

Arktik'te Yeni Hız Rekoru:

Istanbul Bridge ve Avrupa–Asya Taşımacılığında Kuzey Deniz Yolu'nun Yükseliři

Ferdi GÜÇYETMEZ

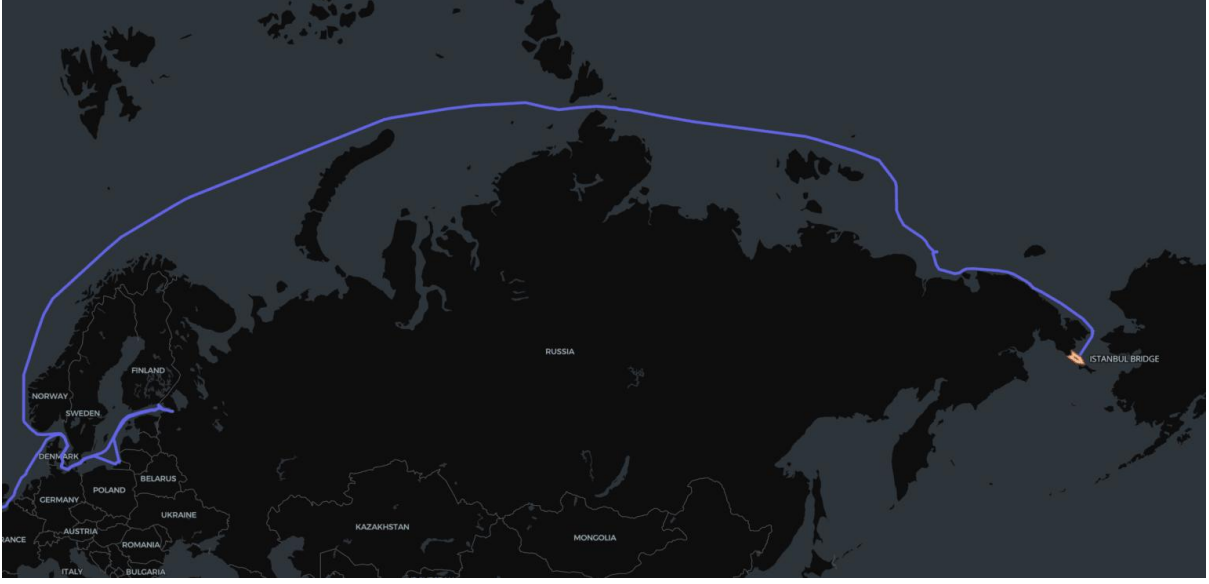
Giriř

Son yıllarda uluslararası taşımacılıkta yeni alternatif güzergâhların araştırılması, özellikle küresel ticaretin karşılaştığı güvenlik ve tıkanıklık sorunları nedeniyle yoğunlaşmıştır. Süveyş Kanalı'nın jeopolitik konumu, Kızıldeniz'de artan saldırılar, küresel tedarik zincirinde yaşanan darboğazlar ve jeopolitik belirsizlikler, devletleri ve özel taşımacılık firmalarını alternatif rotalara yöneltmektedir. Bu bağlamda Arktik bölgesindeki Kuzey Deniz Yolu (Northern Sea Route – NSR), hem zamansal hem de mesafesel avantajları nedeniyle yeniden gündemin üst sıralarına çıkmıştır.

Geçtiğimiz aylarda Çinli Haijie Shipping firmasına ait *Istanbul Bridge* adlı Panamax sınıfı konteyner gemisinin yalnızca **6 gün içerisinde Arktik geçişini tamamlaması**, bu tartışmayı somut bir örnek üzerinden güçlendirmiştir (gCaptain, 2025a). Bu gelişme, NSR'nin Avrupa–Asya arasındaki taşımacılıkta potansiyel bir “kısa yol” haline gelip gelemeyeceği sorusunu yeniden gündeme getirmektedir.

Rota Geliřmeleri: *Istanbul Bridge*

Istanbul Bridge, St. Petersburg'dan Qingdao'ya yaptığı seferde toplamda **25 günlük** bir yolculuk gerçekleştirmiştir. Bu süre, Suez Kanalı üzerinden ortalama 40 gün süren geleneksel hatlara kıyasla yaklaşık **%35'lik bir zaman tasarrufu** anlamına gelmektedir (Full Avante News, 2024). Arktik rotanın sağladığı bu hız, yalnızca bir mühendislik başarısı değil, aynı zamanda küresel ticaret dengeleri açısından da dikkat çekici bir göstergedir.



Kaynak: (gCaptain, 2025a <https://gcaptain.com/chinese-panamax-containership-crosses-arctic-in-just-six-days-on-emerging-europe-asia-shortcut/>)

Bu seferin ardından Haijie Shipping, düzenli sezonluk bir hat başlatacağını duyurmuştur. Söz konusu hat, Çin'in Ningbo-Zhoushan, Qingdao ve Şanghay limanlarını Avrupa'nın Felixstowe, Rotterdam ve Hamburg limanlarına bağlamaktadır. Şirketin öngörüsüne göre bu seferler yalnızca **18 günde** tamamlanacaktır (High North News, 2025; Arctic Today, 2025). Böylelikle NSR, artık sadece tek seferlik bir deney değil, düzenli konteyner taşımacılığı için kullanılabilir bir alternatif haline gelmeye başlamaktadır.

Lojistik Avantajlar: Mesafe, Süre ve Maliyet

Kuzey Deniz Yolu, Asya ile Avrupa arasındaki deniz ticaretini yaklaşık **3.000 deniz mili** kısaltmaktadır. Bu kısalma, Süveyş Kanalı üzerinden yapılan seferlere kıyasla hem yakıt tüketiminde hem de toplam operasyonel maliyetlerde ciddi avantajlar yaratmaktadır. Ortalama bir Panamax veya Post-Panamax konteyner gemisi için bu mesafe farkı, günlük yakıt tüketiminde yaklaşık %20'ye varan tasarruflar anlamına gelebilmektedir (Maritime Executive, 2025).

Ayrıca NSR üzerinden yapılan seferler, teslimat sürelerini de %30–40 oranında kısaltmaktadır. Günümüz lojistik zincirlerinde “hızlı teslimat” talebi giderek arttığı için, bu faktör özellikle elektronik, tekstil ve gıda sektörleri açısından kritik bir rekabet avantajı sunmaktadır. NSR, bu bağlamda sadece maliyet avantajı değil, aynı zamanda tedarik zinciri güvenilirliği açısından da öne çıkmaktadır (WorldCargo News, 2025).

Jeopolitik Çerçeve: Çin ve Rusya'nın Rolü

NSR'nin yükselişinde Çin'in “**Polar Silk Road**” (**Kutup İpek Yolu**) stratejisi merkezi bir rol oynamaktadır. Pekin, bu strateji ile yalnızca küresel lojistik zincirinde çeşitlilik kazanmayı değil, aynı zamanda Süveyş Kanalı'na olan bağımlılığını azaltmayı hedeflemektedir. 2025 itibarıyla Çinli taşıyıcılar, Arktik üzerinden düzenli konteyner hatlarını devreye alarak Avrupa'ya doğrudan bağlanmaya başlamıştır (gCaptain, 2025b). Bu stratejik hamle, Kuşak-Yol Girişimi'nin (BRI) kuzey boyutunu somutlaştırmaktadır.

Rusya açısından ise NSR, Ukrayna savaşı sonrası Batı yaptırımlarına karşı Asya merkezli ticari ilişkilerin güçlendirilmesinde stratejik bir araç haline gelmiştir. Moskova, NSR'yi yalnızca ekonomik bir gelir kaynağı olarak değil, aynı zamanda Asya ile Avrupa arasındaki yeni ticaret hattında “geçiş kapısı” olarak konumlandırmaktadır. Rusya'nın buz kırıcı filolarını genişletmesi ve Arktik liman altyapısına yaptığı yatırımlar bu stratejiyi pekiştirmektedir (Maritime Executive, 2025; Bellona Foundation, 2025).

Avrupa ve Asya Perspektifleri

Avrupa limanları (Rotterdam, Hamburg, Felixstowe) NSR'nin gelişimine büyük ilgi göstermektedir. Bu limanların NSR'ye entegre olması, Avrupa'nın küresel lojistik ağındaki stratejik pozisyonunu koruma çabasının bir yansımasıdır. Özellikle Rotterdam ve Hamburg gibi limanlar, Asya ile olan hızlı bağlantı sayesinde daha rekabetçi hale gelmeyi hedeflemektedir (High North News, 2025).

Asya tarafında ise yalnızca Çin değil, Güney Kore de NSR'ye artan bir ilgi göstermektedir. Busan Limanı yetkilileri, Arktik rotasının Güney Kore'yi Asya–Avrupa ticaretinde bir lojistik merkez haline getirebileceğini belirtmektedir (WorldCargo News, 2025). Bu durum, NSR'nin yalnızca ikili bir Çin–Rusya hattı olmadığını, daha geniş bir Asya entegrasyonuna yol açabileceğini göstermektedir.

Gelecek Senaryoları

Her ne kadar NSR'nin avantajları belirgin olsa da, küresel taşımacılık sektörünün büyük aktörleri henüz temkinli davranmaktadır. Örneğin, Maersk ve MSC gibi dünya lideri denizcilik şirketleri, NSR'de düzenli hat işletmeye yönelik bir strateji geliştirmemektedir (Financial Times, 2023). Bunun temel nedeni, rotanın hâlâ mevsimsel sınırlılıklara tabi olması ve operasyonel belirsizliklerdir.

Bununla birlikte, mevcut trendler NSR'nin mevsimsel kullanımının giderek artacağını göstermektedir. Özellikle Süveyş Kanalı'nda yaşanan tıkanıklıklar ve Kızıldeniz'deki güvenlik risklerinin sürmesi, firmaları alternatif güzergâhlara yöneltmektedir. Dolayısıyla önümüzdeki on yıl içinde NSR, küresel ticaretin tamamlayıcı bir hattı olarak daha görünür hale gelecektir (Arctic Today, 2025).

Sonuç

Istanbul Bridge örneği, NSR'nin yalnızca teorik bir alternatif olmaktan çıkıp pratik bir ticaret yolu haline gelmeye başladığını ortaya koymaktadır. Rota, zaman, mesafe ve maliyet avantajlarıyla Asya–Avrupa taşımacılığında giderek daha cazip bir seçenek haline gelmektedir. Bununla birlikte, NSR'nin geleceği büyük ölçüde üç faktöre bağlıdır: **iklimsel sürdürülebilirlik, jeopolitik istikrar ve altyapı yatırımları.**

Sonuç olarak, Arktik artık sadece iklim değişikliği tartışmalarının değil, küresel ticaret stratejilerinin de merkezinde yer almaktadır. *Istanbul Bridge*'in 6 günlük geçişi, bu dönüşümün yalnızca ilk adımıdır. Gelecek yıllarda NSR'nin düzenli bir “Avrupa–Asya otoyolu” haline gelip gelemeyeceği, devletlerin stratejik tercihleri ve özel sektörün yatırım kararlarıyla şekillenecektir.

Kaynakça

Arctic Today, Elías Thorsson. (2025, July 28). *Chinese carrier Sea Legend launches Arctic container service linking China and Europe.* Arctic Today. <https://www.arctictoday.com/chinese-carrier-sea-legend-launches-arctic-container-service-linking-china-and-europe/>

Bellona Foundation. (2025, September 2). *Do not help Russia develop the Northern Sea Route.* Bellona Environmental Transparency Center. <https://etc.bellona.org/2025/09/02/nsr-open-letter/> (Publish date: 02/09/2025)

Full Avante News. (2024, September 2). *Record-breaking voyage: Chinese Panamax vessel navigates Arctic in six days.* Full Avante News. <https://fullavantenews.com/arctic-shortcut-chinese-panamax-containership-six-days-europe-asia/>

gCaptain. (2025a, September 4). *Chinese Panamax containership crosses Arctic in just six days on emerging Europe–Asia shortcut.* gCaptain. <https://gcaptain.com/chinese->

[panamax-containership-crosses-arctic-in-just-six-days-on-emerging-europe-asia-shortcut/](#)

gCaptain. (2025b, August 4). *Chinese companies dispatch multiple container ships along Arctic route for faster Europe trade*. gCaptain. <https://gcaptain.com/chinese-companies-dispatch-multiple-container-ships-along-arctic-route-for-faster-europe-trade/>

High North News. (2025, August 18). *China launches 18-day Arctic Express containership route to Europe with stops in UK, Germany, Poland*. High North News. <https://www.highnorthnews.com/en/china-launches-18-day-arctic-express-containership-route-europe-stops-uk-germany-poland>

Maritime Executive. (2025, September 4). *Russia: First NSR international boxship route to start as box volume grows*. The Maritime Executive. <https://maritime-executive.com/article/russia-first-nsr-international-boxship-route-to-start-as-box-volume-grows>

WorldCargo News. (2025, September 2). *South Korea, China step up Arctic shipping ambitions*. WorldCargo News. <https://www.worldcargonews.com/shipping-logistics/2025/09/south-korea-china-step-up-arctic-shipping-ambitions/>