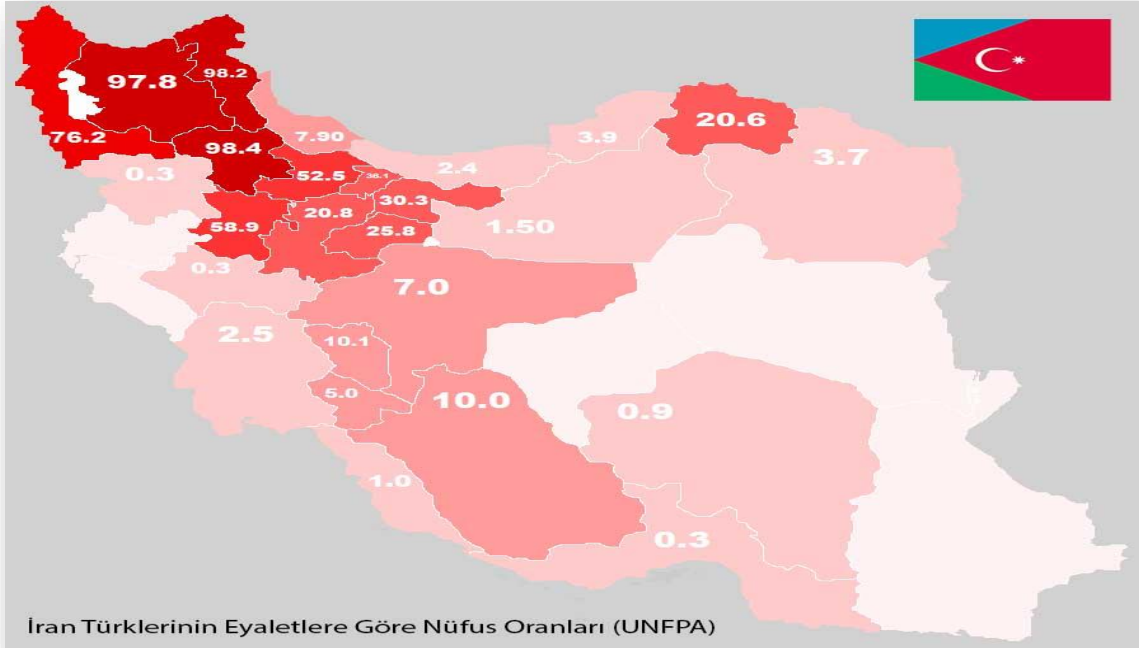


## İRAN JEOPOLİTİĞİ VE GÜNEY TÜRKİSTAN

*Geopolitics of Iran and South Turkestan*

### EDİTÖRLER HEYETİ

İran'da Farslardan sonra en kalabalık toplum Türklerdir. İran'da Azerbaycan Türkleri ile birlikte Kaşkay, Halaç, Sungur, Ebiverdi ve Horasan Türkleri yaşamaktadır. İran'da yaşayan Türklerin büyük bir çoğunluğu, ülkenin resmî mezhebi olan Şiîliği benimsemiştir. Ülkede Sünnilik, Musevilik, Hıristiyanlık ve Zerdüştlük de yasaldır. Türkler ve Kürtler arasında mensupları bulunan Şiîliğin Heterodoksi yorumu da sayılan Alevilik, Kızılbaşlık, Bektaşılık diye adlandırılan anlayışlar ise yasadışı sayılarak tanınmamaktadır. İran'da Türkmen Sahra olarak adlandırılan ve Gülistan ile Kuzey Horasan eyaletlerini içine alan geniş bir coğrafi alanda 2 milyon civarında Türkmen Türk'ü yaşamaktadır. Sünnî anlayışa sahip olan Türkmenler, bundan dolayı zaman zaman ayrımcılığa da tabii tutulmaktadır.



Horasan Türkçesi İran'ın kuzeydoğusunda, Horasan eyaletinde, güneye doğru daha az Türkmenistan sınırında ve Özbekistan sınırındaki Amu Derya'nın biraz doğusunda, takriben 1,5 milyon insan tarafından konuşulmaktadır. Lehçe olarak Oğuz dil grubu içinde Türkmence ve Azerbaycan Türkçesi arasında yer alır.

İran Türkmenlerine yaşadıkları bölgenin adından dolayı Horasan Türkmenleri de denilmektedir. Ancak Gürgen ve Günbet gibi yerlerde yaşayan Türkmenlerin dili, Türkmenistan Türkmenlerinin diline Horasan Türkçesinden daha yakındır. İran'da Türkmensahra olarak adlandırılan ve Gülistan ile Kuzey Horasan eyaletlerini içine alan geniş bir coğrafi alanda 2 milyon civarında Türkmen Türk'ü yaşamaktadır. Sünnî anlayışa sahip olan Türkmenler bundan dolayı zaman zaman ayrımcılığa da tabii tutulmaktadır. Yazı dili olarak Türkmenistan'da kullanılan edebi dil benimsenmiş olup, konuşmada farklı ağızlar mevcuttur.

İranlı elitler, kendi toplumlarının doğal yaşam alanlarını; yani coğrafya ve tarihinin sınırlarını; doğuda Maveraünnehir ve Hindistan'da İndus Nehrine, batıda Fırat nehri ve daha ötesinde Doğu Akdeniz kıyılarına, kuzeyde Kafkaslar, Hazar Denizi ve oradan Aral Gölü'ne ve güneyde ise Körfez ve Umman Denizi'ne kadar olan coğrafya olarak tanımlamaktadırlar. Bugün bu coğrafya içinde İran, Azerbaycan, Afganistan, Türkmenistan, Tacikistan, Özbekistan, Doğu ve Güney Doğu Anadolu, Irak ve Pakistan yer almaktadır. İran tarihini oluşturan bu coğrafyalar, bugün tüm İranlı elitlerin zihinsel arka planında İran'ın bir parçası ve kültür tarihinin derinliğinin bir uzantısı olarak algılanır. Bu yüzden bugünkü Orta Asya coğrafyası, İranlı elitler açısından İran'ın siyasi, kültür ve medeniyet tarihinin nostaljik kalpgâhı olarak görülür.

Avrasya'nın kalbi olan önemli enerji kaynaklarına, jeopolitik ve jeostratejik konuma sahip Orta Asya'yı kuzey jeopolitiğinin vazgeçilemez coğrafyası olarak görmektedir. Ayrıca İran, SSCB döneminde, her ne kadar siyasi ve ekonomik yapısıyla kuzeyinde Moskova'ya bağlı olan Orta Asya'yı kültürel, sosyal, dinî ve tarihî dokusuyla güneyde İran medeniyet ve kültür havzasının, özellikle de Horasan bölgesinin bir parçası olarak algılamaktadır.

Rusya'dan sonra Türkmenistan'ın ikinci ticari ortağı olarak görülen İran, Türkmenistan'ın sahip olduğu petrol ve doğalgaz kaynaklarının dünya pazarlarına açılacak önemli bir güzergâhıdır. İran ve Türkmenistan arasında ilişkiler, her geçen yıl gelişme kaydetmektedir. İran, rafineri, yol yapım, santral, iletişim yatırımlarından taşımacılık, enerji boru hatları ve elektrik hatları yatırımlarına kadar birçok alanda Aşkabat hükümetiyle iş birliği içinde çalışmaktadır. İran ve Türkmenistan arasındaki ilişkilerin en hassas ve ciddi olduğu alanlardan birisi, doğalgaz ve petrol kaynaklarının nakli ve diğeri ise, Hazar Denizinin hukukî statüsüne dair iki ülke ilişkileridir. İran'ın önemli doğalgaz ve petrol kaynakları ülkenin güneyinde yer almakta, güney ve kuzey bölgeleri arasındaki uzun mesafe, bu enerji kaynaklarının güneyden kuzeye taşınmasında ciddi mali yük oluşturmaktadır. Tahran yönetimi bu konuda, kuzey eyaletlerine güney bölgelerinden çok daha yakın olan Türkmenistan doğalgazını ithal etmekte ve bu doğalgazı hem kuzey bölgelerinde kullanmakta hem de Türkmenistan doğalgazı üzerinden oluşturduğu swap sistemiyle ciddi ekonomik kazanç elde etmektedir. Açık denizlere doğrudan ulaşımı bulunmayan Türkmenistan da Tahran ile bu ilişkileri sayesinde İran'ın güneyindeki limanlarına ulaşmakta ve buradan uluslararası pazarlara açılmaktadır. Son üç yıl içinde Türkmenistan'dan yaklaşık 7 milyar metreküplük doğalgazın İran üzerinden uluslararası piyasalara ulaştığı belirtilmektedir. İran ve Türkmenistan arasında 2003 yılında imzalanan anlaşma gereği Tahran, her yıl Türkmenistan'dan 50 milyon dolarlık elektrik alımı da yapmak durumundadır.

İki ülke arasında üst düzey ekonomik ve mali ilişkilerin yanında, Türkmenistan'ın 1995 yılında BM'ye başvurarak elde ettiği "tarafsızlık statüsü", İran ve Türkmenistan arasında siyasi ilişkilerin sınırlarını belirleyen en önemli statü olarak karşımıza çıkmaktadır. İran, başlangıçta Türkmenistan sınır bölgesinde yaşayan Türkmen vatandaşlarına yönelik Aşkabat yönetiminin etkili olabileceğini düşünerek güvenlik kaygısı içinde olmuşsa da Türkmenistan, bağımsızlığını kazandıktan sonra geçiş sürecinde etnik ve kültürel değerlerin etkisini azaltan ve daha çok ekonomik çıkarlara dayanan faydacı dış politika anlayışıyla hem ülke içinde hem de bölgesinde güvenlik ve istikrar yapılanmasına önemli katkı yaparak, İran'ı bu konuda rahatlatmıştır. Aynı şekilde İran da Türkmenistan ile ilişkilerinde etnik, kültürel ve devrimin getirdiği ideolojik yapının etki alanını oldukça pasifize ederek bölgedeki istikrar arayışına katkı yapmıştır. İran açısından Türkmenistan'ın elde ettiği "tarafsızlık statüsü" Tahran yönetiminin ABD tarafından kuşatılmaya çalışıldığı coğrafyada güvenlik stratejilerine önemli katkı yapmaktadır.

İran, Orta Asya ile bağlantı noktası konumundaki Türkmenistan ile ilişkilerine özel önem vermektedir. Tahran yönetimi, Türkmenistan üzerinden oluşturacağı kara ve demiryolu ulaşım ağlarıyla SSCB'nin eski ulaşım ağlarına bağlanarak, sınırı olmadığı Özbekistan, Kazakistan gibi diğer Orta Asya ülkelerine ulaşımın sağlanmasını hedeflemektedir.

Bu doğrultuda birçok proje hayata geçmiş ve ilk olarak 1996 yılında İran-Türkmenistan arasında demiryolu ağları kurulmuştur. İran, Türkmenistan ile oluşturduğu bu ulaşım ağlarıyla tarihî İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması projesinde önemli avantajlar elde etmiştir. Türkmenistan, doğal kaynaklarının dünya pazarlarına ulaştırılması noktasında Rusya'ya olan bağımlılığını dengeleme çabaları içinde AB, ABD, Çin ve İran ile Moskova yönetimini çok rahatsız etmeden ilişkiler geliştirme yollarını aramaktadır. Aynı şekilde İran da özellikle savunma sanayisi ve nükleer faaliyetleri konusunda

iş birliği yaptığı Rusya'yı karşısına almaktan çekinerek, Türkmenistan ile dengeli ve çok taraflı ilişkiler geliştirme yollarını aramaktadır. Özellikle de son günlerde iki ülke ilişkilerinde dikkat çekici bir gelişme de Türkmenistan'da beş ülkenin katıldığı, Türkmenistan, Özbekistan, İran, Umman ve Katar arasında demiryolu, deniz ve kara taşımacılığı anlaşmasının imzalanmasıyla, kuzey-güney ulaşım koridoru oluşumunda önemli adım atılmasıdır. Bu anlaşmayla birlikte İran'ın yıllardır peşinde olduğu Orta Asya ve Körfez arasında kuzey-güney koridoru oluşturulmaya başlanmıştır.

İran'ın Orta Asya'ya yönelik politikalarında özel bir yere sahip olan İpek Yolu demiryolu hattı projesinin Çin'e bağlantı noktası olan Kazakistan, İran dış politikasında bu açıdan da önemli bir yere sahiptir. İki ülke arasında 90'lı yıllarda ekonomik ve ticari eksende başlayan ilişkiler, her geçen yıl gelişim göstermiştir. Özellikle son yıllarda iki ülke arasında varılan anlaşmalarla günlük 75 bin varil Kazak petrolü, İran üzerinden dışa açılmaktadır. İran tarafından kurulmakta olan Neka-Tahran boru hattının 2015 yılında tamamlanmasıyla günlük 200 bin varil Kazak petrolü değişiminin yapılması planlanmaktadır. İran'ın Türkmenistan ve Kazakistan ile birlikte üç ülke arasında boru hattı yapımını içeren planları, ABD tarafından önlenmektedir.

Orta Asya politikasının bir ayağını öncelikle Şiiliğin getirdiği ortak paydaların bulunduğu Azerbaycan'a, diğer ayağını dil ve kültür birliğinin bulunduğu Tacikistan'a ve Hazar Denizi havzası ile Orta Asya'ya yönelik reel politik açılımlarını da Türkmenistan'a dayandıran İran, öncelikle Orta Asya ülkelerinin kıta içi sıkışık kalmışlığının kendi jeopolitik konumuyla giderilebileceğini ve bu ülkeler için en uygun ulaşım kanalı olabileceğini düşünmektedir. 1996 yılında Türkmenistan ve İran arasında Tejen-Meşhed arasında demiryolunun yapılmasıyla bugüne kadar karşılıklı iyi niyet teatilerinin gerçekleştiği İran-Orta Asya ilişkilerinde büyük bir gelişme kaydedilmiştir. Bu da göstermektedir ki İran'ın kara ve demiryolu ağlarını ABD'yi aşmayı başarıp da Orta Asya'da yayması hâlinde Orta Asya ülkeleriyle ilişkilerinde önemli ilerlemeler sağlanabilecektir.

Genel çerçevesine işaret ettiğimiz ekonomik ve jeopolitik amaçlarla tasarlanan "*Bir Kuşak Bir Yol*" projesinin şimdiye kadar belirginleşen ana güzergâhlarını şu şekilde sıralamak mümkündür: Bunlardan ilki, Doğu Türkistan-Kazakistan-Rusya-Beyaz Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Bir diğeri, Doğu Türkistan-Kazakistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Balkanlar üzerinden Avrupa'ya gitmektedir. Bir başkası, Doğu Türkistan'dan başlayıp Batı Türkistan'daki Türk Cumhuriyetleri'nden geçen muhtelif rotalardan yahut Pakistan üzerinden İran'a ve Ortadoğu'ya bağlanan hattır. Çin ayrıca, Kaşgar'dan Pakistan'ın Gwadar Limanına uzanan bir güzergâha ciddi yatırımlar yapacaktır. Pekin, Pakistan'dan kiraladığı Gwadar Limanını hem donanması için bir askeri merkez hem de Basra Körfezi, Süveyş ve Doğu Afrika rotalarından yürüttüğü ticaret için alternatif nakil yolu haline getirmek istemektedir. Gwadar'ı, ABD ve müttefikleriyle yaşayabileceği krizlerde Malakka Boğazı'nın kendisine kapatılması senaryolarına karşı denize açılan, askerî açıdan savunabileceği bir bağlantı noktası olarak tahkime çalışmaktadır. Ancak, bu mevkiinin de denizlerde yaşanacak büyük mücadelenin tesirlerinden uzak kalamayacağını hatırdta tutmak gerekmektedir.

Çin'i Avrupa ve Ortadoğu'ya bağlayan diğer üç ana güzergâhtan ikisi ise Pekin açısından "yakın" jeopolitik risklerle doludur. Kuzey yolu, Rusya'nın Çin ve ABD arasında yerleşeceği konuma göre anlam kazanacaktır. İkisinde Çin'in aleyhine sonuçlar doğacak iki ana ihtimal söz konusudur. Rusya, Çin'i çevrelemeyi kafaya koymuş bir Washington'la anlaşırca bu politikanın parçası olabilir. Ancak, Washington'daki siyasi kavgaların gidişatının da gösterdiği üzere böyle bir anlaşma gerçekleşmezse, ABD ve müttefikleri bu sefer Rusya'nın genişlemesini Doğu Avrupa'da durdurmak için daha kararlı hale geleceklerdir. Baltık Denizi'nde Rusya ile ortak deniz tatbikatı yapan Çin, bu senaryoya karşı Rusya'yı destekleyeceğini göstermektedir. Ancak, bu tarzda bir Doğu-Batı kutuplaşmasının Avrupa dengeleri üzerindeki etkileri, Çin'in Berlin'den beklentilerini sarsacak sonuçlar doğurabilecektir. Dolayısıyla, her iki muhtemel senaryo da Çin'in Avrupa ile kara bağlantısını riske sokma potansiyeline sahiptir. Pekin açısından benzer bir tehlike, güney koridoru bakımından da mevcuttur. ABD Başkanı Trump'ın son Ortadoğu turunda Suudi Arabistan ve İsrail'de yaptığı açıklamalar, Körfez'deki İran karşıtı koalisyonla yapılan silah satışlarındaki artış, çatışmacı bir dönemin habercisi olmuştur. İran'ın izolasyonu ve hatta Ortadoğu'daki çatışma coğrafyasının doğrudan parçasına dönüşmesi senaryolarının önümüzdeki dönemde de hep gündemde olacağını göstermektedir. Bu durum, "*Bir Kuşak, Bir Yol*"un güney rotasını da tehlike menziline sokmaktadır. Mevcut ve muhtemel riskler yakından incelendiğinde Çin'i Avrupa ve Ortadoğu'ya karadan taşıyacak en güvenli güzergâhın, yoğun olarak Türk ve Müslüman

nüfusla meskûn, bizim “*Türk Koridoru*” dediğimiz “*Orta Koridor*” olduğu görülmektedir. Bu kuşaktaki ülkeler arasında, yükselişinden rahatsızlık duyulacak ve gelecekte Çin’le görülebilir rekabete girecek, nükleer kapasiteye sahip bir büyük güç bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Çin’i Japonya, Hindistan ve Rusya ile gerilime sürükleyen/sürükleyebilecek dinamikler, Tük Kuşağı ülkeleri açısından mevcut değildir. Bu kuşaktaki ülkeler büyük güç statüsünde olmasalar da büyük güçlerin baskılarına karşı bağımsızlıklarını koruyabilecek devlet yapılarına, kaynak ve imkânlarla sahiplerdir. Rusya ve ABD gibi güçlerle yakın ilişkileri, bu devletlerin Suriye/Irak örneğindeki gibi “Operasyon alanlarına” dönüşmelerini engellerken, hareket özgürlüklerini de bütünüyle ortadan kaldırmamaktadır. Bağımsızlıklarını daha da pekiştirmek için denge kurmalarını kolaylaştıracak Çin gibi yeni güçlerle ilişkiler geliştirmeye açık bulunmaktadırlar. Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi’nin vaat ettiği kaynaklar devlet yapılarının kuvvetlenmesine katkıda bulunursa, şimdiden bütünüyle öngörülemeyen kriz dönemlerinde de dış müdahalelere karşı Batı’ya açılan yolların güvenliğini sağlayabilir.

Sonuç olarak İran’ın Türkistan bağlantısı, Güney Türkistan’ın İran hâkimiyetindeki kısmı üzerinden sağlanmaktadır. Rusya’dan sonra Türkmenistan’ın ikinci ticari ortağı olarak görülen İran, Türkmenistan’ın sahip olduğu petrol ve doğalgaz kaynaklarının dünya pazarlarına açılacak önemli bir güzergâhdır. Bu petrol ve doğalgaz kaynaklarının nakil noktası Güney Türkistan’ın İran hâkimiyetindeki kısmıdır. İran ve Türkmenistan arasında 2003 yılında imzalanan anlaşma gereği Tahran, her yıl Türkmenistan’dan 50 milyon dolarlık elektrik alımı da yapmak durumundadır. İran, Güney Türkistan’ın İran hâkimiyetindeki kısmı üzerinden Türkistan’a bağlı ve bağımlı durumdadır. İran açısından Türkmenistan’ın elde ettiği “tarafsızlık statüsü” Tahran yönetiminin ABD tarafından kuşatılmaya çalışıldığı coğrafyada güvenlik stratejilerine önemli katkı yapmaktadır. Güney Türkistan’ın İran hâkimiyetindeki kısmında bulunan Türkmenler İran-Türkmenistan ilişkileri açısından köprü vazifesi görmektedir. 1996 yılında İran-Türkmenistan arasında demiryolu ağları kurulmuştur. İran, Türkmenistan ile oluşturduğu bu ulaşım ağlarıyla tarihî İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması projesinde önemli avantajlar elde etmiştir. Bu demiryolları Güney Türkistan’ın İran hâkimiyetindeki kısmı üzerinden geçmektedir. Türkmenistan’da beş ülkenin katıldığı, Türkmenistan, Özbekistan, İran, Umman ve Katar arasında demiryolu, deniz ve kara taşımacılığı anlaşmasının imzalanmasıyla, kuzey-güney ulaşım koridoru oluşumunda önemli bir adım atılmıştır. Bu anlaşmayla birlikte İran’ın yıllardır peşinde olduğu Orta Asya ve Körfez arasında kuzey-güney koridoru oluşturulmaya başlanmıştır. Bu kuzey-güney koridoru bağlantısı İran Türkistan’ı üzerinden sağlanmaktadır. İran’ın Orta Asya’ya yönelik politikalarında özel bir yere sahip olan İpek Yolu demiryolu hattı projesinin Çin’e bağlantı noktası olan Kazakistan, İran dış politikasında bu açıdan da önemli bir yere sahiptir. İran Türkistan’ı, İran ile Türkistan’ın bağlantı noktasıdır. Modern İpek Yolu Projesinin rotalarından biri, Doğu Türkistan’dan başlayıp Batı Türkistan’daki Türk Cumhuriyetleri’nden geçen muhtelif rotalardan yahut Pakistan üzerinden İran’a ve Ortadoğu’ya bağlanan hattır. İran’ın bağlantı noktası yine Güney Türkistan’ın İran hâkimiyetindeki kısmıdır.