

İPEK YOLU'NUN CANLANMASI BAĞLAMINDA ULUSLARARASI TİCARETİN YENİDEN DİZAYNI

Selim İnançlı¹, Barış Ayhan²

Özet

İpek Yolu, iktisadi, ticari, sosyal ve kültürel alanlarda doğu ile batıyı birbirine bağlayan bir köprü görevi görmüştür. Ticaretin akım yönü doğudan batıya, teknolojik ürünlerin ihracatı ile artmıştır. Birçok merkezin birleşmesiyle genişleyen İpek Yolu 17. yüzyıldan itibaren batının alternatif bir yol bulması ile dünya ticareti içindeki ağırlığını kaybetmiştir. Günümüzde İpek Yolu, Çin'in teknolojik ürün üretme ve dünya ticaretinde payının artmasıyla tekrar canlanmaya başlamıştır. Ticaret yollarının çeşitlenmesi ile İpek Yolu üzerindeki ülkelerin nüfusları, üretimleri ve yatırımlarının artması, doğunun artık kendi teknolojisini ve sanayi ürünlerini üretme başlaması, bölge ticaretinin tekrar canlanması açısından önemli faktörlerdir. Bu çalışmada tarihi İpek Yolu ticareti değerlendirilerek, günümüz İpek Yolu koridorundaki ülkelerin üretim, rekabet ve dünya ticareti içinde payları çeşitli verileri kullanarak tablolar üzerinde analiz edilmektedir. Sonuçta; Çin' in ekonomik açıdan itici gücü, ticaret koridoru üzerinde bulunan ülkelerin dinamik ekonomik yapıları, diğer ticaret yollarına yakınlıkları ve taşıma maliyeti avantajları gibi nedenler İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasında önemli rol oynayacaktır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Doğu – Batı Ticareti, Doğunun Yükselişi

Jel Sınıflandırması: F10, F21, F44, F62

Summary

The Silk Road acted as a bridge that connected east and west in economics, commercial, social and cultural fields. As the direction of the stream, coming from east to west, increased with the export of technological goods. The Silk Road that enlarged by joining many centers lost its weight in the world trade in 17 th century with which west found an alternative way. Nowadays The Silk Road has started to vitalize by reason that the share of China in producing technological goods and the rise in world trade. As well as the diversification of trade routes, the populations of the countries on The Silk Road, the rise of production and investment, the onset of producing of industrial goods and its own technology of east are important factors for the vitalization of the trade of the region. In this paper, by evaluating the trade of the historical Silk Road, it is analyzed using various datas with the tables of production, competition and the share in world trade of the economies on the corridor of today's Silk Road. In conclusion, the factors such as the pushing economic power of China, the dynamic economic structures of the countries on the corridor of The Silk Road, closeness to the other trade routes and the advantages of transportation costs will play an important role to vitalize The Silk Road.

Keywords: Silk Road, Trade between East – West, Rise of East

Jel Codes: F10, F21, F44, F62

¹ Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İktisat Bölümü, Sakarya/ Türkiye, sinancli@sakarya.edu.tr

² Kars Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü, Serhat Kalkınma Ajansı, Kars/Türkiye, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat EABD, Doktora Adayı, barisayhan76@gmail.com

Giriş

Doğudan batıya gerçekleştirilen ticaret genel olarak talep ve fiyat ölçekli gelişmiş ve zamanla ticaretin kapsamı genişlemiştir. O dönemde doğuda, batıya göre daha teknoloji yoğun mallar üretilmektedir.¹ Malların batıya aktarılması kara yoluyla olmaya ve zaman içinde farklı güzergâhların birleşmesi ile İpek Yolu ortaya çıkmış ve dış ticaret gelişmeye başlamıştır. Ticaret sadece ipek ile sınırlı kalmamış, ipeğin yanı sıra teknolojik diğer malların da ticarete konu olduğu görülmüştür (Brown 2014:17).

İpek Yolu'nun başlangıç tarihini M.Ö. ikinci yüzyılın son dönemine kadar geriye götürmek mümkündür (Kuzmina 2008:108, Millward 2013). İpek Yolu bir kara ticareti ağı şeklinde gelişmiştir. Bu ağ üzerinde doğu Afrika kıyılarına giden deniz yolu ticareti olmakla birlikte İpek Yolu ticaretindeki payı nispeten daha azdır (Waugh 2010:18). Avrupa'ya yönelik yapılan ticaret, İpek Yolu üzerinde birçok bölgenin zenginleşmesine neden olmuştur. İpek Yolu güzergâhında genel olarak kuzey ve güney rotaları ile bu rotaların çeşitli yollara ayrılması söz konusudur. Kavimler Göçü ile başlayan süreçte İpek Yolu'nun özellikle Ortadoğu bölgesi el değiştirmiştir. Roma'nın güç kaybedip ikiye bölünmesi, Batı Roma'nın bölünmeden sonra kısa sürede dağılması ile Avrupa'da birçok devlet ortaya çıkmıştır (Çapan vd. 2017:637). Müslüman ve Türk coğrafyasının batıya doğru genişlemesi ile birlikte Osmanlı'nın Avrupa'nın içlerine kadar ilerlemesi özellikle İpek Yolu'ndan elde edilen gelirden batının faydalanmasını azaltmıştır. Bunun yanı sıra Avrupa'da 13. ve 14. yüzyıllarda görülen çevre şartları, salgınlar ve bitmek bilmeyen kilise baskıları Avrupa'nın alternatif aramasına neden olmuştur (Hanılçe 2010).

İpek Yolu'nun ticaret etkisini coğrafi keşifler sonrasında ortaya konulan ticaret akımlarında da görmek mümkündür. Coğrafi keşifler sonrasında hem yeni karasal bölgeler keşfedilmiş hem de yeni ticari yolları oluşturulmuştur (Özcan 2012:101-110). Zamanla İpek Yolu'na alternatif olarak gelişen deniz yolu ticaretinin de etkisiyle doğunun gelirlerinin büyük bir kısmı İpek Yolu'nun etkinliğini kaybetmesiyle Avrupa'ya yönelmiştir. İpek Yolu'ndan elde edilen ticari gelirler artık yol güzergahı üzerindeki devletlerce elde edilememektedir. Bu devletler zaman içinde güçten düşmüşler, Batılılar ise aksine güçlenerek yeni yolların etkisini daha da arttırmışlardır. İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi, özellikle batı ile doğu arasındaki teknoloji farkını arttırmıştır (Brynjolfsson vd. 2015: 15-16; More 2014:2-3²). Özellikle 19. yüzyılın başlarından itibaren batının teknoloji yoğun ürünleri doğuya sattığını ve doğuyu hammadde kaynağı olarak kullandığı görülmektedir.³ Teknik ilerlemenin elde ettiği düzey ve imparatorlukların güç kaybetmeye başlaması ile sanayileşmeye başlayan yeni devletler ortaya çıkmıştır. Batı, yoğun üretim aşamasına geçmiş ve yeni pazarlar ticarete dâhil olmuştur. Batının hızlı sanayileşip pazar elde etme çabası savaşların sürekliliğini ve

şiddetini de arttırmıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra refah devleti olma yolunda önemli ekonomik politikalar uygulamışlardır(Kurşun vd. Bakıcı 2016:135-156). Elde edilen başarı ve üstünlük, bilgi ve enformasyon teknolojisinin gelişmesini sağlamıştır. Üretim ise gelişmiş ekonomilerden az gelişmiş ekonomilere doğru kaymış, petrol krizleri sonrası dünyada uygulanmaya başlanan serbestlik, küreselleşme süreçleri ile desteklenerek üretim ve ticarete artışların sağlanmasına neden olmuştur.

Bu dönemde nüfusu artan eski ve yenedünyanın geri kalmış bölgeleri altyapı ve özellikle eğitim alanlarında ilerlemeler sağlamışlardır. Dünya nüfusunun önemli bir kısmı Asya kıtasında bulunmaktadır. Küresel piyasa ve coğrafya şartlarındaki değişimler nedeniyle doğunun bir toparlanma sürecine girmesi zaten beklenmektedir. Özellikle doğunun uzak sınırındaki Çin'de görülen üretim artışları ve deniz ticaretinin de giderek maliyetli hale gelmesiyle eski İpek Yolu'nun canlandırılması projesi tekrar ön plana çıkmıştır. Bu nedenle Çin'den başlayıp İngiltere'ye kadar ulaşacak Güney Demir İpek Yolu projesi uygulamaya geçirilmek istenmektedir (Üzümcü vd. Akdeniz 2014). Kuzey yolu Sovyetler döneminde gerçekleştirilmiş olmasına rağmen daha uzun bir yol seçeneğidir (Çotur vd. 2015).⁴ Güney yolu ile birlikte doğudan batıya gerçekleştirilecek ticaret daha hızlı ve daha az maliyetli olacağı tahmin edilmektedir (Özpay 2018:105).⁵

Doğudan batıya ticaretin kara yolu ile gerçekleştirilmesi Amerika kıtası için genel olarak bir anlam taşımamaktadır. Çünkü Asya ile Amerika arasında bir kara yolu bağlantısı bulunmamaktadır. Asya'nın ve Avrupa'nın Amerika ile ticareti deniz yolu ile gerçekleşmektedir. Yine de kuzey geçitlerinin imkân vermesi ile Asya ile Amerika arasında bir kara yolu ticareti gerçekleştirilebilir⁶. Bu da Kuzey Amerika, Güney Amerika ve Pasifik Okyanusu'nun oluşturduğu ticari ağın etkisini azaltabilir ancak, Birleşik Devletler birkaç yıl önce stratejik önceliğini Pasifik Okyanusu'na kaydırıldığını ilan etmiştir (Bahadır 2017). Bu durum İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için bir engel oluşturmamaktadır. Çünkü Çin'in üretiminin ve ticaretinin giderek artması ve dünya ticaretindeki payının yüksek düzeyde gerçekleşmesi, planlanabilir ve maliyeti az alternatif pazarların oluşturulması için avantaj teşkil etmektedir. Bu nedenle özellikle İpek Yolu hattı boyunca yeni yatırım olanakları oluşmaya başlamakta, Afrika'da yeni yatırım imkânları artmaktadır(Donou-Adonsou vd. Lim 2018:63-73⁷).

Karayolu ticaret yolunun yeniden harekete geçirilmesinde demir yolunun da önemi vardır. Demiryolu enerjiye ihtiyaç duyan ve üretimi için önemli miktarda enerji talep eden Çin için bir alternatiftir. Çin, Orta Asya ve yakın çevresiyle enerji anlaşmaları yaparken, bu ekonomiler ile ticaret bağlarını güçlendirmek istemektedir. Tarih boyunca İpek Yolu'ndaki ticaretten genel olarak yol güzergâhındaki ekonomiler kazanç sağlamıştır. Bu durum günümüzde ise Çin'e eski ticaret ve karlılığın tekrar oluşması için olanak sağlamaktadır. Ayrıca eski dünyanın bu bölgeleri genel olarak bakır

topraklardır ve milli gelir düzeyi düşüktür. Dolayısıyla ticaretin üretim, yatırım ve gelişme boyutu doğu batı arasındaki ticaretin etkinliğini artıracaktır.

İpek Yolu Ticaretinin Coğrafi Keşifler Öncesinde Dünyada Görünümü

Eski Dünya, kürenin çok küçük bir bölümünü teşkil etmektedir. Yerleşim alanlarının genelde 30 derece kuzey enlemlerinde kurulduğu görülmektedir (Atasoy 2010:2).⁸ Eski Dünya'nın doğu bölgeleri Pasifik ve Hint Okyanusuna bakmaktadır. Bu bölgelerden batıya ticaretin daha ziyade karayolu ile olduğu görülse de Afrika'nın doğusu ile deniz ticaret yolları da bulunmaktadır (Guan 2016:1-30).⁹ Fakat ticaretin esas geçtiği yol kuzeyde yani Orta Asya diye adlandırılan bölge üzerinden sağlanmaktaydı.¹⁰ Orta Asya tanımlamasında olduğu gibi İpek Yolu'nun tanımlanmasında da farklılıklar bulunmaktadır.¹¹ İpek Yolu üzerinde karayolu ticaretinin gelişimi sürekli artan bir trend göstermemiştir.

Tablo 1. *İpek Yolu ve Ticaret*

Zaman Aralığı	Karayolu Ticaretinin Gelişimi	Toplam Zaman
1500–105 MÖ	Avrupa – Çin Ticareti	1395
105 MÖ-675	İlk Altın Çağ	780
675-1245	İkinci Altın Çağ	570
1245-1500	Üçüncü Altın Çağ	255
1500 başları	Deniz Taşımacılığı	75
1575-1825	Merkantilist Rönesans	250
1825 sonrası	İpek Yolu'nun Ortadan Kalkması	193

Kaynak: Barisitz, 2017, s.63

Tablo 1'de İpek Yolu'nun dönemleri ve ticaretin gelişim dönemleri ve toplam zaman görülmektedir. Dönemler itibariyle karayolu ticareti incelendiğinde inişli çıkışlı bir trend ortaya çıkmaktadır. İpek Yolu'nun ortaya çıkışı, gelişimi ve sona ermesi genel hatlarıyla ortaya konulmaktadır. İpek Yolu'nun yaklaşık 3 asır dünya ticaretinde etkili olduğu görülmektedir.

İpek Yolu'nun gelişmesinde Roma İmparatorluğu'nda ipeğe gösterilen talep İpek Yolu'nun başlangıcını oluşturmuştur. Roma İmparatorluğu'nda Çin'de üretilen ipeğe Çin iç piyasasında verilen fiyatın üç katı fiyat veriliyordu (Findlay vd. 2007:108). İlk altın çağ, esasen Roma İmparatorluğu'nun güçlü olduğu bir dönemdir. Bu dönemde Asya kıtası Avrupalılarca çok fazla bilinmemekle birlikte Roma ikiye bölünmüş, İslam ara coğrafyada gelişmeye başlamıştır. İkinci altın çağda göçebe gücün ara coğrafyada etkin olduğu ve giderek yerleşik hayata geçmeye başladığı görülür. Üçüncü altın çağda ise ara coğrafya etkin bir reel politik güç olarak ortaya çıkmaktadır. 1500'lü yıllardan sonra ise batının öne çıkmaya başladığı görülür. Batı bu dönemde deniz ticaretinde yeni yollar keşfetmiş ve deniz ticaretinde etkin güç olarak yerini sağlamlaştırmıştır. 1825 yılı sonrası ise batı ile doğu arasındaki güç dengesi batı yönüne doğru

kayma sürecini tamamlamıştır.¹² Tüm bu evrelerde Çin ticarete önemli bir aktör olmuştur. Aslında Çin, İpek Yolu ile batı ticaretine alternatif bir ticaret yolu bularak etkinliğini arttırmaya çalışmış, ticaretin gerçekleştirilmesi için alternatif olan bir ulaşım ağını dünyaya sunmuştur. Yine bu yolun üzerinde Afrika kıtası ile bağlantı sağlayan deniz ticareti yolu da bulunmaktaydı ama bu ticaretin temel aktörü Çin'di. Günümüzde ise İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve tekrar bir yükselme evresine doğru geçirilmesi yönünde çabalar artmaya başlamıştır. İpek Yolu coğrafyası, alan, nüfus ve milli gelir büyüklükleri açısından ele alındığında dünya ticaretinde etkili olabileceği görünümü sergilemektedir. Pek çok ülke için İpek Yolu yeni pazar ve ticaretin artırılması ve çeşitlendirilmesi anlamına gelmektedir.

Tablo 2. *Nüfus, Alan ve Milli Gelir Büyüklüğü Açısından İpek Yolu*

Ülke / Bölge	Alan	Nüfus	KBMG	Ülke / Bölge	Alan	Nüfus	KBMG
Kazakistan	2.724,9 ^{1,6}	17,8 ⁵	7.714,8 ⁶	Gansu Prov.	454,4 ^{2,7}	26,1 ³	3.973,96 ^{3,4}
Kırgızistan	199,9 ^{1,6}	6,08 ⁵	1.120,7 ⁶	Ningxia A.R.	62,8 ^{2,7}	6,75 ³	6.761,94 ^{3,4}
Tacikistan	141,4 ⁶	8,74 ⁵	795,8 ⁶	Shaanxi Prov.	205,6 ^{2,7}	38,13 ³	7.328,83 ^{3,4}
Türkmenistan	488,1 ⁶	5,66 ⁵	6.389,3 ⁶	Xinjiang Uygur	1.655,8 ^{2,7}	23,98 ³	5.796,6 ^{43,4}
Özbekistan	447,4 ^{1,6}	31,85 ⁵	2.105,9 ⁶	İpek Yolu	6.380,3	165,09	4.665,31

Kaynak: UNCTAD, 2009, s.8., ¹: UNCTAD, 2009, s.8 ²: UNCTAD, 2009, s.9 ve [www.china.org.cn](http://www.china.org.cn/english/features/china/203735.htm), ³:<http://www.st.ats.gov.cn/tjsj/nds/2017/indexeh.htm>, [Buradan, nominal Yuan olarak yıllık KBMG değerleri alınmıştır.], ⁴: 1 US\$= 6,9421 Çin Yuanı, yani, 1 Yuan= 0,1440486 düzeyindedir. https://www.exchange-rates.org/Rate/USD/CN_Y/12-31-2016 adlı internet sitesinden elde edilen nominal Yuan KBMG değerleri ABD\$ dönüştürülmüştür. ⁵: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>, ⁶:<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&start=2016&view=chart> ⁷: <http://www.china.org.cn/english/features/china/203735.htm>. Yüzölçümü, 1.000 km², milyon ve kişi başına milli gelir (KBMG) ise cari ABD\$ şeklindedir. KBMG toplam değeri, basit ortalama olarak alınmıştır.

Tablo 2'de görüldüğü üzere coğrafik genişlik yaklaşık 5,9 milyon m² düzeyindedir. 2016 yılı verilerine göre nüfus ise yaklaşık 165 milyon ve kişi başına milli gelir ise ortalama 4.665 ABD \$'ı dolayındadır. UNCTAD (2009:8) raporuna göre Çin'de kişi başına milli gelir yüksek ekonomik büyüme oranları ile birlikte hızlı bir artış seyri göstermektedir. İpek Yolu'nun önemi aslında ticaretin yoğun olarak deniz üzerinden yapılmaya başlaması ile alternatif ticaret yolu arayışı olarak ortaya çıkmaktadır.

Tablo 3. *Nüfus, GSMH ve Kişi Başına GSMH (KGSMH) Büyüme Hızı Düzeyi ve Oranı Dünya ve Ana Bölgeler: 0-1998 Dönemi*

Dönem ve Bölge	0	1000	1820	1998	0-1000	1000-1820	1820-1998	
	Milyon ve Milyar				Büyüme Oranı ²			
Batı Avrupa	Nüfus	24,7	25,4	132,9	388	0	0,2	0,6
	GSMH	11,1	10,2	163,7	6.961	-0,01	0,34	2,13
	KGSMH	450	400	1232	17.921	-0,01	0,14	1,51
Batı Sürgünleri	Nüfus	1,2	2	11,2	323	0,05	0,21	1,91
	GSMH	0,5	0,8	13,5	8456	0,05	0,35	3,68

Selim İnançlı/Barış Ayhan

	<i>KGSMH</i>	400	400	1201	26.146	0	0,13	1,75
Japonya	Nüfus	3	7,5	31	126	0,09	0,17	0,79
	GSMH	1,2	3,2	20,7	2582	0,1	0,23	2,75
	<i>KGSMH</i>	400	425	669	20.413	0,01	0,06	1,93
Latin Amerika	Nüfus	5,6	11,4	21,2	508	0,07	0,08	1,8
	GSMH	2,2	4,6	14,1	2942	0,07	0,14	3,05
	<i>KGSMH</i>	400	400	665	5.795	0	0,06	1,22
Doğu Avrupa & SSCB	Nüfus	8,7	13,6	91,2	412	0,05	0,23	0,85
	GSMH	3,5	5,4	60,9	1793	0,05	0,29	1,92
	<i>KGSMH</i>	400	400	667	4.354	0	0,06	1,06
Asya ¹	Nüfus	171,2	175,4	679,4	3.390	0	0,17	0,91
	GSMH	77	78,9	390,5	9953	0	0,2	1,84
	<i>KGSMH</i>	450	450	575	2.936	0	0,03	0,92
Afrika	Nüfus	16,5	33	74,2	760	0,07	0,1	1,32
	GSMH	7	13,7	31	1039	0,07	0,1	1,99
	<i>KGSMH</i>	425	416	418	1.368	0	0	0,67
Dünya	Nüfus	230,8	268,3	1.041,1	5.908	0,02	0,17	0,98
	GSMH	102,5	116,8	694,4	33726	0,01	0,22	2,21
	<i>KGSMH</i>	<i>444</i>	<i>435</i>	<i>667</i>	<i>5.709</i>	<i>0</i>	<i>0,05</i>	<i>1,21</i>

Kaynak: Angus Maddison, The World Economy, OECD, 2006, s.30,48

¹Japonya hariçtir. ² Yıllık ortalama birleşik büyüme oranı ifade etmektedir. GSMH verileri, 1990 Yılı \$ olarak verilmektedir.

İpek Yolu'nun dönemleri ve ekonomik göstergeleri Tablo-3'te incelendiğinde; 1000 yılında Asya (Japonya hariç) Batı Avrupa'nın yaklaşık 7,74 katı GSMH ürettiyordu. Bu oran 1820 yılında yaklaşık 2,39 kat düşmüştür. 1998 yılında ise yaklaşık 1.43 düzeylerinde gerçekleşmiştir. Bu karşılaştırma Batı Avrupa ve Sürgünlerini bir araya getirerek yapıldığında 1000 yılı için yaklaşık 7,17, 1820 için 2.20 ve 1998 yılı için ise yaklaşık 1,55 düzeyinde olduğu görülmektedir. Genel olarak Batı Avrupa ve Sürgünleri ile Asya'nın GSMH'ye oranla nüfusları incelendiğinde, Asya'nın her zaman daha yüksek nüfusa sahip olduğu görülmektedir. Batı Avrupa ile Sürgünleri ise daha az nüfusa sahiptir ancak GSMH büyüklüğü olarak Asya'yı geçmektedir. Yine, ortalama büyüme oranları incelendiğinde ise 1000 – 1820 arasında Batı Avrupa ve Sürgünlerinin ulaştığı GSMH ortalama değerlerine (Japonya hariç) göre Asya kıtası yaklaşık iki kat daha az performans sergilemektedir. Yine, Batı Avrupa ve Sürgünleri, KGSMH olarak Asya'nın 4,67 katı kadar daha fazladır. Bu oran, 1820 – 1998 için KGSMH açısından 1,64 – 1,90 katı daha yüksek düzeyde gerçekleşmiş ve açık giderek azalmıştır. Yine, GSMH açısından bu oran 1,16 - 2 kat düzeyinde gerçekleşmiştir.

Tablo 4. Dünya Açısından GSMH Büyümesi, Kişi Başına ve Toplam GSMH ve Nüfus

Ana Bölgeler İtibariyle Kişi Başına GSMH Büyümesi, 1000–1998¹					
	1000– 1500	1500– 1600	1600– 1700	1700– 1820	1820– 1998
A Grubu Ortalama	0,11	0,13	0,12	0,18	1,67
B Grubu Ortalama	0,04	0,02	0	0,03	0,95
A ve B Grubu Kişi Başına GSMH Düzeyi 1000–1998²					

	1000	1500	1600	1700	1820	1998
A Grubu Ortalama	405	704	805	907	1.130	21.470
B Grubu Ortalama	440	535	548	551	573	3.102
A ve B Grubu Nüfusu, 1000–1998³						
A Grubu Toplam	35	76	95	110	175	838
B Grubu Toplam	233	362	461	493	866	5.069
A ve B Grubu GSMH, 1000–1998⁴						
A Grubu Toplam	14,1	53,2	76,1	100	198	17.998
B Grubu Toplam	102,7	194	252,9	271,8	496,5	15.727

Kaynak: Angus Maddison, The World Economy, OECD, 2006, s.48.

¹Yıllık Bileşik Büyüme Oranı Ortalaması, ²1990 ABD dolarını, ³ milyon ve ⁴1990 ABD \$ 1 milyar şeklindedir. A Grubu; Batı Avrupa, Batı Sürgünleri ve Japonya biçimindedir. B grubu Latin Amerika, Doğu Avrupa ve SSCB, Japonya haricinde Asya ve Afrika biçimindedir.

Tablo 4'te ana bölgeler itibariyle GSMH artışı, toplam ve kişi başına GSMH ve nüfus değişimleri görülmektedir. Gruplar açısından incelendiğinde ise ekonomik göstergeler açısından olumlu bir artış gerçekleştiği görülmektedir. A grubunun yüz yıllık dönemde elde ettiği büyüklükler açısından 1820 yılı bir dönüm noktasını oluşturmaktadır. Bu tarih ciddi sıçramaların ve teknolojik gelişmelerin yaşandığı döneme işaret etmektedir. Özellikle sanayi devrimi ile ülkelerin gelişme düzeylerindeki hızlı artış açıkça görülmektedir.

Tablo 5. GSMH, KGSMH ve Nüfus Büyüklüklerinin Zaman Açısından Değişimi

	Grup / KGSMH 1000–1998 ¹				Gruplar Nüfus 1000–1998 ²				Gruplar GSMH 1000–1998			
	Δ_1	Δ_2	Δ_3	Δ_4	Δ_1	Δ_2	Δ_3	Δ_4	Δ_1	Δ_2	Δ_3	Δ_4
A _G	14,3	12,6	24,5	1.800	25	15,7	59,1	378,8	43,0	31,4	98	8.989
B _B	5	7	9			9		6	5	1		
B _G	2,43	0,55	3,99	441,3	27,3	6,94	75,6	485,3	30,3	7,47	82,6	3.067,5
B _B				6	5		6	4	6		7	7

Bu tablo Tablo 4'teki veriler dikkate alınarak hesaplanmıştır.

¹ 1990 Uluslararası doları ² milyon ve ³ 1990 uluslararası doları, milyar şeklindedir. A Grubu; Batı Avrupa, Batı Sürgünleri ve Japonya biçimindedir. B grubu ise Latin Amerika, Doğu Avrupa ve SSCB, Japonya haricinde Asya ve Afrika biçimindedir. Δ_1 : 1500 yılına göre 1600 yılında değişim, Δ_2 : 1600 yılına göre 1700 yılında değişim, Δ_3 : 1700 yılına göre 1820 yılında değişim ve Δ_4 : 1820 yılına göre 1998 yılında değişim şeklindedir. GB: Grubu ortalaması anlamındadır. KGSMH: Kişi Başına Gayri Safi Milli Hâsıla, GSMH: Gayri Safi Milli Hâsıla şeklindedir. Tablodaki rakamlarda virgülden sonra yuvarlama yapılarak, virgülden sonda yüzlük tamamlama gerçekleştirilip, yaklaşık olarak alınmıştır. Bu tabloda 1.000 yılı zaman diferansı yüksek olduğundan değişim oranları hesabına dâhil edilmemiştir.

Tablo 5’te ise milattan sonra 1000 yılından itibaren gayri safi milli hâsıla, kişi başına gayri safi milli hâsıla ve nüfus büyüklüklerinde görülen değişim oranları verilmektedir. Bu oranlar, dünya çapında iki grup halinde verilmektedir. Genel olarak nüfus artışının gelişmemiş bölgeler açısından baskın bir karakter olduğu görülmektedir. Yaklaşık 180 yıllık değişim oranları karşılaştırıldığında GSMH büyüklükleri açısından gelişmiş dünyanın gelişmemiş dünyanın önüne geçtiği görülmektedir. Fakat diğer değişkenler için gelişmemiş dünya önde gözükmektedir. Ancak yaklaşık 500 yıllık dönem karşılaştırmalarında farklı trendler oluşmaktadır. En ilginç olanı ise 180 yıllık dönem için nüfus artış oranları ortalama olarak aynı düzeyde artış göstermiştir. Gelişmemiş dünya, 1600-1820 dönemleri arasında ise gelişmiş dünyanın önünde bulunmaktadır. Ancak bu oran son 180 yıllık dönemde değişmektedir.

İpek Yolu güzergâhı 30 derece kuzey enlemlerindeki bilgi aktarımını hızlandırdı ama aynı zamanda kuvvetli bir yıkım mekaniğini de genelleştirdi(Liu,2010:62)¹³.Yine de ticaret tüm kargaşa içinde varlığını devam ettirdi. Devam eden ticaret birçok medeniyetin bir arada olmasını, birçok zenginlik ve fırsat algısının yaratılmasına olanak sağladı. Üstünlük, birçok alt bölgede sürekli bir çaba içinde değişimler gösterdi. Bu süreç, hızlı bir değişimin gerçekleştirilmesine neden olmaktadır.

Kavimler Göçü ile doğudan batıya doğru bir akım sözkonusuydu. Doğu toplumları istilacı olarak görüldü ve ilkçağdaki Avrupa düşüncesinin oluşturulmasına olanak sağladı (Eğilmez 2002:191-199). Fakat direnç de vardı. Batı için önce bir daralma sonra bir genişleme evresi birbirini takip etti. Ticaret açısından yolların değişmesi bir zorlama unsuru idi. Doğu, bolluk içinde idi. Doğudaki zengin kaynaklar¹⁴ batıya sunuluyordu. Batının toprak köleliği, kilisenin baskısı, bitmek bilmeyen savaşlar, egemenliğin artması vs. gibi faktörler ile zenginliğin kesintiye uğraması sonuçta alternatiflerin oluşturulmasına neden oldu. Böylelikle zenginlik kaynakları kullanılmadan batıya akmaya başladı. Sonuçta, coğrafi keşifler yolları eskitiverdi.

O dönemde doğunun batı ile gerçekleştirdiği ticaretin genel özelliklerini ve mal/hizmet ticaretini üç dönem olarak karşılaştırmak mümkündür. İpek Yolu’nun ilk altın çağında Çin özellikle teknolojik mal ihracını gerçekleştirilmiştir. Batıya doğru yol alındığında teknolojik mal düzeyi düşmektedir ve daha çok işlenmemiş mal ticareti yoğun olarak gerçekleşmiştir. İkinci altın çağda ise Çin değerli mamul mal üretiminde hâlâ etkindir ve batıya doğru gidildikçe işlenmemiş mal ticareti ağırlığını korumaktadır. Fakat batıda mamul mal üretiminde bir artış görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde batıdan doğuya ticaret genel olarak mamul mal şeklinde gerçekleşmiştir. Üçüncü altın çağda da ipeğin ve porselenin ağırlıklı ticareti ön plana çıkmıştır. Bu dönemde ticari aktör sayısı artmakta ve teknoloji düzeyi yüksek olan ve olmayan mal/hizmet demetleri çeşitlenmeye ve artmaya başlamıştır. İkinci altın çağda cam imalatı, kömürün yakıt olarak kullanılması, barut ve havai fişek, sırlı seramik ve damıtılmış alkol doğudan batıya gelen teknolojik ürünler arasındadır (Barisitz 2017:127-128).

İpek Yolu Ticaretinin Coğrafi Keşifler Sonrası Dünyada Görünümü

Christophorus Colombus'un yenedünyayı keşfetmesiyle birlikte doğuya giden bir diğer yol ise Afrika'nın güneyinden hareketle Vasko Dö Gama tarafından bulunmuştur (Miksic 2013:27, Erol 2013:112). Bulunan bu yollar ile coğrafi keşifler başlamıştır. Coğrafi keşifler ise zaman içerisinde kurulan deniz yolları ağını oluşturmuştur. Ticaretin artması ile kara yolu ticareti zaman içerisinde azalmıştır. Zenginleşme ve teknik ilerlemeler, sürekli ilerlemecilik kavramını içselleştirmiştir.¹⁵ Abu-Lughod (aktaran: Frank 2010:81) çalışmasında şehirleri merkez alan, birbiriyle bağlantılı sekiz bölgenin 13. yüzyıl Afro-Avrasya dünya sistemi ve işbölümü ile birleşmiş olduklarını ifade etmektedir.¹⁶ Sorun bu bölgelere ulaşma meselesiydi. Doğunun batı ile olan ticari ilişkisinin kesintiye uğraması, suyun kullanımını artırdı ve ticaret yeni yollar üzerinden yapılmaya başlandı (Haksöz vd. 2012:9).

Fakat zamanla teknik ilerlemenin sağlanması ile birlikte mülkiyet ve refah yoğun bir şekilde el değiştirmeye zorlandı. Yeni yolların kullanımı daha da artan bir şekilde kendisini hissettirmeye başladı. Birçok faktörün bir arada ortadan kalktığı, değiştiği veya olduğu bu dönemde yenedünyanın sisteme adapte olması sadece bir oyuncu olarak kalması ile sınırlı olmadı ve yeni yollar ile yenedünyanın kesişmesi ticareti farklı bir hale getirdi. Yolların çeşitlenmesi teknik ilerleme ile sürekli değişmeye başladı. Eski yollar ile yeni yolların kesişmesinin yanında farklı ve zamanına göre konvansiyonel olmayan yeni yol biçimleri geliştirildi ve uygulandı. Teknolojik etkinin zaman ve planlama üzerinde oluşturduğu pozitif etki, etkileşim düzeyini artırdı ve eski dünyanın yenedünyaya entegre olması sürecini kolaylaştırdı. Ancak yerleşik ve göçebe toplumlar, Orta Asya ve dünyanın geri kalanı ve İpek Yolu ticareti ile deniz yolu ticareti arasındaki ilişkiler İpek Yolu'nun iktisadi ve politik gerilemesinde ortaya çıkan uzun dönemli faktörler olmuştur (Barisitz 2017:203).

Sanayi Devrimi, birçok değişikliği beraberinde getirdi. Bu değişim batıda hızlı bir şekilde gerçekleşirken, Asya'da ise gerileme süreci yaşandı. Teknik ilerleme açısından geri kalan Asya artık bir merkez etki gücünden daha çok tali bir mekanik içinde yer almaktaydı. Batının dünya ticaretinde elde ettiği yoğunluk aslında hızlı bir değişimle birlikte paylaşma problemlerini de beraberinde getirdi. Bu yeni paylaşım süreci pazardan daha fazla pay alma adına hızlı bir değişimin yaşanmasına neden oldu. Bu hızlı değişimin sonucunda olgusal alanın oluşturduğu adapte olma sorunlarını da arttırdı. Ayrıca hızlı değişim rekabeti de arttırıyordu. Bu da birçok oluşumun değişmesine ve rekabette zorlanmalarına neden oldu. Batıda yaşanan yoğun rekabet doğuyu olumsuz etkilemiştir. Fakat 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra özellikle 1970'li yıllardan başlayarak ortaya batı dışında bir toparlanma sürecine girilmiştir. Bu noktada Çin'in 1978

tarihinde gerçekleştirdiği değişimin önemli rolü bulunmaktadır. Bu değişim sektörel üretim, dağıtım, küresel ticaret konusunda kendisini göstermektedir (Alpay 2009:3).

İpek Yolu artık tek yönlü bir ticaret yolundan öte çok yönlü özelliklere sahip çeşitli ticaret yollarını birbirlerine bağlayan bir ticaret güzergâhı olacaktır. Fakat bu özellik bölgenin canlandırılmasını kuvvetlendirici bir etki yapacaktır. Tarihte pasifik ticareti belki son beş yüzyıllık bir geçmişe sahiptir ama yeniden kara yolunun kurgulanmasında önemli aktör olarak ortaya çıkacaktır. Dolayısıyla buradan hareketle eskinin tamamen terk edilip yeninin kurgulanacağı bir düşünce günümüz ticaret ve teknoloji düzeyi ile mümkün gözükmemektedir. Böylelikle, geçmiş ve gelecek ticaret ilişkileri birlikte hareket edecektir.¹⁷ Çin'in 1978 yılında gerçekleştirdiği reform hareketinden sonra geçen 40 yılın sonunda iktisadi düzey, özellikle kara yolu ticaretinin yeniden kurgulanmasına ve süregiden ticaret yapısının yeniden canlanması çabalarını ortaya çıkarmaktadır (<https://data.worldbank.org>).¹⁸ Esasen tarihte gördüğümüz doğudan batıya ticaretin belki tamamıyla üretim perspektifinden olmasa da batıdan doğuya doğru bir akıma döndüğü görülebilecektir. Çin'in yükselişi tamamıyla bir doğu batı akım mekaniği oluşturmayacak, pasifik dünyasındaki yapı sürdürümü çabalarını etkileyecektir (<http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/>).

Asya kıtasının nüfusu dünyanın geri kalan nüfusundan fazla olmaya devam etmektedir. Benzer şekilde Afrika'nın nüfusu da artmaktadır. Oysa Avrupa kıtasında nüfus azalmaktadır. Dolayısıyla Asya hem batıya hem de doğuya doğru ticareti gerçekleştirerek çift taraflı bir etkinin oluşturulmasına olanak sağlayacaktır. Ticaretin 19. Yüzyıla kadar olan ve özellikle Çin Denizi ve Hint Okyanusu arasındaki canlılığı tekrar geri gelmesi muhtemeldir. İpek Yolu pasifikteki deniz yollarının kuvvetlenmesine ve dolayısıyla ticaretin artmasına neden olacaktır. Dünya milli gelirindeki artışın önemli bir kısmı bu bölgelerde olacağından Amerika kıtasının da tekrar bir bütün olarak kuvvetlenmesi (özellikle Güney Amerika) mümkün olabilecektir. Tüm bu gelişmeler dikkate alındığında Pasifikteki doğu ve batı eksenli ticaretin ana eksen olmaktan çıkacağı fakat karayolunun ve Afrika'nın ana yol olarak ön plana çıkması söz konusu olacaktır.

İpek yolu Üzerindeki Ülkelerin Makro Ekonomik Görünümü ve Ticaret Potansiyeli

İpek Yolu'nun canlandırılmasında Çin'in etkin rol almasının yanı sıra uygulanmasını istediği ve bu amaçla önerdiği yeni İpek Yolu rotalarının iki karakteristiği bulunmaktadır. Söz konusu yeni İpek Yolları irdelendiğinde Çin'in sadece kara yolunu ön plana almadığı görülmektedir. Çin'in sahil şehirlerini ve dolayısıyla bunların hinterlandını kapsayacak şekilde Hint Okyanusu'nda bulunan Hindistan ve Doğu Afrika kıyılarını da bir yeni deniz İpek Yolu da önermektedir.



Kaynak: <https://www.cfr.org/backgrounder/building-new-silk-road>

Tablo 6. Dünya ve İpek Yolu Ekonomilerinde Seçilmiş Makro Büyüklükler (1998-2017)

Ülkeler Bölgeler	NÜFUS		GSYH		KGSYH		İHRACAT		İTHALAT	
	ORT ₁ (ΔORT ₁)	ORT (ΔORT)	ORT ₁ (ΔORT ₁)	ORT (ΔORT)	ORT ₁ (ΔORT ₁)	ORT (ΔORT)	ORT ₁ (ΔORT ₁)	ORT (ΔORT)	ORT ₁ (ΔORT ₁)	ORT (ΔORT)
D.Asya ve Pasifik	2,09 (0,82)	2,17 (0,75)	12,20 (4,51)	15,62 (4,4)	5.828 (3,66)	7.143 (3,62)	3,45 ¹⁰ (8,34 ⁹)	4,57 ¹⁹ (5,93 ¹⁷)	3,32 ¹⁰ (7,39 ⁹)	4,28 ¹⁹ (5,45 ¹⁸)
G.Asya	1,45 (1,75)	1,57 (1,55)	1,23 (6,79)	1,82 (6,71)	844 (4,96)	1.133 (5,08)	0,20 ¹⁹ (15,24 ⁹)	0,35 ²⁰ (10,1 ¹⁸)	0,24 ¹⁰ (12,41 ⁹)	0,42 ²⁰ (9,03 ¹⁹)
K. Amerika	0,32 (0,98)	0,34 (0,89)	14,84 (2,9)	16,19 (2,13)	46.250 (1,90)	48.16 (1,23)	1,84 ¹⁰ (4,01 ⁹)	2,17 ¹⁹ (3,1 ¹⁷)	2,39 ¹⁰ (5,91 ⁹)	2,72 ¹⁹ (3,83 ¹⁸)
L. Amerika ve Karayip	0,54 (1,35)	0,58 (1,24)	4,17 (3,11)	4,91 (2,54)	7.674 (1,74)	8.443 (1,28)	0,95 ¹⁰ (4,5 ⁹)	1,10 ²⁰ (3,15 ¹⁸)	0,73 ¹⁰ (5,73 ⁹)	0,98 ²⁰ (4,53 ¹⁹)
O. Avrupa ve Baltık	0,11 (-0,38)	0,11 (-0,32)	1,04 (4,5)	1,22 (3,27)	9.671 (4,90)	11.60 (3,60)	0,41 ¹⁰ (10,679)	0,61 ²⁰ (7,77 ¹⁸)	0,44 ¹⁰ (10,79 ⁹)	0,62 ²⁰ (7,25 ¹⁹)
Avrupa ve O.Asya	0,87 (0,23)	0,88 (0,33)	18,51 (2,96)	20,17 (1,98)	21.322 (2,72)	22.81 (1,65)	6,19 ¹⁰ (6,19 ⁹)	7,55 ²⁰ (4,39 ¹⁸)	5,82 ¹⁰ (6,56 ⁹)	7,08 ²⁰ (4,45 ¹⁹)
O.Doğu ve K.Afrika	0,33 (1,98)	0,37 (2,0)	2,03 (4,46)	2,52 (3,8)	6.054 (2,42)	6.706 (1,77)	0,98 ⁷ (6,73 ⁶)	1,18 ¹⁶ (4,27 ¹⁴)	0,61 ⁸ (11,84 ⁷)	0,87 ¹⁷ (6,59 ¹⁶)
Sahraaltı Afrika	0,72 (2,7)	0,83 (2,73)	0,91 (5,53)	1,21 (4,67)	1.263 (2,75)	1.433 (1,89)	0,28 ¹⁰ (7,31 ⁹)	0,38 ²⁰ (5,01 ¹⁸)	0,22 ¹⁰ (8,98 ⁹)	0,34 ²⁰ (6,44 ¹⁹)
Çin	1,28 (0,66)	1,32 (0,58)	2,96 (10,24)	5,24 (9,2)	2.296 (9,51)	3.916 (8,57)	- (-)	1,60 ¹ (-)	- (-)	1,38 ¹⁶ (-)
Hindistan	1,10 (1,67)	1,18 (1,46)	0,96 (7,27)	1,47 (7,15)	869 (5,51)	1.205 (5,60)	0,16 ¹⁰ (16,74 ⁹)	0,30 ²⁰ (11,19 ¹⁸)	0,18 ¹⁰ (14,1 ⁹)	0,34 ²⁰ (10,05 ¹⁹)
Kazakistan	0,02 (0,3)	0,02 (0,95)	0,09 (9,33)	0,13 (6,55)	5.964 (9,00)	7.929 (5,57)	0,05 ¹⁰ (9,93 ⁹)	0,06 ¹⁹ (4,58 ¹⁷)	0,04 ¹⁰ (7,76 ⁹)	0,04 ¹⁹ (4,16 ¹⁸)
Kırgızistan	0,01 (1,11)	0,01 (1,39)	0,00 (4,43)	0,00 (4,44)	706 (3,29)	833 (3,01)	0,00 ¹⁰ (5,2 ⁹)	0,00 ²⁰ (1,32 ¹⁸)	0,00 ¹⁰ (9,94 ⁹)	0,00 ²⁰ (4,94 ¹⁹)
Rusya	0,15 (-0,37)	0,14 (-0,11)	1,12 (7,09)	1,37 (3,98)	7.721 (7,48)	9.479 (4,02)	0,31 ¹⁰ (8,86 ⁹)	0,39 ²⁰ (5,61 ¹⁸)	0,16 ¹⁰ (17,04 ⁹)	0,26 ²⁰ (9,35 ¹⁹)
Tacikistan	0,01 (1,93)	0,01 (2,09)	0,00 (8,42)	0,01 (7,53)	510 (6,37)	675 (5,33)	0,00 ¹⁰ (6,55 ⁹)	0,00 ¹⁶ (7,15 ¹⁴)	0,00 ¹⁰ (8,18 ⁹)	0,00 ¹⁶ (8,32 ¹⁵)
Türkmenistan	0,00 (1,1)	0,00 (1,41)	0,01 (7,77)	0,02 (8,71)	2.620 (6,59)	4.125 (7,19)	- (-)	0,02 ¹ (-)	- (-)	0,01 ¹ (-)
Türkiye	0,07 (1,42)	0,07 (1,46)	0,58 (4,46)	0,76 (4,79)	8.788 (3,00)	10.60 (3,28)	0,11 ¹⁰ (6,58 ⁹)	0,16 ²⁰ (5,53 ¹⁸)	0,13 ¹⁰ (9,83 ⁹)	0,18 ²⁰ (6,87 ¹⁹)

Selim İnançlı/Barış Ayhan

Özbekistan	0,03 (1,24)	0,03 (1,58)	0,02 (5,82)	0,04 (6,92)	910 (4,53)	1.262 (5,25)	0,00 ¹⁰ (12,47 ⁹)	0,01 ²⁰ (8,13 ¹⁸)	0,00 ¹⁰ (11,75 ⁹)	0,01 ²⁰ (9,23 ¹⁹)
Düşük ve Orta Gelir	5,19 (1,41)	5,56 (1,36)	13,08 (6,04)	18,10 (5,48)	2.509 (4,57)	3.196 (4,06)	4,10 ⁸ (7,1 ⁷)	4,89 ¹⁵ (4,94 ¹³)	3,10 ¹⁰ (8,89 ⁹)	4,36 ¹⁹ (6,08 ¹⁸)
Orta Gelir	4,69 (1,26)	4,98 (1,21)	12,82 (6,07)	17,75 (5,49)	2.722 (4,75)	3.503 (4,24)	4,03 ⁸ (7,14 ⁷)	4,80 ¹⁵ (4,93 ¹³)	3,02 ¹⁰ (8,99 ⁹)	4,23 ¹⁹ (6,05 ¹⁸)
Üst Orta Gelir	2,31 (0,82)	2,40 (0,79)	9,95 (6,07)	13,73 (5,4)	4.303 (5,20)	5.658 (4,57)	-	4,20 ¹ (-)	-	3,78 ¹ (-)
Yüksek Gelir	1,13 (0,7)	1,18 (0,67)	40,81 (2,67)	44,35 (1,93)	35.919 (1,96)	37,64 3 (1,26)	10,05 ¹⁰ (6,07 ⁹)	12,49 ²⁰ (4,35 ¹⁸)	10,06 ¹⁰ (6,41 ⁹)	12,27 ²⁰ (4,42 ¹⁹)
Arap Dünyası	0,30 (2,22)	0,34 (2,24)	1,52 (4,54)	1,93 (3,96)	5.046 (2,27)	5.608 (1,68)	0,81 ⁷ (7,23 ⁶)	1,00 ¹⁶ (4,42 ¹⁴)	0,49 ⁷ (15,6 ⁶)	0,75 ¹⁶ (8,13 ¹⁵)
AB	0,49 (0,3)	0,50 (0,27)	15,50 (2,54)	16,52 (1,64)	31.482 (2,23)	33,03 8 (1,36)	5,12 ¹⁰ (6,2 ⁹)	6,25 ²⁰ (4,45 ¹⁸)	5,01 ¹⁰ (6,32 ⁹)	6,00 ²⁰ (4,36 ¹⁹)
OECD	1,18 (0,71)	1,22 (0,68)	40,18 (2,61)	43,50 (1,9)	33.986 (1,89)	35,49 4 (1,21)	8,93 ¹⁰ (5,75 ⁹)	10,94 ²⁰ (4,2 ¹⁸)	9,28 ¹⁰ (6,16 ⁹)	11,13 ²⁰ (4,22 ¹⁹)
Dünya	6,32 (1,28)	6,73 (1,24)	53,90 (3,49)	62,45 (2,92)	8.508 (2,19)	9.215 (1,66)	13,98¹⁰ (6,26 ⁹)	17,51²⁰ (4,5 ¹⁸)	13,37¹⁰ (6,85 ⁹)	16,84²⁰ (4,78 ¹⁹)

Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&start=2016&view=chart>
Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH), İhracat ve İthalat verileri Sabit Fiyatlarla ABD\$ (2010) ve 1 Katrilyon \$ şeklindedir. KBGSYH: Kişi Başına GSYH anlamındadır ve ABD\$ şeklindedir. Nüfus verisi milyar kişi şeklindedir. ORT: 1998-2017 yıllarının ortalaması ve ΔORT: 1998-2017 yılları için yıllık değişim oranının ortalaması iken ORT₁: 1998-2007 yıllarının ortalaması, ΔORT₁: 1998-2007 yılları için yıllık değişim oranının ortalaması şeklindedir. ΔORT₁ parantezler içinde verilmektedir. Üstel büyüklükler zaman aralığındaki frekansı göstermektedir.

Bu ikili ticari yol yapısı eski yol ve yeni deniz İpek Yolu şeklinde görülmektedir. Eskiye nazaran İpek Yolu hem çeşitlilik göstermekte hem de coğrafi alan olarak genişlemektedir. Tablo 6'dan 1998 – 2017 yılları arasında Asya ve Pasifik bölgesinde dünyanın diğer bölgelerine göre daha fazla nüfus yoğunluğunun arttığı görülmektedir. Dünya ortalamasına göre daha yüksek nüfus büyümesi gerçekleşirken, yıllık değişim oranlarının ortalaması ise dünya ortalamasından düşüktür. Güney Asya ekonomileri nüfus değişim oranları ortalaması dünya ortalamalarının üzerindedir. Tasnif edilen diğer gruplarda da benzer bir durum bulunmaktadır. Sadece gelir düzeyi orta ve düşük düzeydeki ekonomilerde nüfus artışı ortalaması dünya ortalamasına göre daha fazladır. Bu dönemde Orta Avrupa ve Baltık ekonomileri yatay bir seyir göstermektedir. GSYH ve KGSYH büyüklükleri açısından Asya'nın bir toparlanma sürecine girdiği görülmektedir. Fakat batı dünyası hâlâ daha yüksek GSYH büyüklüklerine sahiptir ve böylece doğudan batıya doğru bir ticaret akımının genel karakteristiği kurulmaktadır. Asya dünyasının nüfusu dünya nüfusunun yaklaşık 1/3 düzeyindedir ve bu ekonomilerde ihracat ithalattan daha fazladır. Çin, Rusya ve Kazakistan ihracatı ithalatından büyüktür. Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan ithalatı kadar ihracat yapmaktadır. Türkmenistan'ın ihracatı ithalatından fazla olmakla birlikte birbirine çok yakındır. Hindistan ve Türkiye, ihracatından fazla ithalat gerçekleştirmektedir. Düşük ve orta gelir gruplarında ihracat ithalattan küçüktür fakat orta ila üst gelir gruplarında ihracat ithalattan büyüktür. Arap Dünyası ve AB, dış ticaret fazlası verirken OECD ülkeleri dış ticaret açığı vermektedir. Dünyanın ticaretine bakıldığında ihracatın ithalattan büyük olduğu görülmektedir.

Tablo 7. İpek Yolu Ülkelerinin Harcama ve Üretim Verileri (1998-2017)

Ülkeler	GSYH (ΔORT)	Tüketim (ΔORT)	Ülkeler	GSYH (ΔORT)	Tüketim (ΔORT)	Ülkeler	GSYH (ΔORT)	Tüketim (ΔORT)
Çin	5,24 (9,2)	2,62 ²⁰ (8,93 ¹⁹)	Kırgızistan	0,00 (4,44)	0,00 ²⁰ (4,53 ¹⁹)	Türkmenistan	0,02 (8,71)	0,00 ¹ (-)
Hindistan	1,47 (7,15)	0,99 ²⁰ (6,67 ¹⁹)	Rusya	1,37 (3,98)	0,91 ²⁰ (4,41 ¹⁹)	Türkiye	0,76 (4,79)	0,58 ²⁰ (4,46 ¹⁹)
Kazakistan	0,13 (6,55)	0,07 ¹⁹ (7,43 ¹⁸)	Tacikistan	0,01 (7,53)	0,00 ¹⁶ (5,17 ¹⁵)	Özbekistan	0,04 (6,92)	0,03 ²⁰ (5,49 ¹⁹)
Dünya							62,45 (2,92)	45,8¹⁹ (2,74 ¹⁸)

Kaynak: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.CON.TOTL.KD?end=2017&start=2016&view=chart>. Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH) ve Tüketim verileri Sabit Fiyatlarla ABD\$ (2010) ve 1 Katrilyon \$ şeklindedir. ORT: 1998-2017 yıllarının ortalaması ve ΔORT: 1998-2017 yılları için yıllık değişim oranının ortalamasıdır. Üstel büyüklükler zaman aralığındaki frekansı göstermektedir.

Tablo 7, İpek Yolu üzerindeki ekonomilerin üretim ve tüketim büyüklüklerini vermektedir. Sözkonusu ekonomiler, genel olarak ürettiğinden daha az tüketmektedir. Bu açıdan bakıldığında Çin, üretiminin ancak yarısını tüketmektedir. Bu oran, Hindistan için %67, Rusya için %66 ve Türkiye için %76 düzeyindedir.

2050 yılında dünya ekonomisinin görünümü şeklinde gerçekleştirilen bir projeksiyonda dünyada gelirin iki kat artacağı tahmin edilmektedir. Gelişen 7¹⁹ ekonominin 2016 yılına göre 2050 yılında milli gelir içindeki payının %35'den %50'ye çıkacağı öngörülmektedir. Gelişmiş (G7) ülkelerin milli gelirden elde ettiği payı %20'ye düşeceği, 2050 yılında güneydoğu Asya ve diğer Asya ekonomilerin elde ettikleri gelirin artması beklenmektedir. 2050 yılında Çin ve Hindistan'ın milli gelir açısından ilk iki sırayı alacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca 2050 yılında AB-27 milli gelir payı %10 oranında düşerek Hindistan'dan daha az olacağı öngörülmektedir. Gelişen ekonomiler yaklaşık 35 yıllık dönemde ortalama %3,5 oranında büyüyeceği, gelişmiş ekonomilerin ise yıllık ortalama %1,8 oranında büyüyeceği beklenmektedir. (PwC, 2016: 1-14). Güney Doğu Asya, Hindistan ile birlikte ele alındığında Asya kıtasının genel olarak makroekonomik büyüklükler açısından gelişme sürecini hızlandırdığı görülmektedir.

Sonuç

İpek Yolu, tarihte iktisadi, sosyal, kültürel, teknolojik vb. açısından mihenk taşı olmuştur. Doğudan batıya doğru gelişip ve Çin ile başlayıp Avrupa'ya kadar ulaşmıştır. Ticaretin oluşmasındaki en önemli etken ticarete konu olan malların farklı özellikler taşıması idi. Doğu teknolojik girdisi yüksek olan malları ihraç ediyordu. İpek Yolu üzerinde çeşitli malların satılması aslında birçok ticaret yolunun birleşmesi ile mümkün olmuştu. Bu yollar genişledi ve ticaret İpek Yolu üzerindeki birçok bölgeyi kapsadı. Çin, bu ticaretin merkezindeydi ve coğrafi keşiflerin yapılmasında da yine merkezdeydi. Batının elde ettiği söz konusu lüks mallar özellikle ipek ile bağdaştırıldı ve

ticaretin adı bu şekilde verildi. Bu ticaret öyle bir özellik kazandı ki doğunun mucizeleri batıda dolaşmaya başladı. Batıdan doğuya ticarete temsilci rolü ile gönderilen araçlar, doğu ile bilgi aktarımında önemli rol oynadılar.

Bölgelerin sahip oldukları üstünlükler zaman içerisinde azalmaya başladı ve Doğu, sahip olduğu ticaret fazlasını ve teknolojik düzeyini zaman içerisinde batıya kaptırdı. Bunun sebeplerinden biri coğrafi keşifler ve sözkonusu keşifler nedeniyle değişen ticaret yollarıdır. Diğerleri ise Kondratiev dalgaları şeklinde literatürde yer alan doğal bir gelişim sürecindeki üstünlüğü kaybetme – kazanma şeklindeki teorik açıklamadır. Bu açıklamalarda bölgesel üstünlüğün süreksizliği ortaya atılmaktadır. Doğu ile batı arasındaki gelir farkının ikinci bin yıl içinde tedricen batıya doğru döndüğü görülmektedir.

İpek Yolu'nun Sanayi Devrimi başlangıcı dönemlerinde tamamen ortadan kalkması, teknolojik etkinin büyüklüğünü göstermektedir. Bu dönemlerde Asya toplumları genel bir gerileme devresindedir. Fakat iki büyük dünya savaşının oluşması ve pasifik gücünün ortaya çıkması Avrupa'nın gücü elinde bulunduran tekli yapısının kırılmasına ve dünya genelinin ticaret dengeleri içerisinde yer almasına neden olmuştur. Günümüzde ise doğu, ticaret dengesini ve dolayısıyla teknolojik girdi düzeyini tekrar kendi lehine çevirmeye başlamıştır.

Asya Pasifik Bölgesi ve Orta Asya üzerinden hareket edecek olan yeni küresel ticaret mekanı, yaklaşık beş asır süren ticaret mekanıyı tekrar canlandırmaya başlamıştır. Hint ve Pasifik Okyanusu'nun doğu bölgeleri sahip oldukları potansiyeli harekete geçirerek dünya tarihinde tekrar ticari, sosyal, kültürel ağırlık kazanmaya başlayacaktır. İpek Yolu'nun salt kullanımı Pasifik Okyanusu'nun ve Atlantik Okyanusu'nun tamamını yadsıyan bir mekaniğe doğru dünya ticaretini itecektir ki bu husus esasen İpek Yolu'nun da etkisini azaltıcı bir yapının oluşmasına neden olacaktır.

İpek Yolu'nun gerilemesinde ve sona ermesinde nasıl ki Sanayi Devrimi'nin ve Atlantik ticaretinin etkisi yüksektir. Benzer mekanik Pasifik ve Hint Okyanusu ticaretinin kurgulanması ile batı dünyasını etkileyecektir. Bu değişmelerin doğal sonuçlar olduğu şeklindeki literatür dünya iktisat tarihinde görülen değişmeler üzerinden bakıldığında anlam kazanmaktadır. Fakat zamanı konusunda kesin bir süreç ifade edilmesi zordur. Asya ve Pasifik dünyası dünyanın diğer bölgelerine göre nüfus, GSYH ve KGSYH büyüklükleri açısından Asya'nın hızlı bir gelişme sürecine girdiğini göstermektedir. Bölgenin büyük ekonomilerine sahip Çin ve Rusya'nın ihracatı ithalatından büyüktür. Gelir grupları açısından ihracat ithalattan fazladır. Bölgenin çoğu ülkelerinde de benzer sonuçlarla karşılaşmaktadır. Bölge üzerindeki ülkelerin dinamik ekonomik yapıları ve hızlı ekonomik büyüme sürecine girmeleri ticaretin çeşitlendirilmesi ve artırılması açısından İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasında önemli rol oynayacaktır.

Açıklamalar

¹ “...Çin’den ünlü Çin seramikleri (zarif desenli kar beyazı vazolar, kâseler, bardaklar ve tabaklar) karavanlarla taşınmıştır. En ince ve yansıtıcı porselen yapımının sırrına Çinliler sahipti. Bu nedenle Avrupa pazarlarında çok pahalıydılar. Bronz süs eşyaları ve bronzdan yapılmış diğer ürünler, süslü bronz aynalar, şemsiyeler, çok bilinen Çin cilasından ürünler, ilaçlar ve parfümler yine oldukça rağbet görüyordu. Çin teknik dehasının en çok göze çarpan buluşlarından bir tanesi olan Çin kâğıdı oldukça beğeniliyordu. Altın, deri ve diğer ürünler ihraç ediliyordu. Tüccarlar, ayrıca, çay, pirinç, yünlülük ve keten mefruşat, mercan, amber ve asbest taşıyordu. Tüccarların çuvalları, fildişi, gergedan boynuzu, kaplumbağa kabuğu, baharat, seramik ve demir malzemeler, sır ve tarçın, zencefil, bronz silahlar ve aynalar ile doluydu...” (<https://www.advantour.com/silkroad/goods.htm>)

²Sanayi Devrimi ile ilgili kesin bir tarih verilememektedir. More, bununla ilgili olarak, “... Sanayi Devrimi’nin başlangıç tarihini belirlemek daha zordur... 1750 – 1850 dönemini, yazar[More], sadece sihirli bir dönüm noktaları olarak düşünmemekte tam olarak tersini de düşünmektedir. Oldukça geniş bir dönemi seçmek belirgin tarihleri dönüm noktaları olarak belirlemenin önüne geçer...”

³Yine, daha farklı bir perspektiften, Frank (2010:305), “...Avrupa bizzat Asya’nın yanısıra Amerika ve Afrika üzerinden güç toplarken Asya’daki ekonomi ve yönetimlerinin onsekizinci yüzyılda zayıfladıkları ve yollarının sonunda Rhoades Murphey’nin (1977) grafiğinde yer aldığı üzere, 1815 yılı dolaylarında keşiştiği şeklinde olacaktır...” şeklinde bir belirleme ile batıdaki teknolojik gelişmenin küresel değişim üzerindeki belirgin etkisini ifade etmektedir.

⁴ Kore ve Japon Hattı; 10.090 km, Kuzey Çin Hattı, 8.600 km ve Batı Çin Hattı 8.950 km uzunluğundadır.

⁵ Asya’nın dünya ticaretinde elde ettiği büyüme ve Asya limalarındaki yoğunluğun artmasının yanı sıra hava yolunun ekonomik olmaması nedeniyle demiryolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Güney hattı kuzey hatlarına göre 7 bin km daha kısa olması ile Çin’den AB ülkelerine süren 45-62 günlük taşıma süresinin 15 güne ineceği ifade edilmektedir. Yine, 2034 yılında beklenen kapasite 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük olacağı beklenmektedir. Hattın gelişmesi ile birlikte Türkiye lojistikte cazibe merkezi olacaktır. (<https://t24.com.tr/haber/demir-ipek-yolu-acildi-londra-pek-in-arasi-33-gun-kisaldi.478425>)

⁶ Bahis konusu kara yolunun Bering Boğazı üzerinden gerçekleştirilebileceği düşünülmektedir. Fakat kara yolunun haricinde küresel ısınma olgusundan hareketle düşünülen bir deniz yolu olasılığı daha vardır. Eğer bu olasılıklar gerçekleşebilirse, dünyadaki deniz yolu ticareti ile kara yolu ticareti arasında yeni denge(ler)nin oluşacağı öngörülebilir.

⁷ Yazarlar, çalışmalarında Çin’in iktisadi olarak büyürken Birleşik Devletler ile rekabete girdiğini ve Çin’in Afrikadaki doğrudan yatırımlarının Birleşik Devletler’in doğrudan yatırımlarını dışladığını ifade etmektedir. Öyle anlaşılıyor ki Çin İpek Yolu’nun Afrika ile karşılıklı bir üretim ilişkisi kurarak, geliştirmek istemektedir.

⁸ İpek Yolu güzergâhında Asya, Ortadoğu ve Anadolu tarihte en görkemli medeniyetlerin geliştiği bir bölgedir. Dünya tarihi büyük oranda bu bölgeye dayanarak şekillenmişti. Bu şekillenmede tarihi yolların büyük önemi vardı. (Atasoy 2010:2).

⁹ İpek Yolu’nda kullanılan güzergâhlar İpek Yolu’nun tarihi boyunca değişimler göstermiştir. Güzergâhlar genel olarak Uzak Kuzey Rotası (Moğol Stepleri Rotası), Kuzey Rotası, Orta Rota ve Güney Rotası şeklindedir (Barisitz 2017:214-215).

¹⁰ Orta Asya kavramı, 19.yüzyılın ortalarında Alman coğrafyacı Alexander von Humboldt tarafından belirgin bir bölge olarak tanımlanmıştır. Ondokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru bir diğer coğrafyacı olan Ferdinand Von Richthofen, Orta Asya’yı okyanuslara doğru su drenajından yoksun geniş bir kıta içi bölge olarak tanımlamaktadır. Coğrafya ölçekli tanımlamaların yanı sıra birçok politik – kültürel tanımlamalar bulunmaktadır. Günümüzde Orta Asya denilince Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan anlaşılmaktadır. Yine, daha geniş bir tanımla zikredilen bu beş ülkeye Çin’in bölgesi dâhil edilmektedir. Bu geniş tanımlama ile birlikte 19.yüzyılın sonundan itibaren bölgenin Türkistan olarak adlandırıldığı görülmektedir. Benzer şekilde daha da geniş bir tanımlama bölgeye Sibiryaya, Afganistan, Kuzey Pakistan, Kuzeydoğu İran, Tataristan, Başkurdistan, Rusya’nın sınırları içerisinde bulunan Kuzey Kafkasya ve Kalmukya, Transkafkasya Cumhuriyetleri, Tibet, Çinghay, Moğolistan, Çin İç Moğolistan’ı ve Mançurya bölgelerini eklemektedir (Barisitz, 2017:2-3;9-10; Millward 2013:20). Yine, UNCTAD (2009:ix) Orta Asya tanımından daha hızlıca bir tanımla, İpek Yolu şeklinde bir tanım vererek, Orta Asya’yı Batı Çin Bölgelerini çeviren Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan ülkeleri şeklinde sınırlandırarak tanımlamaktadır.

¹¹ İpek Yolu'nun tanımlanması ile ilgili olarak en belirgin vurgu "... Avrupa, Orta Asya, Hindistan ve Çin arasında antikiteden erken modern çağa kadar süren ticari, kültürel ve teknolojik etkileşim sağlayan kıtalararası ve bölgesel ticaret rotaları ağı..." (Barisitz 2017:10-11) şeklindedir. Yine Orta Asya tanımlamasında olduğu gibi İpek Yolu tanımlamasında da farklılıklar bulunmaktadır.

¹³ "... Çin (Han), Kuşan, Pers ve Roma İmparatorlukları'nın ürünleri ve pazarları, İpek Yolu'nu yaratmış olabilirlerdi ama gerçekleştirilen ticaret ve kültürel alış veriş bahis konusu bu imparatorlukların yıkılmasına kadar olgunluğa ve ihtişama ulaşamayabilirdi. Üçüncü yüzyılın ilk evrelerinde bu imparatorluklar, güçten düştüler. Göçebe unsular, Han ve Roma İmparatorlukları üzerinden baskı oluşturdu. Ayrıca Romalılar kuzeyde ormanlarda yaşayan kabileler ile uğraşmak zorundaydı. Üçüncü yüzyılın başlarında sivil savaşlar ile zayıflayan Han Çin'i göçebelere istilaya uğradı ve böylece Çin'in demografik karakteristiği haylice değişti. Bir yüzyıldan daha uzun bir süre, Romalılar Germen kabilelerini kuzeye ve Persler ile Sasanileri de doğuya sürdü. Fakat tüm bunlar Romalıları zayıflattı. Germen kabileleri Akdeniz'e ulaştı ve yerel nüfus ile karıştı ki Çin'de de göçebe toplumlari da Çinliler ile karıştı..."

¹⁴ Bu düşünce aslında kısmi dönemler için anlam taşıyabiliyordu. Örneğin Marco Polo ve İbn-i Battuta Çin'in zenginliği övmektedir ama daha sonra bu zenginliğin azaldığı görülmektedir. (Findlay vd. 2007:101).

¹⁵ Frank, Yeniden Doğu adlı eserinde "Kitabın ana tezi yaygın şüphe ve yadsımaya karşın 1500'lü yıllardan itibaren dünya çapında bir işbölümü ve çoklu ticarete sahip küresel bir ekonominin var olduğu yönündedir. (s.77)" şeklinde bir tez ile ticaretin bütüncül olduğunu ve bir kopukluğun olmadığını ifade etmektedir. Gerçi, ilkçağlarda bu şekilde bir önermenin varlığını ancak bilinen dünya perspektifinden yapma imkânı vardır ki esasen 16. Yüzyıl öncesinde de bilinen dünyanın genişleyeceğini tahmin etmeyi yaygın bir kanı olarak ortaya atmak düşük bir olasılık değerine sahip olacaktır.

¹⁶ Bu sekiz bölge; "... üç alt bölgeye ayrılır: (1) Champagne fuarları ve sanayi bölgesi Flanders ile birlikte ticari alanlardan oluşan ve Cenova ile Venedik'i kapsayan Avrupa alt sistemi; (2) Bağdat ve Basra Körfezi ile Kahire ve Kızıldeniz'den geçerek ulaşılan Ortadoğu'daki merkez bölge ve Moğol Asya'sının doğu-batı güzergahları; (3) Hindistan'ın merkezde yer aldığı Hint Okyanusu-Doğu Asya alt sistemi, Güneydoğu Asya ve Çin..." (s.81).

¹⁷ Bu husus resmi bir görüş olarak da sunulmaktadır. Örneğin, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD 2009:xi), İpek Yolu'nun geleceğinin geçmişinde oldu gibi "parlak ve müreffeh" olabileceğine işaret ediyor.

¹⁸ Çin, 1978 yılındaki milli gelirini cari ABD \$ olarak 81 kata, 2010 sabit fiyatlarıyla yine ABD \$ olarak 35 katına çıkarmıştır.

¹⁹ Bu ekonomiler; Almanya, Birleşik Devletler, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya ve Kanada şeklindedir. Gelişen ekonomiler ise Brezilya, Çin, Endonezya, Hindistan, Meksika, Rusya ve Türkiye şeklindedir.

Kaynakça

Alpay, Yalın (2009). "Çin Afrika'da Ne Yapıyor?". *Stratejik Araştırmalar Dergisi*. 14:3-18

Atasoy, Fahri (2010). "Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu". *Bir Kültür Kori-doru Olarak İpek Yolu Sempozyumu*. Antalya

Bahadır, Tural (2017). "ABD'nin Asya-Pasifik Ekseninde Büyük Stratejisi ve Çin'in Dengelenmesi". *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4.11:614-642

Barisitz, Stephan (2017). *Central Asia and The Silk Road Economic Rise and Decline Over Several Millenia*. Cham:Springer

-
- Brown, Peter. (2014). *The Silk Road in Late Antiquity. Reconfiguring The Silk Road New Research on East-West Exchange in Antiquity*. Ed. Victor H. Mair ve Jane Hickman
- Brynjolfsson, Erik ve Andrew McAfee (2015). *The Second Machine Age Akıllı Teknolojiler Devrinde Çalışma, İlerleme ve Ferah*. Çev. XXX YYY. İstanbul: Türk Hava Yolları Yayınları
- Çapan, Fatma ve Baran Güvenç (2017). “Kavimler Göçü ve Batı Roma İmparatorluğu’nun Çöküşü”. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum*. 6.18: 629-640
- Çotur, Özlem Koçtaş ve F.Onur Uysal (2015). “Building Blocks of Iron Silk Road and Suggestions for Turkey”. *XIII. International Logistics and Supply Chain Congress*.
- Donou-Adansou, Ficawoyi ve Sokchea Lim (2018). “On The Importance of Chinese Investment in Africa”. *Review of Development Finance*. 8:63-73
- Eğilmez, Savaş (2002). “Hun-Alan Mücadelesi ve Yeni Bir Çağın Başlangıcı”. *Sosyal Bilimler Dergisi*. 2.28-29:191-199
- Erol, Burak Gani (2013). “Coğrafi Keşifler ve Memlûkler ile Portekizliler Arasındaki Mücadeleler”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 6.24:109-122
- Findlay, Rolan ve Kevin H. O’Rourke (2007). *Power and Plenty Trade War and The World Economy in The Second Millennium*. Princeton: Princeton University Press
- Frank, Andre Gunder (2010). *Yeniden Doğu: Asya Çağında Küresel Ekonomi*. Çev. Kâmil Kurtul. Ankara: İmge Yayınları
- Guan, Kwa Chong (2016). *The Maritime Silk Road History of An Idea*. Nalanda – Sriwijaya Centre, Working Paper Series No.23
- Haksöz, Çağrı vd. (2012). *Managing Supply Chains on The Silk Road Strategy Performance and Risk*. Boca Raton: CRC Press Taylor & Francis Group
- Hanilçe, Murat (2010). “Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak”. *Tarih Okulu*. 7:47-70
- Kurşun, Arzu ve Cemil Rakıcı (2016). “Sosyal Refah Devletinin Tarihi Süreci ve Günümüz Bazı Refah Devletlerinin Değerlendirilmesi”. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*. 2.2: 135-156
- Kuzmina, Elena Efimovna (2008). *The Prehistory of The Silk Road*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press
- Liu, Xinri (2010). *The Silk Road in World History*. New York: Oxford University Press
- Maddison, Angus (2006). *The World Economy*. OECD

Miksic, John Norman (2013). *Singapore and The Silk Road of The Sea 1300 – 1800*. Singapore: National University of Singapore Press

Millward, James A. (2013). *The Silk Road A Very Short Introduction*. New York: Oxford University Press

More, Charles (2014). *Understanding The Industrial Revolution*. New York: Routledge

Özcan, Ufuk (2013). “1492, Coğrafi Keşifler ve Günümüze Yansımaları Küresel İspanyol Hâkimiyetinin Yükselişi ve Çöküşü”. *Tarih ve Uygarlık İstanbul Dergisi*. 3:101-110

Özpay, Gülpınar Akbulut (2018). Bakü Tiflis Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 37:103-111

Price Water House Coopers (2017). *The Long View: How Will The Global Economic Order Change by 2050 – Summary Report*

Üzümcü, Adem ve Sıdıka Akdeniz (2004). “Yeni İpek Yolu TRACECA ve Bakü Tiflis Kars Demiryolu Projesi”. *Avrasya Etütleri*. 45:171-199

Waugh, Daniel C. (2010). “The Silk Roads in History”. *Expedition*. 52.3: 9-22

UNCTAD (2009). *Investment Guide to the Silk Road*

<https://www.advantour.com/silkroad/goods.htm>

www.china.org

<http://www.china.org.cn/english/features/china/203735.htm>

<http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekono-mik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/>

<https://www.cfr.org/backgrounder/building-new-silk-road>

<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&start=2016&view=chart>

<https://data.worldbank.org>

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&start=2016&view=chart>

<https://data.worldbank.org/indicator/NE.CON.TOTL.KD?end=2017&start=2016&view=chart>

<https://www.exchange-rates.org/Rate/USD/CNY/12-31-2016>

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/2017/indexeh.htm>

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexeh.htm>

<https://t24.com.tr/haber/demir-ipek-yolu-acildi-londra-pek-in-arasi-33-gun-ki-saldi,478425>