

제 426 호 2026 년 4 월 21 일

북극: 새로운 개척지

2025년 도널드 트럼프 대통령이 백악관에 복귀했을 당시 가장 뜨거운 국제 이슈는 역시 그린란드였다. 관세갈등과 더불어 나토(NATO)는 이 덴마크 자치령을 두고 미국과 유럽간 또다른 내부갈등을 겪어야 했다. 한편, 러시아와 중국은 안보·경제 협력 강화를 통해 북극 지방에서의 존재감을 키워왔다. 유럽-대서양 지역의 많은 전문가들은 북극 안보에 대한 우려를 제기해왔지만, 인도-태평양 관점에 따른 연구는 상대적으로 적다. 하지만, 이재명 대한민국 대통령이 북극 사업에 대한 적극적인 의지를 표명하며 한반도 너머 북방에 대한 관심이 서서히 고조되고 있다. 본 글은 북극이 한국에 어떤 의미인지를 평가하고, 한국의 북극 진출에 앞서 어떠한 장애물이 있는지를 분석하며, 미래 북극 경쟁 시대 속 한국의 역할에 대해 전망한다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



한국해양전략연구소
연구원
이 재 혁

서론

중국은 2018년 발간한 「북극정책백서」에서 스스로를 '근(近) 북극국'이라 정의했다. 이는 중국이 지리적으로 북극권에 인접해 있지 않더라도 북극의 기후변화가 여러 영향을 끼친다고 주장하며 북극 정세에 적극적으로 참여하겠다는 의지를 드러낸 것이다. 물론 북극이사회 회원국들은 중국의 대담한 주장을 수용하지 않았고, 여러 학자와 분석가들은 이러한 '스스로 정의한 북극 정체성'을 역내 영향력 확대를 위한 전략적 시도로 간주했다. 오늘날 중국은 러시아와의 파트너십을 강화하며 일대일로 정책의 일환으로 "북극 실크로드" 프로젝트를 발전시키고 있다.

2025년, 트럼프 대통령은 그린란드 병합에 대한 야망을 노골적으로 피력했고, 캐나다에게도 미국의 51번째 주가 되어야 한다고 주장했다. 비록 언론은 그의 공격적인 발언 내용을 비판했지만, 트럼프는 1기 정부 당시에 그린란드 병합 의사를 밝힌 바 있다. 그는 미국의 국가안보에 그린란드가 가지는 지정학적 중요성에 대해 반복적으로 강조해왔다.

오늘날 국제사회의 이목은 이란에 집중되어 있지만, 북극은 주요 강대국들의 각축장으로 새롭게 떠오르고 있다. 비록 한국은 북극국은 아니지만, 북극이사회 옵서버 국가로서 직간접적으로 이사회 회원국들과 공통의 이해관계를 공유하고 있다. 나아가 접근상의 제약과 극복해야 할 다른 장애물에도 불구하고 한국은 경제와 안보를 위해 북극에 더 많은 관심을 가져야 한다.

북극의 중요성

북극은 동북아에 가장 효율적인 항로를 제공한다. 한국의 경우 기존 항로(동남아시아, 말라카 해협, 수에즈 운하를 지나는 경로)를 통한 부산부터 네덜란드 로테르담까지의

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



거리는 약 22,000km 로 40 여일의 항해기간이 소요된다. 오늘날, 북극항로는 7 월부터 11 월까지 주로 여름기간에만 이용이 가능한, 아직은 제한적인 선택지에 머무르고 있다. 하지만 계속된 기후변화로 인한 해빙이 북극해를 얼음 없는 바다로 만든다면, 동아시아 국가들은 남방 항로보다 북방 항로에 더 많은 관심을 기울일 것이다.

비록 북극항로의 이용가능성은 매우 제한적이지만, 최근 일련의 사건들이 대안항로로서 북극의 매력을 키웠다. 2021 년 3 월 23 일, 컨테이너 선박 에버그린호가 수에즈 운하 중간에서 좌초되며 항로를 6 일간 차단했다. 이 사고로 400 척 이상의 선박이 지연되거나 발이 묶였으며, 운하가 완전히 재개통되기까지는 5 일이 더 소요됐다. 오늘날 이란에서 벌어지고 있는 전쟁이 호르무즈 해협의 해상교통을 막으면서 걸프산 석유와 천연가스에 의존하는 나라들은 지대한 경제적 타격을 입고 있다. 비록 북극항로가 경쟁력 있는 보편적인 항로가 되기까지는 수십년이 걸리겠지만, 특히 중동 위기와 같은 상황에서는 유효한 대안이 될 것이다.

북극에 대한 한국의 관심은 이재명 정부 들어 급격히 높아졌다. 한국 정부는 2026 년 해양수산부 예산에 550 억원을 추가 배정하며 북극항로 상용화 추진을 위한 북극 태스크포스를 출범시켰다. 2026 년 1 월 해수부는 오는 9 월 북극항로를 통한 첫 부산발 로테르담행 시험항해를 할 것이라고 발표했다.

이재명 정부의 핵심 목표 중 하나는 부산을 국제 항만과 환적의 허브로 탈바꿈시키는 것이다. 대통령 후보 시절부터 그는 해수부를 정부청사가 위치한 세종시에서 부산으로 옮길 것을 공약했다. 해수부 이전에 발맞춰 이재명 대통령과 전재수 해수부 장관은 북극항로 개척을 통해 부산을 국제 무역의 중심지로 만들겠다는 포부를 꾸준히 밝혀왔다. 정부부처 간 협력을 저해할 것이라는 우려가 있지만, 해수부 이전은 부산을 단순한 해양도시를 넘어 국제무역의 중심 도시로 발전시켜 한국을 역내 신흥 해양강국으로 만들겠다는 의지를 반영한다.

무엇이 고려되어야 하나

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다

북극에 대한 한국의 높아지는 관심과 현 정부의 노력은 높이 평가할 만하지만, 본격적인 참여에 앞서 해결해야 할 우려사항들도 존재한다. 지정학적으로 한국은 지역내 매우 민감한 위치에 있어, 한국의 북극항로는 러시아, 중국, 심지어 북한의 직간접적 영향권 안에 놓이게 될 것이다. 나아가 항로는 동해를 통과해야 하는 만큼, 한-일간 견고한 해양안보 협력관계 또한 구축되어야 한다.

북한과 탄도미사일

한국의 북극항로가 마주할 첫 위험은 북한의 미사일 도발이다. 북한은 자체 군사훈련 또는 국제사회에 정치적 메시지를 보낼 목적으로 동해상에 탄도미사일을 발사하곤 한다. 2026 년에만 북한은 총 여섯 번의 미사일 발사를 감행했다. 첫번째 발사는 1 월 4 일, 미국이 베네수엘라의 니콜라스 마두로 대통령을 생포한 직후 일어났고, 두번째 발사는 1 월 27 일, 세번째 발사는 3 월 14 일 한미연합연습 자유의방패 기간에 일어났다. 이후 세 번의 미사일 발사는 이재명 대통령이 2025 년 9 월과 2026 년 1 월 발생한 민간인 드론 북한 침투사건에 대한 유감표명을 발표한 4 월 6 일 직후인 7 일과 8 일에 이루어졌다.

관련 전문가들의 여러 분석에도 불구하고 평양의 의도와 패턴은 감지하기 어려우며, 이는 북극항로를 이용하는 관계자들에게 지대한 안보 우려사항이다. 미사일 궤적이 북극해 선박이 지나야 하는 바다에 떨어진다는 것을 감안할 때, 북한 미사일은 선사와 보험사의 위험평가에 직접적인 영향을 미칠 것이다. 안전한 북극항로를 확보하기 위해서는 북한의 미사일 도발에 대한 실효적인 억지력과 항행정보가 구축되어야 한다.

이러한 맥락에서 2023 년 4 월 워싱턴 선언과 2023 년 8 월 캠프 데이비드 정신 공동성명은 그 기반을 마련했다. 미국의 확장억제와 한-미-일 삼자공조는 북극항로 안보의 핵심적인 두 기둥이 될 수 있다. 하지만 한국과 일본이 더욱 협력하기 위해서는 아직 갈 길이 멀다.

독도 문제와 방공식별구역(ADIZ) 권한

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



비록 오늘날의 한일관계는 예전만큼 적대적이진 않지만, 양국은 여전히 동해상에 불편한 이슈를 공유하고 있다. 바다 자체의 명칭부터 시작하여(한국: 동해, 일본: 일본해), 독도(일본은 다케시마라 명칭)는 아직 한일갈등의 주요 원인으로 남아있다. 2018년 12월, 일본은 한국의 광개토대왕함이 일본 해상자위대 초계기를 향해 사격통제레이더를 조사(조준)했다 주장했고, 이는 2024년까지 외교갈등으로 고조됐다.

2019년, 한일 양국은 군사적 책임을 두고 다시 한 번 부딪혔다. 7월 23일, 러시아 정찰기 1대와 중국 폭격기 2대가 한국방공식별구역(KADIZ)에 진입했다. 한국 공군 이에 대응하여 전투기 편대를 출격시켰고, 그 중 한 대는 침입을 저지하기 위해 조명탄과 경고사격을 가했다. 해당 사건과 관련하여 한국이 러시아와 중국을 비판하는 동안, 일본은 러시아와 한국을 비난했다. 일본 입장에서 독도(다케시마)는 일본의 영토이기 때문에, 일본이 자국 관할이라 주장하는 영공 내에서 한국 공군이 대응한 것은 용납할 수 없다는 것이다. 침범 행위는 러시아와 중국이 저질렀지만, 외교적 갈등은 한국과 일본 사이에서 불거졌다.

지리적으로, 아무리 북극항로가 한국의 해역에서 시작한다 하더라도 결국 일본의 해역을 거쳐야 한다. 역사적 감정과 현재 진행중인 갈등과 관계없이, 한국은 북극항로, 나아가 대만을 포함한 역내 안보 그 이상을 위해 일본과의 협력을 강화해야 한다.

대만 해협

부산이 북극 진입 전 마지막 항구가 되기 위해서는 대만 해협의 안보 또한 보장되어야 한다. 오늘날 아시아 최대 항만 도시는 상하이로, 말라카 해협과 수에즈 운하를 통해 유럽과 아시아를 잇고 있다. 비록 위도상 상하이가 대만보다 위에 위치해 있지만, 베이징은 대만 문제의 직접적인 이해당사자인 만큼 위기를 관리할 능력을 가지고 있다. 호르무즈 위기에서 볼 수 있듯이, 부산은 동남아시아와의 연결성이 담보되지 않는 한 역내 허브로 도약할 수 없다. 만약 동남아 항로에 문제가 생기면 부산은 인도-태평양과 북극항로를 잇는 마지막 항구로 기능할 수 없게 된다. 만약 중국과 대만간 충돌이 실제로 벌어지게 되면, 대만 해협은 동남아시아와 북극항로의 연결을 막는 조임목(초크포인트)으로 돌변할 수 있다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다

한국은 매우 신중하게 대만 문제에 접근해야 한다. 미국의 동맹국으로서 서울이 미국의 안보정책에 대체로 동조할 것이라는 가정은 합리적이다. 그러나 중국은 근접성, 경제적 상호의존도, 심지어 안보적 측면에 있어 여전히 중요한 파트너이다. 상하이-부산 전 마지막 경유지이며, 중국은 북극항로의 안보를 유지함에 있어 북한을 통제할 수 있는 효과적인 지렛대 중 하나다. 북극 정책에 있어 한국에게 중국은 미국만큼 중요한 파트너이다.

예상효과

조선협력과 핵추진잠수함 협력 가속화

한국이 운영중인 유일한 쇄빙선은 연구선 아라온호로, 북극과 남극을 모두 오가며 연구를 수행하고 있다. 2025년 7월 29일 해수부는 한화오션이 2029년까지 차세대 쇄빙선을 건조할 것이라고 발표했다. 세계적 수준의 조선 역량을 보유하고 있음에도 불구하고 한국은 쇄빙선 기술에서 앞서지 못하고 있다. 러시아는 핵추진 쇄빙선을 포함한 40척 이상의 쇄빙선을 보유하고 있는 명실상부한 강대국이며, 핀란드는 쇄빙선 건조기술 분야의 선두국가이다.

이 지점에서 한-미 조선협력이 쇄빙선 기술로 확장될 수 있다. 현재 활동중인 미국의 쇄빙선은 세 척 뿐이고, 최근 핀란드에 여섯 척을 추가 주문했다. 조선협력을 통해 한-미는 북극활동에 필요한 선박을 자체적으로 건조할 수 있으며, 이에 따르는 유지·보수·정비(MRO)는 양국의 결속력을 더욱 강화할 수 있다. 조선협력은 즉각적인 성과 없이 오랜 시간을 필요로 하는 사업이라는 일부 비판에도 불구하고, 이번 합의 자체는 서울과 워싱턴 양측이 공약을 이행할 것임을 담보하는 제도적 기반을 마련한다.

조선협력과 함께 한국의 핵추진잠수함 도입은 서울의 북극 진출 포부에 더욱 박차를 가하는 또 다른 동력이 될 것이다. 2025년 10월 APEC 정상회담 당시 트럼프 대통령은 한국의 핵추진잠수함 건조에 동의했고, 다음 달 공식적인 합의가 체결되었다. 정상회담 당시 이재명 대통령이 언급했듯이, 핵추진잠수함의 주요 목적은 북한과 중국 선박들의 추적능력 향상에 있다. 현 정부의 계획에 따르면 한국은 2030년대 중반에 첫 잠수함을



획득할 예정이며, 그 시기의 한반도를 둘러싼 지역 정세는 지금의 그것과 다를 가능성이 높다. 이때 핵추진잠수함은 기존 북한 및 중국 잠수함 추적 임무에 더해, 북한의 미사일 위협에 맞서 북극항로를 보호하는 임무까지 수행할 가능성이 있다.

삼자협력 강화와 반(反)서방 연대에 대한 확장억제

한국이 활동범위를 넓히는 만큼, 안보의 범위 또한 그만큼 확대되어야 한다. 앞서 간략히 언급되었듯이, 워싱턴 선언 하의 확장억제와 캠프 데이비드 정신 하의 삼자협력은 북극을 향한 서울의 포부에 부합한다. 한국의 안보 관심은 주로 한반도와 동북아시아에 국한된 만큼, 확장억제와 삼자협력은 지역 안보를 위한 한국의 기여를 독려할 수도 있다.

하지만 이러한 노력은 이미 중국과 러시아의 공조 및 협력에 뒤쳐져 있다. 이른바 '무제한' 파트너십이라 불리는 협력 관계 하에서 중국과 러시아는 모두 북극에서의 존재감을 키워가고 있다. 북극 실크로드 계획의 일환으로서, 중국은 러시아산 액화천연가스(LNG)와 광물을 북극항로를 통해 수입하고 있다. 중-러는 또한 북태평양에서 합동해상순찰을 돌며 미국과 인도-태평양 동맹국들의 우려를 불러일으키고 있다. 러시아의 압도적인 쇄빙선 수와 중국의 빠르게 성장하는 해양 전력을 고려하면, 중-러 파트너십은 미국과 그 동맹국들에게 심각한 위협으로 부상할 것이다.

최근 그린란드 이슈와 더불어 북극에서 러시아에 대응할 수 있도록 더욱 강력한 나토 동맹을 촉구하는 분석과 글은 많지만, 중-러의 북극협력이 인도-태평양 지역에 미칠 영향에 대한 연구는 상대적으로 적다. 이러한 맥락에서, 한-미-일 삼자협력은 북-중-러 반서방 연대에 대한 강력한 억지력이 될 잠재력을 지니고 있다. 비록 한국과 일본은 북극 이사회 회원국과 같이 직접적인 북극 정세의 이해당사국은 아니지만, 인도-태평양 북반구에서 미국의 중요한 동맹국이다. 만약 베이징의 '근 북극국' 주장이 국제적 인정을 받지 않음에도 계속된다면, 아시아의 새로운 북극항로와 직접적인 이해당사국이라는 관점에서 한국과 일본이 오히려 '근 북극국' 지위에 가깝다고 볼 수 있을 것이다. 비록 한-미-일 공조는 나토와 같은 다자간 동맹은 아니지만, 북극항로는

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



러시아와 중국에 대한 견제뿐 아니라 북극을 가로지르는 유럽과의 연대를 위한 더욱 강력한 협력의 계기를 제공할 것이다.

유럽-대서양 지역 내 한국의 존재감

러시아의 우크라이나 침공은 인도-태평양 지역과 유럽-대서양 지역간 협력의 필요성을 촉발시켰다. 한국은 미국 다음으로 우크라이나를 가장 많이 지원한 국가로, 무기와 탄약 제공에 있어 유럽을 앞질렀다. 북한은 군대를 파병하며 전쟁에 직접적으로 개입한 유일한 국가이다. 한국의 우크라이나 무기 지원과 북-러 연대는 한 지역에서의 전쟁이 다른 지역에 영향을 미친다는 것을 보여주며, 북극은 이러한 상호관계를 더욱 심화시킬 것이다.

우크라이나 전쟁 외에도 한국은 이미 유럽 정세에 관여해왔다. 한국은 나토 옵서버 국가로서 정상회의에 정기적으로 초청받고 있고, 2002 년부터 노르웨이령 스발바르 제도에서 다산 과학기지를 운영하고 있다. 북극항로는 유럽으로 향하는 또다른 길이 될 만큼, 중국의 북극 활동과 북한의 위협과 같은 인도-태평양 문제에 대한 유럽의 관심을 끌 수 있을 것이다.

유럽 내 한국의 존재감은 미국과의 양자동맹 뿐 아니라 소다자 및 다자 동맹을 강화할 것이다. 한국 외에 미국의 인도-태평양 동맹국은 일본, 호주, 필리핀, 그리고 태국이다. 만약 미국이 부재할 경우, 나토와 같은 다자동맹이 아닌 '허브 앤 스포크' 구조 하에서 동맹국들은 위협에 더욱 취약해진다. 북극항로는 30 개 나토 유럽 회원국과 한국, 일본, 호주, 뉴질랜드로 이루어진 인도-태평양 4 개국(IP4)간의 연대를 강화할 것이다. 미국과의 동맹, 선진 조선 능력, 그리고 확대되는 북극 정책을 고려할 때, 한국은 나토와 인도-태평양 지역을 연결하는 핵심적인 역할을 할 수 있는 유리한 위치에 있다. 실질적으로 이는 정기적인 합동훈련 강화, 북극 및 북태평양 활동에 관한 정보 공유, 그리고 북극 지역의 안보를 위협하는 행위자들에 대한 제재 이행의 공조를 의미한다. IP4-나토간 협력은 워싱턴이 자국의 안보 우선순위에 더욱 집중할 수 있는 여건을 조성할 것이며, 미국의 국가안보전략 목표 중 하나인 부담 분담에도 기여할 것이다.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



결론

가까운 미래에 북극항로가 완전히 열리게 되면, 한때 유럽을 양분했던 철의 장막이 북극 지방에 다시 드리워질 수 있으며, 이는 나토와 러시아-중국 연맹 사이에 새로운 전략 전선을 만들어낼 것이다. 미국은 나토와 함께 유럽-대서양 지역에서의 영향력을 확보할 수 있지만, 인도-태평양 지역에는 북극권 동맹국이 없다. 미국에게 알래스카는 북태평양에서 전략적으로 매우 중요한 지역이며, 이 지역을 효과적으로 지키기 위해서는 한국과 일본과의 협력이 필요하다.

오늘날까지 한국은 20 세기 냉전의 유산을 안고 북한과 핵 위협에 직면해 있다. 세계가 다시 냉전시대로 돌아가는 지금, 새로운 철의 장막은 남북관계에 분명한 영향을 미칠 것이다. 만약 중국과 러시아가 북극의 패권을 쥐게 된다면, 서울과 평양 간의 세력균형 또한 그에 따라 변화할 가능성이 높다. 그러나 미국과 동맹국들이 반서방 연대를 효과적으로 억제할 수 있다면, 한국은 한반도, 인도-태평양 지역, 그리고 유럽-대서양 지역에서의 영향력을 확대할 수 있을 것이다. 북극은 남북관계와 국제안보를 잇는 가교다. 힘의 논리가 지배하는 이 시대에 한국은 북극 문제에 더욱 적극적으로 관여해야 한다.



The Arctic: A New Frontier

Korea Institute for Maritime Strategy

Associate Researcher

Jae Hyeok Lee

Abstract

In 2025, when Donald Trump returned to the White House, the most heated global topic was undoubtedly Greenland. Along with tariff conflicts, NATO had to go through another internal friction between the U.S. and Europe over this Danish territory. Meanwhile, Russia and China have increased their presence in the Arctic region through security and economic partnership. While numerous Euro-Atlantic experts have raised concerns about Arctic security, fewer studies have been conducted from an Indo-Pacific perspective. However, as the South Korean President Lee Jae-myung pledged his commitment to the Arctic, attention toward the North beyond the Korean Peninsula is slowly but steadily emerging. This article examines the significance of the Arctic for South Korea, analyzes what obstacles stand before Seoul's ambitions, and projects South Korea's future role in the age of Arctic competition.

Introduction

In 2018, China claimed itself a 'near-Arctic state' through *China's Arctic Policy White Paper*. The declaration reflected China's intent to participate in Arctic affairs despite its distance from the region, claiming that polar climate change affects China in various ways. Arctic Council member states, of course, did not recognize such an audacious claim, and scholars and analysts viewed this 'self-defined Arctic identity' as a strategic attempt to expand Beijing's influence in the region. Today, China is deepening its partnership with Russia, developing the "Polar Silk Road" project as part of its Belt and Road Initiative (BRI).

In 2025, Donald Trump explicitly expressed his ambition to acquire Greenland and called on Canada to become the 51st state of the U.S. Although he was criticized by the media for his aggressive narratives, he had already raised the idea of acquiring Greenland during his first term. Repeatedly, Trump made it clear that Greenland holds a geopolitical significance for the national security of the U.S.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다

Although the world's focus is heavily on Iran today, the Arctic is emerging as a new boxing ring for major superpowers. While South Korea is not an Arctic state, it is an observer state of the Arctic Council and shares interests with the member states either directly or indirectly. Despite its access constraints and other obstacles, South Korea should pay more attention to the Arctic not only for the economy, but also for its security.

Significance of the Arctic

The Arctic provides a more cost-efficient shipping route for Northeast Asia. For South Korea, the distance from Busan to Rotterdam in the Netherlands via the conventional route – through Southeast Asia, Malacca Strait, and the Suez Canal – is approximately 22,000 km, requiring roughly forty days of sailing. Today, the Arctic Route is still a limited option, as it can only be used during the summer season from July to November. However, if climate change continues and the Arctic ice continues to recede, rendering the Arctic Ocean increasingly ice-free, East Asian countries will put more focus toward the North rather than the South.

Although the availability of the Arctic Route is highly limited, recent events have raised the appeal of the Arctic as a potential alternative. On March 23, 2021, a container ship *Ever Given* ran aground in the middle of the Suez Canal and blocked the route for six days. More than four hundred ships were blocked, delayed, or stranded by this accident, and it took five additional days for the Canal to be cleared. Today, the war in and around Iran has effectively disrupted traffic through the Hormuz Strait, and countries dependent on Gulf oil and natural gas are experiencing significant economic disruptions. Although it will take decades for the Arctic Route to be competitive as conventional sea routes, it can serve as a viable alternative, especially during crises in the Middle East.

South Korea's interest in the Arctic has dramatically grown under the Lee Jae-myung government. The Lee government allocated additional 550 billion won to the Ministry of Ocean and Fisheries (MOF) for the 2026 budget and initiated the Arctic Task Force to advance the commercialization of the Arctic Sea Route. In January 2026, the Ministry announced the first trial voyage from Busan to Rotterdam through the Arctic will be conducted in September.

One of the major goals of the Lee administration is to transform Busan into an international hub of harbor and transshipment. Ever since he was running for a presidential candidate, Lee pledged to move the MOF from Sejong – where the Government Complex is located – to Busan. Along with the



relocation, both President Lee and Minister Chun Jae-soo have constantly expressed their ambition to make the Port of Busan an international trading hub by pioneering the Arctic Route. While some worry that the relocation will undermine inter-ministry cooperation, it still reflects the current government's objective for making South Korea a new maritime power in the region by transforming a major maritime city into a hub of global trade.

What Should Be Considered?

While South Korea's rising interest in the Arctic as well as current government's effort deserve recognition, there are also concerns that need to be addressed prior to full commitment. Geopolitically, South Korea is at a highly sensitive location within the region, and the Arctic Route of South Korea will be under the influence of Russia, China, and even North Korea. Moreover, as the Route passes through the East Sea, a firm maritime security relationship between Seoul and Tokyo must also be guaranteed.

North Korea and Its Ballistic Missile Launches

The first risk South Korea's Arctic Route will face is North Korea. Pyongyang periodically launches ballistic missiles toward the East Sea, either for military exercises or to send a political signal to the international community. In 2026 alone, Pyongyang launched its missiles a total of six times. The first launch was on January 4 – shortly after the U.S. captured Nicolás Maduro of Venezuela; the second launch was on January 27; the third launch was on March 14 – amidst the Freedom Shield, a joint military exercise of South Korea and the U.S.; and the fourth through sixth launches took place from April 7 to 8 – following President Lee's expression of regret on April 6 over two civilian drone intrusion cases in September 2025 and January 2026.

Despite various analyses of related experts, Pyongyang's motives and patterns remain difficult to discern, and this poses a serious risk for those who use this route. Given that many of North Korea's test trajectories fall into waters that future Arctic-bound shipping would have to traverse, these launches directly affect the risk assessments of shipping and insurance companies. For a safe Arctic route, effective deterrence against North Korea and its missile provocations must be guaranteed.

In this respect, the Washington Declaration (April 2023) and the Spirit of Camp David (August 2023) have established the foundation. The extended deterrence of the U.S. and the South Korea-U.S.-Japan trilateral partnership can be two key pillars of Arctic Route security; and yet the relationship between South Korea and Japan has a long way to go for stronger ties.

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



Dokdo Dispute and ADIZ Jurisdiction

Although South Korea's relationship with Japan is not as hostile as before, they still share uncomfortable issues in the East Sea. Starting from the name of the sea itself, as Japan calls the Sea of Japan, the Dokdo – Takeshima for Japan – still remains as a major cause of conflict. In December 2018, Japan accused a South Korean destroyer of directing fire-control radar at its maritime patrol aircraft, which escalated into a diplomatic conflict until 2024.

In 2019, South Korea and Japan clashed once again over their respective military responses. On July 23, a Russian surveillance aircraft and two Chinese bombers entered the Korean Air Defense Identification Zone (KADIZ). The South Korean Air Force responded by deploying two fighter jets, one of which fired flares and warning shots to intercept the intrusion. While Seoul criticized Moscow and Beijing, Tokyo blamed South Korea along with Russia. For Japan, Dokdo – Takeshima – is its territory, hence South Korean Air Force operations within its claimed aerial jurisdiction are unacceptable. Even though the territorial intrusion was carried out by Russia and China, the ensuing dispute emerged between South Korea and Japan.

Geographically, even if the route begins near the South Korean Exclusive Economic Zone (EEZ), it will transit through the northern part of Japan's EEZ. Despite complex historical sentiments and ongoing disputes, South Korea must strengthen its ties with Japan not only for the Arctic Route but also for broader regional security – including Taiwan.

Taiwan Strait for a Safer Sea Route

Security in the Taiwan Strait must also be guaranteed for Busan to become the final port before the Arctic. Today, Shanghai has the largest port in Asia, connecting Asia and Europe through the Malacca Strait and the Suez Canal. Although Shanghai is located above the Taiwan Strait by latitude, Beijing has the capability to manage this risk, as it is itself a direct stakeholder in the Taiwan issue. As can be witnessed by the Hormuz crisis, Busan cannot be a regional hub if not connected to Southeast Asia. If Southeast Asian routes are disrupted, Busan will not be able to function as the last port linking the Indo-Pacific and the Arctic Route. If an actual clash between China and Taiwan occurs, the main artery of East Asia could become a chokepoint, severing access to Southeast Asia and the Arctic.

Seoul must be prudent when dealing with the Taiwan issue. As a U.S. ally, Seoul can reasonably be expected to follow U.S. security policy in a broad sense. However, China is still an important partner

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



both in terms of proximity, economic interdependence, and even security. Shanghai will be the last stop before Busan, and Beijing is one of the most effective levers to control Pyongyang for keeping the Route safe. In sum, South Korea needs China as much as it needs the U.S. when it comes to Arctic engagement.

Projected Impact

Accelerated Shipbuilding and Nuclear-Powered Submarine Cooperation

The *Research Vessel Araon (RV Araon)* is the only icebreaker South Korea operates, traveling to both North and South Poles for research purposes. On July 29, 2025, the MOF announced that Hanwha Ocean will build a next generation icebreaker by 2029. Despite its internationally recognized shipbuilding capabilities, South Korea has yet to establish a leading position in icebreaker technology. Russia is notably the leading power, operating a fleet of over 40 icebreakers including nuclear-powered icebreakers, and Finland is the leading country of advanced icebreaker technology.

South Korea-U.S. shipbuilding cooperation could also extend to icebreaker manufacturing. The U.S. has only three icebreakers that are active, and recently ordered six more from Finland. Through the shipbuilding cooperation, South Korea and the U.S. can build their own vessels necessary for Arctic activities, and the maintenance, repair, and overhaul (MRO) of these vessels will further strengthen bilateral ties. Despite the criticism that the shipbuilding cooperation is a time-consuming effort with no immediate returns, the agreement itself secures the institutional foundation upon which both Seoul and Washington will uphold their commitments.

In addition to the shipbuilding cooperation, South Korea's acquisition of nuclear-powered submarines (SSN) will be another driver that can boost Seoul's Arctic ambition. In October 2025, during the APEC Summit, President Trump approved South Korea's SSN project, and the official agreement was finalized in the following month. As President Lee Jae-myung mentioned during the Summit, the major purpose of SSN will be on improving tracking capabilities against North Korean and Chinese vessels. According to current timeline, Seoul plans to acquire SSN in the mid-2030s, and the regional dynamics around the Korean Peninsula are likely to differ significantly from those of today. The SSN has the potential to expand its role in protecting the Arctic Route in the East as an effective deterrent against North Korea.

Stronger Trilateral Cooperation and Extended Deterrence Against the Anti-West Alignment

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



As South Korea expands its scope of activities, the scope of security must also be expanded. As briefly aforementioned, the extended deterrence under the Washington Declaration and the trilateral cooperation under the Spirit of Camp David will serve Seoul's ambition toward the North. They can also encourage South Korea to broaden its security commitments beyond the Korean Peninsula and Northeast Asia, where Seoul's focus has traditionally been concentrated.

Such efforts, however, already lag behind the growing alignment and cooperation between China and Russia. Under the so-called Sino-Russian “no-limits” partnership, both China and Russia are increasing their presence in the Arctic: as part of China's Polar Silk Road initiative, Beijing and Moscow are transporting Russian liquefied natural gas (LNG) and minerals to China through the Northern Sea Route (NSR); they are also conducting joint naval patrols in the North Pacific, raising U.S. and its Indo-Pacific allies' concerns. With Russia's dominant number of icebreakers and China's rapidly growing naval presence combined, the Sino-Russian partnership will grow into a grave threat to the U.S. and its allies.

While there are numerous analyses and articles urging stronger NATO alliance as a counter force against Russia in the Arctic, especially along with the recent Greenland discourse, there are not enough studies on the impact of Sino-Russian Arctic collaboration on the Indo-Pacific. In this regard, the trilateral cooperation has a strong potential to become a powerful deterrent against the anti-West alignment – China, Russia, and North Korea. Although South Korea and Japan are not direct stakeholders of the Arctic affairs as the Arctic Council members, they are both important U.S. allies in the northern hemisphere of the Indo-Pacific. If Beijing's claim of the “near Arctic state” continues, despite the lack of global recognition, the same logic could be applied to the interests of South Korea and Japan, especially under the spectrum of the new Arctic Route in Asia. While the South Korea-U.S.-Japan ties are not a multilateral alliance as NATO in the Euro-Atlantic, the Arctic Route will provide stronger impetus for collaboration – not only to counter Russia and China, but also to deepen alignment with Europe.

South Korea's Presence in the Euro-Atlantic

The Russian invasion of Ukraine triggered the need for inter-regional cooperation between the Indo-Pacific and Euro-Atlantic. South Korea was the second-largest supporter of Ukraine after the U.S., outpacing any European state in the provision of weapons and munitions; and North Korea is the only direct player physically involved in the war by sending military troops. Seoul's weapon support to Kyiv

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



and Pyongyang-Moscow ties prove that a war in one region affects another, and the Arctic will foster such inter-relations even further.

Other than the war in Ukraine, South Korea has already been involved in European affairs: it is an observer state to NATO and is regularly invited to its summits; and since 2002, South Korea has been running Dasan Arctic Research Station in Svalbard Islands, Norway. The Arctic Route will be another access to Europe, and it can also draw European attention to the Indo-Pacific affairs – especially Chinese Arctic activities and North Korean threat.

South Korea's presence in Europe will reinforce the U.S. alliance not only bilaterally, but also minilaterally and multilaterally. Beyond South Korea, the U.S. treaty allies in the Indo-Pacific include Japan, Australia, the Philippines, and Thailand. In the event of U.S. absence, they are vulnerable to threats, as the U.S. maintains a "hub-and-spoke" structure rather than a multilateral alliance like NATO. The Arctic Route will strengthen security ties between thirty NATO states in Europe and the Indo-Pacific Four (IP4) – South Korea, Japan, Australia, and New Zealand. Given its alliance with the U.S., advanced shipbuilding capability, and growing Arctic agenda, South Korea is well positioned to act as a key connector between NATO and the Indo-Pacific. In practical terms, this could mean more regular joint exercises, information-sharing on Arctic and North Pacific activities, and coordinated sanctions enforcement against actors that threaten the stability of the Arctic region. The IP4-NATO cooperation will give more space for Washington to focus on its own security priorities, and it serves one of the objectives of the U.S. National Security Strategy – burden sharing.

Conclusion

In the near future, when the sea routes in the North open for good, the Iron Curtain that had divided Europe could descend once again, this time in the Arctic, creating a new strategic fault line between NATO and the Russia-China alignment. While the U.S. can secure its presence in the Euro-Atlantic with NATO, there is no U.S. ally in the Indo-Pacific with an Arctic presence. For the U.S., Alaska holds strategic importance in the North Pacific, and Washington will need Seoul and Tokyo to effectively secure the region.

Until today, South Korea continues to carry the legacy of the twentieth-century Cold War, confronting North Korea and its nuclear threat. As the world returns to a Cold War-like era, the new Iron Curtain will certainly affect the two-Koreas relations. If China and Russia come to dominate the

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



Arctic region, the balance of power between Seoul and Pyongyang is likely to shift accordingly; but if the U.S. and its allies can deter the anti-West alignment effectively, South Korea will be able to extend its influence in the Korean Peninsula, the Indo-Pacific, and the Euro-Atlantic. The Arctic is a bridge that connects the Inter-Korean dynamics and global security. In an era of power and strength, South Korea should deepen its Arctic commitment.

약력

이재혁은 한국해양전략연구소 연구원이다. 주요 관심분야는 대한민국의 인도-태평양 전략, 신냉전시대 동아시아 안보정책, 한일관계, 남북관계 등이며, 동북아 역사 및 전쟁사에도 관심을 가지고 있다.

Jae Hyeok Lee is an associate researcher at the Korea Institute for Maritime Strategy (KIMS). His research focus lies in the Republic of Korea's Indo-Pacific Strategy, particularly examining the capabilities and limitations of maritime engagement. He also has interest in Korea-Japan relations, inter-Korean relations, U.S. foreign policy toward Asia, and maritime security in Northeast Asia.

국내외 추천 자료

- [Malte Humpert. "Busan Port Delegation visits Tromsø as South Korea Eyes Arctic Shipping Routes." *High North News*, March 30, 2026.](#)
- [Hans Peder Kirkegaard. "Risk of Influence Warfare in the Arctic: Lessons from Greenland." *Belfer Center for Science and International Affairs*, March 27, 2026.](#)
- [Jana Kobzova, Mark Leonard, Jim O'Brien, Jana Puglierin, Jeremy Shapiro, Vessela Tcherneva, and Katrine Westgaard. "Arctic hold'em: Ten European cards in Greenland." *European Council on Foreign Relations*, January 16, 2026.](#)

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다



알림

- 본지에 실린 내용은 필자 개인의 견해이며 본 연구소의 공식 입장이 아닙니다.
- KIMS Periscope는 매월 1일, 11일, 21일에 이메일로 발송됩니다.
- KIMS Periscope는 안보, 외교 및 해양 분야의 현안 분석 및 전망을 제시합니다.
- KIMS Periscope는 기획 원고로 발행되어 자유기고를 받지 않고 있습니다.

[웹페이지보기](#)

본 발간물은 한국해양전략연구소의 저작물로서 인용 시 표기를 해주시기 바랍니다