

-ARAŞTIRMA MAKALESİ-

ÇİN'İN HAVA DİPLOMASİSİ: ŞANGHAY-BUENOS AIRES HATTI VE KÜRESEL ETKİLERİ

Ali KİRİKTAŞ¹

Öz

Bu makale, China Eastern Airlines tarafından başlatılan Şanghay-Buenos Aires uçuşunu, Çin'in 21. yüzyıl dış politikasının sofistike bir aracı olan hava diplomasisinin somut bir örneği olarak analiz etmektedir. Dünyanın en uzun doğrudan ticari rotası olarak lanse edilen bu hava köprüsü, sadece bir havacılık başarısı değil, aynı zamanda çok katmanlı jeoekonomik ve jeopolitik hedeflere hizmet eden stratejik bir hamledir. Makale, hava diplomasisinin teorik çerçevesini oluşturarak, sivil havacılığın bir dış politika aracı, devlet imajını destekleme mekanizması ve diplomatik aktörlerin sahnesi olarak nasıl işlev gördüğünü ortaya koymaktadır. Bu çerçevede, Şanghay-Buenos Aires hattının analizinde uygulanarak, rotanın Çin'in küresel Kuşak ve Yol Girişimi ve onun bir alt bileşeni olan Hava İpek Yolu stratejisi içindeki merkezi rolünü aydınlatmaktadır. Vaka analizi, rotanın sadece Çin ile Arjantin arasındaki ikili ilişkileri derinleştirmekle kalmayıp, Auckland'ı stratejik bir merkez olarak kullanarak Güney Yarımküre'de yeni bir Güney Bağı oluşturma ve küresel bağlantı haritalarını yeniden çizme niyetini ortaya koymaktadır. Çalışma, bu hava diplomasisi hamlesinin ekonomik (ticaret, yatırım, turizm), sembolik (yumuşak güç, teknolojik yetkinlik) ve jeopolitik (Latin Amerika'daki güç dengeleri, ABD ile rekabet, borç diplomasisi tartışmaları) boyutlarını kapsamlı bir şekilde incelemektedir. Sonuç olarak, bu hava yolu bağlantısının, Çin'in küresel sahnede artan etkisini pekiştiren, geleneksel güç merkezlerine meydan okuyan ve Pekin'in yeni birçok kutuplu dünya düzeninin altyapısını inşa etme vizyonunu yansıtan dönüştürücü bir girişim olduğu savunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Hava Diplomasisi, Kuşak ve Yol Girişimi, Hava İpek Yolu, Çin-Arjantin İlişkileri, Jeopolitik Rekabet.

JEL Kodları: F51, F53, L93, O19.

Başvuru: 07.10.2025

Kabul: 01.06.2026

¹ Dr, Bağımsız Araştırmacı, ali_kiriktas_44@hotmail.com, Malatya, Türkiye, ORCID No: 0000-0003-4209-0094.

CHINA’S AIR DIPLOMACY: THE SHANGHAI-BUENOS AIRES ROUTE AND ITS GLOBAL IMPACTS²

Abstract

This article analyses the Shanghai-Buenos Aires flight launched by China Eastern Airlines as a concrete example of air diplomacy, a sophisticated tool of China's 21st-century foreign policy. Promoted as the world's longest direct commercial route, this air bridge is not only an aviation achievement but also a strategic move serving multi-layered geo-economic and geopolitical objectives. The article establishes the theoretical framework of air diplomacy, revealing how civil aviation functions as a foreign policy tool, a mechanism for supporting state image, and a stage for diplomatic actors. This framework is applied in the analysis of the Shanghai-Buenos Aires route, illuminating the route's central role within China's global Belt and Road Initiative and its sub-component, the Air Silk Road strategy. The case study reveals that the route not only deepens bilateral relations between China and Argentina but also aims to create a new Southern Link in the Southern Hemisphere and redraw global connectivity maps by using Auckland as a strategic hub. The study comprehensively examines the economic (trade, investment, tourism), symbolic (soft power, technological prowess) and geopolitical (power balances in Latin America, competition with the US, debt diplomacy debates) dimensions of this air diplomacy move. Ultimately, it argues that this air route connection is a transformative initiative that reinforces China's growing influence on the global stage, challenges traditional power centres, and reflects Beijing's vision of building the infrastructure for a new multipolar world order.

Keywords: Air Diplomacy, Belt and Road Initiative, Air Silk Road, China-Argentina Relations, Geopolitical Competition.

JEL Codes: F51, F53, L93, O19.

“Bu çalışma Araştırma ve Yayın Etiğine uygun olarak hazırlanmıştır.”

² The Extended English Summary is located the end of the Article

1. GİRİŞ

21.Yüzyıl uluslararası ilişkiler sahnesinde, devletler arası güç ve etki mücadelesi giderek daha incelikli ve çok boyutlu araçlarla yürütülmektedir. Bu bağlamda, China Eastern Airlines'ın Şanghay ile Buenos Aires arasında başlatacağı yeni uçuş hattı, ilk bakışta sadece bir havacılık rekoru gibi görünse de aslında modern jeo-politikanın ve devlet idaresinin karmaşık dinamiklerini yansıtan dönüm noktası niteliğinde bir olaydır. Dünyanın en uzun doğrudan ticari rotası olarak kayıtlara geçecek olan bu girişim (Neath, 2025), gezegenin iki zıt kutbunda yer alan şehirleri birbirine bağlayarak, tarih boyunca küresel güç yapılarını şekillendiren *mesafenin tiranlığını* aşmaya yönelik bilinçli bir çabayı temsil etmektedir (Zhang, 2025). Bu hava köprüsü, sadece kilometrelerce uzanan bir güzergâh değil, aynı zamanda Çin'in küresel vizyonunu, teknolojik kapasitesini ve stratejik hedeflerini somutlaştıran sembolik bir projedir.

Bu girişim, iki ülke arasındaki havacılık tarihinde yeni bir sayfa açmaktadır. Her ne kadar Aerolineas Argentinas geçmişte Asya'ya düzensiz ve dolaylı seferler düzenlemiş (AgentSky, t.y.) ve COVID-19 pandemisi sırasında Şanghay'a kritik kargo uçuşları gerçekleştirmiş olsa da (Laje, 2020), bu yeni rota, iki ulus arasında Çinli bir devlet havayolu tarafından başlatılan ve kontrol edilen ilk düzenli, tarifeli doğrudan yolcu hizmeti olma özelliğini taşımaktadır. Bu, ilişkinin dinamiklerini değiştiren ve Çin'i proaktif, ağ kurucu bir aktör olarak konumlandıran önemli bir adımdır.

Bu makalenin temel araştırma sorusu şudur; bu özel hava rotası, Çin'in hava diplomasisi olarak adlandırılabilir bir stratejisinin bir aracı olarak nasıl işlev görmektedir ve bu hamlenin gelişmekte olan küresel düzen üzerindeki daha geniş jeoekonomik ve jeopolitik yansımaları nelerdir? Bu soruşturma, rotanın operasyonel detaylarının ötesine geçerek, onu Çin'in büyük stratejisinin ayrılmaz bir parçası olarak konumlandırmayı ve uluslararası sistemdeki güç kaymalarına dair derinlemesine bir analiz sunmayı amaçlamaktadır.

Bu çalışma, Şanghay-Buenos Aires hava köprüsünün, Çin'in Hava İpek Yolu stratejisinin hesaplanmış bir tezahürü olduğunu iddia etmektedir. Bu strateji, birden fazla düzeyde faaliyet göstermektedir; yumuşak güç ve teknolojik yetkinlik yansıtmak için bir kamu diplomasisi aracı olarak faaliyet göstermiştir. Aynı zamanda, KYG yatırımlarını koruyup büyütme için bir jeoekonomik araç ve küresel bağlantıları yeniden şekillendirerek Çin'in Latin Amerika'daki etkisini artırıp ABD merkezli düzeni sarsan bir jeopolitik hamle olarak işlev görmektedir. Bu hava yolu, Pekin'in sadece mal ve sermaye akışını değil, aynı zamanda fikirlerin, insanların ve nihayetinde etkinin akışını da yönetme arzusunun altını çizmektedir.

Makalenin ilerleyen bölümlerinde, öncelikle hava diplomasisinin teorik ve kavramsal çerçevesi oluşturulacaktır. Ardından, bu çerçevenin ışığında, Şanghay-Buenos Aires rotası Çin'in büyük stratejisi ve Arjantin ile olan özel ilişkisi bağlamında ele alınacaktır. Detaylı bir vaka analizi ile rotanın stratejik tasarımı, ekonomik mantığı ve

sembolik değeri incelenecektir. Son olarak, bu girişimin küresel satranç tahtasındaki etkileri, özellikle Latin Amerika'daki güç dengeleri ve ABD ile olan stratejik rekabet üzerindeki yansımaları değerlendirilecektir. Bu yapı, okuyucuya sadece bir uçuş rotasının hikayesini değil, aynı zamanda 21. yüzyılda küresel gücün yeniden şekillendiği daha büyük bir anlatıyı sunmayı hedeflemektedir.

2. CHINA EASTERN AIRLINES'IN KURULUŞU, KURUMSAL TARİHÇESİ VE GELİŞİMİ

Çin'in modern sivil havacılık tarihi, askeri disiplin ile yönetilen ve mutlak bir devlet tekeli temsil eden Çin Sivil Havacılık İdaresi'nin (CAAC) katı kuralları altında başlamıştır. China Eastern Airlines'ın organik ve kurumsal kökleri, Soğuk Savaş dinamiklerinin şekillendirdiği bu dönemde, Ocak 1957'de Şanghay'da kurulan ilk sivil havacılık filosuna dayanmaktadır. Uzun yıllar boyunca devletin tekeli bir birimi olarak kısıtlı bir kapasite ile faaliyet gösteren bu yapı, 1970'lerin sonlarında Deng Xiaoping liderliğinde başlatılan ekonomik reformlar ve dışı açılma politikaları ile sürdürülemez hale gelmiştir. Özellikle 1970'lerin sonlarında yaşanan ve 25 yıllık kazasızlık rekorunu bozan bir dizi ölümlü havacılık kazası, operasyonların modernizasyonu, filosunun yenilenmesi ve Batı standartlarına entegrasyonu için radikal kararların alınmasını tetikleyen işlev görmüştür (China Eastern Airlines Co. Ltd., t.y.).

Çin hükümetinin sivil havacılık sektöründe yerleşme ve rekabeti teşvik etme yaklaşımı kapsamında, 1984 yılı tarihi bir dönüm noktası olmuştur. Bu tarihte CAAC'nin düzenleyici rolü ile operasyonel işlevleri birbirinden ayrılmış ve kurum, bir adet uluslararası taşıyıcı (Air China) ile dört farklı bölgesel havayoluna bölünmüştür. Şanghay merkezli olarak oluşturulan Doğu (Eastern) bölgesi işletmesi, bugünkü şirketin kurumsal örneğini teşkil etmiştir. Resmi olarak 25 Haziran 1988'de kurulan China Eastern Airlines, Çin'in sivil havacılık sektöründe piyasa yönelimli operasyonların ilk adımlarını atarak özerk bir ticari işletme hüviyeti kazanmıştır. Şirketin modern bir kurum olarak dönüşümdeki en önemli olaylardan biri, uluslararası sermaye piyasalarına entegrasyonu olmuştur. 1997 yılında China Eastern Airlines, New York, Hong Kong ve Şanghay borsalarında eşzamanlı olarak halka arz edilerek (IPO) bu üç büyük piyasada birden işlem gören ilk Çinli havayolu şirketi unvanını elde etmiştir. Halka arz süreci; şirkete filo yenileme, teknoloji yatırımları ve insan kaynakları gelişimi için iyi bir sermaye sağlarken, aynı zamanda devlet tekeliindeki şirketlerin şeffaflık, kurumsal yönetim ve uluslararası denetim standartlarına uyum sağlama kapasitesini ölçen ulusal bir *pilot proje* görevi görmüştür (China Eastern Airlines Co. Ltd., t.y.).

2000'li yılların başına gelindiğinde Çin devleti, iç pazardaki aşırı parçalanmışlığın oluşturduğu verimsizlik ve yıkıcı fiyat rekabetine karşı, havacılık sektörünü uluslararası rekabete dayanabilecek "ulusal şampiyonlar" (national champions) etrafında konsolide etme kararı almıştır (Zhang ve Round, 2008; Chen, 2024). 2002 yılında, Çin Sivil Havacılık İdaresi'nin (CAAC) doğrudan direktifiyle gerçekleştirilen yeniden yapılandırma kapsamında sektör Büyük Üçlü (Big Three) olarak bilinen büyük holdingler etrafında toplanmıştır (Shaw vd., 2009: 295-302; Wang vd., 2019).

Bu devlet güdümlü oligopolleşme sürecinde China Eastern Airlines; China Yunnan Airlines ve China Northwest Airlines (Çin Kuzeybatı Havayolları) şirketlerini bünyesine katarak operasyonel hacmini önemli ölçüde genişletmiştir. Sadece Doğu sahilinde değil, güneybatı ve kuzeybatı Çin'de de hakim bir ulusal taşıyıcı konumuna yükselmiştir. Akademik çalışmalar, bu birleşmelerin büyük havayolları için ölçek ekonomileri (economies of scale) yarattığını ve dış pazarlarda yabancı rakiplere karşı dayanıklılığı artırdığını ortaya koymaktadır (Shaw vd., 2009: 297-300; Zhang ve Round, 2008: 136-140).

Kurumsal inorganik büyüme stratejisinin en çarpıcı ve stratejik hamlelerinden biri ise 2009 yılında rakip Shanghai Airlines ile gerçekleştirilen yatay birleşme (horizontal merger) operasyonu olmuştur (DCFmodeling, t.y.). Çin'in finans ve ticaret başkenti olan Şanghay gibi kritik bir merkezde, kapasite fazlası ve rekabet yaratan iki firmanın birleşmesi, pazar dinamiklerini radikal bir şekilde değiştirmiştir. Araştırmacılar tarafından olay çalışması (event study) metodolojisi kullanılarak yapılan akademik analizler, bu birleşmenin sonuçlarına dair kritik bulgular sunmaktadır (Ho vd., 2021) :

- Birleşme, iç hatlarda şirket lehine önemli bir pazar gücü (market power) yaratmış, rekabetin azalması bilet fiyatlandırma esnekliğini artırmıştır.
- Dış hatlarda ise kaynakların birleştirilmesi ciddi bir operasyonel verimlilik artışı sağlamıştır.
- Birleşen şirket, Şanghay havalimanlarındaki pazar payını baskılasa da havalimanı işletmesine karşı beklenen *dengeleyici pazarlık gücünü* tam olarak elde edememiştir. Tam tersine havalimanı otoritesi birleşmenin getirdiği artı değerın bir kısmını kendi lehine çevirmiştir (Smith, t.y.).

Tablo 1: China Eastern Airlines'ın Kurumsal Gelişim Evreleri ve Endüstriyel Dönüşüm Süreci (1957-2011)

Kurumsal Gelişim Evresi	Yıl / Dönem	Temel Olay ve Stratejik Müdahale	Endüstriyel ve Ekonomik Sonuç
Ön Hazırlık ve Kuruluş	1957-1988	İlk filonun kuruluşu (1957) ve CAAC tekelinin bölgesel taşıyıcılara bölünerek CEA'nın kurulması (1988).	Merkezi otoritenin operasyonel sorumluluktan çekilmesi; pazar yönelimli ticari zihniyete geçiş.
Sermaye ve Küreselleşme	1997	New York, Hong Kong ve Şanghay borsalarında eşzamanlı halka arz (IPO).	Uluslararası sermayeye erişim, Batılı kurumsal yönetim ilkelerinin devlete ait yapılara adaptasyonu.
Konsolidasyon ve Büyüme	2002	Yunnan ve Northwest Havayollarının satın alınarak Büyük Üçlü yapısının tesisi.	İç pazarda yıkıcı rekabetin engellenmesi; ölçek ekonomisi ve ulusal şampiyon inşası.

Kurumsal Gelişim Evresi	Yıl / Dönem	Temel Olay ve Stratejik Müdahale	Endüstriyel ve Ekonomik Sonuç
Bölgesel Hegemonya	2009	Shanghai Airlines ile yatay birleşme (Horizontal Merger).	Şanghay havalimanı (megahub) üzerinde mutlak hakimiyet; iç pazarda fiyat gücü elde edilmesi.
Uluslararası Entegrasyon	2011	SkyTeam İttifakı'na tam üyelik.	Kod paylaşımı, ağ senkronizasyonu; 170'ten fazla ülkede bini aşkın noktaya doğrudan/dolaylı erişim.

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur
2011 yılında küresel SkyTeam İttifakı'na üye olmasıyla birlikte CEA, bağımsız ve yerel bir devlet şirketi profilinden sıyrılarak küresel havacılık tedarik zincirinin ve rotalarının ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir.

2.1. Çin Ekonomi-Politigi Çerçevesinde CEA: Devlet Kapitalizmi ve Stratejik İşlevler

China Eastern Airlines'ı, örneğin bir Amerikan (Delta, United) veya Avrupa (Lufthansa, British Airways) havayolu şirketinden ayıran en temel olgu, mülkiyet yapısının, operasyonel kararlarının ve kurumsal vizyonunun Çin Komünist Partisi (ÇKP) ve devletin makroekonomik/jeopolitik anlayışıyla doğal bir bütünlük arz etmesidir. Şirketin konumu, literatürde “Parti-Devlet Kapitalizmi” veya “İlerleyen Devlet” modelleri üzerinden açıklanmaktadır. Bu ekonomi-politik modelde, CEA gibi Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT- SOE), sadece kar maksimizasyonunu hedefleyen ticari varlıklar değil; devletin sanayi, teknoloji, dış politika ve toplumsal mühendislik hedeflerine hizmet eden birer etki aracıdır (Eaton, 2013: 70-80).

CEA'nın kontrolü, Devlet Konseyi'ne bağlı Devlete Ait Varlıkları Denetleme ve Yönetme Komisyonu (SASAC - State-owned Assets Supervision and Administration Commission) adlı devasa devlet otoritesinin altındadır. SASAC'ın temel misyonu, havacılık, enerji, telekomünikasyon ve savunma gibi ulusal güvenlik ile doğrudan ilişkili “stratejik sektörlerde” devletin “mutlak hakimiyetini” muhafaza etmektir. Nitekim, KİT'lerin karlarının ve temettülerinin devlete aktarılması politikaları doğrudan SASAC tarafından merkezi olarak planlanmaktadır (Walder, 2011: 25-32; Naughton, 2008; Leutert, 2018: 29-33).

Çin ekonomisinin 2000'lerde dışa açılmasıyla beraber “Karma Mülkiyet” (Mixed-Ownership) reformları gündeme gelmiş, CEA da uluslararası rekabetçiliğini artırmak amacıyla yabancı stratejik yatırımcılara kapı aralamıştır. Ancak bu süreçlerin ekonomi-politigi, devletin sınırlarının nerede başladığını net biçimde göstermektedir. Örneğin 2007 yılında Singapore Airlines'ın (SIA) ve çatı fonu Temasek'in CEA'dan %24 oranında stratejik hisse alma girişimi, hem iç rekabet dinamikleri (Air China'nın

karşı hamleleri) hem de “ulusal varlıkların yabancı kontrolüne geçmesi” endişesi taşıyan bürokratik dirençler nedeniyle siyasi olarak başarısızlığa uğramıştır. Daha sonraki yıllarda Delta Air Lines gibi şirketlerin (2015) küçük oranlı azınlık hisseleri (yaklaşık %3,5) edinmesine izin verilmişse de Çin Sivil Havacılık İdaresi (CAAC) mevzuatı uyarınca yabancıların veya Hong Kong/Makao/Tayvan ikametlilerin Çinli bir havayolu şirketinde çoğunluk kontrol hissesine sahip olması kesin bir şekilde yasaklanmıştır. Bu durum, Batılı ülkelerde sıklıkla Çin menşeli şirketlere karşı bir “güvenlik ikilemi” algısı yaratmakta; şirket ile parti-devlet arasındaki geçirgen sınırlar, uluslararası pazarlarda Çinli şirketlerin hamlelerinin ticari mi yoksa devlet destekli bir jeopolitik strateji mi olduğu şüphesini doğurmaktadır (Asia Society Policy Institute ve Rhodium Group, 2018; Naughton, 2008; Knowledge at Wharton Staff, 2008).

Parti-Devlet Kapitalizmi'nin işleyişini sağlayan en önemli mekanizmalardan biri yönetici elitlerin ÇKP Merkez Organizasyon Departmanı tarafından atanması ve şirket yöneticilerinin bürokrasi ile sürekli bir yer değiştirme (sirkülasyon) içinde olmasıdır. Çin havacılık endüstrisindeki KİT liderleri, akademik analizlere göre, şirket içindeki yönetim kademelerinden düzenleyici ve denetleyici kurumlara (CAAC) veya diğer bakanlıklara geçiş yapmaktadır. Örneğin, bir dönem China Eastern Airlines Parti Sekreteri olarak görev yapan Li Jun'un Çin Sivil Havacılık İdaresi (CAAC) başkan yardımcılığına atanması, düzenlenen ile düzenleyen arasındaki bürokratik geçişkenliğin en belirgin örneğidir. Benzer şekilde, şirket yöneticisi Luo Zhuping'in devlet destekli makro eğitimlerden geçirilip kurum içinde yükselmesi, teknokrat elitlerin parti vizyonu ile nasıl donatıldığını göstermektedir (Leutert, 2018). Bu yapı, CEA'nın kısa vadeli piyasa dalgalanmalarından ziyade, devletin uzun vadeli stratejik vizyonuna (örneğin Kuşak ve Yol yatırımlarına) tereddütsüz uyum sağlamasını garanti etmektedir (China Eastern Airlines Corporation Limited, 2006).

Çin'in ABD ve Avrupa ile girdiği jeoekonomik rekabetin en keskin cephelerinden biri yüksek teknoloji üretimidir. Havacılık sektöründe Boeing ve Airbus'ın kurduğu küresel ikili tekeli kırmak, Çin'in “Made in China 2025” ve “Çin Standartları 2035” gibi stratejilerinin zirve noktalarından biridir. Bu bağlamda, devlet destekli sivil uçak üreticisi COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) tarafından geliştirilen C919 dar gövdeli yolcu uçağının operasyonel arenaya çıkarılması görevi CEA'ya verilmiştir (China Eastern Airlines Corporation Limited, 2017; International Institute for Strategic Studies, 2022).

Aralık 2022'de, birim maliyeti yaklaşık 99 milyon dolar olarak açıklanan C919'un dünyadaki ilk teslimatı China Eastern Airlines'a yapılmış ve şirket projenin ilk müşterisi olmuştur (Tu ve Shen, 2022). CEA'nın burada üstlendiği rol salt yeni bir uçak alımı değildir; uçağın ticari seferlerde test edilmesi, mürettebat ve bakım-onarım standartlarının (MRO) uluslararası emniyet kurallarına uygun olarak geliştirilmesi ve böylece küresel pazarlara (özellikle ASEAN ülkelerine) pazarlanmadan önce bir ulusal laboratuvar işlevi görülmesidir (Beresnevičius, 2024). Bu hamle, Çin'in Batılı teknolojilere olan bağımlılığını azaltma (de-risking/de-coupling) ve çok kutuplu

(multipolar) dünya düzeninde bağımsız bir teknolojik tedarik zinciri kurma stratejisinin doğrudan havayolu üzerinden operasyonelleştirilmesidir (Our China Story, t.y.).

Çin'deki devlet kapitalizminin diğer bir boyutu, KİT'lerin devletin makro-sosyal ve politik hedeflerini doğrudan üstlenmesidir. CEA'nın yayınladığı Çevresel, Sosyal ve Yönetişim (ESG) ile Kurumsal Sosyal Sorumluluk raporları incelendiğinde, bu durum net bir şekilde görülmektedir. Örneğin, ÇKP'nin "yoksullukla mücadelede kesin zafer" kampanyası kapsamında, CEA doğrudan Yunnan eyaletindeki Cangyuan ve Shuangjiang ilçelerinin yoksulluktan kurtarılması için yüz milyonlarca yuanlık yatırım yapmış, eğitim tesisleri kurmuş ve sivil havacılık olanaklarını bu bölgelere seferber etmiştir (China Eastern Airlines Corporation Limited, 2024). Batılı bir şirket için gönüllülük esasına dayanan sosyal sorumluluk projeleri, CEA için devletin kalkınma hedeflerine uyum sağlamanın mecburi bir performans göstergesidir. Buna ek olarak, COVID-19 pandemisi ve Rusya-Ukrayna savaşı gibi dışsal şoklarda, şirketlerin kriz yönetimleri de devletin ekonomik yapısıyla bağlantılıdır. 2022'deki çifte kriz döneminde, yakıt fiyatlarındaki artışa karşı CEA'nın riskten korunma stratejilerinde yavaş kalması ciddi mali kayıplara yol açmış, rakipleri (örneğin SIA) karşısında operasyonel kapasitesi zedelenmiştir; ancak devlet bankalarının sağladığı devasa likidite destekleri ve KİT koruma şemsiyesi sayesinde iflas riski yaşamadan krizleri atlatabilmiştir. Bu durum, KİT'lerin pazar risklerine karşı esneklik sorununu ve aynı zamanda devlet güvencesiyle gelen finansal dayanıklılığını özetlemektedir (China Eastern Airlines Corporation Limited, 2017).

Tablo 2: Parti-Devlet Kapitalizminin Şirket Yapısı ve Stratejilerine Yansımaları

Analiz Boyutu	Parti-Devlet Kapitalizmi Etkisi / Müdahalesi	Şirket Üzerindeki Somut Yansıması
Mülkiyet ve Kontrol	SASAC üzerinden devlet merkezi mülkiyeti, yabancı çoğunluk hissesi yasağı.	Singapore Airlines ortaklığının engellenmesi, dış sermayenin kısıtlanması.
Yönetim ve İnsan Kaynağı	ÇKP Merkezi Organizasyon Departmanı tarafından elit atamaları.	Yöneticilerin CAAC ve diğer regülatör kurumlar arasında rotasyona tabi tutulması.
Endüstriyel Teknoloji Politikası	Batı teknolojisinden bağımsızlaşma (Derisking), Made in China 2025.	C919 yerli yolcu uçağının ilk ve en büyük test platformu / müşterisi olma görevi.
Makroekonomik Sosyal Hedefler	Kırsal yoksullukla mücadele ve altyapı geliştirme.	Yunnan eyaleti (Cangyuan/Shuangjiang) kalkınma projelerinin doğrudan finanse edilmesi.

Analiz Boyutu	Parti-Devlet Kapitalizmi Etkisi / Müdahalesi	Şirket Üzerindeki Somut Yansıması
Kriz Yönetimi ve Risk	Stratejik endüstrilerin iflasına izin verilmeyen sübvansiyon modeli.	2022 enerji krizinde başarısız hedging stratejisine rağmen devlet eliyle ayakta kalma.

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

2.2. China Eastern Airlines’ın Geçmişten Günümüze Uçuş Ağı Evrimi ve Çok Merkezli Hub Stratejisi

Havacılık endüstrisinde bir şirketin uçuş ağı, yalnızca karlı güzergahların toplamından ibaret değildir; aynı zamanda şirketin operasyonel modelinin, rekabet koşullarının ve ülkenin demografik/ekonomik dağılımının doğrudan yansımasıdır. China Eastern Airlines’ın ağ yapısı, 1990’lardaki basit, *noktadan noktaya* uçuş modelinden çıkarak, günümüzde devasa ölçekli, çok merkezli karmaşık bir merkez ve uçlar (hub-and-spoke) modeline dönüşmüştür. Bu topolojik evrimi tetikleyen temel faktörler; ulusal politikalar, LCC (düşük maliyetli havayolu) rekabeti ve Çin’in genişleyen Yüksek Hızlı Tren (HSR) ağı olmuştur (Eaton, 2013: 70-80).

CEA’nın uçuş ağının coğrafi kalbi, finansal ve lojistik bir megakent olan Şanghay’dır (Huang ve Wang, 2017). Şirket, operasyonlarını ağırlıklı olarak Şanghay Pudong (PVG) ve Şanghay Hongqiao (SHA) havalimanlarından oluşan bir “Çift Merkezli Hub” (Dual-Hub) mekanizması üzerine kurmuştur (Yang ve Liu, 2019; International Transport Forum, 2014). 2009’daki Shanghai Airlines birleşmesi sonrası Şanghay’daki uçuşların yarısından fazlasını baskılayan şirket, kargo kapasitesinin %90’ını ve geniş gövdeli uçaklarının %70’ini bu merkeze tahsis etmiştir. Bu yığılma, Şanghay’ı sadece iç hatlar için değil; Japonya, Güney Kore, Güneydoğu Asya, Avustralya ve Avrupa arasında entegre bir “mega transit koridoru” haline getirmiştir (Li vd., 2012; Logothetis ve Miyoshi, 2016; Martín ve Voltes-Dorta, 2011).

Devletin Şanghay’a yönelik vizyonu salt bir havalimanı işletmeciliğiyle sınırlı değildir. Çin’in küresel ticarete aksaklığını en aza indirme politikası kapsamında inşasına başlanan “Doğu Ulaşım Merkezi Uluslararası İş İşbirliği Bölgesi” (Shanghai Eastern Hub International Business Cooperation Zone) (Shanghai Municipal People’s Government, t.y.), havayolu operasyonlarını makro-ekonomik serbestleşme ile birleştiren önemli jeoekonomik bir proje olduğu söylenebilir (Zhou, 2025).

Tablo 3: Şanghay Uluslararası İşbirliği Bölgesi'nin Temel Politika Çerçevesi ve Operasyonel Etkileri

Şanghay Doğu Ulaşım Merkezi'nin Yenilikçi Politikaları	Ekonomik ve Operasyonel İşlevi
Giriş ve Vize Muafiyeti	Yabancı iş insanları ve personeller, vize almadan bölgeye girip 30 güne kadar ikamet edebilir, toplantı ve fuar gerçekleştirebilir.
Gümrük ve Mal Denetimi	Malların sınır ötesi ticareti, fuar teşhiri ve Ar-Ge testleri gümrük prosedürleri asgariye indirilerek vergisiz veya düşük vergiyle sağlanır.
Altyapı Entegrasyonu	Şanghay Pudong Havalimanı (PVG) ve Şanghay Doğu Tren İstasyonu (HSR) arasında kusursuz bir mobilite sistemi kurulur.

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu bölge, Geleneksel Serbest Ticaret Bölgelerinden (FTZ) farklı olarak; büyük çok uluslu şirketlerin yanı sıra, kısa süreli iş seyahatleri, sınır ötesi dijital ticaret ve lojistik operatörleri için uluslararası bir açık alan işlevi görecektir. CEA'nın Şanghay merkezli uçuş ağı, uluslararası olarak ekonomik merkeze insan ve sermaye taşıma görevini üstlenmiştir (Zhou, 2025).

Şanghay megahub'ının yarattığı kapasite fazlalığını hafifletmek ve ülkenin farklı coğrafi sınırlarına hitap etmek üzere CEA, bölgesel merkezler inşasına ağırlık vermiştir (China Eastern Airlines Corporation Limited, 2017).

1. Pekin (Daxing- PKX): Başkent Pekin, tarihsel olarak Air China'nın (Büyük Üçlü'nün bir diğer üyesi) kalesi konumundadır. Ancak CEA, Pekin Daxing Uluslararası Havalimanı'nın açılmasıyla birlikte burayı bir "gizli merkez" (hidden hub) olarak konumlandırmış ve siyasi/bürokratik merkeze erişim kapasitesini artırmıştır (China Eastern Airlines Corporation Limited, 2017; Panyaarvudh, 2018).
2. Kunming (KMG): Çin'in güneybatısındaki Yunnan eyaletinde yer alan Kunming, coğrafi yakınlığı nedeniyle doğrudan ASEAN ülkelerine (Güneydoğu Asya) ve Güney Asya pazarlarına açılan kritik bir sınır hub'ı olarak işlev görmektedir (Li, 2021).

3. Xi'an (XIY): İpek Yolu'nun tarihi başlangıcı olan bu bölge, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Asya-Avrupa karasal köprüsünün havayolu düğümü (node) olarak yeniden oluşturulmuştur (Li, 2021).

Rekabet ve İş Modellerinin Etkisi: Uçuş ağının evriminde bir diğer belirleyici faktör, iç pazar dinamikleridir. Spring Airlines gibi Düşük Maliyetli Taşıyıcılar (LCC), genellikle CEA gibi devlet destekli Tam Hizmet Taşıyıcıları'nın (FSNC) yoğun olduğu karlı ana güzergahlardan kaçınarak, daha ucuz ve az frekanslı ikincil havalimanlarına odaklanan bir “yavru köpek stratejisi” (puppy dog strategy) izlemişlerdir. Bu “rekabetten kaçınma” eğilimi, CEA'nın Şanghay-Pekin, Şanghay-Guangzhou gibi dev rotalarda fiyat marjlarını yüksek tutmasına olanak tanımıştır. Bununla birlikte, Çin genelinde 700 km ile 1100 km arasındaki mesafelerde büyük bir gelişme gösteren Yüksek Hızlı Tren (HSR) ağı, havayollarına yönelik ciddi bir tehdit oluşturmuş; bu durum CEA'nın kısa mesafe iç hatlardan ziyade uzun mesafeli dış hatlara ve HSR'nin henüz ulaşmadığı uzak bölgesel şehirlere odaklanmasını zorunlu kılmıştır (Yang vd., 2018: 235-242).

2. HAVA DİPLOMASİSİNİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Hava diplomasisi, bir devletin dış politika hedeflerini desteklemek amacıyla sivil ve askeri hava varlıklarını stratejik olarak kullanması olarak tanımlanabilir. Bu kavram, salt askeri stratejiden ayrışır. Askeri strateji, genellikle Michael Howard'ın organize zorlama olarak tanımladığı, gücün ve zorun mantığına dayanırken, hava diplomasisi etkinin mantığına odaklanır (de Lespinois, 2012). Yani, temel amaç askeri bir zafer kazanmak değil, karşı tarafın karar alma süreçlerini müzakere ve diplomatik çözümler lehine etkilemektir. Bu nedenle hava diplomasisi, uluslararası ilişkiler spektrumunda barış ile savaş arasındaki gri alanda önemli bir rol oynar; askeri araçlar diplomatik bir süreçte kullanılabilirken, diplomasi de askeri bir bağlamda devreye girebilir (de Lespinois vd., 2023).

Hava diplomasisinin uygulanışı, geniş bir yelpazede, işbirlikçi ve zorlayıcı eylemler olarak iki ana kategoriye ayrılabilir. İşbirlikçi diplomasi, devletler arasında pozitif ilişkiler kurmayı ve ortak çıkarları desteklemeyi hedefler. Bunun tarihsel örnekleri arasında 1948-49 Berlin Hava Köprüsü gibi büyük ölçekli insani yardım operasyonları, uluslararası hava gösterilerine katılım, yabancı devlet adamlarının taşınması ve ekonomik ile kültürel bağları güçlendirmek amacıyla yeni sivil hava yollarının açılması yer alır (de Lespinois, 2012). Bu tür eylemler, bir devletin yumuşak gücünü ve uluslararası toplumun sorumlu bir üyesi olarak imajını pekiştirir. Spektrumun diğer ucunda ise zorlayıcı diplomasi bulunur. Bu, bir devletin tutumunu değiştirmesi için sınırlı ve hedefli hava gücü kullanma tehdidini veya fiili kullanımını içerir. Buradaki amaç, topyekün bir savaşa girmeden, belirli politika değişikliklerini dayatmaktır. NATO'nun 1995'teki Bosna'daki *Kararlı Güç (Deliberate Force)* veya 1999'daki Kosova'daki *Müttefik Güç (Allied Force)* operasyonları, hava gücünün hem diplomatik hem de askeri amaçlara hizmet ettiği zorlayıcı diplomasi örnekleridir (Lowther, 2010). Benzer şekilde, belirli bölgelerde uçuşa yasak bölgeler ilan etmek de bu kategoriye girer (de Lespinois vd., 2023). Şanghay-Buenos Aires hattı,

ekonomik çıkarların ötesinde, iki ülke arasındaki siyasi ve kültürel ilişkileri güçlendirmeyi amaçlayan, iş birliği ve kamu diplomasisi ağırlıklı bir stratejiyi yansıtmaktadır. Sivil havacılığın devlet idaresindeki rolünü daha derinlemesine anlamak için Michał Kobierecki tarafından geliştirilen üçlü çerçeve, analitik bir temel sunmaktadır (Kobierecki, 2021, s. 295-301). Bu çerçeve, hava diplomasisini üç ana boyutta inceler:

1. *Dış Politika Aracı Olarak Havacılık:* Bu boyut, devletlerin havacılığı doğrudan diplomatik hedefler için kullanmasını içerir. İki ülke arasında hava hizmetleri ve uçuşa elverişlilik standartları üzerine yapılan ikili anlaşmaların müzakeresi bu kategoriye girer. Örneğin, Çin ve Arjantin Sivil Havacılık İdareleri arasında imzalanan mutabakat zaptı, havacılık güvenliği ve karşılıklı tanıma konularında iş birliğini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır (Agreement Concerning the Airworthiness Certification, 1989). Ayrıca, devletler, iş birliğini teşvik etmek için yeni hava bağlantıları kurabilir veya memnuniyetsizliklerini göstermek için mevcut bağlantıları askıya alabilirler. Bu, havacılığın diplomatik bir sinyal mekanizması olarak kullanılmasıdır (Kobierecki, 2021).
2. *Devlet İmajını Destekleme Aracı Olarak Havacılık:* Bu boyut, yumuşak güç ve ulus markalaşması ile yakından ilgilidir. Ulusal havayolu şirketleri, taşıdıkları bayrak renkleri, hizmet standartları ve küresel ağları ile adeta *uçan elçilikler* gibi hareket ederler. Dünyanın en uzun rotası gibi dönüm noktası niteliğindeki uçuşlar, bir ülkenin teknolojik ilerlemesini, küresel erişimini ve hırsını sergileyen güçlü halkla ilişkiler etkinlikleridir. Bu tür sembolik eylemler, uluslararası kamuoyunda olumlu bir algı yaratmayı ve devletin prestijini artırmayı hedefler (Kobierecki, 2021).
3. *Diplomatik Aktörler Olarak Havacılık Özneleri:* Bu boyut, China Eastern gibi havayolu şirketleri veya Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) gibi uluslararası kuruluşların, uluslararası havacılık rejimini şekillendiren ve diplomatik süreçlere katılan devlet dışı veya yarı-devlet aktörler olarak rollerini kabul eder (Kobierecki, 2021).

Şanghay-Buenos Aires rotasının kurulması, basit bir ticari kararın çok ötesinde, sofistike bir kamu diplomasisi eylemidir. Bu hamlenin arkasındaki mantık, Kobierecki'nin çerçevesinin ilk iki boyutunu birleştiren bilinçli bir stratejiyi ortaya koymaktadır. Akademik literatür, sembolik hava bağlantılarının ve *yüksek profilli bayrak gösterme* uçuşlarının kamu diplomasisinin temel araçları olduğunu açıkça belirtmektedir (Lowther, 2010). Bu rota, kasıtlı olarak dünyanın en uzun doğrudan uçuşu olarak markalaştırılmış ve pazarlanmıştır (Neath, 2025). Bu stratejik markalaşma, girişimi salt bir ulaşım hizmeti olmaktan çıkarıp küresel bir anlatı oluşturma alanına taşır. Bu, Çin'in yetenek ve hırsının somut bir göstergesidir; askeri veya finansal güçten daha az çatışmacı ve evrensel olarak daha çekici olan sivil bir varlık aracılığıyla elde edilen bir yumuşak güç projeksiyonudur. Esasen bu, 35.000

fıtte yapılan bir ulus markalaşmasıdır. Bu rota, Çin'in teknolojik olarak gelişmiş, küresel olarak bağlantılı ve işbirlikçi bir büyük güç olduğuna dair özenle hazırlanmış bir imajı dünyaya yansıtır.

3.ÇİN'İN KÜRESEL STRATEJİSİ VE ARJANTİN'İN ROLÜ

Hava İpek Yolu'nun başlangıcı konusunda literatürde iki farklı tarih öne çıkmaktadır. İlk yaklaşım, girişimin fiili ve ticari başlangıcını 2014 yılına dayandırmaktadır. Bu tarihte Çin'in Henan Sivil Havacılık Geliştirme ve Yatırım Grubu (HNCA), Lüksemburg merkezli kargo havayolu şirketi Cargolux'ün yüzde 35 hissesi satın alınmış ve Zhengzhou-Lüksemburg hattı kurulmuştur. Böylece girişimin pratik temelleri atılmıştır. İkinci yaklaşım ise resmi ve politik başlangıcı 2017 yılı olarak kabul edilmektedir. Bu tarihte Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, “Hava İpek Yolu” kavramını ilk kez açık biçimde dile getirmiştir. 2017'den itibaren girişim, Kuşak ve Yol Girişimi'nin (KYG) bir parçası olarak resmî belgelerde, uluslararası anlaşmalarda ve Çin Sivil Havacılık İdaresi (CAAC) gibi kurumların raporlarında yer almaya başlamıştır. Bu iki tarih arasındaki fark, ticari pragmatizm ile devlet politikası arasındaki ayrımı göstermek açısından önemlidir (Rabe ve Kostka, 2022; Yang vd., 2018).

Hava İpek Yolu yalnızca tek bir Çinli havayolu şirketine dayanmamaktadır. Aksine, girişimin ilk ve en kritik aktörlerinden biri bir Avrupa şirkettir. Lüksemburg merkezli Cargolux, Zhengzhou ile Lüksemburg'u “çift merkezli” bir sistem içinde birbirine bağlayarak ağın temelini oluşturmuştur (Baxter, 2019). Bunun yanında Hainan Airlines, China Southern, Air China ve bazı bölgesel havayolları da farklı hatlarda aktif rol oynamaktadır. China Eastern Airlines özellikle Latin Amerika ve Orta Doğu uzantılarında önemli bir aktör olsa da tek başına belirleyici değildir. Ayrıca Çin'in sivil havacılık anlaşmaları yaptığı ülkelerin ulusal havayolları da bu ağına parçası haline gelmektedir.

Bugün Hava İpek Yolu ağı 24 ülkede 100'den fazla şehri kapsamaktadır. Zhengzhou-Lüksemburg hattı girişimin merkez koridorunu oluşturur. Bunun yanında “beşinci trafik hakkı” uygulamaları sayesinde uçuşlar yalnızca iki nokta arasında kalmamakta, Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika'yı tek bir hat üzerinde birbirine bağlayabilmektedir. Çin'in güney ve batı eyaletlerinden ASEAN ülkelerine uzanan yeni yolcu ve kargo hatları da dikkat çekmektedir. Latin Amerika boyutunda ise Şanghay-Auckland-Buenos Aires gibi ultra uzun mesafeli uçuşlar, girişimin Çin'in geleneksel etki alanlarının ötesine taşındığını göstermektedir (Lin ve Ai, 2020).

Stratejik açıdan Hava İpek Yolu, Kuşak ve Yol Girişimi'nin kara, deniz ve dijital boyutlarını tamamlayan dördüncü bir ayak olarak değerlendirilmektedir. Kara ve deniz yollarının karşılaştığı coğrafi ya da jeopolitik sınırlamalara karşı daha hızlı ve esnek bir alternatif sunmaktadır. Ayrıca Çin'in denize kıyısı olmayan iç eyaletlerini küresel lojistik merkezlerine dönüştürerek kalkınmayı sahil bölgelerinden iç kesimlere kaydırma stratejisine katkı sağlamaktadır. Bunun yanında yüksek katma değerli ve zaman duyarlı ürünlerin (elektronik, otomotiv parçaları, medikal ürünler ve

e-ticaret gönderileri gibi) taşınmasında önemli bir rol oynamaktadır (Wang ve Tomaney, 2019). Son olarak, sürdürülebilir havacılık yakıtı gibi uygulamalar üzerinden Çin'in "Yeşil İpek Yolu" ve çevre diplomasisi söylemini destekleyen bir araç olarak da kullanılmaktadır.

Çin'in dış politikasının evrimi, 2000'lerin başındaki *Dışa Açılma (Go Out)* politikasından, Başkan Xi Jinping liderliğinde geliştirilen kapsamlı büyük strateji olan Kuşak ve Yol Girişimi'ne (KYG) doğru istikrarlı bir ilerleme göstermiştir (Ma, 2020, s. 99-112; Kauppila ve Kopra, 2022). KYG, Çin'in *büyük ülke diplomasisi* stratejisinin merkezinde yer alır ve Pekin'in artan ekonomik gücüyle orantılı olarak küresel meselelerde daha büyük bir liderlik rolü üstlenmesini sağlamak üzere tasarlanmış bir çerçevedir (Freymann, 2020: 100-112; Maçães, 2020). Bu girişim, eski İpek Yolu'na atıfta bulunarak, Çin'i Avrasya, Afrika ve Latin Amerika'ya bağlayan devasa bir altyapı, ticaret ve yatırım ağı kurmayı hedefler (Garlick, 2024).

Bu büyük stratejinin hayati bir bileşeni olan *Hava İpek Yolu*, KYG'nin havacılık boyutunu oluşturur. Temel hedefleri arasında Çin'in küresel hava ağını genişletmek, ortak ülkelerle avantajlı ikili hava taşımacılığı anlaşmaları imzalamak (Çin, bugüne kadar 104 KYG ortağıyla bu tür anlaşmalar imzalamıştır) ve bu ülkelerde sivil havacılık altyapısının inşasına yatırım yapmak bulunmaktadır (Zhang, 2025). *Hava İpek Yolu*, KYG'nin kara ve deniz yollarını tamamlayarak, yüksek değerli malların, personelin ve sermayenin hızlı hareketini sağlayan üç boyutlu bir bağlantı koridoru yaratır.

Arjantin, Çin'in bu büyük stratejisi içinde kilit bir konuma sahiptir. Bu stratejik önem, birkaç temel faktörden kaynaklanmaktadır:

- *Kaynak ve Pazar Bağlantısı:* Arjantin, Çin'in kaynak güvenliği stratejisinin temel taşlarından biridir. Ülke, soya fasulyesi ve sığır eti gibi tarımsal emtiaların kritik bir tedarikçisidir. Daha da önemlisi, Arjantin, Çin'in elektrikli araç ve yenilenebilir enerji sektörlerindeki hakimiyeti için vazgeçilmez olan lityumun dünya rezervlerinin önemli bir kısmını barındıran lityum üçgeninin bir parçasıdır (Fundación Andrés Bello, 2025). İkili ticaret hacmi, 2001'de 2.3 milyar dolardan bugün 26 milyar doların üzerine çıkarak, Çin'i Arjantin'in en önemli ticaret ortaklarından biri haline getirmiştir (Johnston, 2025).
- *Jeopolitik Çıpa:* Büyük bir Güney Amerika ekonomisi ve G20 üyesi olan Arjantin, Çin'e, Amerika Birleşik Devletleri ile yoğun stratejik rekabetin yaşandığı bir bölgede hayati bir siyasi ve ekonomik dayanak noktası sunmaktadır (Jütten, 2025). Bu ilişki, Pekin'in Batı Yarımküresi'ndeki etkisini artırması ve ABD'nin geleneksel etki alanına meydan okuması için bir platform görevi görür.

Bu stratejik ortaklığın resmi bir zemine oturtulması, Arjantin'in Şubat 2022'de KYG'ye resmen katılmasıyla gerçekleşmiştir (Berman-Schneider, 2025). Bu katılım,

Arjantin için ulaşım, enerji ve iletişim gibi stratejik sektörlerde 23 milyar doların üzerinde Çin finansmanı ve yatırım taahhüdünün kapısını aralamıştır (Koop, 2022). Bu yatırımlar, Arjantin'in altyapısını modernize etmeyi ve ekonomik kalkınmasını desteklemeyi amaçlarken, aynı zamanda Çin'in bölgedeki varlığını ve etkisini de derinleştirmektedir.

Aşağıdaki tablo, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Arjantin'de üstlendiği bazı önemli projeleri özetlemektedir.

Tablo 4: Arjantin'deki Başlıca Çin Kuşak ve Yol Girişimi Projeleri

Proje Adı	Sektör	Açıklanan Yatırım Değeri (USD)	Durum
Ganfeng Lithium ve Tibet Summit Resources Yatırımları Salta ve Jujuy bölgelerindeki devasa lityum çıkarma havuzları	Madencilik	1.5 Milyar Dolar	Faaliyette/İnşa halinde
Neuquén Derin Uzay İstasyonu (Espacio Lejano)	Uzay İstasyonu. Stratejik ve askeri/sivil çift kullanımlı uzay altyapısı	50 Milyon Dolar	Faaliyette.
Belgrano Cargas Demiryolu Modernizasyonu	Ulaşım	4.7 Milyar Dolar	Devam ediyor.
Cauchari Güneş Parkı	Yenilenebilir Enerji	390 Milyon Dolar	Faaliyette.
Zijin Mining Lityum Tesisi (Catamarca)	Madencilik	380 Milyon Dolar	Yatırım açıklandı.

Kaynak: (Koop, 2022). Not: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu projeler, Çin'in Arjantin'in ekonomik altyapısının temel direklerine ne kadar derinden entegre olduğunu göstermektedir. Ancak bu yatırımlar tek başına yeterli değildir. Şanghay-Buenos Aires uçuşu, bu bağlamda bir lüks değil, stratejik bir zorunluluktur. Bu rota, Çin'in Arjantin'deki mevcut KYG portföyünün *altyapısal*

zirve taşı olarak görülebilir. Pekin, Arjantin’de demiryolları, barajlar ve enerji şebekeleri gibi bağlantının donanımını zaten milyarlarca dolarlık yatırımla inşa etmiştir (Koop, 2022). Hava İpek Yolu, bu uçuşla birlikte somut bir nitelik kazanmakta; altyapıyı en verimli şekilde kullanacak yöneticiler, mühendisler, yetkililer, sermaye ve yüksek katma değerli ürünler için hızlı ve etkili bir ağ oluşturmaktadır. Bu, yerdeki devasa donanım yatırımlarını yönetmek ve getirisini en üst düzeye çıkarmak için gereken kritik altyapıdır (Morris, 2021: 2-5). Bu hava bağlantısı olmadan, ortaklık yavaş ve parçalı kalır. Onunla birlikte ise entegrasyon, modern küresel iş dünyasının ve diplomasinin hızında işleyen üç boyutlu bir yapıya kavuşur. Bu rota, dağınık yer seviyesi yatırımlarını, uyumlu, çok modlu ve tam entegre bir stratejik ortaklığa dönüştürür.

4.VAKA ANALİZİ: ŞANGHAY-BUENOS AIRES HAVA KÖPRÜSÜ

4.1. China Eastern Airlines’in Stratejik Rotalarının Analizi ve Tüm Rotalar İçindeki Yeri

China Eastern Airlines, SkyTeam ittifakının da sağladığı imkanlarla günümüzde 170’ten fazla ülkede yaklaşık 1000’den fazla noktaya erişim imkânı sunmaktadır. Ancak bu 1000 noktanın tamamı aynı önceliğe sahip değildir. CEA için bir rotanın stratejik olarak nitelendirilmesi, o rotanın salt ticari kar (CASK/RASK metrikleri) sağlamasından ziyade; Çin’in hammadde tedarik güvenliğine, “Güney Küre” nüfuz inşasına ve BRICS+ diploması vizyonuna ne ölçüde katkı sağladığı ile ölçülmektedir (Eaton, 2013: 74-78; Li, 2025). Mevcut veriler ve son dönemdeki ağ değişiklikleri (özellikle Covid-19 sonrası toparlanma süreci), CEA’nın rota planlamasında geleneksel pazarlardan (Kuzey Amerika) gelişmekte olan yeni ağırlık merkezlerine doğru radikal bir jeoekonomik kırılma yaşandığını göstermektedir.

Orta Doğu Pisti; Enerji Diplomasisi ve Vizyon 2030 Entegrasyonu: Son yıllarda Çin dış politikasının en görünür değişimlerinden biri, Orta Doğu ile olan ilişkilerin derinleşmesidir. Çin’in Suudi Arabistan ve İran arasındaki diplomatik arabuluculuğu, artan enerji ithalatı gereksinimi ve Suudi Arabistan’ın petrol dışı gelirlerini artırmayı amaçlayan “Vizyon 2030” stratejisi; iki coğrafyayı birbirine derinden bağlamıştır. Havacılık sektörü bu entegrasyonun fiziki yansıma alanıdır (Chen ve Zreik, 2025).

Verilere göre, pandemi öncesi 2019 kapasiteleri ile 2025 yılı kıyaslandığında CEA, Orta Doğu pazarına yönelik koltuk kapasitesini bir oranda yani %155 artırmıştır. Bu kapsamda Şanghay’dan Riyad’a ve Abu Dabi’ye (BAE) yeni doğrudan seferler başlatılmış ve frekans yoğunlukları haftada altı uçuşa kadar çıkarılmıştır. Çin havayollarının Orta Doğu’daki varlık göstermesi, yalnızca Çinli turistlerin ve iş insanların ulaşımını kolaylaştırmakla kalmamış; aynı zamanda tarihsel olarak Körfez şirketlerinin (Emirates, Qatar) domine ettiği transit rotalarda Çin şirketlerinin bizzat söz sahibi olması anlamına gelmiştir (OAG, t.y.; Wu, 2024).

Latin Amerika ve Güney Küre: Rekortmen Uçuşlar ve Hava İpek Yolu: Çin’in ABD liderliğindeki Batı düzenine (LIO) karşı alternatif pazarlar arayışının bir diğer somut

yansıması Latin Amerika ve Karayipler coğrafyasıdır. CEA’nın bu bölgedeki stratejik rotaları, özellikle hammadde/tarım ürünleri tedariği ve BRICS+ diplomasi çerçevesi üzerinden şekillenmektedir.

Bu bağlamdaki en tarihi adım, Aralık 2025’te faaliyete geçmesi planlanan Şanghay (PVG)- Auckland (Yeni Zelanda)- Buenos Aires (Arjantin) rotasıdır (Tourism Plus Shanghai, 2025; Visas ve Immigration Team, 2025; Wang, 2025).

- Yaklaşık 19.700 kilometrelik mesafesiyle ve Boeing 777-300ER tipi uçaklarla icra edilecek bu güzergâh, dünyanın en uzun tek aktarmalı ticari uçuşu rekorunu kıracaktır (Tourism Plus Shanghai, 2025; Visas ve Immigration Team, 2025; Wang, 2025; Miller, 2025).
- Bu uçuş sadece ticari değildir; Arjantin’in yakın zamanda BRICS+ çerçevesine dahil olması, Çin’in büyük elektrikli araç (EV) ve batarya endüstrisi için ihtiyaç duyulan lityum kaynaklarına doğrudan erişimi ve soya fasulyesi ticaretinin kolaylaştırılması açısından stratejik bir lojistik koridordur (Latin American and Caribbean Economic System [SELA], 2024).
- Aynı zamanda, Rusya üzerinden uçuş yasakları ve Trans-Pasifik pazarındaki kısıtlamalar nedeniyle Asya’yı Latin Amerika’ya bağlayan güvenilir bir “Güney Geçidi” oluşturulması hedeflenmektedir. Şirket yöneticilerinin ifadeleriyle bu hat, Asya-Pasifik ile Güney Amerika arasındaki “Hava İpek Yolu” inşasının kilit bir unsurudur (Tu ve Chu, 2025).

Benzer şekilde, Şili’ye yönelik kargo operasyonları, şirketin “tarımsal diplomasi” ayağını temsil etmektedir. 2013 yılında Şili’den Çin’e taze kiraz ve yaban mersini getirmek üzere sadece 2 kiralık uçakla başlatılan operasyonlar; 2024 yılı itibarıyla CEA’nın kendi Boeing 777 kargo uçaklarıyla gerçekleştirdiği ve sayısı yıllık 100’ü aşan “meyve charter uçuşlarına” dönüşmüştür (Wang, 2024). Şili’nin tarım ihracatının %30’unu Çin’in çekmesi, 19.300 kilometrelik bu “Hava İpek Yolunun” lojistik kapasitesi sayesinde mümkün olmuştur.

Tablo 5: Küresel Havacılık Rotalarında Jeoekonomik Dönüşüm ve Stratejik Eksen Kayması (2019-2025)

Rota Bölgesi	Kapasite / Durum (2019-2025 Arası)	Stratejik İşlevi ve Jeoekonomik Anlamı
Kuzey Amerika	Kapasitede %75 Daralma	Jeopolitik gerilimler, ikili trafik hakları kısıtlamaları ve ticari ayrışma.

Rota Bölgesi	Kapasite / Durum (2019-2025 Arası)	Stratejik İşlevi ve Jeoekonomik Anlamı
Orta Doğu (Körfez)	Kapasitede %155 Artış	Suudi Vizyon 2030 uyumu, enerji diplomasisi, Kuşak ve Yol finansman koridoru.
Avrupa	Kapasitede %77 Artış	KYG kapsamında Doğu Avrupa ve Akdeniz ülkeleri (Budapeşte, İstanbul) bağlantıları.
Güney Amerika (Arjantin/Şili)	Dünyanın en uzun uçuşu (Şanghay-Buenos Aires) ve yoğun kiraz charter rotaları.	BRICS+ entegrasyonu, Lityum tedariki, Çin diasporası ve gıda güvenliğinin sağlanması.

Kaynakça: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablodan açıkça görüldüğü üzere, geleneksel prestij pazarı olan Kuzey Amerika’da yaşanan %75’lik kapasite çöküşü karşısında; Orta Doğu, Avrupa ve Güney Küre eksenli operasyonların büyük oranlarda büyümesi, Çin’in makro düzeydeki ticaret yönetimlerinin uçuş rotalarını birebir şekillendirdiğini göstermektedir.

4.2. Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Öncesi ve Sonrası Uçuş Ağı Karşılaştırması

Eylül ve Ekim 2013 tarihlerinde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” (Kısaca Kuşak ve Yol Girişimi- KYG), modern tarihin en devasa altyapı, ticaret ve dış politika çerçevelerinden biridir. Avrasya karasını ve deniz yollarını Çin eksenli olarak birbirine bağlamayı amaçlayan bu inisiyatif, zamanla sadece kara ve deniz yollarını değil, sivil havacılığı da kapsayacak şekilde genişletilmiş ve “Hava İpek Yolu” (Air Silk Road- Kongzhong Sichou Zhi Lu) konseptini doğurmuştur. China Eastern Airlines’ın uçuş topolojisi, KYG öncesi dönem ile KYG sonrası dönem arasında bir uçurum derecesinde fark barındırmaktadır (Rabe ve Kostka, 2022; Miltersen, 2020; U.S. Congress, Senate Committee on Foreign Relations, 2018; U.S.-China Economic and Security Review Commission, 2018).

KYG Öncesi Dönem (2013 Öncesi): Sınırlı Menzil ve Geleneksel Pazarlar: 2013 öncesi dönemde (1990’lar- 2012), Çin havacılık pazarı muazzam bir büyüme trendi yakalamış olsa da bu büyüme oldukça asimetrik ve orantısız olmuştur. Gelişimin büyük bölümü, korumacı devlet politikaları sayesinde iç pazarın devasa hacminden kaynaklanmıştır (Wang vd., 2019).

- *Uluslararası Zayıflık:* Çinli taşıyıcılar, Amerikalı veya Avrupalı rakipleri (örneğin United, Delta, Lufthansa) karşısında uluslararası arenada son derece sınırlı bir pazar gücüne sahipti. 2008-2013 arasında, iç hat koltuk kapasitesi hızla 600 milyonlara tırmanırken, uluslararası kapasite oldukça dar bir çerçevede kalmıştır (Wang vd., 2019).
- *Ağ Topolojisi ve Coğrafi Daralma:* CEA'nın da dahil olduğu Çin havayollarının dış uçuşları, jeopolitik kurgudan ziyade doğal coğrafi yakınlık prensibine göre kümelenmiştir. Dış uçuşlar çoğu zaman Doğu Asya (Japonya, Güney Kore) ve Güneydoğu Asya (ASEAN ülkeleri) ile geleneksel prestij rotası olan Kuzey Amerika/Batı Avrupa ekseninde yoğunlaşmıştır (Wang vd., 2019).
- *Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika Bağlantısızlığı:* Günümüzde KYG'nin temellini oluşturan Orta Asya, Afrika ve Orta Doğu rotaları Çin havayolları için büyük bir boşluk olmuştur. Bu bölgelere olan uçuşların bağlantısallığı ve hub rolü, büyük ölçüde Yabancı Körfez taşıyıcılarının tekelineydi. Demiryolu ve liman altyapısı görece güçlense de Batı ve Çin coğrafyasının iç kesimleri uluslararası dünyaya havayoluyla bağlanması ihmal edilmiştir (Yang ve Liu, 2019).

4.3. KYG Sonrası Dönem (2013- Günümüz): Hava İpek Yolu Paradigması

2013 yılında KYG'nin ilanından kısa bir süre sonra, Çin'in ulusal ekonomik planlama ajanslarından yerel yönetimlere kadar her kademesi bu girişime entegre olmak için projeler üretmeye başlamıştır (Cai, 2017). 2014-2015 yıllarında, başlangıçta Henan eyaleti yetkilileri tarafından tasarlanan Zhengzhou-Lüksemburg hava kargo koridoru fikri, 2017 yılında Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından resmen onanmış ve "Hava İpek Yolu" ulusal bir stratejik marka haline gelmiştir (Rabe ve Kostka, 2022). Bir KİT olarak China Eastern Airlines, bu tarihten itibaren ticari bir taşıyıcı olmaktan çıkıp KYG'nin diplomatik, lojistik ve kültürel köprülerini kuran ana enstrümanlardan biri olarak görevlendirilmiştir.

KYG vizyonunun uçuş ağına yansıyan büyük etkileri şunlardır:

1. Kuşak ve Yol Kapsamındaki Rotalarda Ekspansiyel Genişleme KYG'nin ivmesiyle CEA, geleneksel Kuzey Amerika/Batı Avrupa ekseninden çıkarak çok geniş bir coğrafyaya direkt uçuşlar başlatmıştır. Girişimin duyurulmasından sadece birkaç yıl sonra (2018 sonu itibarıyla), şirket KYG güzergahındaki 21 ülkede 45 farklı şehre toplam 131 yeni rota açmış ve bu özel rotalarda yılda 38.000 uçuş hacmine ulaşmıştır. Ulaşım kapasitesi yalnızca 2017 yılında 2015'e kıyasla %33 artış göstermiştir. 2025 yılı Eylül ayı sonu verilerine göre ise, CEA'nın toplam 244 uluslararası rotasının 128'i doğrudan "Kuşak ve Yol" ülkelerini hedefleyen "İpek Yolu" rotalarından oluşmaktadır. Bu hızlı büyüme, CEA'yı uluslararası varış yeri sayısı bakımından Çin'in tartışmasız en büyük taşıyıcısı yapmıştır. İstanbul, Kahire, Riyad, Almatı gibi Kuşak ve Yol eksenindeki düğüm kentlerine açılan hatlar bu

stratejinin somut göstergeleridir (China Eastern Airlines Launches, 2025; 2025 North Bund Forum Releases Achievements, 2025).

2. İç Bölge Havalimanlarının (Xi'an) Küresel Geçitlere Dönüşümü 2013 öncesi modelde uluslararası uçuşlar neredeyse tamamen Şanghay, Pekin ve Guangzhou üçgeninde (doğu sahili) sıkışmıştır (Eaton, 2013). KYG'nin en büyük vaatlerinden biri Çin'in geri kalmış batı ve iç bölgelerini uluslararası ticarete entegre etmek olmuştur. Bu amaç doğrultusunda, tarihi İpek Yolu'nun merkezi olan Xi'an kenti, CEA'nın "Hava İpek Yolu" kapsamındaki lojistik düğüm noktası olarak yeniden yapılandırılmıştır. Aralık 2016'da Şaanxi hükümetiyle imzalanan stratejik anlaşma uyarınca Xi'an üzerinden doğrudan Amsterdam ve diğer Avrupa kentlerine rotalar açılarak, denizden uzak olan bu iç bölgenin küresel pazarla fiziksel izolasyonu kırılmıştır (Yang vd., 2018).

3. "Malakka İkilemi" ve Küresel Bağlantısallığın Jeopolitiği Çin devletinin dış politikada en büyük endişelerinden biri, uluslararası ticaretin ve enerji ithalatının yoğun olarak Malakka Boğazı (Güneydoğu Asya) gibi dar deniz yollarına ve ABD donanmasının etki alanlarına sıkışması olan Malakka İkilemidir. KYG'nin temel felsefesi, kara ve havayolu koridorları ile bu deniz yollarına alternatif rotalar üreterek Çin'in ekonomik kuşatılmışlığını kırmaktır (U.S.-China Economic and Security Review Commission, 2018). Hava kargosu, hacimce petrol gibi ağır ürünleri taşıyamasa da Çin'in "Made in China 2025" hedefi doğrultusunda ihraç ettiği yüksek teknolojlili elektronik parçalar, bataryalar ve Ar-Ge ürünleri için "Hava İpek Yolu" kritik bir tedarik zinciri sigortası sağlamaktadır (Nedopil Wang, 2025; Laruelle, 2018).

4. Yumuşak Güç (Soft Power) ve Sivil Diplomasi KYG, sadece yollar ve limanlar inşa etmekten ibaret değildir; aynı zamanda Çin menşeli değerlerin ve kalkınma modelinin uluslararası topluma benimsetilmesini içermektedir (Casagrande ve Dallago, 2025). CEA, bu diplomatik çabanın sahadaki aktörüdür. Örneğin, şirket tarafından finanse edilen ve Çin Günlüğü ile ortak yürütülen "Dongfang (Eastern) Burs Programı" kapsamında Kuşak ve Yol güzergahı ülkelerinden (12 ülke) önemli gazeteciler Çin'e getirilerek "Yeni Çağ'da Çin" vizyonu ile eğitilmektedir (U.S.-China Economic and Security Review Commission, 2018). Havayolu bağlantısı, medya, akademi ve iş dünyası mensuplarının bu yoğun sirkülasyonunu olanaklı kılmasını sağlamaktadır (Lindley, 2022).

Tablo 6: Kuşak ve Yol İnisiyatifi Öncesi ve Sonrası Çin Sivil Havacılığında Stratejik Dönüşüm

Uçuş Ağı Özelliği	2013 Öncesi Dönem (Geleneksel Pazar Odağı)	2013 Sonrası (Kuşak ve Yol / Hava İpek Yolu Dönemi)
Gelişim Eksen	İç hat büyümesi, yüksek pazar payı konsolidasyonu.	Uluslararası küresel bağlantısallık, dış dış pazarlara açılım.
Coğrafi Öncelikler	Doğu ve Güneydoğu Asya, Kuzey Amerika, Batı Avrupa.	Orta Asya, Orta Doğu, Güney Amerika, Doğu Avrupa ve Balkanlar.
Bağlantı Noktaları (Hubs)	Şanghay ve Pekin hakimiyeti (Doğu sahili).	Xi'an ve Kunming'in KYG kapsamında uluslararası düğüm yapılması.
Rotasyon Amacı	Karlılık, yüksek getirili yolcu profili, turizm.	Stratejik lojistik (lityum/tarım), enerji diplomasisi, BRICS+ uyumu.
Kurumsal Kimlik	Klasik, rekabetçi devlet havayolu şirketi.	"Hava İpek Yolunun" sivil lojistik ve diplomasi ayağının (Soft Power) taşıyıcısı.

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

Kuşak ve Yol Girişimi, China Eastern Airlines'ın uçuş ağını ticari bir talep-arz denkleminin ötesine taşıyarak, Çin'in büyük dış politika ajandasının gökyüzündeki haritası olarak yeniden tanımlamıştır.

4.4. Stratejik Tasarım ve Güney Bağı

Şanghay-Buenos Aires hava köprüsü, sadece iki şehri birbirine bağlayan bir güzergah olmanın ötesinde, küresel havacılık ağlarını yeniden şekillendirmeyi amaçlayan titiz bir stratejik tasarıma sahiptir. China Eastern Airlines (MU) tarafından 4 Aralık 2025'te başlatılması planlanan rota, Boeing 777-300ER geniş gövdeli uçaklarla işletilecektir (Neath, 2025). 12.200 milden (yaklaşık 20.000 km) fazla bir mesafeyi kapsayacak olan uçuşun toplam seyahat süresi, yaklaşık 25 ila 29 saat arasında değişecektir. Bu sürenin içinde, Yeni Zelanda'nın Auckland kentinde zorunlu bir

yakıt ikmali ve mürettebat değişimi için 2 ila 2.5 saatlik bir mola bulunmaktadır (Velani, 2025; Neath, 2025).

Bu rotanın stratejik tasarımının kilit taşı, Auckland'daki bu teknik moladır. Bu mola, tesadüfi bir operasyonel gereklilik değil, Asya'nın ekonomik güç merkezlerini Güney Amerika'nın kaynak zengini pazarlarına bağlayan yeni bir Güney Bağı (Southern Link) oluşturmak için yapılmış bilinçli bir jeopolitik tercihtir (Auckland Airport, 2025). Bu yeni koridor, geleneksel Kuzey Yarımküre merkezlerini kasıtlı olarak bypass ederek, küresel trafik akışlarının temelden yeniden yönlendirilmesini temsil eder. Bu hamle, Pekin'in küresel bağlantı haritasını kendi stratejik çıkarları doğrultusunda yeniden çizme niyetini açıkça ortaya koymaktadır.

Bu stratejinin en kritik unsurlarından biri, China Eastern'in beşinci trafik serbestisi (fifth-freedom traffic rights) için başvuruda bulunmasıdır. Bu hak, havayoluna sadece Auckland ve Buenos Aires arasında yolcu ve kargo taşıma, yani bilet satma yetkisi verir. Bu hamle, Çin'in Yeni Zelanda'dan sadece transit geçme niyetinde olmadığını, aynı zamanda Okyanusya-Güney Amerika pazarında aktif bir rakip olmayı hedeflediğini göstermektedir. Bu pazar, Aerolineas Argentinas ve Air New Zealand'ın hizmetlerini askıya almasından bu yana yetersiz hizmet alan bir güzergahtır (Travel and Tour World, 2025). Beşinci serbesti hakkı, China Eastern'a Auckland'ı sadece bir mola noktası değil, aynı zamanda karlı bir pazar segmentine giriş kapısı olarak kullanma imkânı tanır.

Çin, bu stratejiyi Yeni Zelanda için cazip kılmak adına önemli ekonomik teşvikler sunmaktadır. Rotanın Yeni Zelanda'ya yıllık 48 milyon dolar ek ziyaretçi harcaması getireceği ve pandemi sonrası %53 oranında azalan Güney Amerika'ya doğrudan hava kapasitesini kritik bir şekilde yeniden tesis edeceği tahmin edilmektedir (Auckland Airport, 2025). Bu, Yeni Zelanda'nın bu üçlü işbirliğine katılması için güçlü bir ekonomik gerekçe oluşturur ve Çin'in stratejik hedeflerine ulaşmasını kolaylaştırır.

Bu bağlamda, Şanghay-Buenos Aires rotası temelde ikili bir güzergâh değil, *üçlü bir jeopolitik manevradır*. Auckland'ı operasyonel olarak vazgeçilmez bir merkez haline getirerek Çin, Yeni Zelanda üzerinde önemli bir ekonomik kaldıraç yaratır, onu kendi stratejik yörüngesine daha derinden çeker ve ABD merkezli küresel havacılık mimarisine ince ama temelden meydan okuyan alternatif bir trans-Pasifik ağı inşa eder. Rotanın Auckland olmadan operasyonel olarak imkânsız olması (Travel and Tour World, 2025), Yeni Zelanda'yı bu denklemde kilit bir ortak haline getirir. Çin'in sunduğu somut ve önemli ekonomik ödüller (Auckland Airport, 2025) ve beşinci serbesti hakları arayışı (Cummings, 2025), bu ortaklığın stratejik niyetini pekiştirir. Sonuç olarak, Amerikan hava sahasını, merkezlerini ve etkisini bypass eden, Çin merkezli yeni bir koridor ortaya çıkar (Auckland Council, 2024). Bu, dünya havacılık haritasının Pekin'in lehine somut bir şekilde yeniden çizilmesidir.

4.5. Ekonomik Boyut: Ticaret, Yatırım ve Turizm

Şanghay-Buenos Aires hava köprüsü, iki ülke arasındaki ekonomik ilişkileri dönüştürme potansiyeline sahip güçlü bir katalizör olarak tasarlanmıştır. Ekonomik çalışmalar, artan hava bağlantısının Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH), verimlilik, doğrudan yabancı yatırım (DYY) ve ticari uzmanlaşmada artışlarla ampirik olarak ilişkili olduğunu göstermektedir (Burghouwt, 2017). Bu yeni rota, özellikle yüksek değerli, zamana duyarlı ticaret ve yatırım akışlarını kolaylaştırarak bu teorik faydaları pratiğe dökmeyi vaat etmektedir (World Bank, 2021).

Çin ve Arjantin arasındaki mevcut ekonomik ilişki zaten oldukça yoğundur, ancak dengesiz bir yapı sergilemektedir. Aşağıdaki tablo, son yıllardaki ikili ticaret hacminin gelişimini göstermektedir.

Tablo 7: Çin-Arjantin İkili Ticaret Hacminin Gelişimi (2015-2023)

Yıl	Toplam Ticaret Hacmi (Milyar \$)	Çin'in Arjantin'e İhracatı (Milyar \$)	Arjantin'in Çin'e İhracatı (Milyar \$)	Ticaret Dengesi (Arjantin aleyhine, Milyar \$)
2015	14.8	9.5	5.3	-4.2
2017	13.8	8.3	5.5	-2.8
2019	16.2	9.9	6.3	-3.6
2021	21.4	13.5	7.9	-5.6
2022	21.6	14.2	7.4	-6.8
2023	19.96	14.6	5.36	-9.24

Kaynak: The Observatory of Economic Complexity, t.y.

Tablo, Arjantin'in Çin ile olan ticaretinde sürekli ve büyüyen bir açık verdiğini açıkça göstermektedir. Hava yolu, Arjantin'in Çin pazarına daha fazla katma değerli ürün ihraç etmesi için yeni kanallar açarak bu dengesizliği bir miktar azaltma potansiyeli taşısa da asıl etki, Çin'in yatırımlarını ve projelerini kolaylaştırma yönünde olacaktır. Çin'in Latin Amerika'daki toplam DYY akışı son yıllarda yeniden ayarlanmış olsa da (Myers vd., 2024: 3-11), Arjantin, büyük ölçekli KYG inşaat projeleri için kilit bir destinasyon olmaya devam etmektedir (Nedopil Wang, 2023). Milyarlarca dolarlık bu karmaşık yatırımların denetlenmesi, yönetilmesi ve uygulanması için gereken yönetici, mühendis ve yetkililerin hızlı ve verimli bir şekilde taşınması, hava rotasının en temel ekonomik işlevlerinden biridir.

Rotanın bir diğer önemli ekonomik boyutu ise turizm pazarını canlandırmaktır. Rota, açıkça bir turizm kanalı olarak tasarlanmıştır (Travel and Tour World, 2025). Güney Amerika, büyüyen Çinli orta sınıf için giderek daha popüler hale gelen arzulanan bir destinasyondur. Bu turist profili, genellikle yüksek harcama yapan ve uzun, çok ülkeli gezileri tercih eden bir yapıya sahiptir (Parulis-Cook, 2019). Arjantin, bu pazardan pay almak için proaktif adımlar atarak Çin vatandaşları için vize kolaylıkları sağlamıştır (Argentina Travel, 2025). Sektör tahminleri, bu yeni doğrudan bağlantı sayesinde Arjantin'e gelen Çinli turist sayısının yıllık 100.000'i aşabileceğini öngörmektedir (Travel and Tour World, 2025). Bu, Arjantin ekonomisi için önemli bir döviz girdisi ve hizmet sektöründe büyüme anlamına gelmektedir.

4.6.Sembolizm ve Yumuşak Güç

Şanghai-Buenos Aires uçuşu, operasyonel ve ekonomik öneminin ötesinde, güçlü bir sembolizm ve yumuşak güç aracıdır. Bu rota, Çin'in muazzam coğrafi engelleri aşma konusundaki teknolojik ve lojistik kapasitesinin somut bir kanıtıdır. Güney Amerika'yı Asya'dan tarihsel olarak ayıran *mesafenin tiranlığına* doğrudan meydan okuyarak, Çin merkezli yeni bir küreselleşme çağının anlatısını güçlendirir.

Rotanın *dünyanın en uzun doğrudan uçuşu* olarak kasıtlı bir şekilde pazarlanması, uluslararası prestij ve geniş çaplı medya ilgisi yaratmak için tasarlanmış hesaplanmış bir kamu diplomasisi taktiğidir. Bu, havacılığın devletin uluslararası imajını tanıtmak için kullanılmasına yönelik teorik çerçeveye mükemmel bir uyum içindedir (Kobierecki, 2021).

Bu noktada, rotanın *doğrudan (direct)* olarak markalaştırılması, *ustaca bir stratejik iletişim taktiğidir*. Bu markalaşma, Çin'in bir dünya rekoru kırmasını sağlayarak muazzam bir yumuşak güç ve medya ilgisi yaratır. Ancak, uçuşu kesintisiz olmaktan çıkaran teknik detay, yani Auckland'daki mola, aslında rotanın gerçek jeopolitik ve jeoekonomik faydasını sağlayan temel özelliştir. En uzun gibi üstünlük belirten bir ifade, medyanın ilgisini garanti eden güçlü bir markalaşma aracıdır (Neath, 2025). Doğrudan ve kesintisiz arasındaki teknik ayrımın istismar edilmesi, bu iddianın mekanizmasını oluşturur (Travel and Tour World, 2025). Bu markalaşma, olumlu bir küresel anlatı yaratır. Ancak, rotanın temel stratejik değeri, Güney Bağını ve üçlü ortaklığı yaratan Auckland molasında yatmaktadır (Auckland Airport, 2025). Dolayısıyla, kamuya dönük anlatı (rekor kıran bir uçuş), daha derin stratejiyi (küresel trafiği yeniden yönlendirmek ve yeni bir etki alanı inşa etmek) hem gizler hem de mümkün kılar. Kamuoyuna sunulan yumuşak güç anlatısı, sert güç içeren stratejik manevra için bir perde görevi görür.

5. KÜRESEL SATRANÇ TAHTASI: JEOPOLİTİK ETKİLER VE REKABET

Şanghai-Buenos Aires hava köprüsü, Çin'in Latin Amerika'daki konumunu temelden değiştiren ve bölgedeki jeopolitik dengeleri yeniden şekillendiren bir hamledir. Bu rota, Çin'in Güney Amerika'nın önde gelen ekonomik ortağı (Jütten, 2025) ve bölgenin kalkınmasında merkezi bir aktör olarak rolünü pekiştirmektedir (Castillo ve

Jarjoura, 2025). İlişkiyi, emtia ve finansmanın işlemsel alışverişinin ötesine taşıyarak, daha entegre bir insani ve kültürel bağlantı düzeyine yükseltir. Bu, Çin'in etkisini sadece ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel alanlarda da kalıcı hale getirme stratejisinin bir parçasıdır.

Çin'in, ABD'nin tarihsel olarak kendi etki alanı olarak gördüğü bir bölgede bu kadar derinleşen ve çok yönlü bir varlık göstermesi (The Newsmakers, 2025), Batı Yarımküresi'nin jeopolitik düzenine yönelik temel bir meydan okumayı temsil etmektedir. 19. yüzyıldan kalma Monroe Doktrini'nin ruhuna aykırı olan bu gelişme, bölgenin artık tek bir hegemonun arka bahçesi olmadığını, aksine küresel güç rekabetinin en yoğun yaşandığı arenalardan biri haline geldiğini göstermektedir. Hava rotası, bu devam eden meydan okumanın son derece görünür, sivil ve sembolik bir ifadesidir.

Washington, Çin'in Latin Amerika'daki artan varlığını büyük bir endişeyle izlemektedir. ABD'li politika yapıcılar ve ABD Güney Komutanlığı (SOUTHCOM) gibi askeri kurumlar, Çin'in bölgedeki faaliyetlerini, ABD'nin etkisini aşındırmayı, otoriter normları ihraç etmeyi ve potansiyel olarak askeri avantajlar elde etmeyi amaçlayan stratejik bir tehdit olarak açıkça tanımlamaktadır (The Newsmakers, 2025). Bu algı, ABD'nin karşı hamlelerini şekillendirmektedir.

ABD'nin politika araç kutusu, iki ana yaklaşımdan oluşmaktadır. Bir yanda, ortakları Çin ile ilişkilerini sınırlamaya zorlamak için gümrük vergileri tehdidi gibi zorlayıcı diplomasi araçları bulunmaktadır (Polga-Hecimovich, 2025). Diğer yanda ise, *yakıncı tedariki* ve *Amerika Ekonomik Refah Ortaklığı* (APEP) gibi ekonomik alternatiflerin teşvik edilmesi yer almaktadır. Ancak bu çabalar, birçok Latin Amerika ülkesinin her iki süper güçle de faydalı ilişkiler sürdürme tercihinin benimsenmesi nedeniyle sıklıkla zayıflamaktadır (Ellis vd., 2024). Bölge ülkeleri, bu rekabeti bir tehdit olarak değil, kendi çıkarları için kullanabilecekleri bir fırsat olarak görme eğilimindedir.

Bu noktada, hava rotası bir *jeopolitik hızlandırıcı* işlevi görür. Çin-Arjantin ilişkisini, devlet düzeyindeki işlemlerden (krediler, altyapı sözleşmeleri) toplum düzeyinde daha derinden bütünleşmiş bir ilişkiye dönüştürür. Bu, ABD'nin karşı baskısına karşı çok daha dirençli bir yapı oluşturur. ABD'nin karşı stratejileri öncelikle devlet düzeyindeki kaldıraçlara odaklanmıştır. Bu kaldıraçlar güvenlik anlaşmaları, ticaret politikası ve diplomatik baskısıdır (Barrios ve Rios, 2023). Ancak hava rotası, iş dünyası, turizm, eğitim ve kültür gibi devlet altı bağlantıları teşvik eder (Travel and Tour World, 2025; Kobierecki, 2021). Bu, siyasi bir kararla kolayca koparılamayacak yoğun bir karşılıklı bağımlılık ağı yaratır. Gelecekteki herhangi bir Arjantin hükümetinin, yoğun ABD baskısı altında bile Çin'den uzaklaşmasını siyasi ve ekonomik olarak maliyetli hale getirir, çünkü ilişki artık sadece hükümetler arasında değil, ekonomilerinin ve toplumlarının dokusuyla ilişkilidir. Bu, ABD'nin geleneksel sert güç ve ekonomik araçlarıyla karşı koymasının zor olduğu bir yumuşak güç girişimidir ve Çin'in varlığını normalleştirerek kalıcı hale getirir.

Çin'in Arjantin'deki artan etkisini tam olarak anlamak için, ülkenin kronik finansal kırılganlığını göz önünde bulundurmak gerekir. Arjantin, egemen borç krizleriyle dolu bir tarihe sahiptir ve özellikle Uluslararası Para Fonu (IMF) ile olan sorunlu ilişkisi, onu kurumun en büyük borçlusu haline getirmiş ve kalıcı bir finansal bağımlılık durumu yaratmıştır (Buera ve Nicolini, 2022). Bu durum, Arjantin'i alternatif finansman kaynaklarına son derece açık hale getirmiştir.

Çin, bu boşluğu doldurarak kendisini Arjantin için hayati bir alternatif finansman kaynağı olarak stratejik bir şekilde konumlandırmıştır. Devletten devlete kredilerin yanı sıra, en kritik olarak, iki ülke arasındaki ticareti kolaylaştırmak ve hatta IMF'ye olan geri ödemeleri yapmak için kullanılan 18.5 milyar dolarlık bir para takası hattı sağlamıştır (Ellis, 2024). Bu, Pekin'e Buenos Aires üzerinde önemli bir finansal kaldıraç gücü vermektedir.

Bu durum, Çin'in *borç tuzağı diplomasisi* yürüttüğü yönündeki eleştirileri de beraberinde getirmektedir. Bu anlatı, Çin'in kredileri jeopolitik nüfuz elde etmek için bir araç olarak kullandığını ve borçlu ülkeleri kendine bağımlı hale getirdiğini iddia eder (Chen, 2023: 1758-1765). Çin kredilerinin olağandışı gizlilik maddeleri, emanet hesaplarının kullanılması ve Paris Kulübü gibi geleneksel borç verenlerin normlarına uymaması gibi özellikleri bu eleştirileri körüklemektedir (Runde vd., 2024). Arjantin bağlamında, Santa Cruz barajları projesinin kaderini diğer kritik altyapı finansmanına bağlayan tartışmalı *çapraz temerrüt* maddesi, bu risklerin somut bir örneği olarak gösterilebilir (Surma, 2025).

Ancak, Şanghay-Buenos Aires hava rotası, bu dinamiğe farklı bir açıdan da bakma imkânı sunar. Bu rota, Çin'in Arjantin'deki önemli finansal risklerine karşı geliştirdiği sofistike bir *stratejik risk azaltma* mekanizması olarak yorumlanabilir. Çin'in, Arjantin gibi tarihsel olarak istikrarsız bir borçluya yatırdığı milyarlarca dolar risk altındadır ve ülkedeki büyük ölçekli KYG projelerinin birçoğunun durmuş olması bu riski daha da belirgin hale getirmektedir (Myers, 2023). Çin, finansal çıkarlarını güvence altına almak için sadece borç tuzağı anlatısını besleyen cezai sözleşme maddelerine (Chen, 2023: 1759-1770) güvenmek yerine, proaktif bir adım atmaktadır. Hava rotası gibi ekonomik büyümeyi dinamik bir şekilde tetikleyebilecek bir araca yatırım yaparak (ticaret, turizm, yatırım) (Travel and Tour World, 2025), Arjantin'in borçlarını ödemek için ihtiyaç duyduğu döviz üretmesine yardımcı olur. Bu, pasif bir alacaklı olmaktan çıkıp, borçlusunun ödeme gücünü aktif olarak kolaylaştıran bir ortak haline gelmektir. Bu yaklaşım, Çin'in finansal varlıklarını korurken, aynı zamanda borç tahsildarı imajından daha yapıcı bir ortaklık imajı yansıtmasını sağlar. Bu, kendi çıkarlarını korumanın daha zeki ve siyasi olarak daha akıllıca bir yoldur (Robles, 2023).

Tablo 8: Şanghay-Buenos Aires Hava Köprüsünün Etkileri ve Anlamı

Kategori	Açıklama
Jeopolitik Anlam	Çin'in Latin Amerika'da, özellikle ABD'nin etki alanı olarak gördüğü bir bölgede artan etkisi. Monroe Doktrini'ne doğrudan meydan okuma.
Ekonomik İşlev	Çin'in Arjantin'e sağladığı para takası hattı (18.5 milyar \$) ve hava rotasıyla desteklenen ticaret, turizm ve yatırım akışları.
Sosyal ve Kültürel Etki	Devlet-dışı aktörleri (iş dünyası, öğrenciler, turistler) ilişkilerde dahil ederek toplumsal düzeyde bağ kurma.
ABD'nin Tepkisi	Çin'i stratejik tehdit olarak görme, baskıcı diplomasi ve alternatif ekonomik iş birlikleriyle karşı koyma çabası.
Latin Amerika'nın Tavrı	ABD-Çin rekabetini fırsata çevirme eğilimi. Her iki tarafla da ilişki sürdürme politikası.
Finansal Bağlam	Arjantin'in IMF ile sorunlu ilişkisi nedeniyle Çin'e yönelmesi; borç kırılganlığı.
Borç Diplomasisi Eleştirisi	Çin'in kredi sözleşmelerinde şeffaflık eksikliği, çapraz temerrüt gibi maddelerle borçlu ülkeyi bağımlı hale getirme iddiası.
Stratejik Risk Yönetimi	Hava köprüsü, Çin'in Arjantin'deki yatırımlarını korumak için ekonomik büyümeyi destekleyen bir "risk azaltma" stratejisidir.
Karşılıklı Bağlılık	Hava rotası, siyasi kararlarla koparılamayacak bir ekonomik ve toplumsal bütünleşme yaratır. Bu durum, Çin etkisini kalıcı hale getirir.

Kaynak: Tablo yazar tarafından oluşturulmuştur.

SONUÇ

Bu makalede incelenen Şanghay-Buenos Aires hava köprüsü, basit bir ulaşım projesinin çok ötesinde, Çin'in 21. yüzyıl devlet idaresinin çok katmanlı ve sofistike bir söylemi olmuştur. Analiz, bu rotanın Çin hava diplomasisinin eş zamanlı olarak birden fazla stratejik hedefe hizmet eden bir uygulaması olduğunu ortaya koymuştur. Bu, bir yandan Çin'in teknolojik üstünlüğünü ve küresel erişimini sergileyen bir yumuşak güç aracıdır. Diğer yandan, Arjantin'deki milyarlarca dolarlık Kuşak ve Yol Girişimi yatırımlarını destekleyen ve bu yatırımların verimliliğini artıran bir jeoekonomik katalizördür. Aynı zamanda, Auckland'ı bir merkez olarak kullanarak Güney Yarımküre'deki bağlantı ağlarını yeniden yapılandıran ve geleneksel Batı merkezli küresel düzene meydan okuyan bir jeopolitik manevradır. Son olarak, Çin'in Arjantin gibi finansal olarak kırılgan bir ortaktaki risklerini yönetmek ve *borç tuzağı diplomasisi* eleştirilerine karşı daha yapıcı bir anlatı oluşturmak için geliştirdiği stratejik bir yanittir.

Hava İpek Yolumun geleceğine bakıldığında, Şanghay-Auckland-Buenos Aires hattının oluşturduğu *Güney Bağı* modelinin bir prototip olarak hizmet etmesi muhtemeldir. Bu rotanın operasyonel ve stratejik başarısı, Çin merkezli benzer hava koridorlarının diğer stratejik bölgelerde de hayata geçirilmesine ilham verebilir. Örneğin, eriyen buzullar sayesinde yeni deniz yolları açılan Arktik bölgesinde bir *Kutup Hava İpek Yolu* veya Afrika ile Asya arasında yeni merkezler kurarak oluşturulacak bağlantılar, küresel havacılık ağının geleneksel Batı merkezlerine olan bağımlılığını daha da azaltabilir (Bazdyrieva ve Suess, t.y.). Bu, Pekin'in küresel bağlantı noktalarını çeşitlendirerek ve kontrol ederek stratejik özerkliğini artırma çabasının bir parçası olacaktır.

ABD'nin Venezuela'ya yönelik uyguladığı ağır ekonomik yaptırımlar ve rejim değişikliği eksenli maksimum baskı stratejisi, Washington açısından hedeflenen politik dönüşümü sağlayamadığı gibi, bölgedeki Amerikan hegemonyasını aşındıran yapısal bir kırılma yaratmıştır. Venezuela'nın Batı merkezli finansal sistemden ve diplomatik ağlardan izole edilmesi, Karakas yönetimini rejim güvenliğini sağlamak ve ekonomik çöküşü yavaşlatmak amacıyla Çin ve Rusya gibi bölge dışı aktörlerle çok daha derin ve asimetrik bir bağımlılık ilişkisi kurmaya itmiştir. ABD'nin bu dışlayıcı hamlesi, geleneksel nüfuz alanı olarak gördüğü arka bahçesinde hegemonik bir boşluk yaratarak, Çin'in enerji diplomasisi ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi üzerinden Latin Amerika'da kalıcı bir jeo-stratejik alan açmasına zemin hazırlamıştır. Dolayısıyla ABD'nin Venezuela politikası, rejim değişikliği getirmekten ziyade, yerel bir krizin küreselleşmesine ve Latin Amerika'daki güç dengelerinin Pekin lehine çok kutuplu bir yapıya doğru evrilmesine hız kazandıran bir katalizör işlevi görmüştür.

Sonuç olarak, Şanghay-Buenos Aires rotası, 21. yüzyılın değişen küresel düzeninin küçük bir yapısı olarak görülebilir. Bu girişim, Çin'in sadece mevcut küresel sisteme entegre olmakla kalmayıp, aynı zamanda Pekin'in merkezi bir ağ kurucu rol oynadığı yeni, daha çok merkezli bir dünyanın fiziksel ve lojistik altyapısını inşa etme hırısını ve artan kapasitesini örneklemektedir. Bu, jeopolitik rekabetin yalnızca askeri ve finansal güçle değil, aynı zamanda küresel etkileşimin coğrafyasını yeniden şekillendirmek üzere tasarlanmış sivil altyapının stratejik olarak konuşlandırılmasıyla yürütüldüğü bir dünyanın habercisidir. Bu hava köprüsü, çelik ve betondan daha fazlasıyla, yani hız, bağlantı ve stratejik vizyonla inşa edilmiş bir etki projesidir.

CHINA'S AIR DIPLOMACY: THE SHANGHAI-BUENOS AIRES ROUTE AND ITS GLOBAL IMPACTS

1. INTRODUCTION

In the arena of 21st-century international relations, competition between states is increasingly being conducted through sophisticated and multidimensional means. In this context, the Shanghai-Buenos Aires flight launched by China Eastern Airlines, while at first glance appearing to be merely an aviation achievement, is in fact a landmark initiative reflecting the complex dynamics of China's 21st-century foreign policy and modern state administration. Promoted as the world's longest direct commercial route, this air bridge connects two opposite poles of the planet, representing a deliberate strategic move that challenges the traditional dominance of distance over global power structures. The primary aim of this article is to demonstrate that this air route is not merely a transport corridor, but rather a multi-layered project that embodies China's global vision, technological capabilities, and strategic objectives. In this vein, the study seeks to answer the following fundamental research question: How does the Shanghai-Buenos Aires air route function as an instrument of China's sophisticated strategy, which could be termed 'air diplomacy,' and what are the broader geo-economic and geopolitical implications of this move on the emerging global order? The central thesis of the article is that this air bridge is a calculated manifestation of the Air Silk Road strategy, a sub-component of China's global Belt and Road Initiative (BRI). This strategy simultaneously functions as a public diplomacy tool showcasing China's soft power and technological prowess, a geo-economic catalyst supporting BRI investments, and a geopolitical manoeuvre deepening Chinese influence in Latin America by challenging the US-centric global order.

2. METHODS

This study has adopted a qualitative case study methodology to analyse the multidimensional strategic importance of the Shanghai-Buenos Aires air bridge. The theoretical basis of the research is formed by the concept of 'air diplomacy'. Within this framework, the role of civil aviation in achieving a state's foreign policy objectives has been examined in three main dimensions, drawing on existing academic literature: aviation as a foreign policy instrument, aviation as a mechanism for supporting state image, and aviation actors as diplomatic actors. This conceptual framework has been used as a lens for analysing the Shanghai-Buenos Aires route. The case study examines the route's strategic design, economic rationale, symbolic value, and broader geopolitical implications in depth. In this context, the route's role within China's grand strategy, the Belt and Road Initiative, and its sub-component, the Air Silk Road, has been addressed in the context of the dynamics of China-Argentina bilateral relations and global competition with the United States. The data collection process utilised a rich set of documents from primary and secondary sources, including academic articles, think tank reports, official statements, aviation industry publications, and media analyses.

3. RESULTS

The analysis revealed significant findings in four key strategic dimensions of the Shanghai-Buenos Aires air bridge.

Strategic Design: The route was designed as a ‘triple geopolitical manoeuvre’ using Auckland (New Zealand) as a strategic hub, rather than a simple bilateral connection. This stopover goes beyond being an operational necessity, carrying the intention of creating a new ‘Southern Link’ between Asia and South America, bypassing traditional Northern Hemisphere hubs. China Eastern's application for fifth freedom rights, meaning the right to carry passengers between Auckland and Buenos Aires, confirms China's goal of becoming an active competitor in this new market.

Economic Function: The air route serves as the ‘infrastructure crown jewel’ for China's Belt and Road Initiative (BRI) projects in Argentina, which exceed \$23 billion. This route provides critical ‘software’ infrastructure to maximise the returns on these massive hardware investments by facilitating the rapid flow of managers, engineers and capital who will oversee billions of dollars in railway, dam and energy facility investments. Furthermore, the route is designed as a significant tourism channel with the potential to attract over 100,000 Chinese tourists to Argentina annually.

Symbolism and Soft Power: Branding the route as ‘the world's longest direct flight’ is a calculated public diplomacy and soft power tactic that showcases China's technological capabilities and global reach. This ‘masterful strategic communication’ move, receiving extensive coverage in the international media, brings prestige to China while obscuring the strategic importance of the Auckland stopover, which provides the route's real geopolitical benefit.

Geopolitical Implications: The air bridge is a ‘geopolitical accelerator’ that reinforces China's presence in Latin America, historically viewed as the US's sphere of influence, and symbolically challenges the Monroe Doctrine. The route deepens state-level relations through sub-state ties such as business, tourism, and culture, making the relationship more resilient to US diplomatic pressure. Finally, this initiative is a sophisticated ‘strategic risk mitigation’ mechanism for China. To protect its billions of dollars in financial exposure in Argentina (including an \$18.5 billion swap line), China is proactively assuming a partner role by investing in this route, which will revitalise the Argentine economy and increase its debt repayment capacity.

4. DISCUSSION & CONCLUSION

The Shanghai-Buenos Aires air bridge offers important insights into the nature of 21st-century state governance and geopolitical competition. This initiative demonstrates that China is no longer merely an actor integrated into the existing global system, but rather reflects Beijing's vision and capacity to actively build the physical infrastructure of a new, multipolar world in which it plays a central role. The route is a concrete example of how a civil infrastructure project can simultaneously serve as

an instrument of soft power, a geo-economic catalyst, and a geopolitical manoeuvre. The success of this model could serve as a prototype for the creation of similar strategic corridors in the future, such as a 'Polar Air Silk Road' in the Arctic, further reducing dependence on the Western-centric global connectivity network. Ultimately, this air bridge is an impact project built not only with steel and concrete, but also with speed, connectivity, and strategic vision. This demonstrates that today's great power competition is being conducted not only through military and financial means, but also through the strategic use of civilian infrastructure designed to reshape the geography of global interaction.

KAYNAKÇA

- 2025 North Bund Forum releases achievements: China Eastern Airlines elevates Shanghai's global aviation hub status. (2025, 21 Ekim). Business Wire. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://www.businesswire.com/news/home/20251021671789/en/2025-North-Bund-Forum-Releases-Achievements-China-Eastern-Airlines-Elevates-Shanghais-Global-Aviation-Hub-Status>
- AgentSky. (t.y.). *Cheap Aerolineas Argentinas flights (AR)*. Erişim: 12 Ağustos 2025, <https://www.agentsky.net/airlines/aerolineas-argentinas-flights.html>
- Agreement Concerning the Airworthiness Certification, Approval, or Acceptance of Imported Civil Aeronautical Products, U.S.-Arg., June 22, 1989. https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/international/bilateral_agreements/baa_basa_listing/media/ArgentinaBAA.pdf
- Argentina Travel. (2025, 25 Temmuz). *Argentina eases entry for tourists from China and the Dominican Republic*. Erişim: 14 Ağustos 2025, <https://www.argentina.travel/en/press/news/argentina-eases-entry-for-tourists-from-china-and-the-dominican-republic>
- Asia Society Policy Institute & Rhodium Group. (2018). *State-owned enterprise policy reform*. The China Dashboard. Erişim: 18 Şubat 2026. <https://chinadashboard.gist.asiasociety.org/winter-2018/page/state-owned-enterprise>
- Auckland Airport. (2025, 18 Haziran). *China Eastern set to launch major China - South America link through AKL*. Erişim: 11 Ağustos 2025, <https://www.aucklandairport.co.nz/content/aial-corporate/nz/en/news/latest-media/2025/china-eastern-set-to-launch-major-china-south-america-link-through-akl.html>
- Auckland Council. (2024, 19 Nisan). *Mayor leads high-powered roundtable on kiwi trade link with South America, Asia*. Our Auckland. Erişim: 14 Temmuz 2025, <https://ourauckland.aucklandcouncil.govt.nz/news/2024/04/mayor-leads-high-powered-roundtable-on-kiwi-trade-link-with-south-america-asia/>
- Barrios, R., & Rios, K. I. (2023). *China's engagement with Latin America and the Caribbean* (CRS In Focus No. IF10982). Congressional Research Service. Erişim: 16 Haziran 2025, <https://www.congress.gov/crs-product/IF10982>
- Baxter, G. (2019). A strategic analysis of Cargolux Airlines International position in the global air cargo supply chain using Porter's Five Forces Model. *Infrastructures*, 4(1), 6. <https://doi.org/10.3390/infrastructures4010006>

- Bazdyrieva, A., & Suess, S. (t.y.). *The future forecast*. e-flux. <https://www.e-flux.com/architecture/new-silk-roads/313108/the-future-forecast>
- Beresnevičius, R. (2024, 28 Aralık). *COMAC aims to grow international C919 customer base*. Simple Flying. Erişim Tarihi: 19 Şubat 2026. <https://simpleflying.com/comac-targets-international-customers-c919/>
- Berman-Schneider, R. (2025, 5 Mayıs). *Argentina and the BRI: A compelling or concerning partnership?* Prospect Journal. Erişim: 21 Temmuz 2025, <https://www.prospect-journal.org/articles/blog-post-title-two-yjhc2-rftfm-y2wan>
- Buera, F. J., & Nicolini, J. P. (2022). *The case of Argentina*. Becker Friedman Institute for Economics at the University of Chicago. Erişim: 21 Mayıs 2025, <https://manifold.bfi.uchicago.edu/read/case-of-argentina/section/9905ef24-8c94-42ad-adf7-068efb4d9afb>
- Burghouwt, G. (2017). *Influencing air connectivity outcomes* (ITF Discussion Paper No. 2017-24). International Transport Forum. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/influencing-air-connectivity-outcomes.pdf>
- Cai, P. (2017, 22 Mart). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://www.loyyinstitute.org/publications/understanding-china-s-belt-road-initiative>
- Castillo, M., & Jarjoura, M. (2025, 4 Şubat). *China's growing influence in Latin America: Geopolitical shifts and the Panama Canal*. Inter-American Law Review. Erişim: 17 Nisan 2025, <https://inter-american-law-review.law.miami.edu/chinas-growing-influence-in-latin-america-geopolitical-shifts-and-the-panama-canal/>
- Chen, L. S. (2024). Institutional rebound: Why reforming China's state-owned enterprises is so difficult. *Comparative Politics*, 56(2), 173-195. <https://doi.org/10.5129/001041523X16866724784852>
- Chen, M. (2023). China's rise and the reshaping of sovereign debt relief. *International Affairs*, 99(4), 1755-1775. <https://doi.org/10.1093/ia/iia108>
- Chen, Y., ve Zreik, M. (2025). Geopolitical bottlenecks and air transport connectivity between China and the UAE: Implications for BRICS+ cooperation and sustainable tourism. *Sustainability*, 17(5), 1930. <https://doi.org/10.3390/su17051930>
- China Eastern Airlines Co. Ltd. (t.y.). *International directory of company histories* içinde. Encyclopedia.com. Erişim: 2 Şubat 2026

<https://www.encyclopedia.com/books/politics-and-business-magazines/china-eastern-airlines-co-ltd>

China Eastern Airlines Corporation Limited. (2006). *Form 20-F: Annual report for the fiscal year ended December 31, 2005*. U.S. Securities and Exchange Commission. Erişim: 19 Şubat 2026. <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1030475/000114554906000986/h00592e20vf.htm>

China Eastern Airlines Corporation Limited. (2017). *Form 6-K: Announcement on the first quarterly report of 2017*. U.S. Securities and Exchange Commission. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1030475/000114420417024437/v466102_6k.pdf

China Eastern Airlines Corporation Limited. (2024). *2023 annual report*. <https://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0425/2024042503311.pdf>

China Eastern Airlines launches direct route between Xi'an and Istanbul. (2025, 25 Haziran). Business Wire. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://www.businesswire.com/news/home/20251021671789/en/2025-North-Bund-Forum-Releases-Achievements-China-Eastern-Airlines-Elevates-Shanghais-Global-Aviation-Hub-Status>

Cummings, S. (2025, 16 Eylül). *China Eastern makes aviation history with world's longest "direct" flight*. Travel Binger. Erişim: 21 Eylül 2025, <https://travelbinger.com/china-eastern-makes-aviation-history-with-worlds-longest-direct-flight/>

DCFmodeling. (t.y.). *China Eastern Airlines Corporation Limited: History, ownership, mission, how it works & makes money*. 19 Şubat 2026, <https://www.dcfmodeling.com/blogs/history/0670hk-history-mission-ownership>

de Lespinois, J. (2012). What is air diplomacy? *ASPJ Africa & Francophonie*, 67-77. https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume-03_Issue-4/deLespinois_e.pdf

de Lespinois, J., Dubourg, J., & Storey, M. (2023). Influence and Coerce: the Diplomacy of Air Power. *Revue Défense Nationale, HS2*(Special issue), 37-42. Erişim: 09 Eylül 2025, https://shs.cairn.info/article/E_RDNA_HS11_0038/pdf?lang=en&ID_ARTI_CLE=E_RDNA_HS11_0038&download=1

- Eaton, S. (2013). Political economy of the advancing state: The case of China's airlines reform. *The China Journal*, 69, 64-86. <https://doi.org/10.1086/668807>
- Ellis, E. (2024, 5 Haziran). *The evolution of Chinese engagement in Argentina under Javier Milei*. Center for Strategic and International Studies. Erişim: 28 Nisan 2025, <https://www.csis.org/analysis/evolution-chinese-engagement-argentina-under-javier-milei>
- Ellis, R. E., Lazarus, L., Piccone, T., & Wirtschafter, V. (2024, 25 Eylül). *How are the United States and China intersecting in Latin America?* Brookings Institution. Erişim: 27 Eylül 2025, <https://www.brookings.edu/articles/how-are-the-united-states-and-china-intersecting-in-latin-america/>
- Freymann, E. (2020). *One Belt One Road: Chinese power meets the world*. Harvard University Asia Center
- Fundación Andrés Bello. (2025, 15 Eylül). *Buenos Aires and Shanghai to be linked by world's longest commercial flight*. Erişim: 25 Eylül 2025, <https://fundacionandresbello.org/en/news/argentina-%F0%9F%87%A6%F0%9F%87%B7-news/buenos-aires-and-shanghai-to-be-linked-by-worlds-longest-commercial-flight/>
- Garlick, J. (2024). *Advantage China: Agent of change in an era of global disruption*. Bloomsbury Academic.
- Ho, C.-Y., McCarthy, P., & Wang, Y. (2021). Competition and countervailing power: Evidence from the China Eastern and Shanghai Airlines merger. *Journal of Air Transport Management*, 91, 101990. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101990>
- Huang, J., & Wang, J. (2017). A comparison of indirect connectivity in Chinese airport hubs: 2010 vs. 2015. *Journal of Air Transport Management*, 67, 29-39
- International Institute for Strategic Studies. (2022). Chapter one: Strategy. D. Gordon ve N. Crawford (Ed.), *China's Belt and Road Initiative: A geopolitical and geo-economic assessment* içinde. Routledge. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.iiss.org/global-assets/media-library---content--migration/files/publications/bri-dossier/chinas-belt-and-road-initiative---chapter-one-strategy.pdf.
- International Transport Forum. (2014). *Expanding airport capacity in large urban areas*. OECD Publishing

- Johnston, K. L. (2025). *China, Latin America, and the United States: Geopolitical impacts and new challenges*. Konrad-Adenauer-Stiftung. Erişim: 21 Ağustos 2025, <https://www.kas.de/documents/283221/283270/China%2C+Latin+America%2C+and+the+United+States+-+Geopolitical+Impacts+and+New+Challenges.pdf/fc21fde7-6274-ec8a-1176-ec37115d1b38?version=1.0&t=1737063312216>
- Jütten, M. (2025). *China's increasing presence in Latin America: Implications for the European Union* (PE 769.504). European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769504/EPRS_BRI\(2025\)769504_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769504/EPRS_BRI(2025)769504_EN.pdf)
- Kauppila, L., & Kopra, S. (2022). China's rise and the Arctic region up to 2049 - three scenarios for regional futures in an era of climate change and power transition. *The Polar Journal*, 12(1), 148-171. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2022.2058216>
- Knowledge at Wharton Staff. (2008, 12 Mart). *Turbulence in the skies: The ongoing saga of China Eastern Airline, Air China and Singapore Airlines*. Knowledge at Wharton. Erişim: 18 Şubat 2026. <https://knowledge.wharton.upenn.edu/article/turbulence-in-the-skies-the-ongoing-saga-of-china-eastern-airline-air-china-and-singapore-airlines/>
- Kobierecki, M. M. (2021). Aviation diplomacy: A conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations. *Place Branding and Public Diplomacy*, 17(4), 293-303. <https://doi.org/10.1057/s41254-020-00172-5>
- Koop, F. (2022, 8 Şubat). *Argentina joins China's Belt and Road Initiative*. Diálogo Chino. Erişim: 08 Eylül 2025, <https://dialogue.earth/en/business/50966-argentina-joins-china-belt-and-road-initiative/>
- Laje, D. (2020, 7 Mayıs). *Aerolíneas Argentinas operates maiden flights to China and secures medical equipment*. China Daily Global. Erişim: 11 Haziran 2025, <https://www.chinadaily.com.cn/a/202005/07/WS5eb3c024a310a8b241154024.html>
- Laruelle, M. (2018). *China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia*. Central Asia Program, The George Washington University. https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2017/12/OBOR_Book_.pdf
- Latin American and Caribbean Economic System. (2024). *The relationship of Latin America and the Caribbean with China: Notes for a development agenda*. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://www.sela.org/wp->

[content/uploads/2024/11/The-Relationship-of-Latin-America-and-the-Caribbean-with-China.pdf](#)

- Leutert, W. (2018). Firm control: Governing the state-owned economy under Xi Jinping. *China Perspectives*, (1-2), 27-36.
- Leutert, W. (2018). The political mobility of China's central state-owned enterprise leaders. *The China Quarterly*, 233, 1-21. <https://doi.org/10.1017/S0305741017001412>
- Li, L. (2025). Hedging strategies of China Eastern Airlines in 2022: Navigating the dual shocks of COVID-19 and the Russia-Ukraine war. *Highlights in Business, Economics and Management*, 65, 280-285. <https://doi.org/10.54097/wy88mw59>
- Li, W., Miyoshi, C., ve Pagliari, R. (2012). Dual-hub network connectivity: An analysis of All Nippon Airways' use of Tokyo's Haneda and Narita airports. *Journal of Air Transport Management*, 23, 12-16
- Li, Z. (2021). *Marketing analysis of China Eastern under the impact of Covid-19: How can CEA remain sustainable in the next decade?*. Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD). Erişim Tarihi: 20 Şubat 2026. <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/7637>
- Lin, W., ve Ai, Q. (2020). Aerial Silk Roads: Airport infrastructures in China's Belt and Road Initiative. *Development and Change*, 51(4), 1123-1145. <https://doi.org/10.1111/dech.12606>
- Lindley, D. (2022). Assessing China's motives: How the Belt and Road Initiative threatens US interests. *Journal of Indo-Pacific Affairs*. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3111114/assessing-chinas-motives-how-the-belt-and-road-initiative-threatens-us-interests/>
- Logothetis, M., ve Miyoshi, C. (2016). Network performance and competitive impact of the single hub: A case study on Turkish Airlines and Emirates. *Journal of Air Transport Management*, 69, 1-9
- Lowther, A. B. (2010). Air diplomacy: Protecting American national interests. *Strategic Studies Quarterly*, 4(3), 2-14. https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/SSQ/documents/Volume-04_Issue-3/Lowther.pdf.
- Ma, J. (2020). The paradoxes between narrator and audience in the China's narrative of Belt and Road Initiative. A. Miskimmon, B. O'Loughlin, & J. Zeng (Ed.), *One Belt, One Road, one story?* (ss. 95-113). Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-53153-9>

- Mações, B. (2020). *Belt and road: A Chinese world order*. Hurst.
- Martín, J. C., ve Voltes-Dorta, A. (2011). The dilemma between capacity expansions and multi-airport systems: Empirical evidence from the industry's cost function. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 47, 382-389.
- Miller, J. (2025, 29 Aralık). *Breaking records: China Eastern's groundbreaking 29-hour flight between Shanghai and Buenos Aires*. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. GetTransfer.com. <https://blog.gettransfer.com/news/ultra-long-haul-flight-shanghai-buenos-aires/>
- Miltersen, R. (2020). *Chinese aerospace along the Belt and Road*. China Aerospace Studies Institute
- Morris, S. A. (2021, 18 Mayıs). *Testimony of Scott A. Morris before the House Committee on Financial Services, Subcommittee on National Security, International Development and Monetary Policy*. Center for Global Development. Erişim: 11 Eylül 2025, <https://www.thearcticinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/The-Future-of-Arctic-Shipping-A-New-Silk-Road-for-China.pdf?x62767>
- Myers, M. (2023, 9 Mart). *Chinese finance in Argentina*. The Dialogue. Erişim: 11 Ağustos 2025, <https://thedialogue.org/analysis/chinese-finance-in-argentina>
- Myers, M., Melguizo, Á., & Wang, Y. (2024). "New infrastructure": Emerging trends in Chinese foreign direct investment in Latin America and the Caribbean. The Dialogue. Erişim: 09 Nisan 2025, <https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2024/01/Emerging-Trends-in-Chinese-Foreign-Direct-Investment-in-LAC.pdf>
- Naughton, B. (2008). SASAC and rising corporate power in China. *China Leadership Monitor*, (24).
- Neath, A. (2025, 18 Eylül). *Chinese airline launches 'world's longest flight' that takes 29 hours*. The Independent. Erişim: 23 Eylül 2025, <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/china-eastern-airlines-longest-flight-shanghai-buenos-aires-b2829020.html>
- Nedopil Wang, C. (2023, 3 Şubat). *China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2022*. Green Finance & Development Center. Erişim: 26 Haziran 2025, <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2022/>
- Nedopil Wang, C. (2025, 27 Şubat). *China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2024*. Green Finance & Development Center. Erişim Tarihi: 21 Şubat

2026. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>
- OAG. (t.y.). *China Eastern performance in statistics*. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://www.oag.com/china-eastern-performance-stats>
- Our China Story. (t.y.). *China's C919 aircraft marks first anniversary of commercial flights*. Erişim Tarihi: 19 Şubat 2026. <https://www.ourchinastory.com/en/11637/China's-C919-aircraft-marks-first-anniversary-of-commercial-flights>
- Panyaarvudh, J. (2018, 11 Temmuz). BRI scheme a boon for airlines, China Eastern executive says. *The Nation Thailand*. Erişim Tarihi: 20 Şubat 2026. <https://www.nationthailand.com/business/30349867>
- Parulis-Cook, S. (2019, 6 Mart). *Report: Chinese tourism to South America*. Dragon Trail International. Erişim: 03 Mayıs 2025, <https://dragontrail.com/resources/blog/chinese-tourism-south-america>
- Polga-Hecimovich, J. (2025, 20 Mayıs). *Latin America caught between the U.S. and China*. GIS Reports Online. Erişim: 07 Ağustos 2025, <https://www.gisreportsonline.com/r/latam-between-us-china/>
- Robles, F. (2023, 15 Eylül). *China's role in Latin America, Santa Claus or debt collector?* Wilson Center. Erişim: 02 Temmuz 2025, <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/chinas-role-latin-america-santa-claus-or-debt-collector>
- Runde, D. F., Romeu, R., & Hardman, A. (2024, 20 Ağustos). *Reintroducing concessional loans into the development toolbox*. Center for Strategic and International Studies. Erişim: 11 Ağustos 2025, <https://www.csis.org/analysis/reintroducing-concessional-loans-development-toolbox>
- Shanghai Municipal People's Government. (t.y.). *Eastern Hub International Business Cooperation Zone*. Erişim Tarihi: 20 Şubat 2026. <https://english.shanghai.gov.cn/en-EasternHubIBCZ/>
- Shaw, S.-L., Lu, F., Chen, J., & Zhou, C. (2009). China's airline consolidation and its effects on domestic airline networks and competition. *Journal of Transport Geography*, 17(4), 293-305. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.02.005>
- Smith, G. (t.y.). *Countervailing power: Evidence from the China Eastern and Shanghai Airlines merger*. School of Economics, Georgia Institute of Technology. Erişim: 19 Şubat 2026,

<https://econ.gatech.edu/projects/countervailing-power-evidence-china-eastern-and-shanghai-airlines-merger>

Surma, K. (2025, 30 Mart). *China is reshaping global development. Is that good for the planet?* Inside Climate News. Erişim: 23 Eylöl 2025, <https://insideclimatenews.org/news/30032025/china-belt-and-road-argentina-environmental-cost/>

The Newsmakers. (2025, 21 Mayıs). *Latin America's pivot: How the US is losing its 'backyard' to China* [Video]. YouTube. Erişim: 04. Eylöl 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=1Y5m2mpEV0A>

The Observatory of Economic Complexity. (t.y.). *China (CHN) and Argentina (ARG) trade*. Erişim: 19 Ağustos 2025, <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/chn/partner/arg>

Tourism Plus Shanghai. (2025). *Now, China Eastern Airlines joins Shanghai and Buenos Aires with world's longest flight route via Auckland, connecting Asia and South America*. Erişim Tarihi: 21 şubat 2026. <https://www.lbhgle.com/archives/26857>

Travel and Tour World. (2025, 17 Eylöl). *China Eastern Airlines launches world's longest flight connecting Shanghai and Buenos Aires, boosting tourism: All you need to know*. Erişim: 01 Ekim 2025, <https://www.travelandtourworld.com/news/article/china-eastern-airlines-launches-worlds-longest-flight-connecting-shanghai-and-buenos-aires-boosting-tourism-all-you-need-to-know/>

Travel and Tour World. (2025, 17 Eylöl). *China Eastern Airlines sets new record for longest direct flight in history with a twenty-nine-hour journey between Shanghai and Buenos Aires*. Erişim: 28 Eylöl 2025, <https://www.travelandtourworld.com/news/article/china-eastern-airlines-sets-a-new-record-with-the-longest-direct-flight-ever-between-shanghai-and-buenos-aires-on-a-twenty-nine-hour-trip/>

Travel and Tour World. (2025, 27 Haziran). *China, New Zealand, and Argentina drive a new chapter in international aviation with a direct Shanghai to Buenos Aires flight that strengthens South America ties*. Erişim: 19 Temmuz 2025, <https://www.travelandtourworld.com/news/article/china-new-zealand-and-argentina-drive-a-new-chapter-in-international-aviation-with-a-direct-shanghai-to-buenos-aires-flight-that-strengthens-south-america-ties/>

Tu, L., ve Chu, D. (2025, 4 Aralık). *Chinese airline's world's longest one-way flight shortens travel time to S. America, facilitates Global South cooperation*. Global Times. Erişim Tarihi: 21 şubat 2026. <https://www.globaltimes.cn/page/202512/1349766.shtml>

- Tu, L., ve Shen, W. (2022, 9 Aralık). Domestically developed first C919 jet delivered to China Eastern, “marking a start in journey toward mass production”. *Global Times*. Erişim Tarihi: 18 Şubat 2026. <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281538.shtml>
- U.S.-China Economic and Security Review Commission. (2018). *Hearing on China's Belt and Road Initiative: Five years later* (115th Cong.). https://www.uscc.gov/sites/default/files/transcripts/Hearing%20Transcript%20-%20January%2025%2C%202018_0.pdf
- Velani, B. (2025, 12 Eylül). *This Asian Airline is launching longest flight in the world*. AviationA2Z. Erişim: 19 Eylül 2025, <https://aviationa2z.com/index.php/2025/09/12/this-airline-launching-longest-flight-in-the-world/>
- Visas ve Immigration Team. (2025, 18 Kasım). *China Eastern to open record-breaking Shanghai-Buenos Aires 'direct' service*. VisaHQ. Erişim Tarihi: 19 Şubat 2026. <https://www.visahq.com/news/2025-11-17/cn/china-eastern-to-open-record-breaking-shanghai-buenos-aires-direct-service/>
- Walder, A. G. (2011). From control to ownership: China's managerial revolution. *Management and Organization Review*, 7(1), 19-38. <https://doi.org/10.1111/j.1740-8784.2009.00171.x>
- Wang, J., Yang, H., & Wang, H. (2019). *The evolution of China's international aviation markets from a policy perspective on air passenger flows*. *Sustainability*, 11(13), 3566. <https://doi.org/10.3390/su11133566>
- Wang, Y. (2024, 21 Kasım). *China Eastern Airlines celebrates decade-long Chilean cherry imports*. China Daily. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <http://global.chinadaily.com.cn/a/202411/21/WS673ecd39a310f1265a1cedb0.html>
- Wang, Y. (2025, 17 Eylül). *World's longest 'direct' flight prepares for takeoff*. China Daily. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://global.chinadaily.com.cn/a/202509/17/WS68ca0842a3108622abca1245.html>
- World Bank. (2021). *Argentina trade balance, exports, imports by country and region 2021*. World Integrated Trade Solution (WITS). Erişim: 10 Nisan 2025, <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/ARG/Year/2021/TradeFlow/EXPIMP/Partner/all>
- Wu, S. (2024). *Explosive growth: How & why China's air links with Saudi Arabia have boomed in recent times*. Simple Flying. Erişim Tarihi: 21 Şubat 2026. <https://simpleflying.com/china-saudi-arabia-air-links-growth-analysis/>

- Yang, H., Dobruszkes, F., Wang, J., Dijst, M., & Witte, P. (2018). Comparing China's urban systems in high-speed railway and airline networks. *Journal of Transport Geography*, 68, 233-244. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.03.015>
- Yang, H., ve Liu, W. (2019). Dual-hub connectivity: A case study on China Eastern Airlines in Shanghai. *European Transport Research Review*, 11, Makale 25. <https://doi.org/10.1186/s12544-019-0364-6>
- Zhang, D. (2025, 17 Eylül). *World's longest 'direct' flight prepares for takeoff*. ECNS. Erişim: 27 Eylül 2025, <https://www.ecns.cn/news/society/2025-09-17/detail-ihevkhkfz9218542.shtml>
- Zhang, Y., & Round, D. K. (2008). China's airline deregulation since 1997 and the driving forces behind the 2002 airline consolidations. *Journal of Air Transport Management*, 14(3), 130-142. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.03.001>
- Zhou, Q. (2025, 1 Aralık). *Shanghai Eastern Hub: Visa-Free entry for global business travelers up to 30 days*. China Briefing. Erişim Tarihi: 20 Şubat 2026. <https://www.china-briefing.com/news/shanghai-eastern-hub-business-opportunities/>

KATKI ORANI / CONTRIBUTION RATE	AÇIKLAMA / EXPLANATION	KATKIDA BULUNANLAR / CONTRIBUTORS
Fikir veya Kavram / <i>Idea or Notion</i>	Araştırma hipotezini veya fikirini oluşturmak / <i>Form the research hypothesis or idea</i>	Ali KİRİKTAŞ
Tasarım / <i>Design</i>	Yöntemi, ölçeği ve deseni tasarlamak / <i>Designing method, scale and pattern</i>	Ali KİRİKTAŞ
Veri Toplama ve İşleme / <i>Data Collecting and Processing</i>	Verileri toplamak, düzenlenmek ve raporlamak / <i>Collecting, organizing and reporting data</i>	Ali KİRİKTAŞ
Tartışma ve Yorum / <i>Discussion and Interpretation</i>	Bulguların değerlendirilmesinde ve sonuçlandırılmasında sorumluluk almak / <i>Taking responsibility in evaluating and finalizing the findings</i>	Ali KİRİKTAŞ
Literatür Taraması / <i>Literature Review</i>	Çalışma için gerekli literatürü taramak / <i>Review the literature required for the study</i>	Ali KİRİKTAŞ