



GAZİANTEP UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Journal homepage: <http://dergipark.org.tr/tr/pub/jss>



Araştırma Makalesi • Research Article

DOI: 10.21547/jss.1574311

Çin'in Deniz Taşımacılık Koridorları Çerçevesinde Arktik ve Akdeniz Geçitlerinin Konumları Hakkında Bir Karşılaştırma

A Comparison of the Positions of Arctic and Mediterranean Passageways in Terms of China's Sea Transportation Corridors

Ferdi GÜÇYETMEZ^{a*} Sina KISACIK^b

^a Öğr. Gör., Uluslararası İlişkiler ve Jeopolitik Araştırmalar, İSVİÇRE
ORCID: 0000-0003-1204-2606

^b Dr. Öğr. Üyesi, Kıbrıs Aydın Üniversitesi, İİBF, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Ozanköy-Girne / KUZLEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ
ORCID: 0000-0002-3603-6510

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 26 Ekim 2024

Kabul tarihi: 3 Mart 2025

Anahtar Kelimeler:

Arktik Bölgesi,

Akdeniz Ticaret Rotası,

Çin'in Deniz Taşımacılığı Koridorları,

Kuzey Denizi Rotası,

Ticaret Rotalarının Jeopolitiği.

ÖZ

Küresel güvenlik ve jeopolitik eksenli sorunlar, ülkelerin yeni müttefikler ve alternatif ticaret rotaları arayışına neden olmuştur. Bu bağlamda, Akdeniz'deki güvenlik sorunlarının yanı sıra Kuzey Deniz Rotaları'nın giderek daha erişilebilir hâle gelmesi, Arktik bölgesinin küresel ölçekteki stratejik önemini artırmıştır. Özellikle Çin, geniş kapsamlı Kuşak ve Yol Girişimi'nin başarılı bir şekilde sürdürülmesi için her iki bölgeyi de stratejik açıdan kritik bir konumda değerlendirmektedir. Malakka Boğazı ve Süveyş Kanalı gibi mevcut rotalarda yaşanan geçit problemleri, Çin'i alternatif güzergâh arayışlarına itmiş ve bu doğrultuda Arktik, jeopolitik bir potansiyel alana dönüşmüştür. Arktik bölgesine yönelik Çin'in artan ilgisi, altyapı yatırımları ve enerji taşımacılığı iş birlikleriyle somutlaşmaktadır. Özellikle Rusya ile sivilleştirilmiş doğalgaz taşımacılığı alanında kurulan ilişkiler, Kuzey Deniz Rotası'nın Çin için giderek öncelikli hâle gelmesini sağlamaktadır. Mevcut Akdeniz rotalarının maliyet ve teknik zorluklarının yanı sıra, bölgedeki güvenlik riskleri de Çin'i Arktik güzergâhına yönlendiren önemli etkenlerden birisidir. Kuzey Deniz Rotası, enerji tasarrufu, ekonomik iş birliği ve daha güvenli bir ticaret güzergâhı sunma potansiyeli ile Çin'in ticaret stratejisinde kilit bir rol üstlenmeye başlamıştır. Bu makale, Arktik geçiş rotalarının gelecekteki jeopolitik önemini vurgularken, bu rotaların yerleşik Akdeniz güzergâhlarıyla karşılaştırmalı analizini sunmaktadır. Güvenlik, maliyet, enerji verimliliği ve ekonomik iş birliği gibi jeopolitik faktörler ışığında, Çin'in hangi ticaret yollarını daha elverişli bulabileceğine dair kapsamlı değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu bağlamda, Arktik ve Akdeniz rotalarının uluslararası ticaret üzerindeki potansiyel etkileri incelenmektedir.

ARTICLE INFO

Article History:

Received: October 26, 2024

Accepted: March 3, 2025

Keywords:

Arctic Region,

Mediterranean Trade Route,

China's Maritime Transport Corridors,

Northern Sea Route,

Geopolitics of Trade Routes.

ABSTRACT

The emergence of global security and geopolitics-centred challenges has prompted nations to seek alternative allies and new trade routes. In this context, security issues in the Mediterranean and the increasing accessibility of the Northern Sea Routes have heightened the Arctic region's strategic significance on the global stage. For China, in particular, both regions hold critical importance for successfully implementing its expansive Belt and Road Initiative. Challenges posed by traditional routes, such as the Malacca Strait and the Suez Canal, have led China to explore alternatives, positioning the Arctic as a region of growing geopolitical potential. China's increasing engagement in the Arctic is evident through its infrastructure investments and energy transportation collaborations, particularly with Russia. The partnership between China and Russia, especially in the realm of liquefied natural gas (LNG) transportation, underscores the prioritization of the Northern Sea Route in China's trade strategy. Additionally, the technical and cost-related challenges of existing Mediterranean routes and security risks in the region further motivate China to focus on developing and operationalizing the Arctic passage. The Northern Sea Route offers significant advantages, including energy efficiency, economic cooperation, and a safer trade corridor, making it an increasingly attractive option for China's international trade objectives. This article aims to highlight the future geopolitical significance of Arctic transit routes and provides a comparative analysis with established Mediterranean routes. By examining key geopolitical factors such as route security, energy efficiency, and economic collaboration, the study seeks to offer insights into which trade routes may be more advantageous for China. Furthermore, the potential impacts of Arctic and Mediterranean routes on global trade dynamics are assessed.

* Sorumlu yazar/Corresponding author.

e-posta: ferdigucyetmez26@gmail.com

EXTENDED ABSTRACT

This study uses a qualitative research approach that combines case studies, comparative analysis, and document analysis to examine China's strategic interests and actions in the Arctic and compare them with its activities in the Mediterranean region. By focusing on these two critical maritime areas, the research provides insights into how China seeks to strengthen its global trade network and geopolitical influence, particularly within the framework of the Belt and Road Initiative (BRI). **Comparative Analysis:** The comparative analysis in this study focuses on China's engagement in the Northern Sea Route (NSR, Kuzey Denizi Rotası, KDR) and the Mediterranean. It explores the similarities and differences in China's approach to securing and expanding its influence in these regions. The Arctic offers opportunities for economic expansion through resource development and emerging trade routes, while the Mediterranean serves as a traditional but crucial hub connecting Europe, Asia, and Africa. This comparison highlights how China's Arctic strategy aligns with and diverges from its broader global objectives under the BRI framework. For example, the Arctic presents untapped natural resources and shorter shipping times, allowing China to diversify its trade routes. Meanwhile, China leverages infrastructure investments in the Mediterranean, such as the Port of Piraeus in Greece, to establish critical logistics hubs. By comparing these two strategies, the analysis emphasizes how China adapts its approach to fit each region's distinct geopolitical and economic contexts. **Case Study Methodology:** The study adopts a case study methodology to provide detailed insights into China's specific investments and initiatives in the Arctic and the Mediterranean. In the Arctic, China's participation in Russia's Yamal LNG project exemplifies its ambition to secure energy resources while establishing a foothold in the region. Similarly, Chinese investments in Arctic port infrastructure illustrate their role in ensuring the viability of the Northern Sea Route (NSR) for commercial shipping. In the Mediterranean, China's acquisition and development of the Port of Piraeus in Greece highlights its strategic focus on transforming key infrastructure into logistics hubs. This investment has significantly boosted the port's capacity and efficiency, establishing it as a major gateway for Chinese goods entering Europe. These case studies provide a concrete understanding of China's operational strategies, the challenges encountered, and the outcomes achieved in both regions. **Document Analysis:** Document analysis forms a crucial part of the research, drawing on primary and secondary sources to contextualize China's activities. The key document in this analysis is the 2018 White Paper on China's Arctic Policy, which outlines China's official stance and strategic objectives in the Arctic. This document emphasizes China's role as a "near-Arctic state" and its commitment to developing the Arctic Silk Road as part of the BRI. Additionally, the study examines international agreements, legal frameworks, and governance mechanisms relevant to the Arctic and Mediterranean regions. These documents provide insights into the geopolitical constraints and opportunities shaping China's activities. Reports from international organizations, academic articles, and media coverage supplement this analysis, offering a broader perspective on the implications of China's strategies. **Thematic Analysis:** Thematic analysis is employed to identify recurring themes that shed light on China's motivations, strategic objectives, and challenges in the Arctic and Mediterranean. Economic interests play a central role in China's activities, as the country seeks to diversify its trade routes and reduce its dependence on traditional maritime chokepoints like the Malacca Strait and the Suez Canal. The Arctic presents an opportunity to create a shorter and potentially safer trade route between Asia and Europe, while the Mediterranean remains a critical artery for global trade. Environmental concerns are another significant theme, particularly in the Arctic, where China must balance the exploitation of natural resources with global environmental sustainability efforts. Geopolitical competition also shapes China's actions, as major powers such as the United States, Russia, and the European Union vie for influence in the Arctic and Mediterranean. China navigates these competitive dynamics through strategic partnerships, such as its collaboration with Russia in Arctic energy projects and its investments in Mediterranean infrastructure. International cooperation emerges as a recurring theme in China's strategy, as the country emphasizes working with Arctic and Mediterranean nations to advance mutual interests while securing its strategic objectives.

Research Questions and Structure: The study is guided by several research questions: What are the main motivations behind China's strategic interest in the Northern Sea Route, and how do they compare with its activities in the Mediterranean? How does China's Arctic policy align with the broader BRI, particularly regarding the security of global trade routes as outlined in the 2018 White Paper? What are the potential economic benefits of China's development of the South Sea Route? What environmental and geopolitical challenges does China face in the Arctic, and how do these challenges differ from those faced in the Mediterranean? What are the long-term strategic implications of China's investments in the Arctic for international maritime trade, especially regarding competition with traditional trade routes such as the Suez Canal? Based on these questions, the first part of the study discusses the basic characteristics of Arctic geography, emphasizing its strategic significance for global trade and resource development. The second part analyzes the main elements of the Arctic Silk Road Route within the context of China's maritime strategy. The third part focuses on the Mediterranean Silk Road Route, examining China's investments and activities in this established trade corridor. The penultimate section compares the Arctic and Mediterranean maritime routes, analyzing their respective advantages and challenges. The concluding section offers evaluations and predictions on the implications of China's maritime strategies for international trade and geopolitics. This research contributes to a deeper understanding of China's strategic engagement in the Arctic and Mediterranean. By comparing China's activities in these two regions, the study provides a comprehensive perspective on the opportunities and challenges China faces as it seeks to expand its influence and secure its interests in the evolving global trade landscape.

Giriş

Çin'in Arktik¹teki stratejik çıkarları, küresel ticaret ve uluslararası alandaki etkisini artırmaya çalışırken giderek daha belirgin hâle gelmiştir. Çin'in Arktik'teki politika hedefleri çok yönlüdür. Bunlar; Arktik'i tüm ülkelerin ortak çıkarlarını koruyacak ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik edecek şekilde anlamak, korumak, geliştirmek ve yönetmektir. Detaylarına baktığımızda, Arktik'i anlamak, değişimlerini ve gelişimini yöneten doğal yasaları keşfetmek için bilimsel araştırma kapasitesini geliştirmeyi içermektedir. Arktik'i korumak, iklim değişikliğine aktif olarak yanıt vermeyi, benzersiz çevresini ve ekosistemini korumayı ve yerli halkların çeşitli sosyal kültürlerine ve geleneklerine saygı duymayı gerektirmektedir. Arktik'i geliştirmek, bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmak için teknolojik yeniliği, çevre korumayı ve kaynak kullanımını artırmaya odaklanmaktadır. Arktik yönetimine katılım, Çin'in adil ve organize bir yönetim sistemine bağlı olduğu uluslararası yasalara ve iş birliği mekanizmalarına dayanmaktadır (The State Council of The People's Republic of China, 2018).

Çin'in Kuzey Kutbu'na katılımı 1925 yılında Svalbard Antlaşması'nı onaylamasına kadar uzanmaktadır. Ancak Çin'in Kuzey Kutbu'na, özellikle de bilimsel araştırmalara ciddi bir şekilde odaklanmaya başlaması 1990'ların sonlarına doğrudur. 2018 yılında ise Çin, Beyaz Kitap ile Arktik hedeflerini ana hatlarıyla ortaya koymaktadır. Bunlar; saygı, iş birliği, kazan-kazan ve sürdürülebilirliktir. Saygı, uluslararası anlaşmalara uymayı ve Arktik devletleri ve yerli halkların egemenliğine ve geleneklerine saygı duymayı içermektedir. İş birliği, iklim değişikliği, bilimsel araştırma ve kaynak kullanımı gibi konularda çok düzeyli ve geniş kapsamlı iş birliğini vurgulamaktadır. Kazan-kazan sonucu ilkesi, tüm paydaşlar için karşılıklı yarar ve ilerlemeyi arayarak koruma ve kalkınma arasında uyumu garanti etmektedir. Sürdürülebilirlik, Arktik'in uzun vadeli ekolojik ve ekonomik sağlığını teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Bu hedefler doğrultusunda Çin, Arktik stratejisinin temel direkleri olarak bilimsel araştırma, çevrenin korunması, rasyonel kaynak kullanımı ve uluslararası iş birliğine öncelik vermiştir. Çin'in bilimsel keşif gezilerine, çevre yönetimi girişimlerine ve Arktik nakliye rotalarının geliştirilmesine -özellikle de Kutup İpek Yolu'nun teşvik edilmesi yoluyla- katılımı, bölgeye yönelik kapsamlı yaklaşımını göstermektedir. Ayrıca, Çin'in uluslararası hukuk ve iş birliği platformları tarafından yönlendirilen Arktik yönetişimine katılımı, bölgede barış, istikrar ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etme konusundaki kararlılığını vurgulamaktadır.

Çin'in Kuzey Kutbu'ndaki politika hedefleri çok yönlü ve iddialı olup, bölgeyi anlamaya, korumaya, geliştirmeye ve yönetmeye yönelik geniş bir faaliyet yelpazesini kapsamaktadır. Bu hedefler, Çin'in küresel yönetişimde kilit bir oyuncu olarak konumunu güvence altına alma ve "Kutup İpek Yolu" gibi stratejik girişimler yoluyla uluslararası ticaretteki rolünü artırma arzusundan kaynaklanmaktadır. Çin'in daha geniş kapsamlı Kuşak ve Yol Girişimi'nin (KYG) bir parçası olan bu girişim, Kuzey bölge üzerinden yeni nakliye rotaları oluşturarak Asya ve Avrupa arasında mal taşımacılığının mesafesini ve maliyetini potansiyel olarak azaltmayı amaçlamaktadır.

Buna karşılık, Arktik'te büyük güç rekabetinin çerçevesi, Rusya ve Çin askeri faaliyetleri ile değişiklik gösterecektir. Arktik'teki olası iş birlikleri, Amerika Birleşik

¹ Coğrafi bir terim olan Arktik, İngilizce'de, Kuzey Kutbu'nda yer alan bölge olarak kullanılmaktadır. Yine Türk Dil Kurumu'na göre, sıfat olarak coğrafya, Kuzey Kutbu ve çevresindeki bölgeyle ilgili anlamına gelmektedir. Bu nedenle bu çalışma boyunca Arktik kelimesi kullanılacaktır.

Devletleri'nin (ABD) ulusal güvenlik çıkarları konusunda belirleyici olacaktır. Rekabetin iki itici gücü olarak askeri gelişmeler ve enerji konuları önemli unsurlardır. Ukrayna Krizi nedeniyle Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, ABD, Avrupa Birliği (AB) ve Çin arasındaki artan ticaret savaşları ve Çin-ABD arasındaki soğuk ilişkiler göz önüne alındığında, ABD'nin diğer Arktik ülkeleriyle etkileşimini nasıl sürdüreceği belirsizliğini korumaktadır. Aynı zamanda ABD'nin caydırıcılık girişimleri de güvenlik ikilemlerini (dilemma) ortaya çıkarmaktadır. ABD için yeni strateji belgesinin nihai taslağı gelecekte ne olursa olsun, ABD'nin Arktik politikasının daha pro-aktif bir yapıya dönüşmesi kaçınılmaz görünmektedir. ABD'nin Grönland'ı satın alma arzusuna rağmen bu bölge, Çin ve Rusya'nın Grönland'daki varlıklarını ve nüfuzlarını artırma potansiyeline de sahiptir. (Şöhret, 2024, s.74-75; Limon, 2020, s.293-294).

2018 yılında Çin, Arktik politikasına ilişkin Beyaz Kitap'ı yayınlarak Arktik Konseyi'ndeki gözlemci konumu hakkında tartışmalara yol açmıştır. Bazıları için bu durum beklenmedik bir şekilde ortaya çıkarken, bir kesim için Çin'in Arktik stratejisinin uzun zamandır beklenen bir teyidi olmuştur. Beyaz Kitap, yeni politikalar getirmekten ziyade Çin'in bölgeye yönelik mevcut yaklaşımını sağlamlaştıran, Pekin'in kararlılığını yansıtan bir belge olarak görülmektedir. Çin'in Arktik stratejisi diğer Arktik ülkelere kıyasla nispeten yenidir ve Beyaz Kitap, Çinli liderler için Arktik'in önemini altını çizmektedir. Belgenin yayınlanmasındaki gecikme, Çin'in Arktik politikalarını resmen açıklamaktaki isteksizliğinden değil, bölgenin hızla değişen diplomatik ve siyasi ortamına uyum sağlama kabiliyetini geniş zamana yaymak istemesinden kaynaklanmaktadır. Belge sadece Çin'in niyetleri konusunda uluslararası topluma güven vermeyi amaçlamakla kalmamaktadır, aynı zamanda Arktik meseleleriyle ilgilenen çeşitli hükümet organları için bir koordinasyon aracı olarak da hizmet vermektedir.

Çin'in Kuzey Denizi Rotasındaki (KDR) stratejik çıkarları, küresel ticaret için bir diğer önemli geçiş bölgesi olan Akdeniz'deki faaliyetleriyle anlamlı bir şekilde karşılaştırılabilir. Her iki bölge de Çin'in KYG için hayati arterler olarak hizmet vermektedir ve Çin'in küresel ticaret ağlarını güvence altına alma ve genişletme yönündeki stratejisini yansıtmaktadır. Bununla birlikte, Akdeniz uzun zamandır önemli bir deniz geçidi olsa da KDR, Çin'in geleneksel rotalara olan bağımlılığını azaltması için bir fırsatı temsil etmektedir. Akdeniz'de Çin, Yunanistan'daki Pire Limanı gibi birçok liman altyapısına büyük yatırımlar yapmıştır. Bu limanlar, Avrupa'ya giren Çin malları için kritik bir merkez hâlinindedir. Ayrıca bu yatırım, Çin'in Asya ve Avrupa arasındaki mal akışını kontrol edebilmesini ve kolaylaştırabilmesini sağlamak için kilit deniz geçiş noktalarında güçlü bir varlık oluşturmaya yönelik daha geniş bir stratejinin parçasıdır.

Benzer şekilde KDR, Çin'e Asya ve Avrupa arasında malların taşınması için daha kısa ve potansiyel olarak daha uygun maliyetli bir rota sunmaktadır. Bu rota, daha uzun ve siyasi açıdan hassas olan Süveyş Kanalı rotasını atlamada yardımcı olmaktadır. Çin'in KDR'ye olan ilgisinin birçok nedeni vardır. Bunlardan birisi, Çin'in ihracata dayalı ekonomisine doğrudan fayda sağlayacak olan nakliye sürelerini ve yakıt maliyetlerini azaltma potansiyelinden kaynaklanmaktadır. Çin, Arktik enerji projelerinde pay alarak ve KDR boyunca altyapı gelişmelerini destekleyerek, Akdeniz'de olduğu gibi bu yeni deniz koridorunda da varlığını sağlamlaştırmayı hedeflemektedir.

Ancak Çin'in bu bölgelerde karşılaştığı zorluklar farklılık göstermektedir. Akdeniz'de Çin'in etkisi nispeten yerleşmiş olsa da Çin, borç diplomasisi ve jeopolitik etki konusundaki endişeler nedeniyle bir dirençle karşı karşıyadır. Arktik'te ise Çin, bölgedeki artan katılımının etkileri bağlamında jeopolitik kaygıların gündeme gelmesine sebebiyet vermektedir. KDR, Çin için küresel ticaret ağının esnekliğini ve verimliliğini artırabilecek alternatif bir rota sunarak

Akdeniz'deki faaliyetlerinin stratejik bir tamamlayıcısıdır. Ancak bu stratejinin gelecekteki başarısı, Çin'in her iki bölgenin karmaşık jeopolitik manzarasında gezinme ve ekonomik hedeflerini diğer paydaşların endişeleriyle dengeleme becerisine bağlı olacaktır. Akdeniz yatırımlarında olduğu gibi Çin'in KDR'nin potansiyelini tam olarak gerçekleştirebilmesi için şeffaflık ve iş birliği çok önemlidir.

Bu çalışma, KDR ve Akdeniz geçişinin karşılaştırmalı analizi aracılığıyla, Çin'in bu rotalarda kendini nasıl konumlandığını incelemektedir. Araştırma, Çin'in Arktik stratejilerini vurgulayarak, politika hedeflerine ve Arktik'in yönetimini anlama, koruma, geliştirme ve katılım gibi temel ilkelere odaklanmaktadır. Makale, KDR ve Akdeniz geçişini karşılaştırarak, bu deniz rotalarının avantajları ve zorlukları hakkında öngörüler sağlamaya ilaveten, Çin'in Arktik bölgesindeki stratejik manevralarına odaklanmaktadır. Temel araştırma soruları ise şu şekildedir: KDR ve Akdeniz ticaret yolları arasındaki benzerlikler ve türleri nelerdir? Çin'in Arktik stratejisi, küresel ticaret ve jeopolitik rekabet avantajı nasıl bir dönüşüm gerçekleştirmektedir? Çalışma kapsamında, veri analizi ve politika belgeleri incelenerek araştırma soruları yanıtlanmaya çalışılacaktır.

Arktik Coğrafyasını Keşif

Dünya'nın en kuzeyini çevreleyen geniş bir alan olan Arktik bölgesi, 66°36' enlemindeki paralel ile sınırlanan Kuzey Kutup Dairesi'ni kapsar. Bu sınır, yaz gündönümü sırasında güneşin gece yarısı görünür kaldığı "gece yarısı güneşi" sınırını işaret eder (Lozán vd., 2014). Kuzey Kutbu'nun adı Yunanca ayı anlamına gelen "Arctos" kelimesinden türetilmiş olup, kuzey göklerinde bulunan Büyük Ayı takımyıldızına atıfta bulunmaktadır (Blümel, 1999). Bu bölge, ağırlıklı olarak buz ile kaplı Arktik Okyanusu'nu ve İskandinav Yarımadası, kuzey Rusya ve Sibirya, Alaska, Kanada, Grönland ve Spitsbergen gibi kıtaların kuzey kısımlarını içerir (Jared ve Güçyetmez, 2024).

Arktik Okyanusu, yaklaşık 13 milyon kilometrekarelik bir alana ve 4000 metreyi aşan derinliklere sahip alan olarak tanımlanmıştır (Winkelmann, 2007). Ancak Kuzey Kutbu'nun karasal sınırlarını belirlemek daha zordur. Kuzey Kutup Dairesi için, ağaç sınırı ve permafrost kapsamı dahil olmak üzere çeşitli kriterler önerilmiştir. En yaygın kabul gören tanım, en sıcak ayda -temmuz- ortalama hava sıcaklığının 10°C'yi aşmadığı bölgeyi işaret eden Köppen çizgisini kullanır (Kalfaoğlu, 2021). Bu izoterm, yaklaşık 24 milyon kilometrekarelik bir alanı kapsayan boreal ormandan (tayga) tundraya geçişle yakından uyumludur: 17 milyonu okyanus, 3 milyondan fazlası kıta karası ve yaklaşık 4 milyonu dağınık ada, Aleutianlardan Labrador'a kadar uzanmakta olup azami çapı 7000 kilometreyi aşmaktadır (Skagestad, 2010).

Arktik coğrafyası sadece ekolojik ve jeopolitik olarak değil coğrafya açısından da önemlidir. Yüzyıllar önce trajedilerle sonuçlanan keşifler, geçmişin izinde zaferlere dönüşmüş ve zorlu yolculuklar gelecek nesiller için yeni keşiflerin yolunu açmıştır. İlk keşifler buzlu denizlerde yönlerini bulmak için kendi imkânları ile geliştirdikleri ilkel araçlara ve de yöntemlere güvenip yola çıkmışlardır. Buza dayanması için güçlendirilmiş ahşap gemiler, basit pusulalar, köpek kızıakları ve yerli halkların geniş bilgi birikimi kara yolculukları için çok önem arz etmiştir. Bu yardımlara rağmen, ilk seferler tehlikeli olup keşiflerin Kuzey Kutbu'nun zorlu koşullarına dair sınırlı anlayışları nedeniyle çoğu zaman bunlar çok sayıda trajediyle sonuçlanmıştır.

Kuzey Kutbu'na duyulan ilk merak, Milattan Önce (M.Ö.) 330'larda Britanya'dan kuzeye doğru yola çıkan Yunan kâşif Pytheas ile başlamıştır. Ancak, Kuzeybatı Geçidi arayışı ve Avrupa'dan Asya'ya Kuzey Kutbu üzerinden doğrudan bir rota 16. yüzyılın sonlarına kadar başarılı olamamıştır. Milattan Sonrası Dönemin (M.S.) ilk zamanlarında basit işlevli pusulaların ortaya çıkması ve 11. yüzyılda denizlerde yön bulmak için kullanılmaya başlanması, denizciler

ve yeni keşifler için devrim niteliğinde olmuştur. Çinliler tarafından 11. yüzyılda iğneli pusulaların kullanılması sayesinde, kendi zamanı içinde keşiflere imza atan denizciler daha şanslı olmuştur (Mütercimler, 2023, s. 89). 1497 yılında İngiltere'nin görevlendirdiği İtalyan denizci John Cabot, batıya doğru yelken açarak Asya'ya daha kısa yoldan ulaşabileceğine yönelik kısa bir yol aramıştır. John Cabot, Kuzeybatı Geçidi'ni bulamamış olsa da yolculukları Kuzey Amerika'nın bazı bölgelerinin keşfedilmesine yol açarak Arktik keşiflerinde önemli bir dönüm noktası olmuştur (History, 2023).

1576 yılında yola çıkan bir diğer İngiliz kâşif Martin Frobisher, Grönland ve Kanada arasındaki Baffin Körfezi'nden geçmiş ve Baffin Adası'na ulaşmayı başarmıştır. Kraliçe Elizabeth, altın ihtimaline dayanarak daha büyük bir keşif seferi için görevlendirecekti ancak Frobisher'in bölgeden getirdiği elementlerin altın olmadığı anlaşıncaya görevi iptal edildi. Frobisher her ne kadar altın bulamamış ve Kuzeybatı geçidini keşfedememiş olsa da gelecek nesiller için bir yol haritası çıkarmayı başarmıştır (Marsh ve Panneton, 2015). Daha yakın tarihte, 1845 yılında bu keşiflerden en trajik olanı yaşanmıştır. Sir Franklin ve 128 kişiden oluşan mürettebatı ortadan kaybolmuştur. 2014 yılında yapılan bölgesel araştırmalar sonucu enkaza ulaşılsa da mürettebat hakkındaki sırlar çözülememiştir (Baylis, 2002).

Arktik'te yaşanan diğer ilginç olay ise 1872'de İsveçli kâşif Adolf Erik Nordenskiöld tarafından yaşanmıştır. Kuzeydoğu geçidine ulaşmak için Sibiryaya boyunca devam eden kâşif, Arktik buzullarının aniden donması sonucunda 294 gün mahsur kalmıştır. Buzulların çözülmesinin ardından Bering Boğazı'na ulaşmayı başarmıştır. O dönemde telgraf aracılığıyla, başarılı yolculuğunun haberi her yere yayılmıştır. Vega'nın Kuzeydoğu Geçidi'ni tamamladığı 1879 yılında, onun hakkında neredeyse 500 haber bulunmaktaydı (Kettunen, 2019). 1937 yılında Rus Ivan Papanin ve 1948'de Fransız kâşif Paul-Émile Victor, Grönland'a yaptığı seferlerde başarılı olmuştur.

Zaman ilerledikçe Arktik'in sırları çözülmüş ve gemiler teknoloji ile donatılmıştır. Arktik buzullarında tarihi başarı 1977'de Sovyet nükleer buzkıranı Arktik'in Kuzey Kutbu'na ulaşan ilk yüzey gemisi olmayı başarmıştır. Bu dönüm noktası, buzkıran teknolojisinin artan karmaşıklığını ve dayanıklılığını göstererek, kutup bölgelerinde daha kapsamlı keşif ve araştırmayı kolaylaştırmıştır. 1998'den itibaren, en modern ABD buz kırıcısı suya indirilmiştir. Healy adını taşıyan bu gemi, özellikle bilimsel ihtiyaçları karşılamak için tasarlanmış ilk buz kırıcı olmuştur (WHOI, 2024).

Keşifler tarihi ile incelediğimiz Arktik, keşfetme merakı sayesinde bugün olduğu değere ulaşmıştır. Kadırgalardan devasa buzkıranlara geçen zaman yolculuğu, bölgesel enerji çeşitliliğini, yeni yol hatlarını, bölgenin potansiyelini ortaya çıkarmış ve bölgenin sadece Avrupalılar için değil tüm dünya için önemli olmasını sağlamıştır. Bugün Arktik'e baktığımızda Arktik sadece bölge ülkeleri ile sınırlı kalmamıştır. Arktik Konseyi içinde yer alan Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Danimarka, İzlanda, Norveç, İsveç, Norveç ve Rusya'ya ek olarak 13 gözlemci ülke de Arktik üzerinde politikalar geliştirmeye başlamıştır (Yorulmaz, 2021, s. 148-170 ve Yorulmaz, 2020, s. 5250-5273, Duman, 2024).

Çin'in Deniz Stratejisi olarak Arktik İpek Yolu Rotası

Çin'in Arktik stratejisinin taktiksel boyutunu 1990lı yıllarda bilimsel girişimler ve 2006 senesinden bu yana diplomatik yollarla geliştirdiğine yönelik açık kanıtlar söz konusudur. Peki, Çin'in "Kutup İpek Yolu" girişimi, Arktik bölgesinde ticaret, enerji politikası ve altyapı geliştirme bakış açısı çerçevesinde nasıl bir dönüşüm yaratmakta ve bu süreç, Rusya ile oluşturulan iş birliği ve ABD'nin stratejik güvenlik politikalarıyla beraber nasıl şekillenmektedir? Ayrıca, Çin'in Arktik bölgelerindeki varlığı ve yatırımları, uluslararası deniz hukuku, Arktik Konseyi ülkelerinin egemenlik iddiaları ve büyük güç rekabeti çerçevesinde ne

tür hukuki, siyasi ve ekonomik meydan okumalarla karşı karşıyadır?

Mart 2021’de ilan edilen 14. beş yıllık plana baktığımızda Çin’in Arktik iş birliğine iştiraki ve Kutup İpek Yolu’nun geliştirilmesi hususunda yakın ilgisi olduğu doğrulanmaktadır. Bahse konu kapsamda oluşturulan ilk resmî belge 2018 senesindeki Beyaz Kitap’tır. Bu kitapla Çin’in Arktik konularına iştiraki hakkında, strateji hedeflerini, ana prensiplerini, temel siyasalarını ve tutumlarını detaylandırmak, Arktik’te barışın, istikrarın ve sürdürülebilir kalkınmanın korunması, teşvik edilmesi ve de milletlerarası toplumla beraber çalışılması hedeflenmektedir. Beyaz Kitap’a göre Çin, Arktik konularında dikkate değer bir ortaktır. Çin, münhasıran coğrafi yönden Kuzey Kutup Dairesi’ne en yakın kıta ülkelerinden birisidir. Bir başka ifade ile Çin kendisini Yakın Kutup Devleti (Near-Polar State) biçiminde ifade etmekte ve de Arktik’te vuku bulan dönüşümlerin, Çin’in iklim yapısı ve de çevresel atmosferi üstünde etkilerine ek olarak tarım, ormancılık, balıkçılık, deniz sanayisi ve de öteki alanlardaki iktisadi menfaatlerini doğrudan etkilediğini vurgulamaktadır (Asl ve Isanedjad, 2023, s. 238). Çin’in Arktik Konseyi gözlemci üyeliği, BM Güvenlik Konseyi daimî üyeliği, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Svalbard Antlaşması’na taraf olması, Arktik’te barış ve güvenliğin teşvikinde dikkat çekici bir görev şeklinde kıymetlendirilmektedir (Yılmaz ve Limon, 2022a, s. 918-920; Genç, 2021, s. 138-140, Duman, 2024, s. 117-123).

Çin’in Arktik bölgesi ile diyalog tarihi, Çin’in istikrarlı bir şekilde bölge politikalarını sürdürdüğünü göstermektedir. Dünya Savaşları öncesinde başlayan ilgi yıllar içerisinde sekteye uğrasa da dönemsel olarak yatırımlar ve çalışmalar devam etmiş ve günümüze kadar gelmiştir. Xi’nin iktidara geldiği yıl (2013) itibariyle Çin’in Arktik Konseyi’nde daimi gözlemci olarak kabul edilmesi ve sonrası süreçte hem buzkıranların hem bilimsel çalışmaların hem de Rusya ile yapılan iş birliklerinin artması, Çin’in hızlanan Arktik vizyonu ile ilişkilendirilebilir. Çin, Arktik Bölgesi’nde ekolojinin muhafazası, kaynaklardan istifade etme ve buradaki insan aktivitelerin sürdürülebilirliğinin sağlanması yoluyla ilgili coğrafyanın sürdürülebilir gelişiminin desteklenmesini hedeflemektedir. Söz konusu prensipler, herhangi bir ortağın Arktik coğrafyasının gelişim amaçlı zarara uğratılmamasıyla alakalıdır (Güçyetmez, 2021, s. 37-39).

2012-2018 döneminde Arktik’in bütünündeki iktisadi gelişme %0,8, Arktik devletlerinin Arktik olmayan yerlerindeki iktisadi gelişme oranı ise %2,2’dir. Arktik bölgesinin senelik ekonomik büyüklüğünün 450 milyar dolardan fazla olduğu bilinmektedir. Çin’in buraya yaptığı yatırımlar ise öncelikli olarak enerji ve de maden alanlarında olup hâlihazırdaki yatırım, sermaye miktarının ciddi bir bölümünü teşkil etmektedir. Söz konusu çerçevede Çin’in 2015-2017 döneminde Arktik ülkelerine 1,4 trilyon doları aşkın yatırım gerçekleştirdiği bilinmektedir. (Yılmaz ve Limon, 2022a, s. 925; Holz vd., 2022; Wang, 2022; Peiqing ve Huiwen, 2023). Yine 2017 yılında Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Rus mevkidaşı Sergey Lavrov’a şunları söylemiştir: “Çin, Rusya tarafından önerilen ‘Buz İpek Yolu’ girişimini memnuniyetle karşılıyor ve destekliyor. Rus tarafı ve diğer taraflarla birlikte Arktik rotalarını ortaklaşa keşfetmeye hazırız” (Chinese Embassy, 2017).

Diğer Arktik ülkeleriyle mukayese edildiğinde her iki unsurda da Rusya’nın ön planda olduğu söylenebilir. Tüm Arktik ülkeleri içerisinde Rusya, Arktik’e yönelik en fazla taktik yatırımlar gerçekleştiren ve yatırımlara planlayan ülke durumundadır. En öncelikli taktik menfaati ise kendi rezervlerinin potansiyelinin arttırmaktır. Arktik’teki kaynak geliştirme aktivitelerinin Rusya’nın Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH)’sının takriben %12-15’lik bölümünü oluşturduğu düşünülmektedir. Rus Arktik’i, öteki coğrafi alanlarının bölgesel brüt çıktısının %5’ini aşkın bir miktarını sağlamaktayken, bölgedeki firmalar öncelikli olarak madenlerin gün yüzüne çıkartılması ve bunların işlenmesi konusunda kayda değer bir rol üstlenmektedirler. Kaynak sanayilerinin ve kuruluşlarının bölgesel brüt çıktısının katma değeri

%50'den fazladır. Söz konusu durumda Rusya'nın tüm Arktik'ten sağlanan toplam iktisadi değer in üçte ikisini kendi alanından elde ettiği sonucuna varılabilir (Duman, 2024, s. 44-66; Güçyetmez ve Kısacık, 2024, ss. 45-46; Yılmaz ve Limon, 2022b, s. 868; Genç, 2021, s. 143-145).

Rusya'nın Ukrayna'ya yaptığı müdahale ve Kırım'ı yasa dışı ilhak etmesinden dolayı uygulanan iktisadi yaptırımlar, Rusya'nın iktisadi kırılganlığı ve Avrupa piyasalarına olan bağımlılığı ile bir araya geldiğinde Arktik'te Moskova-Pekin ortaklığının gelişip güçlenmesine yardımcı olmaktadır. Pekin'in Arktik'teki önde gelen mevcudiyeti, Çinli firmaların risk alarak ciddi miktarda fon sağladığı Rus Yamal LNG Projesi'dir (Vereykina, 2024; Yamal LNG, t.y.). Çin Ulusal Petrol Şirketi (China National Petroleum Corporation/CNPC) ve Çin İpek Yolu Fonu kanalıyla bahse konu girişimde takriben %30'luk hisseyi elinde bulunduran Pekin, bu girişimden senede takriben 4 milyon ton sıvılaştırılmış doğalgaz alma hakkına sahiptir. Buna ilaveten Gydan Yarımadası'nda bulunan Rus LNG Projesi'nin ikinci safhasına sponsorluk taahhüdünde de bulunmuştur. 2019 senesinde Rusya'nın en önde gelen özel doğalgaz firması Novatek ile Yamal LNG-2 Projesi'nden %20'lik bir hisse almak suretiyle projenin devreye alınmasına dönük kritik önemde bir finansman sağlamıştır. Söz konusu girişimler kanalıyla LNG'nin deniz kanalıyla Asya'ya transferine olanak sağlamaya dönük olarak her ikisi de Yamal Yarımadası'nda yer alan Sabetta Limanı'nın ve Kotelny Burnu açık deniz petrol tesisinin inşası benzeri projelerin ilerlemesine destek sağlamak niyetindedir (LNG Prime, 2024). Bunlara ilaveten Murmansk'ta Çin-Rus firmaların ortak girişimiyle bölgedeki enerji rezervlerinden faydalanmak ve de Yamal Yarımadası'nın batısında bulunan Leningradskoye Sahası'nın tüm özelliklerini ortaya çıkartmak için faaliyetler yürütülmektedir (Staalesen, 2023; Global Oil & Gas Exit List, 2024). İki ülke arasındaki irtibatlarda problemli ve kalıcılığı olan hususlar bulunmasına karşın Arktik kapsamında yürütülen ticari ve güvenilir tedarik zincirlerinin tesis ettiği güven iklimi, Rusya ve Çin'i ortaklık içerisinde birleştiren kuvvetli bir yapıştırıcı şeklinde kıymetlendirilebilir (Duman, 2024, s. 127; Güçyetmez ve Kısacık, 2024, s. 46-49; Yılmaz ve Limon, 2022b, s. 869).

İktisadi yönün ön planda yer aldığı ikinci kısım ise Arktik deniz güzergahlarından istifade edilmesi ve ilerletilmesidir. Pekin, bahse konu ara bağlantı liman tesislerine ve demir yollarına yatırım yapmayı öncelikli görmektedir. Çin, toplam olarak milletlerarası ticaretinin %90'ını, taşınabilir değer bağlamındaki ticaretinin %60'ını ve petrol dış alımının %80'ini deniz yoluyla yapmaktadır. Çin'in enerji ve de maden rezervlerini, farklılaştırılmış evrensel kaynaklardan alarak güvenliğini sağlamak için attığı özel adımlar ve deniz güzergahlarını farklılaştırmaya yönelik yakın alakasını güçlendirmektedir. Arktik ülkeleri ile beraber ortaklık fırsatlarını ortaya koyarken derin deniz liman tesislerinde genişlemekte olan evrensel etkisi jeo-stratejik varlıklar açısından da önem arz etmektedir. Çin, Afrika ve Basra Körfezi kaynaklı enerji akışının ABD benzeri taktiksel rakiplerin egemen olduğu, korsanlık tehdidi ile karşı karşıya kaldığı ya da Malakka Boğazı'nın kapatılması gibi durumları tecrübe etmektedir. Buna ilaveten Avrupa piyasasına yönelik dış satımlar da aynı su yolları üzerinden gitmektedir. Bundan dolayı enerji ve ticarete dönük olarak deniz güzergahlarının farklılaştırılması Pekin'in öncelikleri arasındadır (Kısacık, 2022, s. 1459; Yılmaz ve Limon, 2022a, s. 926-927; Oliveira, 2024).

Kutup İpek Yolu'nun bir bileşeni olarak, Kuzeybatı Geçidi (KBG), Kuzeydoğu Rotası ve Transpolar Rotası sayılabilir (Asl ve Isanedjad, 2023, s. 234). Kanada'nın batı kıyısından kıta Avrupası'na gitmek amacıyla KBG'den yararlanan bir gemi Panama Kanalı ile mukayese edildiğinde transit mesafesini takriben 1000 deniz mili azaltmaya ilaveten öngörülen yakıt tutarını da 80 bin dolar düşürebilir. Mevcut koşullarda KDR dışındaki öteki güzergâhların ağırlıklı biçimde güçlü bir altyapıya sahip olmamasına ilaveten sağlam bir arama-kurtarma

niteliklerini barındırmadığı görülmektedir. Bundan dolayı faydalanma, geçme ve altyapı imkânları daha sınırlı ve zorlu olan KBG, Çin tarafından tercih edilmeyip yatırımların ana yoğunlaştığı yer KDR olmaktadır (Humpert, 2023; Karabay, 2023; Mekhdiev vd., 2021, s. 1-8).

Çin, 2017 yılında Kutup İpek Yolu'nun geliştirilmesine yönelik Rusya ile anlaşmasını müteakip 2018 senesinde Kuzeydoğu Rotası üstündeki 70 projenin yapımına yönelik Rusya ile 10 milyar dolarlık bir kredi anlaşması gerçekleştirmiştir (The Maritime Executive, 2024, Sørensen ve Klimenko, 2017; Alexeeva ve Lasserre, 2018). Bahse konu çerçevede Çin'in Rusya'nın uyguladığı geçiş ücretleri ve seyahatler mevzusunda 45 gün evvelden bilgilendirme yapması, gemilerin Rusya'nın yönlendirmesine tabi olması hususlarında herhangi bir farklı uygulamadan yararlanmayacağı bilinmektedir. Kuzeydoğu Rotası kapsamında Pekin tarafından desteklenen projeler içerisinde Arkhangelsk (Rusya), Klaipeda (Litvanya), Kirkenes (Norveç) ve İzlanda'da liman tesis yatırımları yer almaktadır (Almén ve Hsiung, 2020). Bunlar arasında yer alan Arkhangelsk Limanı'nın derin su limanı şeklinde yeniden yapılarak 2025 senesine kadar devreye alınması öngörülmektedir (Offshore Energy, 2017). Liman tesisinin, Beyaz Deniz kanalıyla Çin'e gerçekleştirilecek deniz taşımacılığında önemli bir üs olmasının yanı sıra Kuzeydoğu Rotasının güçlendirilmesinde kayda değer bir rol oynayacağı öngörülmektedir. Bahse konu liman tesis yatırımlarının yanı sıra Çin, Kuzeydoğu Rotası'ndaki potansiyel deniz taşımacılığı trafiğinden yararlanmak suretiyle demiryolu bağlantı projeleri vasıtasıyla Kuzeydoğu Rotası aracılığıyla Norveç, İsveç ve Rusya'dan Çin'e doğru uzanan ticaret bağlarını da güçlendirmek niyetindedir (Russia's Pivot to Asia, 2024; Port News, 2023; The Arctic, 2018).

Söz konusu çerçevede, 2018 yılında Çin'in Sichuan Yol ve Köprü Grubu'nun (China's Sichuan Road and Bridge Group/SRBG) Norveç'in kuzey liman şehri Narvik'in yakınında Rombaken fiyordü üzerinde yaptığı Halogaland Köprüsü (1.533 metre), Kuzey Kutup Dairesi üstündeki en uzun asma köprü olarak E6 otoyolu kanalıyla kuzey-güney rotasında ve E10 otoyolu üstünden Norveç ve İsveç arasındaki ulaşım kısaltılmış olmaktadır (Belt and Road Portal, 2023; Jamal ve Sundet, 2021, s. 516-522). Bunlara ilaveten daha evvel Sami yerli halklarınca veto edilen Kirkenes-Rovaniemi demiryolunun bitirilmesi (Junka-Aikio, 2022, s. 1-23; Samiraddi, t.y.; Nilsen, 2021) hâlinde ikili ticarete artış yaşanabilir. Tüm bu projelerin ortaya konması ve faaliyete alınması Çin ve Arktik devletleri arasındaki ticaret ve de ortaklıkları arttırma fırsatı vermektedir. Pekin açısından Kuzeydoğu Rotası ve Kuzeybatı Geçidi hakkındaki en önde gelen meydana okumalardan birisi her iki güzergahın çözüme kavuşturulamamış hukuksal bir mesele, milletlerarası boğaz olup olmadığı şeklinde gündemde yer almasıdır.

Bu noktada ABD ve AB her iki deniz güzergahının da milletlerarası boğaz hüviyetinde olduğunu ifade ederken, Rusya ve Kanada ise buraların kendi iç suları hüviyetinde olduğunu savunmaktadır. Çin doğrudan ya da dolaylı olarak her iki yaklaşıma da destek vermemektedir. Daha belirsiz bir tutum izleyen Pekin, bütün ülkelerin Arktik deniz güzergahlarından faydalanma ayrıcalıklarının milletlerarası hukuk çerçevesinde korunması zorunluluğuna vurgu yapmaktadır. Bu esnada Çin'in Rusya ve Kanada'nın pozisyonuna onay vermesi, Güney Çin Denizi ile Hainan Adası arasındaki Tonkin Körfezi'ni Güney Çin Denizi'ne bağlamakta olan Qiongzhou Boğazı hakkındaki münhasır iddiaları lehine milletlerarası bir örnek teşkilini, bunun da Çin-Rusya-Kanada üçgeninde öncelikli olarak Kutup İpek Yolu gelmek üzere ortaklıklarını ilerletmesine fırsat verebilir (Yılmaz ve Limon, 2022a, s. 928-929).

Çin finansmanı, Rus Arktik'inin ekonomik kalkınmasında kilit rol oynamaktadır. 2016 yılında Rus LNG üreticisi Novatek, Yamal LNG projesini finanse etmek için Çin Kalkınma Bankası ve Çin İhracat-İthalat Bankası ile 12 milyar ABD doları tutarında kredi anlaşması

imzalamıştır. Novatek çoğunluk hissedarı (%50,1): hisselerin %20'si devlet mülkiyetindeki Çin Ulusal Petrol Şirketi'ne (CNPC) ve %9,9'u Çin'in İpek Yolu Fonu'na aittir (Yamal LNG, 2015). Son zamanlarda Novatek, yine CNPC (%10) tarafından finanse edilen ve Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi'nden (%10) ek fon sağlanan Yamal LNG 2'nin inşasını duyurmuştur (Staalesen, 2019). Çin, Yamal LNG gelişimi için fonların %60'ını sağlamış ve bunun karşılığında ekipmanın %80'i Çin tersanelerinde üretilmiştir (Camilla ve Koldunova 2017). Konunun Arktik boyutuna baktığımızda ise, Yamal'dan gelen gaz, Süveyş Kanalı üzerinden Orta Doğu'dan gaz göndermek için gereken sürenin yarısı olan iki haftada Çin limanlarına ulaşabilir. Ek olarak, Çin Kalkınma Bankası Rusya'nın devlet Vnesheconombank'ına KDR'yi geliştirmek ve Rus Arktik'teki diğer İpek Rotaları'nı finanse etmek için 9,5 milyar dolarlık bir kredi sağlamıştır (CNPC, 2017).

Sonuç olarak, Pekin'in "Kutup İpek Yolu" ile vurgulanan proaktif Arktik politikası, Asya ve Avrupa'yı Arktik nakliye rotaları aracılığıyla birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. Çin'in altyapı ve enerji projelerine önemli yatırımlar, Arktik devletleriyle iş birliği ve Arktik Konseyi gibi uluslararası forumlara aktif katılım içeren çok yönlü yaklaşımı, Arktik meselelerinde nüfuz ve meşruiyet iddia etme hırsını vurgulamaktadır. Çin, ABD ile jeopolitik gerginlikler de dahil olmak üzere birçok zorlukla karşı karşıya olsa da Arktik çıkarlarını daha geniş KYG'ye entegre etme yönündeki kararlıdır. Çin, ekonomik hedeflerle çevre yönetimini ve diplomatik angajmanı dengeleyerek, Arktik'in jeopolitik stratejisini kendi lehine yeniden şekillendirmeyi ve Arktik diplomasisi ile uluslararası iş birliğinin yeni bir dönemini başlatmayı amaçlamaktadır.

Bu süreçte Çin ve Rusya arasındaki iş birliği de giderek derinleşmektedir. Moskova'nın desteği olmadan Çin'in Arktik faaliyetleri mümkün olmazken, Rusya da Batı'nın yaptırımları nedeniyle Çin'e daha fazla bağımlı hâle gelmektedir. Rosatom ve Çin'in Hainan Yangpu Xinxin Shipping Company ortaklığıyla yeni altyapılar ve kutup sınıfı konteyner gemileri inşa edilerek yıl boyunca ticari taşımacılığın sağlanması hedeflenmektedir. Ayrıca Çin Sahil Güvenlik birimlerinin Rusya ile birlikte ilk kez Arktik devriyelerine katılması, Pekin'in bölgedeki etkisini daha da artırabileceğine işaret etmektedir. 2013-2021 yılları arasında COSCO Shipping Specialized Carriers, Kuzey Deniz Rotası boyunca 42 sefer düzenlemiş ve bunlardan 14'ünü buz kırıcı gemi eşliğinde gerçekleştirmiştir. 2021 yılında bu rotadaki sefer sayısı 14'e çıkarılarak önemli bir adım atılmıştır.

Çin, Arktik'te 90 milyar doları aşan yatırımlarla altyapı projeleri geliştirmiştir (The State Council of the People's Republic of China, 2018). 2013'te İzlanda ile serbest ticaret anlaşması imzalamış ve aynı gün İzlanda hükümeti, Çin'in Arktik Konseyi'ne gözlemci olarak kabul edilmesini desteklemiştir. Çin devletine bağlı şirketler (SOE), Grönland ve İzlanda gibi ülkelerde önemli yatırımlar yapmıştır (Greenland Government, 2021). 2017 itibarıyla Çin'in yatırımları Grönland'ın GSYİH'sinin %12'sini, İzlanda'nın ise %6'sını oluşturmuştur. Ancak Grönland, Çin'in havaalanları ve eski ABD askeri üsleri gibi kritik altyapıları satın alma girişimlerini engellemiştir. Kanada da 2020 yılında, Çinli bir şirketin NORAD radar üssüne 100 km mesafedeki altın madenini satın alma girişimini güvenlik gerekçesiyle reddetmiştir (Arctic Council, 2013). Enerji ve madencilik alanında Çin, Grönland'daki 1.4 milyar dolar değerindeki Kvanefjeld uranyum projesine %12.5 ortak olmuştur. Ancak Grönland'ın 2021'de çıkardığı Uranium Act ile bu proje durdurulmuştur (Greenland Government, 2021). Çinli firmalar ayrıca İzlanda'daki Dreki ve Gammur petrol sahalarının %60'ına sahiptir. Rusya ile iş birliği kapsamında Çin Kalkınma Bankası, 2018'de Arktik projeleri için 10 milyar dolar fon sağlamıştır.

Uluslararası hukuka dayanan çekişmeli sınır iddiaları ve Çin'in bölgedeki büyük güç rekabeti, bölgedeki tartışmaları da güçleştirmektedir. ABD'nin Arktik'teki güvenlik

önlemlerini artırması, NATO'nun bölgesel yöndeki genişlemesinin artması ve Rusya'nın enerji projelerindeki ayrılma rolü, Çin'in Kuzey Denizi Rotası üzerindeki sınırlamayı engelleyen faktörlerdir. Çin'in Rusya ile enerji faaliyetlerine yaptığı yatırımlar ve Arktik limanlarına aktardığı kaynaklar, Pekin'in küresel ticaret ağlarını çeşitlendirme çabasının bir parçasıdır. Ancak riskler ve bölgesel gerilimler nedeniyle uzun vadeli istikrarı da belirsizdir. Sonuç olarak, Çin'in Arktik'teki etkinliği, uluslararası güç dengelerinin evrimine, bölgelerdeki gelişmiş ekonomik planlara ilaveten iş birliğinin sürdürülebilirliğine ve küresel yönetimdeki değişimlere bağlı olarak şekillenecektir (Güçyetmez, 2023, s. 634).

Çin'in Deniz Stratejisi olarak Akdeniz İpek Yolu Rotası

Dünyanın kadim medeniyetlerinden biri olan Çin, elde ettiği başarılar ve başarısızlıklarla uygarlık tarihinde her zaman adından söz ettiren oldukça etkili küresel bir aktör olmuştur. Tarihsel açıdan bakıldığında bazı dönemlerde içine kapanan Çin, bazı dönemlerde yıldızı parlayan bir devlet olmuştur. 1839 yılında başlayan Afyon Savaşları ile Batılı devletlerin Çin'e askerî olarak da girmesi, Çin'in kendi iç sorunlarına yoğunlaşmasına ve dış dünya ile irtibatının asgari düzeye inmesine neden olmuştur. Bu dönemde adeta dünya siyasetinden izole olan Çin, Batılı güçler tarafından işgal edilmiştir (Şöhret, 2022, s.415).

“Çin'in Aralık 2001'de Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) katılmasının ardından ülkenin uluslararası politikadaki konumu da güçlenmeye başlamıştır. Çin DTÖ'ne katılarak aynı zamanda uluslararası ekonomik sistemin yükümlülüklerini, tarife oranları düzenlemelerini ve ticari kısıtlamaları kaldırmayı da kabul etmiştir” (Şöhret, 2022, s.415). Bir başka deyişle sosyalist bir ekonomik ve siyasi sisteme sahip olup o dönem dünyanın en büyük nüfusunu barındıran Çin, tam anlamıyla küresel kapitalist sistemin bir parçası hâline gelmiştir. Bu durum bir taraftan yıllar içinde Çin'in dış ticaret hacmini hızlı bir şekilde arttırırken bir taraftan da Gayri Safi Yurtiçi Hasılası'nı (GSYİH) ciddi şekilde yükseltmiştir. 2000'li yıllarda Çin, uyguladığı ekonomi politikaları sayesinde ekonomik kalkınmasını önemli ölçüde gerçekleştirmiş ve küresel sistemin başat aktörü olan ABD ile rekabet etmeye başlamıştır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin hızlı yükselişi, 2000'lerin ilk yıllarında devlet söylemlerinde sıklıkla barışçıl yükselme (peaceful rising) şeklinde yer edinse de bu söylem ilerleyen yıllarda Çin Yüzyılı, Çin Rüyası, Aşağılanma Yüzyılından Kurtuluş gibi ifadelerle dönüşmeye başlamıştır. Eş zamanlı olarak literatürde ABD-Çin rekabetinin ekonomik boyutun ötesinde hegemonik bir rekabet olup olmadığı çerçevesindeki tartışmaları da gündeme gelmiştir (Şöhret, 2023b, s.394).

Geçtiğimiz on yıllardan bu yana Çin'in sermaye ihracatları Doğu Akdeniz kıyılarına ulaşmıştır. Çin'in genişlemeci sermayesi ağırlıklı olarak üç ülkede toplanmaktadır. Bunlar; Türkiye, İsrail ve Yunanistan'dır. Çin'in buradaki sermaye ihracatlarının toplam miktarı yaklaşık 55 milyar dolardır. Türkiye ve İsrail'in buradaki durumları ileriki paragraflarda detaylandırılacağı için bu kısımda Çin'in Doğu Akdeniz'deki diğer önemli ticari yatırımları ele alınacaktır. Yunanistan'da COSCO'nun 2009 senesindeki ana yatırımı olan Pire Limanı 2016 senesinde çoğunluk hissesi yoluyla bu firmanın eline geçmiştir. 2021 senesinde ise Yunan limanındaki %16'lık ek bir hisse bu firma tarafından alınmıştır. COSCO şu anda Yunanistan'ın en büyük denizcilik tesisinde %67'lik bir paya sahiptir. Çin tarafından yapılan ve fonlanan taşımacılık altyapısının bağlantılılık boyutu bölgede çok gelişmiş durumdadır. Pekin, Doğu Akdeniz bölgesinde münhasır ticari denizcilik bağlantılılık mimarisini güçlendirmektedir. Çinli firmalar tarafından yapılmakta olan köprüler, demiryolu rotaları ve otoyollar derin ticari kökler kurmuştur. Örneğin Lübnan'da bile Çin, Fransa, Almanya ve Türkiye ile yüksek karlı Beyrut Limanı'nın yeniden inşası için teklif vermiştir. Buradaki girişimler Pekin'in KYG'nin köşe taşları olan taşımacılık sektörü içinde ve arasında bağlantılılık için stratejik bir varlık özelliğini arz etmektedirler (Bastian, 2022, s. 488-489).

Doğu Akdeniz’de Çinli taşımacılık firmaları için uygun durumda bulunan hâlihazırdaki denizcilik bağlantılılık fırsatları, kara temelli taşımacılık altyapısına genişlemektedir. Aynı esnada Çin, “China–Europe Land–Sea Express Line” hattını tamamlamak amacı ile bölgedeki kritik demiryolu altyapı varlıklarını inşa etmekte, fonlamakta ya da mülkiyetlerini almaktadır (Li, 2019a, s. 453-456). Bu yatırımlar, bütünleşik kara-deniz intermodal taşımacılık varlıklarının genişleyen bir köprübaşını oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz’de gelişen ve Çin’in KYG bağlantılılık gündemi çerçevesinde desteklediği bu kara-deniz koridorları ortak özellikler paylaşmaktadır. Örneğin, adı geçen koridorlar bölgelerarası sürdürülebilir iş birliği geçmişine ihtiyaç duymayan ülkelerin arasında taşımacılık altyapı projelerini birbirine bağlamaktadır (Fang vd., 2024, s. 294).

Çin’in bölgedeki stratejik avantajlarından birisi ise Doğu Akdeniz’de tarihsel geçmişlerin yükünü taşımamasıdır. ABD, Rusya ve çeşitli Avrupa ülkelerinin tersine Çin, birçok ev sahibi ülke tarafından bölgeye yeni gelen bir ülke olarak görülmektedir. Bundan dolayı Pekin, ortaya attığı “kazan-kazan iş birliği” pazarlama sloganı altında KYG bağlantılılığının reklamını ve uygulamasını yapar pozisyonudur. Doğu Akdeniz’de aldığı liman tesisleri ve fonladığı demiryolu rotaları, Çin’e Rusya’yı devre dışı bırakabilecek alternatif taşımacılık rotaları sağlamaktadır. Sonuçta Rusya’ya karşı ABD-AB ikilisince uygulanan uluslararası yaptırımlar devam ettiği müddetçe ki bu yaptırımlar Moskova’nın 2014 Kırım İşgali’nden bu yana uygulanmakta olup 2022’deki Ukrayna’nın işgaliyle güçlendirilmiştir, Çin’in kargo tren firmaları ürünleri ve hizmetleri Rusya kanalıyla Avrupa’dan Çin’e taşınmaları durumunda mali etkilerin riskini üstlenmektedir (Bastian, 2022, s. 491-492).

2010’lu yılların sonundan itibaren Çin, Doğu Akdeniz bölgesinde yerel piyasalarda görünür bir aktör hâline gelmiş ve stratejik olarak önemli Akdeniz limanlarında büyük miktarlarda alımlar yoluyla bölgesel denizcilik taşıma altyapısı üzerindeki kontrolünü genişletmiştir. Bunların arasında Yunan Pire Limanı’na ek olarak Hırvatistan’ın Rijeka ve Zadar (Mihelin, 2024, s. 14; Jaćimović vd., 2023, s. 626-643), Malta’nın Marsaxlokk, Suriye’nin Tripoli, İsrail’in Hayfa ve Ashdod, Mısır’ın Greater Alexandria (Alexandria and el-Dekheila) ve Port Said, Libya’nın Tobruk, Tunus’un Zarzis, Cezayir’in Cherchel, İtalya’nın Genoa, Fransa’nın Marsilya ve İspanya’nın Algeciras, Barselona ve Valencia limanları bulunmaktadır. Mısır’da ise Çin hâlihazırda 2000’lerin ortasında zaten altyapı projelerine başlamış ve 2005 senesinde Port Said Konteyner Limanı’nın yüzde yirmilik hissesi COSCO tarafından satın alınmıştır. 2019’da ise Çin, Mısır’ın en büyük iki ticari limanı olan Alexandria and el-Dekheila’nın kontrolünü almıştır. Çin, China-Egypt TEDA Suez Economic and Trade Cooperation Zone çerçevesinin altında Kızıldeniz Süveyş Körfezi’nin batı sahilindeki Ain Sokhna limanını modernize etmiştir (Gülseven, 2023, s. 111).

Kıbrıs’ta ise COSCO, Limasol Limanı’nın çoğunluğunu almayı planlamıştır. Pire Limanı’yla birlikte sağlanacak kontrole Çin, Süveyş Kanalı vasıtasıyla kargo taşımacılığında hâkim bir konuma gelebilecekti. Fakat 2017 senesinde Limasol’un parçalı özelleştirmesinin uzun süreci bittiğinde Euro-Gate International, Inter-orient Navigation Company ve East Med Holdings S.A. konsorsiyumu konteyner terminalinin kontrolüne sahip olmuştur. Çin, İsrail’in Hayfa Limanı’nda da aktif olarak çalışmaktadır. Buna ilaveten Çin, İsrail’de 5-G ağını oluşturmaktan Tel-Aviv’de hafif raylı sistem inşa etmeye, Eliat’tan Ashdod’a ki bu da büyük ölçekli bir Çin yatırımını barındıran diğer bir İsrail limanıdır, Red-Med adlı yüksek hızlı bir demiryolu inşa etme gibi çok çeşitli ve büyük ölçekli projelere müdahil olmuştur. Tüm bu örnekler göstermektedir ki Çin’in Doğu Akdeniz’deki temel öncelikli çıkarı ticari odaklı olmaktadır ki bu daha sonrasında bölgedeki tüm ülkelerle daha dengeli ilişkiler tesis edebilme çabasına dönüşmüş durumdadır (Shlykov ve Koldunova, 2023, s. 54-56).

Çin, Afrika’daki ekonomik genişlemesini yönlendirerek değerli metallere, tarıma,

imalat sanayilerine ve özellikle petrol gibi enerji kaynaklarına yaptığı yatırımları önemli ölçüde artırdı. Bu yatırımlar, Çin'in sermaye birikimi ihtiyaçlarını desteklemek için Afrika ülkelerinin ekonomik zenginliği ve kaynak potansiyeliyle stratejik olarak uyumlu hâle getirilmiştir. Özünde, Pekin'in yatırım stratejileri, belirli bölgelere odaklanmak yerine petrol rezervleri, doğal kaynak bolluğu, okyanus kıyılarına erişim, kıta içindeki stratejik lojistik konumları, iç pazar potansiyeli ve kritik ham maddelerin veya değerli tarım ürünlerinin bulunabilirliği gibi faktörlere öncelik vermektedir (Çolak, 2023). Buna karşılık Çin yönetimi, kıtaya kazan-kazan ilkesiyle yaklaştığını ve herhangi bir politik koşul olmaksızın verilen kredi, yardım ve yatırımların ortak kalkınmaya hizmet ettiğini savunmaktadır (Argın ve Karakuş, 2022). Çin hem kamusal hem de özel şirketleri aracılığıyla başta Afrika, Orta Doğu ve Latin Amerika bölgeleri olmak üzere küresel anlamda ekonomik bir yayılma sürecine girmeye başlamıştır. Bu dönemde Afrika'nın, Çin'in sermaye birikimi ihtiyaçlarını karşılayan bir bölge olmaya başladığını söylemek mümkündür. Bir başka deyişle Afrika, bu dönemde Çin'in üretim ve dış ticaretten elde ettiği artık değeri (surplus) yatırıma dönüştürebileceği ve tekrardan kâr elde edebileceği bir bölge hâline gelmeye başlamıştır (Şöhret, 2023a, s. 201-202).

Avrasya havzası çerçevesinde Çin'in dış siyaset hedeflerinin hayata geçirilmesine yönelik Orta Doğu coğrafyasının pozisyonunun belirlenmesi bu noktada iyi olacaktır. Orta Doğu-Avrasya bağlantısı, KYG çerçevesinde projeler kanalıyla değerlendirilebilmektedir. KYG kanalıyla Avrasya kıtasını Doğu'dan Batı'ya bağlamayı öngören Çin; İran, Türkiye, İsrail ve Mısır'ı söz konusu düzlemde konumlandırarak, Suudi Arabistan'da inşa ettiği demiryolu ve gerçekleştirdiği ulaştırma projeleri kanalıyla Riyad'ın bölgede global lojistik üslerinden birisine dönüşmesine yardımcı olmuştur. Böylelikle Orta Doğu, Kuşak'ın Yol'a dahil olduğu yer biçimde adlandırılmaktadır (Hammond, 2023; Divya, 2024; Lons, 2024).

KYG kanalıyla Orta Doğu; Çin'i Avrasya, Afrika ve Avrupa kıtalarına bağlantısını tesis eden bir rol üstlenmiştir. Bahse konu girişim çerçevesinde Çin'in Pakistan, Mısır, Türkiye, Ermenistan, Azerbaycan, Suudi Arabistan ve İran benzeri ülkelerde stratejik liman inşaları, altyapı yatırımları ve demiryolu bağlantılarını gerçekleştirmesi, Pekin'i sadece Orta Doğu özelinde değil Kafkasya, Kuzey Afrika, Batı Avrupa ve Arap Yarımadası benzeri alt coğrafyaların siyasi meselelerine karşı daha hassas hâle getirmek suretiyle aynı esnada Avrasya-Afrika-Orta Doğu bağlantısının kuvvet denklemlerinin biçimlenmesinde de kendisini dikkate değer bir oyuncu pozisyonuna konumlandıracaktır. Adı geçen çerçevede Pekin'in özellikle 2015-2018 zaman aralığında Orta Doğu coğrafyasında geliştirdiği irtibatları, geniş kapsamlı Avrasya bölgesindeki siyasaları ile birlikte değerlendirmek gerekmektedir (Juan vd., 2018, s. 363-379). 2014 senesinden bu yana Mısır'la kurulan ve de stratejik ortaklık seviyesine çıkartılan irtibatlar, Pekin'in Yeni Süveyş Kanalı Koridoru aracılığıyla KYG yatırımlarının burada yoğunlaşmasına sebebiyet vermiştir (Xinhuanet, 2019; Ghoneim 2014). Özellikle Washington'ın bölgede düşüş kaydeden ağırlığı, Kahire'nin Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği ile güçlenen irtibatları (ElSheikh, 2024; Eurasian Economic Commission (EEC), 2023; Litsas, 2019, s.169-189; Gasimov, 2022, s. 477) ve Kahire'nin global deniz iletişim hattındaki taktiksel önemi ele alındığında Pekin'in Kahire ile irtibatlarını güçlendirmesi çok daha büyük bir alana yayılan büyük güç irtibatları çerçevesinde kıymetlendirilebilecektir (Yüce, 2022, s. 253-269; Görmüş, 2022, s. 295-309).

Çin, Doğu Akdeniz'deki kalkınma patlamasına geç dahil olan bir ülkedir ancak KYG'yi bölgeye girmek için giriş kapısı ya da kaldıraç olarak kullanmıştır. Bölgede daha büyük bir jeo-ekonomik müdahillğe yönelik değişim 2000'lerin sonunda gerçekleşerek 2013 senesinde bu KYG ile daha da hızlanmıştır. Çin, KYG çerçevesinde Doğu Akdeniz, küresel anahtar deniz ve kara ticaret yollarının geçiş ve de kesişim noktalarını temsil etmektedir. Bahse konu olay ulusal bankalarca desteklenen Çinli firmaların limanlar ve otoyollar gibi çeşitli altyapı projelerini

yürütmedeki aktif rollerini açıklamaktadır. Çin bakış açısından ele alındığında Doğu Akdeniz birkaç ana sebepten ötürü önemlidir. Bunlar; Avrupa ve Kuzey Afrika'yı Orta Doğu ve Asya'ya bağlayan anahtar küresel deniz ve kara ticaret rotalarının kesişim noktalarında konumlanması, Avrupa ve Avrupalı piyasalar için anahtar bir kapı olması, yenilenen enerjik çıkarları barındıran önemli bir jeopolitik nosyona sahip olması ve çatışmalı bir bölgesel alan olarak bazen bazı Batı modelini izlemekten imtina etmesinden ötürü aralarında Çin'in olduğu etkili dış aktörler tarafından daha ulaşılabilir bir hâle gelmesidir.

Mart 2019'da Mutabakat Muhtırasının imzalanmasıyla birlikte İtalya resmi olarak bir Yeni İpek Yolu inşa etme amaçlı Çin girişiminin bir parçası olmuştur. Buna istinaden İtalya, AB içerisinde bir Truva Atı olarak görülmüştür (Fang vd., 2024, s. 295-296). İtalya bu mutabakat muhtırasını imzalamadan önce ABD tarafından bu girişime katılmasının ona ekonomik olarak yardımcı olmayacağını ancak İtalya'nın uluslararası imajını ciddi biçimde zarara uğratabileceği yönünde uyarılmıştır. Yatırımların ve ihracatın çok büyük bir bölümü İtalya'nın zengin kuzey bölgeleri olan Lombardy, Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte ve Toscano'dan olmaktadır. Örneğin, 2019 senesinde bunların toplamı yaklaşık % 80 olmuştur. Confindustria, İtalya ve Çin arasındaki ticaret dengesizliği ve de İtalyan firmalarının yanı sıra ürünlerinin Çin piyasasına karşılıklı olarak erişememesi konularındaki endişelerini ifade etmiştir (Cerami, 2024, s. 652-654).

15 Temmuz 2016 tarihinde Türkiye'de yaşanan darbe girişimini müteakiben, Türkiye'nin Çin ile ilişkileri önemli oranda gelişme kaydetmiştir. Ekonomik ölçüde Çin'in etkisi çok daha fazla artmıştır. Örneğin, 2021 itibarıyla toplam ticaret hacmi 35,9 milyar dolar olarak kayıtlara geçmiştir, ki bunun 32,2 milyar dolarlık bölümü Çin'in Türkiye'ye ihracatları olmuştur. İthalatlar bağlamında ise Çin, Almanya'nın arkasında ikinci sırada yer almış ve Rusya'yı geçmiştir. Çin'in Türkiye'deki yatırımları 4 milyar dolar olmasına rağmen bu rakam Batılı ülkelerin yatırım oranlarının düştüğü bir zamanda Türkiye açısından önemlidir. Türkiye'nin KYG'de Avrasya merkezli orta koridorda konumlanmasından ötürü burada zamanla Çin'in yatırımlarının artması beklenmektedir (Chen, 2020, s. 783-785). Bu manada altyapı projeleri önemli bir rol oynamaktadır. Çinli firmaların Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü de kapsayan Kuzey Marmara Otoyolu'nu inşa eden şirketler birliğinde çoğunluk hissesi almak istediği raporlara yansımıştır. Türkiye'nin doğu-batı hızlı demiryolu ağının yapımına iştirak için Çin'le 2015 senesindeki anlaşması da KYG'nin bir parçasıdır. KYG'nin bir uzantısı olarak Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AAYB) 2019 senesi itibarıyla Türkiye'ye sürdürülebilir enerji, finans ve şehir gelişimi alanlarında kullanılmak üzere 1,4 milyar dolar borç vermiştir. Bu, Türkiye'yi Hindistan ve Endonezya'nın ardından AAYB desteğinin en büyük üçüncü alıcısı yapmıştır (Tüysüzöğlu, 2023, s. 96).

Çinli firmalar konteyner yatırımları ve termal güç santralleri yatırımları bağlamında orta koridorda faaliyetlerini sürdürmektedirler. Türkiye, aralarında Karadeniz sahilinde Kilyos, Ege'de Çandarlı ve Mersin'de yeni bir konteyner limanının olduğu çeşitli altyapı projelerine '21. Asrın Deniz İpek Yolu' çerçevesinde Çin yatırımlarını çekmeye çalışmaktadır. Türkiye'nin Çin ile ilişkileri önemli bir gelişme yönündedir. Altyapı yatırımları için gerek duyulan sermayenin sağlanmasına ilaveten buradaki amaç mali destek sağlamak ve kalkınmanın yanı sıra istihdamı da artıracak Çin doğrudan yatırımlarını çekmektir (Li, 2019b, s. 457-461). Örneğin, 2021 senesinde Batılı aktörlerin doğrudan yatırımlarda Çin'in önünde olmasına ve Türkiye'nin ihracatının %41,3'ünün AB piyasasına olmasına rağmen Türkiye'nin Çin'e ihtiyacı artmaktadır. Bunun ana sebepleri arasında COVID 19 Salgını ve Ukrayna İşgalinden ötürü Batılı aktörlerin yatırım yapma ve borç verme konularındaki artan isteksizlikleridir. Pekin açısından Rusya'ya Ukrayna işgalinden ötürü uygulanan yaptırımlardan dolayı KYG Orta Koridoru'nun büyük önem kazanması hasebiyle Türkiye'nin pozisyonunun kritik bir hâle

gelmesidir (Tüysüzöğlu, 2023, s. 96-97).

Arktik ve Akdeniz Deniz Rotalarının Karşılaştırması

Uzun zamandır küresel meselelerde çevresel bir bölge olarak algılanan Arktik, artık kritik bir geçişin merkezindedir. Erişilebilir bir Arktik algısı, bölgeyi küresel jeopolitik gündemin kesin bir parçası hâline getirmiştir. İklim değişikliği nedeniyle kaynaklara daha kolay erişim ve daha kısa nakliye rotaları sonucunda Arktik'te hızlı ekonomik kalkınma potansiyeli ortaya çıkmıştır. Arktik rotası yaz aylarından itibaren, özellikle Temmuz'dan Kasım'a kadar süren aylarda geçiş kolaylığı sağlar. Gelecek tahminlere göre, ilkbaharda buzların daha erken erimesi ve sonbaharda donmanın gecikmesi ardından Kuzeydoğu Geçidi 4 ile 7 ay aralığında geçiş imkânı sunmaktadır (European Environment Agency, 2021). Bu yaklaşım, üç ana trans-Arktik rotası olasılığını açıyor: Kuzeybatı Geçidi (KBG), Kuzey Denizi Rotası (KDR) ve Transpolar Deniz Rotası (TPDR).

Küresel ticaret için kısayol olarak trans-Arktik deniz rotalarının artan kullanımı, geleneksel rotalara kıyasla önemli ölçüde daha kısa mesafelere ve seyahat sürelerine dayanmaktadır. Örneğin, Kuzeydoğu Geçidi'nde yapılacak bir yolculuk, Süveyş Kanalı rotasına kıyasla Kuzeybatı Avrupa ile Doğu Asya arasındaki rota uzunluğunda %30 ila %40 oranında bir azalma sağlamaktadır. Bu, zaman ve yakıt tasarrufu potansiyeli önemli bir avantajdır. Ancak şimdilik, zorlu buz koşulları ve sınırlı altyapı gibi faktörler, Kuzey Denizi Rotası boyunca tamamlanan geçiş sayısını Süveyş Kanalı'na kıyasla düşük tutmaya devam etmektedir.

Arktik buzullarının büyük kısmı karalar ile çevrilidir. Bu nedenle buzlar Güney Okyanusu'ndaki kadar serbestçe sürüklenmez ve bu da buzların hareketini komşu Atlantik ve Pasifik suları ile sınırlamaktadır. Arktik merkezi yaklaşık 4.000 metre derinlikte deniz tabanının üzerinde çok derin bir ovaya uzanır ve en derin noktasında 5.440 metreye kadar düşmektedir. Arktik Okyanusu'nun yaklaşık %70'i nispeten derin, 1.000 metreden fazladır. Geri kalan %30 ise 1.000 metreden daha sığ alanlardan oluşmaktadır (The Nippon Foundation, 2015).

Arktik kıyılarında ilerlemek asgari düzeyde karaya oturma riski oluşturmaktadır. Buzullar yaz aylarında bile Arktik kıyı yakınlarında yaygındır ve bu durum ticaret gemisinin ilerleyişini zorlaştırır. Öncelikle ticari gemiler tarafından kullanılan Kuzey Denizi Rotası, yaz aylarında buzun nadir olduğu Avrasya kıta sahanlığını çevrelemektedir. Bu rota, buz tehlikelerini en aza indirse bile en fazla 200 metre derinliğe ulaşmaktadır ve sığ alanlarda 20 metreden daha az derinliğe sahiptir. Ayrıca, 10 metreden daha düşük derinliğe sahip çok sayıda geçit ve kara kütleleri arasındaki dar boğazlar ilerleyişi daha da zorlaştırmaktadır.

Jeopolitik ve iklim değişikliği birleştiğinde ortaya çıkan katastrofik sonuçları olumlu yönde değerlendiren küresel düşüncelere de sahip olabiliriz. Rusya'nın kuzey kıyısı boyunca uzanan KDR, Çin için uluslararası transit nakliyede önemli bir fırsat sunabilir (Şöhret, 2024: 82). Dünyanın en büyük ihracatçısı ve küresel olarak sevk edilen malların ikinci büyük ithalatçısı olan Çin, büyük ölçüde deniz yollarına bağımlıdır. Kuzey Kutbu geçişlerinin potansiyel olarak açılması, Çin'in Kuzey Kutbu'na artan katılımı için zorlayıcı bir fırsat sunmaktadır. Arktik rotaların avantajları önemlidir: (Maritime Magazine, 2018). Arktik bölgesindeki deniz buzu örtüsünün mevsimsel olarak azalması, şirketler ve devletler için mesafe, zaman ve dolayısıyla maliyetler açısından büyük tasarruf fırsatları yaratmaktadır. Ayrıca, Arktik rotaları üzerinden büyük ölçekli deniz ticareti olasılığını artırarak daha güvenli ve daha karlı bir ticaret temeli yaratmaktadır.

Kısaltılmış Mesafe: Arktik geçitler, Çin kıyı limanlarını Kuzey Amerika'nın doğu

kıyısına bağlayan geleneksel deniz yollarından 2.000-3.500 deniz mili daha kısa bir rota sunar. Ek olarak, bu geçişler Şangay’ın kuzeyindeki limanlardan Batı Avrupa, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi’ndeki limanlara olan mesafeyi % 25 ile %55 oranında azaltabilir. Maliyet Azaltma: Arktik rotaların kullanılması, Çin’in uluslararası ticaretiyle ilgili maliyetleri yıllık olarak tahminen 53,3 milyar ile 127,4 milyar dolar arasında azaltabilir. Kaynaklara Yakınlık: Kuzey Kutup yollarının ticari kullanımı Çin’i bölgenin zengin kaynaklarına yaklaştıracak ve bu kaynakların çıkarılması ve kullanılmasını Çin çıkarları açısından daha uygun hâle getirecektir. Kuzey Limanları İçin Ekonomik Faydalar: Kuzey Çin’deki limanlar, Kuzey Kutbu geçişlerinin açılmasından önemli ölçüde faydalanmış olmasına ilaveten bunlar üzerinden taşınan malların hacminde önemli bir artış görmüştür. Çin Okyanus Üniversitesi’nde kutup siyaseti ve hukuk alanında doçent olan Guo Peiqing’e göre, Arktik rotalar “küresel ticaretin yapısını dönüştürecek” ve potansiyel olarak Rusya, Kuzey Amerika ve Kuzey Amerika’yı kapsayan yeni bir kutup çevresi ekonomik bölgesinin yükselişine yol açacak: Kuzey Avrupa.

Çin’in KDR’ye olan stratejik ilgisi çeşitli jeopolitik faktörlerden etkilenmektedir. Büyük küresel güçler arasındaki artan gerginlikler, yaptırımlar ve karşı yaptırımlar, KDR aracılığıyla uluslararası transitin teşvik edilmesini zorlaştırsa da bu zorluklara rağmen Çin, KDR’yi jeopolitik kesintilere karşı savunmasız olan birincil ticaret rotalarına uygulanabilir bir alternatif olarak görmektedir. Hem bilimsel araştırmaların hem de diğer alternatif geçitlerin güvensizliği, Çin’i KDR planlamasına itmektedir. Kaliforniya Üniversitesi, Los Angeles’ta coğrafya profesörü olan Laurence Smith hem NSR’nin hem de Kuzeybatı Geçidi’nin (NWP) 2050 yılına kadar buz kırıcılı geleneksel küçük gemiler tarafından geçilebileceğini öne sürmektedir. Bu gelişme, Rotterdam ile Yokohama arasındaki nakliye mesafesini Süveyş Kanalı rotasına kıyasla %40’tan fazla azaltabilir ve yakıt tasarrufu, mürettebat bakım maliyetlerinin azaltılmasına ek olarak kanal ücretlerinden ve de korsan saldırılarından kaçınma gibi önemli avantajlar sunabilir.

Çin, bu rotaların açılmasını, küresel nakliye ve ticaretteki rolünü artırmak için stratejik bir fırsat olarak görmektedir. Çin’in araştırmaları ve küresel çalışmaların bulgularına göre, Arktik’ten açılan yeni yol Avrupa limanlarına mesafeyi %40 oranında azaltmaktadır. Doğrudan örneklendirdiğimizde ise, Çin ile Hollanda arasındaki nakliye mesafesini %23 oranında azaltacaktır. Hollanda Ekonomik Politika Analiz Bürosu’na (CPB) göre, iklim değişikliği nedeniyle NSR’nin 2030 yılına kadar bir nakliye rotası olarak tam olarak faaliyete geçmesi ve o yıl boyunca buzsuz olması beklenmektedir (Bakkers vd., 2015). Bu rota sayesinde Doğu Asya ile Avrupa arasındaki ticaret kapasitesinin artması beklenmektedir (Güçyetmez ve İncekara, 2022, s. 31-33). Humpert’e göre, 17 knot hızla giden bir gemi, 27 günde tamamladığı Süveyş Kanalı’nı NSR üzerinden 16 günde geçiyor. Bu, maliyet tasarrufu sağlarken, özellikle tarifesiz yük taşımacılığında daha fazla kargo bulma fırsatı sunuyor (Humpert ve Raspotnik, 2012).

Tablo 1: Çin ve Seçili Ülkelerde Kuzey Deniz Rotası (KDR) ve Güney Deniz Rotası (GDR) Karşılaştırması

Nereden	Nereye	KDR (km)	GDR (km)	Aradaki Fark %
Çin	Hollanda (Rotterdam)	15,436	19,942	% -23
Çin	Belçika (Anvers)	15,477	19,914	% -22
Çin	Almanya (Hamburg)	15,942	20,478	% -22
Çin	Birleşik Krallık (Felixstowe)	14,898	19,799	% -25

Kaynak: (Bakkers vd., 2015).

Yukarıda incelediğimiz seçili ülkeler, Çin'in en yoğun konteyner limanlarına sahip dört Kuzey Avrupa ülkesine yaptığı ihracat noktaları baz alınarak incelenmiştir. GDR'yi kullanan mevcut nakliye yolları ve KDR mesafelerini karşılaştırdığımızda minimum %22 ve maksimum %25 oranında bir azalma saptanmıştır. Bu rotadaki ilk resmi ticari sefer 2009 yılında buzkıranların eşliğinde gerçekleşmiştir. Şanghay'dan yola çıkan bir LNG gemisi, 150.000 m³'lük tam kapasite ve 19 knot hızla Süveyş Kanalı üzerinden 25 gün 19 saatte Amsterdam'a ulaşmıştır. Kuzey Deniz Rotası ile bu süre 14 güne kadar düşmektedir (The Geography of Transport Systems, 2020). Bu örnekler her geçen gün artmaktadır. Novatek bu konuda başka bir örnektir. 2018 yılında ilk sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) kargosunu Kuzey Denizi Rotası üzerinden Çin'e ulaştırmıştır (Güçyetmez ve İncekara, 2022, s. 30). Daha sonra konteyner gemisi Venta Maersk, Rusya'dan gönderilen balıkları ve Güney Kore menşeli elektronik ürünleri Vladivostok limanından çıkararak Bering Boğazı'ndan geçmek suretiyle St. Petersburg'a ulaştırmıştır (The Geography of Transport Systems, 2020).

Sonuç

Çalışma, Çin'in Arktik stratejisini KDR ve Akdeniz geçişi üzerinden analiz ederek, bu iki rotanın ticaret ve jeopolitik dinamikler açısından nasıl konumlandığını ortaya koymaktadır. Bulgular, Çin'in KDR'yi Akdeniz geçişine alternatif olarak gördüğünü ve bu bölgedeki yatırımlarının ekonomik ve stratejik nedenlere dayandığını göstermektedir. Çin'in Arktik bölgesindeki etkinliği, "Arktik'e yakın devlet" söylemiyle desteklenmekte ve enerji, madencilik ve lojistik sektörlerindeki yatırımlarıyla güçlenmektedir.

Çalışmamız bağlamında ele aldığımız karşılaştırmalarda hem Arktik hem de Akdeniz bölgeleri Çin'in KYG'sinde son derece kritik bir yerde konumlanmaktadır. Bir başka deyişle Pekin'in bahse konu çok geniş boyutlu girişiminin başarıya ulaşmasında her iki bölge de anahtar roller üstlenmektedir. Çin'in Arktik stratejisinin küresel ticaret ve jeopolitik rekabet üzerindeki etkileri değerlendirildiğinde, Çin'in bölgedeki yatırımlarının yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik kazanç sağlamaya yönelik olduğu görülmektedir. Rusya ile geliştirilen "Buz İpek Yolu" projesi, Çin'in KDR'ye yönelik uzun vadeli taahhüdünü göstermektedir. Çin, Arktik Konseyi'ndeki gözlemci statüsünü, bölgedeki yönetim mekanizmalarına dahil olma ve hukuki zeminini güçlendirme aracı olarak kullanmaktadır. Akdeniz'de ise Çin, Yunanistan'ın Pire Limanı gibi stratejik noktaları kontrol altına alarak ticaret ağını sağlamlaştırmaktadır.

Araştırma sorularına yanıt olarak, KDR ve Akdeniz ticaret yolları arasında belirgin benzerlikler ve farklılıklar bulunmaktadır. Her iki rota da Çin'in küresel tedarik zinciri güvenliğini sağlamak için kritik öneme sahiptir. Ancak Akdeniz rotası, Süveyş Kanalı gibi gelişmiş altyapılar ve oturmuş bir uluslararası hukuk çerçevesi ile ticaret için daha stabil bir ortam sunmaktadır. Buna karşın, KDR'nin avantajı, Süveyş'e kıyasla yaklaşık %30 daha kısa mesafe sunmasıdır. Bununla birlikte, yılın büyük bir bölümünde buzullarla kaplı olması, hukuki belirsizlikler ve yetersiz altyapı, KDR'nin sürdürülebilir bir ticaret güzergâhı olarak tam kapasiteye ulaşmasını engellemektedir. Bulgulara göre, Akdeniz geçidi hâlen en aktif ve etkili ticaret yolu olmaya devam etmektedir. KDR, Çin için cazip bir alternatif sunsa da, mevcut jeopolitik ve çevresel engeller nedeniyle tam kapasiteyle işleyememektedir. Bulgulara göre şöyle sıralanabilir;

Birincisi, altyapı ve lojistik kapasite açısından Akdeniz rotası daha gelişmiş durumdadır. Süveyş Kanalı, küresel ticaretin yaklaşık %12'sini taşımakta ve uzun yıllardır güvenilir bir transit rotası olarak faaliyet göstermektedir. Buna karşılık, KDR'nin etkin bir ticaret koridoru olabilmesi için ciddi altyapı yatırımlarına ve buzulların erimesine bağlı olarak daha uzun süre

açık kalmasına ihtiyaç vardır.

İkincisi, hukuki ve düzenleyici çerçeve açısından Akdeniz geçişi daha istikrarlı bir yapıya sahiptir. Süveyş Kanalı, uluslararası hukuk çerçevesinde belirlenmiş kurallara ile yönetilmektedir ve ticari gemiler için net prosedürler bulunmaktadır. Ancak KDR’de, Rusya’nın belirlediği kurallar, uluslararası ticaret aktörleri için belirsizlik yaratmaktadır. Çin’in Rusya ile iş birliği bu süreci kolaylaştırırsa da, bölgedeki yasal düzenlemeler ve egemenlik iddiaları uzun vadede KDR’nin sürdürülebilirliğini sınırlayabilir.

Üçüncüsü jeopolitik istikrar açısından Akdeniz rotası halen daha güvenlidir. KDR büyük ölçüde Rusya’nın kontrolünde olduğu için, Çin ve diğer küresel aktörler için tamamen güvenilir bir yol değildir. Akdeniz geçişinde ise Süveyş Kanalı zaman zaman siyasi krizlere maruz kalsa da, genel olarak istikrarlı bir ticaret rotası olarak öne çıkmaktadır.

Sonuç olarak, Çin’in KDR ve Akdeniz ticaret yollarına yönelik politikaları birbirine paralel şekilde ilerlese de, stratejik çıkarları açısından farklı motivasyonlarla şekillenmektedir. Akdeniz ticaret yolları hâlihazırda Çin’in Avrupa ile bağlantısını sağlayan en sık kullandığı güzergâh iken, KDR uzun vadede alternatif bir rota olarak değerlendirilmekte ve Çin’in küresel ticaret hegemonyasını pekiştirmek için kullanılan bir araç olarak öne çıkmaktadır. Ancak KDR’nin tam anlamıyla ticari bir rota olarak işlevsellik kazanması, altyapı geliştirmeleri, çevresel değişkenler ve uluslararası hukuk çerçevesinin netleşmesi gibi kritik faktörlere bağlıdır. Çin’in Arktik’teki etkinliği, sadece ticari değil, aynı zamanda jeopolitik bir dönüşüm sürecinin parçası olarak değerlendirilmektedir.

Kaynakça

- Alexeeva, O., Frédéric, L. (2018). The evolution of sino-russian relations as seen from moscow: the limits of strategic rapprochement. *China Perspectives | 2018 Twenty Years After: Hong Kong's changes and challenges under China's rule*, 2018(3), s. 69-77.
- Almén, O., Hsiung, C. W. (2020). China’s economic influence in the Arctic Region the Nordic and Russian cases. *Swedish Defence Research Agency (FOI)*. <https://www.foi.se/en/foi/reports/report-summary.html?reportNo=FOI-R--5326--SE>.
- Argın, M. F., Karakuş, A. (2022). Borç ve ekonomi güvenliği ilişkisi: Çin Afrika ilişkileri Örneği. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (40), s. 560-595, <https://doi.org/10.14520/adyusbd.1009109>
- Asl, S. S., Isanedjad, M. S. (2023). 21. yüzyılda Kuzey Kutbu’nun jeopolitik konumu ve oluşan yeni jeopolitik eksen (Rusya, Çin ve ABD). *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 9(2), s. 229-246.
- Barentsinfo. (2024). The Northern Sea Route. Erişim adresi: <https://www.barentsinfo.org/barents-region/Transport/Northern-Sea-Route#:~:text=The%20Northern%20Sea%20Route%2C%20especially,Bering%20Strait%20and%20Far%20East.> (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Bastian, J. (2022). The Dragon reaches the Eastern Mediterranean: Why the region matters to China. *Comparative Southeast European Studies*, 70(3), s. 486–515.
- Bayliss R. (2002). Sir John Franklin's last Arctic expedition: A medical disaster. *Journal of the Royal Society of Medicine*, 95(3), s. 151-153.
- Bekkers, E., Francois, J. F., Romagosa, H. R. (2015). Melting ice caps and the economic impact of opening the Northern Sea Route. *The Journal Economics*, 128(600), s. 1095-1127.
- Belt and Road Portal (2023). Chinese-built bridge boosts development in Northern Norway. Erişim adresi: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0N0A8H4C.html>. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Biagioni, M. (2023). China’s push-in strategy in the Arctic and its impact on regional

- governance. *Istituto Affari Internazionali IAI Commentaries*. Erişim adresi: <https://www.iai.it/en/pubblicazioni/chinas-push-strategy-arctic-and-its-impact-regional-governance>. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Birleşmiş Milletler, Ekonomik ve Sosyal İşler Departmanı, Nüfus Bölümü (2017). dünya nüfus beklentileri: 2017 revizyonu, temel bulgular ve ileri tablolar. çalışma belgesi no. ESA/P/WP/248. Erişim adresi: https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2017_KeyFindings.pdf. (Erişim tarihi: 10.05.2024)
- Blümel, W. D. (1999). *physische geographie der polargebiete*. (teubner studienbücher der geographie), Almanya: Teubner.
- Camilla S., Ekaterina K. (2017). Emerging Chinese–Russian cooperation in the Arctic, *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*. s. 32.
- Cerami, C. (2024). Italy, Turkey and China in the Eastern Mediterranean: implications for the EU. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, s. 1-19.
- Chen, Y. (2020). Developments in China–Turkey relations: A view from China. *Critical Sociology*, 46(4-5), s. 777–787.
- Chinese Embassy (2017). Wang Yi meets with foreign minister Sergey Lavrov of Russia. Erişim adresi: http://ph.china-embassy.gov.cn/eng/chinew/201706/t20170621_1165650.htm#:~:text=On%20June%2018%2C%202017%2C%20Foreign,high%20level%20since%20this%20year. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- CNPC (2017). *Phase I of Yamal LNG Project Became Operational. Yamal LNG embarked on the Silk Road.*, Erişim adresi: <https://www.cnpc.com.cn/en/2014enbvfg/201807/2a1ed925047b4193b64bb71e056f4d24/files/1a74e3c91e2f4755945e9abfdf08baa3.pdf> (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Çolak, S. (2022). 1978 sonrası Çin'in dünya-ekonomide yükselişinin Afrika'ya etkisi: Angola örneği. (Yayınlanmış doktora tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Dahlman, C. E., Torell, Otto., Lovén, S., Nordenskiöld, A. E. (1880). Karta öfver svenska Arktiska expeditionernas forskningsområde åren 1837–80”, national library of finland, A. E. Nordenskiöld Collection. Erişim adresi: <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2014111346281>. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Dams T., Schaik L., Stoetman A. (2020). Presence before power China's Arctic strategy in Iceland and Greenland. Presence before power: Why China became a near-Arctic state. Clingendael Institute.
- Deutsches Arktisbüro: fact sheet. Arktischer Rat, schiffahrt in der Arktis. Erişim adresi: https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/Arktischer_Rat/Factsheet_Arktischer_Rat.pdf. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Divya, A. (2024). Will China replace the US as Saudi Arabia's main ally? *The Diplomat*. Erişim adresi: <https://thediplomat.com/2024/06/will-china-replace-the-us-as-saudi-arabias-main-ally/> (Erişim tarihi: 11.08.2024).
- Duman, S. (2024). *Uluslararası politikada Arktik Bölge*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- ElSheikh, N. (2024). Egypt-Russia relations: Drivers and dimensions of a stable partnership. *The George Washington University The Russia Program*. Erişim adresi: https://therussiaprogram.org/gs_egypt_ru. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Eurasian Economic Commission (EEC) (2023). *EAEU and Egypt Held Sixth Round of Negotiations on Free Trade Agreement*. Erişim adresi: <https://eec.eaeunion.org/en/news/eaes-i-egipet-proveli-shestoy-raund-peregovorov-po>

- soglasheniyu-o-svobodnoy-torgovle/. Erişim tarihi: 15.05.2024.
- European Environment Agency (EEA): The melting Arctic. Erişim tarihi: 10.05.2024, <https://www.eea.europa.eu/articles/the-melting-arctic>.
- Fang, C., Nolan, P., Lingui, W. (2024). *Kuşak ve yol el kitabı*. Çev.: Onurcan Ülker, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Gasimov Z. (2022). Russia under Putin in the Eastern Mediterranean: The Soviet legacy, flexibility, and new dynamics. *Comparative Southeast European Studies*, 70(3), s. 462–485.
- Genç, A. (2021). Rusya-Çin ilişkilerinde Arktik Bölge. (Yorulmaz, M., Yılmaz, S. ed.). *Avrasya Denkleminde Rusya-Çin Rekabeti* (s.137-157). Astana Yayınları.
- Ghoneim, A. F. (2014). Egypt's Suez Canal corridor project. *Middle East Institute*. Erişim adresi: <https://www.mei.edu/publications/egypts-suez-canal-corridor-project-0> (Erişim tarihi: 20.05.2024).
- Global Oil, Gas Exit List (Gogel) (2024). Yamal LNG and Arctic LNG 2: Gas in the Russian Arctic. Erişim adresi: <https://gogel.org/yamal-lng-and-arctic-lng-2-gas-extraction-russian-arctic>. (Erişim tarihi: 10.06.2024).
- Görmüş, E. (2022). Kuşak ve Yol İnisiyatifi: Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da otoriter rejimler için bir can suyu. (Al, A., Kaya, H. ed.). *Uluslararası Politik Ekonomide Avrasya* (s. 295-309). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Güçyetmez, F. (2023). Arktik'te Güç Mücadelesi: ABD-Rusya-NATO. (Çomak, H., Şeker, B.Ş., Çınar, H. ed.). *Küresel Aktörler ve Büyük Güç Rekabeti/Global Actors and Great Power Competition* (s. 629-641). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Güçyetmez, F. (2021). Arktik'te büyük meydan okuma: Çıkar dengesi. *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(1), s. 29-41.
- Güçyetmez, F., Kısacık S. (2024). The impact of climate and geopolitical changes on Russia's Energy Policies in the Arctic region. *NOVUS ORBIS Journal of Politics and International Relations*, 6(1), s. 29-54.
- Gülseven, Y. (2023). China's Belt and Road Initiative and South-South Cooperation. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25(1), s. 102-117.
- Greenland Government. (2021). *Uranium Act (Act No. 20)*. Erişim adresi: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfndmkaj/https://govmin.gl/wp-content/uploads/2022/01/Uranlov-ENG.pdf> (Erişim tarihi: 20.01.2025).
- Hammond, A. (2023). Saudi Arabia's first choice for China's BRI investment. *Arabian Gulf Business Insight*. Erişim adresi: <https://www.agbi.com/construction/2023/08/saudi-arabia-first-choice-for-chinas-bri-investment/> (Erişim tarihi: 15.05.2024)
- History (2023). "John Cabot". Erişim adresi: <https://www.history.com/topics/exploration/john-cabot>. (Erişim tarihi: 10.05.2024)
- Holz, H., Taffer, A., Miller, A., DeThomas, B. (2022). Exploring the relationship between China's investment in the Arctic and its national strategy. *CAN National Security Analysis*, Erişim adresi: <https://www.cna.org/reports/2022/01/exploring-the-relationship-between-chinas-arctic-investment-and-its-national-strategy.pdf>. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Humpert, M. (18 Aralık 2023). China pushes Northern Sea Route transit cargo to new record. *High North News*. Erişim adresi: <https://www.highnorthnews.com/en/china-pushes-northern-sea-route-transit-cargo-new-record> (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Humpert, M., Raspotnik, A. (2012). *The future of Arctic shipping along the transpolar sea route*, Arctic Yearbook, s. 281-307.
- İncekara, B., Güçyetmez, F. (2022). China's Arctic policy in the framework of geopolitical

- theories. (Kısacık, S., Güçyetmez, F. ed.). *Global Energy and Geopolitical Transformation* (s. 11-36). İdeal Kültür Yayınevi.
- Jaćimović, D., Deichmann, J. I., Tianping, K. (2023). The Western Balkans and geopolitics: Leveraging the European Union and China. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25(4), s. 626-643.
- Jamal, A., Sundet, E. (2021). Hålogaland Bridge—A landmark in Arctic Norway. *Structural Engineering International*, 31(4), s. 516-522.
- Jared D., Güçyetmez, F. (2024). *Arctic 8 policy: Reassessing international relations*. London: Transnational Press London.
- Juan, C., Meng, S., Shaobiao, W. (2018). Aligning China's Belt and Road Initiative with Saudi Arabia's 2030 vision opportunities and challenges. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(3), s. 363–379.
- Junka-Aikio, L. (2022). Whose settler-colonial state? Arctic railway, state transformation, and settler self-indigenization in Northern Finland. *Postcolonial Studies*, s. 1-23.
- Kalfaoğlu, R. (2021). Arktik bölgenin tanımı ve sınırları. Erişim adresi: <https://ansiklopedi.tubitak.gov.tr/kutup/ansiklopedi/arktik-bolgenin-tanimi-ve-sinirlari>. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Karabay, Z. B. (2023). Northern Sea Route garnered attention as a fast, efficient trade route. *Anatolian Agency (AA) Energy Terminal*. Erişim adresi: <https://www.aa.com.tr/en/energy/international-organization/northern-sea-route-garnering-attention-as-fast-efficient-trade-route/38722> (Erişim tarihi: 17.05.2024).
- Kettunen P. (2019). Adolf Erik Nordenskiöld – A great Arctic explorer of the nineteenth century. Gale Ambassador at the University of Helsinki.
- Kısacık, S. (2022). 20. yüzyıldan 21. yüzyıla Çin'in enerji güvenliği politikaları: Sürdürülebilir kalkınma için sürekli enerjiye ihtiyaç duyan bir dev. (Caşın, M.H., Kısacık, S., Donduran, C. ed.). *21. yüzyılda bütün boyutlarıyla Çin Halk Cumhuriyeti 2. Cilt* (s. 1436-1483). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Lanteigne, M., Shi, M. (2018). Claim to the Arctic: Beijing's Arctic White Paper claims interests in the region for China as a “near Arctic State. *The Diplomat*. Erişim adresi: <https://thediplomat.com/2018/01/china-stakes-its-claim-to-the-arctic/> (Erişim tarihi: 17.05.2024).
- Li, X. (2019a). China-Europe Land-Sea Express Route with the Belt and Road Initiative. (Fang, C., Nolan, P. ed.). *Routledge Handbook of the Belt And Road* (453-456). Routledge.
- Li, X. (2019b), Middle Corridor initiative with the Belt and Road Initiative. (Fang, C., Nolan, P. ed.). *Routledge Handbook of the Belt And Road* (s. 457-461). Routledge.
- Lim, K. S. (2018). China's Arctic Policy & The Polar Silk Road Vision. *Arctic Yearbook*. 1-17, https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2018/Scholarly_Papers/24_AY2018_Kong.pdf.
- Limon, O. (2020). *Arktik jeopolitiği-2 sorunlar ve anlaşmazlıklar, bölge ve bölge dışı aktörlerin stratejileri*. Efe Akademi.
- Litsas, S. N. (2019). The Russian foreign policy in the Eastern Mediterranean: A sui-generis revisionism. (Litsas, S.N., Tziampiris, A. ed.). *The New Eastern Mediterranean: Theory, Politics and States in Volatile Era* (s. 169-189). Springer International Publication AG.
- LNG Prime (2024). Yamal LNG cargo delivered to China via NSR, Erişim address: <https://lngprime.com/vessels/yamal-lng-cargo-delivered-to-china-via-nsr/117434/> (Erişim tarihi: 10.05.2024)
- Lons, C. (2024). East Meets Middle: China's blossoming relationship with Saudi Arabia and

- the UAE. *European Council on Foreign Relations Policy Brief*. Erişim adresi: <https://ecfr.eu/publication/east-meets-middle-chinas-blossoming-relationship-with-saudi-arabia-and-the-uae/> (Erişim tarihi: 25.06.2024).
- Lozán, José L., Graßl, Hartmut, Piepenburg, Dieter, Notz, Dirk, eds (2014): Warnsignal klima: die Polarregionen; Gebiete höchster empfindlichkeit mit weltweiter wirkung / J. Lozán, H., Graßl, D. piepenburg ve D. Notz (editors), Hamburg, Wissenschaftliche Auswertungen, s. 376., ISBN: 978-3-9809668-6-3.
- Maritime Magazine (2018). *China Eyes Arctic Resources and Shipping Potential*. Erişim adresi: www.maritimemag.com/index.php?option=com_content&view=article&id=94:china-eyes-arctic-resources-and-shipping-potential&catid=4:news&Itemid=6. (Erişim tarihi: 27.05.2024).
- Marsh, J., Panneton, D. (2015). Sir Martin Frobisher. *In the Canadian encyclopedia*. Erişim adresi: <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/sir-martin-frobisher> (Erişim tarihi: 25.07.2024).
- Mekhdiev, E.T., Zakharevich, E. V., Mammadova, P.V., Jumayev, F. (2021). Northern Sea Route - Russia and China: competition or partnership. *Journal of World Economy: Transformations & Transitions (JOWETT)*, 1 (01-02), 1-8.
- Michelin, D. (2024). Croatia and China in the diamond era of bilateral relations. (Wang, H., Miao, M. L. ed.). *The Future of China's Development and Globalization Views from Ambassadors to China* (s. 11-18). Springer International Publication AG.
- Nilsen, T. (2021). Lapland Regional Council rejects Arctic railway. *Arctic Business Journal*. Erişim adresi: <https://www.arctictoday.com/lapland-regional-council-rejects-arctic-railway/> (Erişim tarihi: 25.05.2024).
- Offshore Energy (2017). Arkhangelsk seaport to be operational by 2025. Erişim adresi: <https://www.offshore-energy.biz/arkhangelsk-seaport-to-be-operational-by-2025/>. (Erişim tarihi: 10.05.2024).
- Oliveira, J. C. (2024). Opinion – The “Malacca Dilemma” and the maritime routes between China and Europe. *Macau Business*. Erişim adresi: <https://www.macaubusiness.com/opinion-the-malacca-dilemma-and-the-maritime-routes-between-china-and-europe/> (Erişim tarihi: 25.05.2024).
- Peiqing, G., Huiwen, C. (2023). Chinese perspective on the Arctic and its implication for Nordic Countries. *The Arctic Institute Center for Circumpolar Security Studies*. Erişim adresi: <https://www.thearcticinstitute.org/chinese-perspective-arctic-implication-nordic-countries/> (Erişim tarihi: 30.05.2024).
- Port News (2023). Russian Gov't gives go-ahead to the Arkhangelsk Transport Hub Development Project. Erişim adresi: <https://en.portnews.ru/news/354275/>.
- Republic of China The Council Information Office, White Paper- China's Arctic Policy. http://english.scio.gov.cn/whitepapers/node_7247532.html.
- Russia's Pivot to Asia (2024). The new deep sea port is to be built in Arkhangelsk. Erişim adresi: <https://russiaspivottoasia.com/new-deep-sea-port-to-be-built-in-arkhangelsk/> (Erişim tarihi: 17.06.2024).
- Samiraddi (t.y.) Arctic railway plans are an ongoing threat to Sámi reindeer herding. Erişim adresi: <https://www.saamicouncil.net/news-archive/arctic-railway-plans-are-an-ongoing-threat-to-smi-reindeer-herding>. (Erişim tarihi: 17.06.2024).
- Shlykov, P., Koldunova, E. (2023). Russia and China in the Eastern Mediterranean: On Parallel Tracks? *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25(1), s. 48-64.
- Skagestad, O. G. (2010). The 'High North': An elastic concept in Norwegian Arctic Policy. FNI Report. Erişim adresi: <https://www.fni.no/publications/the-high-north-an-elastic-concept-in-norwegian-arctic-policy-article821-290.html>. (Erişim tarihi: 30.05.2024).

- Sørensen, C. T. N., Klimentko, E. (2017). Emerging Chinese– Russian cooperation in the Arctic possibilities and constraints. *SIPRI Policy Paper No. 46*. Erişim adresi: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-arctic.pdf>. (Erişim tarihi: 30.05.2024).
- Staalasen, A. (2019). Japan teams up with Russia in big Arctic LNG. *The Barents Observer*. Erişim tarihi: 30.05.2024, <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2019/07/japan-teams-russia-big-arctic-lng>
- Staalasen, A. (2023). Chinese investors could finance Murmansk LNG. *The Barents Observer*. Erişim adresi: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-lng/2023/06/chinese-investors-could-finance-murmansk-lng>. (Erişim tarihi: 30.05.2024).
- Şöhret, M. (2022). Çin'in Orta Doğu politikasının jeopolitik etkileri. (Çomak, H., Şeker, B.Ş., Ultan, M.Ö. ed.). *Orta Doğu jeopolitiği / Middle East Geopolitics* (s. 415-431). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Şöhret, M. (2023a). ABD-Çin rekabeti kapsamında Afrika jeopolitiği. (Çomak, H., Şeker, B.Ş., Şahin, M. ed.) *Afrika jeopolitiği*. Nobel Yayıncılık.
- Şöhret, M. (2023b). Çin yeni hegemon güç olabilir mi? (Çomak, H., Şeker, B.Ş., Çınar, H.Y. ed.), *Küresel aktörler ve büyük güç rekabeti* (s. 391-411). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Şöhret, M. (2024). Impact of global warming on the Arctic Region and world trade routes. *Paradigma: Journal of Economics and Management Research*, 13, s. 72-89
- The Arctic (2018). Sergei Kokin: The port of Arkhangelsk is Russia's northern gateway to the Arctic. Erişim adresi: <https://arctic.ru/analitic/20180921/791100.html>. (Erişim tarihi: 30.05.2024).
- The Geography of Transport Systems (2020). Erişim adresi: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/transportation-and-space/polar-shipping-routes/>. London: Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780429346323>. (Erişim tarihi: 30.05.2024).
- The Maritime Executive (2024). Russia teams with China for the development of the Northern Sea Route. Erişim adresi: <https://maritime-executive.com/article/russia-teams-with-china-for-development-of-the-northern-sea-route>. (Erişim tarihi: 30.05.2024)
- The Nippon Foundation (2015). Northern sea route handbook. Erişim Adresi: (https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/NorthernSeaRouteHandbook_E.pdf. Erişim tarihi: 30.05.2024).
- The State Council Information Office of the People's Republic of China (2018). China's Arctic policy. Erişim adresi: http://english.scio.gov.cn/2018-01/26/content_50313403.htm (Erişim tarihi: 15.06.2024).
- Tüysüzöğlu, G. (2023). The Eurasianist transformation of Turkish foreign policy after the coup attempt: An evaluation in the Context of the SCO. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 17(1), s. 83-105.
- Vereykina, E. (2024). Shipments of liquefied gas from the Russian Arctic could be stopped this summer. *The Barents Observer*. Erişim tarihi: 15.06.2024, <https://thebarentsobserver.com/en/2024/05/shipments-liquefied-gas-russian-arctic-could-be-stopped-summer>
- Wang, Y. (17 Ağustos 2022). Understanding China's economic presence in the Arctic: Are tangible investments following the hype?". *Inkstick*. Erişim Adresi: <https://inkstickmedia.com/understanding-chinas-economic-presence-in-the-arctic/> Erişim tarihi: 15.06.2024.
- WHOI (Woods Hole Oceanographic Institution, (2024). Early icebreakers 20th century. Erişim Adresi: <https://www2.whoi.edu/site/beaufortgyre/history/early-icebreakers-20th-century/#:~:text=The%20most%20powerful%20nuclear%20icebreaker,the%20North>

- %20Pole%20in%201977. (Erişim tarihi: 30.05.2024).
- Winkelmann, I. (2007). Wem gehört die Arktis?. Stiftung Wissenschaft und Politik Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit (SWP), No. 56. https://www.files.ethz.ch/isn/118646/2007_Arctic_D.pdf.
- Xinhuanet (18 Kasım 2019). Spotlight: China, and Egypt join hands to write a new chapter of Suez Canal development. Erişim tarihi: 16.06.2024, http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/18/c_138563688.htm
- Yamal LNG (t.y.). About the project. Erişim Adresi: <http://yamallng.ru/en/>. (Erişim tarihi: 17.06.2024).
- Yamal LNG, (2015). About the project. Erişim adresi: <http://yamallng.ru/en/project/about/>. (Erişim tarihi: 17.06.2024).
- Yılmaz, S., Limon, O. (2022a). Çin'in Arktika politikası. (Caşın, M.H., Kısacık S., Donduran, C. ed.). *21. Yüzyılda Bütün Boyutlarıyla Çin Halk Cumhuriyeti 2. Cilt* (s. 908-938). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Yılmaz, S., Limon, O. (2022b). Bölüm 34: Rusya'nın Arktika politikası. (Yılmaz, S., Ateş, Ş., Yılmaz, V. B., Küçükyılmaz, M., Kıratlı, M. ed.). *Geçmişten günümüze Ruslar ve Rusya* (s. 853-877). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Yorulmaz, M. (2021). Arktik bölgesinde güvenlikleştirme: Kıyıdaş devletlerin güvenlik sektörleri analizi. *19 Mayıs Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(1), s. 148-170.
- Yorulmaz, M. (2020). Realizm ve liberalizm perspektifinde Arktik bölge güvenliği ve süregelen güvenlik ikilemi. *OPUS-Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16(32), s. 5250-5273.
- Yüce, M. (2022). Avrasya'da değişen güç dinamikleri çerçevesinde Çin'in Orta Doğu politikası. (Al, A., Kaya, H. ed.). *Uluslararası politik ekonomide Avrasya* (s. 253-269). Nobel Akademik Yayıncılık.