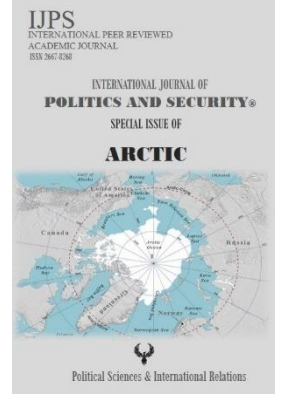


## International Journal of Politics and Security (IJPS)

ISSN: 2667-8268

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/ijps>



### Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin'in Arktik Politikası

**Yazar(lar) / Author(s):** Hüseyin KORKMAZ

**Kaynak / Source:** International Journal of Politics and Security (IJPS) / Cilt. 3 / Sayı. 1 / April. 2021, ss. 244-262.

**Geliş Tarihi / Date of Arrival** : 31.12.2020

**Kabul Tarihi / Date of Accepted** : 08.04.2021

#### **Bu Makaleye Atıf İçin / To cite this article:**

Korkmaz, Hüseyin. “Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin'in Arktik Politikası”. *International Journal of Politics and Security (IJPS)*, Cilt. 3, Sayı. 1, 2021, ss. 244-262.

Bu makalenin tüm hakları International Journal of Politics and Security (IJPS) Dergisi'ne aittir. Önceden yazılı izin almadan hiçbir iletişim, kopyalama ya da yayın sistemi kullanılarak yeniden yayımlanamaz, çoğaltılamaz, dağıtılamaz, satılamaz veya herhangi bir şekilde kamunun ücretli/ücretsiz kullanımına sunulamaz. Akademik amaçlı alıntılar bu kuralın dışındadır. Yazıda belirtilen fikirler yalnızca yazarına/yazarlarına aittir.



## Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin'in Arktik Politikası

Hüseyin KORKMAZ\*

### Özet

*Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel ölçekte her bölgeye ulaşmayı hedefleyen bir ticaret ağı tasarımı olarak öne çıkmaktadır. Öte yandan iklimsel değişiklikler ve buzulların erimesi sonucunda Arktik'in jeopolitik ve ticari değeri günden güne artmaktadır. Bu çalışmanın amacı Çin'in Arktik politikasının hangi ölçüde ve yoğunlukta Kuşak ve Yol Girişimi ile ilişkili olduğunu ortaya koymak ve geleceğe dönük kestirimlerde bulunmaktır. Kuşak ve Yol Girişimi ile beraber Çin'in küresel ölçekte mal arzını güvenli ve hızlı bir şekilde kotarmaya çalışması Arktik'in öne çıkmasını sağlamış ve Çin'in hem bölge ülkeleri hem de küresel güçler ile olan ilişkilerini önemli hale getirmiştir. Çalışmanın teorik ve kavramsal çerçevesi jeopolitik kavramı üzerinden yapılanmaktadır. Bu noktada Halford Mackinder, Alfred Thayer Mahan ve N. Spykman'ın görüşleri esas alınmıştır. Bu çerçevede Çin'in Arktik politikasının karakteristikleri, özellikleri ve Kuşak-Yol Girişimi ile ilişkisi 2018 yılında Çin tarafından yayınlanan 'Beyaz Kitap' üzerinden incelenmiştir. Çalışma bu yönü ile nitel araştırma yöntemini tercih ederek resmi söylemin analizine odaklanmıştır. Bu çalışmada Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin etkisi ile Arktik'e olan ilgisinin arttığı ve Arktik'in alternatif bir koridor olarak jeopolitik potansiyelinin farkına varıldığı savunulmuştur. Bu farkındalık, bölgede Rusya ile beraber yeni bir ortaklığa doğru giderken aynı zamanda ABD ile keskinleşen küresel rekabette yeni bir problem alanı olarak öne çıkabilir.*

**Anahtar Kavramlar:** Çin, Kuşak ve Yol Girişimi, Arktik, Kutup İpek Yolu, Çin'in Yükselişi.

## China's Arctic Policy in The Context of Belt and Road Initiative

### Abstract

*The Belt and Road Initiative stands out as China's design of a trade network aimed at reaching every region on a global scale. As a result of climatic changes and melting glaciers, the geopolitical and commercial value of the Arctic increases. This study aims to establish the extent to which China's Arctic policy is associated with the Belt and Road Initiative and to make future predictions. Within the scope of the Belt and Road Initiative, China's efforts to export goods on a global scale safely and quickly have made the Arctic stand out and made China's relations with both countries in the region and global powers important. The theoretical and conceptual framework of the study is based on the concept of geopolitics. At this point, Halford Mackinder, N.Spykman, and Mahan's opinions are based on. In this context, the characteristics and relationship of China's Arctic policy with the Belt-Road Initiative were analyzed through the White Paper published by China in 2018. In this respect, the study focused on the analysis of official discourse by choosing a qualitative research method. In this study, it has been argued that China's interest in the Arctic has increased with the influence of the Belt and Road Initiative and that the geopolitical and commercial potential of the Arctic as an alternative corridor has been recognized. This awareness might emerge as a new problem area in the region as it heads towards a new partnership with Russia, while at the same time sharpening global competition with the USA.*

**Key Words:** China, Belt, and Road Initiative, Arctic, Polar Silk Road, The Rise of China.

\* Dr., E-mail: 58huseyin@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6345-7655

**Geliş Tarihi:** 31.12.2020 - **Kabul Tarihi:** 08.04.2021



## 1. Giriş

Geçtiğimiz yirmi beş yıl boyunca Arktik’de birtakım önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Çevresel, iklimsel, politik ya da ekonomik olsun hepsi kaçınılmaz olarak bölgesel ve küresel yönetim üzerinde ciddi seviyede bir etkiye sahiptir. Meydana gelen değişim ve dönüşüm sonucunda hem bölgede bulunan ülkelerin hem de Çin gibi kendisini bölgeye “yakın” ilan eden devletlerin Arktik’e olan ilgisi artmaya başlamıştır. Bu kapsamda Kuşak ve Yol gibi küresel ölçekli ticari girişimler yürüten Çin’in bölgeye olan yaklaşımı jeopolitik çerçevede önem kazanmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Şi Cinping tarafından ilan edildiğinde henüz etki alanı konusunda tam anlamıyla ayrıntılar belli değildir. Tarihi ipek yolunun yeniden canlandırılmasını hedefleyen bu girişim aynı zamanda 2012 yılında göreve gelen Şi Cinping için son derece önemli ve marka bir projedir.<sup>1</sup> Kuşak ve Yol Girişimi, Çin açısından işlevsel olarak üç önemli özelliği ile öne çıkmaktadır. Öncelikle muhtaç olunan enerji bu ağ yapısı üzerinden hızlıca Çin’e transfer edilecektir. Yine bu ağ üzerinden üretim fazlasının küresel ölçekte hızlı bir şekilde dağıtılabildiği görülmektedir. Son olarak kritik noktalarda inşa edilen limanlar ile bu bölgelerde jeopolitik bir avantaj ortaya çıkmaktadır. Bu durum Çin’in “stratejik bir erişim” isteği içerisinde olduğunu ve olası bir durumda donanmasına lojistik destek sağlayacak limanları çift taraflı bir model üzerinden inşa ettiğini/edebileceğini göstermektedir.<sup>2</sup> Özellikle üretim fazlasının dışarda pazar bulmasına yönelik sağladığı zemin sayesinde söz konusu girişim Çin açısından yüzyılın projesi olarak ön plana çıkmıştır. Bu noktada Çin açısından küresel ölçekte her bölgeye ulaşmak önem kazanmış ve nakliye rotalarının çeşitlendirilmesi ve kısalmasına yönelik arayışlar ortaya çıkmıştır.

Çin’in Arktik’e yönelik ilgisi de tam da böyle bir konjonktürde dikkat çekmeye başlamıştır. Daha önceleri bölgeye yönelik bilimsel anlamda yoğun çalışmalar yaptığı bilinse de 2018 yılında yayınlanan *Beyaz Kitap* ile beraber söz konusu ilgi jeopolitik bir resmiyet kazanmıştır. Beyaz Kitap ile Çin, kendisini “Arktik’e yakın devlet” şeklinde

<sup>1</sup>Çin’in enerji, ulaşım, dijital ağlar ve ticaretle ilgili projelerden oluşan ve dünya nüfusunun yüzde 65’iyle toplamda 68 ülkeyi kapsayan küresel ölçekli uluslararası altyapı programı “Kuşak ve Yol Girişimi” küresel pandemi ile beraber “ölçek küçülteceği yönünde” tartışmalara neden olmuştur. Resesyona giren dünya ekonomisi girişim konusunda yeni sorular ortaya koyarken müthiş bir enerji ihtiyacı bulunan ve üretim fazlasını küresel ölçekte dağıtmak konusunda bu projeye bağımlı olan Çin söz konusu girişimi canlı tutmak için elinden gelen çabayı göstermektedir.

<sup>2</sup>Hüseyin Korkmaz, “Kuşak ve Yol girişiminin geleceği: Çin karakterli bir küreselleşme mi?”, (2020), <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kusak-ve-yol-girisiminin-gelecegi-cin-karakterli-bir-kuresellesme-mi/2083696> (24.12.2020).



konumlandırmıştır.<sup>3</sup> 2018 yılına kadar Çin'in Arktik ile ilgili temel yaklaşımı '*bilimsel alt metinleri*' olan ve belirsizliğe dayalı bir diplomatik yöntem izlemiştir. Barışçıl deklarasyonların eşlik ettiği bu yöntem çatışmadan kaçınan ve daha çok ticaret, ulaşım gibi ikincil konular üzerinden hareket eden bir diplomatik mimariyi takip etmektedir. 2018 yılında yayınlanan Beyaz Kitap ile beraber konu ile ilgilenen uzmanlar arasında da belirgin bir tartışma ortaya çıkmıştır. Birçok uzman söz konusu resmi belgeyi Çin'in bölgedeki stratejik ilgisinin bir göstergesi olarak yorumlarken<sup>4</sup> başka bir grup uzman ise Çin'in geçmiş dönemlerden beri aynı tezleri savunduğunu belirtmektedir.<sup>5</sup> Dolayısı ile Çin'in Arktik ile ilgili resmi söylemi öncesi ve sonrası ile büyük bir önem kazanmıştır. Arktik'de buzların erimesi hem kaynak kullanımı konusunda hem de nakliye rotaları konusunda yeni fırsatlar ortaya çıkarmıştır. Çok önemli bir yeraltı zenginliğine sahip olan bölgenin ABD ve Rusya'nın da iştahını kabartması aynı zamanda küresel bir rekabet alanı olarak ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Aynı şekilde değişken güç unsurlarına bağlı olarak bölgenin dünya jeopolitiğine etki edebilecek bir potansiyeli olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı Çin'in Arktik politikasını Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında değerlendirmek ve iki yaklaşım arasındaki ilişkiyi detaylandırmaktır. Kavramsal bir çerçeve oluşturmak için jeopolitik teoriler çerçevesinde Çin'in dış politikasında son zamanlarda önemli bir ağırlık kazanan Kuşak ve Yol Girişimine yer verilecektir. Ayrıca Arktik ile ilgili söylemler ve yapılan resmi açıklamalar da inşa edilen kavramsal çerçeve içerisinde değer kazanacaktır. Çin'in Arktik politikasının hangi ölçüde ve yoğunlukta Kuşak ve Yol Girişimi ile ilişkili olduğunu ortaya koymak ve geleceğe dönük kestirimlerde bulunmak çalışmanın temel sorunsalını oluşturmaktadır. Çalışma nitel araştırma yöntemi kapsamında içerik analizini tercih ederek Çin tarafından ortaya konulan *Beyaz Kitap* üzerinden resmi söylemsel yapının analizine odaklanmıştır. Bu kapsamda çalışmanın vakası Şi Cinqing dönemi Çin'in Arktik ile ilgili ortaya koyduğu resmi söylemsel yapıdır. Çin'in dış politikasında genellikle riskten kaçınan ve ticarete odaklanan bir yaklaşım tercih edilmektedir. Ancak son dönemde riskten kaçınan yöntemler tercih edilmemekte ve jeopolitik zorunlulukların ortaya çıkardığı bir rasyonel yaklaşım

<sup>3</sup>China Arctic Policy, "Full Text: China's Arctic Policy", (2018), [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm).

<sup>4</sup> Konu ile ilgili geniş bir tartışma için bkz. Camilla Tenna Nørup Sørensen, "China as an Arctic Great Power Potential Implications for Greenland and the Danish Realm" 2018, Royal Danish Defence College.

<sup>5</sup> Nong Hong, "China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges", Institute for China-American Studies, (2018), <https://chinaus-icas.org/wp-content/uploads/2018/03/2018.03.06-China-Arctic-Report.pdf> (12.12.2020).



yoğunluk kazanmaktadır. Bu nedenle yukarıda inşa edilmeye çalışılan kavramsal çerçevenin anlamlandırma açısından önemli olduğu düşünülmektedir.

Bu kapsamda çalışma bağlamsal bir ilişki kurmak için öncelikle Halford Mackinder, Alfred Thayer Mahan ve N. Spykman'ın görüşlerini temel alarak jeopolitik bir çerçeve çizmeye çalışacaktır. Buna ilaveten Kuşak ve Yol Girişiminin yapısı ve Çin'in dış politikasındaki yeri tartışılacaktır. Daha sonra Arktik ile ilgili yaklaşım analiz edilecek ve Çin'in bölgeye dönük siyasetinin Kuşak ve Yol Girişimi ile ilgisi ve ilişkisi irdelenecektir. Sonuç olarak, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin etkisi ile Arktik'e olan ilgisinin arttığı ve Arktik'in alternatif bir koridor olarak jeopolitik ve ticari potansiyelinin farkına varıldığı çalışmanın ana argümanıdır. Bu argümandan hareket ederek yapılan çıkarım ise Çin'in bölgede Rusya ile beraber yeni bir ortaklığa doğru gittiği ve Arktik'in ABD-Çin arasında keskinleşen küresel jeopolitik rekabette yeni bir problem alanı olarak öne çıkabileceğidir.

Bu çalışma Çin'in kuzey kutbu ile ilgili yayınladığı resmi *Beyaz Kitap'a* odaklanarak temel bir çerçeve belirlemekle beraber bu çerçevenin Kuşak ve Yol Girişimi ile ilişkisini ortaya koyma çabası ile daha detaylı bir okuma sağlamayı deneyecektir. Çin'in nüfuz alanını genişletme çabalarına jeopolitik okumalar eşliğinde anlam kazanan bir Arktik yaklaşımı üzerinden bakmayı deneyerek farklı bir perspektif sunmayı hedeflemektedir.

## 2. Jeopolitik Zorunluluklar ve Fırsatlar: Kuşak ve Yol Girişimi

Jeopolitik, ülkenin coğrafi konumu ile dış politikası arasındaki bağlantıyı tespit etme çabası olarak tanımlanabilir. Kavramı ilk olarak Rudolf Kjellen kullanırken bilimsel çerçevede ilk yorumlayan kişi Friedrich Ratzel'dir.<sup>6</sup> Jeopolitik, bir ülkenin coğrafi konumunu güç rekabeti ekseninde tanımlamakta ve onu kıymetlendirmektedir. Dolayısı ile jeopolitik konumun değeri küresel rekabet açısından değişen bir dinamiğe sahiptir. Jeopolitik, bir ülkenin değişen ve değişmeyen unsurları üzerinden güç değerlendirmesi yapmakta ve bunun sonucunda küresel gücün merkeziliğini de göz önünde bulundurarak politik düzeyde bir güç ve hedef ilişkisi ortaya koymaktadır.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Ratzel'in düşüncesinin yapısal bileşenlerini derinlemesine analiz eden bir çalışma için bkz. Alexandros Stogiannos, *The Genesis of Geopolitics and Friedrich Ratzel: Dismissing the Myth of the Ratzelian Geodeterminism*, (Springer International Publishing, 2019).

<sup>7</sup> İsmail Hakkı İşçan, "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", *Uluslararası İlişkiler* 1, sy. 2 (2004): 52.



Jeopolitik düşüncenin izlerini Aristoteles, Bodin, Montesquieu, Kant ve Hegel'e kadar takip etmek mümkündür. 19. yüzyıl öncüleri arasında ise Humboldt, Guyot, Buckle ve Ritter bulunmaktadır. Bununla birlikte, modern jeopolitiğin kurucuları olarak Ratzel, Mackinder, Kjellén ve yazılarında yayımlanmış ve denizaşırı imparatorluk inşası konularına önemli oranda yer veren Mahan zikredilmelidir.<sup>8</sup> Jeopolitik yaklaşımlar içerisinde öncül özelliğe sahip görüşler Halford Mackinder tarafından ortaya atılmıştır. Mackinder'in sonuç olarak ulaştığı teze göre "Doğu Avrupa'ya hakim olan Merkez bölgesini kontrol eder, Merkez bölgesine hakim olan 'dünya adasını' kontrol eder, dünya adasına hakim olan dünyayı kontrol eder."<sup>9</sup> Daha sonra jeopolitik ve güç ilişkisi üzerinde mütalaada bulunan tüm bilimadamları Mackinder'in görüşlerinden yola çıkarak teorilerini geliştirmiştir.

ABD Ordusunda bir amiral ve aynı zamanda tarihçi olan Alfred Thayer Mahan ise "deniz gücünün etkisi"<sup>10</sup> üzerine yazdıkları ile deniz yollarının kontrolü üzerinden inşa edilecek bir hegemonyanın önemi üzerinde durmuştur. Ona göre dünya hegemonyasının anahtarı deniz yollarının kontrolünde yatmaktadır. Mahan, özellikle deniz ticaretinin önemine vurgu yapmıştır. Konu ile ilgili onun küresel perspektifi de Avrasya merkezlidir.<sup>11</sup> Mahan'a göre dünya hakimiyetinin Avrasya'yı çevreleyen bir Anglo-Amerikan ittifakı tarafından sağlanabileceğini savunmuştur. ABD, İngiltere, Almanya ve Japonya'nın bir gün Rusya ve Çin'e karşı ortak bir ittifak içerisinde olabileceğine inanmıştır.<sup>12</sup> Mahan'ın tespitleri, günümüzde Çin'e yönelik bir ittifak arayışına giren Batı merkezli ülkeler dikkate alındığında son derece dikkat çekicidir.

Nicholas Spykman ise Mahan'ın görüşleri üzerinden jeopolitik kavramına önemli katkılarda bulunmuş ve *Kenar Kuşak Hakimiyet Teorisini* ortaya atmıştır.<sup>13</sup> Bu teori aynı zamanda Mackinder'de yer alan *Kalpğah* (heartland)'a karşılık *Rimland*'ın jeopolitik önemini vurgulamıştır. Bu yaklaşımı ile Spykman bir anlamda Mackinder'in doktrinini reddetmiştir. Spykman, Avrasya kıyı bölgelerinin (Orta Doğu, Hindistan, Güneydoğu Asya ve Çin dahil)

<sup>8</sup> Saul Bernard Cohen, *Geopolitics The Geography of International Relations* (Rowman & Littlefield, 2015), 16-17.

<sup>9</sup> Halford Mackinder, "Democratic Ideals and Reality", *Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları*, akt. İsmail Hakkı İşçan (New York, 1919), 61.

<sup>10</sup> Mahan'ın ünlü eseri için bkz. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, (Boston: Little-Brown, 1890).

<sup>11</sup> Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783* (Boston: Little, Brown, 1890), 25-85

<sup>12</sup> Cohen, *Geopolitics The Geography of International Relations*, 23.

<sup>13</sup> Spykman'ın bu kavramı ortaya attığı önemli eseri için bkz. Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace*, (New York: Harcourt and Brace, 1942).





nüfusları, zengin kaynakları ve iç deniz yollarını kullanmaları nedeniyle dünya kontrolünün anahtarı olduğunu düşünmüştür.<sup>14</sup> Ona göre Rimland'ı kontrol eden Avrasya'yı ve dolayısı ile dünyayı kontrol edebilecektir.

Spykman'a göre modern ülkeler kendi kuvvet durumlarını siyasi ve stratejik bir çerçevede küresel ölçüğe uygulamalıdır.<sup>15</sup> Spykman'ın bu görüşü o dönem ABD açısından küresel hegemonya yayılımında önemli bir anlam ifade etmektedir. Bugün de Çin'in küresel ölçekte büyük ekonomik projeler ile çizdiği projeksiyon Spykman'ın görüşleri ile uyumludur. Ancak teorik çerçevede bakıldığında bugüne kadar ABD'nin Asya-Pasifik bölgesinde kenar kuşağı kontrol etmesine rağmen Çin'in bölgedeki nüfuzu azalmanın aksine artmıştır. Dolayısı ile sadece kenarlara hakimiyet hegemonik bir inşa açısından yeterli değildir. Aynı zamanda karasal bir nüfuza da ihtiyaç duyulmaktadır. Çin'in stratejik yaklaşımına bakıldığında Mackinder, Mahan ve Spykman'ın görüşlerinin jeopolitik bir potada eritildiği görülmektedir. Çin'in küresel ölçekteki faaliyetleri söz konusu üç teorik yaklaşımı da kabul ettiğini ve en azından böyle bir mantık içerisinde hareket ettiğini göstermektedir.

Bununla birlikte Soğuk savaşın sona ermesinden sonra güvenlik yaklaşımlarında yaşanan değişim ve dönüşüm ülkelerin jeopolitik yaklaşımlarına da yansımıştır. Bu kapsamda özellikle yeraltı kaynaklarına dönük ihtiyaç enerji kaynaklarını jeopolitik rekabetin odağına yerleştirmiştir. Arktik'in bu açıdan son derece bol kaynaklara sahip olması ileride ciddi öneme haiz jeopolitik sonuçları içerisinde barındırmaktadır. Yukarıda bahsedilen jeopolitik yaklaşımlar göz önüne alındığında Kuşak ve Yol Girişimi, ekonomik anlamda jeopolitik bir mantık içerisinde hareket etmektedir. Bu jeopolitik mantık Arktik'in kontrolü ile hem Avrasya'nın kuzeyden çevrelenmesini hem de deniz yolları üzerinden yapılanarak kenar kuşağı ve deniz yollarını kontrol altına almaya çalışmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, Çin açısından "marka" bir girişim olarak öne çıkmaktadır. Söz konusu girişimin başarılı olması ihracata dayalı Çin ekonomisi için kritik bir önemdedir. Bununla beraber enerji ithalatında sağlanacak çeşitlilik ve ithalatın hızlandırılması gibi hususlar büyük önem arz etmektedir. Söz konusu girişim Güney Amerika'dan Kuzey Kutbu'na kadar

<sup>14</sup> Cohen, *Geopolitics The Geography of International Relations*, 26.

<sup>15</sup> İsmail Hakkı İşcan, "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", *Uluslararası İlişkiler* 1, sy. 2 (2004): 64.



geniş bir bölgeyi kapsayacak şekilde yayılmış ve büyük ölçekli otoyol, liman, enerji santrali ve diğer altyapı ağlarını kurma planlarını içermektedir.

Devlet Başkanı Şi Cinping döneminde hayata geçirilen söz konusu girişim Şi'nin büyük oranda önem verdiği bir inisiyatiftir. Son dönemde barışçıl yükseliş yaklaşımının daha proaktif bir kalkınma anlayışına doğru evrildiği görülmektedir. Şi Cinping'in şu sözleri temel görüşlerinin özeti gibidir: *"Çin rüyası kesinlikle 'hegemonik' bir rüya değil. Hiç kimsenin yerine geçmek gibi bir planımız yok. Ama Çin'in itibarını ve konumunu geri kazanmasına izin verin."*<sup>16</sup>

2020 yılı itibarı ile finans piyasasında önemli bir yeri olan Refinitiv, Kuşak Ve Yol Girişiminin toplu değerinin 2,41 trilyon dolar olduğunu tahmin etmiştir.<sup>17</sup> Söz konusu girişim içerisinde binleri bulan inşa aşamasında proje yer alırken bunların yarısından fazlasının Çin'e ait KİT'ler aracılığıyla yapıldığı belirtilmektedir. Konu ile ilgili yaklaşık (130) ülke ile işbirliği mutabakatı imzalayan Çin, girişime şu ana kadar (200) milyar dolar civarında kaynak ayırmıştır.<sup>18</sup> Kuşak ve Yol Girişimi ile ilgili Çin dışında gelişen temel algı söz konusu girişimin *'belirleyici bir deniz gücü'* oluşturmaya çalıştığı ve bu kapsamda diplomatik, ekonomik, askeri unsurların karma bir şekilde kullanıldığı yönündedir.<sup>19</sup> Diğer yandan girişimin yayıldığı bölgeleri kalkındırdığı ve bu bölgelerde istihdam sağladığına yönelik bir anlayış da belirginleşmektedir.

Kuşak ve Yol Girişiminin temel olarak iki önemli işlevi bulunmaktadır. Öncelikle ihracata dayalı ekonomisinin sürdürülebilirliği açısından girişim hayati bir önemdedir. Diğer yandan enerji ve hammadde ithalatında süreklilik, hız ve çeşitliliği sağlaması açısından büyük bir fayda sağlamaktadır. Ayrıca jeopolitik açıdan da söz konusu girişimin özellikle Asya-Pasifik bölgesinde zımnî ABD çevrelemesine karşı Çin'i rahatlatıcı bir işlevi bulunmaktadır. Girişimin kolları ve yayıldığı alan itibarı ile Çin, bölgede süregelen ABD çevrelemesine karşı önemli bir karşı hegemonya alanı yaratmış olmaktadır.

<sup>16</sup> AA, "China Will Never Cower Before Any Threat: Xi," <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/china-will-never-cower-before-any-threat-xi/2016150> (10.12.2020)

<sup>17</sup>Refinitiv, "BRI Connect: An Initiative In Numbers," 6, [https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en\\_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-2.pdf](https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-2.pdf) (15.12.2020).

<sup>18</sup>Andrew Chatzky ve James McBride, "China's Massive Belt and Road Initiative, CFR, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.

<sup>19</sup> "Statement Of Admiral John M. Richardson Chief Of Naval Operations Before The Senate Armed Services Committee On Fiscal Year 2020 Navy Budget 9 April 2019", [https://www.armed-services.senate.gov/imo/media/doc/Richardson\\_04-09-19.pdf](https://www.armed-services.senate.gov/imo/media/doc/Richardson_04-09-19.pdf).





Girişimin stratejik açıdan erişimini küresel ölçekte genişletmesi aynı zamanda jeopolitik bir güdülenme içerisinde olduğunu göstermektedir. Çin'in yeni pazarlara açılma ihtiyacının ortaya çıkardığı bu motivasyon diğer yandan Çin'in yeniden "tarihi statüsüne" dönmeyi hedefleyen siyasi bir hedefin de kristalleşmesini sağlamaktadır. Çin bir yandan Avrupa'da otobanlar inşa ederken öte yandan Afrika'da ve Arktik'e yönelik büyük altyapı projeleri yürütmektedir.<sup>20</sup> Batı'nın söz konusu girişimi askeri hedefleri olan bir yaklaşım olarak yaftaladığı dikkat çekmektedir. Bu husus ile ilgili yayınlanan bir rapora göre Pekin, Kuşak ve Yol'un, Çin Ordusu ile olan bağlarını en aza indirmek ve girişimin jeopolitik imalarını maskeleyen için büyük çaba sarf etmektedir. Bununla birlikte diğer ülkeler girişimin arkasında farklı bir ajandanın olmasından endişe duymaktadır. Öncelikle Kuşak ve Yol'un "çok amaçlı bir platform" olduğu tespiti ile beraber söz konusu girişimin koridorları ve yollarının Pekin'e dış ve ekonomik politikalarını desteklemek için çok yönlü bir araç seti sağladığı belirtilmektedir.<sup>21</sup> Öte yandan Çin'de var olan yasal mevzuatın orduya Çin'in sahip olduğu şirketlerin gemilerine, tesislerine ve diğer varlıklarına el koyma yetkisi vermesi Çin'in sivil-askeri füzyon yaklaşımı içerisinde olduğuna işaret edebilir.<sup>22</sup>

Kuşak ve Yol'un altyapısında ve ilgili teknolojilerde ikili kullanımlar ticari ve askeri işlevsellik sağlamaktadır. Birçok Kuşak ve Yol limanı, gemi yapımı ve ikmal hizmetleri gibi endüstrileri destekleyen bir "liman-park-şehir" geliştirme modeli doğrultusunda inşa edilmektedir. Pekin'in hegemonik bir araç olarak bundan yararlanması halinde, yerleşik güçlerin bu düzeni koruma ve bölgesel barış ve istikrarı sürdürme becerisi tehlikeye girmektedir.<sup>23</sup> Buna karşılık Pekin ise amacının ticaret olduğunu ve "hegemonya aramadığını" sürekli bir şekilde üst perdeden dile getirmektedir.<sup>24</sup> Bazı uzmanlara göre ise girişim ülkeleri sürdürülemez borç seviyelerine çekmek için bilinçli olarak tasarlanmış jeopolitik bir araçtır.<sup>25</sup>

<sup>20</sup> Hüseyin Korkmaz, "Kuşak ve Yol girişiminin geleceği: Çin karakterli bir küreselleşme mi?", Anadolu Ajansı.

<sup>21</sup> Daniel R. Russell ve Blake H. Berger, "Weaponizing the Belt and Road Initiative", 6, 27, [https://asiasociety.org/sites/default/files/2020-09/Weaponizing%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative\\_0.pdf](https://asiasociety.org/sites/default/files/2020-09/Weaponizing%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_0.pdf) (10.12.2020).

<sup>22</sup> Daniel R. Russell ve Blake H. Berger, "Weaponizing the Belt and Road Initiative", 14, [https://asiasociety.org/sites/default/files/2020-09/Weaponizing%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative\\_0.pdf](https://asiasociety.org/sites/default/files/2020-09/Weaponizing%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_0.pdf) (10.12.2020).

<sup>23</sup> Russell ve Berger, "Weaponizing the Belt and Road Initiative", 26.

<sup>24</sup> Yanan Wang, "China will 'never seek hegemony,' Xi says in reform speech", AP, <https://apnews.com/article/4c9476378e184f238845337ba442715c>.

<sup>25</sup> Abhijnan Rej, "Is China's Belt and Road Initiative Strategic? Perhaps Not," <https://thediplomat.com/2020/08/is-chinas-belt-and-road-initiative-strategic-perhaps-not/> (12.12.2020).



Girişim ile ilgili askeri endişelere ABD Ordusu da katılmıştır. ABD Güney Komutanlığı (SOUTHCOM) komutanı Faller: “Çin'in [bölgede] yaptıkları, küresel olarak yaptıklarıyla aynı. Çin, dünyanın hegemon gücü haline gelmek için büyük bir çaba gösteriyor.” demiştir. Faller ayrıca “Çin küresel olarak dünya düzeninin kendi versiyonu için çalışıyor” diyerek ABD'nin bölgedeki nüfuzunun Çin etkisi nedeniyle aşınmaya başladığını belirtmektedir. Latin Amerika’da Kuşak ve Yol kapsamında dört yıl önceye kadar sadece bir ülke Çin ile anlaşma imzalarken bu sayı şu anda (19)'a ulaşmış durumdadır. Çin daha çok Meksika, Bahamalar, El Salvador, Jamaika, Dominik Cumhuriyeti ve Panama'daki liman opsiyonlarını değerlendirmektedir. Hâlihazırda Brezilya, Şili, Peru ve Uruguay'ın bir numaralı ortağı ve diğer birçok ülke için ikinci en büyük ortak Çin ile bölge arasındaki toplam ticaret 2002'de (17) milyar dolardan 2019'da neredeyse (315) milyar dolara çıkmıştır. Salgın döneminde söz konusu büyümenin devam ettiği görülmektedir. Pekin'in bölgede özellikle "liman altyapısı" ve "derin su limanları" ile ilgilendiği belirtilmektedir.<sup>26</sup> Çin'in Latin Amerika'daki ticari faaliyetleri, dünyanın her köşesine ulaşma ile ilgili motivasyonuna iyi bir örnek olarak verilebilir.

Çin, COVID-19 pandemisinin de etkisi ile son dönemlerde Kuşak ve Yol Girişimi'nin ölçeğini küçültmeyi tartışmaktadır. Buna karşılık bulunan ekonomik çözüm ise ikili dolaşım (*dual circulation*) stratejisidir. 2021'in başlarında yıllık parlamento oturumunda açıklanan "ikili dolaşım" stratejisi, hükümetin 14. beş yıllık planında (2021-2025) önemli bir öncelik haline gelmiştir. “İç dolaşımı” başlatmak için Çin'in hane halkı gelirlerini ve tüketimini artırması gerekmektedir. Yani müreffeh bir orta sınıf söz konusu yaklaşımı verimli bir hale getirebilir. Burada önemli olan nokta Çin'in orta sınıfını genişletmek ve milyonlarca göçmen işçiyi şehir sakinlerine dönüştürmek için devam eden şehirleşme programı olacaktır. Çin nüfusunun yaklaşık % 60'ı kentsel alanlarda yaşamaktadır. Öte yandan Çin, 1.4 milyarlık bir nüfusla “hiper boyutlu” bir tüketici pazarıdır.<sup>27</sup>

Çin'in özellikle enerji alanında Basra Körfezinden Malakka Boğazına uzanan önemli ikmal noktalarını vazgeçilmeyecek bir deniz hattı haline getirmeye çalıştığı görülmektedir. Bununla birlikte Çin'in ekonomik bir dönüşüm sağlamak için fazla kapasiteyi, kaynakları ve emeği yabancı yatırım yoluyla ihraç etmesi gerekmektedir. Açık bir şekilde görüldüğü gibi

<sup>26</sup> Stew Magnuson, “JUST IN: U.S. Commander Alarmed as China Makes Inroads in Americas,” <https://www.nationaldefensemagazine.org/articles/2020/12/2/commander-alarmed-as-china-makes-inroads-in-americas> (12.12.2020).

<sup>27</sup>Kevin Yao, “What we know about China's 'dual circulation' economic strategy” Reuters, <https://www.reuters.com/article/china-economy-transformation-explainer-idUSKBN2600B5> (12.12.2020)



Çin'in imalat endüstrisinin gücü altyapı inşasıdır. Orta ve Güneydoğu Asya altyapı alanında yatırımdan yoksundur. Asya ile Avrupa arasında ekonomik ve stratejik entegrasyon sağlanırsa, Çin dünyanın merkezi haline gelebilir ve ABD'yi marjinalize edebilir. Ek olarak belirtmek gerekir ki Kuşak ve Yol, ideolojik faktörleri yoğun olan bir Marshall Planı gibi değil aksine temel endişesi ekonomik problemler olan bir girişim olarak görülmektedir.<sup>28</sup>

Bütün bunların yanında yüzyılın girişimi olarak adlandırılan bu ağın son zamanlarda ciddi problemler de yaşadığı görülmektedir. Özellikle Çin'in, borçlularına yeterli rahatlamayı sağlayamazsa kendisini geliştirmekte olan piyasalardaki bir borç krizinin merkezinde bulması beklenmektedir. Boston Üniversitesi verilerine göre, 2008 ve 2019 yılları arasında iki Çin bankası (462) milyar dolar kredi vermiştir. Pandemi, Afrika ve diğer geliştirmekte olan ekonomileri alt üst ettiğinden, borç pazarlıkları hızla artmaya başlamıştır. Rhodium Group tarafından hazırlanan rapor, 2020'de (12) ülkenin Çin ile (28) milyar doları kapsayan borçlarla ilgili yeniden müzakere sürecine başladığını göstermektedir.<sup>29</sup>

Kuşak ve Yol Girişimi'ni "Çin Rüyası" söylemi ile birlikte düşünmek faydalı olacaktır. Bu kapsamda ülkenin 2021 ve 2049 hedeflerine ulaşmak için ülke içindeki fazla üretimi sistemik bir dağıtıma tabi tuttuğu görülmektedir. Şu ana kadar milyarlarca dolar harcanan girişimin önünde karşı hamle yapabilecek bir başka girişim ya da proje bulunmuyor. Diğer yandan Çin Ordusu'nun modernizasyonu da bir başka önemli husus olarak öne çıkmaktadır. Çin donanması savaş gemileri ve denizaltılardan oluşan toplam (350) unsur ile *sayısal olarak* dünyanın en büyük donanması haline gelmiştir.<sup>30</sup> ABD Savunma Bakanlığı tarafından yayınlanan bir rapor "*ÇKP, Çin Ordusunu devlet idaresinin pratik bir aracı olmasını arzulamaktadır*<sup>31</sup>" şeklindeki söylemi ABD'nin çıkarları ve uluslararası düzenin güvenliği açısından ciddi endişeleri olduğunu göstermektedir.

Bütün bu endişelerin yanında Kuşak ve Yol Girişiminin Çin tarafından jeopolitik bir üstünlük aracı olarak kullanıldığı algısı Pekin tarafından kabul edilmemektedir. Pekin'in temel hassasiyeti içeride biriken üretimin hızlı bir şekilde küresel ölçekte dağıtılması ve enerji

<sup>28</sup> Simon Shen, "How China's 'Belt and Road' Compares to the Marshall Plan," The Diplomat, <https://thediplomat.com/2016/02/how-chinas-belt-and-road-compares-to-the-marshall-plan/> (12.12.2020).

<sup>29</sup> James Kynge and Jonathan Wheatley, "China Pulls Back from the World: Rethinking Xi's 'Project of the Century'," Financial Times, <https://www.ft.com/content/d9bd8059-d05c-4e6f-968b-1672241ec1f6> (10.12.2020).

<sup>30</sup> OSD, "2020 China Military Power Report," 44, <https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1/-1/1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF> (16.12.2020).

<sup>31</sup> OSD, "2020 China Military Power Report," 2.



ithalatının çeşitlendirilerek hızlıca ülkeye intikalidir. Bu bağlamda Arktik da önemli bir alternatif hat olarak öne çıkmaktadır. Alternatif olması ile beraber aynı zamanda bölgede bulunan enerji kaynaklarının da önemli bir unsur olduğunu belirtmek gerekmektedir. Çin, her ne kadar maliyetli olsa da bu hat üzerinden Avrupa kıtasına ulaşacak bir opsiyonun Kuşak ve Yol Girişimi açısından önemli bir rahatlama sağlayacağını düşünmektedir. Söz konusu girişimin birçok koridoru istikrarsızlık ve engellemeler ile karşılaşma riskine karşı bir anlamda Arktik üzerinden kendisini garantiye almaya çalışmaktadır. Küresel rekabette süregelen büyük güç rekabeti ile beraber Rusya ile yakınlaşması da yine Arktik politikasında önemli bir aşama olarak kaydedilebilir. Rusya ile bölgede ortaklaşa yapılacak projeler ve finansman anlaşmaları yakın gelecekte bölgenin kaderinde önemli değişimlere yol açma potansiyeline sahiptir.

### 3. Çin'in Arktik Politikası

Soğuk Savaş'ta Arktik'e yönelik yaklaşımı esasen ABD ile SSCB arasındaki bir jeopolitik mesele olarak öne çıkmıştır. Özellikle jeopolitik hususlar ve güç politikaları Arktik meselelerine hakim olmuş ve bu nedenle küresel bir sorun olması şöyle dursun bölgesel bir mesele olarak bile çok önemsenmemiştir.<sup>32</sup> Soğuk savaşın sona ermesinden sonra ise ABD ve Rusya da dahil olmak üzere sekiz Arktik devleti için bölgeyi ilgilendiren sorunlar, ulusal ve bölgesel ölçekte gelişmesine rağmen gittikçe daha fazlası küresel hale gelmiştir.<sup>33</sup> Sorunların küresel bir hale gelmesini hızlandıran büyük anlatı en çok Çin tarafından sahiplenilmektedir. Çin'in bölge ile ilişkisi yeni değildir. 1925 yılında Spitsbergen Antlaşması'nı (Svalbard) imzalayan Çin, bilimsel araştırma yapma yeteneği kazanarak Arktik ile ilgili meselelere dahil olmuştur.<sup>34</sup> Uzun bir süredir bilimsel keşifler ve potansiyel enerji kaynakları üzerine bölgede çalışmalar yürüten Çin'in statüsünü resmileştirme çabaları 2013 yılında Arktik Konseyinde gözlemci statüsü kazanması<sup>35</sup> ile önemli bir ilerleme sağlamıştır. Temmuz 2013'te Çin Devlet Başkanı Şi Cinping'in Çin'in bölgenin kaynaklarından yararlanmak için kutupları keşfetme çabası göstermesi gerektiğini önermesi bu bağlamda önem kazanmaktadır.<sup>36</sup>

<sup>32</sup> Ye Jiang, "China's Role in Arctic Affairs in the Context of Global Governance", *Strategic Analysis* 38, sy. 6 (2014): 913.

<sup>33</sup> Jiang, "China's Role in Arctic Affairs in the Context of Global Governance", 914.

<sup>34</sup> The Spitsbergen Treaty, <https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history/the-spitsbergentreaty.html> (12.12.2020).

<sup>35</sup> Ties Dams, Louise Schalk and Adaja Stoetman, "Presence Before Power China's Arctic Strategy in Iceland and Greenland," 6, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2020-06/presence-before-power.pdf>.

<sup>36</sup>The Economist, "They May Be Some Time" The Economist, 2013, <http://www.economist.com/news/china/21589908-putting-down-roots-antarctica-they-may-besome-time> (14.12.2020).



Çin'in Arktik politikasını şekillendiren üç önemli iç motivasyon faktörü bulunmaktadır. Birincisi söz konusu yaklaşım, "Çin rüyası" ve "Kuşak ve Yol" gibi kavramlardan harekete geçen ulusal bir stratejidir. İkincisi Çinli uzmanlar Arktik politikasının kavramsal gelişimine aktif olarak katılmış ve bölge dışı ülkelerin çıkarlarını teşvik etmeye yönelik bir yaklaşımı benimsemiştir. Üçüncü faktör ise yerel aktörlerin bölgesel özelliklerinin ön plana çıkmasıdır. Sonuç olarak bu üç faktör yani ulusal strateji, uzman söylemi ve bölgesel özellikler Çin'in karar alma mekanizmasına etki etmekte ve Çin'in Kuzey Kutbu politikasını kademeli olarak şekillendirmektedir.<sup>37</sup> Çin tarafından Arktik ile ilgili yayınlanan *Beyaz Kitap*, Çin'in ulusal stratejisinin resmileşmesi açısından önemlidir. Söz konusu belge, Arktik'in bilimsel olarak incelenmesi ve bölgede bulunan potansiyelin geliştirilmesinin yanı sıra bölgenin yönetiminde aktif bir rol üstlenmeyi amaçlayan 'sorumlu bir güç' olarak konumlandırmıştır. Buna ek olarak bu belgede Çin, "*Kutup İpek Yolu*" (*Polar Silk Road*) önermesini yaparak bölgeyi Çin'in devasa ölçekli projesi Kuşak ve Yol Girişimi'ne dahil etme hevesini göstermektedir. Çin her ne kadar bölgeye angaje olmaya çalışsa da bölge ülkeleri ile olan mesafesini korumaya dikkat etmektedir. Çin, bölge devletlerinin bölgede egemenlik haklarına ve yargı yetkilerine sahip olduğunu ve Çin'in Arktik devletlerinin içişlerine veya Arktik devletleri arasındaki sınırlar, sınır anlaşmazlıkları ve diğer yargı meselelerine ilişkin ikili müzakerelere karışmayacağını kabul etmektedir.<sup>38</sup>

Bölgede daha etkin olmayı hedefleyen Çin'in materyal kapasitesini geliştirme noktasında yoğun bir mesai içerisinde olduğu görülmektedir. Bu kapsamda buz kırıcı bir filo inşasını hızlandırmaya da büyük önem vermektedir. Bu kapsamda Çin'in önde gelen tersanesi Jiangnan Shipbuilding Group Co. Ltd.'de Çin'de üretilen ilk araştırma buz kırıcısı olan Snow Dragon-2'nin yapıldığını not etmek gerekmektedir. Bölgede öne çıkan Çin şirketlerine CNPC, CNOOC, Sinopec, Sinosteel vb. gibi örnekler verilebilir. Öte yandan COSCO da navigasyon gelişimi hususunda öne çıkan en değerli Çin şirketlerinden biridir.

Çin, Arktik'de ortaya çıkan sorunların küresel bir etkiye sahip olduğunu iddia etmekte ve kendisini "sorumlu bir güç" olarak öne çıkarmaktadır. Buradan hareketle bölgenin kalkınmasında yer alma ve 'Arktik'de insanlık için ortak bir gelecek' inşasına katkıda bulunma yükümlülüğünün altını çizmektedir.<sup>39</sup> Çin, ortaya koyduğu bu *Beyaz Kitap* ile bölgede meşru

<sup>37</sup> Mariia, Kobzeva, "China's Arctic Policy: Present and Future." *The Polar Journal* 9, no. 1 (2019): 97-100.

<sup>38</sup> Jiang, "China's Role in Arctic Affairs in the Context of Global Governance", 914.

<sup>39</sup> China Arctic Policy, "Full Text: China's Arctic Policy".



haklara sahip olduğunu ilan etmiştir. Belge aynı zamanda Çin'in haklarının sınırlarının farkında olduğunu ve mevcut kurallara bağlı kaldığını açıkça ortaya koymaktadır. Fakat bütün bunların yanında Çin, Uluslararası Hukuk'a uygun olarak sahip olduğu hakları ısrarlı bir şekilde savunmaya devam edeceğinin de altını çizmektedir. Söz konusu belgenin bölge ülkelerinin haklarını ihlal etmediğini, ancak basitçe vurguyu Arktik dışındaki aktörler ve yerel aktörler de dahil olmak üzere tüm katılımcıların eşitliğine yönlendirdiğini belirtmek gerekmektedir. Bahse konu *Beyaz Kitap* her ne kadar Arktik Konseyinin önemini kabul etse de konseyin yeterli olup olmadığı hususunda net bir tavır takınmamaktadır.

Beyaz Kitabın belki de araştırma sorumuzla en ilgili önermelerinden birisi ekonomik kalkınmadaki boşluğu doldurmak için tüm bölge ülkelerine “Kutup İpek Yolu”nu tavsiye etmesidir. Söz konusu girişimi teşvik etmek için şirketleri ve araştırma merkezlerini *Kutup İpek Yoluna* katılmaya teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

#### Şekil:1-Çin'in Arktik ile ilgili Önemli Tarihleri<sup>40</sup>

<b>1925</b>   Çin Cumhuriyeti Spitsbergen Anlaşması imzaladı.
<b>1964</b>   Devlet Okyanus İdaresi " kutup keşiflerine katılma" hedefiyle kuruldu.
<b>1995</b>   Kuzey Kutbu ziyaretleri, Çin Bilimler Akademisi Kutup Bilimi Komitesi kurdu.
<b>1996</b>   Çin Arktik ve Antarktik İdaresi (CAA) kuruldu.
<b>1999</b>   CAA, Xue Long'u ilk Arktik keşif seferine gönderdi.
<b>2001</b>   Norveç, Svalbard'da Çin, Yilite-Morning Arctic Bilimsel Keşif ve Araştırma İstasyonu geçici araştırma istasyonunun açılışını yaptı.
<b>2004</b>   Norveç'te kalıcı Arctic Yellow River İstasyonu açıldı.
<b>2007</b>   Çin, Arktik Konseyine ilk kez geçici gözlemci olarak kabul edildi.
<b>2013</b>   Çin, Arktik Konseyine kalıcı gözlemci olarak kabul edildi.
<b>2014</b>   Şi Cinping, Çin'in "büyük kutup gücü" olmaya çalıştığını söyledi.
<b>2015</b>   Çin Komünist Partisi (ÇKP) kutup bölgelerini, derin deniz tabanını ve dış uzayı Çin'in yeni stratejik sınırları olarak tanımladı.
<b>2018</b>   Çin, kuzey kutbu politikasını açıklayan “Arktik Politikası” başlıklı Beyaz Kitabı yayınladı.

Çin'in bölgede önemli avantajlara sahip olan Arktik ülkelerinden Rusya ile son derece yoğun ticari ve askeri bir işbirliği bulunmaktadır. 2016 yılında Rus Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG) üreticisi Novatek, Yamal LNG projesini finanse etmek için Çin Kalkınma Bankası ve

<sup>40</sup> T. Dams, L. Schalk ve A. Stoetman, *Presence before power China's Arctic strategy in Iceland and Greenland*, (Clingendael Institute, 2020), 6-7.





Çin İhracat-İthalat Bankası ile 12 milyar dolar tutarında bir kredi imzalamıştır.<sup>41</sup> Yamal Yarımadası'nda bulunan "Yamal LNG" projesinde Rus Novatek, Çin Ulusal Petrol Şirketi (Chinese National Petroleum Corporation, CNPC) ve İpek Yolu Fonu ile bir ortaklık kurmuştur.<sup>42</sup> Ayrıca Çin, Rusya'nın 2019 yılında düzenlediği, stratejik düzeydeki askeri tatbikatlarından "Tsentr-2019" tatbikatına gözlemci olarak asker göndermiştir.<sup>43</sup>

Arktik'de bulunan kıta ve ada toprakları, sırasıyla Kanada, Danimarka, Finlandiya, İzlanda, Norveç, Rusya, İsveç ve Amerika Birleşik Devletleri'ne ait olmak üzere, yaklaşık (8) milyon kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Çin, coğrafi olarak Arktik bölgesinde yer almamasına rağmen kendisini "Arktik'e en yakın kıta devletlerinden biri" olarak tanımlamaktadır.<sup>44</sup> Bahse konu *Beyaz Kitap'ta* Çin'in kuzey kutbu bölgesine dair siyasi hedefleri şu şekilde sıralanmaktadır: "anlamak", "korumak", "Arktik bölgesini geliştirmek" ve "Arktik yönetimine katılmak". Yine aynı belgede Çin'in Arktik konularına katılımını teşvik eden "saygı", "iş birliği", "kazan-kazan" ve "sürdürülebilirlik" olmak üzere dört temel ilke vurgulanmıştır. Belgede, Arktik'in geleceği, bölge devletlerinin çıkarları, bölge dışındaki devletlerin ve bir bütün olarak insanlığın refahıyla ilgili olduğunun altı çizilerek Arktik'in yönetişimi için tüm paydaşların katılımı ve katkısının gerektiğine özellikle dikkat çekilmiştir.<sup>45</sup>

Arktik ile ilgili jeopolitik rekabet ise günden güne artmaktadır. Buz kırıcı gemiler üretmek için (675) milyon dolarlık bir bütçe ayıran ABD kutuplarda yaşanan hegemonya mücadelesinde var olacağına güçlü bir sinyali vermiştir. ABD'nin şu anda yalnızca iki adet işlevsel buz kırıcısı bulunmaktadır.<sup>46</sup> 2020 yılı içerisinde İzlanda'ya bir ziyarette bulunan ABD Dışişleri Bakanı Pompeo'nun burada Rusya ve Çin'in kutuplara olan ilgisi üzerine eleştirel bir üslup takınması ABD'nin var olan gelişmelerden rahatsız olduğunu göstermektedir. Öte yandan

<sup>41</sup> Henry Tillman, "The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation", *China Quarterly of International Strategic Studies* 4, no. 3 (2018): 354.

<sup>42</sup> "Yamal LNG in Russia: the Gas that Came in from the Cold", Total, Home, <https://www.total.com/en/energy-expertise/projects/oil-gas/lng/yamal-lng-coldenvironment-gas> (10.09.2019).

<sup>43</sup> Sergey Sukhankin, "What did Russia's Strategic Military Exercise Tsentr-2019 Reveal?", <https://icds.ee/what-did-russias-strategic-military-exercise-tsentr-2019reveal/> (10.09.2019).

<sup>44</sup> China Arctic Policy, "Full Text: China's Arctic Policy".

<sup>45</sup> China Arctic Policy, "Full Text: China's Arctic Policy".

<sup>46</sup> Department of Homeland Security Fiscal Year 2019 Appropriations Agreement, <https://www.appropriations.senate.gov/imo/media/doc/DHS%20Conference%20Press%20Summary1.pdf> (12.12.2020).



ABD Deniz Kuvvetleri Arktik Yol Haritası, bölgeyi “denizaltı ve hava operasyonları” için bir alan olarak belirlemiş durumdadır.<sup>47</sup>

Kuzey Deniz Yolu boyunca uzanan Arktik deniz şeritleri (tarihsel olarak Batı'da Kuzeydoğu Geçidi olarak bilinmektedir) maliyetini ancak büyük bir gücün karşılayabileceği marjinal opsiyonlardır.<sup>48</sup> Ancak marjinal opsiyonlar olması Kuşak ve Yol Girişimi gibi küresel ölçekli girişimlerde kullanılmayacakları anlamına gelmemektedir. Özetle, Doğu Asya ülkeleri ekonomik açıdan mantıklı olduğu kadar, Arktik üzerindeki bilimsel araştırmalarla, Arktik denizcilik yollarının gelecekteki potansiyeli, gemi yapımı, altyapı ve doğal kaynak geliştirme ile yoğun bir şekilde ilgilenmektedirler.<sup>49</sup>

Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, 2017 yılında Rus mevkidaşı Sergei Lavrov'a şunları söylemiştir:

*“Çin, Rusya tarafından önerilen 'Buz İpek Yolu' girişimini memnuniyetle karşılar ve destekler ve Rus tarafı ve diğer taraflarla birlikte Arktik rotalarını ortaklaşa keşfetmeye hazırdır.”<sup>50</sup>*

Çin'in resmi düzeyde Rusya ile işbirliğini artırmayı Arktik politikasında kendisine hedef edindiği görülmektedir. Rusya'nın da bölgede yaptığı ve yapacağı yatırımlar açısından Çin'in finansmanına ihtiyacı vardır. Öte yandan çok kutuplu bir küresel yapıda ABD ile keskinleşen rekabet Çin ve Rusya'yı Arktik gibi meselelerde birlikte hareket etmeye zorlamaktadır. Arktik'de Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında inşa edilecek bir “yol” hem Çin'e alternatif bir nakliye rotası sağlamış olacak hem de enerji ithalatı konusunda yine bir rota opsiyonu sunacaktır. Rusya ve diğer bölge ülkelerinin de söz konusu bu ticaret potansiyelinden yararlanacakları görülmektedir. Bunun hangi ölçülerde olacağı ve bölge ülkelerinin “yol'un” maliyetine katlanıp katlanmayacakları ise net değildir.

<sup>47</sup> US Navy, “Arctic Roadmap 2014-2030”, <https://www.hsdl.org/?view&did=756030> (12.12.2020).

<sup>48</sup> Rasmus G. Bertelsen and Vincent Gallucci, “The Return of China, Post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on Land and at Sea,” *Marine Policy* 72 (2016): 2, doi:10.1016/j.marpol.2016.04.034.

<sup>49</sup> Ken S. Coates and Carin Holroyd, “The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics”, Cham: Springer International Publishing, 2020, doi:10.1007/978-3-030-20557-7.330.

<sup>50</sup> “Wang Yi: Russia is an important strategic partner of the joint construction of the Belt and Road”, Embassy of the People's Republic of China in the Federal Republic of Nigeria, 2017, <https://www.fmprc.gov.cn/ce/ceng/eng/zgxw/t1466559.htm> (15.12.2020).



#### 4. Sonuç

Çin, kuzey kutbu bölgesinde sürdürdüğü keşif stratejisinden ziyade jeopolitik endişeleri de bulunan ve bölge ülkeleri ile işbirliğine dayanan yeni bir strateji üretmeyi tasarlamaktadır. Bu kapsamda Çin'in Arktik'in yönetimi hususunda daha proaktif bir rol aldığı görülmektedir. Şi Cinqing'in göreve gelmesinin ardından söz konusu yaklaşım yayınlanan *Beyaz Kitap* ile beraber resmileşmiştir. Çin, bölgede jeo-ekonomik bir genişlemeye gitmekte ve bölgedeki güçlü ülkelerle organize bir şekilde kalıcı koridorlar inşa etmeye çabalamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında bir "Kutup İpek Yolu"nun duyurulması Çin'in Arktik bölgesine aynı zamanda ticari bir potansiyel atfettiğini göstermektedir. Diğer yandan bölgedeki enerji kaynaklarına ulaşım açısından da bu "yol" hayati bir önem taşımaktadır. Bölgede yıllardır devam eden iklim değişikliği kuzey kutbunda sıcaklıkların yükselmesine ve bu sorunun bölgeselden küresel evrilmesine neden olmuştur. Geçtiğimiz dönemde Arktik'de görülen yağış miktarı % 8 oranında artış gösterirken, buz tabakası ise son otuz yıllık dönemde % 10 düzeyinde azalmıştır. Uydu verileri, Arktik'de bulunan buzulların bölgede geçen onar yıllık sürelerde ortalama % 2,7 oranında azaldığını ortaya koymaktadır.<sup>51</sup> Bu açıdan bölge dışı ülkeleri de etkileyen bir dinamiği barındırmaktadır. Çin'in de bölge ile ilgili iddialarını bu zeminde dillendirdiği görülmektedir.

Jeopolitik çerçeveden bakıldığında Çin'in kuzey bölgesini güvence altına alması, ABD tarafından "çevrelendiği" şu dönemde stratejik açıdan önemli görülmektedir. Çin'in Mackinder, Mahan ve Spykman'ın öne sürdüğü jeopolitik yaklaşımları tek bir potada erittiği ve kademeli bir jeopolitik strateji uyguladığı değerlendirilmektedir. Bölgede Rusya ile devam eden stratejik ortaklığın kapsamlı bir ölçüğe doğru genişlemesi dikkat çekmektedir. İki ülke arasında Arktik'de yapılan işbirliği ve küresel ölçekte iki ülkenin askeri koordinasyonu öne çıkan diğer hususlardır. Çin'in sistem içerisinde yaşadığı yükseliş ve yerleşik bir hegemon olarak ABD'nin buna yanıtı tüm alanlarda başlayan keskin bir rekabet ile beraber küresel hegemonyayı elde etmeye dönük bir yönelim içerisine girmiştir. Söz konusu bu rekabetin etkileri hem Kuşak ve Yol Girişimi hem de Arktik ile ilgili politikanın belirlenmesinde etkili olmaktadır. Çin'in Arktik bölgesi için ortaya koyduğu kalkınma vizyonu "Kutup İpek Yolu"nun önerilmesidir. Daha önce

<sup>51</sup>Larisa Zelenina, "Svetlana Fedkyshova, Forecasting and Consequences of Climate Change in the Arctic Region", *Arctic and North* 5, (2012): 2.



Çinli uzmanlar arasında farklı platformlarda değerlendirilen bu husus ilk defa 2018 yılında yayınlanan *Beyaz Kitap* ile resmi hale getirilmiştir.

Öncelikle 2018 yılında yayınlanan *Beyaz Kitap*, Çin'in bölge ile ilgili yeni yaklaşımının altını çizmiştir. Bir bakıma Çin dış politikası açısından Arktik politikalarına yönelik bir kılavuz haline gelmiştir. Burada kilit unsur Arktik'den geçecek "yol" inşasının resmen açıklanmış olmasıdır. Söz konusu yolun hem bölge ülkeleri hem de Çin açısından sağlayacağı ekonomik birikim Çin'in bölgeye "materyal kapasite" açısından nüfuz etmesini sağlayacaktır. Çin'in Arktik ile ilgili küreselci ve çevreci yaklaşımı konuyu ekolojik bir çerçevede tüm dünya ülkelerinin bir sorunu olarak meşrulaştırarak bölgede bulunan devletlerin sahip oldukları ayrıcalıkları azaltmaktadır.

Çin'in inşa ettiği bu küresel anlatı Arktik bölgesinin mevcut bölgesel yapısını bir yandan aşındırmakta ve sorunların küresel olduğu dolayısıyla yönetişimin de küresel olması gerektiği gibi bir sonuca doğru götürmektedir. Bölgede yönetim konusunda daha fazla söz sahibi olmak için Çin'in bu materyal kapasite üzerinden kurumsal söylemini tahkim etmesi beklenebilir. Çin bölge ile ilgili yerel ve uluslararası hukuk mevzuatına bağlılık göstermekle beraber Arktik dışındaki ülkelerin haklarını savunma hususunda daha yoğun bir çaba gösterecektir. Hukuki açıdan da BM Deniz Hukuku Konvansiyonu (UNCLOS) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi norm üreten yapıların yeni gelişen durumlara karşı yani bölgenin ticarete açılması hususundaki problemleri çözecek bir adaptasyon geliştirmesi beklenebilir. *Arktik'e yakın devlet* tanımlaması ile söz konusu bölge ile ilgili imajını meşru bir zemine çekmeye çalışan Çin, bölgede ticaret potansiyelini canlandırdığı ve alternatif olarak burayı bir "yol" haline getirdiği zaman küresel ticaret artık eskisi gibi olmayacaktır.

Sonuç olarak Çin'in Arktik politikasının hangi ölçüde ve yoğunlukta Kuşak ve Yol Girişimi ile ilişkili olduğunu ortaya koymak ve geleceğe dönük kestirimlerde bulunmak sorunsalından yola çıkan çalışma, bu araştırma sorusuna Çin'in Kuşak Ve Yol Girişimi'nin etkisi ile Arktik'e olan ilgisinin arttığı ve Arktik'in alternatif bir koridor olarak jeopolitik ve ticari potansiyelinin farkına vardığı şeklinde yanıt vermiştir. Çin bölgeye olan ilgisini uluslararası hukuk zemininde meşru bir hale getirmeye çalışmaktadır. Bununla birlikte Rusya ile gelişen işbirliğinin farklı cephelerden ortaklığa doğru ilerlemesi ABD ile keskinleşen küresel rekabette Arktik'in yeni bir problem alanı olarak öne çıkmasına neden olabilir.

**Kaynaklar**

- “Statement Of Admiral John M. Richardson Chief Of Naval Operations Before The Senate Armed Services Committee On Fiscal Year 2020 Navy Budget 9 April 2019”. [https://www.armed-services.senate.gov/imo/media/doc/Richardson\\_04-09-19.pdf](https://www.armed-services.senate.gov/imo/media/doc/Richardson_04-09-19.pdf) (15.12.2020).
- “Wang Yi: Russia is an important strategic partner of the joint construction of the Belt and Road”. Embassy of the People’s Republic of China in the Federal Republic of Nigeria, 2017. <https://www.fmprc.gov.cn/ce/ceng/eng/zgxw/t1466559.htm> (15.12.2020).
- “Yamal LNG in Russia: the Gas that Came in from the Cold”. Total, Home, <https://www.total.com/en/energy-expertise/projects/oil-gas/lng/yamal-lng-coldenvironment-gas> (10.09.2019).
- AA. “China Will Never Cower Before Any Threat: Xi.” <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/china-will-never-cower-before-any-threat-xi/2016150> (10.12.2020).
- Beck, Andrea. “China’s Strategy in the Arctic: A Case of Lawfare?” *The Polar Journal* 4, no. 2 (2014): 306–18. doi:10.1080/2154896X.2014.954886.
- Bertelsen, G. Rasmus and Gallucci Vincent. “The Return of China, Post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on Land and at Sea”. *Marine Policy* 72 (2016): 241. doi:10.1016/j.marpol.2016.04.034.
- Chatzky, Andrew ve James McBride. “China’s Massive Belt and Road Initiative”. CFR. <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (14.12.2020).
- China Arctic Policy. “Full Text: China’s Arctic Policy”, 2018. [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm).
- Coates S. Ken and Holroyd Carin. “The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics”. Cham: Springer International Publishing, 2020. doi:10.1007/978-3-030-20557-7, 330.
- Cohen, Saul Bernard. *Geopolitics The Geography of International Relations*. Rowman & Littlefield, 2015.
- Dams, Ties, Louise Schalk ve Adaja Stoetman. “Presence Before Power China’s Arctic Strategy in Iceland and Greenland”, 2020. <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2020-06/presence-before-power.pdf>.
- Department of Homeland Security Fiscal Year 2019 Appropriations Agreement. <https://www.appropriations.senate.gov/imo/media/doc/DHS%20Conference%20Press%20Summary1.pdf> (12.12.2020).
- Hong, Nong. “China’s Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges”, Institute for China-American Studies, 2018. <https://chinaus-icas.org/wp-content/uploads/2018/03/2018.03.06-China-Arctic-Report.pdf> (14.12.2020).
- İşcan, İsmail Hakkı. “Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları”, *Uluslararası İlişkiler* 1, sy. 2 (2004): 47-79.
- Jiang, Ye. “China’s Role in Arctic Affairs in the Context of Global Governance”. *Strategic Analysis*, 38, sy. 6 (2014): 913-916.
- Kobzeva, Maria. “China’s Arctic Policy: Present and Future.” *The Polar Journal* 9, no. 1 (2019): 94–112. doi:10.1080/2154896X.2019.1618558.
- Korkmaz, Hüseyin. “Kuşak ve Yol girişiminin geleceği: Çin karakterli bir küreselleşme mi?”. 21.12.2020. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kusak-ve-yol-girisiminin-gelecegi-cin-karakterli-bir-kuresellesme-mi/2083696> (25.12.2020).



- Kynge, James and Jonathan Wheatley. "China Pulls Back from the World: Rethinking Xi's 'Project of the Century'". *Financial Times*. 2020. <https://www.ft.com/content/d9bd8059-d05c-4e6f-968b-1672241ec1f6> (12.12.2020).
- Magnuson, Stew. "JUST IN: U.S. Commander Alarmed as China Makes Inroads in Americas," 12.02.2020. <https://www.nationaldefensemagazine.org/articles/2020/12/2/commander-alarmed-as-china-makes-inroads-in-americas> (12.12.2020).
- OSD, "2020 China Military Power Report." <https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1/-1/1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF> (14.12.2020).
- Refinitiv. "BRI Connect: An Initiative In Numbers," 6. [https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en\\_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-2.pdf](https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-2.pdf) (15.12.2020).
- Rej, Abhijnan. "Is China's Belt and Road Initiative Strategic? Perhaps Not," 2020. <https://thediplomat.com/2020/08/is-chinas-belt-and-road-initiative-strategic-perhaps-not/> (12.12.2020).
- Russell, R. Daniel ve Berger H. Blake, "Weaponizing the Belt and Road Initiative", 6. [https://asiasociety.org/sites/default/files/2020-09/Weaponizing%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative\\_0.pdf](https://asiasociety.org/sites/default/files/2020-09/Weaponizing%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_0.pdf) (10.12.2020).
- Shen, Simon. "How China's 'Belt and Road' Compares to the Marshall Plan," 2020. <https://thediplomat.com/2016/02/how-chinas-belt-and-road-compares-to-the-marshall-plan/>. (12.12.2020).
- Sukhankin, Sergey. "What did Russia's Strategic Military Exercise Tsentr-2019 Reveal?". <https://icds.ee/what-did-russias-strategic-military-exercise-tsentr-2019reveal/> (10.09.2019).
- The Economist. "They May be Some Time." *The Economist*, 16.11.2013. <http://www.economist.com/news/china/21589908-putting-down-roots-antarctica-they-may-besome-time> (14.12.2020).
- The Spitsbergen Treaty. <https://www.spitsbergen-svalbard.com/spitsbergen-information/history/the-spitsbergentreaty.html>.
- Tillman, Henry, Jian Yang and Egill T. Nielsson. "The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation." *China Quarterly of International Strategic Studies* 04, no. 03 (2018): 345–62. doi:10.1142/S2377740018500215.
- US Navy. "Arctic Roadmap 2014-2030". <https://www.hsdl.org/?view&did=756030> (12.12.2020).
- Wang, Yanan. "China will 'never seek hegemony,' Xi says in reform speech". AP. 18.12.2018. <https://apnews.com/article/4c9476378e184f238845337ba442715c> (23.10.2020).
- Yao, Kevin. "What we know about China's 'dual circulation' economic strategy" Reuters, 2020. <https://www.reuters.com/article/china-economy-transformation-explainer-idUSKBN2600B5> (12.12.2020).
- Zelenina, Larisa. "Svetlana Fedkyshova, Forecasting and Consequences of Climate Change in the Arctic Region". *Arctic and North* 5, (2012).