

Cilt/Volume 1, Sayı/Issue 1, Ocak/January 2019, ss. 37-46.

Geliş Tarihi–Received Date: 20.12.2018 Kabul Tarihi–Accepted Date: 15.01.2019

ARAŞTIRMA MAKALESİ – RESEARCH ARTICLE

MOĞOLLAR ZAMANINDA TİCARETİN BEŞİĞİ: İPEK YOLU*

MUHAMMED EMİN KOÇAK**

ÖZET

İnsanlar yaratılış icabı, ihtiyaçlarının giderilmesi için birbirleriyle sürekli iletişim ve etkileşim halinde olmuşlardır. Toplumlar, İlkçağlardan itibaren gereksinim duyduğu maddeleri elde etmeye çalışmış ve bunu yaparken de muhtelif yollara başvurmuşlardır. Bu yollardan birisi olan ticaret sayesinde de farklı medeniyetler birbirleriyle buluşup yeni ürünler keşfetmişlerdir. Yaklaşık 2000 yıllık bir geçmişe sahip olan ve Doğu ile Batı arasındaki ticari faaliyetler neticesinde meydana gelen İpek Yolu, zamanın en işlek ticaret güzergâhı olmuştur. İpek Yolu, tek bir yol olmayıp, muhtelif kollara ayrılmıştır. Bu kollar, farklı coğrafyaları içine almaktadır. Dolayısıyla, tarihi süreç içerisinde çeşitli devletler İpek Yolu hâkimiyeti için birbirleriyle mücadele etmişlerdir. Moğollar, İpek Yolu'nun büyük bir kısmını hâkimiyetleri altına almışlardır. Bu süreçte kurulan “Yam sistemi”nin ticari faaliyetlere yardımcı olması amaçlanmıştır. Yeni şehirler kurularak ticaret desteklenmiş ve Moğol şehirleri birer cazibe merkezi haline getirilmiştir. Hanedan üyeleri ve devlet görevlileri tarafından desteklenen tüccar teşkilatı ile Moğol toprakları ticarete elverişli hale getirilmiştir. Bunlara ek olarak, tüccarların mallarına uygulanan sigorta sistemi ve savaş zamanında dahi ticaret kervanlarına zarar verilmemesi Moğolların ticarete verdiği değeri açıkça göstermektedir. Bu çalışmada, XIII. yüzyılın başlarında kurularak dünya tarihini derinden etkileyen Moğol İmparatorluğu zamanındaki İpek Yolu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *İpek Yolu, Ticaret, Orta Asya, Moğollar.*

THE CENTER OF THE TRADE IN THE MONGOLIAN AGE: THE SILK ROAD

ABSTRACT

Humans, due to their creation, have been in constant communication and interaction with each other in order to meet their needs. Societies have tried to obtain the items that they needed and have applied various ways to get them since the early ages. Trade has been one of these ways. Through trade, different civilizations have met each other and discovered new products. The Silk Road, which has nearly 2000 years of history and emerged as a result of commercial activities between East and West, has been well-trodden route of its time. The Silk Road is not a single road. It is divided into several routes. These routes include different geographies. For this reason, many states have fought each other for the dominance of the Silk Road within the historical process. The Mongols dominated a large part of the Silk Road. The jam system, established during the period, was aimed to help commercial activities. New cities were established, trade was supported and Mongolian cities became the centres of attraction. With merchant association system which was supported by dynasty members and government officials, Mongol territories were made suitable for trade. Additionally the insurance system applied to merchants' goods by the Mongols and the fact of not harming the trade caravans even in the time of war indicate how much the Mongols value trade. In this article, the Silk Road in the period of the Mongol Empire, which was founded in the early 13th century and deeply influenced world history, is examined.

* Bu çalışma, Aksaray Üniversitesi tarafından 03-05.05.2018 tarihleri arasında Aksaray'da düzenlenen V. Genç Tarihçiler Öğrenci Çalıştayı'nda sunulan bildiriye dayanarak hazırlanmıştır.

** Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, emin.kocak0@gmail.com.

Keywords: *Silk Road, Trade, Middle Asia, Mongols.*

GİRİŞ

Ticaret, Orta Çağ'da bozkırlı ve yerleşik şehirli halklar için hayati bir öneme sahip olmuştur. Orta Çağ'da, ticaret denildiği zaman akla gelen ilk düşünce İpek Yolu'dur. İpek Yolu, Asya'dan Avrupa'ya, Avrupa'dan Afrika'ya kadar uzanan bir ticaret yoludur. Söz konusu yol, çeşitli güzergâhlara ayrılmaktadır. Sibirya'nın güney kısımlarından geçen kürk yolu en eski güzergâh olup, ana güzergâhı Çin'i, Orta Aya ve İran üzerinden Mezopotamya'ya oradan da Antakya ve Sur limanlarına bağlayan kara yoludur. İpek Yolu'na bu isim Alman coğrafyacısı Ferdinand von Richthofen tarafından, Çin ile Ortadoğu arasında yapılan ticaretin ana maddesini İpek teşkil ettiği için verilmiştir.¹ İpek, tarihi süreç içerisinde, muhtelif milletler tarafından farklı şekilde yorumlanmıştır. Han Hanedanlığı, idaresinde olan askerlere ödeme yaparken ipeği para birimi olarak görmüş², Göktürk Hükümdarı Bilge Kağan (683-734) ise ipeği aldatıcı bir madde olarak ifade etmiştir.³

İpek dokumacılığının gelişmesi ve ipek böceği kozalarının iplik haline getirilmesi Çin'de tarih öncesi zamanlarda başlamıştır. Çin'de ipeğe büyük önem verilmesi, ipek tarıncasının doğmasına neden olmuş ve bu tarıncaya kurbanlar adanacak kadar değerli görülmüştür.⁴ Medeniyetlerin, buluşma ve kaynaşma noktası haline gelen İpek Yolu'nda sadece ipek taşınmamış, dönemin özelliklerine göre binlerce ürün söz konusu yoldan geçmiştir. İpek Yolu, tüm Orta Asya'yı birleştirerek zamanla sosyal, ekonomik, siyasi ve kültürel bir sisteme dönüşmüştür.⁵ Bunun yanında İpek Yolu, sadece bir ticaret yolu olmamış, bu yoldan misyonerler ve diplomatlar da geçmiştir.⁶ İpek Yolu ticaretinin gelişmesine Türkler, Çinliler, İranlılar ve Romalılar büyük katkı sağlamışlardır. İpek Yolu ticaretinin gelişimine katkı sağlayan milletlerden bir tanesi de Moğollardır. Moğollardan önce İpek Yolu'nun büyük bir kısmı tek bir siyasi otoritenin hâkimiyetinde olmadığı için ticari faaliyetler sınırlı bir şekilde ilerlemiştir. Asya, Avrupa ve Orta Doğu'nun siyasal sınırlarını değiştiren Moğollar, kendilerinden önce var olan birikimleri de kullanarak İpek Yolu ticaretinde, daha önce eşi görülmemiş zenginlikte ticari atılımlar yapmışlardır.

1. Moğollar Zamanında Ticari Faaliyetlere Genel Bir Bakış

Moğollar, dünya tarihini etkileyen uluslardan birisidir. Moğol yönetimine giren halkların neredeyse hepsi Moğol hâkimiyetini kabul etmiştir. Bu durum "Pax Mongolorum" (Moğol Barışı) kavramının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Onlar, dinlere hoşgörü, herkese eşitlik, mutlak kaynaştırmacılık ve düzen ilkeleri üzerinde parlak bir uygarlık kurmuşlardır.⁷ Moğollar, Avrasya'nın büyük bir bölümünü birleştirmişler, uzun ve yıkıcı savaşlara rağmen barışı sağlamışlar ve ulaşım yollarına da önem vermişlerdir.

Temuçin'in 1206 yılında "Han" ilan edilip Cengiz Han ismini alması ile Moğollar tek çatı altında toplanmıştır.⁸ Moğol İmparatorluğu'nun kuruluşundan önce Moğolların ticari faaliyet yaptıklarına dair bilgiler sınırlı olmuş olsa da⁹ Cengiz Han'ın (1162-1227), hâkimiyetinin ilk zamanlarından itibaren ticarete ve tüccarlara büyük önem verdiği bilinen bir gerçektir. O, istila ettiği bölgelerin, belirli yerlerine "karakçi" denilen bekçiler yollamıştır. Bunların görevi, yoldan geçen tüccarların güvenliğini sağlamak ve onların sattıkları mallar arasından, Han'a layık olanı alıp, ona götürmektir.¹⁰ Cengiz yasalarına göre, merkezi otoriteyi korumak, istihbarat sağlamak, batıdan doğuya, doğudan batıya doğru yollardan geçen malları ve eşyaları korumak için posta menzilleri (yam) kurulmuştur.¹¹ Moğol kanunlarına baktığımızda seyahat edene kolaylık gösterilmesi emredilmiştir. Seyahat etmekte olan birisine istediği yorulmamış atı vermemek ve geceleme için yer göstermemek suç sayılmıştır.¹²

¹ Richard N. Frye, *The Heritage of Central Asia*, Markus Wiener Publishers, Princeton 1998, s. 153; Louis Ligeti, *Bilinmeyen İç Asya*, çev. Sadrettin Karatay, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1998, s. 58; Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *DİA*, C.XXII, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2000, s. 369.

² Peter Frankopan, *İpek Yolu*, çev. Mengü Gülmen, Pegasus Yayınları, İstanbul 2018, s. 12.

³ Muharrem Ergin, *Orhun Abideleri*, Boğaziçi Yayınları, Ankara 2013, s. 89.

⁴ Hans Wilhelm Haussig, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, çev. Müjdat Kayayerli, Ötüken Yayınları, İstanbul 2001, s. 103.

⁵ Christopher Beckwith, *İpek Yolu İmparatorlukları*, çev. Kürşat Yıldırım, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2011, s. 225.

⁶ Ekrem Kalan, "Orta Çağ'da İpek Yolu'nda Diplomat ve Ajan Olarak Tüccarlar", *Yükselen İpek Yolu*, ed. Fahri Atasoy, C.II, Türk Yurdu Yayınları, Ankara 2016, s. 188-189.

⁷ Jean P. Roux, *Orta Asya Tarih ve Uygarlık*, çev. Lale Arslan, Kabcacı Yayınevi, İstanbul 2006, s. 308.

⁸ Peter B. Golden, *An Introduction to the History of the Turkic Peoples*, Otto Harrassowitz, Wiesbaden 1992, s. 287.

⁹ Boris Vladimirtsov, *Moğolların İçtimai Teşkilatı*, çev. Abdulkadir İnan, TTK, Ankara 1995, s. 44.

¹⁰ Alâeddin Atâ Melik Cüveynî, *Tarih-i Cihan Güşa*, çev. Mürsel Öztürk, TTK, Ankara 2013, s. 116.

¹¹ Cüveynî, *age*, s. 90.

¹² Curt Alinge, *Moğol Kanunları*, çev. Coşkun Üçok, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1967, s. 118.

1245 yılında Papa tarafından, Moğollara gönderilen keşişlerden biri olan Simon de Saint Quentin, Tatarlar adı ile isimlendirdiği Moğollar hakkında, “*Tatar ya da Tatar’ın tabisi yolda birini bulursa, Tatar izin belgesine sahip tüccar olmadıkça, bulanın ya da alanın, böylece ebediyen kölesi olsun.*” demiştir.¹³ Bu satırlardan anlaşılacağı üzere Moğollar, ticaretin ve tüccarların devletleri için önemli olduklarını idrak etmiş ve bu doğrultuda politikalar geliştirmişlerdir.

Câmiü’t-Tevârih’e göre Argun Han (1284-1291), halkın gönül rahatlığı ile imar ve ziraat ile meşgul olması için yarlığ çıkartmıştır.¹⁴ Gâzân Han (1295-1304), Horasan seferinde askerlerinin, halkın ekin ve bağlarına sürü sokmamaları, şehirlerde tahribat yapmamaları için yasa buyurmuş ve Kaltajan denilen nehirde set yapılmasını, çevresindeki köylerin imar edilmesini istemiştir.¹⁵ İlhanlı Hanların almış olduğu bu kararlar, ilk dönemlerde gerçekleşen Moğol tahribatının ve yağmaların izinin silinmesi yönünde atılmış adımlar olarak değerlendirilebilir.

Moğollar devrinde İran’ın Batı dünyası ile etkin bir ticari münasebeti olmuştur. Cenevizliler, İskenderun Limanından çıkarak Sivas, Erzincan ve Erzurum yolu ile Tebriz’e ulaşan kervan yoluna özel önem vermişlerdir. 1276’da Sivas’ta, 1304’de ise Tebriz’de ticaret temsilciliği kurmuşlardır. XIV. yüzyıl başlarında İngiltere bütçesi 4 milyon, Fransa bütçesi 3 milyon frank civarındayken Tebriz ve yöresinin gelirinin bu civarda olduğu hesaplanmaktadır.¹⁶ Moğollar hâkim oldukları topraklarda ticaretin yanı sıra eğitim ve öğretim faaliyetlerini de desteklemişlerdir. Tebriz’de kurulan Reşidiye mahallesinde çeşitli milletlere mensup çok sayıda sanatkâr çalışmış, meşhur Tebriz resim sanatı gelişmiştir. Bu mahallede İlhanlı Devleti’nin çeşitli yerlerinden gelen ve masrafları devletçe karşılanan 6-7 bin öğrenciye araştırma yapması için burs verilmiş ve 400’e yakın bilim adamına çalışma yapma olanağı tanınmıştır. Bu dönemde Tebriz’de yazılan eserlerin, İstanbul ve Trabzon’da Yunancaya çevrildikleri düşünülmektedir.¹⁷

Altın Orda Devleti, topraklarının konumu nedeniyle, İpek Yolu için önemli bir bölge olmuştur. Karadeniz kıyısından, Hazar bozkırları üzerinden doğu ve batıya uzanan ticaret yollarının kesiştiği noktada kurulmuş, Doğu ile Batı arasında köprü vazifesi görmüştür. Başkent Saray, Türkistan, İran, Anadolu, Bizans, Rus Knezlikleri, Ceneviz ve Orta Avrupa’dan gelen tüccarların buluştuğu bir merkez olmuştur. Dolayısıyla Altın Orda Devleti’nin hazinesine en fazla gelir getiren vergi, tüccarlardan alınan tamga vergisi olmuştur.¹⁸

Cengiz Han tarafından izlenen, ticareti ve tüccarı koruma sistemi, onun ardılları tarafından geliştirilerek devam ettirilmiştir. Yeni şehirler kurmak, var olan şehir ve kervansarayları tamir ettirmek, adaletli vergi dağılımı, köprüler ve yollar yapmak hanların ticarete verdiği değeri göstermesi bakımından önemlidir.

2. İmar Faaliyetleri ve Kentleşme

Şehirler, sosyal hayatı bütünü ile yansıtan ekonomik, kültürel ve toplumsal birikimlerin olduğu önemli yerleşim birimleridir. Ticari faaliyetler ile eski zamanlardan itibaren birçok şehir gelişmiş ve muhtelif zenginliklere sahip olmuştur. Mesela Mısır, Bâbil, Petra ve Necran gibi kadim şehirler ticaret sayesinde devrin cazibe merkezleri olmuşlardır.¹⁹ Aynı ölçüde ticari faaliyetlerin azalması ile şehirlerin işlevleri de azalarak gözden düşmüştür. Dolayısıyla ticaret ile şehirleşme arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Moğollar her ne kadar şehirleri yakıp yıksalar da yeni şehirler ve kasabalar kurmaya çalışmış, hâkimiyetleri altına aldıkları şehirlerin gelişmesi için büyük çaba göstermişlerdir. Onlar, yeni şehirler kurarak, Avrasya şehirciliğinin gelişimine de katkıda bulunmuşlardır.²⁰ Altın Orda döneminde Tver Knezliği’nde 8, Moskova Knezliği’nde 12 yeni şehir kurulmuştur.

XIV. yüzyılın ortalarında Altın Orda’nın başkenti Saray²¹, 75 bin nüfusu ve yayıldığı alanla Avrupa’nın en büyük şehirlerinden biri olmuştur.²² Berke Han (1256-1266) tarafından kurulan Saray Berke

¹³ Simon de Saint Quentin, *Bir Keşiş’in Anılarında Tatarlar ve Anadolu (1245-1248)*, haz. Tufan Karasu, Doğu Akdeniz Kültür ve Tarih Araştırmaları Vakfı, Antalya 2006, s. 13.

¹⁴ Reşidüddin Fazlullah, *Câmiü’t Tevârih* (İlhanlılar Kısım), çev. İ. Aka-M. Ersan-A. Khelejeni, TTK, Ankara 2013, s. 152.

¹⁵ Reşidüddin, *age*, s. 203-204.

¹⁶ İsmail Aka, “İpek Yolu Üzerinden İran”, *Makaleler I*, haz. S. Yalçın- Ş. Gedikli, Berikan Kitabevi, Ankara 2005, s. 428.

¹⁷ Aka, *agm*, s. 428.

¹⁸ İlyas Kemalöglü, *Altın Orda ve Rusya*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2015, s. 276.

¹⁹ Cengiz Kallek, “Ticaret”, *DİA*, C. XLI, İstanbul 2012, s. 135.

²⁰ Michal Biran, “Rulers and City Life in Mongol Central Asia (1220-1370)”, *Turko-Mongol Rulers, Cities and City Life*, ed. David Durand-Guédy, C.XXXI, Brill, Leiden 2013, s. 257.

²¹ Ebü Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, çev. A. Sait Aykut, C.I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004, s. 517.

²² Kemalöglü, *age*, s. 271-272.

şehrinde muhtelif esnaf teşkilatları olduğu bilinmektedir. Bu esnafın, demir, silah, bıçak imalatı, çift aletleri, bronz- bakır kaplar yapımı gibi madenî eşya imalatında çalıştığı dericilik, dokumacılık ve çinicilik gibi el sanatlarının Saray Berke şehrinde büyük gelişme gösterdiği düşünülmektedir.²³ 1334 yılında Saray şehrini ziyaret eden İbn Battûta, şehir hakkında şu bilgileri vermiştir: “*Saray şehri koca bir ovaya kuruludur ve çok büyüktür. Dünyanın en güzel şehirlerindedir. Kalabalık nüfusu cadde ve sokakları tıklım tıklım dolduruyor. Çarşıları şirin, yolları geniştir. Tüccarlar; Irakayn, Mısır ve Suriye’den gelen yabancılar, getirdikleri ticaret eşyalarının korunması için surla çevrili özel bir semtte oturuyorlar.*”²⁴

Altın Orda topraklarında 150 kadar şehir bulunduğu ve Özbek Han’ın (1313-1340) Eski Saray şehrinde pek çok bayındırlık ve inşaa faaliyeti yaptığı bilinmektedir.²⁵ Altın Orda topraklarında kurulan Yeni ve Eski Saray şehirleri, döneminin gözde şehirlerinden olmak ile kalmamış, kendisinden sonra Orta Asya’da kurulacak olan şehirlere de model olmuştur. Moğolistan’da yapılan güncel arkeolojik kazılara göre Moğolların, bilinenen çok daha fazla yerleşim yerleri kurdukları düşünülmektedir.²⁶

Kubilay Han (1260-1294), Çin’de yolları tamir ettirmiş, belirli aralıklarla kervansaraylar yaptırmıştır.²⁷ O, taşıma sistemlerini geliştirmiş, yola gölge etmesi için iki yana da söğüt ve çeşitli ağaçlar dikirmiştir.²⁸ Marco Polo, Pekin için “*gün yok ki oraya bin araba yükü ipek girmesin ve bu ipekle çok miktarda sırmalı ve ipekli giysiler dokunmaktadır*” demiştir.²⁹ Kubilay Han, tüccarların rahat bir şekilde ticaret yapabilmeleri için, tüccarları milletlerine göre ayırmış ve her millete ait çeşitli konaklama yerleri yaptırmıştır.³⁰ Kubilay Han, 1266 yılında Pekin yakınlarında bir başkent yapılmasını buyurmuştur. Çinliler kente ilk olarak, Cong-du (merkez başkent) adını vermişlerdir. Daha sonra 1272 yılından sonra Çinliler tarafından Ta-tu (büyük başkent), Türkler tarafından Hanbalık, Moğollar tarafından Daydu adıyla anılmıştır. Kubilay Han, başkentini yerini seçerken doğal savunmasının güçlü olması, toprakların tümü için iletişim, ulaşım ve ticaret kavşağı olmasına dikkat etmiştir. Ayrıca, yapılacak olan başkent su ve yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak adına kanallar yaptırmıştır. Tüm bu imar faaliyetlerine Müslüman mimarlar ve yardımcıları da iştirak etmiştir.³¹

Kubilay’ın başşehrini yapımına 1267 yılında başlanmıştır. Kent dikdörtgen biçimde tasarlanmış, çevresinde 28.600 metrelik dolgu topraktan sur yapılması ve dış surun içinde, iki iç sur bulunması planlanmıştır. Bunların, İmparatorluk şehri ile Kubilay’ın yaşadığı yeri ve sarayları çevreleyerek içine alması öngörülmüştür. Yapılan şehrin, on bir kapısının var olduğu ve caddelerinin çok geniş olduğu belirtilmiştir. Ayrıca gözlem ve bilginler evi tarzında yapıların bulunduğu aktarılmıştır.³² Bu satırlardan anlaşılacağı üzere Moğollar, fethettikleri bölgelerin kültürlerine adapte olmada zorlanmamış, kendilerinden önce var olan birikimi kullanarak muhtelif yapılar vücuda getirmişlerdir.

Gâzân Han ile beraber İlhanlılar, şehirleri tamir etmiş meslek gruplarını düzenlemiş, tarım ve ticaret faaliyetlerin gelişmesi için çeşitli uygulamaları hayata geçirmişlerdir. Bu noktada en önemli husus onların, Çin ile ticari ilişkiler sonucu, İç Asya’nın ticaret yollarının Çinliler tarafından öğrenilmesi ve ticaretin büyük bir ivme kazanarak devam etmesini sağlamalarıdır.³³

İlhanlı Hanları, kanallar açmış ve çeşitli imar faaliyetlerinde bulunmuşlardır. 1278 yılında Bağdat ve çevresinin vergi geliri 50.000 dinar iken, yapılan imar faaliyetleriyle 1336’da 800.000 dinara çıkmıştır.³⁴ İlhanlı Veziri Reşîdüddin (1247-1318) tarafından kurulan Reşîdiye mahallesinde, 30.000 mesken, 30 kervansaray ve 1.500 han ile birlikte birçok ticari müessese kurulmuştur. Sultan Olcaytu (1304-1316) zamanında kurulmasına başlanan Sultaniye şehrinde, 1.500 mesken ve ticaretle ilgili pek çok müessese inşa edilmiştir. Kazvinî (1281-1340?) bu şehir için, “*Kısa bir sürede, yüce cennetin bir örneği olan Irak-ı*

²³ Aleksandr Yakubovskiy, *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. Hasan Eren, Kültür Bakanlığı Yayınları, Milli Eğitim Basım Evi, Ankara 1976, s. 125-126.

²⁴ İbn Battûta, *age*, s. 517-518.

²⁵ Ekrem Kalan, “Moğollar Devrinde İpek Yolu”, *İpek Yolu*, ed. Ahmet Taşağıl, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yayınları, İstanbul 2015, s. 100.

²⁶ Biran, *agm*, s. 258.

²⁷ René Grousset, *Stepler İmparatorluğu*, (Attilâ, Cengiz Han, Timur) çev. Halil İncalcık, haz. E. Tokdemir- M. Dönmez, TTK, Ankara 2015, s. 304.

²⁸ Moris Rossabi, *Kubilay Han*, çev. Özgür Özöl, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 121.

²⁹ Marco Polo, *Marco Polo Seyahatnamesi*, çev. Filiz Dokuman, C. I, Tercüman Gazetesi Yayınları, İstanbul 1979, s. 94.

³⁰ Marco Polo *Seyahatnamesi*, s. 93.

³¹ Rossabi, *age*, s. 129.

³² Rossabi, *age*, s. 129-130.

³³ Ira M. Lapidus, *A History of Islamic Societies*, Cambridge University Press, Cambridge 1988, s. 278.

³⁴ Efe Durmuş, *Siyasi, İktisadi ve Kültürel Açından İlhanlı-Memlük Münasebetleri*, Harran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Şanlıurfa 2005, s. 61.

Acem'in Sultaniye'sinde bir şehir kurdular." demiştir.³⁵ Ayrıca bu dönemde, Sultanabad-i Çemçemail ve Sultan Abad yapıları inşa edilmiştir.³⁶ İlhanlı hükümdarı Gâzân Han'ın emriyle, bütün şehirlerin kapılarında pazarlar, kervansaraylar, hamamlar, atölyeler ve canlı hayvan satmaya müsait pazar yerleri inşa edilmiştir. Gâzân Han, ticaret yollarının ve yolcularının güvenliği için acil önlemler almıştır. Onun döneminde, Tebriz 'den Trabzon'a giden güzergâh, doğu ile batı arasında bir köprü olması hasebiyle iyi gözetlenmiş ve korunmuştur.³⁷ Söz konusu dönemde, Şenb-i Gâzân isimli, eğitim, sağlık, kültür ve ticari amaçları kapsayan yapılar vücuda getirilmiş, Gâzânîyye isimli yeni bir şehrin kurulması düşünülecek, ticari bir merkez yapılması amaçlanmıştır.³⁸ Ayrıca İlhanlı Hanları, ticaret yapmak istediklerini bildiren kimselere, ticarethanelerini kurabilmeleri için para hediye ederek, Moğollar arasında alışverişi desteklemişlerdir.³⁹ Cenevizliler ve Venedikliler bu zaman diliminde, Karadeniz ticaretini kontrol edebilmek ve Moğollar ile ticari ilişkileri geliştirmek için birbirleriyle mücadele etmişlerdir.⁴⁰

Çağatay Hanlığı'nın, hâkimiyeti altında bulunan Semerkant ve Buhara şehirleri İpek Yolu ticareti için önemli güzergâhlardı. Bu şehirlerin önemi, Cengiz Han tarafından idrak edilmiş ve söz konusu şehirler hükümdarlık merkezine bağlanarak, valiler vasıtası ile yönetilmiştir.⁴¹ 1223 yılında Harezmi bir Türk olan Mahmud Yalavaç'a verilen valilik görevi, 1228 kurultayında "Han" seçilen Ögedey (1227-1241) tarafından da tasdik edilmiştir.⁴² Mahmud Yalavaç, Hocent şehrinde oturmuş, Türkistan şehrinin idarecilerini ve vergi tahsil memurlarını buradan idare etmiştir. Bu vazifesinden ötürü hesap verdiği kişiler sadece merkezde bulunan büyük hanlar olmuştur.⁴³ Çağatay Hanlarının tarihi süreç içerisinde İslamlaşması da diğer Müslüman memleketler ile yapılan ticari münasebetlerin artmasını sağlamıştır.⁴⁴

Yollar, insanları birbirine bağlamak ile kalmamış şehirlerin gelişimi için de hayati bir öneme sahip olmuştur. Moğol Hanları yolların güvenliği, bakımı ve imar edilmeleri için büyük çaba göstermişlerdir. Altın Orda Hanları, Rus Knezliklerinden köprülerin tamiri için vergi almıştır.⁴⁵ Yine bazı nehirlerde, ulaşımı sağlamak için köprüler inşa etmişlerdir. Nehir kenarlarında kasabalar kurduklarını, tüccarların ve elçilerin geçişleri için kolaylık sağlamışlardır.

3. Yam Sistemi

Türkler, Bizanslılar, Sâsâniler ve İslâm devletleri tarafından etkin bir şekilde kullanılan posta hizmetlerinin amacı, ulaşım yollarının güvenliğini kontrol altına almak ve ülke içindeki iletişim ağının kesintiye uğramadan devam etmesini sağlamaktır. Söz konusu teşkilat ile haberleşme faaliyetleri ivedilikle sağlanmış, istihbarat faaliyetleri icra edilmiş ve ticaret yolları işlevsel hale getirilmiştir.

Moğol Hanları, ticareti canlandırmak ve yolların güvenliğini sağlamak için posta sistemine (yam) büyük önem vermişlerdir. Moğolların, kuzey Çin'deki Jin Hanedanlığından (1115-1134) etkilenerek, yam sistemini edindikleri düşünülmektedir.⁴⁶ Bu sistemin Moğollarda, ilk olarak Cengiz Han tarafından uygulamaya konulduğu,⁴⁷ Ögeday Han tarafından yeniden organize edildiği bilinmektedir.⁴⁸

Yamlar genellikle 30 ile 50 km mesafe ile 1 günlük arada inşa edilmekte ve bu şekilde şehirleri ve limanları birbirine bağlamaktadır. Yam sistemi ile beraber kervansaraylar ülkenin önemli ticari yapılarını oluşturmuştur.⁴⁹

Kubilay Han zamanında Çin'de, imparatorluk postaları için çeşitli cinslerden taksim edilmiş iki yüz binden fazla at kullanıldığı düşünülmektedir.⁵⁰ Yam sisteminde sürekli olarak her zaman gitmeye hazır

³⁵ Hamdullah Müsteşvî-yi Kazvinî, *Târih-i Güzide*, çev. Mürsel Öztürk, TTK, Ankara 2018, s. 492.

³⁶ Kazvinî, *age*, s. 492.

³⁷ Manana Gabashvili, "İlhanlı Devleti'nin Uluslararası Ticaret Politikası ve Halefi Olan Türk Devletleri", *Türkler*, ed. H.C. Güzel- K. Çiçek- S. Koca, C.VIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 665.

³⁸ Osman G. Özgüdenli, *Turco- Iranica: Ortaçağ Türk İran Tarihi Araştırmaları*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2006, s. 174-176.

³⁹ Bertold Spuler, *Iran Moğolları*, (Siyaset, İdare ve Kültür İlhanlılar Devri, 1220-1350) çev. Cemal Köprülü, TTK, Ankara 1957, s. 469.

⁴⁰ William McNeill, *Avrupa Tarihinin Oluşumu*, çev. Yusuf Kaplan, Külliyyat Yayınları, İstanbul 2008, s. 136.

⁴¹ Mustafa Kafalı, *Çağatay Hanlığı* (1227-1345), Berikan Yayınevi, Ankara 2005, s. 67-68; *Moğolların Gizli Tarihi*, çev. Ahmet Temir, C.I, TTK, Ankara 2016, s. 185.

⁴² Kafalı, *age*, s. 68; Vilhelm Barthold, *Orta Asya Türk Tarihi Hakkında Dersler*, çev. R. Hulüsi Özdem, haz. K.Y. Koprıman-İ. Aka, TTK, Ankara 2017, s. 151.

⁴³ Kafalı, *age*, s. 68.

⁴⁴ Barthold, *age*, s. 171.

⁴⁵ Kemaloğlu, *age*, s. 154.

⁴⁶ Christopher P. Atwood, "Origin of the Jam", *Encyclopedia of Mongolia and the Mongol Empire*, Facts On File, New York 2004, s. 258.

⁴⁷ Rashiduddin Fazlullah, *Jami'u't-tawarikh*, çev. W.M. Thackston, haz. Ş. Tekin- G. A. Tekin, Harvard University, 1998, s. 297; Cüveynî, *age*, s. 90.

⁴⁸ Atwood, *age*, s. 258-259.

⁴⁹ Kalan, *Moğollar Devrinde*, s. 97.

atlılar, yirmi postacı (ulakçı), dinlenmiş atlar, bir koyun sürüsü ve yolda gerekli olabilecek malzeme ve yedek eşya bulunmaktadır. Söz konusu sistem, acil ihtiyaçların dışında geçilmesi yasak olan, zarar verilmemesi ve atlarına el konulmaması gereken bir yapı olmuştur. Ayrıca halkı rahatsız etmemek için ıssız bölgelerde kurulan ara duraklar, erzakları altı öküz tarafından çekilen, beş yüz yük arabasıyla her gün karşılanan bin kişiden oluşan bir askeri kuvvetle korunmuştur.⁵¹ Moğol Hanları Çin’de yol üzerinde 10.000’den fazla barınak yapmışlardır. Hanlar topraklarına gelen yolcuların kayıtlarını tutmuşlardır. ıssız bölgelerde her 25 milde 400 atlık istasyonlar ve buralarda içi konforlu, ipekli yatakların olduğu konuk evleri kurmuşlardır.⁵²

Cüveynî (1226-1253) yam sisteminin kuruluşu hakkında şu bilgileri vermektedir: “Ülke büyüyüp genişlediği zaman düşmanlar, olaylar ve çeşitli hadiseler ilgili haberleri göndermek, ayrıca batıdan doğuya, doğudan batıya doğru yollardan geçen malları ve eşyaları korumak düşüncesi posta menzilleri (yam) kurulmasına sebep oldu”.⁵³ Sistemin işleyişi hakkında da bilgi veren Cüveynî, “Her posta menziline giderleri şu şekilde karşılanır: İnsan, hayvan, su, gıda ve diğer gereçler konusundaki yük ve masraflar tümenler arasında taksim edilir. Her iki tümene bir posta menzili (yam) düşer. Tümenlerin nüfusuna ve sayısına göre gerekli kişileri temin ederler. Bundan maksat elçilerin güzergahını uzatmamak, halkı ve askeri sıkıntıya sokmamaktır” demiştir.⁵⁴

Yam sistemi, tüm Moğol ulusları tarafından etkin bir şekilde kullanılmış ve yeni fethedilen ülkeler bu sisteme adapte edilmiştir. Yam sistemi ile tüm Moğol uluslarının iletişimi sağlanmış, söz konusu sistemin ekonomik, sosyal ve siyasi olarak sağladığı faydalardan azami şekilde yararlanılmıştır.

4. Ortaklık Müessesesi

“Ortak” kelimesinin anlamı Moğol Hanlarının yarlıklarında ve kroniklerinde “*ticaret birliğinin üyesi olan tüccar*” olarak geçmektedir. Artan dış ticaret ve kredili ticaret “ortaklık” kurumunun ortaya çıkışını sağlamıştır.⁵⁵ XIII-XIV. yüzyıl Moğol devletlerinde “ortaklık” tabiri özel bir anlam kazanmış, hanların şahsi ticari üreticileri anlamında da kullanılmıştır. Bunlar çok defa hanların yaptıkları ticarete ortak olmuşlardır.⁵⁶

Moğolların bu sistemi Uygurlardan aldıkları düşünülmektedir. Ortaklık müessesesi bir ticaret şirketi olup, üye olan tüccarlar, devlet hazinesinden düşük faizle kredi almış, özellikle büyük çapta ve uluslararası ticaret ile meşgul olmuştur. Ayrıca bu teşkilat, birçok yükümlülük ve vergiden muaf tutulmuş ve diğer yerli tüccar zümreleri için de ayrıcalıklı bir konuma sahip olmuştur.⁵⁷

İmparatorluğun bu sistemle ticarete açık olması tüccarlara, sanatkârlara büyük güvence vermesi, Avrasya’nın dört bir yanından tüccarları bölgeye çekmiştir. Polo ailesi gibi İtalyan tüccarlar, Moğollar ile oldukça kârlı iş sözleşmeleri yapmışlardır.⁵⁸ Altın Orda tüccarlarının, ortak teşkilatı içerisinde Tebriz’de, seçkin kimselerin elinde emanet olarak bırakılmış para ve sermayelerinin olduğu bilinmektedir. Ortaklık teşkilatına sadece tüccarlar değil hanlar ve vezirler de katılmıştır. Ögeday’ın ortağına birçok kez sermaye verdiği bilinmektedir. Vezir Reşîdüddîn servetinin 250 tümenini, geliri oğullarına kalmak üzere ticarete yatırmıştır. O, Maveraünnehir, Hindistan ve Mısır ticaretine geniş miktarda sermaye yatırmış, Basra Körfezi’nden yapılan deniz ticaretinde aktif rol oynamıştır.⁵⁹

Altın Orda Hanı Uluğ Muhammed (1419-1422), Osmanlı Sultanına ticaret ile alakalı bir mektup göndermiştir. Bu mektupta Uluğ Muhammed, Osmanlı Sultanına eski düzenin yeniden canlandırılması ve “*ortak*” tüccarlara karadan ve denizden gidip gelme imkânının tanınmasını istemiştir.⁶⁰

Ortak tüccarlar Moğollar için yalnızca ticaret bilen kişiler değil, aynı zamanda gerekli çıkarları koruyan, yöneticileri tanıyan ve mali işlerden anlayan bir tür bürokrat görevi üstlenmişlerdir. Ortak tüccarlar bu tür özelliklerinden ötürü, her türlü devlet hizmetinden yararlanmışlardır. Moğollar, Çin’de

⁵⁰ Grousset, *age*, s. 304.

⁵¹ Jean Paul Roux, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, çev. Ayşe Bereket, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2001, s. 268.

⁵² Roux, *Moğol*, s. 458-459.

⁵³ Cüveynî, *age*, s. 90.

⁵⁴ Cüveynî, *age*, s. 91.

⁵⁵ Spuler, *age*, s. 470; Yakubovskiy, *age*, s. 132; Nadir Devlet, “İlhanlılar”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, haz. Hakkı Dursun Yıldız, C.IX, Çağ Yayınları, İstanbul 1992, s. 98; Kalan, *Moğollar Devrinde*, s. 102.

⁵⁶ Yakubovskiy, *age*, s. 132-133.

⁵⁷ Kemalolu, *age*, s. 276.

⁵⁸ Beckwith, *age*, s. 170-171.

⁵⁹ Kalan, *Moğollar Devrinde*, s. 103.

⁶⁰ Yakubovskiy, *age*, s. 133; Kemalolu, *age*, s. 277.

ortak tüccarlara, iltizamla vergi toplama görevi vermiş, Moğol aristokrasisine tahsis edilen malikânelerin vergilerini de toplamıştır. Böylece Moğol soyluları, vergilerini toplayan bu tüccarlara kredi vererek desteklemiştir.⁶¹

Çin’de ortak tüccarlara dair ilk bilgiler 1253 yılındaki kayıtlarda görülmektedir. Kubilay Han devrinde ortak tüccarlara dair denetleyici kurumlar oluşturulmuştur.⁶² Bu dönemde kurulan (1267), “ortak dairesi” ile ortak tüccarlar, devletin denetimi altına girmişlerdir. Söz konusu ortak dairesi, bir yandan ortak tüccarların faaliyetlerini denetim altında tutmuş, diğer taraftan da bazı ticari faaliyetlerin ancak ortak tüccarlar vasıtasıyla yapılmasını sağlamıştır. Daha çok Orta Asyalı Müslüman ve Uygur kökenli tüccarlardan meydana gelen ortak şirketlerinde, tüccarlar hanedandan çok düşük bir faizle kredi almışlar ve bu kredileri yalnızca ticarete kullanmayıp, kendileri de faizle kredi vermişlerdir.⁶³

Gâzân Han İran’da, dini sebepler dolayısıyla kredi şirketlerinin haddinden fazla olan faiz miktarını indirmiş, verdiği emirlerin uygulanmamasından ötürü 1299 yılında faiz almayı yasaklamıştır. O, fiyatlarda düzenlemeler yapmış, tacirlerin defterlerini kontrol ederek haksız kazancı önlemeye çalışmıştır.⁶⁴

5. Ekonomik Denge Politikası

Moğol İmparatorluğu’nun dış ticaretini etkileyen unsurlardan birisi jeopolitik istikrar ve denge politikası olmuştur. Moğol Hanlarının, gümrük ve ticaret vergilerini dengeli bir şekilde uygulamaları ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır. Altın Orda topraklarında uygulanan gümrük vergilerinin oranı %3-5 arasında kalmıştır.

Altın Orda Hanları tüccarların seyahatlerini kolaylaştırmış, savaş zamanında bile kervanlara cepheden giriş hakkı vermişlerdir. Esir alınan tüccarları, hangi milletten olduklarına bakılmaksızın serbest bırakmışlardır. Canıbeg Han’ın (1342-1357) 1347 tarihli yarlığında, Azov’da (Azak), Venedikli tüccarlara ticaret yapma hakkı vermiş, tüccarların gemilerinin denizde kaza yapması durumunda kıyıya gelen malların koruma altına alınması ve sahibine geri verilmesini istemiştir.⁶⁵

Tokta (1291-1313) ve Toktamış (1379-1396) Hanlar yaptıkları reform sayesinde Altın Orda topraklarında para sistemini standart hale getirmişlerdir. İran’da Moğol hâkimiyetinde, ekseriyetle para birimi olarak dinar kullanılmıştır.⁶⁶ Gâzân Han’ın reformları ile ülkedeki bütün farklı paralar toplatılmış, yerine ülkenin her yerinde geçerli olacak tek bir para birimi getirilmiştir. 1294 yılında İran’da da kâğıt para piyasaya sürülmüş ve “çav” adı ile kullanılmıştır.⁶⁷ Gürcistan, uluslararası ticaret yapmak için bu paraları kullanmak zorunda kalmıştır.⁶⁸

Kubilay Han döneminde Çin’de “çav” adı verilen kâğıt para yoğun olarak kullanılmış, İpek Yolu üzerindeki Türk-Moğol devletlerinin ticaret hayatına büyük kolaylık getirerek ticari hayatı canlandırmıştır.⁶⁹ Ticaret, Moğol barışı ve Yuanların denizcilik etkinlikleri sayesinde büyük bir ivme kazanmıştır. Güneydoğu Asya ile yapılan takasların hacmi sürekli artmış ve İran ile Çin arasındaki ilişkiler o güne dek ulaşılmamış bir düzeye çıkmıştır.⁷⁰

SONUÇ

Moğollar dönemi, eski zamanlardan beri gelen ticaret anlayışının doruk noktasına ulaştığı bir dönemdir. Onlar, Avrasya’nın büyük bir bölümü birleştirmiş ve dönemin medeniyet merkezlerini ele geçirmişlerdir. Moğollar, hâkimiyet kurdukları bölgelerin kültürel, sosyal ve siyasal birikimlerini göçebe yaşam tarzı ile sentezlemiş ve Moğol Medeniyeti kavramının ortaya çıkmasını sağlamışlardır. Moğol Medeniyeti kendisinden sonra kurulmuş olan devletlerce benimsenmiş, ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasal

⁶¹ İsenbike Toğan Arıcanlı, “Moğollar Devrinde Çin’de Ticaret ve Ortak Tüccarları”, *Toplum ve Bilim*, 25/26, İstanbul 1984 s. 78-79.

⁶² Elizabeth Endicott- West, “Merchant Associations in Yuan China: The Ortoy”, *Asia Major*, Third Series, 2/2, 1989, s. 133-134.

⁶³ Arıcanlı, agm, s. 84-85.

⁶⁴ Spuler, *age*, s. 471.

⁶⁵ Kemaloğlu, *age*, s. 277.

⁶⁶ Devlet, agm, s. 84.

⁶⁷ Aka, agm, s. 429.

⁶⁸ Kalan, *Moğollar Devrinde*, s. 103-104.

⁶⁹ Roux, *Moğol İmparatorluğu*, s. 396; Kalan, *Moğollar Devrinde*, s. 103-104.

⁷⁰ Roux, *Moğol İmparatorluğu*, s. 396.

anlamda bir model olarak görülmüştür. Onların belki de en büyük başarısı İpek Yolu ticareti vasıtasıyla, Doğu'yu Batı'ya açarak, muhteşem ilim, bilim ve kültür birikiminin Batı'ya aktarılmasına sebep olmalarıdır. Moğolların İpek Yolu ticaretinin büyük bir kısmını ele geçirmesi bazı devletler tarafından hoş karşılanmamıştır. Söz konusu devletler alternatif ticaret yolları aranmış ve ticari faaliyetlerin yoğun olarak sürdüğü Moğol şehirlerine karşı, kendi şehirlerini geliştirme ve cazibe merkezi haline dönüştürmeye çalışmışlardır.

Moğol Hanları, ticaret ortamına zemin hazırlamak ile kalmamış, bizzat ticaret ile uğraşarak Moğollar arasında alışverişin yayılmasına büyük önem vermişlerdir. Hemen hemen ele geçirilen her bölgede şehirler tamir edilmiş, yeni şehirler ve mahalleler kurulmuş, hanlar, pazar yerleri ve muhtelif yapılar inşa edilmiş, bu faaliyetlere bizzat katılan hükümdarlar da olmuştur. Yam sistemi ile tüm Moğol ulusları arasında iletişim sağlanmış, gerekli bilgi aktarımı yapılmış ve yabancı ülkeler ile ticari anlaşmalar imzalanarak tüccarların güvenlikleri devlet tarafından garanti altına alınmıştır. Devlet, savaş zamanı bile ticaret kervanlarına müdahale etmemiş, tartı, ölçü ve fiyat kontrolleriyle ticari huzurun bozulmasını engellemiştir. Bu dönemde var olan ortaklık kurumu, ticari faaliyetlere yeni bir boyut kazandırmış, uluslararası ticaretin gerçekleşmesine zemin hazırlayarak, bizzat Moğol Hanları tarafından desteklenmiş ve himaye edilmiştir. Bu himaye sistemi ile devletin birçok imkânından faydalanan ortak tüccarlar, zaman içerisinde diğer tüccar zümrelerine de kredi vererek ticaretin yaygınlaşmasına katkıda bulunmuşlardır. Tüccarlara tanınan özel haklar ve sigorta garantisi, ticaretin büyük bir hızla artmasına ve karşılıklı güven ortamının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Moğol Hanlarının izlediği ticaret politikaları ve bölgede yaşanan barış ortamı İpek Yolu ticaret hacminin artmasını sağlamıştır. Madalyonun diğer yüzüne baktığımızda, Moğol Hanları arasında gerçekleşen bölge savaşları, taht kavgaları, dış düşmanlar ile mücadele, sınır sorunları İpek Yolu'na ve kervan ticaretine büyük darbe vurmuştur. Ayrıca 1331 yılında Kuzey Çin'de başlayan veba salgını, Moğol Barışı sayesinde tüm Avrasya'ya, Akdeniz vasıtasıyla da tüm Avrupa'ya yayılmış ve ticari faaliyetlerin azalmasına sebep olmuştur.

KAYNAKÇA

- AKA, İsmail, “İpek Yolu Üzerinden İran”, *Makaleler I*, haz. S. Yalçın- Ş. Gedikli, Berikan Kitabevi, Ankara 2005.
- ALINGE, Kurt, *Moğol Kanunları*, çev. Coşkun Üçok, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1967.
- ARICANLI, İ. Toğan, “Moğollar Devrinde Çin'de Ticaret ve Ortak Tüccarları”, *Toplum ve Bilim*, 25/26, İstanbul 1984, s.71-90.
- ATWOOD, P. Christopher, “Origin of the Jam”, *Encyclopedia of Mongolia and the Mongol Empire*, Facts On File, New York 2004, s.258-259.
- BARTHOLD, V. Vilhelm, *Orta Asya Türk Tarihi Hakkında Dersler*, çev. R. Hulüsi Özdem, haz. K.Y. Koprman-İ. Aka, TTK, Ankara 2017.
- BATTÛTA İBN, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, çev. A. Sait Aykut, C.I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004.
- BECKWITH, Christopher, *İpek Yolu İmparatorlukları*, çev. Kürşat Yıldırım, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2011.
- BIRAN, Michal, “Rulers and City Life in Mongol Central Asia (1220-1370)”, *Turko-Mongol Rulers, Cities and City Life*, ed. David Durand-Guédy, C.XXXI, Brill, Leiden 2013, s.257-283.
- BOZKURT, Nebi, “İpek Yolu”, *DİA*, C. XXII, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 2000, s.369-373.
- CÜVEYNÎ, *Alâeddin Atâ Melik, Tarih-i Cihan Güşa*, çev. Mürsel Öztürk, TTK, Ankara 2013.
- DEVLET, NADİR, “İlhanlılar”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, haz. Hakkı Dursun Yıldız, Çağ Yayınları, C.IX, İstanbul 1992, s.65-102.
- DURMUŞ, Efe, “*Siyasi, İktisadi ve Kültürel Açından İlhanlı-Memluk Münasebetleri*”, Harran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Şanlıurfa 2005.
- ENDICOTT, W. Elizabeth, “Merchant Associations in Yuan China: The Ortoy”, *Asia Major*, Third Series, 2/2, 1989, s.127-154.
- ERGİN, Muharrem, *Orhun Abideleri*, Boğaziçi Yayınları, Ankara 2013.
- FAZLULLAH, Rashiduddin, *Jami'u't-tawarikh*, haz. Ş.Tekin- G.Tekin, çev.W.M. Thackston, Harvard University, 1998.
- FAZLULLAH, Reşidüddin, *Câmiu't Tevârih* (İlhanlılar Kısmı), çev. İ. Aka-M. Ersan-A. Khelejani, TTK, Ankara 2013.
- FRANKOPAN, Peter, *İpek Yolu*, çev. Mengü Gülmen, Pegasus Yayınları, İstanbul 2018.
- FRYE, N. Richard, *The Heritage of Central Asia*, Markus Wiener Publishers, Princeton 1998.

- GABASHVILI, Manana, “İlhanlı Devleti'nin Uluslararası Ticaret Politikası ve Halefi Olan Türk Devletleri”, *Türkler*, ed. H.C. Güzel- K. Çiçek- S. Koca, C. VIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s.386-393.
- GOLDEN, B. Peter, *An Introduction to the History of the Turkic Peoples*, Otto Harrasowitz, Wiesbaden 1992.
- GROUSSET, René, *Stepler İmparatorluğu*, (Attilâ, Cengiz Han, Timur) çev. Halil İnalçık, haz. E. Tokdemir- M. Dönmez, TTK, Ankara 2015.
- HAUSSİNG, H. Wilhelm, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, çev. Müjdat Kayayerli, Ötüken Yayınları, İstanbul 2001.
- KAFALI, Mustafa, *Çağatay Hanlığı (1227-1345)*, Berikan Yayınevi, Ankara 2005.
- KALAN, Ekrem, “Moğollar Devrinde İpek Yolu”, *İpek Yolu*, ed. Ahmet Taşağıl, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yayınları, İstanbul 2015, s.93-108.
- KALAN, Ekrem, “Orta Çağ'da İpek Yolu'nda Diplomat ve Ajan Olarak Tüccarlar”, *Yükselen İpek Yolu*, ed. Fahri Atsasooy, C. II, Türk Yurdu Yayınları, Ankara 2016, s.185-190.
- KALLEK, Cengiz, “Ticaret”, *DİA*, C. XLI, İstanbul 2012, s.134-144.
- KAZVİNÎ, Hamdullah, *Târih-i Güzide*, çev. Mürsel Öztürk, TTK, Ankara 2018.
- KEMALOĞLU, İlyas, *Altın Orda ve Rusya*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2015.
- LAPIDUS, M. Ira, *A History of Islamic Societies*, Cambridge University Press, Cambridge 1988.
- LIGETI, Louis, *Bilinmeyen İç Asya*, çev. Sadrettin Karatay, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1998.
- Marco Polo, *Marco Polo Seyahatnamesi*, çev. Filiz Dokuman, C.I, Tercüman Gazetesi Yayınları, İstanbul 1979.
- MCNEILL, William, *Avrupa Tarihinin Oluşumu*, çev. Yusuf Kaplan, Külliyyat Yayınları, İstanbul 2008.
- Moğolların Gizli Tarihi*, çev. Ahmet Temir, C.I, TTK, Ankara 2016.
- ÖZGÜDENLİ G. Osman, *Turco- Iranica: Ortaçağ Türk İnan Tarihi Araştırmaları*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2006.
- QUENTIN D.S. Saint, *Bir Keşiş'in Anılarında Tatarlar ve Anadolu (1245-1248)*, haz. Tufan Karasu, Doğu Akdeniz Kültür ve Tarih Araştırmaları Vakfı, Antalya 2006.
- ROSSABİ, Moris, *Kubilay Han*, çev. Özgür Özol, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.
- ROUX, Jean Paul, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, çev. Ayşe Bereket, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2001.
- ROUX, Jean Paul, *Orta Asya Tarih ve Uygarlık*, çev. Lale Arslan, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2006.
- SPULER, Bertold, *İnan Moğolları*, (Siyaset, İdare ve Kültür İlhanlılar Devri, 1220-1350) çev. Cemal Köprülü, TTK, Ankara 1957.
- VLADİMİRTSOV, Boris, *Moğolların İçtimai Teşkilatı*, çev. Abdulkadir İnan, TTK, Ankara 1995.
- YAKUBOSKIY Aleksandr, *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. Hasan Eren, Kültür Bakanlığı Yayınları, Milli Eğitim Basım Evi, Ankara 1976.

