극연구소를 방문했다. 아울러 지난해 10월 개소한 NATO의 새로운 항공작전센터(Air Operations Centre)도 방문할 예정이다.

남극소식

호주 전략정책연구소, 남극 전략 경쟁 심화 경고…호주 극지 정책 재정비 촉구 (2026.7.16.)

호주전략정책연구소(Australian Strategic Policy Institute, ASPI)는 7월 16일 발표한 보고서 「극지 안보: 지구 끝에서의 전략적 경쟁(Polar security: Strategic competition at the ends of the Earth)」에서 남극을 포함한 극지 전반에서 전략적인 경쟁이 심화되고 있다고 평가하고, 호주의 극지 정책 재정비를 촉구하고 나섰다.

이 보고서는 냉전 시기 북극과 남극이 미·소 양 강대국을 결집하려는 공동의 노력이 이루어진 협력의 공간이었다고 평가했다. 당시 극지는 냉전 동서 대화와 모범적인 국가를 운영하는 상징으로 기능했다. 그러나 오늘날 극지에는 새로운 경쟁국가들이 속속 등장하고 있어 기존에 유지되던 힘의 균형이 무너지고 있다고 주장했다. 냉전기 국가 권력과 야망을 관리하던 지금과 같은 취약한 현상 유지 체제는 매우 불안정한 상태에 놓여 있다는 평가다.

이 보고서를 작성한 엘리자베스 뷰캐넌(Elizabeth Buchanan) 박사는 호주의 현재 극지 정책이 소극적이고, 수동적인 태세에 머물러 있다고 지적했다. 그는 “캔버라는 극지를 외교로 관리하면 되는 주변부 과학 영역으로 계속 취급할 수 없다”며 “지구 끝에서의 지정학적 경쟁이 부상하는 국제 질서의 윤곽을 형성하고 있다”고 밝혔다. 보고서는 호주가 극지 영역에서 지속적이지만 충분히 인식되지 못한 국가안보 이익을 보유하고 있으며, 이 이익은 강화된 물리적 주둔, 심화된 안보 파트너십, 역지 역량에 대한 신뢰할 만한 투자를 통해서만 보호될 수 있다고 밝혔다.

아울러 자유주의 제도주의(liberal institutionalism)에 대한 맹목적 신뢰는 더 이상 선택지가 될 수 없으며, 이러한 접근 방식이 오히려 경쟁국의 국가 이익을 호주의 이익보다 더 잘 지탱해 주고 있다고 지적했다. 북극과 남극 양쪽 모두에서 기존 방식을 그대로 유지하는 것으로는 충분하지 않으며, 보다 포괄적인 접근이 필요하다고 보고서는 강조했다.

이 보고서는 극지 전략 경쟁을 추동하는 세 가지 핵심 요인으로 자원 불안, 전략 경쟁의 재부상, 환경 변화를 제시했다. 남극의 경우 남극조약체제에 따라 상업적 자원 개발이 현재로서는 금지되어 있으며, 1991년 마드리드 의정서는 2048년까지 광물 채굴과 개발을 추가로 금지하고 있다. 다만, 의정서 당사국 간 협의를 통해 일정 조건에 따라 채굴이 가능해질 수 있는 여지는 남아 있다.

글: 엄단비 전문연구원
dbu@kmi.re.kr

출처1: <https://www.aspistrategist.org.au/resources-competition-and-environmental-change-australian-polar-policy-isnt-keeping-up/>

출처2: <https://www.aspi.org.au/report/polar-security/>

남극소식

이는 에너지 수요가 높거나 기술력을 갖춘 국가들이 2048년까지 기다릴 의사를 갖고, 집단적 남극 참여를 지속하며 국제법의 구속력을 수용한다는 전제를 필요로 한다.

이 보고서는 러시아와 중국이 남극에서 기존 기지를 재개발하고, 새로운 기지를 빠른 속도로 건설하고 있다고 밝혔다. 위성 지원 인프라, 드론, 센서 등 이른바 이중 용도(dual-use) 기술은 협력 연구를 지원하는 동시에 군사·정보적 가치를 지닌다. 이 같은 기술은 남극조약의 비군사화 조항을 명시적으로 위반하지 않는 방식으로 운용되고 있다.

인도 또한 러시아, 중국과 함께 극지에서 영향력을 행사하는 주요 국가로 부상하며 영구 인프라 유지, 현장 운용 경험 축적, 신규 역량 구축에 투자하고 있다. 또 이 보고서는 이들 국가가 과학 연구를 명분으로 국제 규범을 시험하는 한편, 거버넌스 포럼 내 영향력 확대와 자원 선점 측면에서 전략적 이점을 축적해 나가고 있다고 지적했다.

환경 변화 또한 남극 전략 환경에 영향을 미치는 주요 요인으로 제시됐다. 남극에서는 빙상 용해가 전 세계 해수면 상승에 영향을 미치고 있으며, 담수 유입이 해양 생태계와 어업·식량 안보에도 영향을 주고 있다. 이 보고서는 환경 변화가 극지 이해관계에 대한 의사결정 시한을 앞당기는 가속 요인으로 작용하고 있다고 평가했다.

뷰캐넌 박사는 호주의 대응이 과거의 남극 역사를 기리는 데 머물면서 조약 준수와 매년 교착 상태로 끝나는 비공개 외교 회의라는 제한적 수단에 의존하고 있다고 지적했다. 그는 호주가 무한정 지속되리라는 기존의 협력 시스템에 의존하지 말고, 일관된 계획을 마련해야 한다고 주장하면서 극지 거버넌스 포럼의 분열과 침식이 이루어지는 상황에서 호주가 중견국 이해관계자들을 이끌어 남극과 북극의 현상 유지 체제를 수호하고, 현대화하는 데 앞장서야 한다고 제언했다.

아울러 독자적인 국가 극지 전략을 수립하고, 이를 전담할 극지 대사직을 신설하는 방안, 쇄빙선과 해양인식 기술 등 희소 자산을 공동으로 활용하기 위한 프렌드 쇼어링(friend-shoring) 우선 추진, 미국·캐나다·핀란드 간 쇄빙선 협력 사업인 아이스 팩트(Icebreaker Collaboration Effort, ICE Pact) 가입을 즉각적인 과제로 검토해야 한다고 제안했다.

김엄지

실장/부연구위원

한국해양수산개발원
글로벌전략연구본부
극지전략연구실

글: 김엄지 실장/부연구위원
umjikim@kmi.re.kr

Future Greenland 2026 평가: 북극의 시대, 그린란드에서 읽은 북극의 미래

1. 북극의 중심에서 열린 국제포럼, Future Greenland 2026

5월 19일부터 20일까지 그린란드 수도 누크(Nuuk)의 카투악(Katuaq) 문화 센터에서 Future Greenland 2026이 개최되었다. 이 행사는 그린란드 최대 규모의 정책·산업 포럼으로, 정부, 기업, 연구기관, 투자자, 원주민 대표 등 북극을 둘러싼 다양한 이해관계자가 한자리에 모여 그린란드와 북극의 미래를 논의하는 국제회의이다.

올해 회의의 주제는 “The Future is Greenland - Business Development in the Arctic Decade(그린란드가 미래다 — 북극의 시대를 여는 비즈니스 개발)”였다. 단순히 북극의 산업을 논하는 것이 아니라, 앞으로의 10년을 ‘북극의 시대(Arctic Decade)’로 규정하며, 그린란드가 세계 경제와 지정학에서 어떠한 역할을 수행할 것인지를 논의하는 데 초점을 맞추었다. 공식 홈페이지는 최근 국제정세의 변화 속에서 세계 주요국이 북극을 안보와 외교정책의 핵심 공간으로 인식하기 시작했으며, 이러한 변화가 바로 ‘북극의 시대’를 열고 있다고 설명한다.

실제로 행사에 참석해 보니, 과거 북극회의와는 분위기가 확연히 달랐다. 이전에는 기후변화와 환경보호가 대부분의 논의를 차지했다면, 이번 회의에서는 경제안보, 공급망, 투자, 에너지, 디지털 인프라, 핵심광물 등이 주요 의제로 다루어졌다. 북극은 더 이상 ‘지구온난화의 현장’이 아니라 세계 경제와 국제 질서의 변화를 이끄는 전략 공간으로 인식되고 있었다.

2. “Nothing About Us, Without Us” - 그린란드가 전하는 메시지

이번 Future Greenland를 관통하는 가장 인상적인 메시지는 “Nothing About Us - Without Us(우리에 관한 일은 우리 없이 결정하지 말라)”였다. 이는 최근 국제사회에서 높아지고 있는 그린란드에 대한 관심 속에서도, 그린란드의 미래는 반드시 그린란드 주민과 정부가 주도해야 한다는 선언이다. 여기에 기업계는 “Nothing About Business - Without Business(기업에 관한 일은 기업 없이 결정하지 말라)”라는 문구를 더하며, 지속가능한 경제발전과 자치 확대를 위해서는 기업이 정책의 핵심 파트너가 되어야 한다는 점을 강조하였다.

극지의 창

이러한 메시지는 최근 그린란드를 둘러싼 국제정세와도 밀접하게 연결된다. 지구온난화로 빙하가 녹으면서 북극 접근성이 높아지고, 핵심 광물과 재생에너지, 북극항로의 전략적 가치가 커지면서 미국과 유럽을 비롯한 주요국의 관심은 그 어느 때보다 높다. 그러나 Future Greenland는 이러한 외부의 관심보다 먼저, 그린란드가 스스로 미래를 설계하는 주체임을 분명히 하고 있었다.

특히 공식 행사에서는 “보다 큰 자치와 자율성을 지향하는 국가일수록 강한 기업과 산업 기반이 필요하다”는 점이 반복적으로 강조되었다. 정치적 자치만으로는 지속가능한 발전을 담보할 수 없으며, 경제적 자립이 뒷받침되어야 진정한 미래를 설계할 수 있다는 것이다. 따라서 Future Greenland는 단순한 투자유치 행사라기보다, 경제발전 전략을 통해 그린란드의 미래를 논의하는 국가 전략 플랫폼으로 기능하고 있었다.

3. 경제안보 시대, 북극은 새로운 비즈니스 공간이 되다

이번 회의 프로그램을 살펴보면 북극을 바라보는 국제사회의 시각 변화를 더욱 분명하게 확인할 수 있다.

개막 첫날에는 ‘Business Development in a New World Order’, ‘When Business Policy and Foreign Policy Go Hand in Hand’, ‘The Arctic Council’ 등의 세션이 이어졌다. 둘째 날에는 ‘Greenland at the Centre of the Arctic Dispute’, ‘China in the Arctic’, ‘Nothing about Greenland without Google’ 등 북극의 지정학과 디지털 전환을 다루는 발표가 진행되었다. 또한 부대 행사에서는 ‘Greenland in the Arctic Decade – A New World Order?’를 주제로 대규모 투자와 광물·에너지 개발, 지정학적 변화가 심도 있게 논의되었다.

회의에서 가장 자주 등장한 단어는 ‘경제안보(Economic Security)’였다. 공급망 재편, 핵심광물 확보, 에너지 안보, 디지털 인프라 구축은 더 이상 개별 산업의 문제가 아니라 국가 안보와 직결된 전략 과제로 인식되고 있었다. 특히 북극은 희토류와 핵심광물, 청정에너지, 새로운 해상 교통로를 동시에 보유한 지역으로 평가되면서, 글로벌 공급망 재편의 중심 무대로 떠오르고 있었다.

특히 ‘Business Development in a New World Order’ 세션은 이번 회의를 대표하는 프로그램이라 할 수 있었다. 발표자들은 러시아-우크라이나 전쟁 이후 국제질서가 급격히 재편되면서 공급망 안정성과 경제안보가 국가 정책의

극지의 창

핵심 과제로 부상하였고, 이러한 변화가 북극의 전략적 가치를 더욱 높이고 있다고 평가하였다. 과거 기업들이 비용 절감과 효율성을 최우선으로 고려했다면, 이제는 공급망의 회복력(Resilience)과 안정적인 자원 확보가 기업 경쟁력을 결정하는 요소가 되고 있다는 점이 강조되었다. 북극은 이러한 변화 속에서 핵심광물, 청정에너지, 새로운 해상 교통로를 동시에 보유한 전략 공간으로 재조명되고 있었다.

회의에서는 비즈니스와 외교정책이 더 이상 분리될 수 없다는 점도 반복적으로 언급되었다. ‘When Business Policy and Foreign Policy Go Hand in Hand’ 세션에서는 국가의 외교정책이 투자환경과 공급망, 산업정책에 직접적인 영향을 미치고 있으며, 기업 역시 지정학적 리스크를 고려한 투자 전략을 수립해야 한다는 점이 논의되었다. 이는 북극 개발이 단순한 민간 투자의 영역을 넘어 국가 전략과 긴밀하게 연결되어 있음을 의미한다. 실제로 참석한 정부 관계자와 기업인들은 경제협력뿐 아니라 국제 규범, 투자 안정성, 국제 파트너십 구축의 중요성을 함께 강조하였다.

또한 북극의 전략적 가치가 높아질수록 디지털 인프라와 기술기업의 역할도 커지고 있다. ‘Nothing about Greenland without Google’ 세션에서는 해저 광케이블 구축, 위성통신, 데이터센터 등 디지털 인프라가 북극의 새로운 성장동력으로 주목받고 있으며, 풍부한 재생에너지와 낮은 기온을 활용한 데이터센터 산업의 발전 가능성이 소개되었다. 이는 북극이 단순히 자원과 해운의 공간을 넘어 디지털 경제의 거점으로도 발전하고 있음을 보여주는 사례이다.

한편, ‘Greenland at the Centre of the Arctic Dispute’ 세션에서는 최근 그린란드를 둘러싼 국제사회의 높은 관심과 지정학적 경쟁이 논의되었다. 희토류를 비롯한 핵심광물과 북극항로, 군사적 요충지라는 세 가지 요소가 결합되면서 그린란드는 미국과 유럽을 비롯한 주요국의 전략적 관심이 집중되는 지역으로 부상하고 있다. 그러나 발표자들은 이러한 경쟁 속에서도 그린란드가 단순한 경쟁의 대상이 아니라, 스스로 개발 방향을 결정하는 주체가 되어야 한다는 점을 거듭 강조하였다.

이번 회의를 통해 가장 인상 깊었던 점은 북극항로에 대한 인식의 변화였다. 과거 북극항로는 유럽과 아시아를 연결하는 운송거리 단축 효과와 경제성에 초점이 맞춰졌지만, 이제는 공급망 회복력과 경제안보를 강화하는 전략적 인프라로 이해되고 있었다. 지정학적 갈등과 글로벌 공급망 재편이 지속되는 상황에서 북극항로는 단순한 물류 노선이 아니라 국가와 기업의 전략적 선택지가

극지의 창

되고 있었다. 이는 우리나라가 북극항로를 활용하는 정책 역시 비용 절감이라는 관점에서 벗어나 공급망 안정성, 에너지 안보, 경제안보를 포괄하는 보다 종합적인 전략으로 발전시켜야 한다는 점을 시사한다.

이러한 변화는 북극항로를 연구하는 입장에서도 매우 시사하는 바가 크다. 과거 북극항로의 경제성은 운항거리 단축과 물류비 절감에 초점이 맞춰졌지만, 현재는 공급망 회복력과 에너지 안보, 전략적 연결성까지 고려하는 방향으로 논의가 확장되고 있었다. 북극항로 역시 단순한 물류 노선이 아니라 경제안보 인프라의 하나로 인식되고 있는 점에 초점을 맞춘 연구가 필요하다.

4. 지속가능한 발전의 해답은 ‘Practical Solutions’

Future Greenland는 북극의 잠재력만을 강조하는 행사가 아니었다. 오히려 “Great Opportunities Require Practical Solutions”라는 메시지처럼, 거대한 기회를 현실로 만들기 위한 구체적인 실행방안을 고민하는 자리였다. 특히 그린란드 정부와 산업계는 원격지역의 높은 에너지 비용과 디젤 발전 의존을 가장 큰 구조적 과제로 지적하였다. 이에 대한 해결책으로 수력발전을 중심으로 한 재생에너지 확대와 에너지 자립 전략이 소개되었으며, 이를 기반으로 데이터센터와 수소 생산, 광물가공 등 새로운 산업을 육성하려는 계획도 함께 제시되었다.

또한 인프라 확충, 숙련인력 양성, 투자환경 개선, 디지털 전환 등 산업 생태계 전반을 함께 구축해야 한다는 점도 강조되었다. 결국 북극의 미래는 단순히 풍부한 자원을 보유하는 데 있는 것이 아니라, 이를 지속가능한 경제발전으로 연결할 수 있는 제도와 인프라를 마련하는 데 달려 있다.

이러한 논의는 우리나라에도 시사하는 바가 크다. 최근 우리나라 역시 북극항로 특별법 제정과 국가 북극전략 수립을 추진하고 있지만, 항로 개척만으로는 충분하지 않다. 항만, 친환경 선박, 데이터, 보험, 금융, 인력양성 등 산업 생태계를 함께 구축하는 종합적인 접근이 필요하다.

5. 한국 북극 정책에 주는 시사점

Future Greenland 2026은 북극의 현재를 보여주는 동시에, 앞으로 북극이 어떤 방향으로 나아갈 것인지를 가장 선명하게 보여준 국제회의였다. 이번 회의를 통해 확인한 가장 중요한 변화는 북극을 바라보는 국제사회의 시각이 ‘환

극지의 창

경'에서 '경제안보'로 확대되고 있다는 점이다. 물론 기후변화 대응과 환경보호는 여전히 북극 협력의 중요한 가치이지만, 이제는 공급망, 핵심광물, 에너지, 디지털 인프라, 투자와 같은 경제·산업 이슈가 북극 논의의 중심으로 자리 잡고 있다. 북극은 더 이상 국제협력만의 공간이 아니라, 협력과 경쟁이 공존하는 전략적 공간으로 재편되고 있었다.

그러나 이러한 변화 속에서도 Future Greenland가 일관되게 강조한 것은 'Nothing About Us, Without Us'라는 원칙이었다. 북극의 지속가능한 발전은 원주민과 지역사회의 참여를 전제로 해야 하며, 북극의 미래는 북극 주민들이 직접 결정해야 한다는 점이 회의 전반에 걸쳐 반복적으로 제시되었다. 경제 개발과 지정학적 경쟁이 심화될수록 원주민 공동체와의 신뢰 구축과 협력은 선택이 아니라 북극 거버넌스의 기본 원칙으로 인식되고 있었다.

이러한 점에서 우리나라의 북극정책 역시 한 단계 발전할 필요가 있다. 지금까지 우리나라의 북극 협력은 과학연구와 국제기구 활동, 북극이사회 워킹그룹 참여 등을 중심으로 추진되어 왔다. 앞으로는 여기에 더하여 북극 원주민 단체와의 협력을 우리나라 북극정책의 핵심 축 가운데 하나로 제도화할 필요가 있다. 단발성 교류를 넘어 북극 원주민 대표기구와의 정례적인 정책 대화, 청년·연구자 교류, 공동연구, 교육 프로그램, 북극협력주간 등 국내 국제행사에 대한 원주민 참여 확대를 통해 지속가능한 협력 기반을 구축해야 한다. 이는 북극이사회에서 강조하는 원주민 참여 원칙을 실천하는 동시에, 우리나라가 책임 있는 북극 협력 파트너로 자리매김하는 데에도 중요한 의미를 갖는다.

아울러 북극항로와 북극경제권 진출을 추진하는 과정에서도 단순히 물류와 산업 측면만을 고려할 것이 아니라, 원주민 공동체와의 상생, 환경적 지속가능성, 지역사회의 수용성을 함께 고려하는 접근이 필요하다. 북극항로를 공급망 회복력과 경제안보 차원에서 활용하는 동시에, 친환경 해운, 에너지 협력, 디지털 인프라 구축, 원주민 협력 등을 포괄하는 종합적인 북극 전략을 마련해야 할 시점이다.

북극과 사람

글: 김주형 부연구위원
jhkim7664@kmi.re.kr

철새가 연결하는 북극과 사람들: ‘북극 철새 이니셔티브(AMBI)’를 중심으로

■ 들어가며

북극에서 번식하는 철새는 계절의 변화를 알리고, 일부 지역에서는 먹거리와 문화의 일부가 되며, 북극 주민들이 환경변화를 관찰하는 지표 역할을 한다. 그러나 철새는 일 년 중 상당 기간을 북극 밖에서 보내기 때문에 북극 주민과 철새의 관계를 유지하기 위해서는 한국을 포함한 이동 경로상의 국가들이 함께 서식지를 보호해야 한다. 북극이사회 산하 북극동식물보전실무그룹(Conservation of Arctic Flora and Fauna, CAFF)에서 추진하는 「북극이동성조류이니셔티브(Arctic Migratory Birds Initiative, AMBI)」는 이러한 생태적·사회적 연결을 국제협력으로 구현하는 북극이사회 대표적 사업이다.

■ 철새와 북극 공동체의 오래된 관계

봄과 여름이 찾아오면 수많은 철새가 번식을 위해 북극으로 돌아온다. 철새의 귀환은 북극 생태계에서 일어나는 계절적 변화의 일부인 동시에, 북극에서 살아가는 사람들의 생활과 문화에도 관계되는 현상이다. 일부 북극 공동체에서 전통적인 먹거리로 이용되었으며, 철새의 도래 시기와 이동 모습은 계절과 주변 환경의 변화를 파악하는 단서가 되어 왔다.

CAFF가 추진하는 AMBI는 철새를 단순한 야생생물이 아니라 여러 사회가 공유하는 자연적·문화적 자원으로 바라보며, 철새 보전이 이들 사회에도 긍정적인 영향을 줄 수 있다고 밝히고 있다.

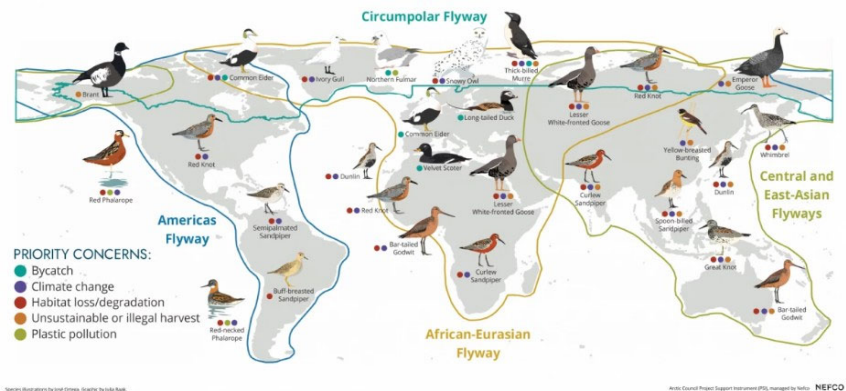
북극 주민과 철새의 관계는 지역과 공동체에 따라 다르다. 알래스카의 일부 원주민 공동체에서는 철새를 식량 자원으로 이용했는데, 이는 식량 확보뿐 아니라 다음 세대에 전달되는 지식과도 연결된다. 이누이트 환국회의(Inuit Circumpolar Council, ICC)는 야생동물 관리가 이누이트의 정체성, 생활방식, 문화와 식량안보의 중심적인 부분이라고 강조한다. ICC가 개최한 환북극 야생동물관리 정상회의에서는 알래스카, 캐나다, 그린란드와 러시아 추코트카의 이누이트가 참여해 야생동물 이용권, 전통적 관리방식, 식량 안보와 자기 결정권을 논의했다. 이렇게 북극 주민과 철새의 관계를 설명할 때 모든 북극 주민을 하나의 집단으로 일반화하기보다 특정 지역과 공동체의 사례를 중심으로 살펴볼 필요가 있다. 또한 북극에서 철새를 둘러싼 논의는 보호와 이용이

북극과 사람

서로 대립되는 개념이 아님을 확인할 수 있다. 핵심은 원주민의 관습적 이용과 참여를 존중하면서 철새 개체군을 지속가능하게 유지하는 데 있다.

■ 기후변화와 초국경 위협

철새는 한 지역이나 국가에 머물지 않는다. 북극에서 번식한 철새들은 주요 이동 경로인 철새 이동 경로를 따라 북극과 비북극 지역을 오간다. 이에 따라 북극의 번식지가 보전되더라도 이동 중 이용하는 중간 기착지나 월동지가 훼손되면 철새 개체군 전체가 영향받을 수 있다. AMBI가 북극과 비북극 국가 및 기관을 연결하는 이유도 철새가 전체 이동 경로에서 서로 다른 위협에 노출되기 때문이다.



출처: CAFF

북극에서는 기후변화로 철새의 서식 환경과 종 사이의 관계가 점차 불규칙하게 변하고 있다. CAFF의 환북극 생물다양성 조사에 따르면 기후변화는 조류를 포함한 북극 생물의 주요 생애 활동 시기와 서식지를 변화시키고, 새로운 포식자와 질병의 유입 가능성에도 영향을 미치고 있다. ICC 역시 기후변화로 야생동물의 이동 양상과 행동, 생태계, 날씨와 해빙 조건이 달라지고 있다고 보고하고 있다.

북극 밖에서도 철새는 다양한 위협에 직면한다. AMBI는 불법 포획, 오염물질, 그물 및 폐어구에 의한 얽힘과 혼획, 도시화와 연안개발, 해수면 상승에 따른 중간 기착지 및 월동지 감소 등을 주요 위협으로 제시한다. 특히 동아시아 철새 이동 경로에서는 갯벌을 비롯한 조간대 서식지의 훼손과 불법 포획이 북극 번식 철새에 큰 위협이 되고 있다.

■ AMBI, 철새의 이동경로를 따른 협력 추진

이처럼 철새가 이동 경로 전역에서 마주하는 위협에 대응하기 위해 CAFF는

북극과 사람

AMBI를 추진하고 있다. AMBI는 개체수가 감소하는 북극 번식 철새의 보전 상태를 개선하고, 장기적으로 건강한 개체군을 유지하는 것을 목적으로 한다.

AMBI의 가장 중요한 특징은 철새의 전체 이동경로를 하나의 보전 단위로 본다는 점이다. 현재 AMBI는 아메리카, 아프리카·유라시아, 중앙·동아시아 및 한북극 이동경로를 중심으로 활동하며, 서식지 보전, 불법 또는 지속가능하지 않은 포획 방지, 개체군 자료 개선, 오염과 혼획 감소 등의 과제를 추진하고 있다.

이 과정에서 원주민과 지역공동체는 정책의 대상에 그치지 않고, 철새 보전과 관리에 참여하는 주체가 된다. AMBI는 철새와 관련한 원주민 공동체 협력사례를 별도로 수집하고 있으며, 알래스카에서는 원주민 대표들이 정부 기관과 함께 포획 규정, 조사와 교육 활동에 참여하고 있다. 이는 철새 관리에 과학적 조사뿐 아니라 지역주민의 경험과 지식, 이용 실태를 함께 반영하려는 접근이라고 할 수 있다.

〈그림〉 세계 철새 이동 경로와 주요 위험 요소



출처: CAFF

■ 북극의 철새와 한국의 갯벌

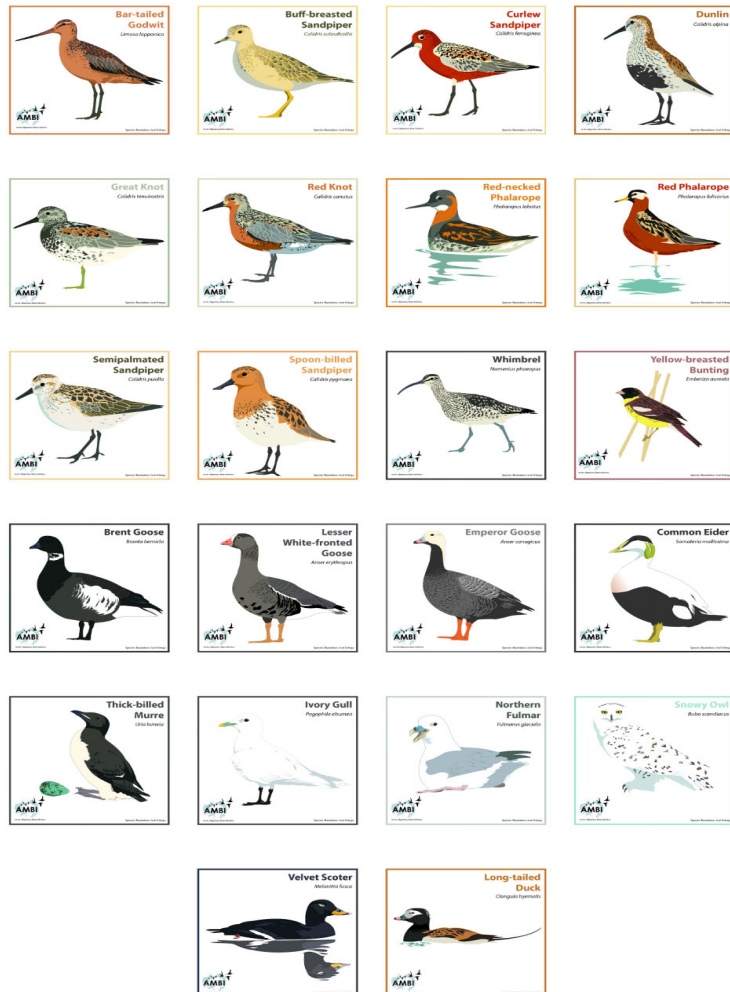
한국은 AMBI의 중앙·동아시아 철새 이동 경로와 직접 연결되어 있다. AMBI는 러시아와 알래스카의 북극 지역에서 번식하는 넓적부리도요, 큰뒷부리도요, 민물도요, 붉은가슴도요와 큰붉은가슴도요 등을 이 이동 경로의 주요 대상종으로 다룬다. 이들 종의 번식지와 중간 기착지를 연결해 조사하고 보호하는 것이 중앙·동아시아 이동 경로 사업의 핵심 과제이다.

AMBI 행동계획은 한국 서해안의 조간대가 넓적부리도요, 큰붉은가슴도요와 민물도요 등 북극 번식 철새에게 중요한 서식지라고 명시하고, 한국에 남아 있는 조간대의 보전 필요성을 강조한다. 따라서 한국의 갯벌과 연안습지를 보

호하는 일은 국내 생물다양성 보전에 그치지 않고, 북극에서 번식하는 철새 개체군을 유지하기 위한 국제적인 이동 경로 보전의 일부라고 볼 수 있다.

철새는 북극과 한반도처럼 멀리 떨어진 지역의 자연과 사람을 연결한다. 일부 북극 공동체에는 문화와 지식 전승의 대상이 되고, 한국에서는 갯벌과 연안습지가 지닌 생태적 가치를 보여주는 존재가 된다. AMBI는 이러한 관계가 어느 한 국가의 노력만으로 유지될 수 없으며, 북극 주민의 이용과 참여를 존중하는 동시에 철새가 이동하는 모든 지역이 서식지와 개체군을 함께 관리해야 한다는 점을 보여준다.

〈그림〉 AMBI 우선대상종



출처: CAFF

출처

<https://www.caff.is/work/projects/arctic-migratory-birds-initiative/>

<https://www.caff.is/work/projects/arctic-migratory-birds-initiative/ambi-central-and-east-asian-flyway/>

https://www.fws.gov/sites/default/files/documents/2025-04/mig_bird_2025_spring_summer_2-24_508.pdf

<https://www.inuitcircumpolar.com/wp-content/uploads/ICC-Wildlife-Management-Summit-Report.pdf>

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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

[연구정보](#) |
 [동향정보](#) |
 [세미나](#) |
 [KMI소식](#) |
 [KMI소개](#) |
 [고객서비스](#) |
 [정보공개](#) |
 [구독 신청](#) |
 ENGLISH

동향정보

- * 구독 신청

» 동향정보 |
 발간 간행물 |
 극지해소식

▶ 발간 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)	 

*** 종간 간행물**