

XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları

Ekrem KALAN¹

Öz

XIII. yüzyılın başlarında Moğol İmparatorluğu'nun kurulmasıyla birlikte Avrasya'da barış ve huzur ortamı yeniden tesis edilmiştir. İmparatorluğu kuran Cengiz Han daha saltanatının ilk yıllarından itibaren ticaretin önemini kavramış ve ticari faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmıştır. Moğolların Orta Asya'dan sonra Doğu Avrupa'ya girmeleriyle, bölgede ticarî ve ekonomik ilişkiler bir süreliğine bozulsa da, aynı zamanda bölgedeki Türk kabilelerinin merkezî ve güçlü bir devletin idaresinde birleştirilmesi, ticaretin yeniden gelişmesine vesile olmuştur. Moğolların, bilhassa da Altın Orda Hanlarının izlemiş olduğu olumlu politikalar neticesinde Moğol akınları sebebiyle kesintiye uğrayan ticaret yeniden canlanmış ve Deşt-i Kıpçak'a Bizanslı, İtalyan, Ermeni ve diğer yabancı tüccarlar tekrar gelmeye başlamıştır.

Anahtar kelimeler: *Moğol, Altın Orda, İpek Yolu, ticaret, ortak-tüccar*

¹ Doç. Dr. Pamukkale Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü / TİKA Ulanbator Program Koordinatörü, ekremkalan@yahoo.com.tr

The Northern Silk Road in the XIII-XIVth Centuries and the Trade Policies of Golden Horde Khans

Abstract

Along with the establishment of the Mongol Empire in the beginning of the XIII century, the peaceful environment was re-established across Eurasia. Genghis Khan, the progenitor of the empire had realized the importance of trade from the earlier years of his rule and encouraged acts aiming the development of commercial activities. Even though the commercial activities were distorted for a while in the region as the Mongols arrived in East Europe after the Middle Asia, the Turkic tribes of central and powerful state in the administration of combining and helped the development of trade in their territory again. As the result of the positive policies applied by the Mongol, and especially the Golden Horde Khans, the trade that was interrupted due to the Mongol invasions was once more revived, and Byzantine, Italian, Armenian and other foreign merchants started to travel to the Desht-i Qipchak again.

Keywords: *Mongol, Golden Horde, Silk Road, trade, orta-q-merchant*

1. Giriş

Ticaret, malların mübadelesi anlamında, taş devrinden bu yana insanlık tarihinde son derece önemli bir yere sahiptir. Eski çağlarda olduğu gibi Orta Çağ'da da toplumların ihtiyaçlarının karşılanması açısından büyük bir öneme haiz olan ticari faaliyetler, özellikle aracılardan (tüccarlar) kâr elde etmek maksadıyla bu mübadele işlemlerine dâhil olmalarıyla dikkati çeker. Orta Çağ'da ticaret; geniş manada, bu işi profesyonelce üstlenen aracılardan, üretici ile tüketici arasında, malların takas edilmesi yoluyla değiş tokuşu veya değerli taşlar ya da para karşılığında ülke içerisinde (iç ticaret) ayrıca diğer ülkelerle (dış ticaret) gerçekleştirilen değişim süreci olarak değerlendirilmektedir.

İç ve dış ticaret, Orta Çağ'da devlet hazinesini oluşturan en önemli kalemlerin başında gelmekteydi. Ticaretin olgusal anlamda en fazla ihtiyaç duyduğu unsurların başında, uygun ulaşım vasıtaları ve ticarî mekânlarla ulaşım yollarının güvenliği gelmekteydi. Hazinesini bu önemli gelirlerden mahrum bırakmak istemeyen hükümdarlar da ticaretin uygun koşullarda gerçekleştirebilmek maksadıyla her türlü önlemi alma yoluna gitmekteydiler. Moğol İmparatorluğu'nun kuruluşu, Avrasya'da bir barış ve huzur ortamının yeniden tesis edilmesi anlamında önemli bir gelişmedir. Nitekim Cengiz Han daha saltanatının ilk yıllarından itibaren ticaretin önemini kavramış ve ticari faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmıştır.

Cengiz Han Çin ile Orta Asya arasında ticareti geliştirmek amacıyla büyük ticaret kervanları kurarak, bunları iki bölge arasında sevk etmiştir. Bilindiği üzere Otrar Olayı'nda Moğol olmasalar bile 450 kişiden oluşan Cengiz Han'a ait ticaret kervanının Otrar Valisi İnalçuk tarafından katledilmesi ve mallarının yağmalanması, Harezmsahlar üzerine sefere çıkılmasına ve Orta Asya'nın işgaline yol açmıştır.² Cengiz Han'ın Avrasya ticaretine yönelik pozitif politikası, birkaçı dışında, ardılları tarafından da devam ettirilmiştir.

Büyük Moğol İmparatorluğu'nun kurulmasıyla birlikte Orta Doğu ve Orta Asya ticareti de büyük ölçüde Moğol Hanları'nın kontrolü altına girmiştir. Böylece X. yüzyılın ikinci yarısında Hazar Kağanlığı'nın gücünü kaybetmesinden sonra ilk kez Avrasya transit ticaret yolları tek bir siyasi

² В. В. Бартольд, *Сочинения*, Т. I. Туркестан в эпоху монгольского нашествия, Изд-во Восточной литературы, Москва, 1963, с. 465.

otorite altında yeniden birleştirilmiştir. Bu da bu geniş coğrafyadan geçen ticaret yollarının önemini yeniden artırmıştır.

Moğolların Doğu Avrupa'ya gelişlerinin ardından bu bölgede ticari ve ekonomik ilişkiler bir süreliğine bozulmuş olsa da, sonuç itibarıyla Moğollar, bölgedeki Türk kabilelerini merkezî ve güçlü bir devletin idaresinde birleştirmiş ve bölgede ticaretin yeniden gelişmesini sağlamışlardır. XIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı Avrupa ile Doğu Asya'yı birbirine bağlayan ana ticaret yolları ki bunların en önemlisi İpek Yolu'dur, kuzeye doğru kaymış ve Altın Orda topraklarından geçmeye başlamıştır. Ticaret yollarının Orta Doğu'dan kuzeye doğru kaymasında en önemli etken şüphesiz XII-XIII. yüzyıllarda Orta Doğu'ya yönelen Haçlı Seferleri ile devamında meydana gelen İlhanlı-Memluk mücadeleleridir.

2. Kuzey İpek Yolu

Asırlar boyunca Asya ve Avrupa'yı ticari ve ekonomik açıdan birbirine bağlayarak Avrasya kavramını ortaya çıkaran İpek Yolu, Çin'den Akdeniz'e kadar uzanan kervan yollarının oluşturduğu bir sistemdir. İpek Yolu'nun kısmi olarak ortaya çıkışı Bronz Çağı'na kadar uzanmaktadır (M.Ö. 3000-2000). Sakalar ile Çinlileri ticari anlamda bir araya getiren Büyük İpek Yolu, M.S. IV. yüzyılda Ammianus Marcellinus (322-400) tarafından kaleme alınan *Roma Tarihi* adlı eserde karşımıza çıkmaktadır.³ Elimizdeki mevcut kaynaklara, bilhassa Çin kronikleriyle Antik Çağ ve Orta Çağ'a ait kayıtlar ile arkeolojik verilere göre Büyük İpek Yolu'nun kuzey kolu Lobnor (Lob Gölü)'nden Kuça ve Karaşar üzerinden Tanrı Dağları ve Tarım Nehri boyunca uzanıp, Kaşgar'a kadar uzanmaktaydı. Oradan Fergana Vadisi'nden devamla Seyhun boylarına, devamında da Güney Ural bozkırları, Aşağı İdil (Volga) bölgesine ve nihayet Karadeniz'in kuzey limanlarına ulaşmaktaydı.⁴ Bu güzergâhın önemli bir kısmını Orta Asya ile Avrasya bozkırları oluşturmakta olup, bu bölgede yaşayan halklar söz konusu ticaret aracılığıyla Çin'den Avrupa'ya uzanan kültürel diyalogun da aracılığını yapmışlardır. Arkeolojik verilerden hareketle, Kuzey İpek Yolu'nun, Güney İpek Yolu'na alternatif olarak ortaya çıktığı anlaşılmaktadır.⁵

³ Аммиан Марцеллин, *Римская история*, (пер. с латин.: Ю.А. Кулаковского и А.И. Сони), 3-е изд-е, СПб.: Алетейя, 2000, с. 298.

⁴ Е. Е. Кузьмина, *Предыстория Великого Шелкового пути. Диалог культур Европа – Азия*, (Отв. ред. Г.М. Бонград-Левин), М.: КомКнига, 2010, с. 9.

⁵ Hans Wilhelm Haussig, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, (çev: M. Kayayerli), İstanbul, 2001, s. 27.

Elimize bir Avrasya haritası alıp bakacak olursak, Orta Asya'nın tarihe mâl olmuş büyük medeniyetlerin merkezinde yer aldığı görülecektir. Etki alanlarıyla birlikte Orta Asya, Sarı Deniz ve Doğu Çin Denizi'nden Hazar Denizi'ne kadar yaklaşık 5200 kilometrelik bir alana uzandığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Orta Çağ'da büyük ticaret yolu olarak sadece Büyük İpek Yolu'nun olduğu, Volga, Dnyeper, Kama gibi Deşt-i Kıpçak ile Doğu Avrupa'ya yönelik ticaret yollarının ise sadece onu tamamlayan ticaret yolları olduğu açıkça görülür. Büyük İpek Yolu'nu ağırlıklı olarak ipek ticaretinin yapıldığı bir ticaret yolu olarak görmek, İpek Yolu'nun dünya kültür ve medeniyetine yapmış olduğu katkıları görmezlikten gelmek olur. İpek Yolu'nun buradaki rolü çok daha fazladır. Zira bu yol üzerinden sadece Doğu ile Batı arasında ticarî mallar taşınmamış, bargirlerin sırtında aynı zamanda kültürel unsurlar da teati edilmiştir.⁶ İpek Yolu'nda kervanlarla birlikte Doğu ile Batı arasında tüccarların yanı sıra, diplomatlar, maceraperestler, işçiler, zanaatkârlar, çiftçiler, hacı adayları gibi toplumun farklı kesimlerinden insanlar da yer değiştirmekteydi. İpek Yolu, kültürleri birbirine yaklaştırmış hatta ortak bir kültür dairesinin de oluşumuna katkıda bulunmuştur. Bu anlamda Floransalı tüccar Pegolotti'nin 1335 yılında Tana'dan Pekin'e yapmış olduğu seyahatte, Çin'e kadar uzanan bu geniş coğrafyada sadece Kumanca (Kıpçakça) konuşarak, tercümana ihtiyaç duymadan seyahat etmenin mümkün olacağına dair ifadesi dikkate şayandır.

Bu yer değiştirmelerin neticesinde İpek Yolu vasıtasıyla Avrasya halkları pek çok yenilikle tanışma fırsatı bulmuştur. Bunlar arasında sanat (dans, müzik, görsel sanatlar ve mimari), dinî inanış (İslam, Hıristiyanlık, Mazdeizm, Budizm ve Maniheizm, vd.), yeni teknolojileri (ipek, barut ve kâğıt üretimi gibi) saymak mümkündür.

Doğu ticaretinde antik zamandan beri aktif olarak işleyen İpek Yolu'nun anlamının altı özel olarak çizilmektedir. Kanaatimizce, kuzeydeki Doğu Avrupa topraklarında olanlar dâhil, kervan yollarına sadece İpek Yolu'nun kolları olarak bakılmalıdır.

Uzun bir tarihî geçmişe sahip olan İpek Yolu'nun Altın Orda öncesi ve Altın Orda dönemine dair, kıymetli bilgiler içeren çok sayıda tarihî kaynak bulunmaktadır. Bunların en eskilerinden biri şüphesiz Siu Yan Jiyan'ın

⁶ Э. Ртвеладзе, *Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии*, Ташкент, 2005, с. 196

İpek Yolu'ndan Budist Mukaddes Mekânlarına Doğru adlı eseridir.⁷ 629 yılında Budist hacı (mukaddes yerleri gezen gezgin) Çin'den yola çıkarak, Orta Asya üzerinden Buda'nın kutsal emanetlerini kendi gözleriyle görmek ve dinî eğitim almak üzere Hindistan'a ulaşmış, oradan Çin'i Batı ile buluşturan kervan yolları üzerinden seyahat etmiştir. Onun bu seyahati esnasında tutmuş olduğu notlardan hareketle, geçtiğimiz asırda pek çok arkeolojik kazı gerçekleştirilerek, bilhassa İpek Yolu üzerinde yer alan şehirlere dair son derece kıymetli bilgilere ulaşılmıştır.

Yine Abbasi Halifesi'nin 922 yılında İdil boyundaki Bulgar şehrine gönderdiği elçilik heyetinde yer alan fakih Ahmed İbn Fadlan'ın *Seyahatname*'si de kıymetli bilgiler içermektedir. İbn Fadlan *Seyahatname*'sinde Bağdat'tan yola çıkan elçilik heyetinin takip ettiği kara yolu ile X. yüzyılın başlarında bölgedeki Araplar ve diğer tüccarlar tarafından bilinen kervan yolları tasvir edilmektedir.⁸ Elçilik heyeti Üstyurt platosundan geçip Volga civarına, oradan Oğuz ve Başkırt topraklarından geçerek, Bulgar şehrine ulaşmıştır. Bu yol dışında, Ürgenç'ten Mangışlak Yarımadası'na oradan Hazar Denizi boyunca yukarıya İdil Nehri'ne ulaşan alternatif bir kervan yolu da mevcut idi.⁹

Moğolların Doğu Avrupa, Orta Asya ve ona komşu diğer bölgeleri ele geçirmesi, söz konusu bölgelerde belirgin ekonomik çöküntülere neden olmuştur. Daha ilk Altın Orda Hanları'nın idaresi döneminde merkezî yönetimin kontrolü altında olan şehirler eski hâline dönmeye, zanaat ile ticaret düzene girmeye, ticaret yolları yeniden canlanmaya başlamaktadır. XIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Cüçi Ulusu kuruluşunu tamamlamış ve Avrasya'nın ticari-ekonomik ilişkileri bağlamında son derece etkin rol oynamaya başlamışlardır. Söz konusu ticaret yollarının önemi de Altın Orda Devleti'nin gelişimiyle paralellik arz eder.

Bu bağlamda düşünüldüğünde babası ve amcasıyla İran ve Ermenistan üzerinden Hindistan ve Çin'e ulaşan Marko Polo'nun *Seyahatname*'si¹⁰

⁷ S. H. Wriggins, *Xuan Zang: A Buddhist Pilgrim on the Silk Road*, Colorado: Westview Press, 1996.

⁸ А. П. Ковалевский, *Книга Ахмада Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921-922 гг.*, Харьков, 1956.

⁹ Л. Л. Галкин, "Балтийские ладьи у побережья Каспия", *Austervegr (Восточный путь)*, № 2, Таллинн, 1996, с. 27-29.

¹⁰ *Книга Марко Поло*, (пер. со старофранцуз.: И.П. Минаева, ред. и вступ. ст.: И. П. Магидовича), М.: Гос. изд-во географ. лит-ры, 1955; Ауг. bkz. А.Г. Юрченко, *Книга Марко Поло: записки путешественника или имперская космография*, СПб., 2007.

hem kervan yolları hem de denizyolları ve limanlar hakkında kıymetli bilgiler içermektedir. Plano Carpini, Wilhelm Rubruck gibi Fransisken rahipleri de Doğu Avrupa ile Orta Asya'nın ticaret yolları hakkında önemli bilgileri seyahatnamelerinde paylaşmışlardır. Onların eserleri üzerinde yapılan analizler Moğol İmparatorluğu'nun başkenti Karakurum'a ve daha sonraları Pekin'e giden Avrupalı tüccar ve elçilik heyetlerinin güzergâhlarını belirlemeye imkân vermektedir. Elçilerin yolu Karadeniz üzerinden Altın Orda başkenti Saray şehrine, oradan da İpek Yolu'nun kuzey kolu üzerinden Aral Denizi'nin kuzeyine ve daha sonra Yedisu, Doğu Türkistan üzerinden Karakurum'a kadar uzanıyordu. Yine Ortadoğu, Anadolu, İstanbul, Kırım, İdil boyu, Orta Asya (Ürgenç, Buhara, Semerkand) Hindistan ve Çin'e kadar uzanan geniş bir coğrafyayı bizzat gezerek anlatan İbn Battuta'nın *Seyahatname*'si de en az Marko Polo'nun *Seyahatname*'si kadar kıymetlidir. Bu meyanda Johannes Schiltberger¹¹ ve Rui Gonzales Clavijo'yu¹² da Altın Orda sonrası dönem için saymak gerekir.

Yukarıda bahsedilen kaynaklardaki bilgileri arkeolojik verilerle birleştirdiğimizde Altın Orda döneminde Avrasya ticaret yollarında ve ticaret sisteminde köklü değişiklikler yaşandığı karşımıza çıkmaktadır.

İpek Yolu üzerinden Doğu ve Batı arasındaki ticarete Altın Orda şehirleri, sahip oldukları coğrafi ve stratejik konumlarından dolayı son derece önemli bir fonksiyon üstlenmekteydi. Bu durum, XIV. yüzyılın başlarına ait Toscana Anonimi'nde şöyle ifade edilmektedir: "*Kim ki Cenova ve Venedik'ten Çin'e gitmek isterse; alabildiği kadar keten kumaş, ince ve kalın çuha satın almalı sonra direkt yolun bulunduğu Tana'ya gitmelidir. Orada öküzlerin, atların veya develerin çektiği arabalarla karayolundan mallarını naklettirebilir. Tana ile Hacitarhan arasındaki yol öküzlerin çektiği arabalarla 25, develerin çektiği arabalarla ise 12 günlük bir yoldur. Bu yol üzerinde güvenliği sağlamak üzere silahlı Moğol ve Tatarlarla karşılaşmak mümkündür. Hacitarhan'dan Saray şehrine kadar 1 günlük mesafe vardır. Bu yolda da yine Tatarlarla karşılaşılabilir. Aynı gün nehir geçilir. Saray şehrinde Saraycık'a kadar 8 gün boyunca nehir yolu kullanılır. Her ne kadar su yolu gibi kervan yolu da olsa, malların kaybolması açısından su yolları daha az risk taşımaktadır. Saraycık'tan Ürgenç'e develerle 20*

¹¹ Путешествие Ивана Шильтберхера по Европе, Азии и Африке с 1394 по 1427 г., (пер. с нем. Ф. Брун), Одесса, 1866.

¹² Р. Г. де Клавихо, Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406), (пер. со староисп., предисл. и коммент. И. С. Мироковой), М.: Наука, 1990.

günde ulaşmak mümkünken, öküz arabalarıyla bu süre 40 güne çıkmaktadır. Beraberinde malları olanlar isterlerse Ürgenç'e uğrayabilir. Nitekim Ürgenç, kumaşları satıp, gümüş sumlar kazanabileceğiniz karlı bir ticaret şehridir. Yine istenirse beraberindeki kumaşların en incelerinden birkaç balyayı burada satarak, yola gümüş sumlarla devam edilebilir. Ürgenç'ten Otrar'a kadar develerle 35-40 günde ulaşmak mümkündür. Beraberinde malı olmayanlar Ürgenç'e uğramadan 50 günde Saraycık'tan direkt olarak Otrar'a da gidebilirler. Bu yol kadar iyi bir ticaret yolu yoktur, tabi ki gümüş sumunuz varsa. Aslında en iyisi kumaşlarla birlikte Ürgenç'e gelerek, malları burada satmak en büyük kârı kazandırır. Otrar'dan Almalık'a kadar yük eşekleriyle seyahatin süresi ise 45 gün olup, yolda sürekli savaşıcı Moğollarla karşılaşsınız. Almalık'tan Kamesu'ya yine eşeklerle 70 günde ulaşsınız. Kamesu'dan ... (metinde eksik) Nehri'ne ulaşıp, 45 günlük at veya nehir yolculuğuyla Kassay'a varılır. Orada (Kassay) eldeki bütün gümüş sumları satarak, yerine bütün Çin'de ticarete kullanılan ve Kağan'ın mührünün bulunduğu balış adı verilen kâğıt paralardan almak gerekir. Kassay'dan Çin'in başkenti Kanbalık (Hanbalık-Pekin)'a kadar 30 günde ulaşılır. Tana'dan itibaren bütün yolculuğun süresi kara ve suyoluyla toplam 284 gündür.”¹³

Ermeni Kralı Hetum, 1254-1255 yıllarında Mengü Kağan'ın Ordası'na, Orta Asya'ya bir seyahat gerçekleştirmiştir. Kral Hetum, Kilikya Ermeni Krallığı başkenti olan Sis'ten İdil boyundaki Batu'nun ordasına gitmiştir. “...Sonra Onu Hazar Denizi'nin kıyısından Mengü Kağan'a doğru uzun bir yola çıkardılar. Marsri ayının altısında (13 Mayıs) yola çıkan Hetum Ayeh (Yayık) Nehri'ni geçerek, Batu ile Mengü Kağan arasındaki yolun tam ortasında bulunan Op (Ürgenç) şehrine ulaştı. Ergiç (İrtiş) Nehri'ni aşarak, Nayman ülkesine vardılar ve oradan Kara-Kitay'a ve nihayet gori ayının dördünde (13 Eylül) Tataristan (Moğolistan)'a geldiler.”¹⁴ Bu iki kaynaktan da seyahat güzergâhı açıkça verilmekte olup, böylece dönemin İpek Yolu'nun da güzergâhı hakkında bilgi verilmektedir. Araştırmacılarca gayet iyi bilinen Marko Polo ile Fransisken rahipleri Plano Carpini ve W. Rubruck'un seyahatnameleri de bu anlamda kıymetli bilgileri bizlere sunmaktadır.

¹³ А. Г. Еманов, *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII-XV вв.*, Тюмень, Рутра, 1995, с. 149-150.

¹⁴ Киракос Гандзакети, *История Армении*, (пер. с древнеармян.: Л.А. Ханларяна), М.: Наука, 1976, с. 58.

XIV. yüzyıl başlarında ünlü eseri *La Pratica della Mercatura* (1338)¹⁵ ile Floransalı Françesko Balducci Pegolotti, devrinin uluslararası ticaretin kavşak noktalarından biri olan Tana şehrinin, Cüçi Ulusu'nun önemli merkezlerden biri olduğunu, Orta Çağ'da büyük ticaret yolları üzerinden Çin ile bağlandığını ifade etmiştir: “*Tana'dan Hacitarhan'a kadar öküzlerle 25, atlarla 10-12 günlük bir yolculuğun sonunda ulaşılmaktadır. Hacitarhan'dan Aktöbe'deki Saray şehrine ise nehirden 1 günde varılır. Saray'dan Saraycık'a Yayık Nehri'nden 8 günde gidilmektedir (Önce İdil Nehri, sonra Hazar Denizi boyunca devamla Yayık Nehri'nin mansabına ulaşılır). Buraya karayoluyla da gelinebilir. Saraycık'tan Ürgenç'e Üstyurt Platosu üzerinden develerle 20 günde ulaşmak mümkündür. Beraberinde malları olanlar Ürgenç'e mutlaka uğramalıdır. Çünkü orada çok kârlı ticaret imkânı vardır. Ürgenç'ten Otrar'a kadar develerle 35-40 günde varılır. Yanında malı olmayan tüccarlar Saraycık'tan doğrudan Otrar'a giderler... Otrar'dan Almalık (İli Vadisi)'a eşeklerle 45 günde ulaşmak mümkündür...*”¹⁶ Pegolotti'nin çalışmasında genelleştirilmiş olmakla birlikte İtalyan tüccarların Yuan Hanedanı dönemindeki Çin ile yaklaşık yüz yıllık tecrübelerini de aktarmış, bu vesileyle de İtalyan tüccarlara ticaret ile ilgili önemli tavsiyelerde bulunarak, seyahatlerini kolaylaştırmayı amaçlamıştır.

İdil boyundaki Altın Orda şehirleri XIV. yüzyılın sonlarında Timur istilasına uğrayınca yeniden toparlanmaları pek mümkün olmamıştır. Bu sebeple de Kuzey İpek Yolu eski önemini kaybederek, ticaret yollarının güzergâhında değişiklikler yaşanmaya başladı. Baharat ve ipek, güneydeki yani Orta ve Yakındoğu'dan geçen yollardan Akdeniz'e ulaştırılmaya başlandı. Nitekim Barbaro'da “*Astrahan (Hacitarhan) Timur tarafından tahrip edilince Astrahan'a gelen veya Astrahan'dan Tana'ya giden tüm baharatlar ve ipek artık Suriye'ye gidiyor.*”¹⁷ diye bahsedilmektedir.

Saraycık'tan Otrar ve Almalık üzerinden doğrudan Çin'e ulaşan bir yol mevcuttu. Bu yol son derece güvenilir idi. Çünkü bu yolu korumakla görevli askerlere hemen her gün seyahat esnasında rastlanırdı. Derbent'ten Saray üzerinden Çin'e ulaşan yolu 5 ay gibi kısa bir sürede katetmek müm-

¹⁵ Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura*, (Ed. by Allan Evans), Cambridge, Massachusetts, 1936.

¹⁶ А. Г. Еманов, *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII- XV вв.*, с. 150.

¹⁷ *Барбаро и Контарини о России- К истории итало-русских связей в XV в.*, (пер. и коммент.: Е.Ч. Скржинской), Л.: Наука, 1971, с. 157. Ауг. bkz. С. А. Аннинский, “Известия венгерских миссионеров XIII-XV вв. о татарах и Восточной Европе”, *Исторический архив*, (Т. III), М.: Л., 1940, с. 331.

kündü. Saray'dan Çin'e ulaşan başka bir yol da Harezmi üzerinden geçen yol idi. Bu yol daha çok tercih edilmekteydi.

Yakubovskiy'nin tespit ettiği iki yol daha bulunmaktadır. Bunlardan ilki Aşağı İdil-İdil Nehri-Yayık Nehri-Emba-Ürgenç-Otrar-Taraz ve devamı. İkincisi ise Aşağı İdil-Yayık-Emba-Deşt-i Kıpçak (Aral Gölü'nün kuzeyi)-Çu Vadisi-İli Nehri ve devamı. İlk güzergâhtan 1246 yılında Plano Carpini, 1262'de Polo kardeşler seyahat ederken, ikinci güzergâhtan 1253 yılında W. Rubruck geçmiştir.¹⁸

Mevcut kaynaklarda Altın Orda ticaretinde her ne kadar Batılı, Rus ve Tatar tüccarların varlığından bahsedilse de aslında doğu ülkelerinden gelen tüccarların daha aktif rol oynadıkları anlaşılmaktadır. Doğulu tüccarlar, Altın Orda üzerinden Doğu Avrupa'nın ticaret merkezlerine sadece zanaat üretiminin yüksek kaliteli ürünleri (kumaş, seramik, cam, renkli metalden ürünler) sağlamakta kalmıyor, ayrıca Batı pazarında bulunmayan ve o yüzden özellikle halkın zengin tabakalarında aşırı talep gören baharat, parfüm, çeşitli ilaçları da temin ediyorlardı. Bahsi geçen son ürünlerle ilgili olarak, arkeolojik kazılarda, içi ilaç veya hoş kokulu maddelerle dolu olan güzel bir şekilde süslenmiş minyatür toprak ve camdan şişelerle kavanozlar bulunmuştur.¹⁹

3. Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları

Altın Orda Hanları'nın bölge ticaretinin geliştirilmesine katkı yapmak amacıyla uyguladıkları politikaları kısaca şu şekilde özetlemek mümkündür:

a) Yeni Yolların Yapılması ve Yam Sistemi: Altın Orda Devleti farklı coğrafi özelliklere sahip son derece geniş bir bölgede hâkimiyet sürmekteydi. Bu kadar geniş bir bölgeyi idare etmek de doğal olarak zordu. XIV. yüzyılda Celâyirli hizmetinde çalışan üst düzey bürokrat Muhammed İbn Hinduşah Nahçıvanî, devletlerin ekonomik gelişiminde ticaretin rolünün altını çizerek, tüccarların rahatlıkla ticaret yapabilmeleri için kendileri uygun şartların -özellikle de ulaşım vasıtalarının- sağlanması gerektiği, sağlanamaması durumunda ticarî faaliyetlerin sekteye uğrayacağı ve bu-

¹⁸ А. Ю. Якубовский, "Развалины Ургенча", *Известия ГАИМК*, (Т. VI, Вып. 2), 1930, с. 15.

¹⁹ I. P. Petrushevskiy, "The Socio-Economic Condition of Iran Under the Il-Khans", *Cambridge History of Iran. The Saljuq and Mongol Periods*, Ed. by J.A. Boyle, (Vol. V), Cambridge at the University Press, 1968, p. 506; Анхбаяр Дануу, *Монголын Эл Хаант Улс*, Улаанбаатар, 2006, х. 48.

nun da toplumsal hayatta sorunlara yol açacağını ifade etmektedir.²⁰ Bu sebeple de ticaretten bahsederken mutlaka yollar ve posta sistemine de değinmek gerekir. Yolların iyileştirilmesi ve yeni yolların yapılması gerek ülkenin idaresi gerekse de ticarî faaliyetlerin rahatlıkla gerçekleştirilebilmesi için elzemdir. Söz konusu meseleyi iyi analiz etmiş olan Altın Orda Hanları, devamlı olarak yolların bakımını yaptırmış ve yeni yolların açılmasına öncelik vermişlerdir. Yine bazı nehirlerde ulaşımı temin etmek üzere köprüler inşa ettirmişlerdir.²¹ Nehir kenarlarında kasabalar kurularak, burada yaşayanların, nehirden geçmek isteyen elçiler ve tüccarların güvenle karşıya geçmelerini temin etmek üzere görevlendirilmişlerdir. 1253-1254 yılları arasında Altın Orda topraklarını ziyaret eden Rubruck'un seyahatnamesinde, bu tarzda kurulmuş kasabalar hakkında bilgiler verilmektedir. Rubruck eserinde, Don Nehri'nin yukarı ve aşağı taraflarında halkı Ruslardan oluşan iki kasabadan, İdil Nehri kıyısında halkı Rus ve Müslümanlardan oluşan üçüncü bir nehir kasabasından bahsetmektedir. Nehir kasabalarında yaşayan halk, görevlerini yerine getirdikleri sürece tüm vergi ve yükümlülüklerden muaf tutulmaktaydılar. Ayrıca tüccarlardan taşıma işine karşılık olarak haraç alma hakkı da tanınmıştı.²²

Altın Orda Hanları Çin, Hindistan, Orta Asya ve İran ile ticarî ilişkileri canlandırmak için ticaret yollarına ve posta sistemine büyük bir önem vermişlerdir. Bilindiği gibi, Erken Orta Çağ'da Soğdlar ve Türkler posta hizmetlerini yaygın olarak kullanmaktadır. Ulaşım vasıtalarının arttırılması ticaretin de geliştirilmesine ciddi katkı sağladığından Altın Orda Hanları bir yandan ticari faaliyetlere ağırlık verirken bir yandan da yeni yolların açılması ve yolların güvenliğini arttırma politikasını gütmüşlerdir. XIII. yüzyılda içerisinde yedek atların tutulduğu ahırlar, atlar için arpa ve burada kalan postacının dinlenip, karnını doyurabileceği Büyük Moğol İmparatorluğu genelinde 'yam' adı verilen menziller inşa edilmiştir.²³ Genellikle bu yamalar, 30 ile 50 km mesafe ile yani başka bir deyişle Altın Orda topraklarındaki önemli kervan yollarında 1 günlük mesafede inşa edilmekte ve bu şekilde ülkedeki tüm şehirleri ve liman-

²⁰ В. З. Пириев, "Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани о некоторых вопросах организации торговли", *Ближний и Средний Восток: Товарно-денежные отношения при феодализме*, М., 1980, с. 194.

²¹ Г. Губайдуллин, *История татар*, (пер: С. Г. и А. Х. Губайдуллиных), М.: Изд-во Московский лицей, 1994, с. 65.

²² *Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Рубрука*, М., 1957, с. 109.

²³ J. P. Roux, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (çev: A. Kazancıgil, A. Bereket), s. 268.

ları birbirine bağlamaktaydı. Yam sistemiyle beraber kervansaraylar ülkenin en önemli ticari arterlerini oluşturmaktaydı.²⁴

İlhanlı Veziri meşhur tarihçi Reşidüddin Fazlullah (1247-1318) ünlü eseri *Cami'üt-Tevârih*'te yam sistemi hakkında detaylı bilgiler aktarmaktadır: “Çin tarafından bu şehre kadar (Karakurum) yamlar sıralanmıştır... Her 5 fersahta 1 yam bulunmaktadır. Toplam 37 yam yer alır. Her yamda oranın güvenliğini sağlamak üzere 1000 asker görev yapmaktadır. Kağan (Ögödey) her gün buraya (Karakurum'a) çeşitli bölgelerden 500 araba yiyecek ve içecek getirilip, ihtiyaç dâhilinde kullanılmak üzere ambarlarda muhafaza altına aldırıldığı bir sistem tesis etmişti. Tahıl ve şarap taşınması için de o kadar büyük arabalar kullanıyorlardı ki, her bir arabayı ancak 8 öküz çekebiliyordu.”²⁵ Yam sistemi sayesinde diğer Moğol uluslarının imparatorluk merkeziyle iletişimi de sağlanmıştır. Yam sistemi, Altın Orda Devleti'nin yıkılışından sonra da Rusya tarafından şehirler ve diğer yerleşim yerleri arasında kullanılmaya devam etmiştir. Hatta Rusya'nın posta teşkilatının temeli de yine yam sistemine kadar dayanmaktadır.

b) Ticaret Yollarının Güvenliği ve Kervansaraylar: Bilindiği gibi binlerce yıl boyunca dinlerin, dillerin hatta yazının yayılması ile yeni teknolojilerin ve el sanatlarının taşınmasında önemli bir rol oynamışlardır. Ticaret, özellikle de kervan ticareti, güvenli yollarda rahatlıkla gerçekleştirilebilirdi. Bu sebeple de tüccarlar gerekli şartların sağlandığı güzergâhlarda ticaret yapmayı her daim tercih etmişlerdir. Altın Orda Hanları da bu amaçla ticaret yollarının güvenliğine büyük önem vermişlerdir.²⁶ Ayrıca Hanlar, hem iç hem de dış ticaretin güven içinde gerçekleştirilmesini temin etmek için kervan yolları kadar pazarların da haydutlar ve hırsızlardan korunmasına yönelik tedbirler almışlardır.

Tüccarların ticaret yollarının güvenliği ve tüccarların seyahatlerine dair kıymetli bilgiler veren Pegolotti: “Tana'dan Çin'e giden yol tüccarların söylediğine göre gece gündüz son derece güvenlidir. Ancak tüccar seyahat esnasında yolda ölürse, malları ve parası öldüğü ülkenin hükümdarına teslim edilir. Eğer ki, vefat eden tüccarın kardeşi veya yakın dostu yanında ise veya varisi varsa bu varlıklar onlara ulaştırılır”²⁷ diye anlatır.

²⁴ Д. М. Исхаков, И. Л. Измайлов, *Этнополитическая история татар*, Казань, Иман, 2000, с. 108.

²⁵ Рашид ад-Дин, *Сборник летописей*, (пер. с персид.: Ю.П. Верховского), (Т. II), М.; Л., 1960, с. 41.

²⁶ Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, New York, Oxford University Press, 2010, p. 117.

²⁷ Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica Della Mercatura*, (Ed. by A. Evans), Cambridge: MA: Medieval Academy of America; Massachusetts, 1936, pp. 21-23.

Sadece ticaret yolları için değil, tüm ülkeyi kapsayacak şekilde güvenlik temin edilmişti. Bu sebeple de şehirleri çevreleyen surlar yıkılmış ve devlette siyasî istikrar devam ettiği sürece de yeniden yapılması gündeme bile gelmemiştir. el- Ömerî: “*Saray şehri Berke Han tarafından Turan (İtil) Nehri kıyısında kurulmuştur. Şehir, surları olmadan solonçak topraklar üzerinde yer alır*”²⁸ şeklinde anlatmaktadır. Arkeoloğlara göre ülkenin dört bir yanında yeni kurulan şehirlerde herhangi bir savunma duvarı veya sur bulunmamaktadır. Zira Moğollar şehirleri duvarların değil, ülkenin kendisinin koruduğunu düşünürler.

Ticaret yolları ticaretin varlığı açısından son derece önemli bir yere sahip olduğu için Altın Orda Hanları bu yolların güvenliği meselesiyle özel olarak ilgilenmiş, tüccarların rahat bir şekilde yolculuk yapılabilmesine büyük önem vermişlerdir. Bu amaçla Tutgaul adı verilen özel birliklerle bir yandan yolun güvenliğini temin ederken, bir yandan da bu Tutgaullar aracılığıyla sorumlu oldukları güzergâhlardaki gümrük ve ticaret vergilerinin toplanmasını sağlamaktaydı.²⁹ Yine bu ticaret yolları üzerinde tüccarların rahatça seyahat edebilmesi için belli aralıklarla su kuyuları açılmış ve çok sayıda kervansaray inşa ederek, tüccarların burada ihtiyaçlarını karşılamaları ve konaklamaları mümkün kılınmıştır. Ticari faaliyetlerde ulaşımın ve nakliyenin en önemli bileşenlerinden olan dinlenme mekânları yani kervansaraylar, yolcular ve kervanlar tarafından belirli bir ücret karşılığında kullandıkları için ayrı bir anlam taşımaktadırlar. Bu nedenle yerel hükümdarlar ayrıca ticaretle uğraşan büyük sermaye sahipleri ve memurlar kendi mal varlıklarının bir kısmını kervansarayların, köprülerin, geçişlerin inşa edilmesine ve tamirine harcamakta, kervan yollarında servis hizmetlerinin teminine bağlı olarak çıkan sorunları üzerlerine alarak özenle çözüme kavuşturmaktadırlar.

c) Kentleşme: Kentler ticaretin en aktif olarak yapıldığı yerlerdir. Bu sebeple de Altın Orda Hanları, bir taraftan özellikle Bulgarlardan kalan şehircilik mirasına kısmen de olsa sahip çıkarken, bir taraftan da konargöçerlik geleneklerinin aksine şehirleşmeye büyük önem vererek, kent kültürünün Deşt-i Kıpçak genelinde yaygınlaşmasında önemli bir rol oynamışlardır. Altın Orda topraklarında yaklaşık 150 kadar şehir bulunmakta

²⁸ *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, Т. I. Извлечения из сочинений арабских, собранные В. Г. Тизенгаузеном, СПб.: Тип. Имп. АН, 1884, с. 241.

²⁹ Э. Калан, *Золотая Орда (Улус Джучи) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII – XIV вв.*, (отв. ред. проф. Ф.Ш. Хузин), Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2012, с. 116.

idi. Altın Orda'da kentleşme olgusuna büyük katkılar yapmış olan Özbek Han, Eski Saray şehrinde de pek çok bayındırlık ve inşaa faaliyetinde bulunmuş, şehri hem büyütmüş hem de güzelleştirmişti. Ayrıca başkenti de Saray Batu'dan Saray el-Cedid'e nakletmiştir. Şüphesiz ki, başkentin Saray el-Cedid'e nakledilmesi kentteki üretim potansiyelinin artmasına ve kültürel hayatın büyük bir gelişme göstermesine imkân vermiştir.³⁰

Saray şehri aynı zamanda dünyanın çeşitli bölgelerinden (İran, Bizans, Anadolu, Orta Avrupa, Baltık Ülkeleri, Ceneviz, Mısır, Hindistan vs.) gelen tüccarların bulunduğu bir kent olması sebebiyle de büyük bir öneme sahipti.³¹

İbn Battuta, 1334 yılında Saray el-Cedid şehrini ziyaret etmiş ve şehirle ilgili olarak aşağıdaki bilgileri vermiştir: “*Saray, Özbek Han'ın başkentidir. Saray şehri, en güzel şehirlerden birisi olup, geniş ve düz bir alanda insanlarla dolup taşan güzel pazarlar ile geniş caddelere sahip bir şehirdir... Şehirde evler sıralı hâlde dizilmiş olup, arada ne boş bir alan ne de bahçe var... Şehirde çok çeşitli halklar yaşamakta olup, bunlardan biri bir kısmı Müslüman olan Moğollar -ülkenin asıl halkı ve gerçek sahipleri ile Aslar ve Hıristiyan olan Kıpçaklar, Çerkezler, Ruslar ve Bizanslılardır. Her halk kendi bölgesinde yaşamakta olup, bölgelerinde pazarları bulunmaktadır. Tüccarlar ve yabancılar Irak-ı Acem, Irak-ı Arap, Mısır, Suriye ve diğer ülkelerden gelmekte olup, mallarını muhafaza edebilmeleri için kendilerine ayrılan duvarlarla çevrili bir bölgede yaşarlar...*”³².

d) Pazar ve Ticaret Fuarları: Altın Orda topraklarında hemen her yerleşim yerinde pazarlar kurulmakta olup, bu pazarlarda her türlü ürünün satışı için ayrı ayrı belirlenmiş bölümler ve tezgâhlar yer almaktaydı. Altın Orda pazarlarının bir başka özelliği de burada satılan endüstriyel ve el sanatlarına dair ürünlerin bizzat üreticileri tarafından orada üretilip, satışa sunulmasıdır. Dolayısıyla bu pazarlarda arada çok fazla aracı kullanılmadan üreticiden tüketiciye ulaşan bir ticaret söz konusuydu.

³⁰ Э. Калан, “Городская культура и торгово-экономические отношения Золотой Орды (на примере Сарай ал-Джадида – Нового Сарая)”, *Учен. зап. Казан. ун-та, Сер. Гуманит. науки*, (Т. 151, кн. 2, ч. 1), 2009, с. 84.

³¹ Akdes Nimet Kurat, *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*, Ankara, 2002, s. 133.

³² Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, (çev: A. Sait Aykut), İstanbul: YKY, 2005, s. 342.

Altın Orda tüccarları çeşitli ülkelerdeki uluslararası ticaret fuarlarına da katılarak, bir yandan kendi ürünlerinin satışını yaparken, bir yandan da farklı ülkelerden gelen tüccarların mallarını satın almaktaydılar. Ticaret fuarları uluslararası ticaret adına büyük bir önem taşımaktaydılar. Fuarların toplanma sıklığı fazla olmasa bile uzun süre tüccarlara hizmet vermekteydiler. Kayseri'deki Yabanlu Pazarı³³ ile Sivas gibi Orta Anadolu şehirlerindeki ticaret fuarları dışında Buhara'daki Bazar Mokh gibi çok sayıda fuar kaynaklarda zikredilmektedir. Bu fuarlar, varlıklarını XX. yüzyıla kadar devam ettirmişlerdir. Uluslararası ticaret fuarlarının en önemli faydası şüphesiz yeni teknolojilerin aktarımıdır.

e) Ortaklık Müessesesi: Ortak kelimesinin manası, Altın Orda Hanları'nın yarlıklarında ve kroniklerde, "ticaret birliğinin (şirket) üyesi olan tüccar" olarak verilmektedir. Farsça kaynaklarda 'ortaklık' ile ilgili bilgilere rastlamaktayız. Artan dış ticaret kredili ticaret ve ortaklık müessesinin ortaya çıkışını sağlamıştır.³⁴

İranlı meşhur tarihçi Reşidüddin, *Cami'üt-Tevârih* adlı eserinde defalarca 'ortak'³⁵ terimini kullanmaktadır. Yine İranlı tarihçi Cüveynî de Ögödey Han devrini anlatırken, ortaklık müessesesi hakkında detaylı bilgiler vermektedir. "... ve ortağı gelip ondan (Ögödey Han) 500 balişi sermaye olarak aldı. Ortak bir süre sonra geri gelip hiç parası kalmadığını mantıksız bir gerekçeyle anlattı. Buna rağmen Han, ortağa yeniden aynı miktarda paranın verilmesi emrini verdi. Bir yıl sonra adam yeniden gelip, iflas ettiğini ve parasının kalmadığını başka bir mazeretle anlattı. Tekrar kendisine 500 baliş verilerek, gönderildi..." Bu türden ortaklıklar küçük şirketlerin ortaya çıkmasına imkan vermiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bu türden firmalar ve tüccarlar Moğol Hanları ile yakın ilişkiler içerisindeydiler.³⁶

Altın Orda Hanları, Cengiz Han'ın yaptığı gibi ticareti ve tüccarları desteklemekle kalmamış, bizzat ticari faaliyetlere katılmışlardır. Devlet hazinesinden borç alarak, ticaret yapan ortaklar, borçlarını belirlenen vadede geri ödemekle yükümlüydüler. Asya topraklarında ortaklık genellikle

³³ Faruk Sümer, *Yabanlu Pazarı - Selçuklular Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 1985.

³⁴ Г. А. Федоров-Давыдов, *Общественный строй Золотой Орды*, М.: Издательство Московского университета, 1973, с. 81; Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, p. 117.

³⁵ Рашид ад-Дин, *Сборник летописей*, (Т. II), с. 51, 57, 58.

³⁶ Б. Д. Греков, А. Ю. Якубовский, *Золотая Орда и ее падение*, с. 155.

Müslüman tüccarlarla yapılmaktaydı.³⁷ Ülkede ticaretin geliştirilmesi ticaretten büyük gelir elde eden hanlar ve aristokratlar tarafından desteklenmekteydi. Altın Orda'nın büyük şehirlerinde seçkin aristokratların ve Cüçi hanedanına mensup hanedan üyelerinin de katıldığı tüccar-ortak birliği (şirket) bulunmaktaydı.³⁸ Bu ticaret birlikleri büyük ticaret kervanları kurarak ticarî faaliyetler gerçekleştiriyordu. Bu ortaklık sayesinde aristokrat ve hanedan üyesi olup da yılda yaklaşık 100.000-200.000 dinar civarında gelir elde edenler vardı.³⁹ Bilindiği gibi Berke Han'ın ortağı İran'da Berke Han adına ticarî faaliyetlerde bulunmakta olup, hatırı sayılır bir mal varlığına da sahip idi. Ortak tüccarlar Berke döneminde İran ile Altın Orda arasındaki ticarî faaliyetleri yürütmekteydiler.⁴⁰

f) Düşük Vergi Rejimi ve Fiyat İstikrarı: Altın Orda'nın dış ticaretini etkileyen en önemli unsurların başında şüphesiz farklı bölgelerle izlediği dengeli politika ve jeopolitik istikrar gelir. Bunun dışında Altın Orda Hanları'nın gümrük ve ticaret vergilerine yönelik izlemiş oldukları doğru politikalarıdır. Araştırmacıların ekserisi, özellikle düşük gümrük vergisi politikasının dış ticaretin gelişimine ciddi anlamda katkı yaptığı görüşündedirler. Gaziz Gubaydullin'in ifadesine göre, Altın Orda topraklarında uygulanan gümrük vergilerinin oranı %3-5 arasında kalmıştır. Mesela Karadeniz'in kuzey kıyısındaki bölgelerde gümrük vergisinin miktarı malın fiyatının %3'ü kadar hesaplanıp tahsil edilmiştir. Yalnızca Berdibek Han (1357-1359) döneminde 1360-1380 yılları arasında yaşanan krizin son dönemlerinde ticaret vergileri %5'e kadar çıkarıldı.⁴¹ Bunun yanı sıra, Tokta ile Toktamış Han dönemlerinde yapılan reformlar sayesinde, Cüçi Ulusu'nun bütün topraklarında para sisteminin tek standarda uydurulması, ticaretin aktif olarak gelişmesinde oldukça etkin rol oynamıştır. Bu konuda literatürde ayrıntılı bilgiler yer almaktadır.⁴²

³⁷ А. Ювалы, *Илханлылар Тарихи I: Курuluş Devри*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 1994, s. 152.

³⁸ Б. Д. Греков А. Ю. Якубовский, *Золотая Орда и ее падение*, с. 153.

³⁹ *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, (Т. I), с. 244.

⁴⁰ *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, (Т. II), Извлечения из персидских сочинений собранные В. Г. Тизенгаузеном и обработанные А. А. Ромаскевичем и С. Л. Волиным, М.; Л. 1941, с. 51, 57, 58, 81, 82.

⁴¹ Г. Губайдуллин, *История татар*, с. 34-35.

⁴² Г. А. Федоров-Давыдов, *Денежное дело Золотой Орды*, М.: Палеограф, 2003; А. Г. Мухамадиев, *Булгаро-татарская монетная система в XII-XV вв.*, М.: Наука, 1983.

4. Sonuç

XIII. yüzyılın ortalarında Altın Orda Devletince doğuda Harezmi'den batıda Aşağı Tuna'ya, kuzeyde Bulgar'dan güneyde Trans Kafkasya ve Anadolu'ya kadar uzanan alanda tesis edilen tümleşik ticarî ve ekonomik sistem tüccarlara rahatlıkla ticaret yapma imkânı verdiği gibi, komşu ülkelerle birlikte ekonomik refaha ulaşılmasına da ciddi katkılar sağlamıştır. Sahip olduğu güçlü ekonomisiyle, istikrarlı merkezî yönetim sistemiyle Avrasya'daki komşu ve uzak ülkelerle sadece ticari-ekonomik değil, kültürel ve askerî-politik ilişkiler kurmayı başarmıştır.

Altın Orda döneminde önemi gittikçe artan Kuzey İpek Yolu da Altın Orda Hanları'nın izlemiş olduğu başarılı ticaret politikaları sayesinde sadece bölgenin değil, Avrasya ekonomisine, bilim ve teknolojisine, kültürel yaşamına ciddi katkılar sağlamıştır. Başka bir deyişle XIII-XVI. yüzyıllarda Doğu ve Batı, önemli ölçüde Kuzey İpek Yolu vasıtasıyla bir araya gelmiştir. Bu sebeple Kuzey İpek Yolu'nun sadece ticari malların taşınması veya elçilerin karşılıklı gidip geldiği bir güzergâhtan ziyade bizzat politik, sosyoekonomik ve kültürel değerlerin Doğu ve Batı arasında taşınmasında önemli bir rol oynadığı gerçeği anlaşılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî. *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, (çev: A. Sait Aykut), YKY, İstanbul, 2005.
- Haussig, Hans Wilhelm. *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, (çev: M. Kayayerli), İstanbul, 2001.
- Kurat, Akdes Nimet. *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*, Ankara, 2002.
- Liu, Xinru. *The Silk Road in World History*, New York, Oxford University Press, 2010.
- Pegolotti, Francesco Balducci. *La Pratica Della Mercatura*, (Ed. by A. Evans), Cambridge: MA: Medieval Academy of America; Massachusetts, 1936.
- Petrushevskiy, I. P. "The Socio-Economic Condition of Iran Under the Il-Khans", *Cambridge History of Iran- The Saljuq and Mongol Periods*, (Ed. by J.A. Boyle), (Vol. V), Cambridge at the University Press, 1968.
- Roux, J. P. *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (çev: A. Kazancıgil, A. Bereket), Kabalcı Yay., İstanbul, 2001.
- Sümer, Faruk. *Yabanlu Pazarı - Selçuklular Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 1985.
- Wriggins, S. H. *Xuan Zang: A Buddhist Pilgrim on the Silk Road*, Colorado: Westview Press, 1996.
- Yuvalı, A. *İlhanlılar Tarihi I: Kuruluş Devri*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 1994.
- Аннинский, С. А. "Известия венгерских миссионеров XIII-XV вв. о татарах и Восточной Европе", *Исторический архив*, (Т. III), М.: Л., 1940.
- Барбаро и Контарини о России- К истории итало-русских связей в XV в.*, (пер: и коммент. Е.Ч. Скржинской), Л.: Наука, 1971.
- Бартольд, В. В. *Сочинения*, Т. I. Туркестан в эпоху монгольского нашествия, Изд-во Восточной литературы, Москва, 1963.
- Галкин, Л. Л. "Балтийские ладьи у побережья Каспия, *Austervegr (Восточный путь)*, № 2, Таллинн, 1996, с. 27-29.
- Гандзакеци, Киракос. *История Армении*, (пер. с древнеармянского: Л.А. Ханларяна), М.: Наука, 1976.

- Греков, Б. Д., Якубовский А. Ю. *Золотая Орда и ее падение*, М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1950.
- Губайдуллин, Г. *История татар*, (пер: С.Г. и А.Х. Губайдуллиных), М.: Изд-во Московский лицей, 1994.
- Дануу, Анхбаяр. *Монголын Эл Хаант Улс*, Улаанбаатар, 2006.
- Еманов, А. Г. *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII- XV вв.*, Тюмень, Рутра, 1995.
- Исхаков, Д. М., Измайлов И. Л. *Этнополитическая история татар*, Казань, Иман, 2000.
- Калан, Э. “Городская культура и торгово-экономические отношения Золотой Орды (на примере Сарай ал-Джадида – Нового Сарая)”, *Учен. зап. Казан. ун-та*, Сер. Гуманит. науки, (Т. 151, кн. 2, ч. 1), 2009, с. 82-89.
- Калан, Э. *Золотая Орда (Улус Джучи) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII - XIV вв.*, (Отв. ред: проф. Ф.Ш. Хузин), Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2012.
- Клавиho, Руи Гонсалес де. *Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406)*, (пер. со староиспанского предисл. и коммент: И. С. Мироковой), М.: Наука, 1990.
- Книга Марко Поло*, (пер. со старофранцузского: И. П. Минаева; ред. и вступ. статья: И.П. Магидовича), М.: Гос. изд-во географ. лит-ры, 1955.
- Ковалевский, А. П. *Книга Ахмада Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921-922 гг.*, Харьков, 1956.
- Кузьмина, Е. Е. *Предыстория Великого Шелкового пути. Диалог культур Европа – Азия*, (Отв. ред: Г. М. Бонград-Левин), М.: КомКнига, 2010.
- Марцеллин, Аммиан. *Римская история*, (пер. с латинского: Ю. А. Кулаковского и А. И. Сони), 3-е изд-е, СПб.: Алетейя, 2000.
- Мухамадиев, А. Г. *Булгаро-татарская монетная система в XII–XV вв.*, М.: Наука, 1983.
- Пириев, В. З. “Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани о некоторых вопросах организации торговли”, *Ближний и Средний Восток: Товарно-денежные отношения при феодализме*, М., 1980.

- Путешествие Ивана Шильтберхера по Европе, Азии и Африке с 1394 по 1427 г.*, (пер. с немецкого: Ф. Брун), Одесса, 1866.
- Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Рубрука*, М., 1957.
- Рашид ад-Дин. *Сборник летописей*, (пер. с перс. Ю.П. Верховского), (Т. II), М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1960.
- Ртвеладзе, Э. *Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии*, Ташкент, 2005.
- Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, Т. I. Извлечения из сочинений арабских, собранные В. Г. Тизенгаузеном, СПб.: Тип. Имп. АН, 1884.
- Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*, Т. II. Извлечения из персидских сочинений собранные В. Г. Тизенгаузеном и обработанные А. А. Ромаскевичем и С. Л. Волиным, М.; Л. 1941.
- Федоров-Давыдов Г. А. *Денежное дело Золотой Орды*, М.: Палеограф, 2003.
- Федоров-Давыдов Г. А. *Общественный строй Золотой Орды*, М.: Издательство Московского университета, 1973.
- Юрченко, А. Г. *Книга Марко Поло: записки путешественника или имперская космография*, СПб., 2007.
- Якубовский, А. Ю. "Развалины Ургенча", *Известия ГАИМК*, (Т. VI, Вып. 2), 1930.