

Türkistan'daki Stratejik Geçitlerin Askeri Tedarik Zincirleri Açısından Önemi ve Güvenliği

Importance and Security of Strategic Passes in Turkistan in Terms of Military Supply Chains

Özge Seçil Kaya 

ozgesecil@gmail.com



Öz: Yeryüzünün en büyük kara parçası olan Asya Kıtası'nın merkezinde yer alan Türkistan, Asya ile Avrupa ve Asya'nın çeşitli bölgeleri arasında bir kara köprüsü konumundadır. Türkistan, geniş düzlüklerin yanısıra sarp dağları ve hem ticaret hem de askerî harekâtlar açısından hayati öneme sahip doğal geçitleri barındırır. Bu çalışmada Cungarya Geçidi, Torugart Geçidi, İrkeştam Geçidi, çok sayıda doğal geçidi barındıran Pamir Yolu ve Fergana Vadisi askerî tedarik zincirleri açısından incelenmektedir. Bu kapsamda ilk olarak askerî tedarik-coğrafya ilişkisi, askerî coğrafya literatürü üzerinden ele alınmaktadır. Daha sonra, söz konusu geçitlerin konumuna ve hangi noktalar arasında geçişi sağladığına dair kuşbakışı bir görüntü sunmak amacıyla Türkistan bağlantılı uluslararası ulaşım koridorları, yapımında inisiyatif alan ülkelere göre gruplandırılarak ortaya konulmaktadır. Türkistan'daki doğal geçitler ve bağlı oldukları lojistik hatları incelendiğinde, tarihte Almanya ve Rusya örneklerinde olduğu gibi, barış zamanı inşa edilip gerektiğinde askerî amaçlar için kullanılabilir çift kullanım altyapılar olabilecekleri görülmüştür. Çalışma kapsamında incelenen Türkistan'daki geçitlerinin başta Rusya olmak üzere bölgede ulaşım altyapısına yatırım yapan Çin, Avrupa Birliği ve Türkiye için büyük önem taşıdığı sonucuna varılmıştır. Türkistan bağlantılı mevcut uluslararası ulaşım koridorları, bu geçitleri zorunlu olarak kullanmak durumundadır. Bu makalede incelenen Türkistan geçitlerinin dağlık koşullar nedeniyle bazılarının ikamesi olmadığı ve bu sebeple doğu-batı ve kuzey-güney askerî tedarik zincirleri açısından stratejik öneme sahip oldukları tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Savunma, Askerî Doktrin, Askerî Coğrafya, Askerî Tedarik Zinciri, Türkistan

Geliş Tarihi/Received: 13.11.2024
Kabul Tarihi/Accepted: 22.12.2024
Yayımlanma Tarihi/Available Online:
31.12.2024

Abstract: Turkistan is located in the center of the Asian continent, the largest land mass on earth, and is a land bridge between various regions of Asia and between Asia and Europe. Turkistan contains steep mountains and mountain passes that are vital for both trade and military operations. In this study the Dzungarian Gate, Torugart Pass, Irkeshtam Pass, the Pamir Highway, which contains many natural passes, and the Fergana Valley are examined in terms of military supply chains. In this context, firstly, the military supply-geography relationship is discussed through the military geography literature. Then, in order to provide a bird's eye view of the location of these passages and the points between which they provide passage, the international transportation corridors connected to Turkistan are grouped according to the countries that took the initiative in their construction. When the natural passages in Turkistan and the logistics lines they are connected to are examined, it is seen that they can be dual-use infrastructures that can be built in peacetime and used for military purposes when necessary, as in the historical examples of Germany and Russia. It was concluded that the passages in Turkistan examined within the scope of the study are of great importance for Russia, China, the European Union and Türkiye, which are investing in transportation infrastructure in the region. Existing international transportation corridors connected to Turkistan must pass through these passages. It has been determined that some of the Turkistan's passes examined in this article have no alternatives due to mountainous conditions and therefore have strategic importance in terms of east-west and north-south military supply chains.

Keywords: Defence, Military Doctrine, Military Geography, Military Supply Chain, Turkistan

Extended Abstract

Turkistan is located in the center of the Asian continent, the largest land mass on earth, and is a land bridge between various regions of Asia and between Asia and Europe. The political borders of Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan, located in present-day Turkistan, were drawn by the Union of Soviet Socialist Republics (USSR) in 1936. Industrialization began to flourish in the region in the 1930s, and during World War II many industrial enterprises from the European part of the USSR were evacuated to Turkistan. However this process is an industrialization process that focuses strongly on military needs rather than a normal industrialization process that takes into account the structural characteristics and microeconomic balances of the region. Therefore, the roads and railways in Turkistan are part of the infrastructure that was largely shaped according to the military objectives of the Russian Empire and the USSR.

Turkistan contains steep mountains and mountain passes that are vital for both trade and military operations. In this study the Dzungarian Gate, Torugart Pass, Irkeshtam Pass, the Pamir Highway, which contains many natural passes, and the Fergana Valley are examined in terms of military supply chains. In this context, firstly, the military supply-geography relationship is discussed through the military geography literature. Then, in order to provide a bird's eye view of the location of these passages and the points between which they provide passage, the international transportation corridors connected to Turkistan are grouped according to the countries that took the initiative in their construction.

It is not possible to think of any military action apart from geography. Geography is a strategic knowledge closely tied to political and military practices. Knowledge of military geography is essential for defending and securing any place. It is essential that topographic and environmental information be taken into account in developing strategy and tactics and in conducting military operations. The use of geographic knowledge for military purposes will bring about the construction of infrastructure in the target region in accordance with the geographical characteristics of the region. Infrastructure, including transportation networks, is essential for the movement and logistical support of military units. When spatial relations, which are considered at the forefront of the physical factors of military geography, in other words; the location, size and shape of land masses and large water bodies are taken into consideration, the high altitude geography of Turkistan attracts attention.

The construction, routing, security, maintenance and sustainment of military supply chains are determined within the framework of military doctrine. It is possible to see the impact of geography on military doctrine and therefore military supply chains in the examples of Switzerland, England, Germany and Russia. The mountain barriers gave Switzerland strong defensive advantages and allowed it to adapt its military organization to take advantage of them. The English Channel gave Britain the advantage of constructing a defensive strategy in favor of a navy in favor of a large land army. Naval superiority enabled Britain to blockade the merchant and war fleets of its continental rivals and thus dominate much of world trade. These advantages resulted in Britain developing a characteristic foreign policy and military doctrine based on geography.

Germany, unlike the examples of Switzerland and England, built its military doctrine on the fact that it did not have a significant tactical advantage, as it was surrounded by powerful countries that were relatively devoid of natural defenses provided by geography. It focused on the ability to move its troops quickly from one place to another by turning its advanced internal transportation lines into an advantage. Germany transformed its geographical conditions into an important military factor within the framework of a suitable doctrine with the construction of an intensive railway. The German army built a military doctrine based on the ability to move its troops quickly on the infrastructure built for civil purposes in peacetime and to create a deterrent effect on its enemies. Russia's logic of highways during the USSR bears striking similarities to the meaning attributed to Germany's autobahn building program.

As in the examples of Germany and Russia, commercial logistics infrastructures built in peacetime are dual-use infrastructures suitable for military use when necessary. The routes of transportation infrastructure activities intensively carried out by Russia, China and the EU in Turkistan are seen to overlap with the east-west military supply chains that historically started in China and went westward. Russia is active in the north-south military supply chains in Turkistan, a legacy of its long-term dominance over the region during the Russian Empire and the USSR.

It was concluded that the passages in Turkistan examined within the scope of the study are of great importance for Russia, China, the European Union and Türkiye, which are investing in transportation infrastructure in the region. Existing international transportation corridors connected to Turkistan must pass through these passages. In this study, it has been determined that some of the Turkistan's passes examined have no alternatives due to mountainous conditions and therefore have strategic importance in terms of east-west and north-south military supply chains.

1. Giriş

Yeryüzünün en büyük kara parçası olan Asya Kıtası'nın (Gökalp, 2022, s. 16) merkezinde yer alan Türkistan, Asya ile Avrupa ve Asya'nın çeşitli bölgeleri arasında potansiyel bir kara köprüsü konumundadır. 19'uncu yüzyıl ortalarına kadarki tarihî kaynaklarda "Türk Yurdu" manasına gelen Türkistan, "İran'ın Horasan bölgesinden başlayarak Kuzey Afganistan dahil Pamir ve Hindukuş-Kunlun (Karanlık) dağlarının kuzey eteklerinden Çin'in Tun-huang bölgesine kadar uzanan, oradan Mançurya'nın batısına ulaşan, Moğolistan ile birlikte Güney Sibirya'nın tamamını içine alan, batıda Ural dağları ile Volga ırmağının Hazar denizine ulaştığı noktaya kadar devam eden geniş bir alanın adıdır" (Türkistan, 2012).

20'inci yüzyıl itibarıyla Batı literatüründe Türkistan'a "Orta Asya" denilmeye başlanmıştır. Bu çalışmada bölgenin tarihî köklere dayanan esas adı: Türkistan kullanılacaktır. Bölgenin tamamına tarihi ve coğrafi özelliklerle uyumlayan bir ad verilmesinin yanı sıra, bölgede hakimiyet kuran güçlerin isimleri ile Türkistan'ın batısına "Sovyet Türkistan'ı", doğusuna "Çin Türkistan'ı", güneyine ise "Afgan Türkistan'ı" denilmiştir. Sınırları şekil 1'deki haritada görülebilecek Türkistan esas olarak, yalnızca Pamir ve Tanrıdağları'nın yarısını kuzeyde, diğer yarısını güneyde bıraktığı doğal bir ayırım dışında yeknesak bir coğrafyanın adıdır (Eryılmaz, 2021).

Şekil 1

Türkistan Haritası



Kaynak: (<https://www.britannica.com/place/Turkistan>)

Günümüzde Kazakistan topraklarını oluşturan ve 17'inci ve 18'inci yüzyıllarda Sibirya ve Orenburg Kazakları tarafından sömürgeleştirilen bölge hariç, Türkistan'ın çoğunluğu 19'uncu yüzyılda Rus İmparatorluğu'nun himayesine girmiştir. Buhara Emirliği ve Hiva Hanlığı, Bolşevikler'e yenildikleri 1920 yılına kadar Rus himayesinde özerk kalmıştır. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) yönetimi altında Türkistan'ın toprak dağılımı birkaç kez değişmiş ve bugün bağımsız olan Türkistan devletlerinin mevcut sınırları 1936 yılında ortaya çıkmıştır (Batsaikhan, 2017, s. 298).

Türkistan'ın günümüzde bağımsız devletleri Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın 1936 yılında çizilen sınırlarına ve bu çalışmayı ilgilendiren yönüyle ulaşım başta olmak üzere teknik altyapılarına yakından bakıldığında, uzun zamana yayılmış ve adım adım ilerlemiş bir "gizli entegrasyonu" açıkça görmek mümkündür (Högselius, 2022). Sanayileşme bölgeye 1930'larda gelmiş ve II. Dünya Savaşı sırasında SSCB'nin Avrupa kısmındaki birçok endüstriyel işletme Türkistan'a tahliye edilmiştir. Ancak bu süreç, bölgenin yapısal özelliklerini ve mikroekonomik dengelerini gözetken olağan bir sanayileşme sürecinden ziyade, güçlü bir şekilde askeri ihtiyaçlara odaklanan bir sanayileşme sürecidir (Batsaikhan, 2017, s. 299). Türkistan'da bugün dahi, kara ve demiryolu ulaşımı büyük ölçüde Rus İmparatorluğu ve SSCB döneminin askeri hedeflerine göre şekillenen altyapısının parçasıdır.

Türkistan, geniş düzlüklerin yanısıra sarp dağları ve hem ticaret hem de askerî harekâtlar açısından hayati öneme sahip doğal geçitleri barındırır. Bu çalışmada Cungarya Geçidi (Dzungarian Gate), Torugart Geçidi (Torugart Pass), İrkeştam Geçidi (Irkeshtam Pass), çok sayıda doğal geçidi barındıran Pamir Yolu (Pamir Highway) ve Fergana Vadisi (Fergana Valley) askeri tedarik zincirleri açısından incelenmektedir. Bu kapsamda ilk olarak askeri tedarik-coğrafya ilişkisi, askeri coğrafya literatürü üzerinden ele alınmaktadır. Daha sonra, söz konusu geçitlerin konumuna ve hangi noktalar arasında geçişi sağladığına dair kuşbakışı bir görüntü sunmak amacıyla Türkistan bağlantılı uluslararası ulaşım koridorları, yapımında inisiyatif alan ülkelere göre gruplandırılarak ortaya konulmaktadır. Bu çerçevede Türkistan'da bulunan stratejik öneme haiz geçitler ayrı ayrı incelendikten sonra, geçitlerin önemi ve güvenliği çift kullanım altyapılar ve bölgede etkin olan uluslararası aktörler bağlamında değerlendirilmektedir.

2. Askeri Tedarik ve Coğrafya

Askeri herhangi bir eylemi coğrafyadan bağımsız düşünmek mümkün değildir. Coğrafya, siyasi ve askeri pratikler bütününe sıkı sıkıya bağlı stratejik bir bilgidir. Coğrafyaya hakimiyet ve coğrafyayı askeri hedefler doğrultusunda doğru kullanabilme, Yves Lacoste'un "kurmay haritası" olarak işaret ettiği, taktikler ve stratejilerin oluşturulması için zorunlu olan haritalarla mümkündür. Lacoste'a göre mekanın formelleştirilmesi; iyi bilinmeyen bir somutluğun soyut, etkili ve güvenilir bir temsile dönüştürülmesi manasına gelen haritalama, ancak devlet aygıtı tarafından ve onun namına gerçekleştirilebilecek zorlu, uzun ve maliyetli bir operasyondur (Lacoste, 2020, s. 50-51).

Tablo 1

Askeri Açıdan Coğrafi Faktörler

Fiziki Faktörler	Kültürel Faktörler
Mekansal İlişkiler	İrksal ve Etnik Kökler
Topografya ve Drenaj	Nüfus Modelleri
Jeoloji ve Toprak Yapısı	Sosyal Yapılar
Bitki Örtüsü	Diller ve Dinler
Okyanuslar ve Deniz Kıyıları	Endüstriler ve Arazi Kullanımı
Hava Durumu ve İklim	Ulaşım Ağları
Gün Işığı ve Karanlık	Telekomünikasyon
Yer Çekimi ve Manyetizma	Askeri Tesisler

Kaynak: (Collins, 1998).

Askeri coğrafya küresel, bölgesel ve yerel bağlamda her türden siyasi-askeri politikalar, planlar, programlar ve muharebe/destek operasyonları üzerindeki fiziksel ve kültürel ortamların etkisine odaklanır. Tablo 1’de gösterilen temel faktörler strateji, taktik ve doktrin; komuta kontrol ve örgütlenme yapısı; kara, deniz ve hava kuvvetlerinin optimum karışımı; istihbarat toplama; hedefleme; silah, ekipman ve giyisilerin tedariki ve dağıtımı; bakım, inşaat ve tıbbi destek gibi askeri faaliyetlerin tüm yelpazesini doğrudan etkiler (Collins, 1998, s. 3-4).

Askeri coğrafya bilgisi bir yeri savunmak ve güvenliğini sağlamak için temel bilgidir. Topografik ve çevresel bilginin askeri operasyonların yürütülmesinde gözönünde bulundurulması ve stratejik ve taktik hususlar belirlenirken dikkate alınması; başka bir ifadeyle coğrafyanın alt disiplini olarak askeri coğrafyadan istifade edilmesinin geçmişi yüzyıllar öncesine dayanır (Maguire, 1899). Bununla beraber gelişen teknoloji ile beraber Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS), Uzaktan Algılama (Remote Sensing), yapay zeka ve drone teknolojileri gibi unsurlar coğrafya bilgisinin askeri amaçlar için kullanımına farklı boyutlar kazandırmıştır (Chipatiso, 2024). Yanısıra başta iklim değişikliği olmak üzere yerkürede meydana gelen değişimler, coğrafya bilgisinin askeri amaçlarla kullanımının geleceği konusunda dikkate alınan hususlar arasındadır (Efron vd., 2020).

Coğrafya bilgisinin askeri amaçlar için kullanımı, hedef bölgedeki altyapıyı bölgenin coğrafi özelliklerine uygun inşa etmeyi bereberinde getirecektir. Ulaşım ağlarını da kapsayan altyapı, askeri birliklerin hareketi ve lojistik desteği için elzemdir. Altyapı kelimesinin İngilizce karşılığı gibi, bugün ticari tedariki de kapsayan lojistik kelimesinin de karşılığının askeri kullanıma dayanması bu zaruretten ve onun doğurduğu tarihi kökenden kaynaklanır. II. Dünya Savaşı’nı izleyen yıllarda sivil hayata da taşınan lojistik, esas olarak askerleri taşıma, yerleştirme ve askeri ihtiyaçları tedarik etme işinin adıdır (Rippa, 2020, s. 63).

Taşıma, yerleştirme ve ihtiyaçları tedarik etme hangi amaçla olursa olsun sağlam ve kesintisiz ulaşım ağlarını zorunlu kılar. Sözkonusu olan askeri amaçlar ise ulaşım ağlarının güvenli olup olmadığı diğer bütün özelliklerinin önüne geçecektir. Geniş düzlükler ve ılımlı iklimlerde güvenliğin temini görece daha az odaklamayı gerektirse de, yüksek ve engebeli dağlık arazilerde güvenliği tesis etmenin emek-zaman maliyeti daha yüksek olacaktır. Ulaşım ağlarının her hangi bir askeri gerginlikte hedef olma olasılığı da güvenliği çok boyutlu düşünmeyi zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda yüksek rakımlı bölgeleri tanımak, doğal bariyerleri, dağ geçitlerini ve hareket koridorlarını kontrol etmek her zaman askeri düşüncenin temel ilkelerinden biri olmuştur (Harmon vd., 2004, s. 6-7).

Askeri coğrafyanın fiziki faktörleri içerisinde baş sırada sayılan mekansal ilişkiler (Tablo 1), başka bir ifadeyle kara kütlelerinin ve büyük su kütlelerinin konumu, boyutu ve şekli gözönüne alındığında, Türkistan’ın yüksek rakım coğrafyası dikkat çekmektedir. Bu anlamda, askeri coğrafyanın kültürel faktörlerinden olan ulaşım ağları, bu bölgede ayrı bir önem kazanmaktadır. Makalenin sonraki kısmında, dağ geçitlerine ve koridorlara daha yakından bakmadan önce, bölgeyi kuşbakışı tanımak adına Türkistan’daki ana ulaşım ağları ele alıcaktır.

3. Türkistan Bağlantılı Uluslararası Ulaşım Koridorları

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan çok sayıda uluslararası ulaşım koridoru, dünyanın kavşağı olarak nitelenen Türkistan’dan geçmektedir. Çarlık ve SSCB dönemlerindeki hakimiyetinden dolayı, bölgede ulaşım altyapısının temelleri Rusya tarafından ve onun başta askeri stratejileri olmak üzere politik ve ekonomik çıkarlarına göre atılmıştır. Türkistan’da bugün de kalıcı üsleri ve askeri varlığı bulunan tek ülke olarak Rusya, geçitler başta olmak üzere tedarik zincirleri ile ilgili gelişmeleri ulusal çıkarları doğrultusunda yakından izlemektedir.

Askeri etkinliği olmamakla beraber ekonomik işbirlikleri ve ticaret üzerinden bölgeye nüfuz etmeye çalışan Çin, ulaşım altyapısı konusunda günümüzde Türkistan’daki en etkin aktördür. Onu benzer politikalarla başta kendi enerji güvenliği ve ticaretini emniyete almaya çalışan Avrupa Birliği (AB)

izlemektedir. Türkiye bölge ülkeleri ile soydaşlığı, bölgeye fiziki yakınlığı ve ulusal çıkarları açısından Türkistan'daki tedarik zincirleri ile ilgili gelişmeleri yakından takip eden aktörlerdendir. Çalışmanın bu kısmında Türkistan'dan geçen veya bu coğrafya ile bağlantılı, tamamlanmış ve inşası devam etmekte olan uluslararası ulaşım koridorları, inşasında inisiyatif alan ülkelere göre gruplandırılarak incelenecektir.

Türkistan üzerindeki en önemli ulaşım ağlarından Rusya'nın inşasını üstlendiklerinin başında Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (International North-South Transport Corridor - INSTC) gelmektedir. INSTC, Rusya'dan İran'a ve oradan Hindistan'a uzanan ve deniz, demir yolu ve kara yollarından oluşan çok-modlu (multimodal) bir ulaşım ağıdır (Vinokurov vd., 2022, s. 159-160). St. Petersburg'dan başlar, Hazar Denizi'nin batı kıyısı boyunca ilerler ve İran üzerinden Mumbai'ye ulaşır. Türkistan bağlantıları ile birlikte, Rusya'nın kuzey-güney tedarik hattı açısından önemli bir ana arterdir. Yirmi yıldan uzun süredir devam eden proje Ukrayna'yı işgali ile beraber Batı ülkeleri tarafından Rusya'ya uygulanan yaptırımların ardından hızlandırılmış ve 2022 yılında kullanılmaya başlanmıştır (Kasturi, 2022). Koridor birkaç koldan oluşmaktadır; doğu rotası Türkistan ile bağlantılıdır (Avdaliani, 2023). Toplam 7.200 kilometrelik çok modlu ulaştırma koridoru, tamamlanmış ve kısmen inşası devam eden projeler ihtiva eder. Yakın tarihte Kazakistan, koridorun doğu bağlantısı için Türkmenistan ve Rusya ile anlaşmaya varmıştır (Sakenova, 2024).

Trans - Sibirya Demiryolu, Rusya'nın Türkistan bağlantıları olan diğer önemli uluslararası ulaşım koridorudur. Rusya'yı, Uzak Doğu'ya ve Batı Avrupa'ya bağlayan 9.443 kilometre uzunluğundaki demiryolunun yapımına 19'uncu yüzyılın sonunda başlamıştır (Liliopoulou vd., 2005, s. 46). Batı Çin'den başlayıp Kazakistan'ı geçerek Rusya'da Trans-Sibirya'ya bağlanan Trans-Sibirya-Kazakistan Rotası Türkistan üzerinden geçen rotalardan biridir. Bir diğeri yine Çin'in batısından başlayan ve Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'dan geçen ve Romanya'da son bulan TRACECA-Türkmenbaşı Rotasıdır. Bu rotanın sadece Kazakistan topraklarından geçen bir paralel rotası mevcuttur. Ayrıca Çin'in batısından başlayan merkez koridoru, Kazakistan üzerinden batıya doğru ilerler ve Rusya'ya ardından Ukrayna'ya doğru ilerleyip Slovakya'da son bulur (Starr vd., 2015, s. 30-31).

Türkistan üzerinden geçen ve Çin'in yapımını üstlendiği en büyük ve kapsamlı uluslararası ulaşım koridoru Kuşak ve Yol Girişimidir (Belt and Road Initiative - BRI). 2013 yılında başlatılan BRI, Türkistan'daki çok sayıda projeyi aktif olarak teşvik etmektedir (Aminjonov vd. 2019, s. 1-5). Tamamlananların yanında inşası devam edenler bulunmaktadır. BRI kapsamında Türkistan'da Çin yatırımlarıyla 237 ikili ve 24 çok taraflı proje yürütülmektedir; bunlardan 209'u yerel ve 52'si bölgesel projelerdir (Muratbekova).

AB'nin öncülüğünü yaptığı, Türkistan ve çevresini Avrupa ile bağlayan yolların başında Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia - TRACECA) gelmektedir. TRACECA'nın inşası 1993 yılında başlatılmıştır. İlk olarak Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan'ın katılımıyla başlayan projeler günümüzde yeni katılımcılarla çok taraflı hükümetlerarası bir komisyonla idare edilmektedir (TRACECA, 2024). Sekiz üye ile başlayan TRACECA'nın halihazırda Türkiye'nin de dahil olduğu 13 üyesi bulunmaktadır (T.C. Kara Yolları Genel Müdürlüğü, 2024). Çok modlu bir taşımacılık ağı olan TRACECA'da tamamlanan projelerin yanısıra kara, deniz ve demiryolu ulaşımını kapsayan çok sayıda devam eden proje bulunmaktadır.

Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Programı (The Central Asia Regional Economic Cooperation Program - CAREC), AB'nin üstlendiği Türkistan üzerinden geçen diğer uluslararası ulaşım projelerindedir. CAREC, 11 ülke ile birlikte 2001 yılından beri sürdürülen ve çok modlu ulaşım ağları kurmayı hedefleyen bir projeler bütünüdür. CAREC Koridor 1 Avrupa-Doğu Asya; Koridor 2 Avrupa-Akdeniz-Doğu Asya; Koridor 3 Rusya-Ortadoğu-Güney Asya; Koridor 4 Rusya-Doğu Asya; Koridor 5

Doğu Asya-Ortadoğu-Güney Asya; Koridor 6 Avrupa-Ortadoğu-Güney Asya ve CAREC Belirlenmiş Demiryolları Koridoru olmak üzere 7 ana ulaşım koridorundan oluşmaktadır (CAREC Program, 2024).

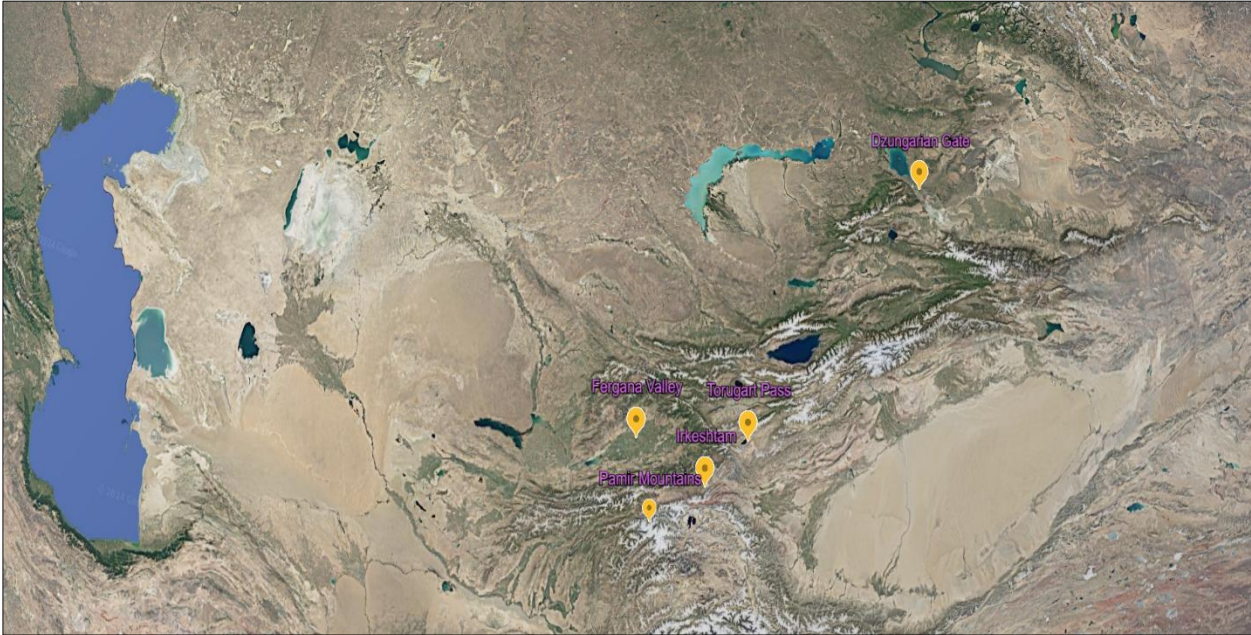
Türkiye Türkistan geçişli Orta Koridor'un (Middle Corridor) inşasında inisiyatif üstlenmiştir. Türkiye'den başlayıp sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi'nden -Hazar Transit Koridoru'nu geçerek, Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını izleyerek Çin'e ulaşır. Kuzey Koridoru'ndan 2.000 kilometre daha kısa ve daha elverişli iklim koşullarına sahiptir. Ayrıca yüklerin Türkiye'deki liman bağlantılarından Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz'e ulaşabilmesi imkanı sunmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2024). 2010 yılında Türkiye'nin inisiyatifi ile başlayan Orta Koridor, tamamlananların yanında devam eden projeler ihtiva etmektedir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin alt bileşeni olmayan bağımsız proje, bir çok-modlu ulaşım koridorudur (Ceylan, 2024).

4. Türkistan'ın Stratejik Geçitleri

Türkistan'ın da sınırları içerisinde yer aldığı SSCB, egemen olduğu coğrafya üzerinde 1930'larda yaygın bir altyapı inşasına girişmiştir. Siegelbaum'un 1929'da kırsal Rusya hakkında konuşan bir Sovyet yetkilisinin anlattıklarından alıntıladığı gibi, SSCB yönetim anlayışına göre gelişmiş bir yol sisteminin olmaması, "barbarlığın hayatta kalması" ve "Asyalılığın, tembelliğin ve aylaklığın bir işareti" olarak görülmektedir (Siegelbaum, 2008, s. 277). Daha önce yolu olmayan bir yerin altyapı inşası ile beraber dönüşümü, bir yandan Sovyet ilerlemesi ve modernizasyonu için gerekli görülse de yol inşasındaki esas amaç askeri hedeflerdir. Örneğin Pamir Yolu nihayetinde 1979 yılında Sovyet tanklarının Afgan Wakhan'a girmesini kolaylaştırmıştır (Mostowlansky ve Marschall, 2022, s. 185).

Şekil 2

Türkistan Geçitleri Haritası



Kaynak: (Google Earth)

Çarlık dönemini Rusyası'nın SSCB'ye bıraktığı miraslardan biri, otoyol ağını güçlendirme düşüncesidir. SSCB'nin hakim olduğu toprakları Avrupa yakasının büyük şehirlerine bağlayan bu yolların posta hizmetlerini yerine getirmenin dışında başlıca amacı askeri işlevleridir (Siegelbaum, 2008, s. 278-282). Bu makale kapsamında, günümüzde de Rusya başta olmak üzere bölge ile ilgilenen aktörlerin yukarıda bahsedilen uluslararası yollarının geçmek zorunda olduğu, bazılarının ikamesi olmayan, mecburi geçiş noktası konumunda olan stratejik öneme sahip doğal geçitlerden şekil 2'de coğrafi konumları görülen Cungarya, Torugart ve İrkeştam geçitleri ve üzerlerinde çok sayıda geçit bulunan Pamir Yolu ve Fergana Vadisi incelenecektir.

4.1. Cungarya geçidi

Cungarya Geçidi (Dzungarian Gate) Kazakistan ile Çin sınırında, Cungarya Havzası'nda (Dzungarian Basin) yer alır. Batı sıradağların içerisinden geçen ana geçit Alaköl ve Balkaş göllerine açılır. Geçidin yer aldığı Cungarya Havzası, Altay'dan gelen nehirlerin İli Gölüne ve güney sıradağlarından gelenlerin Cungarya Geçidi'nin hemen güneydoğusundaki alçak çöküntüdeki Manasi ve Ebinur (Aibi) Gölleri'ne aktığı iç drenaj alanıdır. Tüm çöküntü deniz seviyesinden 500 ila 1000 metre yükseklikte yer alır ve genel eğim kuzeydoğudan güneybatıya doğrudur. Büyük sıcaklık farkları gözlenen bölge az yağış alır ve kuraktır. Ancak çevredeki dağlar daha fazla yağış alır ve kuzey sıradağlarının çoğu ve Altay ormanlıktır. Havzanın doğu - orta kısmı çöldür (Dzungarian Gobi) ancak tamamen çorak değildir. Birkaç nehir bulunan havzanın çevresi, bozkır ve genellikle tuzlu bataklıklara akan mevsimlik su yollarıyla sulanan yarı bozkır alanlardan müteşekkildir. Cungarya Geçidi çevresinde nüfusun çoğunluğunu Uygur Türkleri oluşturmaktadır (Encyclopaedia Britannica, 2024, Junggar Basin).

Tarih boyunca göçler ve fetihler açısından önemli bir geçit noktası olan Cungarya Geçidi, stratejik önemini bugün de korumaktadır. Günümüzde Türkistan'da yer alan Türk Devletleri'nin demiryolu hatları ile Çin demiryolları, Cungarya Geçidi üzerinden bağlanmaktadır. Çin demiryolları Cungarya Geçidi üzerinden havzayı geçerek Fergana Vadisi'ne kadar uzanır (Encyclopaedia Britannica, 2024, Tien Shan).

Cungarya Geçidi, tek yerde yoğunlaşmış rüzgar potansiyeli bakımından dünyada ilk sıralarda yer almaktadır ve elektrik üretiminde yüksek bir kapasiteye sahiptir (Zhang, 2022). Ayrıca Cungarya Geçidi, vakum manyetik teknolojilerine dayalı olarak çalışan ve Çin'in doğu bölgelerini Rusya ile bağlayabilecek yüksek hızlı ulaşım koridorunun (high-speed transport corridor) güzergâhının belirlenmesinde önemli bir unsur olarak görülmektedir (Bogachev vd., 2019).

4.2. Torugart geçidi

Torugart Geçidi (Torugart Pass), Türkistan'ın topografik şartlarının kara ulaşımını yer yer neredeyse imkansız hale getirdiği noktalardan birinde; Tanrı Dağları'nda yer alır. Geçit, Kırgızistan ile Çin'i birbirine bağlamaktadır. Kırgızistan'ın başkenti Bişkek'ten Kaşgar'a kadar olan bağlantı bu geçit sayesinde sağlanır. Uluslararası ulaşım koridorlarının da bağlı olduğu ana arterlerden biri, Bişkek'ten Issık Göl'e ulaşır. Issık Göl'ün kuzey ve güney kıyıları boyunca devam ettikten sonra, zorlu araziden güneye doğru Kırgızistan'ın Narın kasabasına döner. Ana arter, Narın'den sonra Çin sınırını geçerek Kaşgar'a kadar Torugart Geçidi'nden devam etmektedir (Encyclopaedia Britannica, 2024, Kyrgyzstan).

Rakımın 3752 metre olduğu geçidi tecrübe edenler, Türkistan coğrafyasında tüm geçişlerin en zoru olduğu belirtmektedir (Albion, 1996, s. 3-9). Gezginlerin anılarında çoğunlukla karlı, kasvetli ve soğuk olarak anlatılan Torugart Geçidi'nde dağların yüksekliği 5000 metreyi bulmaktadır. Sıradağlar batıdan doğuya 35 km boyunca uzanırken Çatır Göl (Chatyr Kol) geçite paralel uzanır (Billings, 2019). Uzun bir havzada yer alan Çatır Göl, içerisinde hiç balık bulunmaması gibi bazı ekolojik özelliklerinden dolayı etrafındaki 2 kilometrelik bir tampon bölge ile koruma altındadır. Göl havzası, Torugart Geçidi üzerinden Çin'e uzanan tarihi İpek Yolu'nun bir bölümünü oluşturmaktadır. Çatır Göl, Torugart Geçidi'nin üzerinde yer aldığı yolun güney kenarı boyunca uzanır (Bektemirov, 2005).

Kırgızistan ile Çin, 1049 kilometre sınıra sahiptir (Çevikel, 2020, 4644). Torugart Geçidi, İrkeştam Geçidi ile beraber, özel izinle geçiş yapılan noktalardandır (Central Asia Guide, 2024). Belirli saatlerde ve özel izine tabi olarak geçilebilmesinin yanı sıra, Bişkek - Narın - Torugart hattının uluslararası karayollarının parçası olması (Alparslan, 2006, s. 110) bu geçitlerindeki yoğunluğu arttırmaktadır.

4.3. İrkeştam geçidi

Torugart Geçidi'nden sonra Kırgızistan ile Çin'i birbirine bağlayan bir diğer geçit İrkeştam Geçitidir (Irkeshtam Pass). Ana arterlerden biri, Kırgızistan'ın Bişkek şehrinden Issık Göl'e oradan Narın

kasabasına ulaşır. Diğer ana arter, Bişkek'ten Oş şehrine gider ve Töö Aşuu Tüneli aracılığıyla Kırgız-Alatau dağ sırasını geçer. Buradan bir dal, Oş'u Tacikistan'ın Pamir bölgesine bağlar. Diğer dal, İrkeştam Geçiti'nden doğuya doğru Kaşgar'a ulaşır (Encyclopaedia Britannica, 2024, Kyrgyzstan). Böylece Kırgızistan -Çin bağlantısını sağlayan iki ana arter:

- Bişkek - Narın - Torugart
- Bişkek - Oş - İrkeştam

rotasını izler.

Tanrı Dağları'nın Kırgız Ala Dağları kısmında, Bişkek - Oş arasındaki yolda yeralan Töö Aşuu Tüneli (Deve Dağ Geçidi) deniz seviyesinden 3200 metre yükseklikte ve yaklaşık 120 kilometre uzunluğunda bir dağ tünelidir. Töö Aşuu Tüneli, Pamir Otoyolu'nun parçasıdır. Çuy Vadisi ile Susamir Vadisi'ni birbirine bağlayan tünel 2,7 kilometre uzunluğundadır (Dangerousroads, 2024). SSCB döneminde yapılan tünel, geçmişten günümüze stratejik öneme sahip İrkeştam hattının önemli bir parçasıdır.

İrkeştam Geçidi, Pekin'i Türkistan'a bağlaması hedeflenen Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesinin de vazgeçilmez bir halkasını oluşturmaktadır. İlk olarak 1997 yılında Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia /Paris konferansında Çin tarafından resmi olarak duyurulan proje kapsamında planlanan demiryolu hattının, Kaşgar'dan başlayarak İrkeştam Geçidi'nden ve Kara Su üzerinden Fergana Vadisi'ne ve Özbekistan'ın Andican şehrine kadar uzanması düşünülmektedir (Hanayi, 2017). İnşası uzun zamandır planlanan Çin-Kırgız-Özbek demiryolu projesi, finansmanla ilgili sorunlar nedeniyle çok az mesafe alabilmiştir (Eurasianet, 2024).

İrkeştam Geçidi, Çin ile Fergana Vadisi arasındaki en kısa rotanın parçasıdır (Williams, 2014, s. 46). Günümüzde Kırgızistan ile Çin arasındaki geçiş sadece Torugart ve İrkeştam geçitlerinden sağlanmaktadır. Ocak 2024'te Çin tarafından yapılan açıklamada, bu iki geçiş noktasına ilave üçüncü bir geçitin çalışmalarının yapıldığı bildirilmiştir. Tarihi İpek Yolu üzerinde yeralan Issık Göl bölgesi ile Taklamakan Çölü'nün kuzey bölgeleri arasında seyahat imkanı sağlayan Bedel, yeni geçiş noktası olarak planlanmaktadır. Bedel Geçidi'nin faaliyete geçmesi ile İrkeştam ve Torugart geçitlerinin geçiş kapasitesinin yetersizliğinden doğan şikayetlerin ortadan kalkması beklenmektedir (Eurasianet).

4.4. Pamir yolu

Yaygın olarak Pamir Yolu (Pamir Highway) adıyla bilinen M41 Otoyolu; Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Afganistan sınırları içerisinde ve dünyanın en yüksek dağ sıralarını barındıran Pamir Dağları'nı geçen bir otoyoldur. Pamir Yolu'nun yapımına 1934 yılında başlanmış ve 1935 yılında Oş (Kırgızistan) ile Horog'u (Tacikistan) bağlayan kısmı tamamlanmıştır. SSCB döneminde stratejik amaçlarla inşa edilen ve başta 4655 metre rakımda bulunan Akbaytal Geçidi olmak üzere coğrafi açıdan zorlu geçitlerden geçen otoyol yaklaşık 1200 kilometredir (Kreutzmann, Watanabe, 2016, s. 27-28).

Pamir Yolu ile aşılacak zorlu coğrafyayı karakterize eden Pamir Dağları; Tanrı Dağları, Karakorum, Kunlun, Hindukuş ve Himalaya dağlarının kavşağında yer alır. Çok sayıda sıradağın yayıldığı geniş alanın merkezi Pamir Dügümü olarak adlandırılır. Pamir Dağları'nın çoğunluğu Tacikistan'da yer alırken uzantıları Afganistan, Çin ve Kırgızistan'a nüfuz eder. Pamir Yaylası olarak adlandırılan geniş sahadaki nüfusu, doğu Pamirler'de Türkçe konuşan Kırgızlar teşkil ederken, çeşitli Fars dili lehçeleri konuşan Dağ Tacikleri Pamirler'in batı vadilerinde yaşamaktadır (Encyclopaedia Britannica, 2024, Pamirs).

19'uncu yüzyılın sonlarında Pamir Yaylası'nın siyasi kontrolü, 1891 yılında Çarlık güçlerinin İngilizleri geri püskürtmesi ile (Bozai Gombaz) belirlenmiştir. Rus ve İngiliz müzakereciler kendi bölgeleri arasında, Wakhan Koridoru dahil olmak üzere Afganistan'ın yeni tampon devletini kurmuşlardır. Ancak Pamirler'deki Çin ile Tacikistan ve Kırgızistan arasındaki sınırlar tartışmalı olmaya devam etmiştir (Encyclopaedia Britannica, 2024, Pamirs).

Engebeli ve yüksek arazide inşa edilen Pamir Yolu, Afganistan ve Çin sınırındaki Sovyet karakolu konumunda olan Tacikistan başta olmak üzere, merkezden uzak yerleşimlerin maddi ve sosyal yapısını kökten değiştirmiştir (Mostowlansky, 2017). Pamir yolu, Sovyet moderleşmesini ve gelişimini kırsala taşıma siyasetinin parçası olmasının yanısıra Afganistan'ın 1979'daki işgali dahil doğrudan Rus askeri amaçlarına hizmet eden bir tedarik hattıdır.

Pamir Yolu'nun SSCB döneminde stratejik açıdan en önemli bölümünü, sınır karakolu durumunda olan Dağlık Bedeşan Otonom Oblastı'na düşen kısmının oluşturduğunu söylemek mümkündür. 1932 ile 1940 yılları arasında inşa edilen kısım; Horog'dan (eski Sovyet-Afgan sınırı) Duşanbe'ye 524 kilometre, Oş'a (Kırgızistan) ise 728 kilometredir (Breu ve Hurni, 2003, s. 26). Dağlık arazi nedeniyle bugün dahi uçuşların her zaman yapılamadığı dik ve dar vadilerle karakterize edilen bölge için Pamir Yolu, geçmişte olduğu gibi günümüzde de stratejik öneme sahip bir tedarik hattıdır. Pamir yolunda yer alan geçitler şunlardır:

- Sarı Taş Geçidi (Sary Tash Pass): Oş'tan başlayan Pamir Yolu'nun ilk ve en önemli kavşağını oluşturan geçittir. Pamir Yolu burada ikiye ayrılır; bir kol Çin sınırına, İrkeştam Geçidi'ne doğru giderken diğer kol Tacikistan'a doğru devam eder.
- Kızıl Art Geçidi (Kyzyl-Art Pass): Kırgızistan ile Tacikistan sınırında yer alan geçittir. Tacikistan'a giden ana kapı olup, ulaşım açısından zorlu bir geçittir.
- Karagöl Geçidi (KaraKol Pass): Pamir Yolu, Kızıl Art Geçidi'nden sonra Tacikistan'da Karagöl'e (KaraKöl) ulaşılır. 3.960 metre rakımda yer alan geçit Karagöl'ün etrafındaki yolları dolaşır.
- Ak Baytal Geçidi (Ak-Baital Pass): Karagöl Geçidi'nden sonra varılan Ak Baytal Geçidi, Pamir Yolu'nun en yüksek noktasındadır. 4.655 metre rakım sebebiyle hava ve yol koşulları genellikle zorludur.

4.5. Fergana vadisi

Fergana Vadisi (Fergana Valley) Tanrı Dağları, Hisar ve Alay dağ sistemleri arasında bir çöküntüdür. Çoğunluğu Özbekistan'ın doğusunda ve kısmen Tacikistan ve Kırgızistan'da yer alır. Üçgeni andıran vadinin alanı 22.000 kilometre karedir. Kuzeybatıda Çatkal ve Kurama dağları, kuzeydoğuda Fergana Dağları ve güneyde 5.000 metreden daha yüksek Alay ve Türkistan sıradağları ile çevrilidir. Rakım, kuzeyde 1.000 metre civarından vadi boyunca hafif eğimle 320 metreye kadar düşer. Vadi, dağlardan inen çok sayıda nehrin kesintisiz suladığı verimli bir vahadır. Ana nehir vadinin kuzey kenarı boyunca akan Sir Derya (Seyhun) nehridir. Fergana Vadisi, orta derece soğuk kışlar ve sıcak yazlar ile karasal iklime sahiptir (Encyclopaedia Britannica, 2024, Fergana Valley).

Fergana Vadisi yaklaşık 250-300 kilometre uzunluğundadır. Genişliği 130 kilometreye kadar uzanan vadi, batıda 5-10 kilometreye kadar daralır (Tojibaev vd., 2023, s. 16). Vadi 10 milyon civarı seyreden nüfusu ile Türkistan'ın en yoğun nüfuslu bölgelerinden biridir. Özbekistan nüfusunun yaklaşık olarak 1/4'ü, Kırgızistan ve Tacikistan nüfuslarının 1/3'ü Fergana Vadisi'nde yaşamaktadır. Vadi yüksek oranda pamuk üretiminin yanısıra ham ipek, sebze ve meyve üretimi yapılmaktadır. Özbekistan'ın tarım faaliyetlerinin %25'i, Kırgızistan'ın tarım faaliyetlerinin ise %50'si Fergana Vadisi'nde yapılmaktadır. Geneli dağlık arazilerden oluşan Tacikistan açısından vadi, işlenebilir topraklarının %70'ini ihtiva etmesi açısından büyük öneme sahiptir (Karadağ, 2022, s. 9-10).

SSCB döneminde çizilen suni sınırlar, SSCB dağıldıktan sonra bağımsızlığını kazanan devletler için bir takım sınır anlaşmazlıklarını beraberinde getirmiştir. Fergana Vadisi üzerinde uzun süredir Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan arasında SSCB'den miras bir sınır anlaşmazlığı yaşanmaktadır. Vadinin su kaynağı bakımından zenginliği ve tarıma elverişli arazilerin yanısıra, vadiyi çevreleyen sıradağların jeolojik hareketliliği petrol ve doğalgaz kaynaklarını yüzeye yaklaştırmıştır. Fergana Vadisi'nin yeraltı kaynakları açısından verimli oluşu, paydaş ülkeler arasında yaşanan uyuşmazlıkların çözümünü zorlaştırmaktadır (Dündar ve Özay, 2022, s. 190). Kırgızistan ve Tacikistan arasında son olarak Eylül

2022'de geniş çaplı sınır çatışması yaşanmıştır. Diğer taraftan Özbekistan ve Kırgızistan arasında bir yıldan fazla devam eden görüşmeler sonunda varılan anlaşma, Kasım 2022'de her iki ülkenin parlamentolarında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Sözkonusu uzlaş, bölge istikrarı için bir dönüm noktası olma potansiyeline sahiptir (Çalışkan, 2023 Ocak).

Antik dönemde Kaşgar'dan başlayan yol için zorunlu bir rota olan Fergana Vadisi, modern zamanda da bu önemini korumaktadır. Hocand (Khujuand), vadinin en önemli geçidi konumundadır. Hocand, elverişli coğrafi konumu nedeniyle Tacikistan'ın kuzey kapısı olarak kabul edilen Soğd bölgesindedir. Demiryolları, karayolları, gaz boru hatları, yüksek gerilim elektrik hatları ve uluslararası yollar dahil Fergana Vadisi'nin ve bağlı olduğu noktaların ticareti ve taşımacılığı Hocand'dan geçer (Koparkar, 2019 Apr, s. 29). Hocand şehir olarak, dağlık arazilerden sonra sunduğu coğrafi rahatlık nedeniyle geçit konumundadır. Fergana Vadisi'ni çevreleyen dağlarda stratejik öneme sahip dağ geçitleri de mevcuttur. Bunlar:

- Taldık Geçidi (Taldyk Pass): Alay Dağları'nda yeralan ve Kırgızistan'ın Oş bölgesini Fergana Vadisi'ne bağlayan geçittir.
- Şahrıstan Geçidi (Shakhrıstan Pass): Tacikistan şehirleri Panjakent'i İstaravşan'a 5 kilometre uzunluğunda bir dağ tüneli ile bağlayan geçittir. Şahrıstan Geçidi Tacikistan -Fergana Vadisi arasında önemli bir geçiş noktasıdır.
- Anzob Geçidi: Tacikistan'ın başkenti Duşanbe'yi Fergana Vadisi'nde yeralan Hocand'a bağlayan geçittir. Geçit üzerinde 5 kilometre uzunluğunda bir dağ tüneli bulunur.
- Kamçık Geçidi (Kamchik Pass): Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan arasındaki dağlık bölgenin tek geçiş noktasıdır. Taşkent'i, Fergana Vadisi'ndeki Nemengan, Andican, Margilan ve Hocand'a bağlayan uluslararası demir yolu ağı bu geçitten geçer. Geçit üzerinde 19,2 kilometre uzunluğunda dağ tüneli yer alır (China Railway Tunnel Group, 2024).

5. Çift Kullanım Altyapılar ve Türkistan

Askeri tedarik zincirlerinin inşası, güzergâhı, güvenliği ve bakım ve idamesi askeri doktrin çerçevesinde belirlenir. Kaynakların, imkan ve kabiliyetlerin en iyi biçimde hayata geçebilmesi için en etkin şekilde kullanılabilmesi, askeri doktrini temel alan savunma yönetiminin konusudur. Askeri doktrinin oluşmasında ise mevcut veya hedeflenen coğrafya başat ölçütlerden biridir.

Coğrafyanın askeri doktrin ve dolayısıyla askeri tedarik zincirleri üzerine etkisini İsviçre, İngiltere, Almanya ve Rusya örneklerinde görmek mümkündür. Dağ bariyerleri İsviçre'ye güçlü savunma avantajları sunmuştur ve askeri organizasyonun bundan faydalanmak üzere uyarlamasına imkan vermiştir. İngiliz Kanalı, Britanya'ya büyük bir kara ordusundan vazgeçip donanma lehine bir savunma stratejisi inşa etme avantajı sağlamıştır. Deniz üstünlüğü Britanya'nın kıtasal rakiplerinin ticaret ve savaş filolarını ablukaya almasını ve böylece dünya ticaretinin çoğuna hakim olmasını sağlamıştır. Bu avantajlar, Britanya'nın coğrafyaya dayalı karakteristik bir dış politika ve askeri doktrin üretmesi ile sonuçlanmıştır (Posen, 1984, s. 65).

Almanya ise İsviçre ve İngiltere örneklerinden farklı olarak, coğrafyanın sağlandığı doğal savunmalardan nispeten yoksun ve güçlü ülkelerle çevrili olduğundan, askeri doktrinini belirgin bir taktik avantaja sahip olmaması gerçeği üzerine inşa etmiştir. Gelişmiş iç ulaşım hatlarına sahip olmasını avantaja çevirerek birliklerini bir yerden başka bir yere hızlı hareket ettirebilme üzerine odaklanmıştır. Almanya coğrafi şartlarını, yoğun bir demiryolu inşası ile uygun doktrin çerçevesinde önemli bir askeri faktöre dönüştürmüştür. Alman ordusu, barış zamanı sivil amaçlarla inşa edilmiş altyapı üzerine, birliklerini hızlı hareket ettirebilme kabiliyetine dayanan ve hasımları üzerinde caydırıcı etkiyi yaratacak askeri doktrini inşa etmiştir (Posen, 1984, s. 65-66). Rusya'nın SSCB dönemindeki otoyollar mantığı, Almanya'nın otopan inşa etme programına atfettiği anlam ile çarpıcı benzerlikler taşımaktadır (Siegelbaum, 2008, s. 287).

Almanya ve Rusya örneklerinde olduğu gibi barış zamanı inşa edilmiş ticari lojistik altyapıları, gerektiğinde askeri kullanımlar için uygun çift kullanım altyapılardır. Türkistan'da Rusya, Çin ve AB'nin yoğun bir biçimde sürdürdükleri ulaşım altyapısı faaliyetlerinin güzergâhlarının, tarihte Çin'den başlayıp batıya doğru giden doğu-batı yönlü askeri tedarik zincirleri ile örtüştüğü görülmektedir (Gökalp, 2022, s. 26).

Türkistan'da kuzey-güney yönlü askeri tedarik zincirlerinde, bölge üzerinde Rus İmparatorluğu ve SSCB dönemlerinde uzun süreli hakimiyetinin mirası olarak Rusya etkindir. Rus topraklarının kritik kırkinci paralelin güneyine uzandığı sayılı noktalar Trans-Kafkasya, Trans-Hazar ve Pamir'dir (Semple, 1901, s. 201). Rusya, kuzey-güney askeri tedarik hattını güçlendirmek için 1935 yılında tamamladığı Pamir Yolu ile kalmamış, SSCB 1950'ler ve 60'larda her türlü hava koşuluna uygun otoyollar, havaalanları ve uçak pistleri inşa etmeyi sürdürmüştür. Kruşçev daha sonra, yollar başta olmak üzere inşa edilen altyapının İran veya Pakistan ile olası savaş durumunda Sovyet askeri ikmali için tasarlandığını belirtmiştir (Rouland, 2014, s. 43).

Çin, Afganistan, İran ve Rusya ile çevrelenmiş Türkistan'da günümüzde sadece Rusya'nın askeri varlığı bulunmaktadır. Rusya'nın Tacikistan, Kazakistan ve Kırgızistan'da askeri üsleri bulunmaktadır (Mardan, 2020, s. 115-116). ABD, 2001 yılında Afganistan'a düzenlediği operasyonlar sırasında kullanmaya başladığı Kırgızistan Manas Üssü'nü 2014 yılında kapatmıştır (TRT Avaz, 2014). ABD'nin başka bir askeri varlığı bulunmazken benzer şekilde NATO'nun, AB'nin veya Çin'in de Türkistan'da bir askeri varlığı bulunmamaktadır. Rusya hariç diğer aktörlerin Türkistan'daki faaliyetleri, ticari faaliyet kapsamında sivil lojistik altyapısı inşa etme yönündedir.

Türkistan'ın bugün Çin sınırları içerisinde kalan doğusunda yer alan ve 1955 yılından beri Sincan Uygur Özerk Bölgesi olarak adlandırılan bölgenin tarihi öneme sahip şehri Kaşgar, Çin'in dünyaya açılan kapısı konumundadır. Sincan Uygur Özerk Bölgesi; Hindistan, Pakistan, Afganistan, Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan, Rusya ve Moğolistan olmak üzere sekiz ülke ile sınırdır. Çin'in Türkistan, Güney Asya, Orta Doğu ve Avrupa'ya çıkışı Kaşgar vilayetindeki havalimanları dahil beş noktadan sağlanmaktadır. Kaşgar vilayetinde bulunan uluslararası beş giriş-çıkış kapısından ikisi Torugart ve İrkeştam geçitleridir (Rippa, 2020, s. 37).

Çin'in KYG kapsamında Türkistan'da tamamladığı ve inşası devam eden projelerin güzergahları mutlaka Torugart ve İrkeştam geçitleri ile doğrudan bağlantılıdır. Örneğin Haziran 2024 tarihinde Çin-Kırgızistan-Özbekistan arasında anlaşmaya varılan ve Kaşgar'dan başlayıp Andican'da (Özbekistan) son bulacak demiryolu projesinin güzergâhında Torugart Geçidi alternatifi olmayan tek geçiş noktasıdır (The State Council Information Office of China, 2024 June). Benzer şekilde İrkeştam Geçidi, Çin'in Türkistan geçişli KYG projeleri için vazgeçilmez bir geçiş noktasıdır (The World Bank, 2020 June). Pamir Yolu CAREC Koridorları 2, 3, ve 5'in parçasıdır. CAREC koridorlarından Koridor 1 Torugart, Koridor 2 İrkeştam ve Torugart, Koridor 3 İrkeştam, Koridor 5 İrkeştam, Koridor 6 Pamir Yolu ve Fergana Vadisi, Demiryolları Koridoru İrkeştam ve Torugart geçitlerini kullanır. Rusya, Çin ve AB'nin Türksitan'daki ulaşım altyapısı gerektiğinde askeri amaçlarla kullanılacak çift kullanım altyapılardır.

6. Sonuç

Yerkürenin en büyük kara kütlesi Asya Kıtası'nın merkezinde yer alan kıtalararası ulaşımın kavşağı konumundaki Türkistan, geniş düzlüklerin yanısıra rakımın oldukça yüksek olduğu bir coğrafyaya sahiptir. Uzak Doğu ve Asya'yı Avrupa ile ve Afrika'yı Asya ile bağlayan bu kavşağın dağlık yapısının ulaşımı yer yer neredeyse imkansız hale getirdiği şartlarda, doğal dağ geçitleri büyük önem kazanmaktadır.

Bu makalede Türkistan'daki doğal geçitlerden Cungarya Geçidi, Torugart Geçidi, İrkeştam Geçidi, çok sayıda doğal geçidi barındıran Pamir Yolu ve Fergana Vadisi askeri tedarik zincirleri açısından incelenmiştir. Geçitler, bölgenin uluslararası ulaşım açısından öneminin ve ulaşım altyapısı inşasında

etkin olan aktörlerin ortaya konulması amacıyla Türkistan üzerinden geçen kıtalararası ulaşım koridorları ile birlikte ele alınmış ve geçitlerin uluslararası ulaşım koridorlarının mecburi olarak kullanmak zorunda olduğu geçiş noktaları olduğu görülmüştür.

Türkistan'daki geçitler askeri tedarik-coğrafya ilişkisi üzerinden değerlendirildiğinde, geçitlerin askeri tedarik zincirleri açısından ikamesi olmayan geçiş noktaları olmaları sebebiyle kuzey-güney ve doğu-batı askeri tedarik zincirleri açısından stratejik öneme sahip oldukları tespit edilmiştir.

Türkistan'da Rusya, Çin ve AB'nin yoğun bir biçimde sürdürdükleri ulaşım altyapısı faaliyetlerinin güzergâhlarının, tarihte Çin'den başlayıp batıya doğru giden doğu-batı yönlü askeri tedarik zincirleri ile örtüştüğü görülmüştür. Türkistan'daki geçitlerin, bölgede halihazırda askeri varlığı bulunan tek ülke olan Rusya'nın askeri tedarik zincirleri açısından büyük öneme sahip olduğu sonucuna varılmıştır. Rusya'nın kritik kırkinci paralelinin güneye bağlantısı, sözkonusu geçitlerden Pamir hattında olanları kullanmaya mecbur olduğu anlaşılmıştır. Çin'in KYG kapsamında Türkistan'da tamamladığı ve inşası devam eden projelerin güzergâhlarının mutlaka Torugart ve İrkeştam geçitleri ile doğrudan bağlantılı olduğu tespit edilmiştir. Pamir Yolu'nun, AB'nin inisiyatifinde inşa edilmiş CAREC Koridorları 2, 3, ve 5'in parçası olduğu görülmüştür. Ayrıca CAREC koridorlarından Koridor 1'in Torugart, Koridor 2'nin İrkeştam ve Torugart, Koridor 3'ün İrkeştam, Koridor 5'in İrkeştam, Koridor 6'nın Pamir Yolu ve Fergana Vadisi ve CAREC Demiryolları Koridorunun ise İrkeştam ve Torugart geçitlerini kullanmak zorunda oldukları görülmüştür.

Rusya hariç diğer aktörlerin Türkistan'daki faaliyetleri, ticari faaliyet kapsamında sivil lojistik altyapısı inşa etme yönündedir. Çalışma kapsamında yapılan incelemelerde, Türkistan üzerinde inşa edilen sivil amaçlı altyapının, tarihteki benzer örneklerde görüldüğü gibi, gerektiğinde askeri amaçlarla kullanılabilir çift kullanım altyapı niteliğine dikkat çekilmiştir.

Öncül bir çalışmanın bulunmayışı çalışma sırasında karşılaşılan zorlukların başında gelmiştir. Ayrıca coğrafya bilgisi stratejik bilgi olduğundan açık kaynaklarda detaylı harita bulmanın zorluğu, Coğrafi Bilgi Sistemleri ile aşılmaya çalışılmıştır. Türkistan ile ilgili yapılacak çalışmalarda karşılaşılabilecek bir diğer zorluk yer adları ile ilgilidir. Yer adları hususunda, günümüzde ve tarihte Türkistan'da etkin olan Rusya ve Çin'in etkisi ile karşılaşılmış ve çalışma kapsamında yer adlarının Türkçe karşılığı için titizlik gösterilmiştir.

Türkiye'nin gerek bölge ülkeleri ile soydaşlığı gerekse Türk Devletleri Teşkilatı bünyesinde yürüttüğü politikalara, uluslararası ulaşım koridorları başlığı altında sözkonusu stratejik geçitleri dahil etmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir. İlaveten geçitlerin bulunduğu resmi geçiş noktalarının veya tünel giriş-çıkışlarının mevcut hallerinin oldukça bakımsız olduğu bu çalışma esnasında tespit edilmiştir. Türkiye'nin Türkistan'daki stratejik öneme haiz geçitlere, ev sahibi ülkenin nezaretinde tanıtım ve rekreasyon hizmetleri verecek ofisler açması ülke tanıtımı ve gerektiğinde bilgi akışını sağlaması açısından faydalı olabilir.

Kaynakça

- Albion, A. S. (1996). Through the Torugart Pass. *The Institute of Current World Affairs*, ASA -8, 1996, s. 1-11.
- Alparslan, F. (2006). *Kırgızistan Turizm Coğrafyası*. [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi]. Marmara Üniversitesi/Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Aminjonov, F., Abylkasymova, A., Aimee, A. (2019). BRI in Central Asia: Overview of Chinese projects. *Central Asia Regional Data Review*, 20.
- Avdaliani, E. (2023). The expansion of the intenational north-south transport corridor: Geopolitical updates. *Silk Road Briefing*, Ap 04. <http://silkroad2021.org/index-2439.html> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Batsaikhan, U., Dabrowski, M. (2017). Central Asia: Twenty-five years after the breakup of the USSR. *Russian Journal of Economics*, 3, 296-320. DOI 10.1016/j.ruje.2017.09.005
- Bektemirov, A. (2005, Nov) Information sheet on ramsar wetlands. <https://rsis.ramsar.org/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Billings, D. (2019, Sep). Western Torugart too expedition 2019: Climbing virgin peaks of the inner Tien Shan Ranges. *Mount Everest Foundation*. <https://www.mef.org.uk/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Bogachec, V. A., Terentyev, Y., Koledov V. V., & Bogachev, T. V. (2019). New Dzungaria Gates for WMLT-corridor: Historical necessity. *Original Studies*, 36-44. DOI:10.17816/transsyst20195336-44
- Breu, T., & Hurni, H. (2003, Jan). The Tajik Pamirs: Challenges of sustainable development in an isolated mountain region. *Centre for Development and Environment (CDE), University of Berne*, <https://www.researchgate.net/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- CAREC Program. (2024). <https://www.carecprogram.org/> (Erişim tarihi: 12.09.2024).
- Central Asia Guide. (2024). Kyrgyzstan border permit. <https://central-asia.guide/kyrgyzstan/kyrgyzstan-border-%20permit/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Ceylan, F. (2024). Ulaştırımda Türkiye'nin Orta Koridor pusulası şaşmamalı. *Yetkin Report*. <https://yetkinreport.com/2024/07/05/ulastirmada-turkiyenin-orta-koridor-pusulasi-sasmamali/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- China Railway Tunnel Group Co. LTD. (2024). Kamchik Railway Tunnel of the Republic of Uzbekistan. <https://www.crtg.cn/productinfo/17811.html> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Chipatiso, E. (2024). Application of GIS and artificial intelligence in military operations: Prospects and challenges. *Space Science Journal*, I(2), 1-7.
- Collins, J. M. (1998). *Geography: For professionals and the public*. US National Defense University.
- Çalışkan, B. (2023, Ocak). Özbekistan ve Kırgızistan arasındaki sınır anlaşmasının getirdikleri. *İNSAMER Analiz*. <https://www.insamer.com/tr/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Çevikel, Ş. (2020). Kırgızistan-Çin güvenlik ilişkileri ve Doğu Türkistan meselesi. *Journal of History School*, Yıl 13, Sayı XLIX, 4631-4657.
- Dangerousroads. (2024). Conquering the frightening Too Ashuu Tunnel of Kyrgyzstan. <https://www.dangerousroads.org/asia/kyrgyzstan/9290-t%C3%B6%C3%B6-ashuu-tunnel.html> (Erişim tarihi: 23.12.2024).

- Dündar, A. M., & Özay, M. (Ed.) (2022). *Yeniden Asya açılımı çerçevesinde fırsatlar ve zorluklar*. İstanbul: Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi.
- Efron S., Klein K., & Cohen, R. S. (2020). Environment, geography, and the future of warfare. *RAND Corporation*, 1-84.
- Eryılmaz, İ. (2021). Türkistan coğrafyası ve jeopolitiği. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Cilt 7, Sayı 1, 315-324.
- Eurasianet. (2024, Jun 20). Kyrgyzstan, Uzbekistan & China: When is a done deal really done?. <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-uzbekistan-china-when-is-a-done-deal-really-done> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Euroasianet. (2024). Kyrgyzstan, China to be joined by third border crossing. <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-china-to-be-joined-by-third-border-crossing> (Erişim tarihi: 10.09.2024).
- Fergana Valley. (2024). Encyclopaedia Britannica, içinde <https://www.britannica.com/> (Erişim tarihi: 02.09.2024).
- Gökalp, T. (2022). *Kaynaklara göre Orta Asya'nın önemli ticari ve askeri yolları*. Bilgeoğuz Yayınları.
- Hanayi, O. (2017). The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project: Problems and prospects. *Eurasian Research Institute/Akhmet Yassawi University, Kazakhstan*, Weekly e-bulletin, No. 131, <https://www.eurasian-research.org/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Harmon, R. S., Dillon F. H., & Garver, J. B. (2004). Perspectives on military geography, Caldwell D. R., Ehlen J., Harmon R. S. (Ed.), *Studies in Military Geography and Geology* içinde (s. 7-20). Kluwer Academic Publishers.
- Högselius, P. (2022). The hidden integration of Central Asia: The making of a region through technical infrastructures. *Central Asian Survey*, 41:2, 223-243. <https://osce-academy.net/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Junggar Basin & The Steppe. (2024). *Encyclopaedia Britannica* içinde <https://www.britannica.com/> (Erişim tarihi: 12.09.2024).
- Karadağ, H. (2022). Türkistan'da bir sancı odağı: Fergana Vadisi. *Vankulu Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 10, 8-18.
- Kasturi, C. S. (2022, 27 Jul). Is the INSTC Russia's new economic escape route?. www.aljazeera.com (Erişim tarihi: 11.09.2024).
- Koparkar, R. (2019, Apr). Issues and dynamics of the Fergana Valley: Regional implications. *Vivekananda International Foundation*, New Delhi, <https://www.vifindia.org/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Kreutzmann, H., & Watanabe, T. (2016). *Mapping transition in the Pamir / Changing human-environmental landscapes*. Springer Nature Press.
- Kyrgyzstan. (2024). *Encyclopaedia Britannica* içinde <https://www.britannica.com/> (Erişim tarihi: 12.09.2024).
- Lacoste, Y. (2020). *Coğrafya her şeyden önce savaş yapmaya yarar*. Ayrıntı Yayınları.
- Liliopoulou, A., Roe, M., & Pasukeviciute, I. (2005). Trans Siberian railway: From inception to transition. *European Transport*, n. 29, s. 45-56.
- Maguire, T. M. (1899). *Outlines of military geography*. Cambridge University Press.
- Mardan, M. (2020). Rus üslerine ev sahipliği yapan ülkelerdeki krizlere Rusya'nın askeri müdahaleleri. *Güvenlik Çalışmaları Dergisi*, Yıl: 22, Cilt: 22, Sayı:1, 108-128.

- Mostowlansky, T. (2017). *Azan on the Moon /Entangling modernity along Tajikistan's Pamir Highway*. University of Pittsburgh Press.
- Mostowlansky, T., & Marschall, T. (2022). Road's end: Lines and spaces across a divided high Asia. Max Hirsh and Till Mostowlansky (Ed.), *Infrastructure and the Remaking of Asia* içinde (s. 178-195). University of Hawai'i Press.
- Muratbekova, A. (2020). Fresh impulse of the BRI projects in Central Asia. *Eurasian Research Institute*. <https://www.eurasian-research.org/publication/fresh-impulse-of-the-bri-projects-incentralasia/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Pamirs. (2024). *Encyclopaedia Britannica* içinde <https://www.britannica.com/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Posen, B. R. (1984). *The sources of military doctrine / France, Britain, and Germany between the world wars*. Cornell University Press.
- Rippa, A. (2020). *Borderland infrastructures / Trade, development, and control in West China*. Amsterdam University Press.
- Rouland, M. R. (2014). Great game to 9/11: A concise history of Afghanistan's international relations. *Air Force History and Museums Program, Washington D.C.* <https://www.defense.gov/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Sakenova, S. (2024, 17 Sep). Kazakhstan signs roadmap to develop eastern route of north-south corridor. www.astanatimes.com (Erişim tarihi: 14.09.2024).
- Semple, E. C. (1901). Mountain passes: A study in anthropogeography. *Bulletin of the American Geographical Society*, Vol. 33, No. 2, 1901, 191-203.
- Siegelbaum, L. H. (2008). Roadlessness and the 'path to communism': Building roads and highways in Stalinist Russia. *Journal of Transport History*, 29 (2), 277-294.
- Starr, S. F., Cornell, S. E., & Norling, H. (2015). The EU, Central Asia, and the development of continental transport and trade. *Silk Road Paper*. <https://www.silkroadstudies.org/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2024). Türkiye's multilateral transportation policy. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa (Erişim tarihi: 12.09.2024).
- T.C. Kara Yolları Genel Müdürlüğü. (2024). Europe-Caucasus-Asia Transport Corridor (TRACECA). <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteEng/Root/Gdh/InternationalProjects/TRACECA.aspx> (Erişim tarihi: 10.09.2024).
- The State Council Information Office /The People's Republic of China. (2024, June). New railway will turn central Asia into a major Eurasian hub. http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2024-06/20/content_117264573.htm (Erişim tarihi: 10.09.2024).
- The World Bank. (2020, June). South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative / Kazakhstan country case study, June 2020. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Tien Shan: Economy. (2024). *Encyclopaedia Britannica* içinde <https://www.britannica.com/> (Erişim tarihi: 12.09.2024).

- Tojibaev, K. S., Karimov, F. I., Hoshimov, H. R., & Gulomov, R. (2023). Important Plant Areas (IPAs) in the Fergana Valley (Central Asia): The Bozbu-Too-Ungortepa Massif, *Nature Conservation*, No. 51, 13-70.
- TRACECA. (2024). <https://traceca-org.org/en/about-traceca/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- TRT Avaz: Manas Üssü Kapatıldı. (2014, 5 Haziran). ABD, 2001 yılından bu yana kullandığı üssün anahtarını Kırgızistan hükümetine teslim etti. <https://www.trtavaz.com.tr/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Türkistan. (2012). *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* içinde (Cilt 41, s. 556-560). İstanbul: İSAM. <https://islamansiklopedisi.org.tr/turkistan> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Vinokurov, E. Y., Ahunbaev A., & Zaboev, A. I. (2022). International north-south transport corridor: Boosting Russia's "pivot to the south" and trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics*, 8 (2), 159-173.
- Williams, T. (2014). The Silk Road: An ICOMOS thematic study. ICOMOS International Council of Monuments and Site. <https://www.icomos.org/fr> (Erişim tarihi: 23.12.2024).
- Zhang, Y. (2022). Kazakhstan: A gap analysis of climate finance distribution in the energy sector. *Energy Security, Resilience and Net Zero Tangible Actions to Deliver a Sustainable Energy Future*, 19-20 September, Geneva, UNECE. <https://unece.org/> (Erişim tarihi: 23.12.2024).

Makale Bilgi Formu

Yazar Onayı: Makale tek yazarlıdır. Yazar, makalenin son halini okuyup onaylamıştır.

Yazarın Notu: Bu çalışma 30 Ekim -01 Kasım 2024 tarihleri arasında KKTC/Girne'de düzenlenen 22. Uluslararası Türk Dünyası Sosyal Bilimler Kongresi'nde sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

Çıkar Çatışması Bildirimi: Yazar tarafından potansiyel çıkar çatışması bildirilmemiştir.

Telif Beyanı: Yazar dergide yayınlanan çalışmanın telif hakkına sahiptir. Bu çalışma CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.

Destek / Destekleyen Kuruluşlar: Bu araştırma için herhangi bir kamu kuruluşundan, özel veya kâr amacı gütmeyen sektörlerden hibe alınmamıştır.

Etik Onay ve Katılımcı Rızası: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunmaktadır.

İntihal Beyanı: Bu makale iThenticate tarafından taranmıştır.