

RUSYA'NIN ARKTİKA POLİTİKASI BAĞLAMINDA KUZHEY DENİZ ROTASI STRATEJİSİ

Gamze HELVACIKÖYLÜ¹

Öz: Küresel ısınma, 1990'lı yıllardan itibaren giderek artarak dünya üzerinde belirli coğrafi alanlarda değişimlere yol açmıştır. Bu alanlardan birisi de Arktika olmuş ve küresel iklim değişikliği ile bölgenin uluslararası politik dengeler açısından konumu önem kazanmıştır. Arktika bölgesi, buzulların erimesi ile beraber, sahip olduğu hidrokarbon kaynakları ve deniz yolu ulaşımındaki konumu nedeniyle dikkat çekmeye başlamıştır. Bu sebeplerden dolayı, Arktika, kıyıdaş devletler açısından yeni bir rekabet alanı oluşturmuştur. Arktika bölgesinde Rusya ile diğer kıyıdaş devletler arasında bazı sınır anlaşmazlıkları söz konusu olup, bu anlaşmazlıkların çözümü; tarafların farklı tezlere sahip olmaları ve bölgenin giderek artan önemi nedeniyle zor görünmektedir. Kıyıdaş devletlerin çoğunlukla NATO üyesi olması nedeniyle, Rusya, konuya Çin ve Orta Asya devletlerini de dahil ederek denge kurmak istemiştir. Çin açısından bölgenin önemi ekonomik temelli olmakla beraber, Rusya'nın bölgedeki çıkarları ile Çin'in çıkarları bazı noktalarda çelişmektedir. ABD ise, konuyu dikkatle takip etmekte olup, dünya üzerindeki yeni deniz rotalarını Çin'e kaptırmak istememektedir. Bu durum, ticaret savaşlarının akıbeti açısından önem taşımaktadır. Bu noktada, Rusya'nın bölge politikaları ve Kuzey Deniz Rotası stratejisi, hem bölgesel, hem de küresel dengeler açısından kritik role sahiptir. Bu çalışmada, Rusya'nın tarihsel süreçte ulusal güvenliği açısından önemli bir yere sahip olarak Arktika politikası ve bu bağlamda Kuzey Deniz Rotası stratejisi ele alınacaktır. Bu strateji çerçevesinde, Rusya'nın bölge politikaları, iş birliği arayışları ve Kuzey Deniz Rotası'nın Rusya açısından neden önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Arktika, Rusya, Rus Dış Politikası, Kuzey Deniz Rotası.*

Article Category: International Relations

Date of Submission: 15.08.2021

Date of Acceptance: 20.08.2021

¹ Dr., Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler.

Email: gamzeh84@gmail.com

ORCID: 0000-0001-8917-2121

NORTHERN SEA ROUTE STRATEGY OF RUSSIA WITHIN THE FRAMEWORK OF ARTIC POLICY

Abstract: Global warming resulted in changes in particular geographical zones with a gradual increase since the 1990s. One of these zones is the Arctic and it has gained importance in terms of international political balances together with global climate change. The Arctic region has started to draw attention owing to its hydrocarbon resources and its location on sea route transportation together with the glacial melting. For this reason, the Arctic created a new zone for competition among the coastal states. Russia and other coastal states have border conflicts and resolution of these conflicts seems difficult since the conflicting parties have different arguments and the importance of the region is gradually increasing. As the coastal states are mostly member states of the NATO, Russia is trying to keep the balances by including other actors like China and the Central Asian states. The region has also an economic importance for China, yet Russia's interests in the region conflict with the interests of China at some points. The United States on the other hand is carefully following up the developments in the region and does not want China to dominate the new global sea routes. This situation is significant for estimating the result of trade wars. Russia's regional policies and its strategy for the Northern Sea Route have a critical role for regional and global balances. This study aims to deal with the Arctic policy of Russia, which has an important place for its national security in the historical course and its strategy for the Northern Sea Route. This study also discusses why Russia's regional policies, the Northern Sea Route, and its search for cooperation are important for Russia within the context of this strategy.

Keywords: *Arctic, Russia, Russian Foreign Policy, Northern Sea Route.*

Giriş

Küresel ısınma nedeniyle iklim değişikliğinin etkileri artarak, Arktika bölgesinde önemli değişimleri beraberinde getirmektedir. Buzulların erimesi deniz sularının yükselmesine neden olmuş ve ekosistem dengesini değiştirmiştir. Bu durum, bölgedeki enerji kaynaklarına erişimi daha kolay hale getirmiştir. Bununla beraber, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan en kısa yolun da bu değişimle birlikte ortaya çıkması, ekonomik faydalar açısından önem kazanmıştır.

Arktika bölgesi, Rusya açısından kritik öneme sahiptir. Rusya, özellikle Soğuk Savaş döneminde güvenlik endişeleriyle bölgeyi askeri yığınak haline getirerek, burada çok sayıda üs inşa etmiştir. Rusya'nın her zaman aktif olduğu bölgede, iklim değişikliği ile beraber Arktika'nın ekonomik boyutu da gündeme gelmeye başlamıştır. Deniz yolları ve hidrokarbon kaynakları gibi konular ekonomik boyutun temel başlıkları olarak ortaya çıkmıştır.

Diğer kıyıdaş ülkelerden farklı olarak, Rusya, Arktika'da en uzun kıyı şeridinde sahiptir. 2000'li yıllar ile beraber Rusya'nın yeniden eski siyasi-diplomatik gücüne kavuşması, Arktika'ya dair söz sahibi olmak yönünde isteğini arttırmıştır. Bunun en önemli göstergesi, Arktika'nın Rus askeri güvenlik ve politik doktrinlerinde yer almış olmasıdır. Bu bağlamda, Arktika, Rusya'nın yeniden büyük güç olmasını sağlayacak önemli bir stratejik araç olarak görülmüştür.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde, Rusya, bölge politikalarını belirleyerek, diğer ülkelerle olan ilişkilerini bu temelde yürütmüştür. Kıyıdaş devletler ile sınır sorunlarına ek olarak, bu ülkelerin ağırlıklı olarak NATO üyesi olması da Rusya için bir güvenlik endişesi olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, Rusya, Çin ile askeri ve ekonomik işbirliklerini arttırarak Arktika'da dengeyi sağlamaya çalışmıştır. ABD ise, BMDHS'yi imzalamamış ve sahip olduğu nükleer güç sayesinde Rusya'nın rakibi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada, Rusya'nın Arktik politikası bağlamında Kuzey Deniz Rotası'nın önemi ve Rusya ile kıyıdaş ülkeler arasındaki sınır anlaşmazlıkları ele alınacaktır.

1. Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası Stratejisi

Copernicus İklim Değişikliği Servisi'nin Avrupa İklim Raporu'na göre, kıtanın hava ve iklim durumunda son yıllarda değişimler meydana gelmiştir.² Özellikle 2020 yılında kıtada görülen

² *Independent Türkçe* (2021), "AB iklim değişikliği servisi: 2020 yılı, kayıtlardaki en sıcak yıl olan 2016 kadar sıcak geçti", 08.01.2021, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi:

hava olaylarını değerlendiren 2020 Avrupa İklim Raporu (ESOTC), küresel verileri de değerlendirerek, Avrupa ile beraber ilk kez Arktik bölgesindeki değişimleri ele almıştır.

Dr. Vamborg, 2020 yılında Arktika bölgesinde ölçülen sıcaklık değerlerinin küresel iklim değişikliğinin bir sonucu olduğunu savunmaktadır.³ 1981-2010 yılları arasında dünya genelinde sıcaklıklar 0,6 °C artarken, Arktik kuşakta 2,2 °C artması, 2020 yılının en önemli iklim olaylarından birisi olmuştur. Arktik'teki Sibiryaya bölgesi, bu değişimden en çok etkilenen alan olmuştur. Yılda sıcaklık rekorları kırılan bölgede, 2011 ve 2016 yıllarında 2,5 °C'lik artıştan sonra, 2020 yılında da ortalamadan 4,3 °C fazla artış görülmüştür. Dr. Julien Nicolas'a göre, Arktik kuşaktaki bu bölge, diğer alanlardan daha hızlı ve daha çok ısınmaktadır.⁴

Kuzey Buz Denizi'ne etki eden sıcaklar, buzullarla kaplı bölgeleri olumsuz etkilemiş ve buz oranı 1979 yılından beri en düşük seviyede ölçülmüştür. 1971-2010 arası dönemde deniz buz oranı ortalamanın yüzde 35 altında bir seviyede, 2020 Temmuz ve Ekim'inde önceki yılların aynı aylarına göre en düşük seviyede kalmıştır. Buzulların erimesi ile bölgenin fiziki koşullarında farklılaşmalar da görülmüştür.⁵ Ortalama deniz suyu yüksekliği 2005 ile 2015 yılları arasında yılda 3,6 milimetre artmış ve bunun ana nedeni ısınmayla eriyen buzulların su düzeyinde yükselmelere neden olması olmuştur. Havalarda ısınması ile beraber buz kütlelerinde küçülmeler meydana gelmiştir. 1984 ve 2020 yıllarında çekilen uydu görüntüleri incelendiğinde, Arktika buzullarının eridiği ortaya konulmuştur.⁶

Şekil I: Arktik Deniz Buzu Uydu Görüntüleri (1984 ve 2020 Karşılaştırması)⁷

<https://www.indyurk.com/node/297271/ya%C5%9Fam/ab-iklim-de%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi-servisi-2020-y%C4%B1%C4%B1-kay%C4%B1tlardaki-en-s%C4%B1cak-y%C4%B1-olan-2016-kadar>.

³ CNBC (2020), "Earth has hottest May on record, with 2020 on track to be one of the top 10 warmest years", 05.06.2020, Erişim Tarihi: 20.08.20201, Erişim Adresi: <https://www.cnbc.com/2020/06/05/climate-change-may-2020-is-hottest-month-on-record.html>.

⁴ Euronews (2021), "Rekor sıcaklıklar, fırtınalar ve arktik kuşakta devam eden ısınma", 16.07.2021, Erişim Tarihi: 20.08.20201, Erişim Adresi: <https://tr.euronews.com/green/2021/05/14/avrupa-n-n-2020-iklimi-rekor-s-cakl-klar-f-rt-nalar-ve-arktik-kusakta-amans-zca-devam-eden>.

⁵ A.g.e.

⁶ BBC Türkçe (2021), "İklim krizi: Küresel ısınma ne demek, iklim değişikliğine dair göstergeler neler?", 07.05.2021, Erişim Tarihi: 20.08.20201, Erişim Adresi: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-51144765>.

⁷ Sözcü (2021), "NASA iklim değişikliğini fotoğrafladı", 05.01.2021, Erişim Tarihi: 10.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.sozcu.com.tr/2021/teknoloji/nasa-iklim-degisikligini-fotografladi-6197848/>.

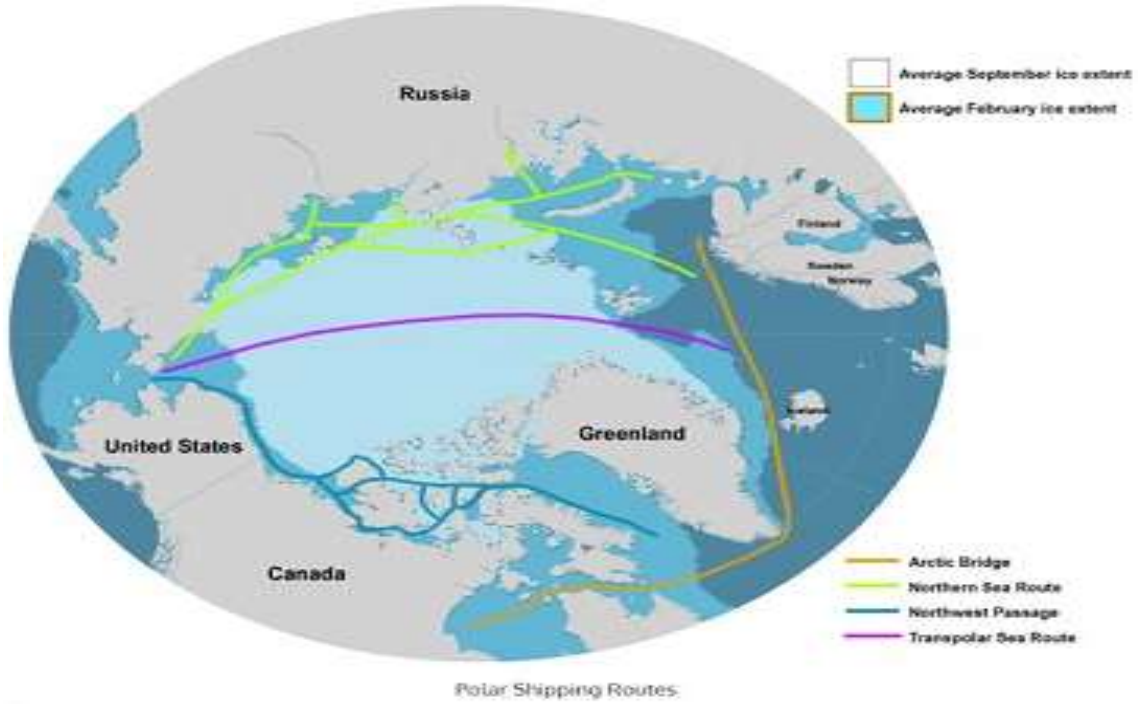


Küresel ısınma ile buzulların erimesinin sonucu olarak, bölgenin önemi, deniz taşımacılık güzergâhları açısından ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda, bazı önemli deniz yolları şu şekildedir:

- Kuzey Deniz Yolu (KDY): Bu deniz yolunun rotası, Rusya'nın Arktik Okyanusu kıyılarından geçmekte olup, en yüksek potansiyele sahiptir. Bu potansiyel, küresel ısınma nedeniyle azalan buzlanmadan kaynaklanmaktadır ve aktif hale gelmesi sayesinde Asya ve Avrupa arası Süveyş Kanalı üzerinden alınan mesafe 21.000 km'den yaklaşık 13.000 km'ye düşecek ve bu da 10-15 günlük bir kısalmayı sağlayacaktır.⁸
- Kuzeybatı Geçidi: Rotası Kanada ve ABD'nin Alaska kıyılarından geçmekte olan hat, Doğu Asya ve Batı Avrupa arasını, Panama Kanalı üzerinden 24.000 km'den buzların erimesi ile yaklaşık 14.000 km'ye indirecektir.
- Kutup-ötesi Deniz Yolu: Rusya'nın Murmansk bölgesi ile Bering Boğazı bu yol sayesinde doğrudan birbirine bağlanmakta olup, bu güzergâh üzerindeki buzlanmanın yüksek olması nedeniyle şu anda aktif kullanılamamaktadır.
- Arktika Köprüsü: Tahıl ürünlerinin daha kolay taşınmasını sağlayacak olan bu hattın Rusya'nın Murmansk, Norveç'in Norvik ve Kanada'nın Churchill limanlarını birbirine bağlaması hedeflenmiştir. Bu projenin farkı, Batı Avrupa ile Kuzeybatı Amerika'yı birbirine bağlamasıdır; ancak buzlanmanın yoğun olması nedeniyle yakın zamanda kullanılması düşük bir olasılıktır.⁹

⁸ Cüneyt Kazokoğlu (2014), "8 ülkenin gözü neden 'Kutup Bölgesi'nde?", *BBC Türkçe*, 20.02.2014, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/02/140220_kutup_dairesi_enerji.

⁹ Alp Y. Kavas (2019), "Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli", *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, ss. 27-29.

Şekil II: Kutup Taşımacılık Rotaları¹⁰

Belirtilen güzergâhlar, özellikle Çin'in son dönemde gündeme getirdiği Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesine veya Kuşak Yol İnisiyatifi'ne etkisi açısından önemlidir.¹¹ Ayrıca, bölgede bulunan hidrokarbon rezervlerinin çıkarılması ve işlenmesi de bölgenin önemini arttıracak unsurlardandır.

Rusya'nın Arktika politikasının en önemli unsurlarından biri Kuzey Deniz Rotası'dır (KDR). Rusya, özellikle yaz aylarında daha çok kullanıma elverişli olan KDR'ye dair Rus egemenliğinin artırılması ve Rusya'nın kıta sahanlığını 200 deniz mili sınırının üzerine çıkarmasının sonucunda, buradaki doğal kaynakların çıkarılmasını hedeflemektedir. Hem sınırlar, hem de stratejik güzergâhı nedeniyle, KDR, Rusya açısından ulaşım sisteminin belkemiğini oluşturmaktadır. KDR, Kara Denizi'ni Laptev Denizi'nden Taymir yarımadası ile ayırmaktadır. Bu yol üzerindeki limanların en önemli özelliği, buzulların eriyip en düşük seviyede olduğu yaz dönemi için kıyı taşımacılığına imkân sağlamasıdır. KDR'nin sınırları "*KDR Su Alanında Ticari Gemicilik Yönetmeliğine Dair Bazı Değişikliklere İlişkin 28 Temmuz 2012 Federal Kanunu*" ile tanımlanmıştır. Bu kanuna göre, KDR'ye dair bir navigasyon sisteminin oluşturulması ve buzkıran gemilerin yardımı ve gerekli izinlerle alakalı

¹⁰ The Geography of Transport Systems, "Polar Shipping Routes", Erişim Tarihi: 10.08.2021, Erişim Adresi: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/transportation-and-space/polar-shipping-routes/>.

¹¹ Anıl Ç. Erkan & Ayça Eminoğlu (2019), "Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü", *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, s. 159.

prosedürlerin oluşturulması gerekli görülmüştür.¹² Rusya; Vilkitski, Shokalski, Dmitri Laptev ve Sannikov boğazlarını iç sularının bir parçası olarak değerlendirmektedir. Bu nedenle, KDR'den geçecek olan gemilerin ilgili yerlere bildirimde bulunması ve kılavuz talep etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, KDR'nin kullanılabilmesi için belirli bir ücret ödenmelidir. 2013 yılında KDR'deki deniz taşımacılığının yönetimine dair KDR İdaresi kurulmuştur. KDR İdaresi'nin ofislerinden biri Arkhangelsk bölgesinde bulunmaktadır ve KDR üzerinden yapılan deniz taşımacılığı bölgenin ekonomik çıkarları açısından önem taşımaktadır. Bölge yönetimi, 2017 yılında Çinli bir şirket ile bölgeyi Kutup İpek Yolu'na bağlayacak demiryolu projesi için bir anlaşma yapmıştır.

Şekil III: Kutup İpek Yolu¹³



Rus enerji şirketleri, KDR'yi buradaki yerleşim bölgelerinin gıda, tüketim ve yakıt ihtiyacını karşılamak için aktif olarak kullanmaktadır. Uluslararası bir güzergâha kavuşturmak adına, Rusya, bölgedeki denizcilik altyapısına önemli bir yatırım yapmıştır. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin tarafından, KDR, diğer alternatif rotalarla fiyat, güvenlik ve kalite açısından rekabet gücüne sahip uluslararası bir rota olarak tanımlanmıştır. Trafiğin artırılması adına Rusya'nın sahip olduğu buzkıran filosu artırılarak, Rus enerji kaynaklarının dünyaya açılması

¹² Ministry of Transport of Russian Federation (2012), "The Federal Law of Shipping on the Water Area of the Northern Sea Route", Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: http://www.nsr.ru/en/ofitsialnaya_informatsiya/zakon_o_smp.html.

¹³ *The World News Journal* (2018), "Arktik'te Buzlar Eriyor, 'Sular Ismıyor'", 26.04.2018, Erişim Tarihi: 10.08.2021, Erişim Adresi: <https://wnewsjournal.wordpress.com/2018/04/26/arktikte-buzlar-eriyor-sular-ismiyor/>.

hedeflenmiştir. Benzer şekilde, KDR'nin gelişmesi için Arktika'daki liman, sanayi tesisi ve demiryolları ağının modernleştirilmesinin gerekliliği öne çıkmıştır.

KDR'nin hukuki statüsü konusunda, bölgenin ana aktörleri olan Rusya ve ABD farklı görüşlere sahiptir. Rusya'ya göre, KDR iç su yolu olarak tanımlanmışken¹⁴, ABD'ye göre ise uluslararası bir güzergâh olarak nitelendirilmektedir. KDR'nin uluslararası su yolu olarak kabul edilmesi, kıyıdaş devletlerden izin almadan bu rotayı kullanabilmek adına önemlidir. ABD, bu tezi sadece savunmakla kalmayarak, 2009 yılının Ocak ayında yayınlanmış olan “*Birleşik Devletler Arktik Bölgesi Siyaset Belgesi*”nde de bu görüşe yer vermiştir. Bu durum, Rusya açısından ise kendi ulusal çıkarlarına tehdit olarak görülmüştür.¹⁵

KDR ile ilgili mevcut trafiği, ağırlıklı olarak, buralardaki alanların altyapı inşasında kullanılan malzemelerin taşınması oluşturmaktadır. Sonraki dönemlerde trafikteki ağırlığın ihracata doğru kayması beklenmektedir. Özellikle Novatek'in Yamal LNG'sine ve Gazprom Neft'in Novy Limanı için yapılacak yataklarına dair projeler KDR'nin nakliye amaçlı kullanımını arttırmaktadır. KDR'nin artan trafiğine paralel olarak, Sibiry'a'nın da canlanması ve kuzey bölgelerin ekonomik gelişmesine katkı sağlaması öngörülmüştür. Asya ülkeleri de Arktik deniz rotası ile yakından ilgilenmekte ve özellikle Çin buraya yönelik yatırımlarda bulunmaktadır.¹⁶ Ancak KDR'nin tam kapasite kullanılmasının önündeki engel altyapının eksik olmasıdır. Buna dair, Rusya, “*Ulaştırma Stratejisi 2030*”, “*Ulaştırma Stratejisinin Geliştirilmesi 2010-2020 Federal Programı*” ve “*2014 Rus Arktik Sosyo-Ekonomik Kalkınma Stratejisi*” gibi programlar belirlemiştir. Belirtilen bu eksiklikler nedeniyle, KDR, uluslararası ticarete henüz etkin bir yer edinememiştir. Ancak Murmansk Ticari Deniz Limanı giderek artan yoğunluk ile ulaşım aktarma merkezine dönüşmüştür.

Şekil IV: Kuzeydoğu ve Kuzeybatı Rotaları¹⁷

¹⁴ Janis Kluge & Michael Paul (2020), “Russia's Arctic Strategy through 2035”, *SWP Comment*, 57, s. 2.

¹⁵ İlhan Sağsen (2019), “Arktik bölgesi jeopolitiği”, *Anadolu Ajansı*, 22.04.2019, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/arktik-bolgesi-jeopolitigi/1459727>.

¹⁶ Valery Konyshov & Alexander Sergunin & Sergei Subbotin (2017), “Russia's Arctic strategies in the context of the Ukrainian crisis”, *The Polar Journal*, s. 17.

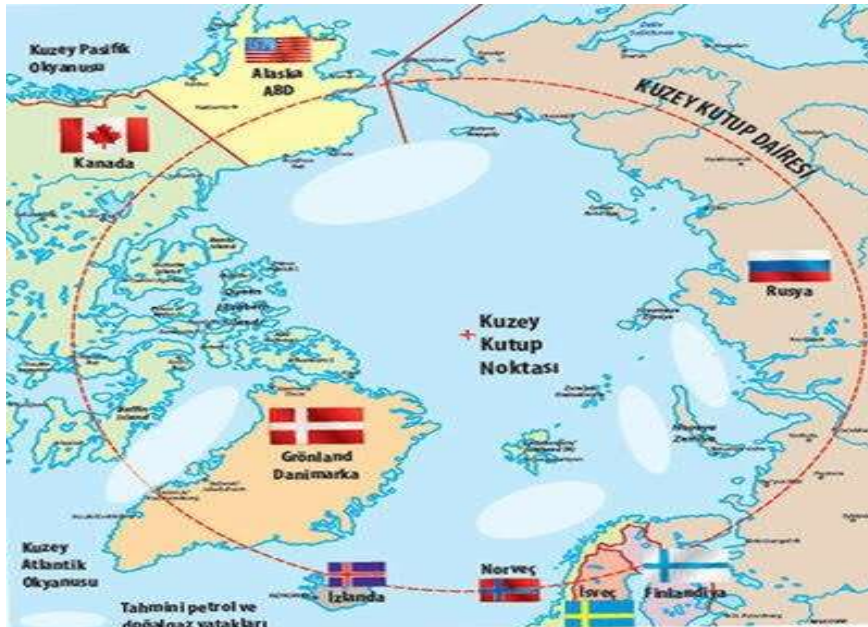
¹⁷ Discovering the Arctic, “Northwest and Northeast Passages?”, Erişim Tarihi: 11.08.2021, Erişim Adresi: <https://discoveringtheartctic.org.uk/arctic-challenges/troubled-water/northwest-northeast-passages/>.



2. Rusya'nın Arktika Bölgesi'ndeki Sınır Anlaşmazlıklarına Yaklaşımı

Arktika bölgesinin coğrafi konumu, genel kabule göre 66. kuzey paraleli ile Kuzey Kutup noktası arasında kalan 27 milyon kilometrekarelik bir alan olup, 9 milyon kilometrekare si kara alanlarından oluşmaktadır. Buna göre, Arktika; ABD, Rusya Federasyonu, Kanada, Norveç, İsveç, İzlanda ve Danimarka'nın kara parçalarından oluşmakta ve bu ülkeler bölgede kendi kıta sahanlıklarını genişletmeyi amaçlamaktadırlar. Rusya Federasyonu, Arktika Okyanusu'na en uzun kıyı şeridi olan ülkedir.¹⁸

Şekil V: Kuzey Kutup Dairesi¹⁹



¹⁸ Alp Y. Kavas (2019), “Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli”, *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, s. 28.

¹⁹ Mete Sohtaoğlu (2019), “Geleceğin Ortadoğu’su: ARKTİK”, *Mücerret*, 06.07.2019, Erişim Tarihi: 12.08.2021, Erişim Adresi: <http://www.mucerret.com/yazarlar/gelecegin-ortadogusu-arktik/>.

5 Arktika devleti arasında, bölgenin kendisi için en fazla stratejik öneme sahip olduğu ülke Rusya'dır. Rusya'nın bölgeye yönelik ilgisi, ilk olarak, 1910'da keşif amaçlı olarak bölgeye donanmasını göndermesiyle başlamıştır. 1926 yılında, Sovyetler Birliği, Arktika bölgesi ile birlikte yeni devlet sınırlarını çizmek istemiş ve Bering Boğazı ile Kola yarımadası arasındaki alanda hak iddiasında bulunmuştur. Rusya, 1997 yılında BMDHS'yi onaylamış ve 2001 yılında da kıta sahanlığını genişletmek için BM'ye başvuruda bulunan ilk ülke olmuştur. Rusya'nın talebi olan alan, Arktika Okyanusu'nun yaklaşık olarak yüzde 45'lik kısmını içermekte olup, zengin hidrokarbon rezervlerini kapsamaktadır. Diğer kıyıdaş ülkeler de Rusya'nın bu iddiasına yönelik komisyona resmi bir cevap iletilmişlerdir. Rusya, 2007'de, Lomonos dağlarının Sibirya'nın doğal uzantısı olduğunu göstermek adına bölgeye iki denizaltı göndermiş ve onlar da 4.200 metre derinliğe Rus bayrağını dikmiştir. Ancak bu gelişme sonucunda, konu, uluslararası kamuoyunda daha da hararetli bir tartışmaya dönüşmüştür. Rusya için bölgenin önemi sadece enerji kaynakları üzerinden değerlendirilmemelidir; çünkü jeopolitik olarak da, Arktika, Rusya açısından Atlantik ve Pasifik Okyanusu'na erişim açısından önem taşımaktadır.²⁰

Rusya, bölgeye dair kendi haklarını uluslararası kamuoyuna BM Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamında duyurmuştur. BMDHS'nin 76. maddesinin 5. paragrafına göre; kıta sahanlığı normalde 200 deniz miline kadar alanı kapsarken, özel durumlarda 350 deniz miline dek çıkabilmektedir. Bu madde kapsamında, Rusya, BM Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na 2001'de başvurmuş ve Arktika'daki kıta sahanlığını genişletme talebinde bulunmuştur. Rusya'nın bu başvurusuna istinaden, komisyon tarafından bu talebi destekleyecek ek bilimsel kanıtlar 2002'de talep edilmiştir. Ancak Rusya'nın bu talebi, diğer kıyıdaş ülkeler tarafından istikrarsızlık nedeni olarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle, Kanada, Norveç ve Danimarka gibi diğer kıyıdaş ülkeler de kendi taleplerini dile getirmiştir.²¹

Rusya ile kıyıdaş ülkeler arasındaki sınır sorunları bölgedeki temel konudur. Rusya ve Danimarka arasında Amundsen havzası, Lomonosov sıradağı, Makarov ve Podvodnikov havzalarına dair anlaşmazlıklar bulunmaktadır. Rusya ve Kanada arasında ise devam eden sınır sorunları Makarov havzası ve Mendeleyev sıradağı nedeniyle çözümsüz kalmıştır. Bölgedeki anlaşmazlıklar uluslararası kurumlar kapsamında değerlendirildiğinde; ABD, Danimarka, Kanada ve Norveç NATO üyesi olup, Danimarka aynı zamanda Avrupa

²⁰ Nihat Yılmaz & Ali Çiftçi (2013), "Arktika Bölgesi'nin Siyasal Önemi ve Siyasal ve Hukuksal Statüsünün Karşılaştırmalı Değerlendirmesi", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 31, s. 3.

²¹ Hasan Fatih Seval (2019), "Arktik Bölge'de Uluslararası Siyasi Düzen: Teorik Bir Yaklaşım", *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, s. 9.

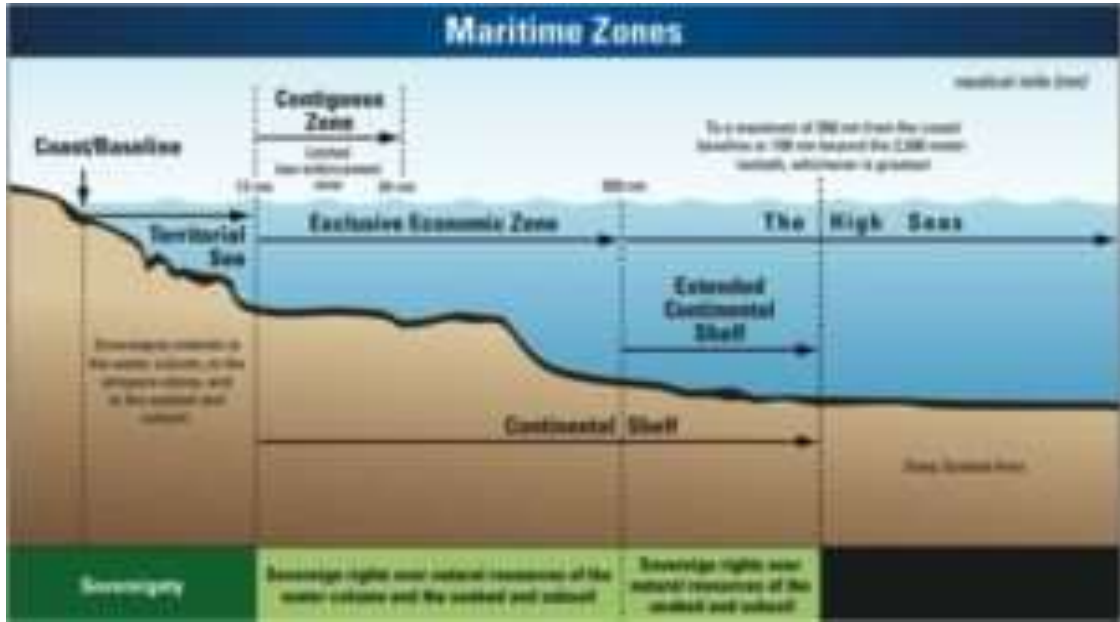
Birliği'nin de üyesidir. ABD ve Rusya ise, nükleer kapasiteleri ile bölgede askeri olarak ön planda yer almaktadırlar.

Kanada, 2003 yılında BMDHS'yi onaylamış ve 2013'te ilgili komisyona başvurarak, hem Atlantik'te, hem de Arktika'da kıta sahanlığını genişletme talebinde bulunmuştur. Kanada'nın talep ettiği bölge, Rusya'nın da aynı zamanda talip olduğu Lomonosov ve Mendeleyev sıradağlarının bir kısmını içermektedir. Danimarka da 2014'te ilgili komisyona başvuruda bulunarak, Arktik Okyanusu'nda 200 deniz milinden fazla bir alan için talepte bulunmuştur. Norveç ise, 2006 yılında BMDHS'yi onaylamış ve 200 deniz milinin ötesinde münhasır ekonomik bölge ilan etmek amacıyla komisyona başvurmuştur. Rusya ile Norveç arasında 2010 yılında imzalanan Murmansk Antlaşması ile Barents Körfezi ile ilgili konuların çözümü sağlanmıştır. ABD ise, henüz BMDHS'yi imzalamamıştır ve Arktik ülkeleri arasında bu sözleşmeyi imzalamayan tek ülke konumundadır. Bu nedenle de, bölgeyle alakalı herhangi bir resmi hak talebinde bulunmamıştır. Ancak Rusya ile ABD arasında Bering Boğazı ile alakalı uyuşmazlık devam etmektedir. İki ülke arasında 1 Haziran 1990'da imzalanan anlaşma, 1867 sınırları ile alakalı sorunu çözmeyi hedeflemiş; ancak ABD Senatosu'nda onaylansa da, Rusya'da onaylanmamıştır. Rusya, Arktika politikasının temellerini BMDHS'ye dayandırmış olup, bölgedeki varlığını uluslararası hukuk kapsamında ortaya koymuştur. Bu politikanın başarılı olabilmesi için bölgedeki diğer devletlerin ve konuya müdahil aktörlerin de aynı zemini kabul etmiş olması önem taşımaktadır. Bu bağlamda, ABD'nin BMDHS'yi onaylamamış olması, münhasır alanların belirlenmesi açısından sorun yaşanmasına neden olmuştur.²²

Şekil VI: Kıtasahanlıkları Ölçümü²³

²² Burcu Güçlü Akpınar (2017), "Uluslararası Hukuk Çerçevesinden Arktik Güvenliği Politikalarının Analizi: Rusya ve ABD Örneği", *Savunma Bilimleri Dergisi*, 16 (2), s. 90.

²³ Peter Lobner (2020), "Antarctica – What's Under All That Ice?", The Lyncean Group of San Diego, 07.01.2020, Erişim Tarihi: 13.08.2021, Erişim Adresi: <https://lynceans.org/category/geography/>.



Kıyıdaş ülkelerin arasındaki sınır anlaşmazlıkları Arktika’da askeri hareketliği tetiklemektedir. Bu durum, hem sıcak çatışma, hem de bölgesel ve küresel barış ve istikrar açısından risk oluşturmaktadır. Rusya harici Arktik Okyanusu’ndaki kıyıdaş ülkelerin NATO üyesi olması ve ABD Savunma Bakanlığı’nın ABD Deniz Kuvvetleri 2014-2030 Arktik Yol Haritası’nda bölgeye dair faaliyet planlarına yer vermesi, Rusya’nın bölgeye dair tehdit algısını arttırmıştır. Bölgede yapılan tatbikatlar, taraflar açısından karşılıklı olarak kuşatılma endişesini öne çıkarmıştır. Rus yetkililere göre, bölgeye doğru gelişen NATO tehdidi Rusya’yı askeri varlığını arttırmaya yöneltmiştir.²⁴

Diğer kıyıdaş ülkeler ise, Rusya’nın Arktika’daki askeri varlığı nedeniyle rahatsızlık duymaktadır. 1920 yılında imzalanan Paris Antlaşması’na göre, Svalbard, Norveç topraklarına katılmıştır. Ancak halen bölgede devam eden Rus askeri varlığı, topraklarının yüzde 30’una yakını Kuzey Kutup Dairesi’nde bulunan Norveç’in burnunun dibinde bir tehdit unsuru olarak durmaktadır. Kanada, Rusya’dan sonra kutuplara sınırı bulunan en büyük ikinci ülkedir. Kanada’nın bölgeye dair yatırımları genelde buzkıran ve denizaltı sistemlerine dair olmuştur. Kanada’nın bölgeye dair en önemli gündemi Kuzey Batı Geçidi’nin statüsü ve kendisinin bu rota üzerindeki haklarının geleceği olarak tanımlanabilir. Danimarka, bölgede Kanada ile yakın iş birliği içinde belirli ortak çalışmalara imza atmaktadır. Grönland ile ilgili yapılan ortak araştırmalar neticesinde, Arktika zemin bağlantısı tespit edilmiş olup, bu durum

²⁴ Iliya Pitalev (2020), “ABD’nin Arktik bölge ile ilgili iddiasına Rusya’dan yanıt”, *Sputnik Türkçe*, 17.05.2020, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://tr.sputniknews.com/rusya/202005171042058744-abdnin-arktik-bolge-ile-ilgili-iddiasina-rusyadan-yanit/>.

Danimarka'ya ek olarak yaklaşık 200.000 km²'lik bir alan üzerinde kontrol imkânı sağlayabilir. Ancak iki ülke arasında bazı küçük adalar kaynaklı ihtilaflar devam etmektedir.

Rusya'dan farklı olarak, ABD'nin Arktika yaklaşımı ekonomik motivasyonlar içermektedir. Amerikan enerji şirketlerinin ilgisi buzulların erimesi ile ulaşılabilir hale gelen hidrokarbon rezervleri nedeniyle artmıştır. KDR'nin varlığı da bu ilgiyi ön plana çıkarmıştır. Ancak ABD'nin bölgeye olan ilgisinin en önemli göstergesi, son dönemde önceki ABD Başkanı Donald Trump tarafından ortaya atılan “Grönland'in ABD tarafından satın alınması”na yönelik gündem maddesidir. Oldukça tartışılan bu ekonomik-politik iş birliği önerisi Danimarka ve Grönland tarafından reddedilmiş olup, Danimarka'nın özerk konumdaki Grönland'a finansal destek sağlamak konusunda yaşadığı sıkıntılar ve Grönland'ın Özerk Yönetimi'nin tam bağımsızlık talepleri bu teklifin çıkış noktasını göstermektedir. Arktik Sekizlisi'ne dahil olan Finlandiya, İsveç ve İzlanda da Arktika'ya dair aktif politikalar izlemektedirler. Özellikle bölgenin doğal çevresinin korunmasını önemsemekte ve bu konudaki iş birliği çalışmalarına katkı sağlamaktadırlar. Rusya, Finlandiya ile yakın ilişkilere sahiptir ve Finlandiya'nın NATO üyesi olmaması Rusya'nın iş birliği alanını genişletmektedir. Ayrıca, Finlandiya, Çin ile de iyi ilişkiler geliştirmekte ve altyapı projeleri için ortak hareket etmektedir. İsveç'in Arktik bölgesine yaklaşımı ise tamamen doğal çevre ve iklim değişikliği gibi daha yumuşak sorunlar ile ilgilidir. İzlanda, Arktik'e geçiş yoluna sahip bir ülke olarak, jeopolitik konumunu politik anlamda iyi değerlendirmeye çalışmaktadır. 2008 ekonomik krizi sonrasında zor bir dönem geçiren İzlanda ise, Rusya'dan ekonomik yardım almak durumunda kalmış ve bu nedenle Rusya'nın bölgedeki çıkarlarına hizmet eder duruma gelmiştir. Çin'in İzlanda'ya olan ilgisi de dikkat çekici olup, son yıllarda Pekin bu ülkedeki yatırımlarını arttırmıştır. Ayrıca, İzlanda, Çin ile serbest ticaret anlaşması imzalayan ilk Avrupa ülkesidir.

Asya ülkeleri de Arktika bölgesi ile yakından ilgilenmektedir. Ukrayna krizi ile beraber Rusya'nın Asya ülkeleri ile iş birliği çalışmaları hızlanmış; Moskova, kendi stratejisi açısından Asya ülkelerini de buraya dahil etmeyi tercih etmiştir. Bunun sebebi ise, AB ve NATO'nun Ukrayna krizinde Ukrayna'yı desteklemesi olup, bu durum, eski düşmanlıkların hortlamasına neden olmuştur.²⁵ Çin'e ek olarak, Hindistan ve Güney Kore gibi ülkeler de bölgede çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Asya ülkeleri de ABD gibi Arktika'ya dair temel motivasyonlara sahiptir. 1999 yılında Arktika'ya Kar Dragonu isimli buzkıran gemisini

²⁵ Eugene Rumer & Richard Sokolsky & Paul Stronski (2021), “Russia in the Arctic- A Critical Examination”, Carnegie Endowment For International Peace, 29.03.2021, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://carnegieendowment.org/2021/03/29/russia-in-arctic-critical-examination-pub-84181>.

bilimsel keşifler için gönderen Çin, 2004 yılında da Norveç'in Svalbard Adası'nda Arktik Sarı Nehir İstasyonu isimli araştırması istasyonunu kurmuştur.²⁶ 2013 yılında ise, Çin, -Hindistan, Güney Kore, Singapur ve Japonya ile beraber- Arktik Konseyi'ne gözlemci statüsünde katılmaya başlamıştır. Çin'de 2018 yılında Arktika bölgesine dair politik hedeflerden bahseden “*Beyaz Kitap*” adlı bir strateji belgesi yayımlanmıştır. Buna göre, Çin, Kuzey Kutup Dairesi'ne olan yakınlığını ön planda tutarak, kendisini “*Yakın Arktik Ülkesi*” olarak tanımlamıştır. Bu tanımın ana amacı, Arktika bölgesinin yönetiminde söz sahibi olmaktır.²⁷

Rusya'nın son dönemlerde parçası olduğu krizler ve özellikle Kırım müdahalesi, Arktika ülkelerinin Rusya karşısında çekimser kalmalarına neden olmuştur. Rusya'nın toprak hırsı ve saldırgan yaklaşımı, bölgede istikrarsızlığın tetiklenmesi riskini yaratmaktadır. Rusya'yı bu bağlamda kınayan Norveç, Barents Denizi'nde yapılacak ortak deniz tatbikatını iptal ederek tepkisini ortaya koymuştur. Kanada da, Moskova'da düzenlenen Arktik Konseyi toplantısına katılmayarak tepkisini göstermiştir. Bu gelişmeler neticesinde, Rusya, kendi Arktika politikalarında bazı değişiklikler yapmıştır. Ayrıca kendisine uygulanan yaptırımlara yaptırımlarla karşılık veren Rusya, ABD, AB, Norveç ve Kanada'ya yönelik ekonomik yaptırımları yürürlüğe koymuştur. Rusya, Orta Asya'da olduğu gibi Arktika'da da Çin ve Hindistan ile önemli kalkınma projelerine dair iş birliği yapmış ve bölgedeki askeri varlığını giderek arttırmıştır. Ancak orta vadede Rusya ve Çin'in iş birliğinin devamı, çıkarlarının çatışması nedeniyle sekteye uğrayabilir.²⁸

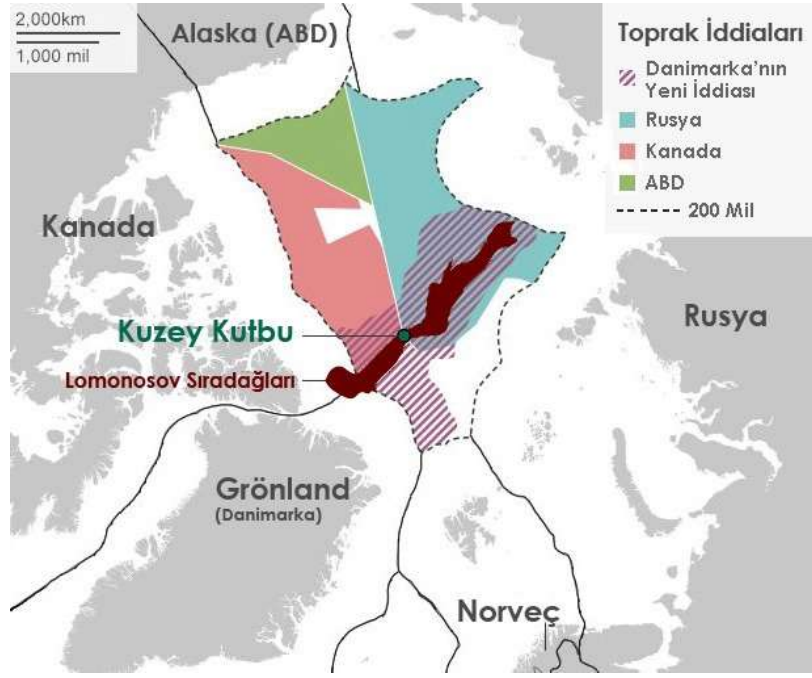
Şekil VII: Arktika Sınır Sorunları²⁹

²⁶ Atahan B. Kartal & Ferhat Dağıstan (2020), “Çin Kaynakları Açısından Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Politikası: Yüksek Kuzey'de Kar Dragonu”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 16 (34), s. 252.

²⁷ A.g.e., s. 259.

²⁸ Marlène Laruelle (2020), “Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits”, *Russie. Nei. Visions*, Mart 2020, 117, IFRI, s. 21.

²⁹ Mokhammad Akhiyadov (2019), “Yeni Bir Jeopolitik Mücadele Alanı: Arktik Bölgesi”, *İNSAMER*, 12.06.2019, Erişim Tarihi: 14.08.2021, Erişim Adresi: https://insamer.com/tr/yeni-bir-jeopolitik-mucadele-alani-arktik-bolgesi_2227.html.



Sonuç

Arktika bölgesi, 20. yüzyıldan itibaren dünya gündeminde yer almaya başlamış olup, bölgeye olan ilgi, Soğuk Savaş döneminde askeri ve politik temelli olarak artmıştır. 21. yüzyılda ise, hem dünyada yaşanan gelişmeler, hem de enerji ihtiyacının giderek önemli bir güvenlik unsuru haline gelmesi ile beraber, bölgedeki rezervler önem kazanmıştır. Bu rezervler, buzullar nedeniyle kullanılamazken, iklim değişikliği sonucunda buzulların erimesi ile gözler bölgeye çevrilmiştir. Bir diğer önemli husus ise, yeni deniz taşımacılığı rotalarının ortaya çıkması olmuştur.

Rusya, bölgede en uzun kıyı şeridinde sahip ülke olarak, Arktika ülkeleri arasında en öne çıkan devlet olmuştur. Sovyetler Birliği döneminde askeri varlığı ile bölgede yer alan Rusya, değişen koşullar ile beraber Arktika'yı kontrol etmenin getireceği ekonomik faydaların da farkına varmıştır. Rus devlet politikalarında Arktika'ya stratejik bir düzlemde yer verilmiştir. Askeri ve politik doktrinlerde Rusya'nın kalkınması açısından Arktika'da söz sahibi olmanın öneminden bahsedilmiştir. Buna paralel olarak, bölge halkının refah seviyesinin devamlılığı ve değişen iklim koşullarının geleneksel geçim yöntemlerine olan etkisi Rusya açısından potansiyel bir tehdit olarak görülmüştür.

Diğer taraftan, kıyıdaş ülkeler arasındaki sınır çözümleri bölgede artan rekabet nedeniyle çözüme kavuşturulamamıştır. Buna yönelik Arktik Konseyi kurulmuş olsa da, bu yapıda bir ilerleme sağlanamamış olup, bu durumda Soğuk Savaş döneminden kalma refleksler etkili olmuştur. Rusya, NATO ülkelerinin Arktika'ya kıyıdaşlık üzerinden bu kadar yakınında

olmasını güvenlik açısından bir tehdit olarak görmüştür. Aynı güvensizlik, diğer kıyıdaş ülkelerde de Rusya'ya karşı bulunmaktadır. Bu nedenle, Çin, Rusya açısından dengeleyici tek seçenek olarak ortaya çıkmıştır. Birçok konuda olduğu gibi, Arktika çıkarları konusunda da, ABD karşısında iki ülke ortak bir paydada buluşmuştur. Çin açısından Kuzey Deniz Rotası, Avrupa pazarlarına erişim maliyetlerini azaltacak bir proje olarak görülmüştür. Rusya da, bölgeyi, diğer okyanuslara açılan kapı olarak değerlendirmiştir. Bu ekonomik motivasyonlar, Çin ve Rusya'nın askeri alanda da iş birliği yapması ile sonuçlanmıştır. Bölgede gerçekleştirilen tatbikatlar, tarafların gövde gösterisi şeklinde gerçekleşmiştir. Buradan hareketle de, Arktika bölgesi ile ilgili olarak “*Büyük Kutup Oyunu*” ve “*Büyük Arktik Satranç Tahtası*” gibi atıflar sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır.

Arktik Beşlisi olarak bilinen Rusya, ABD, Kanada, Norveç ve Danimarka arasındaki rekabette ana aktörler ABD ve Rusya olarak ön plana çıkmıştır. İki ülke arasındaki Kuzey Deniz Rotası'nın hukukü statüsü önemli bir çıkar çatışması yaratmaktadır. Rusya'ya göre Kuzey Deniz Rotası kendi iç su yolu olarak tanımlanırken, ABD'ye göre bu uluslararası bir güzergâhtır. Hukuki statünün tanımı bölgede bulunan hidrokarbon kaynaklarının önemli bir bölümünün kullanım hakkına kimin sahip olduğunun tanımlanması açısından kritiktir. Ayrıca her ülkenin bölgeyi askerileştirme çabaları da Ukrayna krizinden sonra hız kazanmış ve yeni bir çatışma alanı potansiyelini arttırmıştır. Bu bağlamda, Arktika bölgesinin yakın gelecekte uluslararası siyasette önemli bir yer tutacağı tahmin edilebilir.

KAYNAKÇA

- Akhiyadov, Mokhmad (2019), “Yeni Bir Jeopolitik Mücadele Alanı: Arktik Bölgesi”, *İNSAMER*, 12.06.2019, Erişim Tarihi: 14.08.2021, Erişim Adresi: https://insamer.com/tr/yeni-bir-jeopolitik-mucadele-alani-arktik-bolgesi_2227.html.
- Akpınar, Burcu Güçlü (2017), “Uluslararası Hukuk Çerçevesinden Arktik Güvenliği Politikalarının Analizi: Rusya ve ABD Örneği”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, 16 (2), ss. 84-118.
- *BBC Türkçe* (2021), “İklim krizi: Küresel ısınma ne demek, iklim değişikliğine dair göstergeler neler?”, 07.05.2021, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-51144765>.
- *CNBC* (2020), “Earth has hottest May on record, with 2020 on track to be one of the top 10 warmest years”, 05.06.2020, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.cnbc.com/2020/06/05/climate-change-may-2020-is-hottest-month-on-record.html>.
- Discovering the Arctic, “Northwest and Northeast Passages?”, Erişim Tarihi: 11.08.2021, Erişim Adresi: <https://discoveringthearctic.org.uk/arctic-challenges/troubled-water/northwest-northeast-passages/>.
- Erkan, Anıl Ç. & Eminoğlu, Ayça (2019), “Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnsiyatifinde Arktik: Kutup İpek yolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü”, *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, ss. 145-173.
- *Euronews* (2021), “Rekor sıcaklıklar, fırtınalar ve arktik kuşakta devam eden ısınma”, 16.07.2021, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://tr.euronews.com/green/2021/05/14/avrupa-n-n-2020-iklimi-rekor-s-cakl-klar-f-rt-nalar-ve-arktik-kusakta-amans-zca-devam-eden>.
- *Independent Türkçe* (2021), “AB iklim değişikliği servisi: 2020 yılı, kayıtlardaki en sıcak yıl olan 2016 kadar sıcak geçti”, 08.01.2021, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.indyrturk.com/node/297271/ya%C5%9Fam/ab-iklim-de%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi-servisi-2020-y%C4%B1%C4%B1-kay%C4%B1tlardaki-en-s%C4%B1cak-y%C4%B1-olan-2016-kadar>.
- Kartal, Atahan B. & Dağıstan, Ferhat (2020), “Çin Kaynakları Açısından Çin Halk Cumhuriyeti'nin Arktik Politikası: Yüksek Kuzey'de Kar Dragonu”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 16 (34), ss. 245-271.
- Kavas, Alp Y. (2019), “Soğuk Savaş Sonrası Arktika Bölgesi Jeopolitiği ve Bölgesel İş Birliği Potansiyeli”, *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, ss. 25-44.
- Kazokoğlu, Cüneyt (2014), “8 ülkenin gözü neden 'Kutup Bölgesi'nde?”, *BBC Türkçe*, 20.02.2014, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/02/140220_kutup_dairesi_enerji.
- Kluge, Janis & Paul, Michael (2020), “Russia's Arctic Strategy through 2035”, *SWP Comment*, 57, ss. 1-4.
- Konyshov, Valery & Sergunin, Alexander & Subbotin, Sergei (2017), “Russia's Arctic strategies in the context of the Ukrainian crisis”, *The Polar Journal*, ss. 1-21.
- Laruelle, Marlène (2020), “Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits”, *Russie. Nei. Visions*, Mart 2020, 117, IFRI, ss. 1-29.
- Lobner, Peter (2020), “Antarctica – What's Under All That Ice?”, The Lyncean Group of San Diego, 07.01.2020, Erişim Tarihi: 13.08.2021, Erişim Adresi: <https://lynceans.org/category/geography/>.
- Ministry of Transport of Russian Federation (2012), “The Federal Law of Shipping on the Water Area of the Northern Sea Route”, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: http://www.nsr.ru/en/ofitsialnaya_informatsiya/zakon_o_smp.html.
- Pitalev, Iliya (2020), “ABD'nin Arktik bölge ile ilgili iddiasına Rusya'dan yanıt”, *Sputnik Türkçe*, 17.05.2020, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://tr.sputniknews.com/rusya/202005171042058744-abdnin-arktik-bolge-ile-ilgili-iddiasina-rusyadan-yanit/>.
- Rumer, Eugene & Sokolsky, Richard & Stronski, Paul (2021), “Russia in the Arctic- A Critical Examination”, Carnegie Endowment For International Peace, 29.03.2021, Erişim Tarihi: 20.08.2021,

Erişim Adresi: <https://carnegieendowment.org/2021/03/29/russia-in-arctic-critical-examination-pub-84181>.

- Sağsen, İlhan (2019), “Arktik bölgesi jeopolitiği”. *Anadolu Ajansı*, 22.04.2019, Erişim Tarihi: 20.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/arktik-bolgesi-jeopolitigi/1459727>.
- Seval, Hasan Fatih (2019), “Arktik Bölge’de Uluslararası Siyasi Düzen: Teorik Bir Yaklaşım”, *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019 Özel Sayısı, ss. 1-24.
- Sohtaoglu, Mete (2019), “Geleceğin Ortadoğu’su: ARKTİK”, *Mücerret*, 06.07.2019, Erişim Tarihi: 12.08.2021, Erişim Adresi: <http://www.mucerret.com/yazarlar/gelecegin-ortadogusu-arktik/>.
- Sözcü (2021), “NASA iklim değişikliğini fotoğrafladı”, 05.01.2021, Erişim Tarihi: 10.08.2021, Erişim Adresi: <https://www.sozcu.com.tr/2021/teknoloji/nasa-iklim-degisikligini-fotografladi-6197848/>.
- The Geography of Transport Systems, “Polar Shipping Routes”, Erişim Tarihi: 10.08.2021, Erişim Adresi: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/transportation-and-space/polar-shipping-routes/>.
- *The World News Journal* (2018), “Arktik’te Buzlar Eriyor, ‘Sular Isınıyor’”, 26.04.2018, Erişim Tarihi: 10.08.2021, Erişim Adresi: <https://wnewsjournal.wordpress.com/2018/04/26/arktikte-buzlar-eriyor-sular-isiniyor/>.
- Yılmaz, Nihat & Çiftçi, Ali (2013), “Arktika Bölgesi’nin Siyasal Önemi ve Siyasal ve Hukuksal Statüsünün Karşılaştırmalı Değerlendirmesi”, *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 31, ss. 1-16.