

Çin Kaynakları Açısından Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Politikası: Yüksek Kuzey'de Kar Dragonu

Arctic Policy of the People's Republic of China
in terms of Chinese Sources:
Snow Dragon in the High North

Atahan Birol KARTAL * - Ferhat DAĞISTAN **

Öz

Arktik, iklim değişikliği sonucu hidrokarbon kaynaklarına erişim olanağı ve stratejik denizyolları oluşması nedeniyle önemi artan bir bölge haline gelmiştir. Bu noktadan hareketle Çin, Arktik hakkında niyet ve isteklerini ortaya koyan “Beyaz Kitap” isimli politika belgesini 2018 yılında yayımlamıştır. Bu belgede kendisini “Yakın Arktik Ülkesi” olarak tanımlayan Çin, Arktik meselelerine aktif katılım sağlamayı hedeflemiştir. Arktik'te bilimsel araştırma ve Arktik limanları ile ulaşım koridorlarını geliştirme faaliyetleriyle ilgilenen Çin, “Kuşak ve Yol Girişimi”nin parçası olarak “Kutup İpek Yolu”nun önemini vurgulamaktadır. Bu bağlamda Arktik devletleriyle güçlü diplomatik ilişkiler geliştirmektedir ve bölgenin jeopolitiğine yeni boyutlar kazandırmaktadır. Çin'in yakın zamanda buzkıran gemi inşasına başlaması, “Kutup Gücü” olmak adına uzun vadeli planlarının olduğunun göstergesidir. Bu çalışma, Çin'in

* Dr. Öğr. Üyesi, Beykent Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü (İng.) Bölüm Başkanı, ORCID: 0000-0003-3098-1981, e-posta: atahankartal@yahoo.com.tr, atahankartal@beykent.edu.tr.

** Jandarma Yüzbaşı, Çaldıran Jandarma Komando Tabur Komutanlığı, ORCID: 0000-0002-7069-3522, e-posta: ferhatdagistan2008@gmail.com.

Geliş Tarihi / Submitted : 20.03.2020

Kabul Tarihi / Accepted : 27.04.2020

Arktik hedefinin bölgeye erişmekle sınırlı kalmayıp bölgede belirleyici role sahip güçlü bir aktör olmaya evrilip evrilmediğini ve bu durumun Arktik devletlerinde yarattığı algıyı analiz etmektedir. Bu makalede neorealizm teorisi kullanılarak Çin'in Arktik politikası, bölgedeki çıkarları ve bölgeye etkileri incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Arktik politikası, Arktik gücü, Beyaz Kitap, Kutup İpek Yolu.

Abstract

The Arctic has become an important region due to the possibility of access to hydrocarbon resources and the formation of strategic maritime routes as a result of climate change. In this context, China published its policy document "White Paper" in 2018, expressing its intentions and aspirations about the Arctic. With this document, China has defined itself as a "near Arctic state" and aimed active participation in the Arctic issues. China, which deals with scientific research on the Arctic and the development of Arctic ports and transport corridors, emphasizes the importance of the "Polar Silk Road" as a part of the "Belt and Road Initiative". In doing so, China develops strong diplomatic relations with the Arctic states, enabling new dimensions to the geopolitics of the region. China's recent construction of icebreaker ships proves that it has long-term plans to become an "Arctic Power". This article analyzes whether China's Arctic goal is limited to access to the region or becoming a powerful actor with a decisive role in the region. The study also focuses on how this situation is perceived among other Arctic states. Finally, this article explores China's Arctic policy, China's interests in the Arctic region and its impacts in the light of the Neorealism Theory.

Keywords: China, Arctic policy, Arctic power, White Paper, Polar Silk Road.

Giriş

Uluslararası ilişkilerde, devletlerin davranış şekillerinin "uluslararası sistemin yapısına" bağlı olduğunu savunan neorealizm teorisi; uluslararası sistemin anarşik yapısının, zayıf devletleri güçlü olanlara katılmak yerine güçlü devletleri dengelemeye yönelttiği

varsayımını temel almaktadır. Neorealizm teorisini ilk defa ortaya koyan Amerikalı siyaset bilimci Kenneth Waltz'un ifade ettiği üzere dengeleme; devletlerin iç kapasitelerini artırmasıyla ya da diğer devletlerle ittifaklar kurmasıyla gerçekleşmektedir. 2014 yılında Rusya Federasyonu'nun (Rusya), Ukrayna'nın doğusuna müdahalesinin ardından Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Kanada'nın uygulamaya koyduğu teknolojik ve ekonomik ambargo, Rusya'nın Arktik bölgesindeki liman ve denizyolu altyapı projeleri ile bölgenin zengin hidrokarbon kaynaklarının çıkarılması maksadıyla yaptığı yatırımları olumsuz etkilemiş, birçok ikili iş birliği anlaşmasının askıya alınmasına sebep olmuştur. Bu durumdan dolayı Arktik bölgesindeki güç dengesi Rusya aleyhinde değişmiştir. Bu denge değişimini bir fırsat olarak değerlendiren Çin Halk Cumhuriyeti (Çin), Rusya'nın Arktik bölgesindeki yatırımlarını teknolojik ve ekonomik olarak desteklemeye başlamıştır. Böylece yalnızca Arktik'te aktör olarak belirmemiş, bunun yanı sıra da yeni güvenlik dengesinin oluşmasına vesile olmuştur.

Bu çalışmanın ana amacı; değişen Arktik bölgesinin sunduğu fırsatlar doğrultusunda Çin'in bölgeye ilişkin hedefinin, yalnızca bölgeye erişmekle sınırlı kalmayıp Arktik'te belirleyici role sahip güçlü ve proaktif bir aktör olmaya dönüşüp dönüşmediğini ve Çin'in eylemlerinin Arktik devletleri üzerinde oluşturduğu algıyı analiz etmektir. Araştırmada Arktik bölgesinin iklim değişikliği çerçevesinde sunduğu yeni olanaklar, Çin'in Arktik'e ilişkin beklentileri, bölgedeki çıkarları ve beklentilerini elde etmek adına yürüttüğü politika irdelenmektedir.

Arktik bölgesi, küresel ısınma sonucu deniz buzunun erimesiyle önemli ölçüde değişmektedir. Coğrafi yapısı değişen Arktik bölgesi, yeni seyir rotalarının açılması ve hidrokarbon kaynaklarının keşfi gibi yeni ekonomik fırsatlar sunmakta ve artan jeopolitik önemi nedeniyle dünyanın dikkatini çekmektedir. Arktik Okyanusu'na kıyısı bulunan devletlerden meydana gelen Arktik Beşlisi (Rusya, Norveç, Danimarka, Kanada ve ABD) ve Kuzey Kutup Dairesi'nde bulunan diğer üç ülke (İzlanda, Finlandiya ve İsveç) bölgenin sunduğu yeni fırsatlara odaklanmış vaziyettedir. Bu

olanaklardan, Asya ülkeleri de faydalanmak istemekte ve bölgedeki varlıklarını göstermek ve meşrulaştırmak için çaba sarf etmektedirler. Özellikle Çin, Arktik'te önemli bir oyuncu haline gelmek adına çok sayıda adım atmaktadır.

1925 yılında Spitsbergen Antlaşması'nı imzalayıp bilimsel araştırma yapma yeteneği kazanarak Arktik meselelerine dâhil olan Çin, Arktik bölgesi ülkelerinin daimi üyesi olduğu uluslararası işbirliği forumu "Arktik Konseyi"nde 2013 yılında "gözlemci" statüsü kazanmıştır. Ayrıca Arktik meselelerinin görüşüldüğü, İzlanda tarafından organize edilen "Kuzey Kutup Dairesi" konferanslarına da katılım sağlamaktadır. 26 Ocak 2018'de Çin, Arktik politikası hakkında niyetlerini ve isteklerini açıkça vurgulayan "Beyaz Kitap" isimli politika belgesini yayımlamıştır. Bu belgede Çin, Kuzey Denizi Rotası'nı (KDR) "Kutup İpek Yolu" olarak tanımlamış ve "Kuşak ve Yol Girişimi" projesinin bir parçası olarak önemini altını çizmiştir. Arktik limanları ve ulaşım koridorlarının geliştirilmesi Çin adına ekonomik fayda sağlayacak önemli bir girişimdir. Bu proje Çin'in Arktik'teki politikasını temsil etmektedir. Çin, Arktik devletleriyle daha güçlü diplomatik ilişkiler geliştirmekte; Rusya, İzlanda ve Grönland üzerinden Danimarka ile kurduğu yakın ilişkiler, Arktik bölgesinin jeopolitiğine yeni bir boyut kazandırmaktadır. Çin ayrıca Norveç ve Kanada ile de iş birliği faaliyetleri yürütmektedir. Bununla birlikte Çin'in Arktik bölgesindeki enerji kaynaklarının çıkarılması ve kullanılmasına ve KDR'de liman altyapı projelerinin inşasına yönelik yapmış olduğu yatırımlar, Arktik devletlerince kendi çıkarlarına yönelik bir "tehdit" olarak da algılanmaktadır. Öyle ki Çin'in söz konusu yatırım hamlelerinin gelecekte Arktik'in sunduğu fırsatların daha da faydalanılabilir hale gelmesiyle daha artacağı öngörülebilir. Ayrıca bu yatırımlarla birlikte Çin'in, Arktik'te yalnızca bilimsel araştırmalar yapan bir aktör olarak kalmayıp ekonomik olarak güçlenerek bölgede "karar verici" bir kimliğe kavuşmak istediği değerlendirilmesinde bulunulabilir.

1. Arktik Bölgesinin Coğrafi Yapısındaki Değişimler ve Sunduğu Yeni Olanaklar

“Arktik” sözcüğü, “büyük ayının ülkesi” anlamına gelen eski Yunanca “Arktos” sözcüğünden türeyerek ortaya çıkmıştır.¹ Bir coğrafi bölge olarak ise Arktik; 66. kuzey enleminden geçen Kutup Dairesi'nin kuzeyinde yer alan bölgedir. Arktik bölgesi, yaklaşık 40 milyon km²'lik yüzölçümü ile Dünya'nın toplam yüzölçümünün %8'ine karşılık gelmektedir.²

Birleşik Devletler Jeolojik Araştırması'nın (United States Geological Survey, USGS) 2008 yılında sunduğu verilere göre Arktik bölgesi, coğrafi olarak neredeyse Afrika kıtası büyüklüğündedir. Bununla birlikte bölgenin büyük bölümü okyanustur. Bu okyanus, Avrasya tabakasının binlerce yıl önce Pasifik tabakası yönüne hareketiyle oluşmuştur.³ Dünya'nın en küçük okyanusu olarak da bilinen Arktik Okyanusu, Kuzeybatı Geçidi ve Bering Boğazı ile Atlantik ve Pasifik Okyanuslarına bağlanmakta ve 969 metre derinliğe ulaşmaktadır. Arktik bölgesini coğrafi oluşum olarak üçe ayırdığımızda; bunun üçte birini karalar, üçte birini 500 metre derinliğe kadar olan karadan gelen kıta sahanlığı, kalan üçte birini de 500 metre derinlikten daha fazla Arktik Okyanusu'nun suları kaplamaktadır.⁴

Arktik bölgesinde kış sezonları sert ve uzun, yaz sezonları ise soğuk ve kısadır. İklim koşulları itibariyle dünyada en soğuk yerlerden biri olan Arktik bölgesinde sıcaklık, bazen -60 °C'ye kadar düşer iken

¹ Susan J. Hassol, *Impacts of Arctic Warming: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge University Press, Cambridge, 2004, p. 6.

² Kristian Atland, *Security Implications of Climate Change in the Arctic*, The Norwegian Defence Research Establishment (FFI), 2010, p. 12.

³ Kenneth J. Bird, ve diğ., *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, US Geological Survey Fact Sheet 2008-3049, 2008, p. 1-4, <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁴ Philip Budzik, *Arctic Oil and Natural Gas Potential*, U.S. Energy Information Administration, Office of Integrated Analysis and Forecasting, Oil and Gas Division, 2009, p. 1.

bölgenin sıcaklığı nadiren 0°C'nin üzerine çıkmaktadır. İklim koşullarının sert etkisiyle, Arktik bölgesinde bulunan dağlar ve adalar 700-1000 metre arasında değişen kalın buz tabakalarıyla kaplıdır. Bahse konu buz tabakalarının kapladığı toplam alan iki milyon km²'yi geçmektedir.⁵

Bununla birlikte, küresel ısınmanın etkileri Arktik bölgesinin iklim koşullarını dramatik bir şekilde değiştirmektedir. Geçtiğimiz yüzyılda Arktik bölgesinde görülen yağış miktarı % 8 oranında artış gösterirken, buz tabakası geçtiğimiz otuz yıllık dönemde % 10 düzeyinde azalmıştır. Uydu verileri, Arktik'te bulunan buzul bölgede her 10 yıllık süreçte ortalama olarak % 2,7 oranında azalış gözlemlendiğini ortaya koymaktadır.⁶ Arktik İklim Etki Değerlendirmesi'nin (Arctic Climate Impact Assessment, ACIA) yaptığı çalışmalar, Arktik bölgesinde 2100 yılına kadar karada 3-5°C; okyanus sıcaklığında ise 7°C'lik bir artış öngörmektedir. Bahse konu çalışmalar, buzulların aynı dönemde yaz aylarında tamamen eriyeceğini tahmin etmektedir.⁷

Öngörülen iklim değişiklikleri ile birlikte Arktik'teki buzulların erimesinin çeşitli fırsatları da ortaya çıkaracağı öngörülmektedir. Arktik bölgesi, değerli madenlerin ve önemli balıkçılık imkânlarının yanı sıra; sahip olduğu hidrokarbon kaynakları potansiyeli ile de zengin bir bölgedir. Arktik bölgesindeki keşfedilmemiş doğalgaz ve petrol rezervlerinin kesin miktarı hususunda net bir fikir ortaklığı bulunmamaktadır, ancak USGS'nin 2008 yılında yayımladığı raporun, Arktik'te bulunan hidrokarbon kaynaklarına ilişkin hazırlanan bilimsel anlamda en kapsamlı çalışma olduğu kabul edilmektedir. Bu araştırma, Arktik bölgesinin 47 trilyon metreküp doğalgaz, 44 milyar varil LNG ve 90 milyar varil petrol rezervine sahip olduğunu ortaya koymuştur. Bu miktarlar dünya çapında kanıtlanmış petrol rezervlerinin yaklaşık

⁵ Gadir Bayramlı, Kaan Kapan, "Energy Resources of The Arctic Region: Current Status And Problems", *Journal of International Social Research*, 2018, Cilt: 11, S. 58, 232-236, p. 233.

⁶ Larisa Zelenina, Svetlana Fedkyshova, Forecasting and Consequences of Climate Change in the Arctic Region, *Arctic and North* (5), 2012, s. 2.

⁷ Hassol, *Ibid.*, p. 3-4.

% 6'sına (1,7 trilyon varil), kanıtlanmış doğalgaz rezervlerinin ise % 25'ine (187 trilyon m³) karşılık gelmektedir.⁸

Arktik'te okyanus üzerinde bulunan buz tabakasının erimesi, KDR ve Kuzeybatı Geçidi'nde, yaz sezonunda kullanıma elverişli ve uluslararası ticaret gemilerinin seyrine açık, stratejik denizyolu güzergâhları oluşmuştur. 2008 yılında ilk defa söz konusu iki güzergâhta da aynı anda geçiş imkânı oluşmuştur.⁹

KDR, sezonluk dört ay gibi bir süre ile 2007 yılından bu yana seyrek açıktır.¹⁰ Şangay'dan hareket edip Hamburg'a giden bir gemi, KDR üzerinden 14.000 km uzunluğunda yol kat etmektedir. Bu yolculuk, daha güneyde ve siyasi istikrarsızlıkların yaşandığı bir bölgede yer alan Malakka Boğazı ve Süveyş Kanalı üzerinden geçen ve yaklaşık 20.000 km uzunluğunda olan güzergâhtan 6.000 km daha kısa sürmektedir. KDR üzerinde yapılan yolculuk hem iki haftalık zaman kazandırmakta, hem de daha üst seviyede güvenli bir seyir imkânı sağlamaktadır.¹¹ KDR tümüyle faal hale geldiğinde; Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi dar boğazlardaki geçiş yoğunluğunu azaltacak, ayrıca Orta Doğu siyasi dengesizliğinin etkilerinden ve Somali Yarımadası'ndaki korsan saldırılarından kaçınılabilecektir.¹²

2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Politikası

Arktik'in deniz buzunun incelenmesi ve bunun sonucunda yüksek irtifada atmosferik dolaşımda meydana gelen değişiklikler son yıllarda

⁸ Cüneyt Kazokoğlu, "Sekiz Ülkenin Gözü Neden 'Kutup Bölgesi'nde?", https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/02/140220_kutup_dairesi_enerji (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁹ Roderick Kefferpütz, *On Thin Ice? (Mis)interpreting Russian Policy in the High North*, CEPS Policy Brief 205, 2010, p. 9.

¹⁰ Veera Pauliina Suvanto, *Geopolitics of the Arctic: Challenges and Prospects*, Master en Estudios Internacionales, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2016, p. 42.

¹¹ Niall McCarthy, "Global Warming Opens Arctic Passage for Container Ships", <https://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2018/08/30/global-warming-opens-arctic-passage-for-container-ships-infographic/#5c6b146e6c2b> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

¹² Kefferpütz, *Ibid.*, p. 5.

Çin’de gözlemlenen iklim değişikliğinin önde gelen sebeplerinden biri olarak değerlendirilmektedir.¹³ Bu değişim; denizcilik endüstrisi, balıkçılık, tarım, ormancılık ve diğer sektörlerdeki ekonomik yapıyı da doğrudan etkilemektedir. Çin, Arktik’teki iklim değişikliği, çevre sorunları, bilimsel araştırma, seyir rotalarının kullanımı, kaynak arama ve kullanma, güvenlik ve ortak yönetim gibi küresel meselelere yakın ilgi göstermektedir. Bu konular tüm devletlerin gelişmesi için hayati öneme sahiptir. Bu nedenle Çin de dâhil olmak üzere Arktik bölgesinde yer almayan devletlerin çıkarları, bu gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir.¹⁴

2.1. Çin Halk Cumhuriyeti’nin Arktik Bölgesine İlgisi

Çin’in Arktik meselelerine ilk katılımı, Svalbard takımadalarında ticari faaliyet ve bilimsel araştırma yapma hakkını veren 9 Şubat 1920 tarihli Spitsbergen (Svalbard) Antlaşması’nı onayladığı 1925 yılına dayanmaktadır.¹⁵ Çin, bu antlaşmaya imza atarak ilgisini bilimsel keşif faaliyetler ve kutup keşiflerine yöneltmiştir. 1996 yılında Uluslararası Arktik Bilim Komitesi üyeliğine kabul edilmesi, Çin’in bölgedeki faaliyetlere katılımını artırmıştır. 1999 yılında Çin, buzkıran gemisi Xue Long’u (Kar Dragonu) bilimsel araştırma yapmak amacıyla kutup seferine göndermiştir. Yoğunlaşan bu keşif çalışmaları, Çin’in 2004 yılında Svalbard Adası’nda “Arktik Sarı Nehir İstasyonu” adlı kalıcı bir araştırma istasyonu kurmasını sağlamıştır.¹⁶

Çin’in Arktik bölgesine ilişkin faaliyetleri, 2010’lu yıllarda hızlanmıştır. 2013 yılında Hindistan, Güney Kore, Japonya ve Singapur ile birlikte gözlemci statüsünde Arktik Konseyi’ne dâhil olduğundan bu yana Çin, bölgenin yakın gelecekte sunabileceği

¹³ Kong Soon Lim, China’s Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, *Arctic Yearbook*, 2018, p. 6.

¹⁴ State Council Information Office of the PRC, “China’s Arctic Policy”, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm. (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

¹⁵ *Ibid.*, p. 6.

¹⁶ Rashmi B.R., *China in the Arctic: Interests, Strategy and Implications*, Institute of Chinese Studies, No: 27, 2019, Delhi, p. 11.

fırsatlara odaklanmış vaziyettedir.¹⁷

Çin'in Arktik'teki faaliyetlerinin arkasında yer alan birinci itici güç bilimsel iş birliğidir. Bilimsel iş birliği faaliyetleri, Arktik bölgesindeki diplomasiyi kolaylaştırmakta, Çin'in Arktik ülkeleriyle ilişkilerinin güçlenmesine katkıda bulunmakta, böylece Çin'i Arktik yönetim yapılarında söz sahibi yapmaktadır. Çin'in Arktik bölgesindeki artan faaliyetlerinin arkasındaki ikinci itici güç ise; ekonomik çıkarlar ve enerji arzıyla ilgilidir. Dünyanın en büyük enerji tüketicisi olan Çin, ekonomik büyümesini sürdürmek adına sürekli bir enerji kaynağı tedarikine ihtiyaç duymaktadır. Arktik bölgesinin potansiyel doğalgaz ve petrol arzı, Çin'in enerji kaynakları talebini ve enerji arzını çeşitlendirme ihtiyacını karşılayacak niteliktedir.¹⁸ Çin 2018 yılında % 23,6'lık tüketim payıyla dünyada en çok birincil enerji kaynağı tüketen ülke olmuştur. İkinci ABD % 16,6'lık, üçüncü Rusya % 5,2'lik paya sahiptir. Çin kendisinden sonra gelen ABD, Rusya ve Kanada'nın toplam % 24,3'lük oranının neredeyse eş değerinde enerji tüketimiyle adeta "enerji yutağı" konumundadır.¹⁹ Çin Ulusal Petrol Şirketi'nin (*China National Petroleum Corporation, CNPC*) 2018 yılında yayımladığı rapora göre; Çin'in birincil enerji kaynağı talebinin 2035-2040 yılları arasında 4 milyar tona yakın petrol eşdeğeriyle zirveye çıkması, petrol talebinin 2030 yılında 705 milyon tonla zirveye çıkması, doğalgaz talebinin ise 2035 yılında 610 milyar m³, 2050 yılında da 690 milyar m³'e ulaşması beklenmektedir.²⁰ Bu koşullar altında Çin'in enerji kaynakları açısından çok zengin olan Arktik bölgesine ilgi duyması kaçınılmazdır.

¹⁷ Rashmi B.R., *China in the Arctic*, p. 10.

¹⁸ Viatcheslav Gavrilov, Alexandra Kripakova, "Arctic Policy of the North East Asian Countries", *Jindal Global Law Review*, 2017, 8(1), 69-86, p. 74.

¹⁹ *BP Statistical Review of World Energy 2019*, British Petroleum, 68th Edition, 2019, s. 8. <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

²⁰ *China Energy Outlook 2050*, CNPC Economics and Technology Institute, 2018, p. 27.

Stratejik deniz yollarından faydalanma ise Çin'in Arktik'e ilişkin üçüncü itici gücüdür. 2017 yılı verilerine göre Çin, gayri safi yurtiçi hâsılasının % 18'i ithalat ve % 19,8'si ihracat olmak üzere; % 37,8'ini ithalat- ihracat rakamları oluşturmaktadır.²¹ 2018 yılında ise; 2,14 trilyon dolar tutarında ithalat ve 2,49 trilyon dolar tutarında ihracat gerçekleştirmiştir. Dünya genelinde de % 11'lik ithalat ve % 13'lük ihracat payıyla; toplamda da % 11,9'luk ticaret hacmiyle en büyük ticaret hacimli ülke konumundadır.²² Bu verilerle birlikte, uluslararası ticarete en ucuz maliyetle ürün sevkinin denizyolu taşımacılığı ile yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda; Çin'in ürün taşıma maliyetlerini düşüren Arktik bölgesinde bulunan stratejik deniz rotalarının geliştirilmesiyle yakından ilgilenmesinin doğal bir sonuç olduğu değerlendirilebilir.

KDR, tamamen faal hale geldiğinde, ürünlerini ihraç etmek ve ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarını ithal etmek adına; Çin için güvenli ve önemli bir nakliye güzergâhı haline gelecektir. KDR, Kuzey Avrupa boyunca, İskandinav Yarımadası'ndan başlayarak Bering Boğazı boyunca doğuya doğru devam etmektedir.²³ KDR, Çin limanları ile Kuzey Amerika'nın doğu kıyıları ve Kuzey Avrupa arasında yapılan deniz taşımacılığı sürelerini en az % 40 oranında azaltmaktadır.²⁴ Böyle bir senaryoda KDR, aynı zamanda "Malakka İkilemine" de²⁵ kısmi bir çözüm sunmaktadır. Ayrıca Avrupa'ya seyahat süresini on iki gün azaltarak yakıt ve nakliye maliyetlerinden tasarruf sağlamaktadır.²⁶ Çin

²¹ "China Trade Statistics", World Integrated Trade Solution, <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/CHN> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

²² *World Trade Statistical Review*, World Trade Organization, 2019, s. 48, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2019_e/wts2019_e.pdf (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

²³ Kenneth Pletcher, "Northeast Passage", <https://www.britannica.com/topic/Northeast-Passage> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

²⁴ Gang Chen, "China's emerging Arctic Strategy", *The Polar Journal*, 2012, 2(2), 358-371, p. 361.

²⁵ Çin Eski Devlet Başkanı Hu Jintao tarafından icat edilen ve Çin ticaretinin aşırı bağımlılığını vurgulayan bir terimdir. "Malakka İkilemi" azaltılması gereken bir engeldir.

²⁶ Mike Scafton, "China is Planning a Polar Silk Road", <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-is-planning-a-polar-silk-road> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

ticaret gemileri, yenilenmiş bir kargo gemisiyle Rusya'nın kuzey kıyı şeridi üzerinde KDR'yi geçmeyi birden fazla kez denemiştir. Yong Sheng adlı gemi, 2013 yılında Ağustos-Eylül ayları arasında, Çin'in Dalian Limanı'ndan yola çıkıp Hollanda'nın Rotterdam Limanı'na normal taşıma zamanından iki haftalık tasarrufla 33 günde varan ilk gemi olmuştur.²⁷

2017 yılında Çin menşeli beş nakliye şirketi, KDR üzerinde on iki gemi vasıtasıyla yirmi nakliye seferi düzenlemiştir.²⁸ Bunun yanında, Çin Deniz Güvenliği İdaresi; Çin gemilerinin KDR'yi kullanmasını teşvik etmek ve geçiş faaliyetlerinde kolaylık sağlamak amacıyla 2016 yılı Nisan ayında bir rehber yayınlamıştır. Çin Deniz Güvenliği İdaresi'nde görevli Wu Yuxiao: "Birçok ülke Arktik Okyanusu geçişlerinin finansal ve stratejik değerini fark etmişlerdir. Çin de fark etti." söyleminde bulunmuştur.²⁹

Çin'in ekonomisinin dış ticarete dayandığı ve gayri safi yurtiçi hâsılasının neredeyse yarısının deniz ticaretine bağlı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, daha kısa deniz yollarının ülke ekonomisi üzerinde olumlu yönde önemli bir ticari etki yaratacağı düşünülmektedir. Bunun yanında, KDR'nin kullanımı Çin'in kuzeydoğu kıyı bölgelerinde ve limanlarında daha fazla gelişme sağlarken, güney liman tesislerinin önemini de bir ölçüde azaltacaktır.³⁰ Öte yandan Çin ve ABD arasında süren ticaret savaşı göz önüne alındığında; KDR, ABD donanmasının kontrolünde bulunmayan bir denizyolu olduğundan, Çin için ayrıca avantaj sunacaktır.³¹ Çin ticaret gemilerine KDR'de hareket kabiliyeti

²⁷ Marc Lanteigne, *Not Stopping Cold: China's Emerging Strategies in the Arctic*, Asia Centre, 2016, p. 4.

²⁸ "China Sets its Sights on the Northwest Passage as a Potential Trade Boon", The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2016/apr/20/china-northwest-passage-trade-route-shipping-guide> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

²⁹ Maritime Activity on the Northern Sea Route, *Maritime Transportation in the North* 06, 2018, p. 12.

³⁰ Linda Jakobson, China prepares for an ice-free Arctic, *SIPRI Insights on Peace and Security*, no 2010/2, 2010, Solna, p. 8.

³¹ Gavrilov, Kripakova, *Ibid.*, p. 74.

kazandıran üç adet buzkıran gemiye sahiptir. Bir buzkıran gemisi de inşa aşamasındadır.³²

Çin, KDR'yi; “Kuşak ve Yol Girişimi” projesinin büyük bir parçası olarak da kullanmak istemektedir. Kuşak ve Yol Girişimi; Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında başlattığı, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kara, deniz ve demiryolları ile pek çok noktadan bağlantısını sağlayacak ve kıtalararası ticari faaliyetler sayesinde ülke ekonomisini önemli ölçüde büyüteceğini düşündüğü kapsamlı bir projedir.³³ Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu ve Devlet Okyanus İdaresi Başkanlığı; Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimi projesini ilerletmek için denizcilik alanında iş birliği adına kalkınma planlarını ve ortak eylemleri uyumlu hale getirmeyi ifade eden “Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Deniz İşbirliği Vizyonu” belgesini Haziran 2017'de yayımlamıştır. Çin, KDR'yi bahse konu belgeyle “Kutup İpek Yolu (Şekil:1)” olarak adlandırarak “Kuşak ve Yol Girişimi” projesine dâhil etmiştir. Vizyon belgesinde “Mavi Ekonomik Geçit” olarak tanımlanan bu ticaret yolunun, Çin'in Orta Asya, Rusya, Balkanlar, Avrupa ve Kuzey Amerika'yla var olan mevcut ekonomik koridorunu genişlettiği vurgulanmıştır. “Kuşak ve Yol Girişimi” dâhilindeki Kutup İpek Yolu vizyonu, uluslararası ticareti ve küresel ekonomik uyumu kolaylaştırmak için geliştirilmiş bir projedir. Kutup İpek Yolu, Çin'in ticaret yollarını çeşitlendirmesini sağlarken; yolculuk süresini ve yakıt maliyetini azaltacaktır.³⁴

Diğer taraftan yeni denizyollarının olumsuz yönleri ise; iklim ve buz koşulları nedeniyle tehlikeli arz etmesi, herhangi bir kaza olayında kurtarma operasyonlarının zorluğu, büyük kargo gemileri için bazı

³² Ronald O'Rourke, “Coast Guard Polar Security Cutter (Polar Icebreaker) Program”, Congressional Research Service, No. RL34391, 2019, 40. <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

³³ “China Unveils Action Plan on Belt and Road Initiative”, *China Daily*, https://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/28/content_19938124.htm (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

³⁴ Lim, *Ibid.*, p. 9-10.

noktalarda çok sığ ve dar suyolları barındırması ve bunlarla bağlantılı olası çevresel riskler olarak sıralanabilir.³⁵

Şekil 1: Çin Halk Cumhuriyeti'nin “Kutup İpek Yolu” Güzergâhı



“Polar Silk Road”, One Belt One Road Europe,
<https://www.oboreurope.com/en/polar-route/polar-silk-road-oboreurope/>
(Erişim Tarihi: 10.09.2019).

2.2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Bölgesinde Etkinlik Girişimleri

Çin, Arktik bölgesinde olmamasına rağmen bölgede söz sahibi olmak adına bir takım girişimlerde bulunmuştur. Öncelikle Çin, Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsü edinme hususundaki beklentisini ilk defa 2007 yılında ifade etmiş ve 2013 yılında dördüncü başvurusundan sonra bu statüyü kazanmıştır.³⁶ Arktik Konseyi, Ottawa Deklarasyonu ile

³⁵ Suvanto, *Ibid.*, p. 45.

³⁶ Steven Lee Myers, “Arctic Council Adds 6 Nations as Observer Status, Including China”, <https://www.nytimes.com/2013/05/16/world/europe/arctic-council-adds-six->

1996 yılında kurulan, Arktik bölgesinde en büyük uluslararası iş birliği forumudur. Arktik Konseyi'nin ABD, Rusya, Kanada, Norveç, Danimarka, İsveç, Finlandiya ve İzlanda olmak üzere devlet kimliğinde sekiz daimi üyesi bulunmaktadır.³⁷

Çin, Arktik devletlerinin bölgesel denizlerine ve münhasır ekonomik bölgelerindeki egemenlik haklarına, ayrıca yerli halkların sahip olduğu haklara saygı duyduğunu ifade etmektedir.³⁸ 1982 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni (BMDHS) Arktik yönetimi için en önemli hukuki araç olarak desteklemektedir. Bunun yanı sıra Arktik Beşlisi tarafından 2008 yılında ilan edilen ve bu beş ülkenin Arktik bölgesindeki haklarını savunan Ilulissat Deklarasyonu'na ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yayımladığı ve Arktik'te denizcilik faaliyetlerine bir takım düzenlemeler getiren Kutup Kodu'na bağlı olduğunu da belirtmektedir.³⁹ Bunun yanı sıra Çin, Arktik bölgesinde bulunmayan devletlere ve uluslararası toplumun çıkarlarına saygı gösterilmesini isteyerek bu devletlerin uluslararası yasalar çerçevesinde deniz yollarında transit geçiş, bilimsel araştırma ve keşif faaliyetlerinde yer alma hakkına sahip olması gerektiğini savunmaktadır.⁴⁰

Çin ayrıca Arktik meselelerinin görüşüldüğü, İzlanda'nın ev sahipliğinde düzenlenen Kuzey Kutup Dairesi toplantılarına da katılmaktadır. Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, 2015 yılının Ekim ayında Reykjavik'te düzenlenen 3. Kuzey Kutup Dairesi toplantısında, Çin'i "Yakın Arktik Ülkesi" olarak tanımlamış ve Çin'in Arktik bölgesi hedeflerini, 1 Temmuz 1925'te imzaladığı Svalbard Antlaşması'na atıfta bulunarak ifade etmiştir. Bunu, Çin'in Arktik bölgesinde artan

members-including-china.html (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

³⁷ "The Arctic Council: A Backgrounder", The Arctic Council, About Us, <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

³⁸ Linda Jakobson, Jingchao Peng, *China's Arctic Aspirations*, SIPRI Policy Paper No:34, 2012, Solna, p. 9.

³⁹ Nengye Liu, "China's Emerging Arctic Policy", <https://thediplomat.com/2016/12/chinas-emerging-arctic-policy/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁴⁰ Jakobson, Peng, *Ibid.*, p. 9.

çıkarlarını vurgulamak ve meşrulaştırmak için yapmıştır.⁴¹

Çin, 26 Ocak 2018 tarihinde yayımladığı “Beyaz Kitap” isimli strateji belgesinde de Arktik bölgesine dair siyasi hedeflerini açıkça dile getirmiştir.⁴² Beyaz Kitap, Çin’i Arktik’te “Yakın Arktik Ülkesi” ve “önemli bir paydaş” olarak nitelendirmektedir. Ayrıca Çin, coğrafi olarak Arktik bölgesinde yer almamasına rağmen kendisini “Kuzey Kutup Dairesi’ne en yakın kıta devletlerinden biri” olarak da tanımlamaktadır. Bahse konu strateji belgesinde Çin’in Arktik bölgesine dair siyasi hedefleri; “anlamak”, “korumak”, “Arktik bölgesini geliştirmek” ve “Arktik yönetimine katılmak” olarak sıralanmıştır. Yine aynı belgede Çin’in Arktik konularına katılımını teşvik eden “saygı”, “iş birliği”, “kazan-kazan” ve “sürdürülebilirlik” olmak üzere dört temel ilke vurgulanmıştır.⁴³

Çin’in Arktik bölgesinde yakından takip ettiği bir başka konu da “kimin Arktik paydaşı olduğu” konusudur. Arktik Konseyi’nde gözlemci statüsünde olmasından ötürü, konseyin çalışma gruplarına kısıtlı miktarda katılım sağlayabilmektedir. Çin, sahip olduğu gözlemci statüsünden memnun olmakla birlikte hala bölgeye yönelik ihtiyatlı bir tutum sergilemekte ve bölgenin dinamiklerini öğrenmektedir.⁴⁴

2.3. Çin Halk Cumhuriyeti’nin Arktik Bölgesinde İkili İş Birliği Faaliyetleri

Çin, Arktik bölgesinde iş birliği ve yatırım faaliyetlerini ülke politikası açısından ön planda tutmaktadır. Arktik bölgesinde ikili

⁴¹ Jakobson, Peng, *Ibid.*, p. 5.

⁴² Liu Zhen, “China Reveals ‘Polar Silk Road’ Ambition in Arctic Policy White Paper”, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2130785/china-reveals-polar-silk-road-ambition-arctic-policy> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁴³ State Council Information Office of the PRC, “China’s Arctic Policy”, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm. (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁴⁴ Camilla T. N. Sorensen, “The Significance of Xi Jinping’s ‘Chinese Dream’ for Chinese Foreign Policy: From ‘Tao Guang Yang Hui’ to ‘Fen Fa You Wei’”, *Journal of China and International Relations*, 2015, 3.1, 53-73, p. 68,

ilişkilerinin en büyüğünü ise Rusya ile kurmuştur. Arktik Okyanusu'na kıyısı bulunan en büyük devlet olan Rusya, Arktik bölgesi petrolünün % 80'ine sahiptir. Bunun yanı sıra KDR, en büyük uzunlukta Rusya kıyılarında uzanmaktadır. Bu noktada Çin'in Arktik bölgesindeki varlığını güçlendirmek adına Rusya ile iş birliği içerisinde olması sürpriz değildir. Çin'in büyüyen çıkarları ve Rusya'nın Arktik'teki öncü rolü, iki ülke iş birliği faaliyetlerinin temelini oluşturmaktadır.⁴⁵ 2014 yılında Rusya'nın, Ukrayna'nın Kırım bölgesini ilhak etmesi nedeni ile Batı'nın Rusya'ya ekonomik ve teknolojik yaptırım uygulamasıyla sonuçlanan krizden sonra, Rusya Arktik bölgesinin geliştirilmesi için Çin ile iş birliği yapma girişimlerinde bulunmuş ve enerji kaynaklarını geliştirmek için anlaşmışlardır. Yamal Yarımadası'nda bulunan "Yamal LNG" projesinde Rus Novatek, Çin Ulusal Petrol Şirketi (Chinese National Petroleum Corporation, CNPC) ve İpek Yolu Fonu ile bir ortaklık kurmuştur.⁴⁶ Ayrıca Çin, Rusya'nın 2019 yılında düzenlediği, stratejik düzeydeki askeri tatbikatlarından "Tsentr-2019" tatbikatına gözlemci olarak asker göndermiştir.⁴⁷

Diğer taraftan, Rusya'nın bahse konu iş birliğinde Arktik bölgesinin kalkınmasında öncü rol edinme gayreti, Rusya'nın sahip olmadığı ancak Çin'in sahip olduğu açık deniz altyapı geliştirme yeteneğinin Rusya'nın rolünü zayıflatacak olması, enerji fiyatlarındaki muhtemel fiyat düşüşleri ve "küresel ekonomik durgunluk" gibi faktörler iki ülkenin bölgede ortak hareket etmesini etkileyebilir.⁴⁸ Çin;

⁴⁵ Tom Røseth, "Russia's China Policy in the Arctic", *Strategic Analysis*, 2014, 38.6, 841-859, p. 842.

⁴⁶ "Yamal LNG in Russia: the Gas that Came in from the Cold", *Total, Home*, <https://www.total.com/en/energy-expertise/projects/oil-gas/lng/yamal-lng-cold-environment-gas> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁴⁷ Sergey Sukhankin, "What did Russia's Strategic Military Exercise Tsentr-2019 Reveal?", <https://icds.ee/what-did-russias-strategic-military-exercise-tsentr-2019-reveal/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁴⁸ Deng Beixi, "Arctic Geopolitics: the Impact of US-Russian Relations on Chinese-Russian Cooperation in the Arctic", *Russia in Global Affairs*, 2016, vol. 14, no. 2, 206-220, p. 217-219.

Rusya'nın, coğrafi olarak Arktik bölgesinde yer almayan ülkelerin bölge yönetimi konularına dâhil olmasını istemediğinin farkındadır, öte yandan Rusya'nın hâlihazırdaki jeoekonomik ve jeostratejik zayıflıklarından ve ekonomik yatırım ihtiyaçlarından faydalanmaya çalışmaktadır. Çin'in Arktik uzmanları, bölgede Çin-Rusya iş birliğinin daha kalıcı ve güçlü hale gelmesi hususunda gerçekçi olmayan bir tutum sergilememektedirler. Aksine Çin tarafında; Batı tarafından Rusya'ya uygulanan teknolojik ve ekonomik yaptırımlar nihayete erdikten sonra Rusya'nın yönünü tekrar Avrupa'ya çevireceği şeklinde bir beklenti hâkimdir.⁴⁹ Rusya, Kutup İpek Yolu'nun, altyapı ve hidrokarbon projelerinin çok önemli bir parçasıdır. Ancak Moskova'nın bazı eylemleri, Arkhangelsk liman altyapı projesi ve Belkomur Demiryolu projesi gibi önemli Arktik projelerini yavaşlatmaktadır. Rusya'nın merkezi hükümeti, Arkhangelsk bölgesel hükümetinden veya Çinli ortaklarından projeleri uygulama konusunda daha pasif durumdadır.⁵⁰

İzlanda'nın, bir Arktik ülkesi olarak bölge siyasetinde ve bölgedeki kurumsal gelişmelere ilişkin bağımsız bir rol üstlenmiş olması, Çin ile stratejik önemi yüksek ve güçlü ilişkiler kurmasını sağlamıştır. İzlanda'nın Arktik bölgesinde yer almayan devletlerin rolleri konusunda olumlu yaklaşımı, Çin'in Arktik bölgesindeki kurumsal gelişmelerde yer edinmesini kolaylaştırmıştır. Bu doğrultuda Çin, İzlanda'nın kurduğu ve ev sahipliği yaptığı "Arktik Dairesi Konferansları"na katılım sağlamaktadır. Bunun yanında, İzlanda'nın KDR üzerinde lojistik üs olma isteği, Çin-İzlanda iş birliğinin stratejik önemini daha da artırmıştır.⁵¹ Çin, İzlanda'da bir deniz limanı ve bir üs kurarak bu ülkeyi Arktik faaliyetlerine açılan bir kapı olarak kullanmak

⁴⁹ Beixi, *Ibid.*, p. 206-207.

⁵⁰ Rashmi B.R., *Ibid.*, p. 17.

⁵¹ Arthur Guschin, "China, Iceland and the Arctic", <https://thediplomat.com/2015/05/china-iceland-and-the-arctic/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

istemektedir.⁵² Ayrıca Çin, 2013 yılında İzlanda ile -ilk kez bir Avrupa ülkesi ile- serbest ticaret anlaşması da imzalamıştır.⁵³

Çinli Arktik uzmanları Norveç'i de, Çin için Arktik'te iş birliği sağlanabilecek önemli bir devlet olarak görmektedir. 2004 yılında Çin, Svalbard'da "Arctic Yellow River" isimli bir iklim değişikliği araştırma istasyonu kurmuştur. Ayrıca Norveç, doğal minerallere ve enerji kaynaklarına doğrudan erişim olanağı sağlaması ve Kuzeydoğu Geçidi'ne bağlantısı bulunan Arktik deniz rotalarını kullanma kabiliyetine ve teknolojik yetkinliğe sahip olması nedeniyle Çin için stratejik öneme sahiptir.⁵⁴ Çin ve Norveç iş birliği faaliyetleri, Nobel Barış Ödülü'nün 2010 yılında siyasi tutuklu Çinli aktivist Liu Xiaobo'ya verilmesiyle sekteye uğramıştır. Ancak Arktik meselelerinde iş birliği adına iki ülke, bozulan ikili ilişkilerin normal diplomatik ilişkilere döndüğünü Aralık 2016'da dört maddeden oluşan bir ortak bildiriyle ilan etmişlerdir.⁵⁵

ABD ise, Çin'in güçlenme hamlelerine her zaman tedbirli yaklaşmıştır. ABD'li akademisyenler Çin'in büyüme girişimlerini "İkinci Soğuk Savaş'ın başlangıcı" olarak yorumlamıştır ve Çin'in yeni Arktik stratejisinin, bölgede ABD'ye meydan okuma niteliği taşıdığını dile getirmişlerdir. ABD'nin Arktik'e kıyısı bulunan komşusu Kanada da, petrol ve doğalgazın ana tedarikçisi olarak gelişme sağlamak istediğindedir ve Çin'i bu amacına karşı bir engel olarak görmektedir.⁵⁶

Çin'in Arktik bölgesine dair yaklaşımının "saldırgan" nitelikte algılanması halinde sert diplomatik tepkilerin meydana gelebileceği noktasında Çin tarafında endişeler bulunmaktadır. Diğer taraftan

⁵² Suvanto, *Ibid.*, p. 45.

⁵³ David Jolly, "Iceland and China Enter a Free Trade Agreement", <https://www.nytimes.com/2013/04/16/business/global/16iht-iceland16.html> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁵⁴ Jakobson, Peng, *Ibid.*, p. 6.

⁵⁵ Lieke Boss, "Norway-China Relations Unfrozen", <https://thediplomat.com/2016/12/norway-china-relations-unfrozen/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁵⁶ Rashmi B.R., *Ibid.*, p. 16.

Çin'in Arktik'teki faaliyetleri yine de artış göstermektedir. Her ne kadar Kanada, Çin'in Arktik'te etkinliğini arttırmasını istemese de özellikle CNPC ve Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi'nin (Chinese National Off-shore Oil Corporation, CNOOC) içerisinde bulunduğu Çin devlet girişimleri, Kanada'nın kuzey bölgelerinde enerji ve maden sektöründe faaliyet göstermektedir. PetroChina, Kanada menşeli ortağı Athabasca Oil Sands Corp'un "MacKay River Projesi"ndeki payını 2012 yılında satın almasıyla Kanada'da petrollü kum geliştirme kabiliyetine tamamen sahip, ilk ulusal Çinli şirket olmuştur.⁵⁷

Çin'in, Norveç ve İzlanda arasında yer alan Dreki bölgesindeki faaliyetleri ise kârın maliyet-fayda dengesini sağlayamaması nedeniyle ara vermekle birlikte Çin'in faaliyet ruhsatının geçerliliği sürmektedir. Çin'in Danimarka Krallığı'na bağlı Grönland'da da faaliyetleri bulunmaktadır. Çinli şirketler mineral ve metal madenciliği üzerine bu ülkede bilimsel araştırmalar yürütmektedir. Bu şirketlerin bir kısmı, Greenland Minerals ve Energy Limited gibi "Kvanefeld" uranyum projesine odaklanan şirketlerle iş birliği kurmuşlardır.⁵⁸ Danimarka ise; Çin devleti destekli enerji şirketleri vasıtasıyla Grönland'ın sahip olduğu zengin maden yataklarının kontrolünü ele geçireceği, bunun sonucunda da siyasi ve askeri gündem oluşacağı endişelerini taşımaktadır. Danimarka hükümeti; 2012 yılında kapanan deniz üssü Grönnedal'ın Hong Kong merkezli madencilik şirketi General Nice tarafından devralınmasını önlemek adına 2016 yılında devreye girmiştir. Bahsi geçen madencilik şirketi, Nuuk'un kuzeyinde bulunan Isua'da demir madeni çıkarma lisansına da sahiptir.⁵⁹ Çin'in devlete ait inşaat şirketi China Communications Construction Company, Grönland'da inşa

⁵⁷ Heidi Vella, "China's International Offshore Oil Footprint", <https://www.offshore-technology.com/features/chinas-international-offshore-oil-footprint/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁵⁸ Patrik Andersson, Jesper Willaing Zeuthen, Per Kalvig, "Chinese Mining in Greenland: Arctic Access or Access to Minerals?", *China & the Arctic*, 2018, 102-117, s. 110.

⁵⁹ Martin Breum, "Analysis: Did the Danish PM Prevent a Chinese Acquisition on Greenland?", <https://www.highnorthnews.com/en/analysis-did-danish-pm-prevent-chinese-acquisition-greenland> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

edilecek havaalanları için girişimde bulunmuştur. Ancak Danimarka hükümeti, Çin'in Grönland'daki etkinliğinin artması çekincesiyle inşaat finansmanının % 50'sini devlet güvencesi altına almıştır.⁶⁰

Çin, Arktik'in bölgesel ve küresel yönetimi için otorite sahibi olacak bir kurumun inşasına da olumlu yaklaşmaktadır. Başka bir deyişle Çin, Arktik için uluslararası normlar ve kurallar müzakere edilirken masada bulunmak istemektedir. Ayrıca Çin, bölgede çatışmacı ve saldırgan bir pozisyonda bulunmak istememektedir. Aksine, Arktik bölgesinde iş birliği yapılabilecek bir ortak olarak kendini konumlandırmak istemektedir. Çin Arktik bölgesini, bölgede yaşanan sınır anlaşmazlıklarına ilişkin yaklaşımların ve çözümlerin geliştirilmesi hususunda da yakından takip etmektedir. Söz konusu yaklaşımların, Çin ve Güneydoğu Asya komşuları arasında var olan ve halen çözümlenemeyen "Güney Çin Denizi Anlaşmazlığı"nın çözümü için yol gösterici olabileceği değerlendirilmektedir.⁶¹

"Arktik Dairesi Konferansı", Arktik bölgesi yönetiminin geliştirilmesi konusunda görüş sunma olanağı sağladığından, Çin'in Arktik diplomasisinde stratejik bir öneme sahiptir. Ayrıca Çin; Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsüne sahip Güney Kore ve Japonya gibi diğer devletlerle de Arktik meselelerinin istişarelerine ilişkin ikili görüşmeler talep etmektedir. Özetle Çin, Arktik bölgesindeki rolünü güçlendirmekle birlikte, bölgeye ilişkin meselelere tedbirli bir şekilde yaklaşmaktadır. İlerleyen süreçte; Arktik'te bulunan enerji kaynaklarının daha da erişilebilir ve deniz yollarının daha da kullanılabilir hale gelmesinden sonra Çin'in bölgeye daha da güçlü bir şekilde odaklanması ve daha fazla yatırım yapması beklenmektedir. Çin'in Arktik'teki yatırımlarının ve faaliyetlerinin uluslararası endişeleri artırmaması da kritik önem taşımaktadır. Çin bu yüzden, bölgedeki varlığını meşrulaştırmaya çabalarken yeni deniz yollarına ve bilimsel çalışmalara

⁶⁰ Mia Bennett, "The Controversy over Greenland Airports Shows China isn't Fully Welcome in the Arctic - yet", <https://www.arctictoday.com/controversy-greenland-airports-shows-china-still-unwelcome-arctic/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

⁶¹ Jakobson, Peng, *Ibid.*, p. 9-10.

ilgisini vitrinde tutmaktadır. Ayrıca Çin, Arktik bölgesini önemli ölçüde etkileyebilecek Rusya-ABD ilişkilerinin gerginliğinden kaçınmanın önemini de vurgulamakta ve özellikle Soğuk Savaş döneminin tekrar etmesinden endişe duymaktadır. Arktik'te Rusya-ABD gerginliğinin, Çin'in bölgedeki ticari faaliyetlerini azaltarak ekonomisini olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmektedir.⁶²

Sonuç

Arktik bölgesinin gelecek jeopolitik senaryosu iklim değişikliğinin etkileri üzerine kuruludur. Bununla birlikte daha fazla hidrokarbon kaynağının keşfi ve yeni deniz yollarının daha uzun süreli kullanımı söz konusu iklim değişikliğinin en olası sonuçlarıdır. Gerek coğrafi konumu, gerekse de askeri mevcudiyeti ve Arktik ile ilgili faaliyetlere katılımı nedeniyle Rusya'nın, bölgedeki en büyük oyun kurucu olacağı değerlendirilebilir. KDR'nin en büyük uzunlukta sınırlarından geçmesi ve hidrokarbon kaynaklarının önemli kısmının Sibiryaya bölgesinde bulunması Rusya'yı daha avantajlı bir konumda tutmaktadır.

Arktik bölgesi, Kuzey Kutup Dairesi'nde bulunan sekiz devletle sınırlı değildir. Arktik jeopolitiğinde, bölge dışı aktörleri de kapsayacak şekilde değişimler yaşanmıştır. Özellikle Çin, küresel ısınma sonucu meydana gelen iklim değişikliğiyle erişilebilir hale gelen ve enerji ihtiyacını karşılayabilecek denli zengin hidrokarbon kaynaklarını çıkarmayı; ayrıca dünyaya pazarladığı ürünlerin daha az maliyetle, daha güvenli şekilde ve daha kısa sürede sevkinin sağlayacak KDR'yi, "Kutup İpek Yolu" adında "Kuşak ve Yol Girişimi" projesi dâhilinde kullanmak ve Arktik bölgesinin geliştirilmesinde söz sahibi olmak istemektedir.

Çin bu isteklerini elde etmek ve Arktik'te "karar verici" statüsünde olmak maksadıyla bölgedeki etkinliğini artırmak adına bir takım eylemlerde bulunmuştur. 1925 yılında Spitsbergen Antlaşması'na imza atarak Arktik'te bilimsel araştırma yapabilme yeteneği kazanan Çin, 2013 yılında Arktik Konseyi'nde "gözlemci" statüsünü kazanmıştır.

⁶² Jakobson, Peng, *Ibid.*, p. 10-12.

Ayrıca Arktik'te düzen sağlama yeteneğine sahip 1982 BMDHS, 2008 Ilulissat Deklarasyonu ve Kutup Kodu'na bağlılığını bildirerek bölgedeki aktörlerin haklarına saygılı olduğunu göstermiştir. Bunun yanı sıra, Arktik'te yer almayan devletlerin; uluslararası kanunlar çerçevesinde deniz yollarını transit kullanım, bölgede keşif ve bilimsel araştırma faaliyetlerini yapabilmeye vb. haklara sahip olması gerekliliğini savunmaktadır. Ayrıca Çin, Arktik meselelerinin görüldüğü, İzlanda'da düzenlenen Kuzey Kutup Dairesi toplantılarına da katılma hakkına sahiptir.

Çin, 2018 yılında yayımladığı “Beyaz Kitap” isimli politika belgesinde kendisini “Yakın Arktik Ülkesi” olarak tanımlamış ve ülkenin Arktik'e yönelik siyasi hedeflerini; “anlamak”, “korumak”, “Arktik bölgesini geliştirmek” ve “Arktik yönetimine katılmak” olarak sıralamıştır. Aynı belgede “saygı”, “iş birliği”, “kazan-kazan” ve “sürdürülebilirlik” ilkelerinin de açıkça altı çizilmiştir. Bununla birlikte Çin, ikili iş birliği anlaşmalarına da önem vermiştir. Rusya, Norveç, Kanada, İzlanda ve Danimarka (Grönland) ile Arktik'i geliştirmek adına çeşitli enerji ve altyapı anlaşmaları ile bilimsel araştırma anlaşmaları yapmıştır.

Çin'in Arktik'te etkinliğini artırma çabalarının, bölge devletleri üzerinde bıraktığı algıya değinildiğinde; bölge dışı aktörler bir yandan Arktik için bir fırsat olarak görülürken, bölge ülkelerinin çıkarları için bir tehdit olarak da algılanmaktadır. Arktik Konseyi özel bir forumdur ve dünyanın, bölge devletlerinin Arktik'teki egemenliğini kabul etmesi gerektiği temeline dayanmaktadır. Rusya, Çin ile iş birliğinde Arktik bölgesinin geliştirilmesinde öncü rol sahibi olma gayretindedir ve Çin'in sahip olduğu açık denizde altyapı geliştirme yeteneğinin kendi etkinliğini zayıflatacak olmasından kaygı duymaktadır. Danimarka ise; Çin'in, devleti desteğine sahip enerji şirketleri aracılığıyla Grönland'ın zengin maden yataklarını kontrol edeceğine dair endişe taşımaktadır. ABD, Çin'in yükselişine karşı her zaman temkinli yaklaşmıştır. ABD'li akademisyenler Çin'in yükseliş hamlelerini “İkinci Soğuk Savaş'ın başlangıcı” olarak tanımlamış ve Çin'in yeni Arktik stratejisinin Yüksek Kuzey'de ABD'ye meydan okuma niteliği taşıdığını ifade etmişlerdir. Kanada ise petrolün ve doğalgazın ana tedarikçisi olarak büyüme

arzusundadır ve Çin'in Arktik'te vazgeçilmez bir oyuncu olarak ortaya çıkmasını istememektedir.

Çin'in Arktik bölgesinde etkinliğini artırma eylemleri ve bölge devletlerinin Çin'in eylemlerini kendi çıkarlarına karşı bir tehdit olarak görmeleri, Çin'in bölgede yalnızca bilimsel araştırma yapan sınırlandırılmış bir aktör olarak kalmaktan ziyade; Arktik'in geleceğine yön veren, bölgede oyun kurucu niteliğinde güçlü bir aktör olma niyetini işaret ettiği söylenebilir.

Summary

As a result of global warming, the Arctic region's climate is changing dramatically with sea ice melting. The Arctic region, whose geographical structure is also changing, attracts the attention of the world, due to the new economic opportunities and geopolitical reasons such as the opening of new navigation routes and the discovery of hydrocarbon resources. The Arctic Five, Iceland, Finland and Sweden are focused on these new opportunities. Also Asian countries desire to benefit from these developments and strive to show and legitimate their presence in the region. In particular, China has taken many steps to become an important actor in the Arctic.

China has taken numerous actions in order to achieve these demands and to increase its effectiveness in the region to gain a status as a "decision maker" in the Arctic. Having achieved the ability to conduct scientific research in the Arctic by signing the Spitsbergen Treaty in 1925; China, obtained the status of "observer" in the Arctic Council in 2013. In addition, China has shown its respects to the rights of actors in the region by demonstrating its commitment to the UNCLOS 1982, Ilulissat Declaration 2008 and Polar Code which are capable of regulation in the Arctic. On the other hand, it supports the rights of the states that are not geographically in the Arctic; the use of transit sea routes, exploration and scientific research activities in the region within the framework of international laws.

In 2018, China published a policy document called "White Paper", which clearly emphasized its intentions and aspirations about

the Arctic policy. In this document, China defines the Northern Sea Route as the “Polar Silk Road and underlines its importance as part of the “Belt and Road Initiative”. The development of Arctic ports and transportation corridors is an important move that will provide economic benefits for China. This project represents China’s ambitions in the Arctic. China develops stronger diplomatic relations with the Arctic states. Its close relations with Russia, Iceland and Denmark (via Greenland) add a new dimension to the geopolitics of the Arctic region.

On one hand, non-regional actors are seen as an opportunity for the Arctic, on the other hand they are perceived as a threat to the interests of the countries in the region. The Arctic Council is a special forum and supports the fact that the world must accept the sovereignty rights of the states in the Arctic region. In cooperation with China, Russia strives to play a leading role in the development of the Arctic region and is concerned that China’s ability to develop infrastructure on the High North will undermine its effectiveness. Denmark is worried that Greenland’s wealthy resource deposits will be controlled by Chinese government supported energy companies. The United States of America (USA) has always been cautious against the rise of China. USA academics have called China’s ascension moves “the beginning of the Second Cold War” and say that China’s new Arctic strategy is a challenge to the USA in the High North. Canada, on the other hand, wants to grow as the main supplier of oil and natural gas and does not want China to emerge as an indispensable player in the Arctic.

Knowing that China’s actions to increase its effectiveness in the Arctic region and the states’ views of China’s actions as a threat to their own interests, it can be concluded that China pointed to the intention of being a strong actor and a game changer in the region, rather than being a limited actor in the region solely conducting scientific research.

Çin Kaynakları Açısından Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Politikası:
Yüksek Kuzey'de Kar Dragonu

Kaynakça

Kitaplar

HASSOL, Susan J., *Impacts of Arctic Warming: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge University Press, Cambridge, 2004.

Makaleler

ANDERSSON, Patrik Jesper, Willaing Zeuthen, Per Kalvig, "Chinese Mining in Greenland: Arctic Access or Access to Minerals?", *China & the Arctic*, 2018, 102-117.
BAYRAMLI, Gadir, Kaan Kapan, "Energy Resources of The Arctic Region: Current Status And Problems", *Journal of International Social Research*, 2018, Cilt:11, S.58, 232-236.

BEIXI, Deng, "Arctic Geopolitics: the Impact of US-Russian Relations on Chinese-Russian Cooperation in the Arctic", *Russia in Global Affairs*, 2016, vol. 14, no. 2, 206-220.

CHEN, Gang, "China's emerging Arctic Strategy", *The Polar Journal*, 2012, 2(2), 358-371.

GAVRILOV, Viatcheslav, Alexandra Kripakova, "Arctic Policy of the North East Asian Countries", *Jindal Global Law Review*, 2017, 8(1), 69-86.

RØSETH, Tom, "Russia's China Policy in the Arctic", *Strategic Analysis*, 2014, 38.6, 841-859.

SORENSEN, Camilla T. N., "The Significance of Xi Jinping's 'Chinese Dream' for Chinese Foreign Policy: From 'Tao Guang Yang Hui' to 'Fen Fa You Wei'", *Journal of China and International Relations*, 2015, 3.1, 53-73.

Raporlar

ATLAND, Kristian, *Security Implications of Climate Change in the Arctic*, The Norwegian Defence Research Establishment (FFI), 2010.

BIRD, Kenneth J. ve diğ., *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, US Geological Survey Fact Sheet 2008-3049, 2008. <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

BUDZIK, Philip, *Arctic Oil and Natural Gas Potential*, U.S. Energy Information Administration, Office of Integrated Analysis and Forecasting, Oil and Gas Division, 2009.
China Energy Outlook 2050, CNPC Economics and Technology Institute, 2018.
Impacts of a Warming Arctic, Arctic Climate Impact Assessment, 2004.

JAKOBSON, Linda, *China Prepares for an ice-free Arctic*, SIPRI Insights on Peace and Security, no 2010/2, 2010, Solna.

JAKOBSON, Linda, *Jingchao Peng, China's Arctic Aspirations*, SIPRI Policy Paper No:34, 2012, Solna.

KEFFERPÜTZ, Roderick, On Thin Ice? (Mis)interpreting Russian Policy in the High North, CEPS Policy Brief 205, 2010.

LANTEIGNE, Marc, *Not Stopping Cold: China's Emerging Strategies in the Arctic*, Asia Centre, 2016.

LIM, Kong Soon, *China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision*, Arctic Yearbook, 2018.

Maritime Activity on the Northern Sea Route, *Maritime Transportation in the North* 06, 2018.

RASHMI, B.R., *China in the Arctic: Interests, Strategy and Implications*, Institute of Chinese Studies, No: 27, 2019, Delhi.

ZELENINA, Larisa, Svetlana Fedkyshova, Forecasting and Consequences of Climate Change in the Arctic Region, *Arctic and North* (5), 2012.

Tezler

SUVANTO, Veera Pauliina, Geopolitics of the Arctic: Challenges and Prospects, Master en Estudios Internacionales, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2016.

İnternet Kaynakları

“China Sets its Sights on the Northwest Passage as a Potential Trade Boon”, The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2016/apr/20/china-northwest-passage-trade-route-shipping-guide> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

“China Trade Statistics”, World Integrated Trade Solution, <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/CHN> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

“China Unveils Action Plan on Belt and Road Initiative”, China Daily, https://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/28/content_19938124.htm (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

“Polar Silk Road”, One Belt One Road Europe, <https://www.oboreurope.com/en/polar-route/polar-silk-road-oboreurope/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

“The Arctic Council: A Backgrounder”, The Arctic Council, About Us, <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

“Yamal LNG in Russia: the Gas that Came in from the Cold”, Total, Home, <https://www.total.com/en/energy-expertise/projects/oil-gas/lng/yamal-lng-cold-environment-gas> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

BENNETT, Mia, “The Controversy over Greenland Airports Shows China isn’t Fully Welcome in the Arctic –yet”, <https://www.arctictoday.com/controversy-greenland-airports-shows-china-still-unwelcome-arctic/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

BOSS, Lieke, “Norway-China Relations Unfrozen”, <https://thediplomat.com/2016/12/norway-china-relations-unfrozen/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

BP Statistical Review of World Energy 2019, British Petroleum, 68th Edition, 2019, s. 8. <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

BREUM, Martin, “Analysis: Did the Danish PM Prevent a Chinese Acquisition on Greenland?”, <https://www.highnorthnews.com/en/analysis-did-danish-pm-prevent-chinese-acquisition-greenland> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

GUSCHIN, Arthur, “China, Iceland and the Arctic”, <https://thediplomat.com/2015/05/china-iceland-and-the-arctic/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

JOLLY, David, “Iceland and China Enter a Free Trade Agreement”, <https://www.nytimes.com/2013/04/16/business/global/16iht-iceland16.html> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

KAZOKOĞLU, Cüneyt, “Sekiz Ülkenin Gözü Neden ‘Kutup Bölgesi’nde?”, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/02/140220_kutup_dairesi_enerji (Erişim Tarihi: 10.09.2019).

Çin Kaynakları Açısından Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Politikası:
Yüksek Kuzey'de Kar Dragonu

- LIU, Nengye, “China’s Emerging Arctic Policy”, <https://thediplomat.com/2016/12/chinas-emerging-arctic-policy/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- MCCARTHY, Niall, “Global Warming Opens Arctic Passage for Container Ships”, <https://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2018/08/30/global-warming-opens-arctic-passage-for-container-ships-infographic/#5c6b146e6c2b> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- MYERS, Steven Lee, “Arctic Council Adds 6 Nations as Observer Status, Including China”, <https://www.nytimes.com/2013/05/16/world/europe/arctic-council-adds-six-members-including-china.html> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- O’ROURKE, Ronald, “Coast Guard Polar Security Cutter (Polar Icebreaker) Program”, Congressional Research Service, No. RL34391, 2019, 40. <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf> (Erişim Tarihi:10.09.2019).
- PLETCHER, Kenneth, “Northeast Passage”, <https://www.britannica.com/topic/Northeast-Passage> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- SCRAFTON, Mike, “China is Planning a Polar Silk Road”, <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-is-planning-a-polar-silk-road> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- State Council Information Office of the PRC, “China’s Arctic Policy”, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm. (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- SUKHANKIN, Sergey, “What did Russia’s Strategic Military Exercise Tsentr-2019 Reveal?”, <https://icds.ee/what-did-russias-strategic-military-exercise-tsentr-2019-reveal/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- VELLA, Heidi, “China’s International Offshore Oil Footprint”, <https://www.offshore-technology.com/features/chinas-international-offshore-oil-footprint/> (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- World Trade Statistical Review, World Trade Organization, 2019, s. 48, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2019_e/wts2019_e.pdf (Erişim Tarihi: 10.09.2019).
- ZHEN, Liu, “China Reveals ‘Polar Silk Road’ Ambition in Arctic Policy White Paper”, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2130785/china-reveals-polar-silk-road-ambition-arctic-policy> (Erişim Tarihi:10.09.2019).

271
Güvenlik
Stratejileri
Cilt: 16
Sayı: 34