

KÜRESEL GELİŞMELER VE KUZEY KUTBUNDA YENİ BİR EKONOMİ-DÜNYA

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, Çin'in Tayvan'a yönelik tehditleriyle birlikte, tek kutuplu dünyanın sonunu ve çok kutuplu dünya düzeninin ortaya çıktığını ve büyük güç rekabetinden büyük güç çatışmasına değişen bir paradigmaya işaret ettiğini gösteriyor.

Avrupa'yı ABD ve Sovyet etki alanlarına etkili bir şekilde ayıran 1945 Yalta anlaşmasının ve o zamanın diğer kararlarının en büyük tarihi başarısı, önde gelen güçlerin farklılıklarını çözüme diplomasi çerçevesinde kalmalarına izin verecek bir mekanizma oluşturma anlaşmasıdır. Başka bir deyişle, karşılıklı olarak büyük güçlerin etki alanlarını kabul etmek, savaştan kaçınmaya yardımcı olan en önemli faktördür. Soğuk Savaş döneminde, taraflardan hiçbiri birbirinin etki alanına müdahale etmedi. Ancak Putin Sovyet çöküşünü tamamlanmış bir süreç olarak görmediğinden bu süreci tersine çevrilebileceğini düşündüğünden SSCB'yi canlandırma yerine Rus imparatorluğunun kendi versiyonunu yaratmak istiyor. **“Büyümeyi bırakan çürümeye başlar”** mottosunu esas alarak **“İmparatorluğumu güvende tutmak için sınırlarımı genişletmeliyim”** tezini benimsedi. Rusya, savunma çevresini Rusya Federasyonu'nun sınırları olarak değil, Sovyet sonrası alanın sınırları olarak tanımladı. Ve Ukrayna, Sovyet çöküşünü tersine çevirmenin anahtarıydı. Ama aslında Rusya, Soğuk Savaş sonrası düzenden de yararlandı. Putin'in ilk yıllarında küreselleşen ekonomisi yüksek büyüme oranları yaşadı, G-20'de kilit bir oyuncu haline geldi ve büyük güç statüsünü geri kazanmayı başardı. ABD ve Avrupa ise Rusya'nın Sovyet sonrası etki alanları ile ilgili olarak mevcut statükoyu kabul etmedikleri için, Rusya, Ukrayna savaşını başlatmak zorunda kaldı. Böylece 1992'de başlayan Soğuk Savaş sonrası 30 yıllık dönemin artık sona erdiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

YENİ BİR DÜNYA DÜZENİNİN EŞİĞİNDEMİYİZ?

Genişleyen Batı'ya karşı, Soğuk Savaş sırasında var olanlara benzer, bağlantısız ülkelerden oluşan büyük bir blok oluşacağını söyleyebiliriz. Bu blok Batı ile Rusya ve Çin arasında taraf seçmeyi reddedecek ve büyük güçler ve ortaklarıyla bağlarını sürdürmeye çalışacaklardır. Bu koşullar altında, Rusya'yı izole etmek imkansız olacak ve Rusya, küresel düzeyde çeşitli ülkelerle karlı ekonomik ve askeri ilişkiler kurmaya devam edecektir. Rusya, bu savaşın sonucunda Çin'e daha bağımlı hale gelecek. Putin şimdi üç yüzyıllık Rusya'nın Batı'ya dönüşünü tersine çevirdi ve kararlı bir şekilde Doğu'ya döndü. Çin, savaş sırasında Rusya'yı maddi

olarak olmasa da retorik olarak destekledi ve Batı yaptırımlarını ihlal etmemeye özen gösterdi. Ancak Xi Jinping, Rusya'nın kaybetmesini istemiyor. Xi için Putin sonrası bir liderin Çin'e karşı Batı'ya dönmesi ihtimalini göze alacağını düşünmesi zor olsa gerekir. Önümüzdeki yıllarda Çin-Rus ortaklığı güçlü kalacaktır. Rusya-Ukrayna savaşı, Avrupa'ya kendi güvenliği için ABD'ye ne kadar bağımlı olduğunu hatırlattı.

Gelişmekte olan çok kutuplu dünyada, ABD'nin yine baskın güç olmaya devam edecektir. Rusya ve Çin'in ayrı ayrı ve birlikte ortaya koyduğu ikili meydan okuma, ABD, Avrupa ve Asya - Pasifikte ülkeleri daha da yakın işbirliğine teşvik ediyor. Ancak buradaki esas sorun Avrupa ülkelerinde bir kırılmanın olup olmayacağıdır. **ABD her ne kadar Avrupa ile işbirliği içinde görünse bile tarihsel olarak Rusya ve Almanya konusunda çekinceleri olan bir devlettir.** ABD açısından durumu özetleyecek olursak, Almanya ile Rusya'nın birbirlerini, gerek ortak ve gerekse de düşman olarak tanımlamaları başka hiçbir ülkenin çıkarına olmadığını, birbirlerine yakın olurlarsa, ortak hâkimiyet korkusu yaratabileceklerini, çatıştırlarsa, krizi tırmandırmak için Avrupa'yı da işin içine sokacaklarını düşünüyorlar. Bu nedenle ABD ve Avrupa'nın (Almanya dışındaki diğer ülkeler), Almanya ve Rusya'nın gem vurulmamış ulusal politikalarının kıtanın merkezinde çekişmelerini engellemekte ortak çıkarı vardır. Amerika olmadan, İngiltere ve Fransa Avrupa'da politik dengeyi savunamaz; Almanya milliyetçiliğe kayabilir ve Rusya'nın küresel rakibi olamaz. Avrupa olmadan da Amerika psikolojik, coğrafi ve jeopolitik olarak Avrasya kıyılarından uzak bir adaya dönüşebilir.

Aslında küresel alanda bu gelişmelerin arka planında yeni dünya düzenin oluşumunu belirleyecek en önemli faktör Kuzey Kutbunda oluşmakta olan yeni bir **"Kuzey Kutup Ekonomi-Dünyası"** söz konusudur. Rusya'nın yıllardır hazırlığını yaptığı ancak ABD'nin önemli ölçüde geri kaldığı bir rekabet söz konusudur. ABD Ukrayna savaşı ile bu süreçte Rusya ile arasında oluşan açığı kapatmak için gerekli müdahalelerde bulunmaktadır. Özünde Rusya'ya yapılan yaptırımlar uluslararası hukuk için uygun görünse de ABD'nin esas amacının kutuplardaki bu rekabette aradaki farkı kapatmaya dönük bir strateji izlediğini söyleyebiliriz.

KUZEY DENİZ TİCARET YOLU VE YENİ BİR EKONOMİ-DÜNYA

Kuzey Kutbundaki eriyen buzullar neticesinde yeni bir rota meydana gelmektedir. Tarihsel süreçte Süveyş Kanalı, zamanında Ümit Burnunun hakimiyetini nasıl kırdıysa şimdilerde yeni bir rota Süveyş Kanalı'nın yerine geçmeyi hedefliyor. Avrupa ile Asya arasında denizyolu taşımacılığı için kullanılan iki alternatif rota bulunmaktadır. Bunlardan biri, Batı Afrika kıyısından Ümit

Burnu'nu dolaşarak Asya'ya ulaşmakta iken, diğeri Süveyş Kanalı'nı kullanarak Kızıldeniz'den geçip Asya'ya gitmektedir. Üçüncü bir alternatif olarak sektörün gündeminde olan **“Kuzey Deniz Yolu”** başta olmak üzere **“Kuzey Batı Geçidi”** ve **“Trans-Arktik Rotası”**dır. Yaşanmakta olan iklim değişikliğinden dünyanın geri kalanına kıyasla iki kat daha fazla etkilenen ve 2040 yılına kadar tamamen buzulların eriyeceği öngörülen Arktika Bölgesi, sahip olduğu potansiyel ile yeni bir rekabet alanına dönüştü. 33 milyon km²lik alanı ile Afrika ya da Asya'dan daha geniş olan ve Akdeniz'in beş katından daha büyük bir bölgeyi kaplayan Arktik Okyanusu veya Kuzey Buz Denizi, zengin yer altı kaynakları ve eriyen buzullarla kullanımı yaygınlaşan deniz yolları bölgeyi uluslararası gündemin üst sıralarına taşıdı. Arktik bölgesi jeopolitik olarak mücadele alanına dönüşmesinin temelinde yatan en önemli iki neden, yer altı kaynakları ve kullanıma açılan deniz yollarıdır. Dolayısıyla devletlerin bölgeye 21. yüzyılda olan yoğun ilginin temelinde ekonomik çıkarların öncelikli olduğu görülmektedir. Bölgeye dair **“Büyük Kutup Oyunu”**, **“Büyük Arktik Satranç Tahtası”** ve **“Yeni Büyük Oyun”** gibi benzetmeler politik literatürde yoğun bir şekilde yer almaktadır.

Kuzey Deniz Yolu (Arktik Deniz Yolu), Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu arasında, Sibiry ve Uzak Doğu'nun Rus kıyıları boyunca beş Arktik Denizi'nin (Barents Denizi, Kara Denizi, Laptev Denizi, Doğu Sibiry Deniz ve Çukçi Denizi) geçtiği bir güzergâhtır. Bölgede, ABD, Kanada, Danimarka (Grönland), Norveç, Rusya, Finlandiya, İsveç ve İzlanda bulunuyor. Bu ülkelerden ilk beşinin Arktik Okyanusuna kıyısı var, o yüzden de Arktika Beşlisi olarak da anılıyorlar. Arktik Bölgesi ABD'nin yaklaşık 2 katı ve Avrupa Birliği'nin 3,50 katından daha büyük bir alana tekabül etmektedir. Bölge, ayrıca hem yer altı (Gakkel, Lomonosov, Alfa ve Mendeleev sıradağları) oluşumları hem de girintili coğrafi yapısı (30'dan fazla burun ve onlarca küçüklü büyüklü ada) sebebiyle kıyıdaş devletler arasında özellikle kıta sahanlığı konusunda anlaşmazlıkların temelini de kendi doğasında barındırmaktadır.

Kıtaların orta noktasında konumlanan bölge, Arktik Beşlisi başta olmak üzere Çin, Hindistan, Japonya ve Avrupa ülkeleri ile Avrupa Birliği ve NATO gibi önemli uluslararası aktörlerin de özellikle deniz yolları konusunda yakın takibi içerisindedir.

Rusya'nın Arktik Okyanusu'ndaki kıyılarından geçen Kuzey Deniz Yolu; deniz ticaret yolları açısından potansiyeli en yüksek olanıdır. Bunun en büyük nedeni küresel ısınmayla birlikte hat üzerindeki buzlanmanın en aza inmesi ve hatta uzun vadede buzların tamamen ortadan kalkacak olmasıdır.

ABD, Jeolojik Araştırma Kurumu'nun (USGS) 2008 tarihli çalışmasına göre, bölgede bilinen petrol ve gaz yataklarının, dünyanın keşfedilmemiş petrol kaynaklarının %13'ünü ve keşfedilmemiş doğalgaz kaynaklarının %30'unu oluşturduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca, bölgede 90 milyar varil petrol, 48 trilyon metre küp doğalgaz ve 44 milyar varil sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) bulunmaktadır. Yine aynı kurumun 2017'de yaptığı çalışmalara göre 2017 Arktik'te yer alan kaynaklar dünya genelinde bilinen doğalgaz rezervlerinin %25'ine ve petrol rezervlerinin %6'sına denk gelmektedir. Bölgede yer alan kaynakların %84'ünün okyanus yatağında bulunduğu varsayılmaktadır. Arktik'teki tahmini toplam petrol rezervlerinin ülkelere göre dağılımı Rusya %52, ABD %20, Norveç %12, Grönland %11 ve Kanada %5 olarak belirlenmiştir. Kuzey Kutbu; fosfat, boksit, demir cevheri, bakır ve nikel dahil olmak üzere büyük miktarlarda mineral de barındırır. Özellikle Rusya diğer ülkelerden farklı olarak en gelişmiş üretim ve tedarik ağına sahip olduğu için diğer ülkelerden bu alanda da öndedir. Kuzey Rusya'da madenciliğin gelişmiş olmasının ilk nedeni bol miktarda uranyum, nadir toprak mineralleri, altın, elmas, fosfat, boksit, demir cevheri, bakır, nikel (dünya rezervlerinin %22'si), kalay, platin, paladyum (dünya rezervlerinin %44'ü), apatit, kobalt, titanyum dahil olmak üzere büyük miktarlarda mineral ve milyonlarca mil karelik kullanılmayan toprak ve balıkçılık kaynaklarını barındıran bir bölgedir. İkinci sebebi ise ulaşım imkânlarının yaşayan yerliler nedeniyle daha gelişmiş olmasıdır. Sibiryaya bahsedilen madenlere ilave olarak bilinen en büyük kömür, alçı ve elmas yataklarına da sahiptir. Saha Cumhuriyeti (Yakutya) ise dünyadaki ham elmas talebinin yaklaşık yüzde 25'ini karşılamaktadır. Rusya, küresel üretimin %8'i olan ortalama 11 milyon ton fosfat üretiyor.

Kuzey Kutbuna madenler ve minerallere Amerika'nın keşfinden ilhamla "**Altına Hücum**", "**Mineral Eldorado**" benzetmeleri yapılmaktadır.

KUZEY KUTUP DENİZ TİCARET YOLLARI

KUZEY DENİZ TİCARET YOLU

Kuzey Deniz Yolu, Avrupa ve Asya arasındaki en kısa alternatif güzergah olarak ön plana çıkıyor. Kuzey Deniz Yolunun sağlayacağı faydalardan ilki uygun hava koşullarında Kuzey Avrupa'dan Çin'e veya tam tersi istikamette gerçekleşecek olan Kuzey Deniz Yolu seferinin Süveyş Kanalı'ndan %40 ve Ümit Burnu'ndan %60 daha kısa olmasıdır. Bu da deniz yolculuğunda 10 ile 15 günlük

bir kazanç demektir. Örneğin Londra ile Japonya'daki Yokohama Limanı arasında yapılacak seyahat Panama Kanalı güzergahından 23 bin 300 km, Süveyş kanalı rotasından 21 bin 200 km, Kuzey Deniz Yolu güzergâhından 13 bin 841 km ve Kuzeybatı Geçidi'nden ise 15 bin 930 km. olarak hesaplanıyor. Bu durumda Arktika deniz yolları geleneksel yollara göre yaklaşık 10 ila 15 gün daha kısa alternatif sunuyor. Bu durumda Asya ve Avrupa arası Süveyş Kanalı üzerinden alınan mesafe 21.000 km'den yaklaşık 13.000 km'ye düşecek ve bu da 10-15 günlük bir kısalmayı sağlayacaktır.

Kuzey Kutbunda küresel ısınmayla birlikte hat üzerindeki buzlanmanın en aza inmesi ve hatta uzun vadede buzların tamamen ortadan kalkacak olması ve ayrıca Rusya'nın kontrolü altında olduğu için egemenlik sorunları olmadan hukuki sorunlarla uğraşmadan liman ve altyapı konularında daha hızlı ilerleme sağlanmaktadır.

Rusya Başbakan Yardımcısı Yuri Trutnev, ülkesinin 2023'te Kuzey Kutbu üzerinden Kuzey Denizi Rotası (NSR) üzerinden yıl boyunca navigasyona geçişi başlatmayı planladığını söyledi. Mevcut durumda Rusya'nın kuzey kanadı boyunca uzanan bu rota, yılın 9 ayı boyunca hidrokarbonları ve diğer kaynakları Avrupa'ya göndermek için kullanılıyor.

KUZEY BATI GEÇİTİ

Bu geçit, Atlantik ve Pasifik Okyanuslarını Kanada Arktik Takımadalarına bağlayan ve Kanada ve Amerika kıyılarından geçen deniz rotasıdır. Geçit, son birkaç yıla kadar kalın buz tabakalarıyla kaplı olduğu için ulaşımına kapalı olmasına rağmen yaşanan iklim değişikliği sonucunda yolun kullanılabilmesine yılın sıcak dönemlerinde imkân sağlamaktadır. Ticaret için kullanıma uygun Kuzeybatı Geçidi'nin potansiyel faydalarından en önemlisi, kısalacak olan ticaret yollarıdır. Avrupa'dan Doğu Asya'ya giden gemi güzergâhları Panama Kanalı üzerinden yolundan 24.000 km'den buzların erimesi ile yaklaşık 14.000 km'ye indirecektir.

KUTUP ÖTESİ DENİZ YOLU (Trans-Arktik Rotası)

Bu yol, Atlantik Okyanusu'ndan Pasifik Okyanusu'na doğru uzanan buzulların erimesi ile kullanıma açılacak olan Arktik Ticaret Yoludur. Rota Trans-Arktik Rotası olarak da bilinir. Rusya'nın Murmansk bölgesi ile Bering Boğazı bu yol sayesinde doğrudan birbirine bağlanmakta olup üzerindeki buzlanmanın yüksek olması nedeniyle şu anda aktif kullanılamamaktadır. Bu hattın Rusya'nın Murmansk, Norveç'in Norvik ve Kanada'nın Churchill limanlarını birbirine bağlaması hedeflenmiştir. Bu projenin farkı Batı Avrupa ile Kuzeybatı Amerika'yı

birbirine bağlamasıdır ancak buzlanmanın yoğun olması nedeniyle yakın zamanda kullanılması düşük bir olasılıktır. Uzunluğu yaklaşık olarak 3.900 kilometre olduğu için Kuzey Kutbu deniz yolları arasında en kısasıdır.

Kutup Ötesi Deniz Yoluna en çok Çin tarafından önem verildiği bilinmektedir. Bunun muhtemel nedeni ise diğer iki hattan ayrılan en önemli özelliği olarak uluslararası açık denizlerde bulunuyor olmasıdır. Muhtemel hat, Arktik kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin dışından geçerek, gelecekteki bir ticaret yolu olarak Kuzey Kutbuna bakan ülkeler için özel jeopolitik öneme sahiptir. Hem Kuzeybatı Geçidi hem de Kuzey Denizi Yolu etrafında bir dizi yasal anlaşmazlık ve belirsizlik yaşanırken, Kutup Ötesi Deniz Yolu (Trans-Arktik) herhangi bir devletin bölgesel yargı yetkisinin dışında kalmaktadır.

ABD'İN KUZAY KUTUP STRATEJİSİ

ABD enerji-politik zeminde Avrasyalaşma eğilimi taşıyan Avrupa'yı yeniden bölüp, Almanya-Fransa ikilisinin **"stratejik özerklik"** arayışına gem vurmaya, ardından da Avrupa üzerindeki hegemonyasını sağlamlaştırarak Asya-Pasifik'e karşı Trans-Atlantik ittifakını harekete geçirmeyi planlıyor. ABD, Atlantik düzenini sürdürebilmek için Asya-Pasifik'e karşı **"çifte sınırlama"** stratejisi uyguluyor. Hem Rusya'yı hem de Çin'i çevrelemeye çalışıyor.

İşte NATO'nun 28 Haziran 2022 tarihli Madrid Zirvesi'nde kabul ettiği "2030 kavramı (konsepti)" o hedefin gereği: ABD, NATO'ya Rusya'yı **"doğrudan tehdit"**, Çin'i de **"stratejik rakip"** ilan ettirmişti.

ABD 7 Ekim 2022'de küresel ısınmanın kutup buzullarını hızla eritmesi ve çevreyi büyük ölçüde dönüştürmesi nedeniyle bölgede artan Rus ve Çin aktivitesini caydırmayı vurgulayan 10 yıllık bir Arktik Stratejisi yayınladı. Stratejinin dört ana ayağı bulunuyor: güvenlik, iklim değişikliği ve çevre koruma, sürdürülebilir ekonomik kalkınma ve uluslararası işbirliği. Yeni strateji ile ABD askeri varlığının artırılması, ortak ülkelerle "Kuzey Kutbu'ndaki, özellikle Rusya'dan gelen saldırganlığı caydırmak için artan tatbikatlar", NORAD hava savunma modernizasyonu ve ek Sahil Güvenlik buzkıranlarının yanı sıra daha iyi haritalama ve çizelgeleme dahil olmak üzere dört başlık altında tanımlıyor.

Stratejinin güvenlik bölümünde, "ABD, tehditleri caydırmak ve hem doğal hem de insan kaynaklı olayları öngörmek, önlemek ve bunlara yanıt vermek için Kuzey Kutbundaki hem askeri hem de sivil yeteneklerimizi geliştirecek ve uygulayacaktır." Bu hedefleri desteklemek ve Rusya ile jeopolitik gerilimlerden kaynaklananlar da dahil olmak üzere daha fazla militarizasyon veya istenmeyen

çatışma risklerini yönetmek için Kuzey Kutbu Müttefikleri ve ortaklarıyla işbirliğini derinleştireceğiz.”

ABD'nin bundan önceki 10 yıllık Arktik Stratejisini 2013'te yayınlamasından bu yana Rusya, bölgedeki Sovyet döneminden kalma yüzlerce askeri üssü yeniden açtı ve modernize etti. Yeni strateji ile Moskova bu bölgeye yeni kıyı ve hava savunma füze sistemleri ve iyileştirilmiş denizaltılar yerleştirdiği, Kuzey Kutbu için yeni bir muharip komutanlığı ile artan askeri tatbikatlar yaptığı bilinmektedir. Ayrıca, Moskova'nın Ukrayna'yı işgalinin bölgedeki gerilimi artırdığını ve “Kuzey Kutbu'nda Rusya ile hükümetler arası işbirliğini neredeyse imkansız hale getirdiğini” belirtiyor. Strateji, bu tür bir işbirliğine “belirli koşullar altında işbirliğini sürdürmek” için kapıyı açık bırakıyor, ancak bunun “öngörülebilir gelecek için olası olmadığını” öngörüyor. Belge, ABD'nin "anayurt savunmamızı, küresel askeri ve güç projeksiyonu ve caydırıcılık hedeflerimizi desteklemek için Kuzey Kutbundaki askeri varlığını da iyileştireceğini ve ilerleteceğini" taahhüt ediyor.

Pentagon Eylül 2022'de Kuzey Kutbu için savunma bakan yardımcısı olarak Iris Ferguson tarafından yönetilen bir “**Arktik Strateji ve Küresel Dayanıklılık Ofisi**” kurdu. ABD'nin Kuzey Kutbu stratejisinin, ABD güvenlik ortaklarıyla koordinasyon ve modernizasyonu zorlama gibi çeşitli unsurlarını denetleyecek.

RUSYA'NIN KUZEY KUTUP STRATEJİSİ

Rusya ülkesinin Arktik Okyanusu ve Sibirya ile büyüyeceği stratejisini benimseyerek Kuzey Kutup Bölgesinde her biri 1 milyon kişinin yaşayabileceği 5 büyük Arktik Kent inşa ediyor. Kuzey Deniz Yolunun ev sahipliği için Rusya ve doğal olarak Çin yeni limanların yapımı üzerine anlaştılar. Taymyr yarımadasındaki 110 milyar dolarlık Mega Port, Rusya'nın çılgın projesi olarak nitelendirilmektedir. Rusya ayrıca 10 yeni buz sınıfı tankerin petrolü Avrupa ve Asya'ya götüreceği limana petrol taşımak için 770 kilometrelik bir boru hattı inşa ediyor. Tam olarak faaliyete geçtiğinde 2025'e kadar 25 milyon ton ve 2030'a kadar 100 milyon ton petrol taşıma gerçekleştirilecek. Rusya önümüzdeki 15 yıl içinde Kuzey Denizi Rotası boyunca Rusya'nın ekonomik gelişimini önemli ölçüde artırarak bölgeyi, Avrupa ve Asya arasındaki lojistik için Süveyş Kanalı'na bir alternatif yol olarak açmayı planlamaktadır.

Rus devlet enerji şirketi Rosatom ve BAE merkezli DP World, Kuzey Kutbunun her iki ucunda Murmansk ve Vladivostok'ta yeni limanlar geliştiriyor. Ayrıca bu

limanlar, yükleri buz sınıfı gemilerden normal gemilere aktarmak için özel olarak tasarlandılar.

Bütün bu yatırımlar neticesinde Rusya ve yanına aldığı Çin, Kuzey Buz Denizi üzerinde yeni bir ticaret hattı kuruyorlar. Daha önce Pekin'in Arktik'teki aktifliğine endişeyle bakan Moskova, Avro-Atlantik Blokunun yaptırımları neticesinde bölgedeki girişimlere yönelik olarak Çin'in yatırımlarına gereksinim duymakta ve müşterek girişimlere müspet yaklaşmaktadır.

ÇİN'İN KUZAY KUTUP YOLU STRATEJİSİ VE AVRASYA İŞBİRLİĞİ

Yeni ortaya çıkan Kuzey Denizi Rotasının, Çin'in Avrupa pazarlarına erişimini kolaylaştırıcı ve hızlandırıcı etkisinin Çin'e yadsınamaz bir ekonomik fayda sağlayacağı öngörülmektedir. Çin kendisini **"Arktik'e yakın"** bir devlet ilan etti ve bölgede bir **"Kutup İpek Yolu"** inşa etme niyetini açıkladı. ABD stratejisi, Çin'in "genişletilmiş bir ekonomik, diplomatik, bilimsel ve askeri faaliyetler listesi aracılığıyla Kuzey Kutbu'ndaki etkisini artırmaya çalıştığını" belirtiyor.

Gerek OBOR gerekse Asya deniz ticaret trafiğinin geçeceği deniz ulaştırma düğüm noktaları Malakka, Hürmüz, Bab-el Mandeb ve Türk Boğazları ile Süveyş Kanalıdır. Bu düğüm noktalarından birisinin kapanması, bırakalım deniz ipek yolunu, küresel ekonominin dengelerini alt üst edecektir. OBOR'un deniz kısmına dâhil olan ülkeleri ilgilendiren en önemli alan şüphesiz deniz yollarının güvenliği ve kesintisiz ulaşımın seyir serbestisi içinde idamesidir. Burada da karşımıza deniz ulaştırma rotaları ve düğüm noktaları (choke points) çıkıyor.

MALAKKA BOĞAZI VE ÇİN

Deniz İpek Yolunun en kritik iki düğüm noktasının Hürmüz ve Malakka Boğazları olduğunu söyleyebiliriz. Burada Malakka Boğazı daha da öne çıkmaktadır. Günde 15 milyon varil petrolün geçtiği bu boğaz, 2030 da 17 milyon varil görecektir. Bu miktar denizlerde dolaşan petrolün dörtte birine eşit olacak. Hürmüz Boğazı'nın en stratejik bölümü İran gibi Çin ile ilişkileri iyi, ancak Atlantik cephe ile rekabet içinde olan bir devletin kontrolündeyken; Malakka Boğazı Atlantik müttefiki Singapur, ile geleneksel olarak 20'nci yüzyılda ABD etki alanında kalan Endonezya, Malezya ve Tayland tarafından kontrol edilmektedir. Diğer sahilدارlar OBOR kapsamında Çin ile mükemmel ilişkilere sahip olsalar da, gelecekteki bir krizde tek başına Singapur'un varlığı ve ABD ile deniz üslenme olanakları dâhil askeri işbirliği Çin'in uykularını kaçırmaya yetmektedir. ABD Donanması'nın, bir çatışma anında, ekonomisini boğabilecek olan Malakka Boğazını kolayca kapatabileceğini de biliyor. Bu nedenle Malakka'ya alternatif

yaratılmalıdır. Tayland'da Kra Kanal projesi ile Pakistan'da Gwadar Limanı ve Myanmar'ın Bengal Körfezindeki Kyauk Phyu limanı üzerinden geliştirilen demir yolu ve boru hattı projeleri Malakka Boğazını devre dışına çıkarmayı amaçlıyor.

POLAR EXPRESS FİBER OPTİK İNTERNET HATTI

Murmansk'tan Vladivostok'a Rusya'nın 2035 yılına kadar Rus Arktik stratejisi çerçevesinde 12.650 km'lik tüm Arktik kıyı şeridi boyunca uzanan ve 1 milyar USD'ye mal olacak bir Rus olan Polar Express transarktik denizaltı fiber optik iletişim hattının yatırımına Ağustos 2021'de başladı ve devam ediyor. Bu projenin 2026'da tamamlanması planlanıyor. Rusya'nın bu denizaltı kablo projesi olan Polar Express, Rusya tarafından Kuzey Denizi Rotası'nın geliştirilmesinin dijital bir bileşeni olarak ve Kuzey Kutbu'ndaki petrol, gaz ve çevre projelerini desteklemek için yapılıyor. Avrupa ve Asya arasındaki en kısa fiber optik bağlantı, kuzey enlemlerindeki uydu iletişimine bir alternatiftir ve Polar Express, farklı amaçlar için kullanılacak bir dizi açık deniz, yardımcı ve araştırma kablosu içerecek. Projenin 2026 yılına kadar tamamlanması bekleniyor. 13 Ağustos 2021'den itibaren başlayan bu proje, 400 km'den fazla denizaltı kablosunun yerleştirilmesiyle devam ediyor. Toplamda, kablo döşeme işine dokuz gemi katılacak: dört araştırma gemisi, üç destek gemisi ve iki kablo döşeme gemisi.

Polar Express ile yakından bağlantılı olarak, onu Rus Arktik bölgesindeki karasal kablolarla bağlama planları var. Polar Express kablosu, Avrupa, Asya ve Amerika arasındaki telekomünikasyon trafiği için coğrafi olarak en kısa rotayı sağlamayı ve bu sayede bilgi iletimindeki gecikmeyi en aza indirmeyi, Kuzey Denizi Rotası'nın liman altyapısını geliştirmeyi ve bölgenin dijital ekosistemini oluşturmayı hedefliyor.

KUZAY KUTUP TİCARET YOLLARINDA NÜKLEER BUZKIRAN GEMİ REKABETİ

Kuzey Kutup Ticaret yollarında birincil öneme sahip en temel araçlar Buzkırın Gemi Filolarıdır. Bu filolar Kuzey Kutuplarında enerji kaynaklarının dünyaya açılması için büyük öneme sahiptir. Bu sebeple öncelikle Rusya buzkırın filosunu genişleterek buradaki ulaşımın arttırılmasını hedeflemektedir. Rusya ekonomik büyümenin ve istihdam yaratmanın önemli motorları olarak görülen Arktik sınıfı tankerler ve yeni nesil nükleer buz kırıcılar için yerel gemi inşa yeteneklerinin genişletilmesini sağlamaya çalışıyor. Arktika bölgesinde bulunan limanlar, sanayi tesisleri ve demiryolu ağının modernleştirerek de Kuzey Deniz Yolunu

geliştirilmesine çalışmaktadır. Rusya için Kuzey Deniz Yolu boyunca altyapı geliştirmek (limanlar, aktarmalı nakliye tesisleri, yeni nesil buza dayanıklı gemiler ve güçlü nükleer buz kırıcılar) Rus kargolarının düşük maliyetli teslimatı için önemli bir ticari fırsat yaratacağı öngörülmektedir.

Rusya bu kapsamda üst-sınıf 8 nükleer enerjili buzkıran ve 16 kurtarma ve destek gemisi dâhil olmak üzere en az 40 yeni Arktik gemisinden oluşan bir filo inşa ediyor. Rusya'da şu anda yaklaşık 10 nükleer enerjili de dahil olmak üzere 40'tan fazla aktif buzkıran bulunuyor.

Mevcut ve yeni yapım aşamasındaki üst-sınıf nükleer buzkırıcı gemiler 50 mt genişliğinde kanal açabiliyor, 4,3 mt kalınlıktaki buzları kırabiliyor, 2 mt kalınlıktaki buzlarda bu tankerlerin hızı 12 knotta seyrediyor. Yamal ve Bering Boğazında en büyük LNG tankerlerinin geçebilmesini mümkün kılıyor.

ABD'nin kuzeydeki çıkarlarını savunma kapasitesi ve kapasitesinin karşı karşıya olduğu en büyük zorluklardan biri buzkıranların yetersizliğidir. Buzkıranlar, ABD ve Kuzey Kutbu bölgelerinin ulusal güvenliği için zorunludur. Kutup buzullarının erimeye devam etmesi, Kuzey Kutbu dışındaki ulusların bölgeye tecavüzleri ve önceden var olan toprak anlaşmazlıkları ve Kuzey Kutbu'ndaki yeni ekonomik fırsatlar üzerindeki artan gerilimler nedeniyle de önemleri artırıyor. Buna rağmen, birçok nedenden dolayı ABD için vazgeçilmez olan buzkıran filosunun ciddi şekilde ihmal edildiği söylenebilir. ABD'nin Kuzey Kutbu'nda ekonomik ve askeri olarak rekabetçi kalması ve bölgedeki toprak bütünlüğünü koruması için, mümkün olan en kısa sürede önemli bir yeni, gelişmiş ve dayanıklı buzkıran filosuna ihtiyacı var.

ABD Sahil Güvenlik şu anda yalnızca iki buzkıran işletiyor. Polar Star (30 yıllık ömrünün 10 yılı aşmış durumda) ve Healy (2020'de bir elektrik yangınına maruz kalmış ve daha yeni onarılmış) olmak üzere ikisi de dizelle çalışan gemileri mevcut bulunmaktadır. ABD merkezli diğer iki buzkıran, Alaska Üniversitesi'ne ait veya özel sektöre ait bulunmaktadır. ABD'nin kuzeydeki ekonomik ve güvenlik ihtiyaçlarımızı karşılamak için 9 buzkıran filosunun yeterli olacağı öngörülmektedir. Bu kapsamda Kongre, üç ağır ve üç orta buz kırıcı olmak üzere altı yeni Nükleer Buzkıran Gemi (Polar Security Cutters - PSC) inşasına izin vererek ABD'nin arktik güvenlik programını genişletmeye başladı. Ancak, yalnızca ilk dördünü aktif olarak finanse edecekler. Daha pahalı olmakla birlikte, nükleer buz kırıcılar dizel motorlu gemilere göre hem uzun ömür, hem menzil hem de güç dahil olmak üzere giderek daha hayati, yumuşak güç dahil olmak üzere birçok avantaja sahiptir.

Norveç ve Kanada gibi bölgedeki NATO müttefiklerinin de buzkıran filoları var. Ancak bunların hiçbiri nükleer enerjiyle çalışmıyor.

Buna karşılık, Çin ikisini işletiyor (ve üçüncüsünü geliştiriyor) , Rusya'nın silahlı kuvvetleri en az 46 çalışıyor - üçü nükleer enerjiyle çalışıyor ve hem güçlerini hem de dayanıklılıklarını artırıyor. Bu rakamlar, şu anda yapım aşamasında olan veya planlananları hesaba katmıyor ve her iki ülke de filolarını genişletmek için büyük yatırımlar yapıyor. Rusya ayrıca bölgedeki donanma varlığını genişletmek ve sayısız aktif buzkıran için rıhtım olarak kullanmak için bir düzine Soğuk Savaş dönemi kutup üssünü yeniden askerileştirdi .

Bu gelişmelere dayanarak, iki ana sonuç çıkarılmalıdır. Birincisi, Rusya, Kuzey Kutbu'ndaki lider konumunu sağlamlaştırmak için buz kırıcılara güvenmeyi kilit bir temel haline getirdi. İkincisi, Rusya'nın 2022'de Ukrayna'ya saldırısıyla ateşlenen Moskova'nın Batı ile yüzleşmesi, Rusya'nın önceliklerini daha da büyük ölçüde Kuzey Kuzey'e kaydırıldı

DEĞERLENDİRME:

Kuzey Kutbu bölgesi bir güç ve rekabet arenası haline geldi. Uzmanlar, Rusya'nın Ukrayna'daki başarısızlıkları ile Kuzey Kutbu'ndaki yetenekleri arasında düz bir çizgi çizilemeyeceğine dikkat çekiyor. Ukrayna'daki savaşta, Rusya'nın düşük seviye askeri yeteneklerin ve kapasitesi ile Kuzey Kutbundaki ürkütücü düzeyde üst seviye kabiliyete sahip olduğunu belirtiyorlar.

Rusya büyük bir Arktik gücüdür. Rusya Kuzey Kutbunun küresel güç dengesinde denge değiştirici bir ülkedir. Kuzey Kutbu yeni bir jeopolitik pivot noktası değildir. Kuzey Kutbu anlaşmalarının bütünlüğünü korumak Batının stratejik çıkarınadır. Ancak bunun için Rusya ile angajman gerekiyor. Başka hiçbir Arktik devletin, Çin'i dengelemek için Rusya'nın sahip olduğu araçlara sahip olmadığı basit bir gerçektir. Ancak bunu yapmak için, Kuzey Kutbu devletleri, Kuzey Kutbu meseleleri ve endişeleri hakkında devletlerin davranışını gerçekçi bir şekilde caydırmak için Rusya ile yeniden bir araya gelmeleri kendi çıkarlarıdır. Ukrayna savaşı bağlamında Rusya'ya uygulanan yaptırımlar karşı tarafı cezalandırırken yaptırım yapan ülkelerinde kendilerine de fayda yerine zarar vererek ceza paradoksu yaratmaktadır. Rusya'yı Kuzey Kutbu'nda cezalandırmak Batı için uzun vadeli stratejik sorunlara yol açacaktır.

Rusya'nın iç siyasetinde radikal bir değişiklik olmadıkça, hem Avrupa'nın hem de ABD'nin Rusya'yı Çin ile ortaklığından uzaklaştırması pek olası görünmemektedir.

Ülkemiz açısından herhangi bir süper gücün yanında yer almak, diğer bir gücü karşımıza almak demektir. Bu nedenle ulusal güvenliğimiz için özellikle komşu ülkelerle ve diğer tüm ülkelerle dengeli iyi ilişkiler kurup devam ettirmek daha önemlidir. Bu nedenle herhangi bir tarafta olmak yerine bağlantısız olmamızda büyük yarar vardır.

Fehmi Dinçer

2023 Ankara