



Çin'in Kuzey Kutbu'na Olan İlgisi: Kutup İpek Yolu

China's Interest in the Arctic: Polar Silk Road

Veli Ahmet ÇEVİK^a, Tülin DURUKAN^b

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi	
Başvuru	4 Mart 2020
Kabul	6 Eylül 2020
Online Gösterim	20 Kasım 2020

Makale Türü	Araştırma Makalesi
-------------	--------------------

Anahtar Kelimeler

Çin,
Kuşak ve Yol Girişimi,
Kutup İpek Yolu,
Arktik.

ARTICLE INFO

Article History	
Received	4 March 2020
Accepted	6 September 2020
Available Online	20 November 2020

Article Type	Research Article
--------------	------------------

Keywords

China,
The Belt and Road Initiative,
Polar Silk Road,
Arctic.

ÖZ

Çin 2013 yılında, küresel çapta ekonomik bağlantılarını artırmak amacıyla yüzyılın projesi olarak adlandırdığı Kuşak ve Yol Girişimi'ni duyurmuştur. Dünyanın en büyük ihracatçısı olan Çin, ticaret yollarını çeşitlendirerek güvence altına almanın yanı sıra yeni enerji kaynaklarına güvenli şekilde ulaşmak istemektedir. Buzulların erimeye başlamasının ardından hem yeni enerji kaynakları hem de yeni ticaret yollarına en iyi alternatifin Arktik bölgesinde ortaya çıkmasıyla Çin'in bölgeye olan ilgisi gün geçtikçe artmaya başlamıştır. Bu çalışmada Arktik bölgesinin önemi ile Çin'in bu bölgeye olan ilgisi araştırılmış ve kutup bölgesindeki faaliyetlerini Rusya ile işbirliği üzerinden sürdürdüğü sonucuna varılmıştır.

ABSTRACT

In 2013, China announced the Belt and Road Initiative, which it called the project of the century in order to increase its economic connections globally. As the world's largest exporter, China not only guarantees and diversifies its trade routes, but also wants to reach new energy sources safely. With the emergence of the best alternative to both new energy sources and new trade routes after the glaciers began to melt, China's interest in the region started to increase day by day. In this study, the importance of the Arctic region and China's interest in this region were investigated and it was concluded that it continues its activities in the polar region through cooperation with Russia.

1. Giriş

Kuşak ve Yol Girişimi'ni 2013 yılında duyuran Çin, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı terimi ile Asya'yı karadan Avrupa'ya bağlamayı, Deniz İpek Yolu terimi ile Asya'yı denizden Afrika ve Avrupa'ya bağlamayı hedeflemektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Avrasya Kara Köprüsü ve Çin – Moğolistan - Rusya, Çin - Orta Asya - Batı Asya ve Çin – Çinhindi koridorlarını içeren altı ekonomik koridordan oluşmaktadır (Çin Devlet Konseyi, 2015). Sonraki yıllarda bu girişime yeni işbirlikleri ve açılımlar eklenmeye devam etmiştir. Kutup ipek yolu açılımı bu faaliyetlerden birini oluşturmaktadır.

2007 yılının Ağustos ayında Rusya liderliğindeki bir keşif ekibi, Kuzey Kutbu'nda 4 km'den daha fazla bir derinliğe

inerek titanyumdan Rus bayrağı dikmesinin ve ekip üyelerinin “ Kutuplar her zaman Rusya'ya ait olmuştur” demecinin ardından, kutup bölgelerine dünyanın ilgisi bir anda artmıştır (The Economist, 2012).

Her ne kadar Çin, ne bir Kuzey Kutbu ülkesi ne de tartışmasız coğrafi sınırları nedeniyle Arktik Konseyi'nin bir üyesi olsa da, kutup bölgelerine olan ilgisi 35 yıldan daha önce, 1981'de Çin Arktik ve Antarktika İdaresi (CAA) kurulduğunda başlamıştır. Ancak 1989 yılında, Çin'in Kutup Araştırma Enstitüsü'nün kurulması ile birlikte, kuruluşun faaliyetleri resmen başlamıştır (Manta, 2019). 26 Ocak 2018 tarihinde Dışişleri Bakan Yardımcısı Kong Xuanyou, basın toplantısı aracılığı ile Arktik Politikası 'Beyaz Kitap'ını (White Paper) kamuoyu ile paylaşmasının

✉ Sorumlu Yazar/Corresponding Author

^a Öğretim Görevlisi, Hitit Üniversitesi, Osmancık Ömer Derindere MYO. Lojistik Programı, Çorum, E-Posta: veliahmetcevik@hotmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1981-7275>

^b Prof.Dr., Kırıkkale Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, Kırıkkale, E-Posta: t-durukan@hotmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5228-3274>

Δ Yazar(lar) bu çalışmanın tüm süreçlerinin araştırma ve yayın etiğine uygun olduğunu, etik kurallara ve bilimsel atf gösterme ilkelerine uyduğunu beyan etmiştir. Aksi bir durumda Akdeniz İİBF Dergisi sorumlu değildir.

ardından Çin'in kutup bölgeleri ile ilgisi daha da netlik kazanmıştır (Xinhuanet, 2018).

Günümüzde Çin, büyük ölçüde ABD tarafından denetlenen ve deniz darboğazları noktalarından geçen, Basra Körfezi ve Afrika'dan taşınan petrol ve gaz ithalatına bağımlı durumdadır. Bu dar boğazlara alternatif amacıyla, yeni enerji kaynakları temelli yatırımlar ve limanların geliştirilmesi yoluyla Rusya ile işbirliği yaparak Kuzey Kutbu'ndaki varlığını artırmaktadır. Bu araştırmada Çin'in bölgeye olan ilgisine yol açan temel motivasyon kaynaklarının yanı sıra bölgedeki faaliyetlerini gerçekleştirirken Rusya ile geliştirdiği işbirlikleri ortaya çıkartılmıştır. Bu doğrultuda çalışmada öncelikle Çin'in kutup bölgesi ile olan ilişkilerinin araştırıldığı yazın taraması yapılmış ve kutup bölgesinin jeopolitik yapısı analiz edilerek Çin'in bu bölgeye olan ilgisinin kronolojisi araştırılmıştır. Sonraki bölümlerde ise Çin'in kutup politikalarını ortaya koyduğu Beyaz Kitap ve kutuplardaki temel çıkarları analiz edilmiştir.

2. Literatür Taraması

Son yıllarda Arktik bölgesi ile ilgili yapılan araştırmaların sayısı hızla artmaktadır. Özellikle Çin'in Arktik bölgesine olan ilgisinin netlik kazanmasıyla araştırmalar, Çin bağlamında yapılmaya başlamıştır. Araştırmalar genel anlamda taşımacılık ve politika kapsamında gerçekleştirilmiştir. Lasserre ve Pelletier (2011) çalışmalarında denizcilik işletmelerinin yeni kutup yollarına olan ilgisini araştırmışlar ve işletmelerin yeni güzergâhlara temkinli yaklaştığı sonucuna varmışlardır. Schøyen ve Bråthen (2011) Kuzey Deniz Rotası ile Süveyş Kanalı Rotasını dökme yük taşımacılığı bağlamında karşılaştırmışlardır. Buzulların erimesinin Çin'in deniz ticaretine olan etkisini araştıran Hong (2012), Çin'in politik, yasal ve çevresel zorluklarla karşılaşabileceğini ortaya çıkarmıştır. Pierre ve Olivier (2015) Kuzey Deniz Rotası'nın dökme yük taşımacılığına uygunluğunu araştırmıştır. Politika bağlamında ise Manta (2019) Çin'in Kutup İpek Yolu ile ilgili politikaları ve Kuzey Kutbu bölgesindeki ticaret ve enerji kullanımı üzerindeki etkilerini araştırmıştır. Chen (2012) yaptığı çalışmada Çin'in gelişmekte olan Arktik stratejisini araştırmıştır. Türkiye'de ise Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, "21. Yüzyıl Küresel Siyasetinde Kutuplar" özel sayısı ile Kutup Bölgelerine dikkat çekmiştir. Erkan (2019), Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya enerji iş birliğindeki rolünü, Kuşak ve Yol İnisyatifi bağlamında incelemiş ve Rusya ve Çin'in kutuplardaki ilişkilerini kazan-kazan ilkesi temelinde barışçıl bir işbirliği zemininde yürütmesi gerektiği sonucuna varmıştır. Zambak ve Akay (2019) ise Arktik bölgesinin Çin ekonomisi açısından önemini seçilmiş endüstrileri inceleyerek, Avrupa ve Asya arasındaki deniz yolu taşımacılığındaki mesafenin kısalmasının ve bölgedeki enerji kaynaklarının Çin ekonomisine olan pozitif etkisini ortaya çıkartmıştır.

3. Kutup Bölgesi ve Arktik Konseyi

"Kuzey Kutbu" Kuzey Kutup Okyanusu'nun yanı sıra Kuzey Kutup Dairesi'nden (66 derece Kuzey Paraleli) daha yüksek enlemlere sahip devletlerin ilgili bölgeleri olarak tanımlanır. Kuzey Kutup Dairesi'ndeki bölge sekiz ülkeye ayrılmıştır. Toplam yaklaşık 27 milyon kilometrekare genişliğinde olan bu bölgenin 9 milyon kilometrekaresini

karalar oluşturmaktadır. Bu alanda toprağı bulunan ve aynı zamanda Arktik Konseyi'nin üyesi olan ülkeler Norveç, İsveç, Finlandiya, Rusya Federasyonu, Amerika Birleşik Devletleri (Alaska), Kanada, Danimarka (Grönland) ve İzlanda'dır (Drewniak, vd., 2018; Kavas, 2014)

Arktik Konseyi, 1991 yılında sekiz Kuzey Kutbu ülkesi tarafından ilan edilen ve Finlandiya Hükümeti'nin Kuzey Kutup bölgesinde çevre sorunlarını ele alma sürecini başlatma önerisine dayanan Kuzey Kutbu Çevre Koruma Stratejisinin bir sonucu olarak, 19 Eylül 1996'da Ottawa'da (Ottawa Bildirgesi) imzalanan Kuzey Kutbu Konseyinin Kurulması Bildirgesi ile kurulmuştur (Bloom, 1999).

Konsey, bildirgenin ilk maddesinde amaçlarını şöyle sıralamıştır (Council, 1996):

(a) Kuzey Kutup Devletleri arasında işbirliğini, koordinasyonu ve etkileşimi teşvik etmek için bir araç sağlamak.

(b) Kuzey Kutbu İzleme ve Değerlendirme Programı kapsamında oluşturulan programları denetlemek ve koordine etmek;

(c) Sürdürülebilir bir kalkınma programı için görev tanımını kabul etmek, denetlemek ve koordine etmek.

(d) Bilgi yaymak, eğitimi teşvik etmek ve Kuzey Kutbu ile ilgili konulara ilgiyi artırmak.

Aynı bildirgenin 2. maddesinde ise konsey üyesi ülkeler ve 3. maddesinde gözlemci statüsündeki paydaşlar açıklanmıştır.

Gözlemci statüsünde ise;

Arktik Bölge Dışındaki (Non- Arctic) ülkeler,

Hükümetler arası ve parlamentolar arası, küresel ve bölgesel kuruluşlar,

Sivil toplum örgütleri yer almaktadır.

2013 yılında İsveç'te yapılan Arktik Konseyi Bakanlar Toplantısı'nda Çin Halk Cumhuriyeti'ne gözlemci statüsü verilmiştir (Steinberg ve Dodds, 2015).

4. Çin'in Kutuplara Olan İlgisi

Uluslararası ticaretin %90'ı deniz yolu ile gerçekleştirildiğinden, ticari denizcilik küresel ticaretin can damarıdır. Aynı şekilde Çin'in Gayrisafi Yurt İçi Hasılası'nın (GSYİH) % 46'sını dış ticareti oluşturmaktadır (Hong, 2012). Başka bir kaynağa göre, Çin'in "deniz GSYİH'si" (denizcilik endüstrileri, okyanus kaynaklarının çıkarılması, turizm ve ulaştırma gibi hizmetler dahil olmak üzere) 2016'daki toplam GSYİH'sinin yüzde 9,5'ini oluşturmuştur. Çin'in mavi ekonomisinin bir ülke olarak değerlendirilmesi halinde, 1 trilyon dolarlık ekonomisi ile dünya GSYİH sıralamasında 15. sırada yer alacağı ifade edilmiştir (Duchâtel ve Duplaix, 2018). Bu verilerden de anlaşılacağı gibi, Çin için denizcilik oldukça önemlidir.

Çin devletinin son on yıldaki ihracatı 2,6 trilyon dolar seviyesine gelerek iki kattan fazla artmış ve petrol ithalatı da benzer şekilde üç kat yükselerek 12 milyon varil/gün seviyesine gelmiştir (ABD EB İdaresi, 2018; Dünya Bankası, 2019). Büyüyen ekonomisiyle birlikte, ihracat hacmi artarken, enerji ihtiyacı da giderek artan Çin, ihracatı için yeni alternatif taşıma yolları ve yeni enerji kaynakları

arayışına devam etmektedir. Bu nedenledir ki, hem yeni ticaret rotaları hem de enerji kaynaklarını konumu itibarıyla birlikte bulunduran Arktik bölgesine, Çin'in ilgisi her geçen gün artmaktadır.

İçeride zayıf bir ekonomiden dünyanın en büyük ihracatçısına dönüşen Çin'in küresel ilgisi, deniz aşırı enerji ve hammadde arzına olan yoğun bağımlılığı nedeniyle hızla büyümektedir. Buzulları eriyen Arktik ortamı, daha kısa taşıma yollarına olanak sağlamakla birlikte, aynı zamanda kullanılmamış enerji ve mineral kaynaklarına da erişim imkânı sağlayacağından Çin için cazibe merkezi olmaktadır (Chen, 2012).

Kutup bölgelerinin resmi olarak konu edildiği ilk belge, 2015 yılında çıkartılan, Çin'in ülke dışındaki kurtarma ve askeri operasyonlara olası katılımını dikkate alan Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Güvenlik Yasası'dır. 2016 yılında yayınlanan on üçüncü 5 yıllık planda, yeni bir buz kıran gemi yapımından ve Kuzey Kutbu'ndaki yeni gözlem istasyonları konusunda işbirliğinden bahsedilmiştir (Mariia, 2019).

Tablo 1
Çin'in Kutup İlişkilerinin Aşamaları

1925	1920 Svalbard Antlaşması'nı kabul etti.
1989	Çin'in Kutup Araştırma Enstitüsü kuruldu.
1996	Uluslararası Arktik Bilim Komitesine (IASC) katıldı
1999	1999'dan beri Çin, 1994 yılında Ukrayna'da inşa edilen buz kırıcı kutup araştırma gemisi Xue Long (Snow Dragon) ile Kuzey Kutbu'nda bilimsel keşiflerde bulundu.
2004	Ny Ålesund (Norveç) 'de Kuzey Kutup Yellow River İstasyonu'nu (Huanghe zhan) inşa etti.
2007	Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsü kazanmaya ilgi duyduğunu ifade etti.
2010	Çin Okyanus Üniversitesi'ne bağlı Kutup Hukuku ve Politika Araştırma Enstitüsü kuruldu.
2013	Arktik Konseyi'ne gözlemci olarak kabul edildi.
2013	Çin'in COSCO Grubu tarafından işletilen kargo gemisi Yong Sheng, Çin'in Dalian Limanı'ndan Rotterdam'a doğru yola çıktı ve Çin'in ilk ticari geçişini Rusya'nın kuzey kıyısındaki Kuzeydoğu Geçidi üzerinden yaptı.
2014	Kuzey Denizi Rotası bölgesine bir navigasyon rehberi yayınladı.
2015	Donanmaya ait 5 savaş gemisi, ABD'nin karasuları boyunca Alaska kıyısı açıklarında seyahat etti.
2016	COSCO, Kuzey Denizi Rotası'ndan beş gemi göndermiştir.
2016	Kanada açıklarındaki Kuzeybatı Geçidi ile ilgili bir navigasyon rehberi yayınladı.
2016	Çin-Finlandiya tasarımına dayanan ilk Çin yapımı nükleer enerjili buz kıran kutup araştırma gemisi Xue Long 2'nin inşasına başlandığı duyuruldu.
2017	Xue Long isimli gemi, Orta Arktik Alanı ilk kez geçmiştir.
2018	Arktik Politikası Beyaz Kitap'ı yayınlandı.

Kaynak: Grieger, 2018; University of the Arctic, 2019

Daha da önemlisi 2018 yılı Ocak ayında, ilk zamanlarda bilimsel amaçların ancak daha sonraları önemli ekonomik ve jeostratejik çıkarların da etkisiyle, yıllarca süren ilgisi sonucunda (Tablo 1) Çin, Arktik Politikası 'Beyaz Kitap'ı yayınlamıştır (Kossa, 2019).

5. Çin Arktik Politikası Beyaz Kitap (White Paper)

Yayımlanan Beyaz Kitap ile Çin'in kutup kaynaklarına ve kutup ticaret yollarına olan ilgisi, 2013 yılında duyurulan Kuşak ve Yol Projesi Girişimi'ne resmi olarak dahil edilmiştir. Beyaz Kitap, Çin'i Kuzey Kutbu'nda 'önemli bir paydaş' ve 'Kuzey Kutbu'na yakın bir devlet' (near-Arctic State) olarak tanımlamaktadır. Çin kendisini, Kuzey Kutup

Dairesi veya Kuzey Kutup sınırının üzerinde herhangi bir toprağı olmamasına rağmen Kuzey Kutup Dairesine en yakın kıta devletlerinden biri olarak tanımlamaktadır. Kendini tanımlayan ve tarif eden bu kimliğin genişletilmesiyle Çin kendisini Arktik idaresinde yönetici rolü olan küresel bir güç olarak görmektedir (ÇHC Devlet Konseyi Bilgi Ofisi, 2018; Lim, 2018).

Arktik Beyaz Kitap'ı Çin'in, Kuzey Kutup ülkelerinin bölgesel egemenliklerine ve haklarına, uluslararası yasa ve düzenlemelere (BM Deniz Hukuku Sözleşmesi vb.) saygı göstereceğine dair güvence vermektedir. Benzer şekilde, beyaz kitap bir dizi alanda Çin'in Kuzey Kutbu ilişkilerine katılımını yönlendiren dört temel ilke olan 'saygı', 'işbirliği', 'kazan-kazan' ve 'sürdürülebilirlik' ilkelerini ana hatlarıyla ortaya koymaktadır: (Sørensen, 2018).

Bu dört temel ilke şöyle açıklanmıştır (ÇHC Devlet Konseyi Bilgi Ofisi, 2018);

Çin'in Kuzey Kutbu ilişkilerindeki temel dayanağının saygı olduğu ve bu saygının karşılıklı olması gerektiği vurgulanmıştır. Böylelikle tüm devletlerin Birleşmiş Milletler Tüzükleri ve Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) gibi uluslararası anlaşmalara ve genel uluslararası hukuka uyması gerektiği ifade edilmiştir. Kuzey Kutup Devletlerinin egemenlik haklarına, yerli halkların gelenek ve kültürüne saygı göstermesi gerektiği belirtilmiştir.

Çin'in Kuzey Kutup ilişkilerine katılımı için 'İşbirliği'nin etkili bir araç olduğu vurgulanmıştır. Küresel veya bölgesel, çok taraflı kanallar aracılığıyla Kuzey Kutbu'nun içinden ve dışından devletler dâhil tüm paydaşların iklim değişikliği, bilimsel araştırma, çevrenin korunması, denizcilik faaliyetleri konusunda işbirliğine katılmaları teşvik edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Çin, Kuzey Kutup ilişkilerine katılımının değer arayışını "Kazan-kazan" prensibi ile açıklamıştır. Böyle bir işbirliği ile faydaların hem Arktik devletleri hem de Arktik olmayan devletler tarafından ve devlet dışı kuruluşlar tarafından paylaşılmasının gerekli olduğu ifade edilmiştir. Çin'in Kuzey Kutup ilişkilerine katılımının temel hedefi 'Sürdürülebilirlik'tir. Çevrenin korunarak, bölgedeki insan faaliyetlerinin sürdürülebilirliğini sağlayarak Kuzey Kutbu'nun sürdürülebilir gelişiminin desteklenmesi gerektiği temel hedefler arasına girmiştir.

Yukarıda açıklanan temel ilkelerde, arktik bölgesinde olan veya olmayan devletlere vurgu yapılması, Arktik bölgesinde Çin'in kendi varlığının da kabul edilmesi için araç olarak kullanıldığını söyleyebiliriz.

Beyaz Kitap, aşağıda kısaca özetlenen beş temel politika alanını ele almaktadır (ÇHC Devlet Konseyi Bilgi Ofisi, 2018; Lim, 2018);

1.Kuzey Kutbu'ndaki bilimsel araştırmalarla ilgili olarak, Kuzey Kutbu'nda bilimsel keşif ve araştırmayı teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

2.Kuzey Kutbu'nun çevresinin ve ikliminin korunması ile ilgili olarak, küresel çevre sorunlarıyla mücadele taahhüdünü yinelemektedir.

3.Kutup taşıma rotalarının ve doğal kaynaklarının kullanılması ile ilgili olarak, işbirliği yoluyla Arktik

kaynaklarının bolluğunu ve rasyonel kullanımını savunmaktadır.

4. Kuzey Kutbu yönetimine katılımıyla ilgili olarak Beyaz Kitap, Çin'in mevcut Kuzey Kutbu yönetim rejimini geliştirme ve tamamlama taahhüdünü vurgulamaktadır.

5. Çin, Kuzey Kutbu'nda barışı ve istikrarı teşvik etmenin, bölgedeki tüm faaliyetler için önemli bir garanti mekanizması olduğuna inanmaktadır.

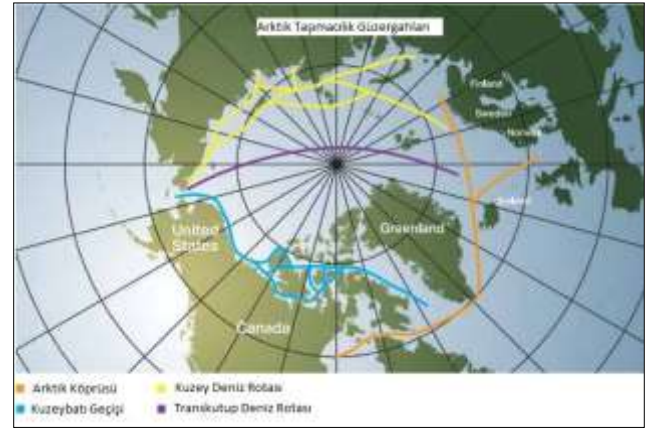
6. Çin'in Kutuplardaki Temel Çıkarları

Arktik Politikası 'Beyaz Kitap'ındaki temel politikalarından da anlaşılacağı üzere, Çin'in Arktik bölgesinde ilgi duyduğu alanlar şu şekildedir: Stratejik amaçlar için bilimsel araştırmaların geliştirilmesi, bölgedeki petrol, gaz ve madencilik kaynaklarını araştırmak ve kullanmak, bölgedeki balıkçılık faaliyetlerine katılmak, alternatif kutup taşımacılık yollarını geliştirmek ve bölgeyi turizme açmak (Grieger, 2018)

6.1. Alternatif Yeni Taşıma Yolları

Arktik bölgesinden gerçekleştirilecek deniz taşımacılığı, Avrupa limanları ile Doğu Asya arasında konteyner taşıyan gemi şirketlerine mesafe ve yakıt maliyeti tasarrufu sağlayacak büyük bir potansiyele sahiptir. 2013 yılında, Çin'in 19.000 tonluk çok amaçlı konteyner gemisi Yong Sheng, konteyner kargosuyla Kuzey Deniz Yolu'nu geçen ilk gemi olmuştur. Proje, Çin devlet işletmesi COSCO tarafından başlatılmış ve 8 Ağustos'ta Dalian'dan ayrılarak, Şangay ve Busan'ı ziyaret ettikten sonra Kuzey Deniz Rotasında yolculuğuna devam etmiştir. "Yong Sheng" yolculuğunu sadece 35 günde tamamlayarak 11 Eylül'de Avrupa'nın Rotterdam Limanı'na başarıyla girmiştir (McKie, 2013).

Çin, başta enerji olmak üzere tüketim mallarının ve hammaddelerinin çoğu için deniz ticaretine büyük ölçüde bağımlı olduğundan, deniz ticaret yollarının devlet veya başka türlü dış aktörlerden kaynaklı "engellenirse veya alıkonulursa" sorusu Çin'in endişelerini artırmaktadır (Lanteigne, 2008). 2018 yılında dünya petrolünün % 33'ünü üreten bölge Batı Asya ve % 36'sını tüketen Asya ve Pasifik bölgeleri olmuştur. Aynı şekilde doğalgaz tüketiminin % 22'si Asya Pasifik bölgelerinde gerçekleşmiştir. 2018 yılında dünyada deniz yolu ile taşınan toplam konteyner miktarı 152 milyon TEU adet olmuştur ve bu miktarın %40'ı Asya ve batı ülkeleri arasında taşınmıştır (Secretariat, 2019). Geleneksel taşıma güzergâhında bulunan Malakka Boğazı, hem ekonomik hem de stratejik açıdan dünyanın en önemli nakliye deniz hatlarından biridir. Orta Doğu, Çin, Japonya ve Güney Kore gibi büyük ekonomileri birbirine bağlayan Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu arasındaki en kısa nakliye kanalıdır. Boğazlardan günlük olarak 200'den fazla, yıllık yaklaşık 70.000 gemi geçiş yapmaktadır ve bu da Kuzeydoğu Asya'ya taşınan petrolün % 80'ini ve aynı zamanda Çinli üreticiler de dâhil olmak üzere dünyadaki ticaret ürünlerinin üçte birini taşımaktadır (Qu ve Meng, 2012). Bu darboğaz ve sıkışıklarla birlikte günümüzde Asya'dan Avrupa'ya ticaret, Malakka Boğazı ve Ümit Burnu alternatifi ile birlikte, Süveyş Kanalı nakliye rotasına bağımlıdır. Çin tedarik yollarını güvence altına almak ve ticaretini daha da kolay hale getirmek için yeni güzergâhlar geliştirmeye çalışmaktadır.



Şekil 1. Arktik Taşımacılık Güzergâhları

Kaynak: IMO Polar Code Advisory, 2016

Küresel ısınmayla birlikte buzulların erimesiyle kutup bölgesinde yeni geçiş güzergâhları ortaya çıkmıştır. Bu güzergâhlardan birisi olan Kuzey Deniz Rotası (NSR), Asya ve Kuzey Avrupa pazarlarını birbirine bağlayan, doğuda Bering Boğazı'ndan başlayıp batıda Kara Denizi'ne kadar Rus Arktik bölgesinde uzanan 5632 km'lik güzergâhtır (OCIMF, 2017). Çin'i Avrupa limanlarına en kısa yoldan ulaştıran güzergâh NSR güzergâhıdır (Şekil 1). Bering Boğazından giriş yapan gemiler Rusya kıyılarındaki limanlara veya Avrupa limanlarına ulaşabilmektedir.

Arktik bölgesinde daha kısa deniz güzergâhlarının gelişmesi, potansiyel yakıt tasarrufu ve hatta korsanlık risklerinin azalması, rekabetçi denizcilik pazarlarındaki gemicilik işletmecileri için cazip fırsatlar sunmaktadır. Alternatif bu yeni rotalar, Süveyş veya Panama kanallarındaki geleneksel deniz ticaret yollarına kıyasla yaklaşık % 35 mesafe tasarrufu sağlayacaktır (Advisory, 2016).

Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu geçişlerine alternatif olarak Kuzey Deniz Rotasının gelişmesi, daha fazla rota alternatifi sağlamasıyla kapasiteyi artırabileceğinden veya yoğunluk ve tehlike olasılığını düşürebileceğinden, tedarik zincirinin daha esnek, çevik ve ayarlanabilir olmasına katkı sağlayacaktır (Schøyen ve Bråthen, 2011).

Süveyş Kanalı üzerinden hâlihazırda kullanılmakta olan güney deniz yoluna kıyasla ortalama nakliye mesafeleri yaklaşık üçte bir oranında düşmektedir. Şekil 2'de Yokohama (Japonya) ve Rotterdam (Hollanda) arasındaki rota kullanıldığında nakliye mesafesindeki azalmalar gösterilmiştir. Bu alternatif rotada mesafe 7.200 km azalırken, Güney Kore ve Hollanda arasındaki geleneksel nakliye rotaları ortalama 6.300 km ve Çin ile Hollanda arasındaki mesafe ise 4.500 km azalmaktadır (Bekkers, Francois ve Rojas- Romagosa, 2018).



Şekil 2. NSR ve Geleneksel Taşımacılık Rotasının Karşılaştırması

Kaynak: Bekkers, Francois ve Rojas- Romagosa, 2018

Başka bir kaynaktan da (Tablo 2) Bekkers ve arkadaşlarının (2018) hesaplamalarına yakın değerler bulunmuş, Kuzey Deniz Rotası'nın oldukça avantajlı olduğu gösterilmiştir.

Tablo 2

Süveyş Kanalı ve NSR Tarafından Farklı Limanlardan Rotterdam'a Yolculuk Süresi

Güzergâh	Süveyş Kanalı (km)	NSR (km)	Mesafe Tasarruf Yüzdesi (%)
Rotterdam-Yokohama	20.750	13.602	34,45
Rotterdam-Şanghay	19.484	14.962	23,2
Rotterdam-Vancouver	16.515	12.926	21,67

Kaynak: Chernova ve Volkov, 2010: 14

Dünyanın en büyük okyanuslarının en küçüğü ve en sığı olan Arktik Okyanusu, Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'yı birbirine bağlamaktadır. Uluslararası ticaretin yaklaşık yüzde 90'ı bu üç kıtanın bulunduğu Kuzey Yarımküre' de gerçekleşmektedir. Kuzey Kutbu üzerindeki alternatif ulaşım yolunu kullanarak dünya daha verimli bir ulaşım sistemine kavuşabilir ve bölge halkı ekonomik fırsatlardaki büyük artıştan yararlanabilir (Gudjonsson ve Nielsson, 2017).

6.2. Yeni Enerji Kaynakları

Çin dünyanın en büyük enerji tüketicisi konumundadır. 2018 yılında Çin, dünyadaki toplam temel enerji talebinin % 23,6'sını oluştururken; küresel enerji tüketimi bir önceki yıla göre sadece % 0,9 artmış, Çin'in enerji tüketimi ise % 2,6 artmıştır (Dudley, 2018). Son on yılda dünyanın en hızlı büyüyen ekonomileri arasında yer alan Çin, gelecek yıllarda dünyada enerjiye en fazla ihtiyaç duyacak ülkeler arasındadır. 2020 yılının başında yayımlanan Uluslararası Enerji Tahmini 2019 (IEO2019) raporu, dünya enerji tüketiminin 2018 ve 2050 arasında yaklaşık % 50 oranında artacağını öngörmekte ve bu büyümenin özellikle Asya'da güçlü ekonomik büyümenin talep yarattığı bölgelerde olacağını ifade etmektedir (ABD Enerji Bilgi İdaresi, 2020).

Çin, yerel ham petrol üretimini artırma çabalarını hızlandırırken, petrolü de doğal gaz, biyokütle ve

yenilenebilir enerji gibi daha temiz alternatiflerle değiştirmeye çalışmakla birlikte, yetkililer bu girişimlerin ülkenin ham petrol ithalatına bağımlılığının kısa vadede rahatlamayacağını öngörmektedir. Dünyanın en büyük ham petrol ve doğalgaz ithalatçısı olan Çin, 2018'de yıllık % 11 artışla 440 milyon metrik ton ham petrol ithal etmiş ve petrolde dışa bağımlılık oranı yüzde 69,8'e ve doğalgazda ise % 45'e ulaşmıştır. Çin Ulusal Petrol Şirketi'nin Ekonomi ve Teknoloji Araştırma Enstitüsü'ne göre bu bağımlılığın daha da artması beklenmektedir (Xin, 2019).

Pekin, "dışa açılım stratejisinin" önemli bir unsuru olan enerji ithalat kaynaklarını çeşitlendirmek için yurtdışına yönelmiştir. Çeşitlilik stratejisi, yalnızca komşu ülkelerden boru hattı ile değil, farklı ülkelerden ve bölgelerden ve farklı ulaşım güzergâhları boyunca petrol ve doğal gaz ithal etmeyi amaçlamıştır. Şu anda Çin'in en büyük ham petrol tedarikçisi olan Rusya'yı, Suudi Arabistan, Angola, Irak ve Umman izlemektedir (export.gov, 2019; Hsiung, 2016). Artan enerji ihtiyaçlarını karşılayacağı kaynakları çeşitlendirmek ve enerji arzını daha güvenli hale getirmek isteyen Pekin, coğrafi ve tarihsel olarak kendisini yakın bir ulus ve "büyük bir paydaş" olarak gördüğü Arktik bölgesinin yer altı kaynaklarının çıkartılmasında rol oynamaya başlamıştır.

Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki bölge, daha önce çıkarılması imkânsız olan veya ekonomik olarak mümkün olmayan bol miktarda petrol, gaz ve mineral barındırmaktadır. Arktik Okyanusu'ndaki hızla azalan buz örtüsü, gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerinin önemli ölçüde büyümesiyle birleştiğinde, bu tür kaynaklara olan talebin artmasına neden olmuştur (Hansen, vd., 2016). Kuzey Kutup Dairesi'nin üzerindeki bölge, Dünya'nın yüzey alanının sadece % 6'sını oluşturmaktadır. Ancak dünyanın keşfedilmemiş çıkartılması mümkün petrol ve doğal gaz kaynaklarının % 20'sini oluşturmaktadır (Nijoka, vd., 2013). ABD Jeoloji Araştırmasına göre, Kuzey Kutbu'nda keşfedilmemiş petrol ve gaz kaynaklarının toplam 90 milyar varil petrol, 47 trilyon metre küp doğal gaz ve 44 milyar varil sıvı doğalgaz (LNG) olduğu tahmin edilmektedir. Bunlardan 29 milyar varil petrol olarak belirlenen en büyük keşfedilmemiş petrolün Arktik Alaska bölgesinde bulunduğu, en büyük gaz alanlarının Rus Arktik'in batı kesiminde bulunduğu tahmin edilmektedir (Bird ve diğerleri, 2008).

7. Çin –Rusya Ticareti ve Yamal LNG Projesi

Rusya'nın Çin'le olan ilişkisi, iki ülke arasındaki uzun sınırı ve her ikisinin de kilit küresel jeopolitik aktörler olarak görülme istekleri ile ivme kazanan uzun ve karmaşık bir tarihe sahiptir. 1969'da tehlikeli bir sınır çatışmasıyla araları bozulan Sovyet dönemindeki şiddetli rakipler Rusya ve Çin, sonraki yıllarda soğuk bir barış sürecine girdiler. Son zamanlarda, iki ülke stratejik ve ticari olarak bir araya gelerek, özellikle ABD ve Batı müttefikleri ile gerginliklerin ivme kazandığı bir ilişki gösterdiler. Hatta Çin lideri Xi Jinping kısa süre önce Rusya Cumhurbaşkanı Vladimir Putin'i, "en iyi arkadaşı" olarak tanımlamıştır (Higgins, 2019)

İki ülke arasındaki ticaret, 2001 yılında İyi Komşuluk ve Dostluk İşbirliği Anlaşması'nın imzalanmasının ardından siyasi bağların ısınmasıyla artmaya başlamıştır. Ancak asıl değişiklik Çin'in, Rusya'ya ihracatını önemli ölçüde

artırmaya başladığı 2007-2008'de meydana gelmiş ve Rusya, Çin'e hammadde tedarik etmek için bir dizi büyük proje başlatmıştır (Henderson ve Mitrova, 2016). Sonraki yıllarda, Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi ve 2014'te Doğu Ukrayna'daki ayrılıkçılara verdiği destek nedeniyle ABD ve AB tarafından Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, Moskova'yı özellikle Çin ve Asya ortakları ile daha güçlü ilişkiler geliştirmeye zorlamıştır. Diğer taraftan enerji ithalatına bağımlılığının bilincinde olan Çin, tedarikçilerini çeşitlendirmeye çalışmaktadır. Rusya ile enerji işbirliğinin genişletilmesi, korsanlığa veya büyük kriz durumunda olası bir deniz ablukasına karşı savunmasız olan deniz taşımacılığına olan bağımlılığını azaltmaktadır. Bu gelişmeler Çin'in ulusal petrol şirketlerinin Rus Arktik enerji projelerine katılması için geniş bir alan açmıştır.

Ekonomik bağların güçlendirilmesi, Çin-Rusya ilişkilerinin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. 2019'un sonlarında Rus ve Çinli haber ajansları, iki ülkenin enerji, sanayi ve tarım alanlarında ortak projeler uygulayarak, 2018'de 107 milyar dolar olan ticaretlerini önumümüzdeki beş yıl içinde iki katına, 200 milyar dolara çıkarmak istediklerini bildirmiştir (Ellyatt, 2019). 14 Aralık 2017'de, yıllık basın toplantısında, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, Rusya'nın Çin'in Kuzey Kutup Bölgesi enerji projelerine katılımını teşvik etme ve Pekin'e Kuzey Deniz Yolu üzerinden ortaya çıkan taşımacılık fırsatlarından yararlanacağına dair güvencesini vurgulamıştır.

Rusya ve Çin arasındaki enerji işbirliği temel olarak petrol, doğalgaz ve nükleer santral alanlarında gerçekleşmektedir. En büyük işbirlikleri arasında, Doğu Sibirya ve Çin'in kuzeydoğusundaki Daqing kenti arasındaki Doğu Sibirya-Pasifik Okyanusu (ESPO) petrol boru hattı, iki ülke arasındaki ilk doğalgaz boru hattı olan ve Sibirya'yı Çin'in kuzeydoğusuna bağlayan Sibirya'nın Gücü boru hattı (Power of Siberia), Rosneft'in Doğu Sibirya bölgesinde yer alan Vankor petrol sahasının işletilmesi ve Yamal LNG Projesi yer almaktadır (Overland ve Kubayeva, 2018). Bu projelerin yanı sıra Çin'in Rusya ile diğer alanlarda da olan ticari işbirlikleri mevcuttur ancak bu çalışmada Kutup Bölgesi özelinde ticari anlamda geliştirdiği tek işbirliği olan Yamal LNG projesi analiz edilmiştir.

7.1. Yamal LNG Projesi

Yamal LNG, kuzeybatı Sibirya'daki Yamal Yarımadası'nda kurulan sıvılaştırılmış doğal gaz tesisidir. 27 milyar dolarlık bir bütçeye sahip Proje, Rusya'nın LNG kapasitesini iki katına çıkaracak, ilk üretim 2017'de başlayacak ve tam kapasiteye 2021'e ulaşacaktır (Belinski, 2015).

Mart 2014'te ABD ve AB tarafından Rusya'ya karşı uygulanan ekonomik yaptırımlarda, Novatek batıdan finansman almaktan yasaklanmış şirketlerden biri olarak listelenmiş ve Yamal LNG, ABD ve Avrupa'daki finans kuruluşlarından uzun vadeli krediler alamamıştır. Projenin ekonomi fizibilitesi de LNG fiyatını aşağı çeken düşük petrol fiyatları nedeniyle ek zorluklarla karşılaşmıştır. Finansal yaptırımlar dâhil olmak üzere birçok faktör, petrol fiyatlarını daha da düşürmüştü; ayrıca, yeni bir yatırım seçeneği projeyi ertelemeye veya yeni durumlara uyum sağlamaya zorlamıştı (Yulong, Linghao ve Jia, 2016). Novatek, ABD ve Avrupa bankalarından 20 milyar dolar borç almayı planlamıştı. Yaptırımların başlatılmasından sonra, Ruslar ABD bankalarına erişimi

kaybetmiş ve bunun yerine Çin bankaları ve Avrupa ihracat acenteleriyle görüşmüştür. Bu süreçte hissedarlar projeyi bağımsız olarak finanse etmek zorunda kalmışlardır. Bununla birlikte, 2016 yılında Yamal LNG, Çin ve Japon devlet bankalarından sırasıyla 12 milyar USD ve 200 milyon EUR tutarında kredi almıştır. Sağlanan bu kredi ile CNPC (Çin Ulusal Petrol Şirketi), yirmi yıl boyunca yılda 3 milyon ton sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ithal etmek için bağlayıcı bir sözleşme imzalamıştır. Çinli kuruluşlar tarafından sağlanan sermaye, özellikle Novatek'i hedef alan Batı yaptırımlarına rağmen 27 milyar dolarlık projenin ilerlemesine izin vermiştir (Overland ve Kubayeva, 2018).

Yamal LNG Şirketi'nin hisseleri, başlangıçta % 80'i Novatek'e ve % 20'si Total'e aitti. Novatek, 2013 yılında hisselerinin %20'sini CNPC'ye, 2015'te % 9,9'unu Çin İpek Yolu Fonu'na satmış ve günümüzde Novatek projenin % 50,1'lik hissesine, Total ve CNPC her biri % 20'lik hisseye ve Çin İpek Yolu Fonu % 9,9'luk bir hisseye sahiptir (Novatek, 2014; Total, 2018)



Şekil 3. Yamal LNG Santrali ve Kuzey Deniz Rotası

Kaynak: Kumon, 2017

Yamal LNG projesinden Kuzey Denizi Yolu (Şekil 3) üzerinden ilk doğalgaz sevkiyatı 2018 yılında gerçekleştirilmiştir. Sabetta limanından varış limanına olan net sefer süresi, Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı üzerinden 35 günde yapılan geleneksel doğu güzergâhına kıyasla, Kuzey Denizi Rotası üzerinden 19 günde tamamlanmıştır (Pinchuk ve Soldatkin, 2018).

Yamal LNG, sağlayacağı LNG'nin ötesinde çeşitli nedenlerle Çin hükümeti için önem arz etmektedir (Herberg ve Downs, 2017, s. 13). İlk olarak, Çinli firmalar projenin ekipmanın % 80'ini sağlayacak 6 milyar dolar değerinde sözleşme imzalamışlardır. İkinci olarak, proje Çin'in petrol endüstrisinin LNG teknolojisini sergilemesine izin verecektir. Bu atılım, Pekin'i denizcilik ekipmanı üretiminde değer zincirini yükseltmesi planına uygun olarak, gelişmiş üretimde küresel bir lider haline getirmek için daha geniş bir çabanın parçasıdır. Üçüncüsü, Novatek'in ana hissedarı Gennady Timchenko, Başkan Vladimir Putin'in danışma heyetinin bir üyesi olduğundan, Yamal LNG'yi finanse etmek Xi Jinping yönetiminin Kremlin'de Çin'e karşı iyi niyet göstermesi için bir fırsat olacaktır (Gabuev, 2016). Dördüncüsü ve en önemlisi, Yamal LNG, Çin'in meşru bir paydaş olarak kabul edilmek istediği Arktik'teki faaliyetlerini genişletmesine yardımcı olacaktır.

8. Arktik'te Bilimsel Araştırmaların Geliştirilmesi

Çin'in Kuzey Kutbu araştırmalarına olan ilgisi, iklim değişikliğinin bölge ve Çin üzerindeki etkisini ve daha iyi hava tahminini anlama çabalarının ötesine geçerek büyük ölçüde stratejiktir. Çin'in hava bağlantıları, taşımacılık ve doğal kaynakların çıkartılması ile ilgili jeostratejik isteklerini geliştirmek için bilimsel bilgiye ihtiyacı vardır (Grieger, 2018). Yayımlanan Beyaz Kitap, Kuzey Kutbu ilişkilerine katılırken Çin'in bilimsel araştırmalara öncelik verdiğini açıkça ortaya koymaktadır. Kuzey Kutbu bilimsel araştırmalar için büyük değer taşımakta ve Çin, Arktik'te bilimsel keşif ve araştırmaları aktif olarak teşvik etmektedir. İlk olarak 1980 yılında iki Çinli bilim adamı Avustralya tarafından düzenlenen Antarktik araştırma faaliyetlerine katılmış, 1981'de Ulusal Antarktika Keşif Komitesi Ofisi kurulmuştur. Çin 1983'te Antarktika Antlaşması'na katılmış ve 1984'te Antarktika'ya ilk bilimsel keşif gezisini düzenlemiştir. Çin'in ilk Antarktik istasyonu 1985 yılında kurulduktan sonra, 1989'da ikinci, 2009'da üçüncü istasyon kurulmuştur (Kopra, 2013). 1990'ların başından beri Çin, veri ve örnek toplamak, çok uluslu projelere katılmak ve deneyim kazanmak için bilim insanlarını Kuzey Kutbu'na göndermiştir. 1994 yılından bu yana Çinliler, 1993 yılında Ukrayna'da inşa edilen buz kırıcı Xuelong araştırma gemisi ile (Kar Ejderhası) hem Arktik hem de Antarktik bölgelerinde 34 sefer düzenlemiştir (Humpert, 2018). Çin, Arktik araştırma programını başlattıktan sonra 1999'da ilk Çin Ulusal Arktik Araştırma Seferi'ni (CHINARE-Arctic) düzenlemiştir. Keşif gezilerinde, deniz buzu gözlemleri için Kuzey Buz Denizi'nin Pasifik sektörüne odaklanılmış ve özellikle elektromanyetik bir alet kullanarak deniz buzu kalınlığı için devam eden otomatik gözlem sistemi geliştirilmiştir. CHINARE-Arctic'de bazı uluslararası işbirliği projeleri, özellikle de Uluslararası Kutup Yılında Avrupa Birliği tarafından finanse edilen "Uzun Süreli Çevre Araştırmaları için Arktik Modelleme ve Gözlem Yeteneklerinin Geliştirilmesi" projesi yer almıştır (Ruibo ve diğerleri, 2017). Çin, Xuelong araştırma gemisi ile iki kapsamlı Arktik araştırma gezisi planlamaktadır. Bu yolculuklarda elde edilen veriler, küresel ve bölgesel Kuzey Kutbu değişiklikleri ile süreçleri arasındaki neden ve sonuç ilişkilerine ışık tutacak, Kuzey Kutbu'ndaki iklim değişikliğinin Çin ve dünyanın geri kalanını nasıl etkileyeceğine dair değerli bilgiler sağlayacaktır (ipy.org, 2007).

9. Sonuç

Pekin'in Kuzey Kutbu'na olan ilgisi son on yılda hızla artmış ve kutup bölgeleri ilk olarak 2011'de Çin'in On İkinci Beş Yıllık Planında yer almıştır. 2018 yılında Çin'in Kuzey Kutbu Politikası'nın (Beyaz Kitap) yayımlanması ve Kutup İpek Yolu'nun, Başkan Xi Jinping'in imzası olan Kuşak ve Yol Girişiminin bir parçası olarak dâhil edilmesi ile resmîyet kazanmıştır.

Beyaz Kitap'ta Çin'in Kuzey Kutbu'ndaki politika hedefleri "Kuzey Kutbunun yönetimini anlamak, kutup bölgesini korumak, geliştirmek ve katılmak", Çin'in temel prensiplerini "saygı, işbirliği, kazan-kazan sonucu ve sürdürülebilirlik" olarak belirlenmiştir.

Çin, Kuzey Kutbu meselelerinde uluslararası işbirliğine aktif katılımı, kendi enerjisini ve genel ekonomik gelişimini

güvence altına almayı, Kuzey Kutbu kaynaklarının (petrol, gaz, mineral ve diğer cansız kaynaklar ve temiz enerji kaynakları) araştırılması, kullanılması ve bölgedeki tarım, ormancılık, balıkçılık, denizcilik endüstrisi ve kutup turizminde ekonomik çıkarlar elde etmeyi amaçlamaktadır.

Çin ekonomisi uluslararası ticarete dayalı olduğundan, ticaret yollarının güvenliği, yakıt ve zaman tasarrufu sağlaması önem arz etmektedir. Geleneksel ticaret yollarındaki korsanlık, Malakka Boğazı'ndaki darboğaz ve yoğunluk gibi etkenler Çin için endişe oluşturmaktadır. Bu nedenler Çin'i en büyük ticaret ortağı olan Avrupa ile arasında yeni taşımacılık güzergâhları geliştirmeye yöneltmiştir.

Soğuk Savaş sonrası jeopolitik rekabetin yol açtığı Rus-Batı görüş ayrılıklarının, Kuzey Kutbu'nun enerji ve hammadde kaynaklarını geliştirmek için teknoloji, finans ve pazarlar açısından Rusya'yı Batı'dan ayırdığı görülmüştür. Bu ayrılık Rusya'yı, enerji ve doğal kaynakları için alternatif teknoloji, finans ve pazar kaynaklarına yönelmeye zorlamıştır. Aynı dönemde enerji alternatiflerini çeşitlendirmek isteyen Çin, Rusya ile olan ticaret işbirliklerine bir takım projelerle destek vermiştir. Bu projelerden birisi olan Yamal LNG projesine katılmakla Pekin, enerji tedarikini çeşitlendirme fırsatı bulmuş, daha yakın bölgelerden güvenli şekilde kaynaklara erişmiş bulunmaktadır. Diğer taraftan Yamal LNG, Kuzey Kutbu bölgelerinde, çalışma ortamının son derece zor olduğu, teknolojik ve üretim zorluklarına yol açtığı bir projedir. Çinli şirketlerin projeye katılımı, ülkenin LNG için kapsamlı teknoloji ve ekipman kapasitesini sergileyerek, üretim seviyesi, maliyet ve teslimat süresi açısından gücünü göstermiştir.

Ekonomik ve sosyal çıkarlarının yanı sıra, kutuplardaki bilimsel araştırma faaliyetleri Çin'in ilgisini çekmektedir. Bölgede küresel iklim değişiklikleri, hem atmosfer hem de fiziksel coğrafyadaki gözlemler gibi bir takım araştırmalar yürütülmektedir.

Sonuç olarak dünyanın en büyük ekonomilerinden olan Çin, yeni taşıma yollarını kullanarak ticaretini geliştirmek ve alternatif yeni enerji kaynaklarını en güvenli şekilde ülkesine ulaştırmak istemektedir. Bu amaçlarını, kutup bölgesinin çevresine en az zararlar ve bölge ülkeleri ile iyi ilişkiler kurarak gerçekleştirmesi bölge jeopolitiğinin sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir. Diğer yandan bölgedeki bilimsel çalışmaların sonuçlarını bölge ülkeleri ile birlikte yakın konumdaki toplumlarla paylaşması eriyen buzulların gelecekte dünyamıza olası etkilerinin analiz edilmesi açısından faydalı olacaktır.

Kaynakça

- ABD EB İdaresi. (2018). China surpassed the United States as the world's largest crude oil importer in 2017 - Today in Energy. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=34812> (erişim tarihi: 20.11.2019)
- ABD Enerji Bilgi İdaresi. (2020). EIA projects nearly 50% increase in world energy usage by 2050, led by growth in Asia - Today in Energy - U.S. Energy Information Administration (EIA). <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=42342> (erişim tarihi: 06.01.2020)
- Advisory, I. P. C. (2016). Houston, TX 77060 USA. January 2016. https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/_ABS_Polar_Code_Advisory_15239.pdf (erişim tarihi: 08.01.2020)

- Bekkers, E., Francois, J. F. ve Rojas-Romagosa, H. (2018). Melting ice caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route. *The Economic Journal*, 128(610), 1095–1127. doi:10.1111/ecoj.12460
- Belinksi, S. (2015). Putin May Have Last Laugh Over Western Sanctions | OilPrice.com. <https://oilprice.com/Energy/Energy-General/Putin-May-Have-Last-Laugh-Over-Western-Sanctions.html#> (erişim tarihi: 08.01.2020)
- Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., ... Wandrey, C. R. (2008). *Circum-Arctic resource appraisal: Estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle*. US Geological Survey.
- Bloom, E. T. (1999). Establishment of the Arctic council. *American Journal of International Law*, 93(3), 712–722.
- ÇHC Devlet Konseyi Bilgi Ofisi. (2018). Full text: China's Arctic Policy. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (erişim tarihi: 26.12.2019)
- Chen, G. (2012). China's emerging Arctic strategy. *The Polar Journal*, 2(2), 358–371.
- Chernova, S. ve Volkov, A. (2010). Economic feasibility of the Northern Sea Route container shipping development. Høgskolen i Bodo.
- Çin Devlet Konseyi. (2015). Initiative offers road map for peace, prosperity. http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (erişim tarihi: 20.12.2019)
- Council, A. (1996). Declaration on the Establishment of the Arctic Council. *Ottawa, Canada*, 19.
- Drewniak, M., Dalaklis, D., Kitada, M., Ölçer, A. ve Ballini, F. (2018). Geopolitics of Arctic shipping: the state of icebreakers and future needs. *Polar Geography*, 41(2), 107–125. doi:10.1080/1088937X.2018.1455756
- Duchâtel, M. ve Duplaix, A. S. (2018). Blue China: Navigating the maritime silk road to Europe. *Policy Brief*.
- Dudley, B. (2018). BP statistical review of world energy. *BP Statistical Review, London, UK*, accessed Aug, 6, 2018.
- Dünya Bankası. (2019). Exports of goods and services (current US\$) - China |Data <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.CD?locations=CN> (erişim tarihi: 20.12.2019)
- Ellyatt, H. (2019). Russia and China's relationship- how deep does it go. <https://www.cnbc.com/2019/09/27/russia-and-chinas-relationship-how-deep-does-it-go.html> (erişim tarihi: 07.01.2020)
- Erkan, A. (2019). Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnsiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü As a Grand Strategy Arctic on The Belt and Road Initiative: The Role of Polar Silk Road in Sino-Russian Energy Cooperation. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 19, 145–173. doi:10.25294/auibfd.632967
- export.gov. (2019). China - Oil and Gas |export.gov. <https://www.export.gov/article?id=China-Oil-and-Gas> (erişim tarihi: 07.01.2020)
- Gabuev, A. (2016). Friends With Benefits? Russian-Chinese Relations After the Ukraine Crisis - Carnegie Moscow Center - Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegie.ru/2016/06/29/friends-with-benefits-russian-chinese-relations-after-ukraine-crisis-pub-63953> (erişim tarihi: 08.01.2020)
- Grieger, G. (2018). *BRIEFING EPRS | European Parliamentary Research Service*.
- Gudjonsson, H. ve Nielsson, E. T. (2017). China's Belt and Road Enters the Arctic – The Diplomat. <https://thediplomat.com/2017/03/chinas-belt-and-road-enters-the-arctic/> (erişim tarihi: 06.01.2020)
- Hansen, C. Ø., Grønsedt, P., Graversen, C. L. ve Hendriksen, C. (2016). *Arctic Shipping: Commercial Opportunities and Challenges*. CBS Maritime.
- Henderson, J. ve Mitrova, T. (2016). Energy relations between Russia and China: playing chess with the dragon.
- Herberg, M. E. ve Downs, E. (2017). *Asia's Energy Security and China's Belt and Road Initiative*. National Bureau of Asian Research.
- Higgins, A. (2019). A Power Plant Fiasco Highlights China's Growing Clout in Central Asia - The New York Times. <https://www.nytimes.com/2019/07/06/world/asia/china-russia-central-asia.html> (erişim tarihi: 13.01.2020)
- Hong, N. (2012). The melting Arctic and its impact on China's maritime transport. *Research in transportation economics*, 35(1), 50–57.
- Hsiung, C. W. (2016). China and Arctic energy: drivers and limitations. *The Polar Journal*, 6(2), 243–258.
- Humpert, M. (2018). China Launches Domestically-Built "Xue Long 2" Icebreaker. <https://www.highnorthnews.com/en/china-launches-domestically-built-xue-long-2-icebreaker> (erişim tarihi: 08.01.2020)
- ipy.org. (2007). IPY 2007-2008. http://www.ipy.org/index.php?/ipy/detail/chinese_polar_research_during_the_ipy_and_beyond/ (erişim tarihi: 09.01.2020)
- Kavas, A. Y. (2014). Rusya'nın Arktik Politikası ve Türkiye | BİLGESAM. <http://www.bilgesam.org/incele/78/-rusya'nin-arktik-politikasi-ve-turkiye/#.XgCOglUzaM8> (erişim tarihi: 23.12.2019)
- Kopra, S. (2013). China's Arctic interests. *Arctic yearbook*, 107–122.
- Kossa, M. (2019). China's Arctic engagement: domestic actors and foreign policy. *Global Change, Peace & Security*, 1–20.
- Kumon, T. (2017). China thinks big in backing Russia's ambitious Arctic LNG project. <https://asia.nikkei.com/Economy/China-thinks-big-in-backing-Russia-s-ambitious-Arctic-LNG-project> (erişim tarihi: 20.12.2019)
- Lanteigne, M. (2008). China's Maritime Security and the "Malacca Dilemma". *Asian Security*, 4(2), 143–161. doi:10.1080/14799850802006555
- Lasserre, F. ve Pelletier, S. (2011). Polar super seaways? Maritime transport in the Arctic: an analysis of shipowners' intentions. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1465–1473.
- Lim, K. S. (2018). China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision. *Arctic Yearbook 2018*, 420.
- Manta, F. (2019). China's policies on Polar Silk Road and impacts on trade and energy use in Arctic region. *Chinese Journal of Population Resources and Environment*, 1–7.
- Mariia, K. (2019). China's Arctic policy: present and future. *The Polar Journal*, 1–19.
- McKie, R. (2013). China's voyage of discovery to cross the less frozen north |World news | The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2013/aug/18/china-northeastern-sea-route-trial-voyage> (erişim tarihi: 06.01.2020)
- Nijoka, D., Gupta, S., Donadio, M., Avaldsnes, J. ve Ovilveria, A. (2013). Arctic oil and gas. *Ernst & Young, London, UK*.
- Novatek. (2014). *Binding Contract On Lng Supply Concluded With Cnpc*. http://www.novatek.ru/common/upload/doc/YLNG_CNPC_Contract_ENG.pdf (erişim tarihi: 20.12.2019)
- OCIMF. (2017). *Northern Sea Route Navigation Best Practices and Challenges (First edition 2017)*. www.ocimf.org (erişim tarihi: 08.01.2020)
- Overland, I. ve Kubayeva, G. (2018). Did China Bankroll Russia's Annexation of Crimea? The Role of Sino-Russian Energy Relations. *Russia's Turn to the East* içinde (ss. 95–118). Springer International Publishing. doi:10.1007/978-3-319-69790-1_6
- Pierre, C. ve Olivier, F. (2015). Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 337–346. doi:10.1016/j.tra.2015.05.020
- Pinchuk, D. ve Soldatkin, V. (2018). Russia's Novatek ships first LNG cargo to China via Arctic. <https://www.reuters.com/article/us-novatek-cnpc-lng/russias-novatek-ships-first-lng-cargo-to-china-via-arctic-idUSKBN1K90YN> (erişim tarihi: 08.01.2020)
- Qu, X. ve Meng, Q. (2012). The economic importance of the Straits of Malacca and Singapore: An extreme-scenario analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 48(1), 258–265. doi:10.1016/j.tre.2011.08.005
- Ruibo, L. E. I., Zhanhai, Z., Zhijun, L. I., Qinghua, Y., Bingrui, L. I. ve Tao, L. I. (2017). Review of research on Arctic sea ice physics based on

the Chinese National Arctic Research Expedition. 极地科学进展 (英文版), (2017 年 02), 100–110.

Schøyen, H. ve Bråthen, S. (2011). The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 977–983.

Secretariat, U. (2019). Review of maritime transport 2019. *United Nations Publication*.

Sørensen, C. T. N. (2018). China as an Arctic Great Power. Potential Implications for Greenland and the Danish Realm.

Steinberg, P. E. ve Dodds, K. (2015). The Arctic Council after Kiruna. *Polar Record*, 51(1), 108–110.

The Economist. (2012). Politics - Too much to fight over <https://www.economist.com/special-report/2012/06/16/too-much-to-fight-over> (erişim tarihi: 23.12.2019)

Total. (2018). Yamal LNG in Russia: the gas that came in from the cold | total.com. <https://www.total.com/en/energy-expertise/projects/oil-gas/lng/yamal-lng-cold-environment-gas> (erişim tarihi: 08.01.2020)

University of the Arctic. (2019). UArctic - Ocean University of China. <https://www.uarctic.org/member-profiles/non-arctic/8672/ocean-university-of-china> (erişim tarihi: 24.12.2019)

Xin, Z. (2019). Nation's reliance on crude oil imports set to continue - Chinadaily.com.cn. https://www.chinadaily.com.cn/global/2019-06/05/content_37477320.htm (erişim tarihi: 07.01.2020)

xinhuanet. (2018). China publishes Arctic policy, eyeing vision of "Polar Silk Road" - XinhuaEnglish.news.cn. http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926357.htm (erişim tarihi: 23.12.2019)

Yulong, L., Linghao, K. ve Jia, L. (2016). Yamal LNG Project and Made-in-China Equipment Going Globally. *中国油气*, 23(3), 13–17.

Zanbak, M. ve AKAY, A. (2019). Bir Çekim Merkezi Olarak Arktika'nın Çin Ekonomisi Açısından Önemi: Seçilmiş Endüstrilere Yönelik Bazı Çıkarımlar. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 92–121. doi:10.25294/auibfd.632925