

## YENİ UMUTLARIN IŞIĞINDA TARİHİ İPEK YOLU COĞRAFYASI

### Ancient Silk Road Geography in the Light of New Hopes

Taşkın DENİZ<sup>1</sup>

#### Özet

Çin' den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adı, bu yollar üzerinde ticareti yapılan en önemli ve kıymetli mal olan ipekten dolayı "İpek Yolu" olarak adlandırılmıştır.

İpek Yolu üzerinde yer alan yerleşim yerleri zaman içinde giderek önem kazanmış, yeni yerleşim alanları ortaya çıkmış ve bu yolların üzerinde han, hamam, liman, köprü gibi önemli tarihi yapılar ve mekânlar inşa edilmiştir. Böylece İpek Yolu başta ekonomik ilişkiler sebebi ile ortaya çıkmasına karşın zaman içerisinde ülkeler ve toplumlar arasında siyasi ve sosyo-kültürel münasebetlerin de kurulmasına yol açmıştır. Ancak bu ticari ve kültürel yol Coğrafi Keşiflerin başlaması ile önemini yitirmiştir.

Yapılan araştırmalar sonucu ortaya konan bilgiler göz önüne alındığında, İpek Yolunun tek bir yol olmadığı ve zamanın koşullarına göre yeni açılan hatlar ile gittikçe uzayan bir yol ağı olduğu görülmektedir.

İpek Yolu'nun yeniden hayata geçirilmesini hedefleyen "Yeni İpek Yolu Projesi" ilk kez Çin tarafından gündeme getirildi. Yeni İpek Yolu, Çin'e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere yeni imkânlar ve yeni bir gelecek sağlayacak bir ekonomik işbirliği alanı projesi olarak tanımlanmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** İpek Yolu, Orta Asya, Çin, Rusya, Türkiye

#### Abstract

Starting from China Anatolia and out of your European and the Red Sea through the Mediterranean in general name of trade routes dating back to Africa, because silk is the most important and valuable commodity traded on the roads "Silk Road" has been called.

Located on the Silk Road, settlements have increasingly gained importance over time and new areas have emerged, and inns on these roads, baths, historic buildings and important spaces such as the Harbour Bridge are constructed. Thus, despite the emergence of the Silk Road, mainly because of economic relations it has also led to the establishment of political and socio-cultural relations between the countries and communities over time. However, these commercial and cultural way, has lost its importance with the start of Geographical Discoveries.

When the studies are taken into account the information set forth as a result, there is no single way of the Silk Road and is seen as a growing route network with new lines opened by the time conditions.

Silk Road which aims to be re- implemented the "New Silk Road Project" was first raised by China. New Silk Road, the new opportunities for all countries on the road to be built in China and is described as an economic cooperation project will provide a new future.

**Keywords:** Silk Road, Middle Asia, China, Russia, Turkey

---

<sup>1</sup> Yrd. Doç. Dr., Karabük Üniversitesi, Coğrafya Bölümü., taskindeniz@karabuk.edu.tr

## GİRİŞ

Yollar; insanlar ve mallarla birlikte bilgilerin, fikirlerin, inançların ve değerlerin de hareketine sahne olan önemli mekânsal varlıklardır. Sosyal bilimciler bu özelliğinden dolayı yola farklı bir nazarla bakarlar. Örneğin yollar, jeopolitik için üstünlük ve güç kaynağı, coğrafyacı için ise büyük ölçüde doğal çevre faktörlerinin kontrolü ve etkisi dâhilinde insanlığın mekâna vurduğu güçlü bir damgadır. Kuşkusuz Büyük İpek Yolu, bu güçlü damgaların en başında gelmektedir (Akpınar: <http://www.erdalakpinar.com/ipekyolu.pdf>). Yolların entegrasyonu ile şekillenen ulaştırma da, ticaret faaliyetinin temel unsurlarındandır. Şayet ulaştırma imkânları gelişmişse ticarî faaliyetler de buna paralel olarak artırılabilir. İpek Yolu da tarih boyunca bu fonksiyonu icra etmiş ve uluslararası ticaretin geliştirilmesinde önemli rol oynamıştır (Ekinci, 2014, s. 8).

İnsanlık ve ekonomi tarihinin en eski yapılarından biri ve belki de en önemlisi, ilk kıtalararası ticaret yolu olan İpek Yolu'dur. Çin' den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adı, bu yollar üzerinde ticareti yapılan en önemli ve kıymetli mal olan ipekten dolayı "İpek Yolu" olarak adlandırılmıştır. Bu isimlendirme ilk kez M.Ö. 138 yılında ünlü Çinli seyyah Çjan Syan'ın yolculuğundan sonra meydana gelmiş olan kervan yolunun adı olarak tarihe geçmiştir. Daha sonraları bu ifade gerek iletişim sistemlerini gerekse de Asya - Akdeniz ve Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkileri anlatan yeni bir anlam kazanmıştır. Günümüz literatürüne kazandıran ise 19. Yüzyılda Alman coğrafyacı Ferdinand Freiherr von Richthofen olmuştur (Yereli, 2014, s. 301).

İpek sadece ticareti yapılan bir mal değil aynı zamanda bir değişim aracı olarak para yerine de kullanılan önemli bir iktisadi değerdir. Doğuda Çin'den batıda Avrupa'ya, güneyde Afrika'nın kuzeyine kadar uzanan İpek Yolu başlangıçta iktisadi zorunluluktan yani insanların ihtiyaçlarını karşılama çabalarından ortaya çıkmış ancak zaman içerisinde iktisadi münasebet de beraberinde diğer sosyo-kültürel ilişkilerin kendiliğinden kurulmasına ve gelişmesine yol açmıştır (İsayev ve Özdemir, 2011, s. 112).

Dünya ticareti açısından taşıdığı sebep ile hem bölgedeki milletlerin hem de Çin ve Türk devletlerinin egemen olmak istediği İpek Yolu, Coğrafi Keşiflerin başlamasına kadar geçen sürede altın dönemi yaşamıştır. Ancak bu ticari ve kültürel yol, Coğrafi Keşiflerin ardından uluslararası ticaretin Atlas Okyanusu limanlarına kayması ile önemini yitirmiştir.

## AMAÇ VE YÖNTEM

Son dönemde İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik yapılan çalışmalar devletler düzeyinde farklı şekillerde olsa da, tarihi yolun tekrar siyasi ve ekonomik fonksiyonlar kazanması açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda söz konusu çalışmanın amacı, İpek Yolu'nun tarihi süreçteki seyrini, önemini ve sınırlarını ortaya koyarak ilgili devletlerin alabilecekleri önlemlere yönelik öneriler sunarak konu ile ilgili farkındalık yaratmaktır.

Araştırmanın amacını gerçekleştirmek adına öncelikle birincil ve ikincil kaynakların taranması ile literatür kısmı oluşturulmuş ardından elde edilen bilgilerin doğruluğu ve geçerliliğinin tespit için ulusal ve uluslararası bazda görsel ve işitsel yayımlar incelenmiştir. Elde edilen bilgiler eş zamanlı değerlendirilerek araştırmanın amacı doğrultusunda düzenlenmiş, bu esnada coğrafi bilgi sistemleri (CBS) tekniği ile tarihi İpek Yolu hattına ilişkin son veriler göz önüne alınarak haritalar çizilmiştir. Akabinde elde edilen tüm sonuçlar; dağılışı, bağlantı ve neden-sonuç gibi coğrafya ilmi temel düşünce ilkeleri doğrultusunda değerlendirilerek İpek Yolu'nun mevcut durumu, gelişimine yönelik alınabilecek önlemler ve ilgili devletlerin bu konuda neler yapabileceği üzerine öneriler sunulmuştur.

## İpek Yolu Coğrafyasının Tarihi Seyri

İpek Yolu, en doğudan en batıya ipek ticaretini ifade eden basit bir yol değil kurumsallaşmış bir ticaret kültürünün de genel adıdır. İpek Yolu'nun önemli kısmı Türklerin yaşadığı coğrafyada uzanmaktadır. Bu sebeple Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde ve Türk kültürünün temel unsurlarında İpek Yolu'nun ayrı bir önemi olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, bir taraftan Türk yurtlarını birbirine bağlarken aynı zamanda ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, zenginleşmelerine sebep olmuş, birlik ve beraberliklerini sağlamış, medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır (Hansen, 2004, s. 19-21 ; Budagov, 1998, s. 65). Türkler, bu yollar üzerinde kurdukları tarihi şehirlerde (Turfan, Urumçi, Baş Kurgan, Yarkent, Kaşgar, Aksu, Hotan, Karaşar, Kuça, Semerkand, Bişkek, Taşkent, Buhara, Merv, Trabzon, Erzurum, Malatya, Hatay gibi) hem pazar yerlerini işleterek ticaretle uğraşmışlar hem de ticareti yapılan kıymetli madenleri işlemişlerdir. Türkler, İpek Yolu vasıtasıyla ipek ve demirin yanı sıra özel ve genel tüketim mallarının, çok ihtiyaç duyulan renkli ve has madenlerin, saldırı silahlarının, zırhlı takımların, kürk, deri ve deri ürünlerinin, süs ve kullanım eşyalarının da ticaretini gerçekleştirmişlerdir. İpek Yolu üzerinde 1000 yıldan fazla hâkimiyet kuran Türk devletleri, bu hâkimiyetleri boyunca sadece doğu-batı ticaret yollarının denetimini ve güvenliğini sağlamakla kalmamışlar ayrıca bu ticaretten önemli gelir

elde etmişlerdir (Yereli, 2014, s. 302). Türklerin “*Kâinatta iki büyük yol vardır. Biri gökyüzünde Saman Yolu, diğeri Dünya’da İpek Yolu’dur.*” sözü, İpek Yolu’nun önemini ve büyüklüğünü açıklamaktadır.

Yapılan araştırmalar göz önüne alındığında, İpek Yolunun tek bir yol olmadığı ve zamanın koşullarına göre yeni açılan güzergâhlar ile gittikçe uzayan bir yol ağı olduğu görülmektedir. Bu yol ağı genel itibari ile 2 ana koldan ve çok sayıda tali kollardan oluşan bir güzergâha sahiptir (Ek 1).

### **Kuzey Yolu Olarak Bilinen İlk Güzergâh**

Çin’de Henan eyaletine bağlı Luoyang şehriden başlar ve batıya doğru sırası ile Shanxi (Şensi), Ningxia Hui ve Gansu (Kansu) eyaletlerine bağlı Xian (Şian) - Lanzhou - Jinchang - Wuwei - Zhangye - Jiayuguan şehirlerini aşarak Taklamakan Çölü’nün doğusunda Gansu eyaletine bağlı Dunhuang şehrine ulaşır. Luoyang şehriden başlayan kuzey yolu, Hubei ve Hunan eyaletlerinden geçerek Güney Çin Denizi’nde Hong Kong’a bağlı Guangzhou Limanı’nda güney / deniz yolu ile birleşir.

İpek Yolu, Dunhuang şehrinde Taklamakan Çölü’nü ortada bırakarak kuzeyden (Altay Dağları’nın güney ve Tanrı Dağları’nın kuzey-güney etekleri üzerinden) ve güneyden (Karakurum ve Karanlık Dağları’nın kuzey etekleri üzerinden) aşacak şekilde 3 ana kola ayrılır.

### **Ana Kollardan İlki Yani Kuzey Kolu**

Dunhuang şehriden başlar, Altay Dağları’nın güneyinde Tanrı Dağları’nın doğu ucunun kuzey etekleri boyunca Sincan Uygur Özerk Cumhuriyeti (Anxi, Hami (Kumul, Qomül), Piçan, Turpan (Turfan, ateş ülkesi, rüzgâr deposu), Urumçi (Urumçi), Manas, Shihezi, Kuytun, Usu, Ebinur Gölü’nün güneyi, Sayram Gölü’nün güneyi, Gulca (Kulja)), Kazakistan (Panfilov, İli Nehri, Esik (Ecik), Almatı, Otrar (Yengikent, Tarban, Tutarband)), Kırgızistan (Tokmok, Bişkek, Talas Vadisi, Celal Abad, Oş), Özbekistan (Fergana Vadisi, Andican (Andijon), Kokand (Qogon), Çirçik Vadisi, Taşkent, Semerkand)’dan geçerek güneye yönelir ve Buhara’ya ulaşır.

### **Orta Kol**

Dunhuang şehriden başlar, Altay Dağları’nın güneyinde Tanrı Dağları’nın doğu ucunun kuzey etekleri boyunca Sincan Uygur Özerk Cumhuriyeti (Anxi, Hami Piçan, Turpan, şehirleri üzerinden geçerek Urumçi’de güneye yönelir, Bosten Gölü’nün kuzeyinden ilerler ve sırası ile Tiemen Geçidi, Bayingöl, Korla (Kurla), Kuqa (Kucha, Kocha, Kuchar), Toksu, Aksu, Atuş ve Kızılsu şehirleri üzerinden Taklamakan Çölü’nün batısında Karakurum Dağları’nın kuzey eteğinde kurulu Kaşgarlı Mahmud’un doğum yeri Kaşgar (Qashqar)’a ulaşır.

### **Ana Kollardan Diğeri Yani Güney Kolu**

Dunhuang şehriden başlar, Karanlık Dağları’nın kuzey eteklerinde Sincan Özerk Cumhuriyeti’ne bağlı Çerçen Nehri boyunca Qilizhen, Aksai, Lenghuzhen, Qazixiang, Çakılık (Chagilig), Ruokeyaxiang, Keriya (Yutian), Damagouxiang, Çira (Qira), Hotan (Khotan), Kağılık (Kargılık), Poskam şehirlerini geçtikten sonra Karakurum Dağları’nın kuzey eteğinde bulunan çöl şehri Yarkent (Shache) şehri üzerinden kuzeye yönelerek Yengisar’a ve oradan da Shule’yi geçerek Taklamakan Çölü’nün batısında Karakurum Dağları’nın kuzey eteğinde kurulu Kaşgar’a ulaşır.

Böylece kuzey yolunu oluşturan üç ana koldan ilki Buhara şehrinde bulur, diğer ikisi Taklamakan Çölü’nü kuzey ve güney yönlerinde aşarak bu çölün batısında Kaşgar şehrinde birleşir ve bu noktada tekrar iki ana kola ayrılarak batıya doğru devam eder.

### **Ana Kollardan İlki Yani Kuzey Kolu**

Kaşgar şehriden başlar, Tanrı Dağları’nın güney eteklerini geçerek Kırgızistan (Oş, Batken) ve Özbekistan (Fergana Vadisi, Andican, Kokand, Semerkand, Şehrisebz (Timur’un doğum yeri, Yeşil şehir), Buhara, Urgenç ve Nukus)’ı aşarak Amu Derya Nehri’nin kuzey etekleri boyunca Özbekistan’ın güney ve batısını geçer, Turan Ovası’ndan Üst Yurt Platosu’nu aşar, Hazar Gölü’nün kuzeyinde Hazar Çukurluğu içerisinde Ural Nehri ve Volga Nehri vadilerini geçerek Kazakistan topraklarına (Beyneu, Atırau (Atyrau)) girer, oradan Rusya’nın Astrahan şehrinde geçerek Kuzey Kafkasya’ya yönelir, Stavropol ve Krasnodor eyaletlerini geçer, Novorossiysk üzerinden Azak Denizi, Kırım ve Karadeniz’in kuzey kıyılarına ulaşır. Buradan da İstanbul ve Çanakkale boğazlarını geçerek İtalya’da önce güneyde Napoli (Naples) şehri Pozzouli (Puteoli) Limanı’na ve ardından kuzeyde Roma şehri Ostia Limanı’na gelen mallar, bu limana bağlanan ticaret tolları ile Avrupa’nın içlerine aktarılmaktaydı.

### **Ana Kollardan Diğeri Yani Güney Kolu**

Kaşgar şehriden başlar, Pamir Platosu üzerinde Taxkorgan şehrinde geçtikten sonra batıya yönelir, Tacikistan’ın güneyinde Hindikuş Dağları’nın kuzey etekleri boyunca Afganistan’ı Çin’e bağlayan Vahan (Wakhan) Vadisi (kuzeyde

Tacikistan, güneyde Pakistan, batıda Afganistan ve doğuda Çin arasında yer almaktadır. Yaklaşık 350 km uzunluğa sahiptir) üzerinden ilerler, önce güneyde Pakistan'ın kuzeydoğusunda yer alan Peşaver (Peshawar) şehrine ardından Hayber Geçidi'ni takiben batıda Afganistan'ın başkenti Kabil'e geçer. Bu ülkede sırası ile Kabil'in batısındaki Wardak eyaleti - kuzeybatısındaki Bamyan (Bamian) eyaleti ve Murgab Nehri'nin Afganistan uzantısı vadisini takiben Gor (Ghor) ve Badghis eyaletleri üzerinden Türkmenistan'a ulaşır. Burada Murgab Nehri boyunca ilerler, Murgab üzerinden Karakurum Çölü'nün doğusunda Merv (Mary) şehrine ulaşır. Merv şehrinde kuzeye doğru ilerleyen yol Türkmenistan'a bağlı Bayramaly ve Türmenabad şehirleri üzerinden Özbekistan'ın Buhara şehrinde kuzey yolu ile birleşir.

Merv şehrinde batıya (İran'a) ilerleyen yol ise sırası ile Saragt, Meşhed (Mashhad), Nişabur (Neyshabur), Sabzewar, Şahrud (Shahrud), Simnan (Semnan) ve Rey'i geçtikten sonra Tahran'a ulaşır ve burada 3 kola ayrılır. İlki kuzeye doğru ilerleyerek Kerec (Karaj), Kazvin (Qazvin), Zencan (Zanjan), Miyane, Tebriz ve Merend (Marand) üzerinden batıda Van ilinden Doğu Anadolu bölgesine yani Anadolu'ya - kuzeybatıda Nahcivan'a (Ordubad, Culfa, Nahcivan, Şerur ve Sederek hattı boyunca) ve kuzeydoğuda Bakü'ye (Azerbaycan'a); ikincisi Tahran'dan batıya doğru ilerleyerek İran Platosu üzerinde Save (Saveh), Hamedan, Kirmanşah (Kermanshah) şehirlerini geçer, Irak sınırında Mandali şehri üzerinden Bağdat'a ulaşır, Fırat Vadisi'ni aşır Ar Ramadi üzerinden Palmira antik şehri ve Şam (Damascus) üzerinden Suriye Çölü'nün kuzeybatı ucu Levant sahasına (Trablus); üçüncüsü ise Tahran - Kum (Qom) - Arak (Erak) - Hürremabad (Khorramabad) - Şuş aracılığı ile Irak'ın Basra Körfezi kıyısında yer alan Basra şehrine uzanır. Buradan Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı, Umman Körfezi üzerinden Umman Denizi'ne ulaşır ve burada güney / deniz yolu ile birleşir.

Anadolu'ya ulaşan yol Erzurum'dan başlar sırası ile Erzincan ve Gümüşhane üzerinden Trabzon'a (Karadeniz kıyısına); Erzincan üzerinden Sivas, Tokat, Amasya, Sinop, Kastamonu, Karabük (Safranbolu), Bolu, Ankara, Eskişehir, Bilecik, Bursa, Sakarya, Kocaeli, İstanbul ve Edirne illeri üzerinden Balkanlara; Sivas üzerinden Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Isparta'dan Antalya (Alanya)'ya (Akdeniz kıyısına); Isparta üzerinden Burdur, Denizli ve Aydın (Milet) üzerinden İzmir (Efes)'e (Ege kıyısına) ulaşır. Buradan Yunanistan (Atina) ve Mısır (İskenderiye) limanlarına ve oradan da Güney Avrupa (İtalya) limanlarına ulaşmaktadır.

Günümüzde doğuda Şam ile batıda Akdeniz kıyı çizgisi arasında kalan sahayı (Lübnan-Filistin topraklarını) ifade eden Levant; Lazkiye ve Tartus Limanları nedeni ile Akdeniz ticaret gemilerinin İtalya'ya gidişte kullandıkları daimi bir hattır. Literatürde belirtildiği üzere Kuzey İpek Yolu Kervanı İran'dan hurma, safran ve antep fıstığı; Somali'den tütsü, aloin (od ağacı) ve mür (sarı sakız); Hindistan'dan sandal ağacı; Mısır'dan cam şişeler ve dünyanın diğer bölgelerinden başka pahalı ve değerli malları Çin'e getirmiştir (Aksoy, 2014, s. 22).

### **Güney Yolu / Deniz Yolu Olarak Bilinen Güzergâh**

Bu güzergâh batı ve doğu olmak üzere iki kola ayrılmaktadır (Ek 2).

#### **Batı Kolu**

Akdeniz (İtalya'nın Roma ve Napoli) limanlarından başlar, doğuya yönelir, Mısır İskenderiye Limanı'ndan sonra Süveyş Kanalı'nı geçerek Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ni geçer, Umman Denizi'nde Basra Körfezi'nden gelen kol (kuzey yolu) ile birleşir, güneyde Somali Mogadişu Limanı'na uğrar, oradan Pakistan Karaçi Limanı ve sonra Narmada Nehri'nin Hint Okyanusu'na döküldüğü Kanbay Körfezi'ndeki Hindistan'ın liman kenti Bharuch (Barygaza, Bargosa) şehrine ulaşır. Buradan kuzeye doğru karayolu şeklinde devam ederek Vadodara, Ujain, Jhansi (Cansi), Agra, Yeni Delhi, Sonipat, Panipat, Karnal, Patiala, Ludhiana ve Jamu (Jammu) üzerinden İndus Nehri Vadisi'ni aşır Hindikuş Dağları'nda Pamir Platosu'nda Vahan (Wakhan) Vadisi'nde kuzey yolu ile birleşir.

#### **Doğu Kolu**

Güney Çin Denizi'nde Hong Kong'a bağlı Guangzhou Limanı'ndan başlar, Tayland (Bangkok) - Brunei - Malakka Boğazı - Myanmar (Burma, Birmanya) - Hindistan'ın Kalküta (Kolkata, Kalikut, Kojikad) limanlarına uğrar, Bengal Körfezi'ni geçerek Sri Lanka'nın kuzeyine ve oradan da Hindistan'ın Bombay (Mumbai) limanlarına ulaşır. Daha sonra kuzeye doğru yönelerek Narmada Nehri'nin Hint Okyanusu'na döküldüğü Kanbay Körfezi'ndeki Hindistan'ın liman kenti Bharuch şehrine ulaşarak batı kolu ile birleşir (Mehbalıyev, 2000, s. 5).

Günümüzde İpek Yolu denildiğinde Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerinin bir arada düşünülmesi gerektiği aşikârdır. Üç eski kıtanın toplam nüfusu yaklaşık 5 milyar kişidir. Böylesine büyük bir pazarda bütünleşmenin tam anlamıyla sağlanamamış olması gerçekten üzücüdür. Bunun altında yatan tarihi ve sosyolojik nedenlerin yanında belki de en önemli neden siyasidir. Milletlerin birbirleriyle olan tarihi anlaşmazlıkları üç kitada ekonomik refahı etkileyen en önemli tehdittir. Ticaretin önündeki engeller toplumların kaynaşmasını engellemekte ve kendini tecrit eden bölgesel ekonomik pazarları ortaya çıkmaktadır (Yereli, 2014, s. 304). Tam anlamı ile yeniden canlandırılacak tarihi İpek Yolu'nun en önemli ülkeleri 1.4 milyar nüfusu ile Çin, 1.3 milyar nüfusu ile Hindistan, 143 milyon nüfusu ile Rusya, Orta Asya Türk Devletleri, İran, Türkiye ve Avrupa ülkeleri olacaktır. Ancak bölge kaynaklarının tüketimine bakıldığında Avrupa Bloğu ile Uzak Doğu

ülkelerinin ön planda olduğu buna karşın başta Afrika ülkeleri olmak üzere pek çok Arap ülkesi ile Orta Asya ülkelerinin ise çok az pay alabildiği görülmektedir.

### Yeni İpek Yolu Projesi ve Yeni Umutlar

Yeni İpek Yolu projesi, son dönemde Çin'in gündeminde öncelikli bir konu olarak yer almaktadır. İpek Yolu'nun yeniden hayata geçirilmesi konusunu ilk olarak Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan Astana'da yaptığı bir konuşmada dile getirdi. Xi'den birkaç hafta sonra da Başbakan Li Keqiang, Endonezya'da verdiği bir demeçte "Deniz İpek Yolu'nun gerekliliğine değinerek, İpek Yolu Projesi'nin Çin'in bölge nüfuzunu artırmaya yönelik bir hamle olduğu yönündeki yorumlara karşın ülkesinin bölgede nüfuz geliştirme veya bölge ülkelerinin içişlerine karışma gibi bir niyeti olmadığını, projenin ekonomik getirileri nedeniyle ortaya atıldığını" ifade etmiştir. Mayıs 2014'ün başında ise Çin devlet haber ajansı Xinhua'nın yayınladığı bir haber dosyası ve harita ile projenin ana hatları belirlilik kazandı. Xinhua'nın haritasına göre Kara İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye geldikten sonra Avrupa'ya devam ediyor; Rotterdam'a kadar gidip güneye iniyor ve Venedik'te son buluyor. Deniz İpek Yolu ise Güney Çin Denizi'nden inip Kalküta'ya uğradıktan sonra Hint Okyanusu'nu kat ediyor, Kenya'ya uğrayıp Kızıl Deniz ve Akdeniz'i geçerek Venedik'te Kara İpek Yolu ile birleşiyor. Xinhua'nın haberinde Yeni İpek Yolu "Çin'e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere yeni imkânlar ve yeni bir gelecek sağlayacak bir ekonomik işbirliği alanı projesi" olarak tanımlanıyor (Atlı, 2014, s. 76).

Çin ile Avrupa arasındaki ticaret halen deniz yolu ağırlıklı olarak yapılıyor. Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak kara ve demir yollarının geliştirilmesi ise maliyetlerin düşürülmesi ve sürelerin kısalması anlamına geleceğinden önemli avantajlar sağlayacaktır. Çin'in Chongqing kentinden başlayarak Almanya'nın Duisburg kentinde sona eren ve Nisan 2014'te düzenli seferlere başlayan "Yuxinou Demiryolu Hattı" bu bağlamda ilk adımı teşkil ediyor. 11.000 km'lik yolu 21 günde kat eden konteynır trenleri ile bu hat üzerinden bir konteynırın taşınmasının maliyeti 5000 - 8000 \$ arasında değişmektedir. Bu maliyet deniz taşımacılığına göre daha pahalı ancak Çin'den Avrupa'ya bir konteynır gemisinin ulaşmasının 40 günü bulduğu ve gemilerin Malakka Boğazı ve Aden Körfezi gibi riskli bölgelerden geçtiği ve dolayısıyla maliyete yüksek sigorta primlerinin eklendiği düşünülduğünde Yuxinou Demiryolu Hattı rasyonel bir alternatif olmaktadır (Atlı, 2014, s. 76; Özdaşlı, 2014, <http://www.21yyte.org/tr/arastirma/cin-halk-cumhuriyeti/2014/11/18/7863/cinin-golge-politikasi-uluslararası-sistemde-paralel-yapılar-ve-yeni-ipek-yolu-ekonomik-kusagi>).

Çin'in İpek Yolu anlayışı sadece taşımacılık hattı ile sınırlı değildir. Çin, İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve ortak yatırımların artırılmasıyla bu yolun bir ekonomik kuşak haline getirilmesini öngörmektedir. Aynı zamanda kendisini merkeze aldığı bu yeni ekonomik atağı ile Avrupa pazarına daha hızlı bir şekilde ulaşmayı hedeflemektedir. Kara ve deniz ayağı olan projenin küresel krizin etkisi ile talep daralması yaşayan Çin ekonomisine de güç kazandırması beklenmektedir. Çin'in kendisini merkezine oturttuğu bu tablonun içerisine ülkenin dev pazarı ve yüksek performanslı üretim gücüyle birlikte Avrupa'nın sermayesi ve teknolojisi, Orta Asya'nın ise enerji kaynakları giriyor; dolayısıyla ilgili tüm taraflar için fayda sağlayabilecek bir vizyon ortaya çıkıyor. Jeopolitik açıdan bakıldığında ise Pekin hükümetinin Avrupa ile yakınlaşmanın yanı sıra, Sincan Uygur Özerk Bölgesi ve Orta Asya'ya yönelik güvenlik endişelerinin azaltılması, Ortadoğu'da ve Hint Okyanusu'nda daha etkili bir konuma gelmesi gibi beklentileri olduğunu söylemek mümkündür. Son olarak projenin hayata geçirilmesi ile Hint Okyanusu, Kızıldeniz ve Akdeniz'de Çin'in etkisinin artmasına ABD'nin vereceği tepki de büyük önem taşımaktadır (Atlı, 2014, s. 76; Özdaşlı, 2014, <http://www.21yyte.org/tr/arastirma/cin-halk-cumhuriyeti/2014/11/18/7863/cinin-golge-politikasi-uluslararası-sistemde-paralel-yapılar-ve-yeni-ipek-yolu-ekonomik-kusagi>).

Sonuç itibari ile tarihin en eski ve en uzun karayolu özelliğinde olan ve M.Ö. 2. Yüzyıldan 1500'lü yıllara kadar önemini koruyan İpek Yolu, doğu-batı ve kuzey-güney etkileşiminin (malların, insanların, fikirlerin, kültürlerin, dinlerin, hastalıkların, orduların taşınması) sağlanmasında en büyük rolü oynamıştır. Söz konusu farklılıkları buluşturup bunların tanışmaları ve kaynaşmalarında köprü rolü oynarken, zaman zamanda devletlerarasındaki anlaşmazlıkların, mücadele ve savaşların en önemli sebebi olmuştur (İsayev ve Özdemir, 2011, s. 112). Yüzyıllar boyunca dünya ekonomisinin ana eksenini olarak faaliyet gösteren bu yol, sonraları daha güvenli alternatif hatların ortaya çıkması ve taşımacılıkta verimliliği artıran yeniliklerin gerçekleşmesiyle önemini yitirdi. Günümüzde ise Çin'in öncülük etmeye çalıştığı "Yeni İpek Yolu Projesi" ile Asya ve Avrupa kıtaları arasında sürdürülebilir yeni bir ekonomik hattın (kuşağın) oluşturularak küresel ekonominin Avrasya merkezli canlandırılmasını kapsamaktadır.

### SONUÇ VE ÖNERİLER

İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkeler, uluslararası siyasette ve ekonomide daha aktif bir rol üstlenebilmek için şu hususlara dikkat etmelidir;

- ilkokuldan başlayarak en üst öğretim kurumlarına kadar tüm öğrencilere tarihi İpek Yolu'nun ticari ve kültürel önemi hakkında eğitimler verilmelidir. Bu konuda üniversitelerin ilgili alanları öncü olmalıdır.
- İlgili bakanlıklar, kuruluşlar, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları uyum içerisinde tarihi İpek Yolu güzergâhında kültür turizminin nasıl geliştirilebileceği ve bu durumun ülkeler arası ilişkilere nasıl yön verebileceği konularında stratejiler belirlemeli ve en kısa sürede uygulamaya geçirmelidir.
- Her devlet, ülkesinden geçen tarihi İpek Yolu güzergâhını tam olarak belirlendikten sonra güzergâh üzerindeki ve çevresindeki mevcut yerleşimler ile yeniden yerleşime kazandırılacak alanları birbirine bağlayacak karayolu ve demiryolu ulaşım ağlarına yönelik stratejiler belirlemelidir.
- Ülkelerde tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunan pazar yerlerinin, kapalı çarşıların, hanların, hamamların, çeşmelerin, köprülerin, vb. tarihi ve ticari yapıların aslına uygun olarak yeniden tasarlanması, mevcut olanların onarımı ve turizm açısından yeniden kullanıma sunulması sağlanmalıdır. Böylece ticari yapılar en kısa sürede uluslararası serbest ticarete hazır şekle getirilme ve ekonomik kazanca dönüştürülmelidirler.
- Her ülke, güzergâh üzerindeki ülkeler ile kendisini bağlayacak olan yüksek hızlı tren hatlarının ve oto yolların inşasını en kısa sürede gerçekleştirmelidir. Bu konuda ilgili ülkeler TRACECA (*Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak, böylece İpek Yolu'nu tekrar canlandırmak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridorudur. Üye ülkeler; Kırgızistan, Kazakistan, Türkmenistan, Tacikistan, Özbekistan İran, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Ukrayna Moldova, Romanya, Türkiye ve Bulgaristan*) kapsamında daha etkin görev almalıdır.
- Tarihi İpek Yolu üzerinde; Çin tarafından Uygur Özerk Cumhuriyeti'ne yönelik uygulanan siyasi baskılar, Kırgızistan - Özbekistan siyasi sorunları, Afganistan kaynaklı terör grupları ve faaliyetleri, uyuşturucu kaçakçılığı, ... gibi sebeplerle güven ortamının oluşturulamaması, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının önündeki en önemli engel olarak görülmektedir. Bu nedenle her ülke gerekli iç ve dış güvenlik tedbirlerini almalıdır.
- İpek Yolu'nun canlandırılması ile elde edilecek güven ortamı ve ekonomik gelişmenin devletlere eşit şekilde dağılmasına önem verilmelidir.

#### Kaynakça

- Akpınar, E. (2016). *Eski dünyanın kadim yolu büyük ipek yolu*. 09 Ocak 2016 tarihinde <http://www.erdalokpınar.com/ipekyolu.pdf> adresinden edinilmiştir.
- Aksoy, B. (2014). İpek Yolu Güzergâhı, Türk Yurdu Yayınları, Yayın No: 100, *Türk Ocakları Genel Merkezi İpek Yolu'nda Tür Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (s. 21-29). Ankara.
- Atasoy, F. (2010). Küreselleşme yolunda yeniden ipek yolu. *Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (s. 1-12). Antalya.
- Atlı, A. (2014). Çin ve Yeni İpek Yolu projesi. *Analist Dergisi*, 4, 74-77.
- Beşirli, H. (2011). Kırgızistan'ın Sosyo-Ekonomik ve Sosyo-Kültürel Yapısı. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 15, 313-331.
- Budaqov, B. (1998). Büyük İpek (Kervan) Yolu. *Tarih ve Onun Problemleri Dergisi*, 3, 64-70.
- Demirci, L. (2012). Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın kesişimindeki sorunlu vadi: Fergana. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 11(2), 33-69.
- Ekinci, M. B. (2014). Geçmişten geleceğe ipek yolları ve Türkiye'nin dış ticareti ile etkileşimleri. *Avrasya Etütleri İpek Yolu Özel Sayısı*, 45, 7-42.
- Halidov, İ. (2013). Kırgızistan devrimlerinde son durum. *Akademik Bakış Dergisi*, 38, 1-19.
- Hansen, D. & Kariz, R. (2004). Turfan'ın yeraltı su kaynakları. (Çeviren: Doğa Konukman). *Bilim ve Ütopya Dergisi*, 19-21.
- İsayev, E. & Özdemir, M. (2011). Büyük İpekyolu ve Türk Dünyası. *ZFwt Dergisi*, 3(1), 111-120.
- Kalambekova, B. (1996). Kırgızistan: nereden nereye ve nasıl? *Bilim ve Kültür Dergisi*, 2, 7-10.
- Kulnazarova, A. (2010). *Orta Asya geçiş ekonomilerinde turizm sektörünün mevcut durumu ve gelişme olanakları: Kırgızistan örneği*. (Doktora tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir). [https://tez.yok.gov.tr/Ulusal\\_Tez\\_Merkezi/](https://tez.yok.gov.tr/Ulusal_Tez_Merkezi/) adresinden edinilmiştir.
- Mehbalıyev, M. M. (2000). Tarihi ipek yolu ve onun harita şeması. *İpek Yolu Dergisi*, 2, 5-6.
- Özdaşlı, E. (2014). Çin'in gölge politikası: uluslar arası sistemde paralel yapılar ve yeni İpekyolu ekonomik kuşağı. 11 Ocak 2016 tarihinde <http://www.21yyte.org/tr/arastirma/cin-halk-cumhuriyeti/2014/11/18/7863/cin-in-golge-politikasi-uluslararası-sistemde-paralel-yapilar-ve-yeni-ipek-yolu-ekonomik-kusagi> adresinden edinilmiştir.
- Özgün, T. O. & Uçmaz, M. (2001). Orta Asya'da büyük oyun. *International Conference On Eurasian Economies*, 44-46.
- Somuncuoğlu, A. (2010). Kırgızistan'daki kronik istikrarsızlığın anatomisi: iç ve dış boyutları. *21. Yüzyıl Dergisi*, 23, 23-30.
- Yereli, A. B. (2014). Yeniden canlanan İpek Yolu'nda ekonomik stratejiler. *İpek Yolu'nda Tür Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (s. 301-307). Ankara. Türk Yurdu Yayınları.

Ek 1: İpek Yolu karayolu güzergâhı haritası

# İpek Yolu Karayolu Ulaşım Güzergâhı



Ek 2: İpek Yolu denizyolu güzergâhı haritası

## İpek Yolu Denizyolu Ulaşım Haritası

