

TINI-SOS

The International New Issues In SOcial Sciences



Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Eski ve Yeni İpek Yolu'nun Karşılaştırmalı İncelenmesi

Talat Mescioğlu

Bursa Teknik Üniversitesi UTL Anabilim Dalı YL Öğrencisi

talatmesciogl@gmail.com

0000-0003-1380-5716

Umut Saraç

Bursa Teknik Üniversitesi UTL Anabilim Dalı YL Öğrencisi

Umutsarac55@hotmail.com

0000-0001-6977-7481

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 191-216

Makalenin Geliş Tarihi: 15/06/2023

Kabul Tarihi: 30/12/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

Doi Number: <https://zenodo.org/records/10435288>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Eski ve Yeni İpek Yolu’nun Karşılaştırmalı İncelenmesi

Talat Mescioğlu
Umur Saraç

Öz

Tarihi milattan önceye dayanan İpek Yolu, dünyada daha çok Doğu-Batı yönünde ticari ilişkilere aracılık etmiş, kültür ve medeniyet transferine olanak sağlamış önemli bir lojistik unsuru ve ticaret güzergâhıdır. Milattan sonra uygarlıkların birbirleri ile olan olumlu ve olumsuz iletişimleri sebebiyle İpek Yolu daha da önemli hale gelmiştir. 2013 senesinde ise Çin Halk Cumhuriyeti tarafından bu tarihi ticaret yoluna atıfta bulunularak yeni bir İpek Yolu projesi ortaya konulmuştur. Bu proje Bir Kuşak Bir Yol Projesi adıyla ifade edilmiştir. Uluslararası ticaretin daha aktif bir şekilde işleyişi için büyük fırsatlar ortaya çıkaracağı düşüncesiyle, Doğu- Batı ulusları için elzem bir konu olmuştur. Ancak antik İpek Yolu ile günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti tarafından ortaya atılan yeni İpek Yolu projeleri birbirinden bağımsız noktalar teşkil etmektedir. Bu çalışmanın amacı, antik ve yeni İpek Yolu’nun birbirinden ne kadar farklı olduğunu ikisinin birbirinden keskin çizgilerle ayrılmış ticari ilişkiler beslediğini ortaya koymak ve konuyu tartışarak yeni önerilerde bulunmaktır. Çalışma için, nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yapılmış olup veri toplama aracı olarak dokümantasyon kullanılmıştır. Sayısal ekonomik verilere Dünya Bankası’ndan ulaşılmıştır. Bu çalışma sonucunda, antik İpek Yolu ve Kuşak Yol projesinin ortaya çıkış nedenlerinin farklı olduğu sonucuna varılmakla beraber Çin’in projesinin kapsayıcı etkisiyle dünyada ekonominin lider gücü olma yolunda önemli bir başarı kaydettiği gözlemlenmiştir. Ayrıca bu çalışmanın farklı bir bakış açısı oluşturarak literatüre katkı yapması beklenmektedir.

Anahtar kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol, İpek Yolu, Uluslararası Ticaret, Çin, ABD

JEL Kodları: F20, N00

One Belt One Road Project: Comparative Examination of the Old and New Silk Road

Abstract

The Silk Road, which dates back to before Christ, is an important logistics element and trade route that has mediated trade relations mostly in the East-West direction in the world and enabled the transfer of culture and civilization. The Silk Road has become even more important due to the positive and negative communication between civilizations after Christ. In 2013, a new Silk Road project was put forward by the People's Republic of China, referring to this historical trade route. This project



was expressed as the One Belt One Road Project. It has become an essential issue for the Eastern and Western nations, with the idea that it will create great opportunities for the more active functioning of international trade. However, the ancient Silk Road and the new Silk Road projects put forward by the People's Republic of China today constitute independent points. The aim of this study is to examine the ancient Silk Road. and to reveal how different the new Silk Road is from each other, that the two foster sharply separated commercial relations, and to make new suggestions by discussing the subject. For the study, document analysis, one of the qualitative research methods, was performed and documentation was used as a data collection tool. Numerical economic data was obtained from the World Bank. As a result of this study, it is concluded that the reasons for the emergence of the ancient Silk Road and the Belt Road project are different, but it has been observed that China has achieved significant success in becoming the leading economic power in the world with the comprehensive impact of its project. Additionally, this study is expected to contribute to the literature by creating a different perspective.

Keywords: One Belt One Road, Silk Road, International Trade, China, USA

JEL Codes: F20, N00

1. Giriş

Tarihi İpek Yolu 8000 kilometrelik yol uzunluğu ile antik zamanda Çin’den başlayıp Güney ve Güneydoğu Asya’ya Akdeniz’e, Afrika’nın Kuzey kesimlerine ve Avrupa’ya uzanan ticaret yolu olmakla beraber hem de bir lojistik ağıydı (Yılmaz, 2017: 672). Kadim İpek Yolu’nun tarihi, Hıristiyanlıktan önceki dönemde Mısırlıların ve akabinde Romalıların ihtiyacı olan ipeğin Çin’den kervanlarla taşınmasına kadar dayanmaktadır (Koçpınar, 2022: 1, Çağlar, 2017: 29). Dut kelebeğinin tırtılı ilk kez yetiştirerek ondan fayda sağlayan ve ilk ipek dokumayı Hemudu kadim kültür bölgesinde gerçekleştiren Çin’liler İpek Yolu tarihinin ortaya çıkmasını sağlamıştır (Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 1986: 5734, Yılmaz, 2021: 96). Dünya tarihinin ilk kıtalararası ve insanlığın en beklide en önemli ticari güzergâhı İpek Yolu’dur (Deniz, 2016: 196) İpek yolu adını, Çin’de üretilmiş olup ve ticaretin başlıca nedeni olan ipeğin satılabilmesi için kervanlarla dünyanın diğer noktalarına taşınmasından almaktadır (Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 1986: 5733, Günay vd., 2019: 160). Ayrıca İpek yolu güzergâhına adını veren ipek, ticari faaliyetlerde bir para birimi olarak da kullanılmakta olduğu görülmüştür (Kandemir, 2019: 2013). İpek Yolu adı, 19. yüzyıla kadar kullanılmamış olup, ipeğin ticaretin ana



unsuru olmasından dolayı Alman jeolog ve coğrafyacı Ferdinand vonRichthofen’ın Çin adlı kitabındaki ifadesinin ürünüdür (Bhoothalingam, 2006: 60; Toprak, 2008: 1; Kırpık, 2012: 173;Yıldırım, 2016: 292; Sabancı, 2018: 82; Koçak, 2019: 38; Yılmaz, 2021: 96; Gülez, 2022: 99).

Serüveni milattan öncesine dayanan bu tarihi ve ticari yol birçok uygarlık ve topluluktan; tüccarlara, askerlere(savaşçılara), seyahat düşkünlerine, hırsızlara ve haydutlara tanıklık etmiştir. İpeğin ve ipek yolunun değerinin artması nedeniyle doğu ve batı arasındaki ticaretin gelişmesinin ardından tüccarlar için önemli bir gelir kaynağı olmuştur. İpek Yolu’nun elde bulundurulması önemli bir zenginlik ve saygınlık göstergesi olduğu için uygarlıkların birbirleri ile savaşmalarına ve farklı kültürden askerlerin birbirleriyle karşılaşmalarına neden olmuştur (Tüğen, 2019: 635). 10.000 km’den daha fazla bir uzunluğa sahip olması nedeniyle önemli bir ticaret yolu olmuştur (Hedin, 1974: 228). Böylesine uzun yolculuklara sebebiyet vermesi ve yol güzergâhlarında önemli bölgelerin olmasından dolayı seyyahların uzun seyahatlerine neden olmuştur. Tüccarların ve seyyahların değerli eşyalarına ve elzemli emtialarına göz koyan hırsızlar ve haydutlar için ise kolay maddi kaynak kazanacakları bir yol halini almıştır. İnsanların karakterleri dışında İpek Yolu’nun birleştirici özelliği ile felsefi, dini ve sanatsal akımlarda bir araya getirilmiştir ve bu olguların alışverişi yapılmıştır (Kırpık, 2012: 176).

Kıtalararası mesafeleri bulan İpek Yolu gibi bir ticaret yolunda günlerce yol gitmek zorunda olan tüccarlar için konaklama yerleri önemli bir konuma gelmiştir. Bu yüzden şehir dışında kalan bölgelerde aralarında deve yürüyüşü ile 10 saat fark olan kervansaraylar yapıp tüccarlar için ücretsiz olarak sunulmuştur (Tüğen, 2019: 636). Ancak bu ücretsiz konaklamalar genellikle üç gün ile sınırlandırılmıştır (Alkan, 2006: 148). Her bölgenin ve her ticari yürüyüşün kaideleri oluşturulmuştur. Örneğin Asya’da sıcaklıklardan korunup rahat havada yolculuk yapmak ve bir konaklanacak olan kervansaraya gündüz varma isteği gibi nedenlerle kimi kervan yolculukları gece yapılmıştır (Tavernier, 1980: 68-69).Bu kadar uzun ve yorucu bir güzergâhta elbette ölümlerde yaşanmaktadır. Birçok zorlukla mücadele etmek, insan ne kadar kuvvetli ya da ekonomik olarak varlıklı da olsa üstesinden gelinemez bir hal alır. 1600’lü yıllarda 117 kişilik bir kafiilde 7 varlıklı tüccarın hayatını kaybetmesi buna örnektir (Sahillioğlu, 1968: 66).



Kadim, saygın ve antik İpek Yolu’nun çağlar boyunca; insan hayatına, kervansaraylar gibi ticari mimari yapılara, düşüncelere, dini görüşlere. ekonomik ilişkilere, kültür ve medeniyetlere, etkisi bu şekilde olmuştur.

Günümüz dünyasına geldiğimizde ise artık eski İpek Yolu’nun kadim güzergâhının üstünde 21. yüzyılın en büyük kalkınma planı olarak öngörülen bir ekonomi stratejisi Çin tarafından ortaya konulmuştur (Tuncel, 2017:87). 2013 yılında Çin başkanı Xi Jinping iki ayrı yerde çok önemli iki ifade de bulunmuştur. Kazakistan ziyaretinde Yeni İpek Yolu diye adlandırdığı bir ekonomik kuşak ile Endonezya ziyaretinde de Deniz İpek Yolu adıyla adlandırdığı bir deniz ticareti rotasının inşa edilmesi önerilerinde bulunmuştur (Hong, 2016: 1). Bu durum iki bin yıldan daha fazladır ipek yolu ruhunda bulunan ticari ve kültürel alışveriş geleneğini sürdürerek ekonomideki toparlanma için çok önemli bir dönüm noktası olabileceği Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından 2015 yılında belirtilmektedir. Çünkü 2016 yılındaki 6,8’lik büyüme oranı ise Çin’in son 27 yılın en düşük büyüme oranıyla karşılaşmasına neden olmuştur (Karagöl, 2017: 3). 2017-2019 yılları arasında 6’nın üstünde ve 7’nin altında seyreden ekonomik büyüme 2020 yılına gelindiğinde büyük bir düşüşle 2,2 oranında gerçekleşmiş ve nihayet 2021 yılında kayda değer bir artışla 8,1 düzeyine çıkmıştır (worldbank.org, erişim tarihi: 21.12.2023). Çin’in bu büyüme rakamları ile beraber diğer bir önemli nokta ise ABD ve Çin arasındaki ekonomik büyüme savaşıdır. Yükselen güç Çin’in gerçekleştirmekte olduğu projelerle süper güç ABD’nin ekonomik liderliğini elinden alacağı gözlemlenmektedir. Ancak 2028 yılında Çin’in gayri safi yurtiçi hasıla gelirleriyle ABD ekonomisini geçeceği (Al ve Kaya, 2019: 2) düşüncesi yerini 2030’da geçebileceğine bırakmıştır.

Bu çalışmanın amacı ve ortaya koyduğu verilerle bulunacağı öneri, eski ve yeni İpek Yolu ticaret güzergâhlarının ne kadar birebir aynı coğrafyada geçiyor olsa da bu ticaret yollarının aynı düşünce ve mantık yapısıyla ortaya çıkmadığını anlatmaya çalışmaktadır. Bunun sonucunda kadim İpek Yolu’nun insanlık tarihindeki önemi ve bağlayıcılığı ile günümüz ticaret yolu olan yeni İpek Yolu’nun dünya ülkelerini bağlayıcılığının ne kadar farklı olduğu ifade edilmiştir.

2. Literatür Taraması

Liu(2010) kitabında, tarihi İpek Yolu’nun Çinlilerin Hsiung-nu(Hunlar) ile



olan mücadelelerinde Yüecilere ittifak isteğinde bulunmak istemesiyle ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Onay (2019) makalesinde, bir Türk devleti olduğunu belirttiği Hun Devleti’nin Çinlilere çok zor bir tarihsel süreç yaşattığını belirtmektedir. Hunlar ve Çinlilerin tarihsel süreçteki rekabetleri sonucunda da tarihi yolun ortaya çıktığını söylemektedir.

Çağlar (2021), İpek Yolu ismini Çin’den kervanlarla uzun yollar aşarak taşınan Batı’nın ihtiyacı olan ipekten aldığını söylemektedir. Bu tarihi yolun tek güzergâhtan oluşmadığını kara ve deniz yoluyla olmak üzere iki yoldan Akdeniz’e ulaştığını ifade etmektedir. Bu iki ana yolun zamanla kendisine bağlanarak eklenecek bağlantı yollarının birleşimiyle de bir yol ağı oluşturduğunu belirtmektedir.

Odabaş vd. (2020) İpek ve ipeğe dair dokuma ürünlerinin keşfi ile Çin önemli bir şekilde ekonomik bolluğa ulaşmış bu bolluk Çin’i zirveye taşımış olduğunu belirtmektedir. İpek öyle önemli bir metadır ki kendisi için şiirler yazılmıştır.

Kubota (2010) çalışmasında, Milattan önce İskender’den dahi önceleri, Çin ve Hindistan arasında ticari ilişkiler olduğunu bu ticari ilişkinin ana konusunda İpek olduğunu belirtmektedir. Öyle ki bu değerli eşyaya sahip olmaya çalışmak ve güç gösterisinde bulunmak için devletler bu ticari ürün için ilgili ticari yolları ele geçirmeye çalışmışlardır.

Cinkara (2019) Uygular ve İpek Yolu adlı çalışmasında, İpek Yolunun hâkimiyetini uzun süre Türklerin elinde bulundurduğunu ve Çin’in asil ticaret ve ekonomi kaynağının ipek olmasından dolayı tarihin hemen hemen her devresinde Türkler ve Çinlilerin arasında bir savaş olduğunu belirtmektedir.

Toprak (2008), eski İpek Yolu’nun çok önemli bir yol olduğunu, bu tarihi yolu kontrolünde bulunduran ülkelerin hızlı bir büyüme ve güçlenme dönemi yaşadığını ifade etmektedir. Ülkelerin İpek Yolu üzerinde hâkimiyet sağlayabilmek için XI. yüzyıla kadar birçok rekabete sebep olacak savaşlara ve gerilimlere sebebiyet verdiğini belirtmektedir. Bu hakimiyet serüveninde yoğun bir faaliyet içerisinde olan ırklar şunlardır; Çinli’ler, Türkler, Araplar, Hintliler, İranlılar, Romalılardır.



İpek Yolu’nun en önemli metası olan ipek, sahip olan kişi için önemli bir zenginlik göstergesidir. Öyle ki Yılmaz (2021) araştırmasında kesin olmamakla birlikte Romalılar arasında ilk ipek kıyafetin Julius Caesar tarafından (M.Ö 100- M.Ö 44) yılında giyildiğini ve sonrasında ise Roma da halk tabasına inemeyecek değerde olduğundan soyluların özel kıyafetlerinin dikildiği bir ticari ürün olduğunu ifade etmiştir.

Adam Smith’in (2018), 1759 yılında ilk baskısı yapılan kitabındaki ifadeye göre üst sınıf modayı belirler ve dolayısıyla herkesin giydiğinin moda olmadığını, üst sınıf ne tür şeyler giyerse bunun moda olacağı ifadesinde bulunmuştur. Bu ifade tüm insanlık tarihinin ekonomik ve ticaret mantığı içinde çok önemlidir. Çünkü ekonomik farklılıkları olan insanların zenginliğin göstergesi olan ürünlere karşı isteklerinden dolayı hangi tarihsel süreçte ve/veya çağda olursa olsun modanın o dönem neyin zenginlik belirtisi olursa onun peşinden gittiğini göstermektedir. İpek Yolu’nda kıtalararası ticarete zamanın modası keza dolayısıyla zenginliği ve bu yolun bu kadar kıymetli olmasının da temel nedeninin ipek olduğu literatür taramasında görülmektedir.

Günümüzdeyse İpek Yolu’nun tekrar canlandırılması için çalışmalarda bulunuluyor. Tabi ki bu sefer İpek Yolu’nun değerli metası ipek değil. Tsui vd. (2017) belirttiği gibi, yeni İpek Yolu Projesi olan Tek Kuşak Tek Yol projesi, aşırı endüstriyel üretim kapasitesinin yanı sıra ortaya çıkan finansal sermaye çıkarlarının yönlendirdiği Çin kapitalizminin önemli coğrafyalara yayılan geniş ticari yapısını ifade etmektedir.

Çakılcı (2021), Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 senesinde ortaya atılan İpek Yolu projesi ile ticaretin ağırlığının Doğu merkezli bir hale dönüştürülmeye çalışıldığını ifade etmektedir. Bu şekilde bir dönüşümün amacını, Çin’in ekonomik büyümesinin önünde duvar gibi beliren durgunluk endişesinin ortadan kaldırılması, diğer dünya ülkelerini büyük bir lojistik ağı aracılığıyla kendine entegre etmesini ve Rusya ile ABD tehditlerini bertaraf edeceğini düşünmek olarak analiz etmektedir.

Ateş ve Seymen (2022), Çin’in 2013 yılındaki Bir Kuşak Bir Yol adlı girişiminde deniz güzergâhına verdiği adı “21. yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak belirtmiş ve kara güzergâhına “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” adının verildiğini ifade etmişlerdir. 2022 yılına gelindiğinde bu güzergâhlar üzerinde bulunan 140 ülke ve 30 kuruluş ile imzalanan anlaşmalarla Asya,



Avrupa, Afrika kıtalarında ticaret maliyetlerini azaltan ve aynı zamanda ticaret hacmini artıran bir lojistik ağ dünyasının ortaya çıktığını belirtmişler ve bu projenin siyasi ve sosyo -kültürel amaçlarının bulunduğunu belirtmişlerdir.

Okur (2017), yaptığı çalışmada Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile beraber Çin’in Amerika ile olan rekabetin daha da artacağı ifade etmektedir. Buna göre ABD Çin arasında bir ekonomik ve askeri çatışma durumunun ortaya çıkabileceğini dolayısıyla Çin’in projede daha çok kara yolları üzerinde daha etkin bir ticaret ağı düşüneceğini ifade etmektedir.

Yılmaz (2020), Çin’in bu proje için çok sayıda ulusal ve ayrıca uluslararası fon kuruluşları ile bankaları seferber ettiğini ifade etmektedir. Bu seferberliğe göre Çin ve diğer ülkeler arasında bir borç diplomasisi oluşturulmaktadır. Çin’in krediler verip hibelerde bulunduğu ülkelerle arasındaki ilişkilerin önemli ticari avantajları olduğu gibi ayrıca Çin’in borç diplomasisi sayesinde etkileşimde olduğu bu ülkeler üzerinde bir hâkimiyet oluşturabileceği görüşündedir.

Liu vd (2018), Bir Kuşak Bir Yol projesinin bölgesel bir işbirliği modelinin kurulmasında önemli olduğunu belirtmişlerdir. Şöyle ki, Asya, Afrika, Avrupa’nın genişliği ve uzunluğu boyunca yeni bir ekonomik bölge diplomasi çağı başlatmaya çalışıyor. Amaç, sınır ötesi ticaretin darboğazını hafif seviyelere indirmek ve etkili lojistik hizmetleriyle iyi bağlantılı bir ulaşım altyapısına ulaşmaktır.

3. Çalışmanın Amacı

Bu çalışma, Bir Kuşak Bir Yol Projesini farklı perspektiften incelemektedir. Bu çalışmanın amacı, kadim İpek Yolu’nun nasıl ve neden ortaya çıktığını ortaya koymakla beraber günümüz İpek Yolu projesi olan Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin neden ortaya atıldığını analiz etmektedir. Eski ve Yeni İpek Yolu güzergâhları üzerinde nasıl bir düşüncesev farklılık olduğunu tarihsel süreç içerisinde karşılaştırmalı olarak inceleyip farklılıklarını ortaya koymaktadır.

4. Kapsam ve Yöntem

Araştırmanın kapsamı, ilk olarak milattan önce ortaya çıkmış bulunan kadim İpek Yolu’nun güzergâhları temel alınarak tarihsel süreçte incelenmesi ile başlayıp, yeni İpek Yolu projesinin sınırlarını ve projenin



içeriğinden bahsederek Bir Kuşak Bir Yol Projesinin hangi düşüncesele sınırlar içinde oluşturulduğunu anlatmaktadır. Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemleri arasında yer alan doküman analizi yapıp veri toplama aracı olarak ise dokümantasyon kullanılmıştır (Çağlayan, 2023: 73-109). Dolayısıyla, konumuzla ilgili önceki bilimsel araştırmalardan faydalanmakla beraber çalışmamız için elde ettiğimiz sayısal verilere ise Dünya Bankası’ndan erişim sağlanmıştır.

5. Bulgular

Eski İpek Yolu güzergâhı, Çin’den başlayan hikâyeyle Orta Asya’ya ulaşmış devam eden yolculukta ise Avrupa’ya kadar ilerlemiş; Batı’yla Doğu’yu birbirine bağlamış, orta Asya’yı boylu boyunca gezmiş kıtalararası bir yoldur (Şahin ve Kalaycı,2014: 127). Bu güzergâhın temel mevzusu ipeğin batı uygarlıklarının keşfi ile önemli bir hal almasıyla beraber kıtalararası ticarete tüm uygarlıkların birbirinden ticari ve hayati ihtiyaçlarını karşılamak için fırsatlar ortaya koyması olmuştur (Toprak, 2008:3). Doğu’dan ziyade Batı ülkelerinin ihtiyacı ve istediği ürün olan ipek sebebiyle yol güzergâhı hayat kazanmıştır (Tezcan, 2014: 97). Tabi ipek dışında birçok değerli ürün; baharatlar, taşlar ve emtialar batı uygarlıklarına taşınırken Doğu istikametine (Çin’e) doğru da değerli madenler ve cam ürünleri taşınmıştır (Yılmaz ve Sabancı, 2021, 88).

Richthofen’a göre bu kadim güzergâhta seyahat edip Orta Asya’nın yollarını, çöllerini geçen bu yolda barışın temsilcisi ya da savaşın başlatıcısı olan, dini ve kültürel bilgileri gittiği yerlere götüreren her insanın bu yolun hikayesinde katkı sağlayıcıları olduğunu ifade eder. Dini inançlar olarak konuya baktığımızda İpek Yolu üzerinde zamanla Yahudilik, Budizm, Hıristiyanlık, İslamiyet kendi buldukları coğrafyaların dışında da hayat bulmaya ve bu dinlerin benimsenip idrak edilmesiyle farklı uygarlıklar birbirleriyle dini etkileşime girmişlerdir (Ersoy, 2014: 21).

Uygarlıklar arası mücadele olarak Sasani ve Göktürkler arasındaki çekişmeyi biliriz ki bu çekişmenin amacı da gene aslında İpek ticaretinden dolaydır (Uhlig ve Kırım 2000: 383). Dolayısıyla ipeğin kendi döneminin kıtalararası ticaretinde ana meta olduğunu anlamak hiç de zor değildir. Öyle ki, Akdeniz uygarlıklarında Çin’den gelen ipek için eşdeğer kıymette karşılık olarak verilebilecek bir ödeme aracı yoktu ama tabi ki altın her zaman ipek ticaretinde iş görmüştür.



Çin, kaliteli ipek dokumacılığı ile diğer coğrafyalardaki uygarlıklara karşı büyük ekonomik üstünlük kurmuştur (Karaca, 2022: 156). İpek dokumacılığı, asırlarca insanlık tarihi için çok entelektüel ve rekabetlere sebep olan bir yaşam sunmuştur.

Şekil 1: Sadeleştirilmiş bir biçimde eski İpek Yolu ve eski deniz İpek Yolu güzergâhları



Kaynak: (Bedirhan, 1994: 8-17; Kubota, 2010: 7-13; Kırpık, 2012: 173-180; Williams, 2015: 2-20; Deniz, 2016: 197; Winter, 2016: 4; Çağlar, 2017: 29-34; Cinkara, 2019: 331; Tüğen, 2019: 635-637; Onay, 2019: 78) çalışmalarından alınan verilerle, güzergâhlar yazar tarafından sadeleştirilip çizilmiştir.

Şekil 2: Şekil 1’in numaralandırılmış konumlarını gösteren tablo

Eski İpek Yolu (Kırmızı ve Mor Güzergâh)		Eski Deniz İpek Yolu (Mavi Güzergâh)	
1	Xi’an - eski adıyla Changan (Çin)	1	Quanzhou (Çin)
2	Dunhuang (Çin)	2	Guangzhou (Çin)

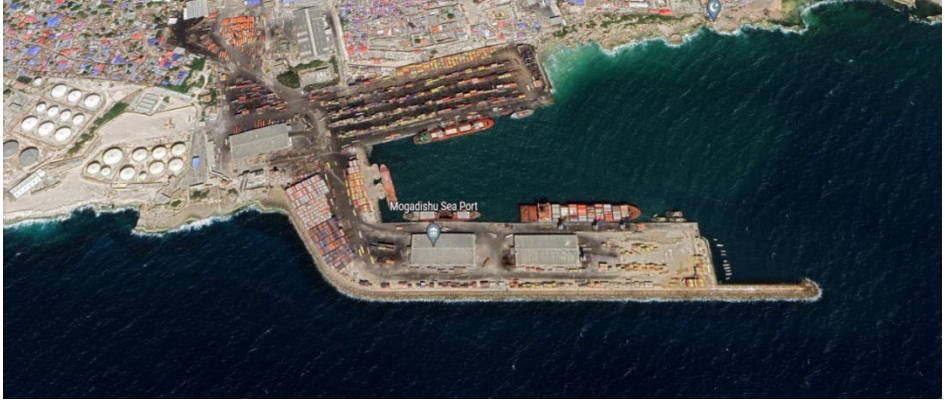


3	Hotan (Sincar Uygur Özerk Bölgesi)	3	Hôi An (Vietnam)
4	Kaşgar (Sincar Uygur Özerk Bölgesi)	4	Malakka Boğazı (Endonezya ve Malezya arasında bir boğaz)
5	Taşkent (Özbekistan)	5	Budin çevre kıyı şeridi (Myanmar)
6	Semerkand (Özbekistan)	6	Tamralipti (Batı Bengal, Hindistan)
7	Mevr (Türkmenistan)	7	Bharuch - eski adıyla Barygaza (Hindistan)
8	Rey - Tahran'ın 7 km Güneyi doğusunda (İran)	8	Karaçi (Pakistan)
9	Bağdat (Irak)	9	Apologos (Irak)
10	Antakya (Türkiye)	10	MyosHormos “El Qoseir” (Mısır)
11	İstanbul (Türkiye)	11	İskenderiye (Mısır)
12	İzmir Çevresi (Türkiye)	12	İzmir (Türkiye)
13	Taxila (Pakistan)	13	Roma (İtalya)
14	Yeni Delhi (Hindistan)	*Mogadişu (Somali). Burayı haritada yıldız ile göstermemizin sebebi: Guangzhou limanı - Malakka boğazı - Hindistan - Mogadişu(Somali) güzergâhı (MS. 10-13. yüzyıllarda) Song hanedanlığı döneminde olduğu Somali’de yapılan çalışmalarda ortaya çıkmasından dolayıdır.	
15	Karaçi (Pakistan)		
16	Bharuch - eski bilinen adıyla Barygaza (Hindistan)		
Mor Güzergâh	Haritada hem deniz hem kara güzergâhı beraber verilmiştir. Bu yol, Parthlar ve Sasaniler tarafından İran İpek Yolu güzergâhı engellenip ve Roma İmparatorluğu tarafından Kızıldeniz aracılığıyla yapılan ticaretin 570 yılında yine Sasaniler tarafından engellenmesiyle Karadeniz’den bir güzergâh belirlenmesiyle ortaya çıkmıştır. Yol güzergâhı, İstanbul(Türkiye) - Novorossiysk(Rusya) - Atryrau(Kazakistan) - Semerkand civarlarıdır.		

Kaynak: Bu tablo Şekil 1’de kullanılan kaynaklarla yazar tarafından oluşturulmuştur.



Şekil 3: Eski deniz İpek Yolu limanlarından *Mogadişu limanının günümüz görüntüsü



Kaynak: (Google Earth, Erişim tarihi: 19.12.2022) görselin ekran görüntüsü yazar tarafından çekilmiştir.

21. yüzyıl dünyasında ise artık bu kadim ticaret yolunun tekrar o heybetli tarihine sırtını dayayıp güçlü bir diplomasi ile canlanması düşüncesi Çin Halk Cumhuriyeti lideri Xi tarafından dillendirilmiştir.

2012 yılında Liderlik makamına gelen Xi, 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan ziyaretinde Çin’in Orta Asya ve aynı zamanda diğer bağlantılı olduğu noktalarla ticari ilişkileri güçlendirmek için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı fikrini önerip bir ay sonra ise Endonezya’da 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu ifadelerini dünyaya sunmuştur (Sidaway ve Woon, 2017: 591). İşte Bir Kuşak Bir Yol Projesi adı da tam olarak bu iki fikrin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır. Kuşak, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, yol ise 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu’nu anlatmaktadır (Du ve Zhang, 2018: 189).

Bu proje, ifade edilen şekliyle temel olarak ilgili coğrafyalar için finansal iş birliği, alt yapı, bölgesel kalkınma, ticaret ve alt yapı ile ilgili bağlantılara atıf yapmaktadır (Hafız vd., 2018: 9580) Böylece ülkelerin kazan-kazan stratejisi ile beraber büyümesi bu ticaret yolunu ortaya çıkarmıştır.

Küresel anlamda ne kadar büyük bir coğrafyaya hakim olmak isteyen bir proje olduğunu dünya nüfusunun yaklaşık %70’ini (68 ülke), dünya GSMH’nin yüzde 55’ini ve keşfedilen enerji rezervlerinin %75’ini bünyesinde bulunduran coğrafi bir alana sahip olmasından anlaşılmaktadır





(Buranelli, 2018: 209).

Çin bu kapsamlı ve önemli ticari projenin finansmanı için yoğun yatırımlar yapıyor. 2014 yılında 40 milyar dolarlık İpek Yolu Fonu kurulmakla beraber ardından 100 milyarlık Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) kurulmuştur (Sarker vd., 2018: 624). Bu Fon ve Banka’nın kurulmasının diğer sebebi Çin’in IMF ve Dünya Bankası’nı küresel ekonomiye uyacak şekilde modernize etmeye çalışması ve durumun Amerika Kongresi tarafından engellenmesi sebebiyledir (Overholt, 2015: 2-3).

Tabi ki bu kadar büyük bir ticari organizasyon için güven sağlayacak ortak bir noktaya işaret etme gerekliliği duyulmuştur. Bu güvenli ortak nokta, herkesin bildiği antik bir ticaret yoludur. Bu ticaret yolu, insanları asırlarca birbirine bağlamış olup kültürel çeşitliliğe ve ekonomik refaha katkı yapmış olan İpek Yolu’dur (Winter, 2016: 3).

Kuşak Yol projesi, karayolu bağlantısı olarak altı koridordan (ekonomik koridor) oluşmaktadır:

Şekil 4: İpek Yolu Ekonomik Koridoru

Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru	Rusya’nın Avrasya ile bağlantısını sağlayan Trans Sibiry demiryolu ve Moğolistan’ın Bozkır Yolu projelerinin ele alınmasıyla oluşturulan bir iş birliğidir.
Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru	Çin ile Hindicini Yarımadası’nda bulunan (Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Tayland, Laos) ülkelerin hem kara hem de deniz yoluyla ticari ilişkilerini güçlendirmek için oluşturulmuştur. Bu koridorla ASEAN ülkelerinin bulunduğu bölgede ticaretin yoğunlaşması beklenmektedir.
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	Pakistan’da bulunan Gwadar Limanı ile Sincan Uygur Özerk Bölgesi’ni birbirine bağlamayan projedir. Bu proje için 3000 km otoyol ve demiryolu inşası bulunmaktadır.
Çin Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru	Bu koridorla beraber Çin’in amacı, Orta Asya’daki Kazakistan-Kırgızistan- Tacikistan- Özbekistan- Türkmenistan gibi beş ülke ile İran ve Türkiye’yi kapsayacak olan bir ekonomik koridor





	oluşturulmaktadır.
Çin-Bangladeş- Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru	Çin ve Hindistan gibi ekonomik yönden güçlü iki ülke ve büyüyen iki pazar olan Bangladeş ile Myanmar arasındaki ticaretin güçlenmesinde katkı sağlayacak koridordur.
Yeni Avrasya Kara köprüsü Ekonomik Koridoru	Çin’den Batı Avrupa’ya kadar uzanan büyük bir demiryolu hattıdır. Çin’den çıkan yol Kazakistan, Rusya ve Belarus’tan geçerek Batı’da Hollanda ve Belçika ile birleşmektedir.

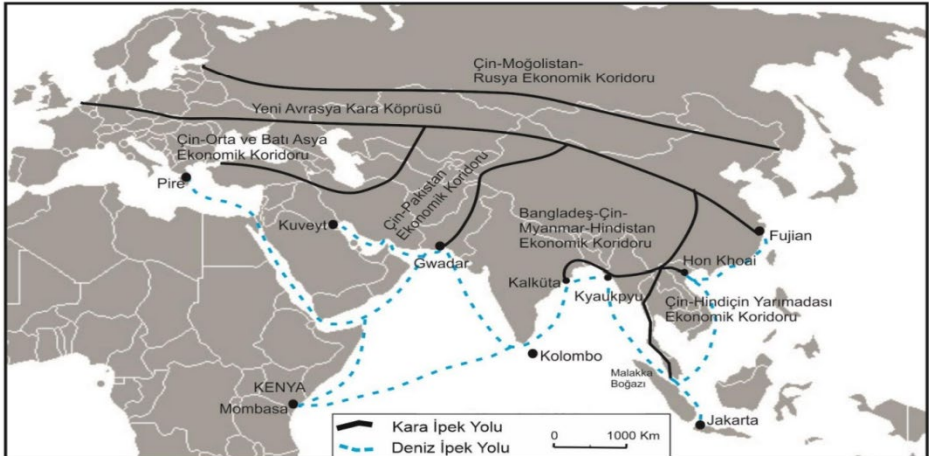
Kaynak: (Güner, 2018: 117-118; Filiz, 2020: 124-125; Yılmaz, 2020: 635-638; Ayvaz ve Ramadhan, 2021: 84-86)

Kuşak Yol projesi, deniz yolu (Deniz İpek Yolu) iki koridordan oluşmaktadır (Enfu ve Jing, 2020: 20; Yılmaz, 2020: 639):

Çin’den başlayıp önce Güney Çin Denizi’ne ve oradan da Hint Okyanusu’na giden rotada son durak Avrupa’dır. Diğer güzergâh ise Çin limanlarından başlayıp ardından Güney Çin Denizi’nden Pasifik’e kadar uzanmaktadır. Bu rota ile Arap Yarımadası, Somali ve Kenya’ya ulaşıldığı gibi Akdeniz’den ise Avrupa’ya ulaşılmaktadır.

206

Şekil 5: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kara ve Denizyolu Haritası



Kaynak: (Güner, 2017: 118)

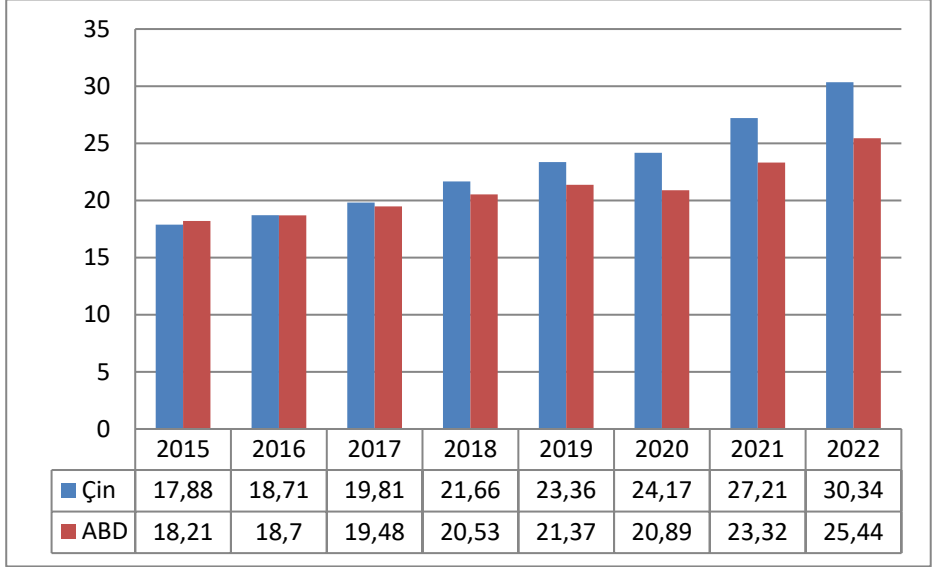
2008 krizine kadar sürekli iki haneli büyüme oranlarına ulaşmış Çin için bu





proje, iç piyasa dinamiğini yeniden canlandırıp büyüme hızının dinamosu olacaktır (Yılmaz, 2020: 633). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin günümüz için önemli bir diğer yanı Çin’in ABD ile arasındaki büyüme rekabetine yapacağı etkidir. Çin yaptığı hamlelerle uluslararası ticarete rekabeti artırmış ve girdiği tüm pazarlarda kendi bünyesinde bulunan güç olgularını kullanarak büyük ilerlemeler sağlamıştır (Al ve Kaya, 2019: 3).

Şekil 6: Çin ve ABD’nin Satın Alma Gücü Paritesine Göre GSYİH değerleri (trilyon \$)

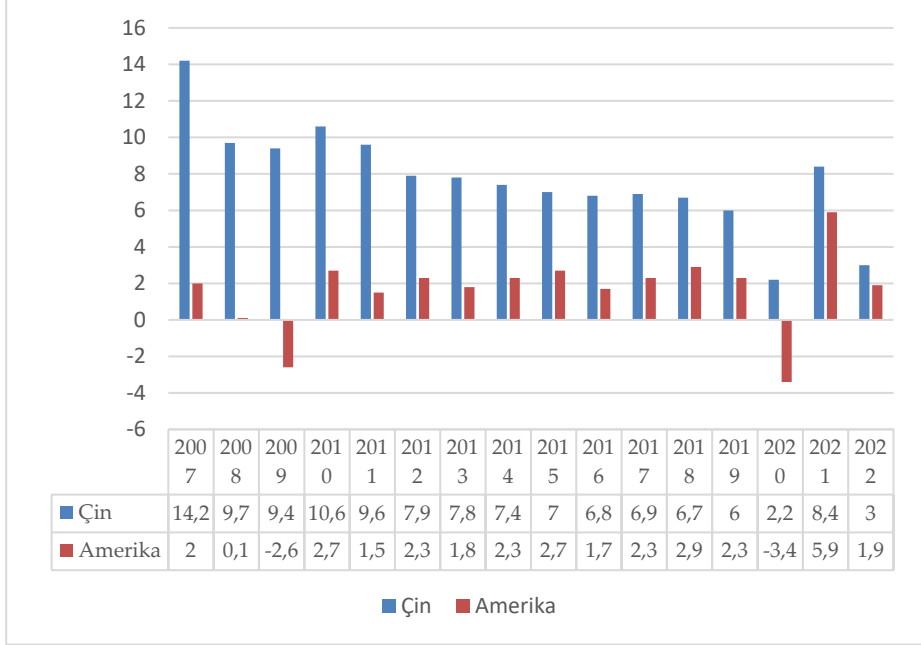


Kaynak: (worldbank.org, Erişim tarihi: 21.12.2023) alınan verilerle yazar tarafından oluşturulmuştur.





Şekil 7: Çin ve ABD’nin Büyüme Oranları (2007-2022)



Kaynak: (worldbank.org, Erişim tarihi: 21.12.2023) alınan verilerle yazar tarafından oluşturulmuştur.

6. Sonuç

Yapılan çalışmada görülmüştür ki tarihi İpek Yolu ile günümüz İpek Yolu güzergâhlarının ortaya çıkma sebebi, insanlık tarihine ve dünya ticaretine kattıkları ile katacakları birbirinden çok farklıdır. Kadim İpek Yolu planlanarak ve çok büyük yatırımlarla finanse edilerek insan eliyle değil doğal bir şekilde ortaya çıkmakla beraber yeni İpek Yolu Projesi daha fazla ekonomik büyümeye sahip olmak isteyen Çin’in ürettikleri emtiaları ve/veya hizmetleri dünya ülkeleriyle bir ticari hat kurmak istemesi sonucu oluşmaktadır.

2016 yılı ili itibariyle dikkat edilmelidir ki Çin ABD’yi satın alma gücü paritesine göre GSYİH’da geride bırakmıştır. 2016 yılında Çin’in satın alma gücü paritesine göre GSYİH’sı 18,71 trilyon dolarken ABD’nin 18,7 trilyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2016 yılından sonraki yıllarında da Çin’in





satın alma gücü paritesine göre GSYİH liderliği sürmekte ve 2022 yılına gelinde bu rakam Çin için 30,34 trilyon dolar olurken ABD’de ise 25,44 trilyon dolar düzeylerinde kalır.

GSYİH büyüme yıllık yüzdesine bakıldığında ise ABD’nin 16 yıllık ortalaması % 1,65 iken aynı oranın ortalaması Çin için % 7,72 düzeylerinde seyretmektedir. Çin’in bu yıllık büyüme verilerine bakıldığı zaman süper güç ABD’nin artık küresel gücün zirvesini yavaş yavaş Çin’e bırakmaya başladığını ifade edebiliriz.

Yapılan analiz sonucunda, bu bir kadim ticari yolun aynı duygularla tekrar diriltilmeye çalışılması değil de yıllardır daha fazla ekonomik mücadele içerisine giren insanlığın şu ana kadar ki en büyük kalkınma planıdır.

Dünya tarihindeki Marshall Planı gibi Amerikan hegemonyasının ardından dünyamız şimdi de Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Çin hegemonyasının başlayabileceği düşüncesinin içerisine girmektedir.

7. Tartışma

Eski İpek Yolu’nun insan hayatlarına ve tarihe olan katkılarıyla günümüz ticaret yolunun katkıları da birbirinden farklı göstermektedir. Günümüz de Bir Kuşak Bir Yol diye adlandırdığımız yeni İpek Yolu ticaret ağına dair olumlu ve olumsuz olarak bakış açısı, fikir ve bilimsel yazıların var olduğu görülmüştür.

Algül (2020) projeye yapılan olumsuz yorumlar ve yayınlar birçok kitleye bu projenin ortaya çıkmasında olumsuz yönünün daha ağır bastığını ifade edip 21. yüzyıl insanlarını çıkmaza düşürdüğünü ifade etmiştir.

Bedirhan (1994) çalışmasında, Uzak Doğu ve Avrupa dünyasını kastederek sarı ve beyaz ırkı bir araya getiren şeyin insanın temel ihtiyaçlarını karşılamak için başka insanlarla mübadele içinde olmasına bağlar ve İpek Yolu’nun da bu yüzden ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Çakır (2021) araştırmasında, bahsi geçen projenin ortaya çıkışında bazı çalışmalarda ekonomik entegrasyon ve iş birlikleri açısından önemli bir kalkınma planı olması yattığı görüşünü savunmuştur. İpek Yolu’nun ortaya çıkışına geldiğimizde durum daha farklı bir noktada olduğu anlaşılmaktadır.





Benzer şekilde Karluk (2014) ilgili çalışmasında, İpek Yolu’nun oluşumunu tarihsel süreçte Hunlar ve Çinliler arasında gerçekleşen gerginliğin vermiş olduğu sebebiyle Çin’in ittifak arayışına girmesinden dolayı ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Sabancı’da (2018), Karluk’un ifadesini reddetmeden ticaretin etkisine vurgu yapar ve İpek Yolu’nun, uygarlıklar arasındaki ürün fazlalıklarını (Çin için önemli ürün fazlalığı İpek) satıp ve ürün eksiklerinin de satın alınması şeklinde ortaya çıkacak olan ticaretin(mübadelenin) gerçekleşmesi ve ekonomik hayatın devamı için öneminden dolayı da ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Günümüz İpek Yolu’nda ise Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin ortaya çıkmasına sebep olan durum artık o kıymetli İpek ve ipekli ürünler sebebiyle olmadığı görülmektedir. Tat vd. (2018) göre bazı akademisyenler için bu proje büyük bir nimet olmamakla beraber ortaya çıkmayla oluşan imaj, sömürgeciliğin yeni bir şekil almış halini tezahür etmektedir.

Haggai’de (2016) çalışmasında Çin’in yaşadığı ekonomik yavaşlamayı bu proje ile güçlendirip düzgün altyapı yatırımlarıyla ve Çin firmalarının kapasite fazlalıklarını kullanarak bir ekonomik dirilme çabasının sonucu olarak ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Gebauer (2017) yaptığı çalışmada Çin başkanı Xi’nin bu projeyi ortaya atmasının nedeninin milyarlarca dolarlık finansman projelerinin gerçekleştirilmesi üzerine kurulan altyapısal yol ve ticaret bağlantılarını kurarak Çin ile finansman tahsisi yaptığı ülkeleri birbirine bağlamakta olduğu ifade etmektedir.

Hussain ve Hussain (2017), batılıların düşüncesine göre Çin’in böylesine yatırımlar gerektiren ticaret yolu projesine girişme nedeni uluslararası ticaretin ve lojistik ağının Doğu’ya kaydırılmak istenmesinin bir resmidir.

Hong (2016) Uzak Doğulu araştırmacıların görüşlerini derlediği çalışmasında bu projenin ortaya çıkma vizyonunun asıl nedenini Çin egemenliğinde bir Asya kıtası inşa etmek değil de aslında Çin’in Asya ekonomisini güçlenmesine liderlik yapıp entegrasyonu derinlere yayması olarak değerlendirmektedir.

Overholt (2015) bu mevzu bahsi geçen projenin ortaya çıkmasının ana





nedenin Çin Halk Cumhuriyeti’nin 2008 Küresel çaplı mali krizi hesaplayamamasından kaynaklandığını ifade eder. Çünkü bu kriz Çin’in yüz milyarlarca dolarlık döviz rezervine sahip olmasından kaynaklı kendi hatasından kaynaklı olmayan bir nedenden dolayı önemli derecede kayıplara uğrayabileceğini öğretmiştir. Bu fonları kendi para birimi (RMB) ile yatırımlar yapmanın daha güvenli olacağını anlamış bulunduğunu ifade etmektedir.

Yine benzer bir görüşün ürünü olan Greer (2018) “Tek Kuşak Tek Yol Tek Büyük Hata” adlı çalışmasında Çin’in jeopolitik sorunlarını çözmek için elzem tek şeyin varil para (\$) olduğu görüşünün yanlış olduğunu anladığını ve diktatör başkan Xi’nin bu hatayı ülke insanına kabullendirdiğini ifade etmektedir. Sonucunda da kuşak yol projesinin bu durumdan kurtulmak için vazgeçilemeyecek bir çıkış yolu olduğu için ortaya çıktığını ifade etmektedir.

8. Öneriler

Yaptığımız çalışmanın sınırları içerisinde görülmüştür ki, entelektüel bir yapıda olan kadim İpek Yolu ticaret dünyası ile günümüzdeki İpek Yolu ticaret dünyası birbirinden farklı tarihi süreçte ve düzende oluşmuştur. Fark edilmesi gereken durum tarihi İpek Yolu daha doğal bir gelişim ile ortaya çıkmış ve çok önemli bir meta olarak ipek ile beraber ipek dokumacılığı ticaretin önemli konumunu oluşturmuştur. Günümüzde ise Çin’in yapmaya çalıştığı şeyin büyük bir yatırım projesi olduğunun ve bunun ne gibi sonuçlar getireceğinin araştırılması gerekir.

Çin ve ABD arasındaki küresel güç savaşında Bir Kuşak Bir Yol Projesi, ülkelerin kişisel hırsları için bir maşa mı olacak yoksa dünya ülkeleri için daha çok bir kalkınma ve büyük bir ticaret ağına ortaya çıkaracak düşüncesine dair fikirler düşündürücüdür. Bu iki ülkenin bu proje ile ilgili durumu ayrıca incelenmelidir.

Çin tarafından bu proje için finansman ve kredi sağlayacak olan önemli çok uluslu ve ulusal finansal kurumlar vardır. Çin Kalkınma Bankası, Çin ihracat ve ithalat bankası ve İpek Yolu Fonu Çin devletine ait olan kuruluşlardır Birde Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapı yatırım bankası gibi uluslararası kuruluşlar vardır. Dikkat edilmesi gereken nokta bu kuruluşların mevcut durumdaki proje için finansal işleyişleri ve iş





birliklerinin artıları ve eksileri nelerdir sorusunun çok derinlemesine irdelenmesi olacaktır.

Çin’den gelip Türkiye’den geçmekte olup Avrupa’ya gitmekte olan demiryolu ağının ve aynı zamanda bu güzergâh üzerinde bizim ülkemiz içerisinde gerçekleşecek olan proje ve yatırımların bize sosyo kültürel ve ekonomik olarak avantajlarının ve dezavantajlarının değerlendirilmelerinin iyi bir şekilde yapılması gerekmektedir. Ayrıca Bir Kuşak Bir Yol Projesi için özellikle demiryolu lojistiği ve diğer taşıma türlerindeki lojistik ağlarının ülkemiz için nelere gebe olduğunun analizlerinin ayrıntılı yapılması gerekmektedir.

Kültürel paydaşlarımız olan ve Bir Kuşak Bir Yol Projesinde yer alan ülkelerden olan Azerbaycan ve Kazakistan gibi ülkelerin ve ayrıca Türkiye olarak bizim dikkat etmemiz gereken nokta Çin ile yapılacak olan borç diplomasisidir. Çin’in bu borç diplomasisini kullanarak yapacağı anlaşmalarda ortak kültürde olduğumuz paydaşlarımıza karşı tutumu ve anlaşmaların başlangıç durumları, gidişatı, sonuçları ve nihayet kıstasları çok iyi bir şekilde analiz edilmelidir.





Kaynaklar

- Al, A. ve Kaya, H. (2019). Ticaret Savaşları Bağlamında Çin-ABD İlişkileri: Düzenin Sonu. *In Conference: XI. IBANESS Congress Series* (s. 1-14).
- Algül, Y. (2020). Çin’in Kuşak ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları. *Anasay*, (11), 37-62.
- Alkan, N. (2006). 15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(11), 141-157.
- Ateş, E., & Seymen, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı? *Journal of Gazi AcademicView*, 16(31).
- Ayvaz, Z., & Ramadhan, J. (2021). Avrasya Jeopolitiğinin Yeniden Hareketlenmesinde Kuşak-Yol İnisyatifi'nin Rolü. *UPA Strategic Affairs*, 2(1), 73-95.
- Bedirhan, Y. (1994). Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Bhoothalingam, R. (2016). The Silk Road as a Global Brand. *Journal of Management*, 44, 60-68
- Cinkara, A. (2019). Uygurlar ve İpek Yolu. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 329-346.
- Çağlar, G. (2017) Dış Ticarete Yük Taşımacılığı (Türkiye Örneği). Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çağlayan, Orhan (2023) Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Sonçağ Yayıncılık, Ankara
- Çakır, H. Berna (2021). Kuşak-Yol Projesi, İpek Yolu ve Çin-Türkiye İlişkilerine Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ankara.
- Çakılcı, U. B. (2021). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1) 87-98.
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202.
- Du, J. ve Zhang, Y. (2018). Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment?. *China Economic Review*, 47, ss. 189-205.
- Enfu, C., ve Jing, L. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Deniz İşbirliğinin Günümüzdeki ve Gelecekteki Durumu, 19-33
- Ersoy, A. (2014). “Avrasya’nın Barış ve Refah Ekseni İpek yolunun İhyasına Yönelik Bir Yaklaşım: İpek Yolları Birliği (İYB)”. (Ed. Mehmet Bulut). İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları, s.17-36.
- Filiz, T. (2020). Çin’in küresel Tek Kuşak Tek Yol girişiminde Türkiye’nin konumu





- üzerine bir inceleme. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), 117-133.
- Gebauer, S. (2017). China Heads West: “One Belt, One Road” Initiative. *Gdańskie Studia Azji Wschodniej*, (11), 51-58.
- Greer, T. (2018, Aralık). OneBelt, One Road, OneBigMistake. FOREIGN POLICY. Erişim Tarihi: 20.12.2022, <https://foreignpolicy.com/2018/12/06/bri-china-belt-road-initiative-blunder>
- Güleç, S. G. Yeni İpek Yolu’nun İlham Kaynağı “Antik İpek Yolu”: Çin’in İpek Yolu Yönetimi Temelinde “Bir Kuşak Bir Yol” Girişimine Bakış. *Neveşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 12(1), 98-112.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Güner, B. (2018). Obor Girişimi’nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37), 112-123.
- Hafeez, M., Chunhui, Y., Strohmaier, D., Ahmed, M., & Jie, L. (2018). Does finance affect environmental degradation: evidence from One Belt and One Road Initiative region?. *Environmental Science and Pollution Research*, 25, 9579-9592.
- Haggai, K. (2016). OneBeltOne Road strategy in China and economic development in the concerning countries. *World Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(1), 10-14.
- Hastürk, V. (2019). Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi. Yüksek Lisan Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Hedin, S. (1974). İpekyolu. İstanbul: Milliyet Yayınları
- Hong, Z. (2016). China's one belt one road: An overview of the debate. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2022&locations=U-S-CN&name_desc=false&start=1972&view=chart, Erişim tarihi: 21.12.2023
- https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2022&locations=U-S-CN&name_desc=false&start=1972&view=chart, Erişim tarihi: 21.12.2023
- <https://earth.google.com/web/@2.02723668,45.34337444,-2.95990623a,18679.58458256d,35y,0h,0t,0r/data=CkwaShJECiUweDNkNTg0MjU5NTVjZTZiNTM6MHHiYjIwZWZhYTUyY2M1OWQ5GTd8HBcfYABAIfqo0lq5qEZAKgltb2dhZGnFn3UYAiAB>, Erişim tarihi: 19.12.2022
- Hussain, F. ve Hussain M. (2017). China-Pak Economic Corridor (Cpec) And Its Geopolitical Paradigms, 1(2), 1-17
- Karaca, Ö. (2022). Tarihin İz Dokunduğu ve Ses Verdiği Güzergah İpek Yolu. *Tarih*





- Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 154-173.
- Karagöl, E. T. (2017). Modern ipek yolu projesi. *Seta Perspektif*, 174, 1-7.
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve ipek yolu. *Bilig, Ahmet Yesevi Üniversitesi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, (61), 173-200.
- Koçak, M. E. (2019). Moğollar Zamanında Ticaretin Beşiği: İpek Yolu. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 37-46.
- Koçpınar, M. (2022). Türkiye Ve Kuşak Yol Ülkeleri Arasındaki Uluslararası Ticaret Hacminin Analizi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı. Yüksek Lisans Tezi, Bursa Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Bursa.
- Kubota, Y. (2010). Çini Panolarla İpek Yolu - Karayolu ve Denizyolu. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Larousse, B. (1986). Sözlük ve Ansiklopedisi. *İstanbul, Milliyet Gazetecilik Yayınları*.
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in worldhistory*. Oxford University Press.
- Liu, X., Zhang, K., Chen, B., Zhou, J., & Miao, L. (2018). Analysis of logistics service supply chain for the One Belt and One Road initiative of China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 117, 23-39.
- Odabaş, E., Günbey, B., Zengin, Y. & Akay Sarıkaya, H. (2020). Dünya ve Anadolu'da İpek Böceğinin Yolculuğu . *Hayvan Bilimi ve Ürünleri Dergisi* , 3 (1) , 75-84. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/jasp/issue/56061/712368>
- Okur, M. A. (2017). “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi’nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55.
- Onay, İ. Tarihi İpek Yolunun Açılması ve Sonrasına Dair Süreçte İktisadi Faktörlerin Yeri ve Önemi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(3), 60-86.
- Overholt, W. H. (2015). Onebelt, oneroad, one pivot. *Global Asia*, 10(3), 1-8.
- Sahillioğlu, H.(1968). Bir Tüccar Kervanı. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 9. 63-69.
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X., & Sarkar, M. K. (2018). Onebeltoneroadinitiative of China: implicationforfuture of global development. *Modern Economy*, 9(4), 623-638.
- Sidaway, J. D., & Woon, C. Y. (2017). Chinesenarratives on “OneBelt, OneRoad”(一帶一路) in geopoliticalandimperialcontexts. *The Professional Geographer*, 69(4), 591-603.
- Smith, A. (2018). *Ulusların zenginliği*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.





- Şahin, G., & Kalaycı, İ. (2014). Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 4-35.
- Tat, H. H., Chee, W. T., Chin, T. A., Hamid, A. B. A., & Osman, M. H. M. (2018). Globalization, Colonialism and the Belt and Road Initiative (BRI): A Review of Literature. *The Journal of Social Sciences Research*, 98-103.
- Tavernier, J. B. (1980) 17. Asır ortalarında Türkiye üzerinden İran’a Seyahat. İstanbul: Tercüman
- Tezcan, M. (2014). İpek Yolu’nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi. *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim (TEKE) Dergisi*, 3(1), 96-123.
- Toprak, A. (2008). Doğu Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Tsui, S., Wong, E., Chi, L., & Tiejun, W. (2017). One belt, one road. *Monthly Review*, 1.
- Tuncel, Cem Okan (2017). Gelişme Ekonomisi Üzerine Yazılar. Bursa: Dora Basım-Yayın.
- Tüğen, A. E. (2019). Tarihi İpek yolu’nda Bir Durak: Akhan Kervansarayı. *Kent Akademisi*, 12(3), 634-643.
- Uhlig, H., ve Kırım, A. (2000). İpek yolu: Çin ve Roma arasında eski dünya kültürü. Okyanus Yayıncılık.
- VonRichthofen, F. F. (1882). *China* (Vol. 2). D. Reimer.
- Williams, T. (2015). Mapping the Silk Roads. *The Silk Road: interwoven history*, 1.
- Winter, T. (2016). One belt, one road, one heritage: Cultural diplomacy and the Silk Road. *The Diplomat*, 29, 1-5.
- Wong, E., Kin-Chi, L., Tsui, S., & Tiejun, W. One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order. 2017.
- Yıldırım, K. (2016). İpek Yolu Mefhumundaki Doğrular ve Yanlışlar. İpek Yolu’nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt, 291-301.
- Yılmaz, E. İpeğin Doğuşu Ve İpek Yolu’nda İpeğin Yolculuğunun Kısa Tarihçesi. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1), 95-104.
- Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi. *İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24), 631-648.
- Yılmaz, Z. ve Sabancı, B. (2021). Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları. *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 4(1), 87-100.

