

ARKTİK BÖLGESİ: ÜLKELERİN POLİTİK VE STRATEJİK YAKLAŞIMLARI

ARCTIC REGION: POLITICAL AND STRATEGIC APPROACHES OF COUNTRIES

ÖZ Küresel ısınmanın etkisiyle Arktik'teki buzun gittikçe azalması, bir yandan iklim değişikliğinin yaygın etkileri ile mücadele edilmesini gerektirirken diğer yandan yeni deniz ticaret rotaları, madencilik, petrol ve gaz arama, turizm ve balıkçılık gibi kaynak geliştirme konularına olan ilgi ve potansiyeli hızla artırmaktadır. Dünya ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapılması, Arktik rotasının önemini gözler önüne sermektedir. Avrupa ile Asya arasında artan ticaret, iki kıta arasındaki deniz trafiğinin artmasını da beraberinde getirmiştir. Artan deniz ticareti, mevcut deniz yolları ve bu yolları birbirine kısa yolla bağlayan Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı gibi dar su kanallarının daha fazla tıkanmasına ve bu güzergahı kullanan gemilerin daha fazla korsan saldırılarına maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Bu hususta, yeni Arktik rotalarının, halihazırda kullanılan mevcut rotaların yerine geçmesi beklenmemekte ancak alternatif olarak tamamlayıcı olması ve artan deniz ticaret hacmi için ek kapasite sağlaması beklenmektedir. Arktik bölgesinde ilerleyen zamanlarda meydana gelecek iklim değişiklikleri, şu anda mevcut olmayan rotaların açılması ve gelişmesine yol açabilir. Ancak, bu rotaların gelişimi ekonomik ve politik alanlardaki kararlardan da etkilenecektir. Bölgenin mineraller ve hidrokarbonlar da dahil olmak üzere doğal kaynaklar ve bilimsel araştırmalar açısından sunduğu pastadan payını güvence altına almak niyetinde olan Arktik sahilدارı olmayan ülkeler de Arktik bölgesinde sahneye çıkarak uluslararası sistemde etkili birer aktör olma isteklerini vurgulamıştır. Arktik Konseyine gözlemci üye olarak kabul edilen bu ülkeler Arktik politikalarını oluşturarak şimdiden Arktik'teki yerlerini almaya başlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Arktik bölgesi, Arktik politikası, Arktik deniz rotaları, küresel ısınma, deniz taşımacılığı

ABSTRACT With the effect of global warming, the gradual reduction of the ice in the Arctic requires not only combating the widespread effects of climate change but also rapidly increasing the interest and potential in resource development issues such as new maritime trade routes, mining, oil and gas exploration, tourism and fishing. The fact that 90 percent of the World trade is done by sea reveals the importance of the Arctic route. Increasing trade between Europe and Asia has brought about an increase in the maritime traffic between the two continents. Increased maritime trade leads to further clogging of existing sea routes and narrow waterways such as Suez Canal and the Malacca Strait that connect these roads by shortcuts. Also, ships using these routes are exposed more piracy attacks. With this regard, the new Arctic routes are not expected to replace the existing routes currently in use. However, it is expected to alternatively be complementary and provide additional capacity for increased maritime trade volume. The opening and future development of the Arctic routes depends on favorable climatic conditions in the Arctic Ocean. However, the development of these routes will also be affected by decisions in the economic and political fields. Non-Arctic states, which intend to secure their share of the region's natural resources including minerals and hydrocarbons and scientific research, have also emphasized that they want to be an influential actor in the international system by taking the stage in the Arctic region. These countries, which are accepted as observer members of the Arctic Council, have already started to take their places in the Arctic by developing their Arctic policies.

Keywords: Arctic region, Arctic policy, Arctic shipping routes, global warming, maritime shipping

Özlem MULUN
AKPINAR

ozlem.mulun@gmail.com

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 14.04.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1.GİRİŞ

Kuzey Kutbu; Arktik Okyanusu ve Arktik Bölgesi olmak üzere iki bölgeden meydana gelmektedir.(Quillérou, Jacquot, Cudennec, & Bailly, 2017) Kuzey Kutbu ile 66. Kuzey paraleli arasında yer alan Arktik Bölgesi, 9 milyon metrekaresi karasal alandan ibaret, 27 milyon kilometrekareden oluşan geniş bir coğrafi alandır. Kara bölgesinin toprakları; ABD, Kanada, Norveç, İsveç, Danimarka (Grönland sebebiyle), Finlandiya, İzlanda ve Rusya Federasyonu olmak üzere sekiz kıyıdaş ülkeye aittir. (Kavas, 2014) Arktik ülkeleri olarak bu sekiz ülke, Arktik Konseyi'ne üyedir. Sekiz Arktik ülkesinin bir alt kümesi olan ve Arktik Okyanusuna kıyısı bulunan ABD, Kanada, Rusya, Norveç ve Danimarka, Arktik kıyı ülkeleri olarak kabul edilen beş ülkedir. (Quillérou, Jacquot, Cudennec, & Bailly, 2017) Adı geçen beş Arktik kıyı devleti Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin Arktik Okyanusunu düzenleyen asıl hukuki rejim olduğunu Ilulissat Deklarasyonu ile ilan etmiştir.(Wegge, 2011, s. 168)

Arktik Konseyi, 1996 yılında yukarıda adı geçen sekiz ülke tarafından kabul edilen Ottawa Bildirgesiyle kurulmuştur. Bu ülkelerin yanı sıra, bölgede yaşayan yerli halkları temsil eden altı adet örgüt bulunmaktadır. Bu örgütler, Daimî Katılımcılar statüsündedir. Üye devletlerin dışında Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsünde olan on üç ülke vardır. Bu ülkelerin Arktik Okyanusuna kıyıları yoktur. Gözlemci ülkeler Konsey toplantılarına izne tabi olarak katılım sağlayabilmektedir. Dolayısıyla toplantılara katılımları sembolik olmaktan öteye geçememektedir. Oy kullanma hakları yoktur. Bu ülkeler sadece bu toplantılar vasıtasıyla bölgeye ilişkin gelişmeleri takip edebilmekte ve gerektiğinde görüş verebilmektedirler. (Kavas, 2014)

Arktik Konseyi, çok taraflı üst düzey bir kuruluş olup Arktik bölgesini yönetmek, bölge ülkeleri arasındaki uyuşmazlıkları çözmek, bölgedeki kaynaklardan barışçıl ve sürdürülebilir bir şekilde yararlanılmasını sağlamak ve çevresel ve yerel halkların sorunlarına çözüm üretmek amacıyla kurulmuştur. (Doel, Wråkberg, & Zeller, 2014, s. 3) Konseye üye ülkeler ve gözlemci ülkeler arasında işbirliğini tesis etme konusunda Arktik Konseyi önemli bir platform olarak işleyişini sürdürmektedir. Her ne kadar, çevresel konular, bilimsel çalışmalar, sağlık ve yerli halklara ilişkin konular iş birliğine hizmet eden temel hususlar gibi görünse de Arktik Konseyi gitgide daha politik bir organ haline gelmiş ve üye devletlerin talepleri doğrultusunda daha geniş bir yelpazede hizmet verebilen bir platforma dönüşmüştür. (Wegge, 2011, s. 168)

Arktik Bölgesi, önemli doğal kaynakları bol miktarda bünyesinde barındırmasına ve önemli bir askeri alan olarak değerini muhafaza etmesine rağmen genellikle askeri çatışmaların yaşanmadığı bir bölge olmuştur. Burada Arktik ülkeleri güç siyasetini kullanmak yerine uluslararası hukuka bağlı kalmayı tercih etmişlerdir. Uluslararası hukukun gücüyle Danimarka/Grönland ve Norveç gibi daha küçük Arktik sahilgar ülkeleri hem bölgede söz sahibi ve karar verici konuma gelmiş hem de bölgedeki doğal kaynaklardan azami bir biçimde faydalanmıştır. (Wegge, 2011, s. 168)

Küresel ısınmanın etkisiyle Arktik'teki buzun gittikçe azalması iklim değişikliğinin yaygın etkileri ile mücadele edilmesini gerektirmektedir. Aynı zamanda bu durum, önceden var olmayan yeni deniz yollarının oluşmasına ve bununla ilişkili potansiyel ekonomik yatırımlara olan ilgiyi de artırmaktadır. (Doel, Wråkberg, & Zeller, 2014, s. 3) Dünya ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapılması, Arktik rotasının önemini gözler önüne sermektedir. Avrupa ile Asya arasında artan ticaret, iki kıta arasındaki deniz trafiğinin artmasını da beraberinde getirmiştir. Artan deniz ticareti, mevcut deniz yolları ve bu yolları birbirine kısa yolla bağlayan Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı gibi dar su kanallarının daha fazla tıkanmasına ve bu güzergahı kullanan gemilerin daha fazla korsan saldırılarına maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Bu hususta, Arktik deniz rotalarının, halihazırda kullanılan mevcut rotaların yerine geçmesi beklenmemekle beraber bu rotaların mevcut deniz ticaret ağına yardımcı rotalar olacağı tahmin edilmektedir. (Humpert & Raspotnik, 2012)

Arktik Okyanusunda ticari maksatlı aktif olarak kullanılan deniz yolları Kuzey Amerika üzerinden geçen Kuzeybatı Geçidi (Northwest Passage-NWP) ve Rusya üzerinden geçen Kuzey Deniz Rotası (Northern Sea Route-NSR)'dir. Şu anda aktif olmayan ancak planlanan diğer bir rota ise Transpolar Deniz Rotası (TSR)'dir. Ayrıca, gelecekte Avrupa ve Asya arasında ticari deniz yoluna dönüşmesi muhtemel olan Arktik Köprüsü Rotası (ABR) ise Murmansk (Rusya) ve Churchill (Kanada)'i birbirine bağlamaktadır. NWP'nin aktif olarak tam kullanılması Seattle ile Rotterdam arasındaki mesafeyi Panama Kanalı'ndan geçen ve şu anda aktif olan rotayla kıyaslandığında yüzde 25 oranında kısaltması beklenmektedir. Rotterdam ile Yokohama arasındaki mesafe, Kuzey Deniz Rotasını Kuzeydoğu Geçidi üzerinden dolaşıldığında, Süveyş Kanalı üzerindeki rotaya kıyasla yüzde 40 oranında azalacaktır. (Blunden, 2009:121-142) Yukarıda adı geçen rotaların açılması, siyasi istikrarın olmadığı ve korsan saldırıların yoğun olarak yaşandığı Güney Çin Denizi ve Aden Körfezi gibi bölgelerin daha az kullanılmasına yol açacaktır. (Robbin, 2010)

Gelecekte Arktik Bölgesinin kalkınması, Arktik ülkelerinin bölgeye yönelik politikalarıyla ilişkilidir. Özellikle en uzun Arktik kıyı şeridinde sahip olan Rusya, Arktik bölgesinin kalkınmasını ve NSR'nin yeniden canlandırılmasını amaçlayan bir dizi politika hazırlamış ve rehberler yayınlamıştır. Arktik bölgesi; Rusya, Arktik sahil devletleri ve Arktik dışında olan ve Arktik'te var olabilmek için mücadele eden en önemli iki aktör olan Avrupa Birliği ve Çin dışında Japonya, Hindistan, Singapur ve Güney Kore gibi ülkeler için de çok ciddi stratejik çıkarları bünyesinde bulundurmaktadır. Bahsedilen bu çıkarlar ülkelerin ekonomik, ulaşım ve güvenlik politikaları ile yakından ilişkilidir. (Borgerson, 2008:63-77)

Arktik rotalarının açılması ve işlevsel hale gelmesinin ilk koşulu bölgedeki iklim koşullarının elverişli hale gelmesidir. Aynı zamanda bölgede söz sahibi olan ülkelerin politikaları ve bölgeye olan yaklaşımları da açılması planlanan rotaların diğer bir belirleyici faktörüdür. (Blunden, Geopolitics and the Northern Sea Route, 2012) Asya ülkeleri, Arktik Konseyinde gözlemci üye sıfatıyla yer almış olup kutup bölgelerinde sahneye çıkarak uluslararası sistemde etkili birer aktör olmak istediklerini vurgulamışlardır. Çin'in ve diğer Asya ülkelerinin Arktik bölgesine olan yoğun ilgisinin sebebi; Asya'nın bölgedeki hammadde ve hidrokarbon kaynaklarına erişim isteği ve Çin'in dış ticaret hacmi açısından dünyanın en büyük ülkesi olmasıdır. (Campbell, 2012). Çin, yeni Arktik deniz rotalarının oluşması ve işlevsel hale gelmesine neredeyse kesin gözüyle bakmaktadır. (Blunden, Geopolitics and the Northern Sea Route, 2012) Arktik bölgesinde planlanan rotaların aktif hale gelmesi gelecekte Çin'in ticaret ve deniz taşımacılığı alışkanlıklarını topyekûn değiştirebilir. (Campbell, 2012)

2. BAZI ARKTİK DEVLETLERİN POLİTİKALARI

2.1. Rusya

Rusya'nın Arktik politikası çok yönlüdür. Politika ve eylemleri; sadece askeri veya ekonomik kalkınmaya yönelik olmayıp, güvenlik, enerji ve denizcilik alanlarını da kapsamaktadır. Rusya'nın kuzey kıyılarına bakıldığında, coğrafi olarak, Arktik kıyı şeridinin yarısını kapladığı görülmektedir. Ekonomik yatırımlar açısından Rusya, Gayri Safi Milli Hasılası (GSMH)'nin yüzde 20'sinin Kuzey Kutbu'ndaki Rus topraklarında üretilmesinden dolayı, tartışmalı da olsa bölgenin lideridir. Rusya'nın Arktik bölgesi; yaklaşık iki milyon insanı barındırmaktadır. Aynı zamanda çok çeşitli ekonomik faaliyetlere ev sahipliği yapmaktadır. Bu faaliyetlere örnek olarak; enerji kaynakları arama ve çıkarma çalışmaları ve deniz taşımacılığı sektörü verilebilir. Rusya'nın Arktik politikasının en tartışmalı yönü ise; askeri birliklerin ve altyapının bölgede yaygın bir şekilde oluşturulmasıdır. (Devyatkin, Russia's Arctic Strategy: Aimed at Conflict or Cooperation?, 2018)

Daha çok askeri konularla ilgili olan “Rusya Federasyonu’nun Arktik Bölgesindeki Devlet Politikası” 2000 senesinde Vladimir Putin tarafından onaylanmıştır. Daha sonra 2008 yılının Eylül ayında, Rusya Devletinin bu konu ile ilgili iç politika belgesi dönemin Başkan Dimitri Medvedev tarafından imzalanmıştır. Bu dönemki devlet politikası, Arktik bölgesinin güvenliğini sağlama ve bölgede barışı tesis etme konusunda iş birliğine daha açık olarak tanımlanabilmektedir. Sonrasında Başkan Vladimir Putin Rusya’nın resmi “Arktik Stratejisi” 2013 yılı şubat ayında onaylamıştır. Yeni belge ile 2008 stratejisi biraz daha genişletilmiştir. Rusya’nın hedefleri, öncelikleri ve uygulama araçları daha kapsamlı ve detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Söz konusu strateji belgesinde, Rus Arktik politikasında askeri ve güvenlik ile ilgili öncelikler, ulusal çıkarlarının savunulması adına önemini korumaktadır.

Rusya’nın kuzey kıyılarındaki Münhasır Ekonomik Bölgesi (MEB)’nde petrol ve doğalgaz rezervlerinin üçte ikisinin olduğu düşünülmektedir. Rusya, 2013 yılında yayınladığı “Rus Arktik Stratejisi”nde Arktik’in ekonomik kalkınmasına yönelik resmi taahhütlerde bulunmuştur. Rusya’nın enerji politikalarından biri Arktik bölgesinde yer alan ve başını hidrokarbonun oluşturduğu yer altı kaynaklarından daha fazla yararlanabilmektir. Rusya bu konuda da uluslararası iş birliğine açıktır. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Energy Extraction, 2018)

Eriyen Arktik buzu, bölgede deniz taşımacılığını mümkün hale getirmekte ve yeni bir rota olan NSR’nin kullanılabilme olasılığını gün yüzüne çıkarmaktadır. NSR, Rus Arktik kıyı şeridinde bulunmakta olup Arktik Okyanusu’nun Rusya kıyısında bulunan Kara Denizi (Kara Sea)’nden Bering Boğazı’na kadar uzanan deniz taşımacılığı rotasıdır. NSR’nin Asya ile Avrupa limanları arasındaki mesafeyi kısaltması ve Süveyş Kanalına bir alternatif olması muhtemeldir. NSR’yi ticari olarak daha avantajlı hale getiren husus, ilerleyen zamanlarda Çin limanları ve Avrupa limanlarını arasındaki uzaklığı Süveyş Kanalı Rotasına kıyasla yaklaşık yüzde 40 oranında azaltacak olmasıdır. Ancak, NSR 2018 yılından itibaren sadece boğazların nispeten daha buzsuz olduğu yaz aylarında seyir açısından emniyetli hale gelmiştir. Yaz aylarında dahi, bu rotada seyir yapmak için eskort buzkıran gemilerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bazı araştırmacılara göre, zaman içinde küresel deniz taşımacılığı şirketlerinin, Süveyş Kanalı korsanlığın sorun olmaya devam etmesi nedeniyle, NSR’ye olan ilgileri artacaktır. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

Rusya için NSR, ulusal ve bölgesel kalkınma açısından hayati öneme sahiptir. Bu nedenle, NSR Rus Devleti tarafından Rusya Federasyonu’nun deniz yetki alanı içerisinde uluslararası bir deniz seyir geçidi olarak tanımlanmıştır. Rusya Federasyonu’nun 2030’a kadar geçerli olması planlanan stratejisinde, NSR’yi geliştirmek için Rus nükleer buzkıranlarının devreye alınması, rota boyunca limanların iyileştirilmesi, bir gemi takip sisteminin oluşturulması, haberleşme hattının kurulması ve arama-kurtarma (SAR) istasyonlarının yapılması hedeflenmektedir. Bu hedeflerin hayata geçirilmesi, NSR’nin bölgesel ve küresel bir rota olarak yönetilebilmesi hususunda Rusya açısından önemlidir. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

Rus Devleti’nin diğer bir hedefi ise; Rus ve yabancı çıkar grupları için karşılıklı faydayı maksimize etmek adına NSR’yi uluslararası bir konuma getirmektir. Azalan ulaşım mesafesi Asya ve Avrupa’nın deniz ticareti yapan ülkelerinin ilgisini çekmektedir. Rusya’nın amacı ise; rota üzerinde yer alan potansiyel haklarının kullanarak bu rota boyunca sefer yapan gemilerden vergi almaktır. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

2011-2018 yılları arasında NSR’yi kullanan ve içlerinde yük, yolcu ve balıkçı gemilerinden oluşan toplam sayı 271 olup bu gemiler Avrupa, Orta Amerika ve Asya arasında seyretmiştir. 2017 yılında, Çin Okyanus Taşımacılığı Şirketi (COSCO)’ne ait beş gemi, 2018 yılında ise sekiz gemi NSR’yi kullanmıştır. 2017 yılında NSR’de faaliyet göstermeye istekli olduklarını belirten Danimarka denizcilik şirketi Maersk, 2018 yılında bir konteyner gemisinin Güney Kore’den Almanya’ya NSR’yi kullanarak varmasını sağlamıştır. (Northern Sea Route Information Office, 2019) Ancak yine de

Arktik deniz rotalarına olan ilgi küresel düzeyde hala çok yeterli değildir. Bunun sebebi; kış aylarında rotanın buzla kaplı olması, deniz ve kara altyapısının güzergâh boyunca henüz gelişmemiş olması ve denizcilik şirketlerinin ödemekle yükümlü oldukları maliyet yüksek olan sigortalardır. Bu dezavantajlara rağmen Rusya NSR'nin cazibesini artırmak için rota üzerinde potansiyel tehlike oluşturan buzulları ortadan kaldırmaya yönelik olarak teknolojik ve altyapı hazırlıkları yapmaktadır. (Devyatkin, Russia's Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

26 Ekim 2020 tarihinde Vladimir Putin, yeni "Rusya Arktik Bölgesini Geliştirme ve 2035'e kadar Ulusal Güvenliği Sağlama Stratejisi"ni resmen kabul etmiştir. Bu yeni strateji de 2013 yılından 2020 yılına kadar uzanan Arktik stratejisinden yer alan Arktik Politikası için "Temel İlkeler"e dayanmaktadır. Yeni Arktik Stratejisi, yabancı yatırımın merkezi bir rol oynadığı uluslararası işbirliği hakkında ayrı bir bölüm içermektedir. Burada Rusya, esas olarak Batı yaptırımlarına maruz kalan enerji sektörüne yönelik teknolojiler ve yatırımlarla ilgilenmektedir. Bu hususta, Batılı firmalar altyapı projelerinde ve çevre sorunlarıyla mücadelede işbirliği yapabilirler. Doğa bilimleri konusunda Almanya ve Rusya'nın yaptığı işbirliği başarılı bir şekilde devam etmektedir. Yeni Arktik Stratejisi, ekosistemler ve iklim değişikliğinin etkileri üzerine ortak uluslararası araştırmalar için kapsamlı bir plan geliştirmeyi önermektedir. (Kluge & Paul, 2020)

2.2. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)

Küresel ısınma ile Arktik'teki buzulların hızla erimesi, bu bölgede yer altında olan doğalgaz gibi kaynakların daha ulaşılabilir olacağına yönelik inancı artırmaktadır. Dünya üzerinde keşfedilmeyi bekleyen petrolün yüzde 13'lük kısmı ve doğalgazın da yüzde 30'lük kısmının Arktik bölgesinde olduğu 2008 yılında ABD Jeolojik Araştırma Merkezi tarafından ifade edilmiştir.

ABD'nin Arktik Bölgesindeki enerji kaynağı potansiyelinin yüksek olduğu düşünülmektedir. Alaska kıyılarındaki federal sularda tahmin edilen petrol ve doğal gaz miktarı sırasıyla yaklaşık 27 milyar varil ve 132 trilyon metreküptür. (US Congress House, 2012) ABD, Arktikle ilgili ilk politika belgesini 1951 yılında yayınlamıştır. Bunun akabinde, 1971 yılında eski Ulusal Güvenlik Danışmanı Henry Kissinger ve 1983 yılında eski ABD Başkanı Ronald Reagan tarafından da Arktik bölgesi ile ilgili planlamalar yapılmıştır. George W. Bush, 2009 yılında ilk defa ABD'nin yeni Arktik Politikasını oluşturan NSPD 66/HSPD 25 sayılı Başkanlık Direktifini yayınlamıştır. Bu Direktif, 1994 tarihli Arktik ve Antarktika politikası hakkındaki Başkanlık Direktifinin yerine geçmiştir. 2013 yılında ise ABD Arktik Bölgesi için Ulusal Strateji Belgesini yayınlamıştır. Bu strateji belgesi, önceki Başkanlık Direktifini tamamlar niteliktedir. Bu strateji belgesinin amacı; Amerikan çıkarlarını ticari, bilimsel ve askeri başlıklarda geliştirmek, bölgenin ekolojik dengesinden ve korunmasından sorumlu bir Arktik idaresi kurmak ve Arktik'te uluslararası iş birliğini güçlendirmektir. Bu stratejiyi uygulamak için bir Uygulama Planı hazırlanmıştır. Bu dönemdeki Arktik politikasının uygulama alanı; bilimsel alanda iş birliği ve iklim değişikliğine uyum konularında olmuştur. Arktik Konseyi'nin başkanlığı 2015-2017 tarihleri arasında ABD'ye geçmiştir. Bu tarihten önce, 2015 yılında ABD başkanı Obama, Arktik'te Ulusal Çabaların Koordinasyonunun Artırılması konusunda bir Başkanlık Emri yayımlamıştır. ABD, 2016 yılı Eylül ayında, "Birinci Arktik Bilim Bakanları" toplantısına ev sahipliği yapmıştır. (Schönfeldt, 2017) Ancak, ABD'nin çevrenin korunmasını hedefleyen Arktik Politikası, 2017 yılında Donald Trump'ın başkanlık makamına gelmesiyle, enerji güvenliğine öncelik vermeye başlamıştır. (Greaves, 2017)

ABD'nin NSR rotası ile ilgili kendine göre haklı bazı endişeleri vardır. Bu endişelerden en önemlisi, Rusya'nın bu rota üzerinde yer alan bazı kesimlerin iç suları olduğunu iddia etmesi ve bununla ilgili olarak da buradan geçen deniz trafiğini düzenleme konusunda hak iddia etmesidir. ABD ise mevzu bahis olan bu suların uluslararası sular olduğu konusunda ısrarcıdır. (Zelentsov, 2012)

MULUN AKPINAR Ö. (2021). Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları. DA&MS. 1(1), 28-42.

2.3. Kanada

Kanada Dışişleri Bakanı Lawrence Cannon, 2010 yılı ağustos ayında “Kanada’nın yeni Arktik Politikası Beyanı”nı açıklamıştır. Açılan bu beyanda Kanadın Arktik bölgesinde egemenlik, ekonomik ve stratejik haklarına atıf yapılmış, beraberinde çevre ve bölgeye komşu topluluklar konusunda da vurgular yapılmıştır. Beyanda ayrıca, Kanada’nın ABD ve Danimarka ile arasında anlaşmazlıkların olduğu bölgelerde yeni görüşmelerin olabileceği de vurgulanmıştır. (Byers & Baker, 2013)

2016 yılı aralık ayında Kanada Başbakanı Justin Trudeau, kuzeyliler, yerliler, bölgesel ve eyalet ortaklarıyla birlikte yeni bir Arktik Politika Çerçevesi oluşturmayı taahhüt etmiştir. 2017 yılı mart ayından ekim ayına kadar olan süreçte, tüm çıkar gruplarıyla toplantılar düzenlenmiştir. 2017 yılı Kasım ayında halkın katılımını kolaylaştırmak için bir tartışma rehberi yayınlamıştır. 2019 yılında çerçeveyi desteklemek amacıyla 700 milyon dolar fon ayrılmıştır. 2019 yılı Eylül ayında Kanada’nın Arktik ve Kuzey Politika Çerçevesi hayata geçirilmiştir.

Arktik deniz taşımacılığı önem verilen diğer konulardan biridir. Bu hususta, 2009 yılında “Arktik Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi” yapılmıştır. Bu değerlendirme; Arktik çevresi denizcilik faaliyetlerinin ilk kapsamlı incelemesidir. Gelecekteki olası denizcilik faaliyetleri ve bunların potansiyel etkileri hakkında önemli bilgiler vermektedir. Değerlendirmede yer alan bir bulguya göre; Arktik deniz taşımacılığı Arktik ve Arktik destinasyonları arasında artan seferlerle önemli ölçüde artmıştır. (Columbia Law School, 2010) Bununla birlikte, Kanada takımadalarından geçen Kuzey Batı Geçidi (Northwest Passage-NWP) ilerleyen dönemlerde kullanılma ihtimali yüksek olan başka bir rotadır. Kanada, NWP’nin yerleşim yeri itibarıyla kendi içsularında yer aldığını ifade etmektedir. Ancak, ABD ve diğer ülkeler bu iddiaya karşı çıkmaktadır. (Lu, Park, Choi, & Oh, 2014) Her ne kadar bu yönde fikir ayrılığı olsa da NWP’nin kısa vadede kullanılabilir, büyük ölçekli bir transit rotası olacağı düşünülmemektedir. Bunun nedeni, Geçit’teki hareketli ve öngörülemez buzulların önemli seyir zorlukları oluşturması ve diğer rotaların ticari olarak daha uygun olarak görülmesidir. (Columbia Law School, 2010)

“Arktik Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi” ayrıca Arktik deniz emniyetinin artırılması, Arktik halklarının ve çevresinin korunması ve Arktik deniz altyapısının oluşturulması konusunda rehberlik sağlamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü üye devletlerinden biri olan Kanada Arktik sularında, deniz trafik yönetimini kolaylaştırma ve meteoroloji hizmetleri sunmaktadır. (Columbia Law School, 2010)

2.4. Danimarka

Danimarka’nın, Grönland ve Faroe Adalarına sahip olmasından dolayı Arktik’te çıkarları bulunmaktadır. Bu çıkarlar doğrultusunda, Danimarka Krallığının Arktik’teki küresel oyuncu statüsünü sağlamlaştırmak amacıyla, 2011-2020 yıllarını kapsayan bir Arktik Strateji Belgesi yayınlanmıştır. Yayınlanan bu strateji belgesinde bölgede yürütülen ve yürütülmesi planlanan denizcilik faaliyetlerinin barışçıl bir biçimde sürdürülmesi ve uygun bir hukuksal çerçeve ihtiyacından bahsedilmiştir. (Arctic Portal Library, 2020)

Grönland ve Faroe Adaları çevresindeki sularda da seyir olanakları artmaktadır. Birkaç yıl öncesine kadar Grönland’de gemilerin seyir yapması pek mümkün değildi. Ancak, özellikle yaz aylarında buz örtüsünün azalması deniz trafiğinde önemli bir artışa yol açmıştır. Grönland limanlarına uğrayan

kurvaziyer gemi sayısı 2009 yılında 32 iken, 2010 yılında bu sayı 43'e çıkmıştır. 2008-2010 yılları arasında Faroe sularında deniz taşımacılığı 5-6 kat artmıştır. Faroe limanlarına her yıl 40-50 adet büyük ebatlı kurvaziyer gemi uğramaktadır. Önümüzdeki yıllarda Avrupa ve Asya arasındakine benzer bir deniz trafiği artışının Grönland ve Faroe Adalarında da olacağı tahmin edilmektedir. (Arctic Portal Library, 2020)

3. BAZI ARKTİK SAHİLDARI OLMAYAN AKTÖRLERİN ARKTİK POLİTİKALARI

3.1. Avrupa Birliği (AB)

AB önemli Arktik-dışı aktörlerden biri olmakla beraber sürece girme konusunda ve Arktik politikasını oluşturma konusunda ısrarcı bir yaklaşım sergilemektedir. Ancak AB'nin Arktik'te yapıcı bir ilişki kurma çabaları tartışmalı ve karmaşık bulunmaktadır. AB için Arktik bölgesi politikalarında bazı zorluklar vardır. Birliğin kendi içinde karşılaşılan uyum zorlukları ve bölgeye komşu ülkelerle olan ilişkilerdeki anlaşmazlıklar bu zorluklar arasında sayılabilir. AB'nin halihazırda Arktik Konseyi'nde üye olan üç ülkesi vardır. Buna karşın AB'nin gözlemci statüsü kazanması zorlu bir süreçten sonra onaylanmıştır. Birliğin ilk başvurusu 2009 yılında reddedilmiştir. Özellikle Kanada ile balıkçılık konusunda yaşanan anlaşmazlıklar bunda etkili olmuştur. Avrupa Birliği bu zorlukları aşarak 2013 yılının Mayıs ayında gözlemci statüsü elde etmiştir. (Østhagen, 2013)

Avrupa Birliği'nin yapısında bölge ile ilgili birtakım hazırlıklar ve bunların sonucunda da çeşitli strateji belgeleri hazırlanmıştır. Avrupa Komisyonu, Konseyi ve Parlamentosu tarafından 2019 yılı itibarıyla Arktik'e ilişkin toplam 10 adet belge yayınlanmıştır. Bu belgelerde yer alan ifadelerle göre AB, Arktik'in bir parçasıdır ve Arktik ile bağlantılıdır. Ayrıca, Arktik'te sürdürülebilir kalkınma, iklim değişikliği ve çevrenin korunması ve diğer ülkelerle iletişim ve uzlaşma, bu belgelerde yer alan üç ana konudur. (Stępień & Raspotnik, 2019)

AB'nin Arktik'te var olmak için en güçlü argümanı hem İsveç hem de Finlandiya'nın coğrafi olarak kısmen Kutup Çemberinin içinde yer almasıdır. Grönland için farklı bir durum söz konusu olup bu bölge AB'den 1985 yılında kendi isteği ile ayrılmış olmakla beraber halen daha Danimarka'ya bağlıdır. Buna ilaveten Norveç ve İzlanda, AB üyesi olmamalarına rağmen Avrupa Ekonomik Alanı'nın (EEA) birer üyesidir. Bu nedenle, Arktik bölgesi üzerinde AB'nin hedefinde olması coğrafi açıdan değerlendirildiğinde hiç de şaşırtıcı değildir. Coğrafya bağlantısı dışında, AB ve bazı üye devletlerin Arktik'in kalkınmasına ilişkin çıkarları ve politik bağlantıları bulunmaktadır. Tüm bu nedenler, AB'nin Arktik politikasını oluşturma zeminini hazırlamakta ve bölgede yerini almak için ilave bir meşruiyet sağlamaktadır.

AB, dış ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapıldığı ekonomik bir alandır. İlave olarak dünya üzerinde var olan toplam gemi filosunun yüzde 40 kadarı da AB üye devletlerinden birinin bayrağını taşımaktadır. Avrupa Birliği içinde, özellikle Danimarkalı ve Alman denizcilik şirketleri, Kuzey Doğu Geçidi'nin ilerleyen zamanlardaki potansiyelinin farkındadır. (Østhagen, 2013)

İkincisi; Arktikteki balık stoklarına ve Arktik balıkçılığına erişim AB balıkçılık filosu için stratejik bir plandır. Avrupa iç piyasasında tüketilen balıkların önemli bir miktarı Arktik orijinlidir. AB'nin Arktik bölgesiyle olan güçlü bağlantısı; AB'nin ortak balıkçılık politikası, piyasa düzenlemeleri ve Arktik ülkeleriyle yapılan ikili balıkçılık anlaşmalarına ilişkin Brüksel'de alınan kararlardan kaynaklanmaktadır. (Østhagen, 2013)

Üçüncüsü, AB ülkelerinin enerji ithalatçıları olması nedeniyle AB enerji talebinin karşılanması gerekmektedir. 2017 itibarıyla AB'nin enerji talebinin yüzde 55'i birlik dışı ülkelere karşılanmıştır. Yine 2017 yılında ham petrol yüzde 30'luk kısmı Rusya'dan karşılanmıştır. Ham petrolün ithal

edildiği diğer ülkeler ise sıklık sırasına göre Norveç (%11), Irak (%8), Kazakistan (%7) ve Suudi Arabistan (%7)'dir. Doğalgaz ise çoğunlukla yine Rusya'dan (%40), daha az sıklıkla da Norveç (%26) ve Cezayir (%11) 'den karşılanmaktadır. (Eurostat, 2019) Rusya'dan ithal edilen petrol ve doğalgazın çoğu, Arktik Çemberinin içinde yer alan bölgelerden den çıkarılmaktadır. Norveç petrol üretiminin çoğu Arktik bölgesinde gerçekleşmektedir. Norveç Denizi ve Barents Denizi'nde yeni alanlar keşfedilmiştir. Bu yeni alanlarla yakın gelecekte artması beklenen AB enerji talebinin karşılanması beklenmektedir.(Østhagen, 2013)

Dördüncüsü; AB, Arktik bölgesinde oluşan değişiklikleri yakından takip etmektedir. Özellikle, iklim değişikliği ile beraber kutup kısmında yapılan farklı bilimsel araştırmalara katılmakta ve finansman desteği sağlamaktadır. Bir örnek vermek gerekirse AB 2007-2013 yıllarını kapsayan 7. AB Finansman Programı çerçevesinde yürütülen Arktik araştırma projelerine 200 milyon Avro finansal destek sağlamıştır. Horizon 2020 kapsamında, mevcut AB finansman programı, Mavi Büyüme Odak Alanı (Blue Growth Focus Area) altında sürdürülmektedir. Bu hususta, AB-PolarNet bir Horizon 2020 konsorsiyumu olarak ortaya çıkmış olup, 2015 Mart ayından bu yana önemli bir katkı sağlamaktadır. İlk kez tüm çıkar grupları ve uluslararası ortakların katılımı ve katkılarıyla AB kutup araştırma programı geliştirilmesi planlanmaktadır. (European Commission, 2019)

3.2. Çin

Çin, bölgede kıyısı olmayan diğer önemli bir aktördür. İlk defa 26 Ocak 2018 tarihinde resmi Arktik Politika Belgesini yayımlamıştır. Bu belge, Çin için küresel ısınmanın buzulları hızla erittiği Arktik bölgesine olan ilgisi hususunda bir kilometre taşı olarak görülmektedir. Söz konusu politika belgesinde, Çin Devleti'nin bölgeye ilişkin planlar yer almaktadır. Çin Hükümeti, bu belgede Çin'i Arktik Bölgesi için önemli bir paydaş olarak ifade etmiştir ve Çin'in coğrafi olarak "yakın-Arktik-devleti" olduğunu vurgulamıştır. 2013 yılında 70 ülkeyi içine alan Kuşak ve Yol Projesini (Belt and Road Initiative) başlatan Çin, karayolu ile Çin hinterlandını Orta Asya üzerinden Avrupa'ya, deniz yolu ile ise Çin limanlarını Güneydoğu Asya ve Afrika limanları üzerinden yine Avrupa'ya bağlamayı amaçlamaktadır. İlaveten, Arktik'in işbirliği öncelik bölgelerinden biri olduğu vurgulanan bu proje kapsamında, 2017 yılında Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu ve Devlet Okyanus İdaresi tarafından, "Denizcilik İş birliği Vizyonu" yayımlanmıştır. Çin, Arktik politikası kapsamında, diğer Arktik kıyı devletleri ve özellikle Rusya ile bir "Kutup İpek Yolu" rotası oluşturmayı hedeflemektedir. İlerleyen zamanlarda da Kutup İpek Yolu'nun daha sonra Avrasya Ekonomik Birliği ile bir bütün olabileceği düşünülmektedir. Çin Arktik bölgesinde kıyısı ve egemenliği olmayan bir ülke olsa da Arktik bölgesine komşu devletlerle ortak çıkar ve kazanımlar doğrultusunda iş birliği yapmayı hedeflemektedir. (Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018)

Çin Devleti, hazırladığı "Beyaz Kitap" (White Paper) ile Arktik'e ilişkin politikasını ve pozisyonunu açıklamış ve bunu 26 Ocak 2018 tarihinde kamuoyuna duyurmuştur. Çin'in yukarıda bahsedilen Kutup İpek Yolu projesi Beyaz Kitap'ta detaylarıyla açıklanmaktadır. Beyaz Kitap'ta ele alınan beş temel politika alanından birincisi; Arktik'te bilimsel keşif ve araştırma yapmaktır. İkincisi; Arktik'in çevresini ve ekosistemini korumak ve iklim değişikliğiyle mücadele etmektir. Üçüncüsü; Arktik'in deniz ticareti rotalarını ve yer altı doğal kaynaklarından ulusal çıkarlar doğrultusundan faydalanılabilmesi için diğer ülkelerle işbirliği yapmaktır. Dördüncüsü; Çin Devleti'nin Arktik bölgesi yönetiminde söz sahibi olmasını sağlamak ve mevcut Arktik rejimini iyileştirmektir. Son olarak Çin, uluslararası platformlarda Arktik'teki barış ve istikrarın önemi ve devamlılığını vurgulamaktadır. Bunun bölge ile ilişkili tüm ülkelerin temel menfaatlerine uygun olduğunu savunmaktadır.(Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018)

Çin, 2013 yılından itibaren Arktik Konseyi'ne gözlemci üye olarak katılmaktadır. Çin; Hindistan, İtalya, Japonya, Singapur ve Güney Kore ile beraber, gözlemci üyelik statüsüne Arktik Konseyi'nin Kiruna Bakanlar Toplantısı'nda kabul edilmiştir.(Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018) Çin'in Arktik bölgesinde karar alma sürecine resmi olarak katılması konseye gözlemci statüsü ile girmesi ile mümkün olmuştur. (Gracyzk & Koivurova, 2014) Bir ülkenin gözlemci statüsüne kabulü için bazı kriterleri sağlaması ve tüm Arktik ülkelerinin oybirliği ile kabul etmesi gerekmektedir.(Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018)

Çin, Arktik deniz ticaret yolları (özellikle Kuzey Deniz Rotası) ile potansiyel olarak zamandan ve maliyetten tasarruf ederek Rus Arktik'ine ve Mavi Ekonomi Koridoru olarak bilinen Batı Avrupa pazarına ulaşabilecektir. Ancak, bu deniz rotasında hâlihazırda deniz taşımacılığına uygun altyapı eksikliği mevcuttur. Altyapı eksikliğini giderme ve sahip olduğu teknoloji konusunda Çin, Rusya için potansiyel bir yatırımcıdır.(Liu, 2018)

Sonuç olarak, Çin'in Arktik 'teki çıkarları diğer gözlemci devletlerinki gibi iki amaç etrafında şekillenmektedir. Birincisi, küresel çevre sorunlarının çözümüne katkı sağlamaktır. İkincisi ise; Arktik Bölgesinin sahip olduğu iktisadi varlıktan yararlanmaktır.(Chater, 2016) Ayrıca Çin, Arktik bölgesini deniz taşımacılığının "altın güzergahı" olarak görmektedir. Bu hususta da ekonomik beklentilere sahiptir.(Brady, 2017). NSR, Çin'e hammadde ithalatı ve ürünlerinin ihracatı için daha emniyetli ve güvenli bir denizcilik güzergahı imkânı tanıyacaktı. NSR'nin; Süveyş veya Panama Kanalı geçilerek yapılan seyirlere nispeten, Kuzeydeki Çin limanları, Avrupa'nın kuzeyi ve Amerika'nın doğu kıyıları arasındaki seyir süresini yüzde 40 oranında kısaltması beklenmektedir.(Chen G. , 2012) Çin için Arktik deniz yollarını kullanma ihtimali uzaklığı azaltması nedeniyle hem önemli ticari imkanlar sunmakta ve hem de tedarik ve ticaret yollarının artmasına olanak sağlamaktadır. Ayrıca, "Malakka Boğazı" sorununa da alternatif bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. (Chen S. , 2010)

Bu hususta Çin, NSR boyunca bir dizi deneme seferi gerçekleştirmiştir. Çin, 2012 yılında ilk buzkıran gemisini Arktik'e yollayarak NSR'yi geçmesini sağlamıştır. "Snow Dragon" adlı buzkıran gemisi emniyetli bir şekilde Barents denizine varmış, Kuzey Kutbu'ndan Bering Boğazı'na geri gelmiştir. İlk defa Çinli gemi şirketi COSCO, 2013 yılında, sahibi olduğu ve işlettiği 19 bin ton ağırlığındaki Çin bayraklı yük gemisi "Eternal Life", Dalian'dan kalkarak Rotterdam'a varmıştır. 15 bin km uzunluğunda olan bu rota ve Süveyş Kanalı'ndan bir buçuk misli daha süratlidir. Söz konusu sefer 33 günde tamamlanmıştır. Eternal Life 2015 yılında da bir deneme seferi gerçekleştirmiştir. (Sorensen & Klimentenko, 2017, s. 45-46). 2016 yılında COSCO'ya ait iki gemi, 2017 yılında beş gemi, 2018 yılında ise sekiz gemi NSR'yi kullanarak seferini tamamlamıştır.(Northern Sea Route Information Office, 2019)

3.3. Güney Kore

Güney Kore, Arktik sahilı olmayan diğer bir aktörlerden biridir.21. Yüzyılın başlarında Arktik ülkeleriyle ekonomik iş birliğini devlet düzeyinde başlatmıştır. Güney Kore'nin Arktikle olan ilgisi 1900'lü yıllardan beri vardır. Güney Kore'nin Arktik bölgesi ile alakalı araştırmaları "Arktik Araştırma ve Geliştirme" konusundaki bir proje ile başlamıştır. Bu proje, Kore Okyanus Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü'nün Kutup Araştırma Departmanı tarafından yürütülen bir projedir. 1999 senesinde Güney Koreli araştırmacılar Çin'in buzkıran gemisinin bölgeye olan ilk seferine katılmıştır. Sefer sırasında Arktik Okyanusunda ilk defa bir saha etüdü ve araştırması yapılmıştır.(Jin, Seo, & Lee, 2017)

Uluslararası Arktik Bilim Komitesi'ne (International Arctic Science Committee-IASC) katılabilmek için ülkelerin bilimsel komitelerinin ve ulusal akademilerinin bulunması gerekmektedir. Bu nedenle, Güney Kore, 2001 yılında Kore Arktik Bilim Komitesi'ni kurmuştur. Bu süreçte Arktik araştırmalarının ilerletilmesi teşvik edilmiş ve bir Arktik bilim istasyonu kurulmuştur. Akabinde, Güney Kore bölgede birçok bilim istasyonu kurmuş ve Dasan İstasyonu kurulan 12. araştırma istasyonu olmuştur. Söz konusu istasyon Nisan 2002'de Svalbard Adası'ndaki Ny-Ålesund araştırma kasabasında kurulmuştur.(Jin, Seo, & Lee, 2017)

Güney Kore, 2012 yılında Svalbard Antlaşması'nı imzalamıştır. 2009 yılında Kore Hükümetinin finansörlüğünde ARAON isimli bir Buzkıran Araştırma Gemisi inşa edilmiştir. Bu gemi, Arktik bölgesi araştırmaları için bir mihenk taşı olarak kabul edilebilir. ARAON, 2010 yılı itibariyle araştırma amaçlı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Böylelikle, Güney Koreli araştırmacılar kutup bölgelerinde hem karada ve hem de deniz yolu ile gözlemler ve araştırmalar yapabilmeye başlamışlardır. Güney Kore, öncelikle Arktik Konseyi'nde geçici gözlemci konumunu kazanmışken sonrasında kalıcı gözlemci pozisyonuna geçebilmek için çalışmalara başlamıştır. Güney Kore'nin Kutup Bölgesi politikasının geliştirilmesine Yönelik aldığı önlemler şu şekilde özetlenebilir:

- Arktik Politikasının temelinde iyi bir hukuki alt yapı oluşturmak vardır. Bu hukuki alt yapı ile deniz ulaşımı ve deniz altı doğal kaynaklarından en iyi şekilde yararlanabilmek amacı yatar.
- Arktik hakkında bilimsel araştırmaları genişletmek.
- Uluslararası araştırmalarda diğer ülkelerle ortak çalışmalar yapmak.
- Buzkıran gemilerini araştırma amaçlı kullanmak ve bu gemilerin yapım-üretim ve geliştirme sürecinde aktif rol almak
- Kutup Bölge Politikası oluşturmaya verilen desteği artırmak

Güney Kore Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığı, 2013 yılında Arktik Konseyi'ne gözlemci statüsünde kabul edildikten sonra daha kapsamlı olan 'Arktik Politika Planlarını' yayınlamıştır. Bu politika belgesinde yer alan amaçlar; Arktik bölgesinde diğer paydaşlarla ortaklık kurmak, Arktik'te yeni endüstri alanları kurmak ve bilimsel araştırmaları artırmaktır. Ayrıca, aşağıda sıralanan "Dört Temel Strateji"yi uygulayarak Arktik bölgesinin öncü ülkelerinden biri haline gelmektir. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

- Arktik iletişim ağı (network) adı altında Arktik bölgesi ile ilgili ülkelerle olan iletişimi ve iş birliğini artırmak ve geliştirmek. Bu amaç doğrultusunda Güney Kore gerek uluslararası toplantılarda ve gerekse de birebir olan görüşmelerle ilgili ülkelerle olan iş birliğini tesis etmeye çalışmaktadır. Ayrıca, aktif olarak Arktik Konseyine ve çalışma gruplarına katılan Güney Kore Hükümeti, yeni gözlemci devletlerden Japonya ve Çin ile işbirliği altyapısını oluşturmaya başlamıştır.
- Arktik bilimsel araştırma faaliyetlerini artırmak. Buna örnek olarak; Svalbard Entegre Yeryüzü Gözlem Sistemi (Svalbard Integrated Earth Observing System (SIOS)'ne katılmak ve kutuplarda mevcut olan laboratuvarları kullanarak araştırma potansiyelini artırmak sayılabilir. Bu başlık altında ayrıca gözlem sistemleri ile kutuplarda olan iklim değişikliklerini yakından takip etmek, buzkıran gemi filosunu artırmak ve Dasan İstasyonunu büyütmek sayılabilir.
- "Bir Arktik İş Modeli Geliştirmek". Güney Kore menşeli denizcilik şirketlerinin Arktik Okyanusunda kullanacağı yeni deniz yollarının açılmasını destekleme, o bölgeye sefer

yapacak gemi kapatanlarını eğitmek, geçiş işlemlerinin kolaylaştırılmasını sağlamak, bölgede yer alan liman kullanım ücretlerinin düşürülmesini sağlamak ve pazar araştırması yapmak.

- Arktik politikasına ilişkin mevzuat ve kurumsal yapıyı geliştirmek, kutup bölgelerinden sorumlu bir departman kurmak.

Güney Kore Hükümeti, bahse konu stratejileri hayata geçirebilmek için 2013-2017 arasındaki bir “Arktik Master Planı (2013-2017)” hazırlamıştır. Arktik Master Planı, Arktik bölgesi ile ilgili temel politika ve stratejileri içine alan ilk hükümet planıdır. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

Güney Kore Hükümeti, Arktik bölgesini araştırmak ve incelemek için “Kore Kutup Araştırma Enstitüsü (Korea Polar Research Institute-KOPRI)’nü kurmuştur. Halihazırdaki Arktik araştırmalarını daha iyi ve sistematik bir hale getirmek için ise “Kore Arktik Araştırma Konsorsiyumu (Korea Arctic Research Consortium-KoARC)” kurulmuştur. İlave olarak Güney Kore, Grönland ile bir iş birliği mutabakat zaptı imzalamıştır. Söz konusu anlaşmada coğrafi araştırma, iş birliği ve mineral kaynakların geliştirilmesi konularına yer verilmiştir. Ayrıca iki ülke arasında bu mutabakat zaptı çerçevesinde ortak projeler geliştirilmektedir. Buna ilaveten, Güney Kore ile Kuzey Pasifik Balıkçılık Komisyonu (North Pacific Fisheries Commission (NPFIC) arasında deniz kaynaklarına ilişkin bir iş birliği anlaşması imzalanmıştır. Ayrıca, gemi inşa sektörü, kutup bölgesine giden gemilerin emniyeti ve kutup bölgesinde derin deniz madenciliği için açık deniz tesisleri için ileri teknolojiler geliştirme çabasıdır. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

2008 yılından bu yana Arktik devletleriyle yapılan zirvelere katılan Güney Kore Arktik Konseyi’ne kabul edilebilmek için çok çaba sarf etmiştir. 2012 yılında Güney Kore Cumhurbaşkanı Myung-Bak Lee’nin NSR, gemi inşa ve enerji kaynakları konularında iş birliğini geliştirmek amacıyla Rusya, Grönland ve Norveç’i ziyaret etmesi bu çabalara bir örnek olarak gösterilebilir. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

3.4. Hindistan

Hindistan’ın Antarktika’nın bilim ve jeopolitiğiyle ilişkisi 25 yıldan fazla zamandır sürmektedir. Hindistan’ın Arktik bölgesine olan ilgisi ve bilimsel hedefleri ise son yıllarda giderek artmaktadır. Bu hususta Hindistan bilim insanları keşif ve inceleme ziyaretleri yapmıştır. 2007 senesinde gerçekleşen bu ziyaret akabinde çeşitli bilim alanları ile ilişkili araştırma projelerini başlatmışlardır. Bu adımı takiben, Hindistan “Himadri” bilimsel araştırma istasyonunu Ny-Alesund’da kurmuştur. Hindistan Arktik bölgesine günümüze kadar yedi bilimsel gezi düzenlemiştir.

Hintli bilim insanlarının Arktik bölgesi ile ilgili yaptığı gözlemler, Arktik bölgesinde gerçekleşmekte olan fiziksel ve ekolojik dönüşümün gerek bölgesel ve gerekse de küresel olarak deniz ticareti ve ekonomi başta olmak üzere birçok alanda ciddi etkilerinin olacağını ortaya koymaktadır. Deniz ticari yollarında olması muhtemel değişimler, yeni limanların oluşmasına da yol açacaktır. Böylece Hindistan’ın sahip olduğu limanların gelecekteki önemlerinin azalması beklenebilir. (Chaturvedi, 2014)

Hindistan da diğer Asya ülkeleri gibi 2013 yılında Arktik Konseyi’ne gözlemci statüsünde üye olarak kabul olunmuştur. Hindistan ve Çin, Arktik idaresinin mevcut çerçevesine hâle getirmeden, kıyı devletleriyle iyi ilişkiler ve ortaklıklar kurmayı önemsemektedir. Bu hususta, bilimsel araştırmalar, ortak projeler ve yatırımlar konusunda somut çalışmalar yapılmıştır. (MEA Official Website, 2013) Hindistan’ın Arktik bölgesindeki pozisyonunu güçlendirmek için bu bölge ile ilgili araştırmalara öncelik vermiştir. (Lunev, 2012) Enerji başlığı altında Hindistan, Rusya’nın en büyük petrol ve doğalgaz şirketleri ile anlaşmalar imzalamıştır. Ayrıca iki ülke ortak üretim projeleri ve açık deniz

araştırmaları konusunda iş birliği yapmaktadır. (Lunev, 2012) Hindistan Rusya'daki petrol ve doğalgaz projelerine 15 milyar dolar yatırım yapmıştır.(Science The Wire, 2021)

Hindistan, Arktik Konseyinde gözlemci statüsünde yer alarak bölgede ve küresel yönetimde güçlü bir pozisyonda bulunmayı ümit etmektedir. (Nanda, 2019) Arktik Bölgesine yıllardır yatırım yapan ve bölgenin mineraller ve hidrokarbonlar da dahil olmak üzere bilimsel araştırma ve doğal kaynaklar açısından sunduğu pastadan payını güvence altına almak niyetinde olan Hindistan, 2021 yılı ocak ayında taslak Arktik politikasını açıklamıştır. Söz konusu politika, çevre konuları özellikle iklim değişikliği üzerine araştırmalar, çevresel izleme, ekoloji, denizcilik alanında işbirliği ve enerji güvenliği konularına yoğunlaştırmaktadır. Arktik Politika Yol Haritası taslağında özellikle bilim ve araştırma faaliyetleri, ekonomik ve insani gelişme konusunda işbirliği, ulaşım ve erişebilirlik, yönetim ve uluslararası işbirliği ve de ulusal kapasite inşası gibi beş temel konuya da yer verilmiştir. Ayrıca, taslak politika Arktik'teki doğal kaynakların ve minerallerin sorumlu bir şekilde araştırılması ve açık deniz keşif/madencilik, limanlar, demiryolları ve havaalanları gibi alanlarda Arktik altyapısına yatırım fırsatlarının belirlenmesi için araştırma yapılması çağrısında bulunmaktadır. Arktik'teki buzsuz koşulların yeni denizcilik rotalarının açılmasına ve dolayısıyla maliyetlerin düşmesine ve küresel ticaretin yeniden canlanmasına neden olacağı da vurgulanmıştır. Bu hususta Hindistan gelecekte bu rotayı geçmesi muhtemel gemilerin tahmin edilen emisyonlarını değerlendirmek için çevresel izleme çalışmasına katılma konusunda isteklidir. (Science The Wire, 2021)

4. Sonuç

Dünya genelinde, özellikle de kutup bölgelerinde artan sıcaklıklar beraberinde iklim değişikliklerini de getirmektedir. Arktik bölgesi için bu durum kendini buzullarda aşırı erime ile göstermektedir. Halihazırda ülkelerin küresel ısınma ile ilgili birtakım hazırlıkları ve aldıkları önlemler olsa da bu durumun kısa sürede devam edeceği ve 2040 yılına kadar, özellikle yaz mevsiminde bölgedeki buzulların tamamen erimesi beklenmektedir. Böylelikle, Arktik'te yeni deniz ticaret yolları açılacak ve bölgedeki deniz altı enerji kaynaklarına ve balık stoğuna ulaşım daha kolay hale gelecektir. Belirtilen bu potansiyel zenginlikler ülkelerin bölgeye olan ilgilerini artırmaktadır. Metinde belirtildiği gibi özellikle Asya ülkeleri Arktik'teki gelişmeleri takip edebilmek ve bölgede söz sahibi olabilmek için Arktik Konseyi'nde daimî gözlemcilik statüsünü elde etmek için çok çaba sarf etmiştir. Bu çabalarının sonucu olarak da bu ülkeler 2013'de daimî gözlemci üyelik statüsünü kazanmışlardır. Bu ülkelerin Arktik'te yer alma amaç ve istekleri arasında sayılabilecek en önemli neden bölgenin geleceğinde ve potansiyel zenginliklerinde söz sahibi olabilmektir. Bahse konu ülkeler şimdiden Arktik bölgesi ile ilgili kısa ve orta vadeli planlamalarını yapmıştır ve yapmaktadır. Her ülkenin Arktik politika öncelikleri birbirinden farklı olsa da egemenlik, savunma, kaynak geliştirme, deniz ticaret rotaları ve çevrenin korunması en fazla ilgilenilen alanlardır. Her ne kadar Arktik'teki bazı kaynakların paylaşımı ve sınırlar konusundaki anlaşmazlıklar hali hazırda karara bağlanmasa da Arktik konseyine üye ülkeler arasında bir uyum ve bölgede barış ve işbirliğine yönelik ortak bir bakış açısı vardır. Yakın gelecekte daha fazla ülkenin Arktik'ten pay almak için yarışması ve bu yönde politikalar oluşturmaları beklenmektedir.

KAYNAKÇA

Arctic Portal Library (2020). "Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011-2020", <http://library.arcticportal.org/1890/1/DENMARK.pdf>, (29.03.2020).

- ÅTLAND, K. (2009). Russia's Northern Fleet and the Oil Industry-Rivals or Partners?: Petroleum, Security, and Civil-Military Relations in the Post-Cold War European Arctic. *Armed Forces & Society*, 35(2), 362. doi:10.1177/0095327X08316151
- BLUNDEN, M. (2009). The New Problem of Arctic Stability. *Survival: Global Politics and Strategy*, 51(5), 121-142. doi:10.1080/00396330903309899
- BLUNDEN, M. (2012). Geopolitics and the Northern Sea Route. *International Affairs*, 88(1), 115-129. doi:10.1111/j.1468-2346.2012.01060.x
- BORGERSON, S. G., 2008. Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming. *Foreign Affairs*. pp 63-77. <http://library.arcticportal.org/1570/1/BorgersonForeignAffairsarticle.pdf>, (12.04.2019).
- BRADY, A.-M. (2017). *China as a Polar Great Power*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BYERS, M., & BAKER, J. (2013). *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CAMPBELL, C. (2012). China and the Arctic: Objectives and Obstacles. U.S.-China Economic and Security Review Commission. http://library.arcticportal.org/1677/1/China-and-the-Arctic_Apr2012.pdf (23.03.2020).
- CHATER, A. (2016). Explaining Non-Arctic States in the Arctic Council. *Strategic Analysis*, 40(3), 173-174. doi:<https://doi.org/10.1080/09700161.2016.1165467>
- CHATURVEDİ, S. (2014). India's Arctic Engagement: Challenges and Opportunities. *Asia Policy*, 18, 73-80. https://www.jstor.org/stable/24905279?read-now=1&seq=3#page_scan_tab_contents (12.04.2019).
- CHEN, G. (2012). China's emerging Arctic strategy. *The Polar Journal*, 2(2), 361. doi:<https://doi.org/10.1080/2154896X.2012.735039>
- CHEN, S. (2010). China's Self-Extrication from the “Malacca Dilemma” and Implications. *International Journal of China Studies*, 1(1), 1-24. https://www.researchgate.net/profile/Emile_Yeoh/publication/277241794_Emile_Kok-Kheng_Yeoh_inaugural_issue_editor_2010_Changing_China_International_Journal_of_China_Studies_Vol_1_No_1_January_2010_Inaugural_Issue_1-235_Scopus_httpswwwdropboxcoms6w7x7cju8y, (20.04.2021).
- Columbia Law School (2010). Statement on Canada's Arctic Foreign Policy. https://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/climate-change/files/Arctic-Resources/Arctic-Council/01_02_Canadas%20statement%20on%20arctic%20foreign%20policy%20%28booklet%29.pdf, (21.04.2021).
- DEVYATKİN, P. (2018). Russia's Arctic Strategy: Aimed at Conflict or Cooperation? The Arctic Institute: <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-aimed-conflict-cooperation-part-one/>, (13.11.2019).
- DEVYATKİN, P. (2018). Russia's Arctic Strategy: Energy Extraction. The Arctic Council: <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-energy-extraction-part-three/>, (13.11.2019).
- MULUN AKPINAR Ö. (2021). Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları. *DA&MS*. 1(1), 28-42.

- DEVYATKİN, P. (2018). Russia's Arctic Strategy: Maritime Shipping. The Arctic Institute: <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-maritime-shipping-part-iv/>, (13.11.2019).
- DOEL, R. E., WRÅKBERG, U., & ZELLER, S. (2014). Science, Environment, and the New Arctic. *Journal of Historical Geography*, 44, 2-14. doi:10.1016/j.jhg.2013.12.003
- European Commission (2019). The Arctic and Climate Change. European Commission: <https://ec.europa.eu/research/environment/index.cfm?pg=arctic>, (26.11.2019).
- Eurostat (2019). From where do we import energy and how dependent are we? Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/energy/bloc-2c.html>, (26.11.2019).
- GRACYZK, P., & Koivurova, T. (2014). A new era in the Arctic Council's external relations? Broader consequences of the Nuuk observer rules for Arctic governance. *Polar Record*, 50(3), 225-236. doi:<https://doi.org/10.1017/S0032247412000824>
- GREAVES, W. (2017). Environmental Security, Energy Security, and the Arctic in the Obama Presidency. P. W. Lackenbauer, H. Nicol, & W. Greaves içinde, *One Arctic* (s. 115-116). Canadian Arctic Resources Committee. <http://www.carc.org/wp-content/uploads/2017/11/One-Arctic-2017.pdf#page=122>, (02.12.2019).
- HUMPERT, M., & Raspotnik, A. (2012). The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea. *The Arctic Yearbook*, 281-307. www.arcticyearbook.com, (16.01.2020).
- JİN, D., SEO, W.-S., & LEE, S. (2017). Arctic Policy of the Republic of Korea. *Ocean and Coastal Law Journal*, 22(1), 85-96. <https://digitalcommons.maine.law.maine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1342&context=oclj>, (02.12.2019).
- KAVAS, A. Y. (2014). Rusya'nın Arktik Politikası ve Türkiye. BİLGESAM: <http://www.bilgesam.org/incele/78/-rusya'nin-arktik-politikasi-ve-turkiye/#.XcvUf9IzYaJ>, (13.11.2019).
- KLUGE, J., & PAUL, M. (2020). Russia's Arctic Strategy through 2035. *SWP Comment*(57), 1-4, (21.04.2021).
- LİM, K. S. (2018). China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision. *Arctic Yearbook*, 1-17. https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2018/Scholarly_Papers/24_AY2018_Kong.pdf, (29.11.2019).
- LİU, N. (2018). China's Arctic Policy and Belt and Road Initiative: Synergy or Conflict? *The Yearbook of Polar Law*, 10(1), 431-434. doi:https://doi.org/10.1163/22116427_010010020
- LU, D., PARK, G.-K., CHOİ, K., & OH, S. (2014). An Economic Analysis of Container Shipping through Canadian Northwest Passage. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, 1, 60-72. doi:10.1016/j.enavi.2014.12.001
- LUNEV, S. (2012). India Goes to the Arctic. *Russia Beyond*: https://www.rbth.com/articles/2012/04/06/india_goes_to_the_arctic_15389, (07.12.2019).
- MEA Official Website (2013). India and the Arctic. Ministry of External Affairs of India: <https://mea.gov.in/in-focus-article.htm?21812/India+and+the+Arctic>, (07.12.2019).
- MULUN AKPINAR Ö. (2021). Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları. *DA&MS*. 1(1), 28-42.

- NANDA, D. (2019). India's Arctic Potential. ORF Occasional Paper, 186, Observer Research Foundation: https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2019/02/ORF_Occasional_Paper_186_Arctic.pdf, (08.12.2019).
- Northern Sea Route Information Office (2019). Statistics. <https://arctic-lho.com/category/statistics/>,(20.02.2019)
- ØSTHAGEN, A. (2013). The European Union –An Arctic Actor? Journal of Military and Strategic Studies, 15(2). <https://jmss.org/article/view/58096/43719>, (26.11.2019).
- QUILLÉROU, E., JACQUOT, M., CUDENNEC, A., & BAÏLLY, D. (2017). The Arctic: Opportunities, Concerns and Challenges. ocean-climate.org: http://www.ocean-climate.org/wp-content/uploads/2017/03/the-arctic_07-9.pdf, (26.11.2019).
- ROBBİN, D., (2010). Arctic Defense Concerns: The Need to Reorganize United States Defense Structure to Meet Threats in a Changing Arctic Region, <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA525177.pdf>, (20.04.2021).
- SCHÖNFELDT, K. (2017). The Arctic in International Law and Policy. Londra: Bloomsbury Publishing.
- Science The Wire (2021). India's Draft Arctic Policy Explores What the Two Regions Can Do for Each Other. Science The Wire: <https://science.thewire.in/environment/india-draft-arctic-policy/>, (23.01.2021).
- SORENSEN, C., & KLİMENKO, E. (2017). Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic-Possibilities and Constraints. SIPRI Policy Paper, 46, 45-46. <https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-arctic.pdf>,(30.11.2019).
- STĒPIĒŅ, A.& RASPOTNİK, A. (2019). The EU's Arctic Policy: Between Vision and Reality. College of Europe Policy Brief, 5(19), 1-5. http://aei.pitt.edu/100446/1/stepien_raspotnik_cepob_5-19_0.pdf, (23.12.2019).
- US Congress House (2012). Domestic Oil and Natural Gas: Alaskan Resources, Access, and Infrastructure. Washington: US Government Printing Office. https://play.google.com/store/books/details?id=rMK_i4TdPmkC&rdid=book-rMK_i4TdPmkC&rdot=1, (30.11.2019).
- WEGGE, N. (2011). The political order in the Arctic: power structures, regimes and influence. Polar Record, 47(241), 168. doi:10.1017/S0032247410000331
- ZELENTSOV, V. V. (2012). Development of Arctic Transportation in Russia. Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education, 2(2), 9-16. <http://msun.ru/dir/marinejournal/issues/2012v02no02/01-zelentsov-encr.pdf>, (30.11.2019).