

Econder |

International Academic Journal
[Econder], 2018, 2 (2): 334/348

Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme

&

A General Evaluation of Silk Road from The Past to the Present

Abdulkadir ATAR

Dr. Öğr. Üyesi, Karabük Üniversitesi İ.İ.B.F. İktisat

Assistant Prof. , Karabük University, Department of Economics

abdulkadiratar@karabuk.edu.tr

Orcid ID: 0000-0002-5721-9826

Halil ŞAHİN

İktisat Yüksek Lisans Öğrencisi, , Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler

Enstitüsü

Master Student in Economics, Karabük University, The Institute of Social

Sciences

halilsahin1994@gmail.com

Orcid ID: 0000-0002-0514-819X

Tuğba ÇAVUŞOĞLU

İktisat Yüksek Lisans Öğrencisi, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Master Student in Economics, Karabük University, The Institute of Social Sciences

cavusoglutugba@hotmail.com

Orcid ID: 0000-0001-2345-6789

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü / Article Types : Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received : 28.11.2018

Kabul Tarihi / Accepted : 31.12.2018

Yayın Tarihi / Published : 31.12.2018

Yayın Sezonu : Aralık

Pub Date Season : December

Cilt / Volume: 2 Sayı – Issue: 2 Sayfa / Pages: 334-348

Atıf/Cite as Atar, A, Şahin, H , Çavuşoğlu, T . (2018). Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme. Econder Uluslararası Akademik Dergi, 2 (2), 334-348. Retrieved from <http://dergipark.gov.tr/econder/issue/40036/489312>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş ve intihal içermediği teyit edilmiştir. / This article has been reviewed by at least two referees and scanned via a plagiarism software. <http://www.itobiad.com/>

Copyright © Published by Hayrettin KESGİNGÖZ- Karabük University, Karabük, 78050 Turkey. All rights reserved.

Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme

Öz

Dünyada milletlerarası ticaretin varlığı çok eski dönemlere kadar uzanmaktadır. Modern dönemlere kadar geçen zaman dilimindeki süreçte özellikle doğu-batı ticareti oldukça önemli bir unsur olmuştur. Çin'in ipeği ve kâğıdı, Hindistan'ın baharatı doğu-batı aksında oluşturulan bir ticaret yolu aracılığıyla batı ülkeleriyle buluşmaktaydı. Bahsi geçen bu yol, özellikle Çin'in ipekli dokumalarının Avrupa'ya iletilmesini vurgulamak amacıyla 1877'de Alman coğrafyacısı Ferdinand Von Richthofen tarafından İpek Yolu olarak isimlendirilmiştir. Bu çalışma ile öncelikle İpek Yolu'nun ortaya çıkışı ve tarihsel gelişiminin ele alınması sonra ise günümüzde aynı ismi taşıyan ya da kadim yolun ihyasını amaçlayan projelerin içeriğinin ve Dünya ticareti bağlamında öneminin ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Tarihsel Gelişim, Dünya ticareti, Kültürel Katkı, Konjonktür

A General Evaluation of Silk Road from The Past to the Present

Abstract

The existence of international trade in the world dates back to very ancient times. East-west trade has been a very important factor especially in the time period until modern times. China's silk and paper were meeting Western countries through a trade route built on the east-west axis of India's spice. This road was named as the Silk Road in 1877 by the German geographer Ferdinand Von Richthofen to emphasize that China's silk fabrics were transported to Europe. The aim of this study is to examine the emergence and historical development of the Silk Road and to reveal the importance of the content of the projects in the context of world trade.

Keywords: Silk Road, Historical Development, World Development, Cultural Addition, Business Cycle

1- Giriş

Geçmişten günümüze ticaret yollarının insan hayatının en önemli faaliyet alanlarından biri olan ekonomi üzerinde büyük etkileri olmuştur. Ekonomik faaliyetler için kullanılan ticaret yolları aracılığıyla farklı kültürler arasında sanat, dil, edebiyat gibi alanlarda tarih boyunca etkileşimler yaşanmıştır. İpek Yolu ismini ilk defa zikreden Alman F. Von Richthofen 1877 senesinde yazdığı "Çin" isimli eserinde Çin'den batı ülkelerine gönderilen ipeğin bu yoldan nakliye edilmesinden bahsetmektedir (Tabakoğlu, 2005, s. 277). İpek ürünü, başlangıçta Çin topraklarında büyük önem kazanarak, Anadolu'nun farklı şehirlerine ve hatta Avrupa'ya kadar ticareti yapılan önemli bir ürün olmuştur. Aynı zamanda İpek Yolu, ticari ilişkileri arttırmış, ülkelerin zenginleşmelerini ve ticari işbirliklerinin gelişmesini sağlamıştır. İpek Yolu'nun kültürel ve ticari bir yol olması, 15. yüzyıldan sonra eski önemini kaybetmeye başlamıştır. 15. ve 16. yüzyılın sonlarına doğru coğrafi keşiflerin işlevsellik kazanmasıyla birlikte deniz yollarının ucuz ve kolay olması ticaret yönünü

değiştirmiştir. Ancak tarihteki bu iktisadi öneminin yanında ekonomik anlamda İpek Yolu günümüzde yeniden gündeme gelmeye başlamıştır. Özellikle enerji hatları ve demir yolu hattı ulaşımları gibi konularda bu yolun yeniden canlanmaya başladığı görülmektedir. Bir ucu Çin'den başlayarak diğer ucu, Türkiye ve Avrupa'ya kadar uzanacak bir ulaşım ve etkileşim hattına ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaca binaen İpek Yolu'na ilgi artmış ve bu amaçla yeni çalışmalar yapılmaya başlamıştır (Işık, 2017, s. 146-150). Bu çalışmaların yanında İpek Yolu aracılığıyla kültür, sanat, dil ve edebiyat gibi konularda da farklı ülkeler arasında etkileşim sağlanmıştır. Böylece, kültürel anlamda Batı'nın Doğu'yu tanımada İpek Yolu'nun etkisi büyüktür. Ayrıca İpek Yolu güzergâhının Doğudan Batıya doğru umumiyetle Türklerin yaşadığı sahalardan geçmesi göz önüne alındığında, Türk memleketlerinin zenginleşmesini sağladığı gibi aralarındaki her türlü irtibatın daha sıkı bir şekilde gelişmesine yardımcı olmuştur. Bu çalışmada, ilk olarak İpek Yolu hakkında literatür taraması gerçekleştirilmiş olup daha sonra kronolojik olarak İpek Yolunun tarihçesi, günümüzde bu yola ilişkin güncel projeler ve Dünya ticaretindeki etkisi konularına ayrıntılı bir şekilde değinilecektir.

2- Literatür

Bakırcı (2014) "Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu" adlı makalesinde, İpek Yolu'nun doğu ile batı arasında bağlantıyı sağlayan kilit noktalardan biri olduğu geniş bir şekilde anlatmayı amaçlamıştır. Sonuç kısmında ise, İpek Yolu açısından Anadolu etkinliğini kaybetmiş olsa da, Avrupa ile Asya arasında özellikle başta Çin olmak üzere ticaret yoğun bir şekilde devam ettiğini vurgulamıştır.

Seyidoğlu ve Gönültaş (2014) "Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler" adlı makalesinde İpek Yolu vasıtasıyla, Türkiye ile Orta Asya Türk Devletleri ve Azerbaycan arasında ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkiler hızlı bir biçimde gelişeceğine ve ekonomik refah yükselerek Türkiye ile Türk Devletleri arasında olası bir ekonomik birlik için temel koşullardan birisi olan hızlı ve kolay ulaşımın sağlanacağı ele almaktadır. Sonuç kısmında ise, tarihte görüldüğü gibi, günümüzün Dünyasında da yeni İpek Yolu projesi sayesinde Türkiye'de ve genel olarak Türk Dünyasında ekonomik zenginlik, siyasal etkinlik ve refah artışı yaratacağından bahsedilmiştir.

Deniz (2016) "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası" adlı makalesinde, İpek Yolu'nun yeniden hayata geçirilmesini hedefleyen "Yeni İpek Yolu Projesi'nin ilk kez Çin tarafından gündeme getirildiğini anlatmaktadır. Yeni İpek Yolu, Çin'e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere yeni imkânlar ve yeni bir gelecek sağlayacak bir ekonomik işbirliği alanı projesinden yola çıkmayı amaçlamıştır. Sonuç kısmında ise, İpek Yolu'nun mevcut durumu, gelişimine yönelik alınabilecek önlemler ve ilgili devletlerin bu konuda neler yapabileceği üzerine öneriler sunulmuştur.

Tezer (2016) "21. Asırda İpekyolu Ekonomileri ve Türk Dünyasının Ekonomik Gelişim Süreci" adlı çalışmasında tarihsel olarak çok önemli bir unsur olan İpek Yolu ve Baharat Yolu ticaretinin, 21. asır Türk Dünyasında stratejik bir öneme sahip olup olmadığını incelemiştir. Sonuç kısmında ise İpek Yolu'nun Türk Dünyası ülkelerindeki enerji rezervlerinin boru hatlarıyla taşınmasının ekonomik konjonktürde bu ülkelere birtakım üstünlükler getireceğinden bahsetmektedir.

Aydınğün (2017) "Yeni İpek Yolu Projesinin SSCB Sonrası Orta Asya'sında Ulus ve Devlet İnşa Sürecine Etkileri" adlı rapor çalışmasında, Yeni İpek Yolu Projesi (YİYP) ile tarihî İpek Yolu'nun demir yolları, kara yolları, deniz yolları ağlarıyla, petrol ve doğal

gaz boru hatlarıyla yeniden canlandırılması amaçlandığını belirtmektedir. Çalışmanın sonuç kısmında ise, Çin güzergâhındaki 65 ülkenin ekonomik ve kültürel yaşamına büyük canlılık getirecek bir proje tasarlandığı belirtilmektedir.

Çakan (2017) “Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler” adlı makalesinde, Çin Cumhurbaşkanı’nun 7 Eylül 2013’te Kazakistan’da ve 3 Ekim 2013’te Endonezya’da yaptığı konuşmalarda 21. yüzyılın en büyük kültür ve ekonomi projesi olarak değerlendirdiği Yeni İpek Yolu Projesi’nden bahsetmektedir. Sonuç kısmında ise, Yeni İpek Yolu Projesi gerçekleştiği takdirde projede yer alan ülkelerin ortak refah alanı oluşturacakları değerlendirilmiştir.

Yılmaz (2017) “İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme” adlı makalesinde, farklı rotalarla çok sayıda medeniyeti birbirine bağlayan İpek Yolu’nun kültürel ve tarihsel açıdan öneminden bahsetmektedir. Sonuç kısmında ise, İpek Yolu’nun Çin’den Roma’ya, Rusya’dan Hindistan’a, İran’dan Kore’ye farklı dil, inanç ve kültüre sahip coğrafyaları çeşitli yollarla birbirine bağladığını, ekonomik, kültürel ve diğer pek çok alanda eşitlik ve hoşgörü mesajları taşıyarak kadim medeniyetleri zenginleştirmiş olduğu değerlendirilmiştir.

Kar (2017) “İpek Yolu’nun Türk Dünyası Ülkelerine Geçmişten Günümüze Sosyo – Kültürel Etkiler” adlı bildirisinde, Orta Çağ sonuna kadar ticaret ve aynı zamanda kültür köprüsü olarak nitelendirebileceğimiz İpek yolunun geçmişten günümüze Türk Dünyası Ülkeleri’nde sosyo – kültürel açıdan etkilerini konu almıştır. Sonuç kısmında ise, İpek Yolu hem tarih hem de kültürel bakımdan katkılarından bahsedilmiştir.

Demir ve Tekir (2018) “Marshall Planı, Yeni İpek Yolu Projesi Ve Çin-ABD Rekabeti” adlı çalışmalarında Marshall Planı’nun ve altında yatan sebeplerinin küresel aşamalı sonuçları ile tasarlanan yeni İpek Yolu’yla alakalı projeler üzerinden, günümüzdeki küresel güçler olan ABD ve Çin arasındaki rekabeti açıklanmayı amaçlamıştır. Sonuç kısmında ise, ABD ve Çin’in uluslararası ticaret vizyonlarındaki farklılıklardan bahsedilmiştir.

Sabancı (2018) “Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi” adlı makalesinde, Yeni İpek Yolu projesi üzerine yapılan çalışmaları ekonomi, diğer ülke ilişkileri ve kültür alanları baz alarak açıklamayı amaçlamıştır. Makalenin sonuç kısmında, Yeni İpek Yolu projesi üzerine yapılan çalışmaların büyük bir kısmının bu projenin ekonomik nedenleri ve sonuçları üzerine yapıldığına değinilmiştir.

3- İpek Yolu’nun Tarihçesi

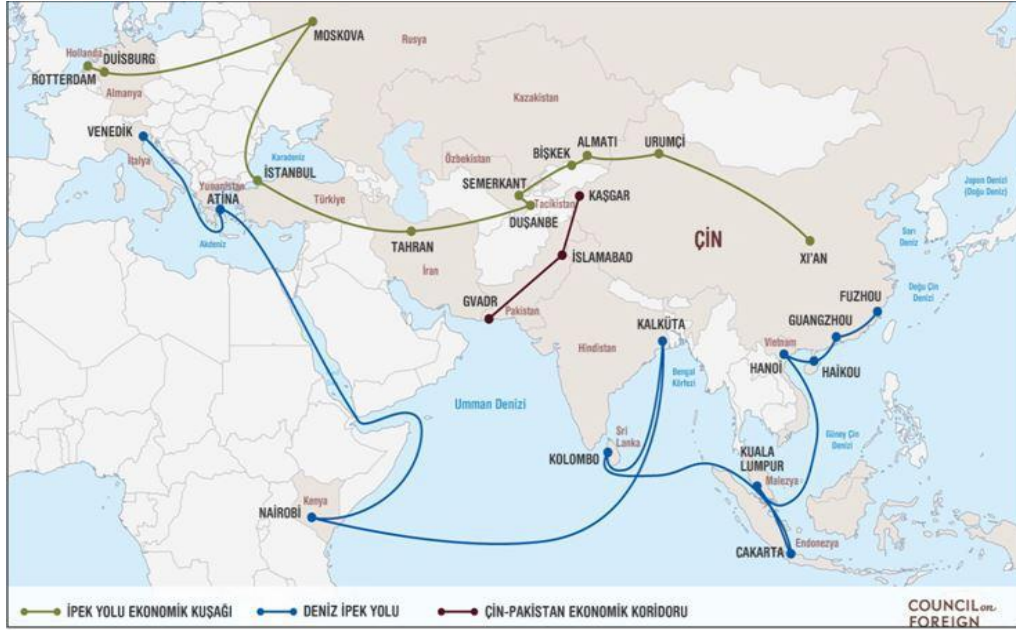
İpek Yolu iktisadi ve ictimai alanlarda beşeriyetin en önemli konularından birisi olmuştur. Bu ticaret yolu güzergâhındaki farklı milletleri içermesinden dolayıyla beynelmilel bir yol olmuştur. Ticari, siyasi, askeri ve kültürel ilişkilerin Doğu ile Batı arasındaki geçişkenliği sağlaması açısından önemli bir yoldur (Duran ve Işıktaş , 2017, s. 585). İpek Yolu geçmişte, miladın ilk yüzyılında başlamış ve coğrafi keşiflerin başladığı 15.yüzyılın sonlarına kadar, 1500 yıllık bir zaman dilimini kapsamıştır. İpek Yolu adı ilk defa Alman coğrafyacısı Ferdinand Von Richthofen tarafından 1877’de kullanılmıştır. Bu güzergâh özellikle Çin ile Akdeniz havzasının Asya’da kalan kısmı için zikredilmektedir. Antik çağlardan itibaren var olmuş olan bu yol Hindistan, Arabistan, Anadolu ve Akdeniz bölgelerini bünyesinde barındırmıştır. Farklı milletler bahsi geçen bu yol aracılığıyla birbirleriyle iletişime geçmişlerdir (Tabakoğlu, 2005, s. 277-278). Bazı araştırmacılar tarafından Hunlar zamanından itibaren doğu ile batıyı

birbirine bağlayan yollar bulunduğu ifade edilmektedir. Kuzey, Güney ve Orta Yolu olarak isimlendirilen ve Çin'den batıya doğru giden üç yol mevcuttur. Bunlardan Kuzey Yolu, Turfan-Urumai yönünde seyretmekteydi. Orta Yol, Kurla ve Kuça'dan geçip Kaşgar'a varmaktaydı. Güney Yolu ise Tarlık'ten geçerek Kaşgar'a ulaşmaktaydı. Batıdan doğuya giden yol ise, Roma İmparatorluğu'nun Suriye'deki şehri olan Antakya'dan ve Suriye kıyılarından Dicle ve Fırat'ı geçiyor, Hazar Denizi'nin güneyinden Afganistan'ın Belh şehrine ve oradan Pamir'i geçerek Kaşgar'a ulaşmaktaydı. Akdeniz sahillerinden itibaren Eski Çin'e kadar Asya'yı bir uçtan diğer uca geçen kervan yolu İpek Yolu olmuştu. Hristiyanlıktan önce de câri olan bu yola adını Çin'den gelen ve taşınan başlıca ticaret malı olan ipek vermiştir (Küçükkalay, 2016, s. 307). İpek Yolu'nun ortaya çıkışı öncelikle ipeğin üretim ve alım-satımı ile ilişkilidir. İpeğin öne çıkan yönü, Çin'den bu mamullerin yalnızca iplik ve kumaş olarak dışarıya verilmesinden dolayıdır. İpek böceğinin üretimini sağlayan ipek böceklerinin ülkeden dışarıya çıkartılması devlet tarafından yasaklanmış ve yasağı delenlerin infazı ölüm şeklinde olmuştur. İpek Yolu, milattan önce 4. asrın ilk yarısında İskender'in Asya fetihleri sırasında Mısır, Türkistan ve Hindistan'a ulaşma, iktisadi bütünlüğü sağlaması ve böylelikle çok geniş bir hinterlanda ortak bir pazar oluşturmuş olmasıyla işlerlik kazanmıştır. İskender'den önceki dönemlerde Akdeniz ile Asya birbirinden ayrı iki ekonomik bölgeyi temsil etmekteydi. Bu dönem ekonomisinde, bazı Anadolu şehirleri de önemli bir pozisyona kavuşmuştur. Sinop, Bizantion (İstanbul), Kizikos (Erdek) ve Rodos önemli nakliye ticaret merkezleri olarak görünmektedir. İpek, zararlı böceklerden etkilenmediğinden uzun mesafeli ticaret açısından önemli olmaktan ziyade o dönemde altınla eşdeğerdi. İpek böceği kozasının Bizans rahipleri tarafından Çin dışına çıkarılmasından sonra Türkmenistan, İran, Anadolu ve Akdeniz havzasında üretilmeye başlanmıştır. Bu süreçte ipeğin bollaşmasında yüzyıllar aldığı anlaşılmaktadır. Çünkü 8.yüzyılda bile Bizans'ta ipek hala altınla eş değer tutuluyordu. Onuncu yüzyıldan itibaren ipekçilik İspanya, İtalya ve Yunanistan'da da yapılmaya başlanmıştır. On birinci yüzyılın sonlarından itibaren Anadolu'ya dolayısıyla da İpek Yolu'nun Akdeniz ucuna hâkim olan Selçuklular gelişmiş bir ticareti amaçlamışlar. Daha sonra ise, Osmanlılar bu amaçladıkları ticarete mirasçı olacaklardır (Tabakoğlu, 2005, s. 277-278). Ancak Orta Doğu'da ve özellikle Bursa ve Bilecik dolaylarında yoğunlaştırılan, ipek üretimi ve ticareti, İpek Yolunun geçmişteki önemini azaltmıştır.

4- Dünya Konjunktüründe İpek Yolu

Çin'den başlayan İpek Yolu, Roma'ya kadar uzanan eski bir ticaret yoludur. Bu yol, ticaret ve seyahatler gibi birçok amaç için kullanılmaktadır. Böylelikle ticaret amaçlı, çeşitli malların pazarlara ulaştırılması, yolun temel amacı olmaktadır. İpek ve İpekli kumaşlar başta olmak üzere, birçok ürün ticaret amacıyla İpek Yolu güzergâhı üzerine gönderilmektedir (Toprak, 2008, s. 60). Çin'in batıya doğru yaklaşımı ve Roma İmparatorluğunun da doğuya doğru yaklaşım eğilimi ülkeler arasındaki ticaretin oluşmasına neden olmaktadır.

Şekil 1. Dünya Konjunktüründe İpek Yolu



Kaynak: Erdal Tanas Karagöl, *Modern İpek Yolu Projesi*, Ankara, SETA Yayınları, Sayı: 174, Mayıs 2017. s.2.

İpek Yolu, eskisine göre günümüzde daha geniş bir alanı kapsamaktadır. Amerika'nın bu alanlardaki menfaati söz konusudur. Bu yüzden Amerika; insan hakları, demokrasi, bağımsızlık, ekonomi gibi olguları sürekli gündemde tutmaktadır. Böylece İpek Yolu Stratejisi, bir bakıma Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve North Atlantic Treaty Organization(NATO) müdahaleciliğinin temeli haline gelmiştir. İpek Yolu projesinin 65 ülkeden geçmesi ve refah oluşturması planlatılmaktadır. Bu ülkeler arasında uluslararası bir bağ kurularak, Doğu-Batı ekseninde istikrarlı bir ticaret için, gerekli altyapının iyileştirilmesine destek olunmaktadır. Amerika "İpek Yolu stratejisi" yasası ile menfaatini ve yatırımlarını desteklemek amaçlı, ABD yanlısı iktidarları yaygınlaştırmaya çalışmaktadır. Bu da Amerika'nın küresel egemenliğini sürdürmesi açısından hayati önem taşımaktadır (Ayan, 2016, s. 11-15). Ayrıca, petrol yatakları ile birlikte yeraltı maden sahaları da önem kazanmaktadır. Orta Asya'nın Türk devletleri ise, Dünya ticaretinin yeni merkezleri konumuna gelmektedir. İpek yolu güzergâhının geçtiği sahalarda sınırlar yeniden oluşturularak eskisinden farklı devlet yapılarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kapitalizm ise batı merkezli olarak gelişmeye devam ederken, Asya bölgesinin tamamı batılı emperyal ülkelerin sömürgesi altına düşmüşlerdir. Başta Çin, Hindistan ve Endonezya ülkeleri olmak üzere farklı ülkelerin sömürgesi altında kalmışlardır. Birinci ve İkinci Dünya Savaşından sonra Çin, komünist bir devlet biçimine dönüştürülmüştür. Hindistan ise İngiliz emperyalizmin Asya kıtasının ana merkezi konumuna getirilmektedir. 15.Yüzyıl sonrasında Çin ve Hindistan ülkeleri İngiltere'nin himayesi altına girmişlerdir. Çin'in sömürgeci kurtulması yüzyılına mal olmuştur. Hindistan ise, yoksul ve geri kalmış bir ülke konumundan kurtulamadığı için İngiliz sömürgesinin altında kalmaktadır. Daha sonraki zamanlarda Hindistan, Akdeniz üzerinden doğu sularına doğru girerek, İpek yolunun merkezi konumundaki şehirleri ele geçirmiştir. Eskiden doğudan batıya doğru yapılan ticaret, batı emperyalizminden sonraki zamanlarda batıdan doğuya doğru

olarak yapılmaktaydı. Emperyal dönüşüm sonrası zamanda ise, doğu bölgesi ve Orta Doğu pazarlarında gerileme ve durgunluk yaşanmaktaydı. Ayrıca emperyalizmin bölgeye gelmesiyle birlikte batılı ürünler, doğunun pazarlarında yer almaktaydı. 21. Yüzyıla kadar, Rusya ve Çin sosyalist rejimlere yönelerek, rekabetten uzak durmaya çalışmaktadırlar. Sosyalist rejimler içe dönük üretime yöneldikleri için dış ticaret gerilemiş ve böylece İpek yolu ticaretinin durgunlaşmasına neden olmaktadır. Sosyalist sistemin çökmesiyle beraber devreye girmiş olan küreselleşme olgusu, ülkelerin ticareti için İpek Yolunu yeniden önem kazandırmaktadır. Çin'in batı bölgesinde Şangay merkezli bir ekonomik üretim merkezi kurulmuştur. Şangay bölgesinin kapitalist uygulaması ile Dünya ekonomisinde üst sıralara doğru yükselme gerçekleşmektedir. Özellikle de, Amerika ile Çin arasında ekonomik rekabet yarışı başlamıştır. Çin Şangay düzeni ile kurduğu ekonomik devlet yapılanması ile Dünya ekonomisinde ilk sıraya gelmiştir. Çin, sahip olduğu bu ekonomik gücü giderek artan üretim gücü ile destekleyince, doğal olarak Dünyanın yeni süper gücü konumuna gelmektedir. Böylece batılı emperyalist devletleri geride bırakmaktadır. Asya kıtasının en büyük devleti olan Çin, İpek yolu güzergâhından yararlanmakla beraber bu yol aracılığı ile son dönemlerde geliştirdiği üretim fazlası ürünlerini, Asya'nın yoksul ülkelerine ulaştırmaya çalışmaktadır. Çin devleti Şangay merkezi ile diğer ülkelerle rekabete girerek, küresel bir ekonomik egemenlik sağlamayı amaçlamaktadır. Küreselleşme döneminde üstünlük tekeli şirketlerin eline geçerken, devletler eski gücünü kaybetme noktasına gelmekteydi (Çeçen, 2018, s.1). ABD stratejisinin Orta Doğu'da ve Orta Asya'da gücünü kaybetmesi durumunda; Rusya, Çin, Hindistan ve Türkiye gibi ülkeler küresel ve stratejik açılımlarına hız kazandırmaktadırlar. Diğer bölgesel güçlerinde buna dâhil olmasıyla birlikte, uluslararası sistemin çok merkezli yapısını ortaya çıkarmaktadır. Ortaya çıkan bu çok merkezli yapıda; ekonomik, politik ve stratejik güç merkezinin tekrar Batı'dan Doğu'ya yöneldiği ve mücadelenin Ortadoğu, Asya ve Afrika'da yaşandığı görülmektedir. Ortadoğu, Afrika ve Pasifik'teki karışıklıkların sebebi bu yönelmeyi engellediklerinden dolayı kaynaklanmaktadır. Küresel ekonomik krizi sonrasında düşük bir oranda küçülme gösteren Çin ekonomisi, ihracattaki üstünlüğünü sürdürmeye devam etmiştir. Çin, büyüyen ekonomisinin sürdürülebilirliğini sağlamak için ve güvenli enerji kaynaklarına ihtiyaç duyması nedeniyle İpek Yolu'nu gündeme getirmeye çalışmaktadır. Bu yolun geçtiği ülkelerin dikkatlerini bir projeye dönüştürmeyi amaçlamaktadır. Bu projedeki amaç ise, İpek Yolunun güzergâhı üzerindeki Orta Asya ülkelerinde altyapı imkânlarının geliştirilmesi, yerli ve yabancı yatırımların artırılması ve ticaret serbestliğinin sağlanması yer almaktadır. Ayrıca proje dâhilinde yüksek hızlı demir yolu, kara yolu, limanlar, havaalanları, doğalgaz hatları ve diğer altyapı projeleri bulunmaktadır. Başka ulaşım yolu ise, Çin'i Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlayacak olan "Deniz İpek Yolu hattıdır. Bu Deniz İpek Yolu hattında bulunan ülkeler ve bölgeler için ciddi bir katma değer oluşturarak, ülkelerin ekonomilerini canlandıracağını ve ürünlerinin hedef pazarlara erişmesine olanak sağlayacaktır. Jeopolitik alanın genişliği bu yol üzerinde bulunan ülkelerde ki siyasi ve askeri sorunlar, İpek yolunun geleceğini etkileyebilir (Bay, 2018, Para ile Borsa). 2017 yılının sonunda İran'da başlayan iç karışıklıkta bunu teyit etmektedir.

5- Türkiye Konjonktüründe İpek Yolu

Siyasi, İktisadi ve Sosyo-kültürel yapılar, İpek Yolunun günümüzdeki önemini ortaya çıkaran unsurlar olmaktadır. Bu yüzden geçmişte bakıldığında İpek Yolu egemenliği üzerinde siyasal ve askeri mücadelelerin yaşandığı bilinmektedir. Türkler ve Çinliler bu mücadelenin öncüleri olarak tarihin tozlu sayfalarında yerlerini almaktadır. Türkler ile Çinliler arasında İpek Yolu'na egemen olma mücadelesi uzun yıllar devam etmiştir. Türklerin Müslümanlığı kabul etmesi ve ve Türk-İslam birliğinin oluşması İpek Yolu tarihi için dönüm noktası olmaktadır. İslam Dünyası öncülüğünde hareket etmeye başlayan Türkler; Karahanlı, Gazneli, Harzemşah ve Selçuklular gibi güçlü Türk-İslam devletleri meydana getirmişlerdir. Orta Asya'dan gelen İpek Yolu güzergâhları bu devletlerin kontrolü altında olmuştur (Duran ve Işıktaş , 2017, s. 586). Ayrıca jeopolitik olarak kritik bir noktada bulunan Türkiye için, Yeni İpek Yolu projesi yapılması planlatılmaktadır. Bu plan ile Çin tarafından Türkiye'ye yapılacak yatırımların, Türkiye'nin çevre ülkelerinde ve geçiş yollarındaki ülkelerde yapılacak yatırımların bir parçası olması bakımından önem taşımaktadır. Bu yüzden Türkiye açısından, demir yolu, otoyol ve enerji gibi altyapı projelerinin finansmanı açısından kaynak fırsatı sağlaması ve Türk şirketleri için bölge ülkelerde yapılacak benzer yatırımlar çerçevesinde önemli bir iş fırsatları sunmaktadır. Batıya doğru şekillenen Pekin'den Londra'ya kadar uzanan Yeni İpek Yolu projesinde önemli bir konumda yer alan Türkiye; Marmaray, Avrasya Tüneli, Üçüncü Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osman Gazi Köprüsü, hızlı tren ve yeraltı treni gibi ulaştırma projeleri ile geleceğe dönük küresel vizyonunun olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin 2023'te 500 milyar dolar ihracat hedefine ulaşması için yeni pazarlar keşfetmeye ve geliştirmeye yönelik ihtiyaçları bulunmaktadır (Bay, 2018, Para ile Borsa). 14-15 Mayıs 2017 tarihinde Cumhurbaşkanımızın katıldığı zirvede Dünyanın önemli bir ulaşım projesi olan Modern İpek Yolu projesi faaliyete geçirilmiştir. Bu projenin Türkiye'ye en önemli katkısı ise, yeni pazarlar açarak ihracat hacmini genişletiyor olmasıdır. Özellikle de Çin ile Türkiye'nin sevkiyat ticaretinde zamandan tasarruf yapılarak en az bir süreyle ulaşmasını sağlayan proje Türkiye açısından önemini arttırmaktadır. Modern İpek Yolu projesinin Çin devletine katkılarının yanında diğer ülkelerin de ekonomik ilişkiler ağını güçlendirmesi beklenmektedir. Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerini bu proje sayesinde yeni istihdam alanları açacak olması ve ticarete yeni bir soluk getirmesi olumlu yönde ticareti etkilemektedir. Projenin geçeceği ülkelerin ticaret hacmini artırmış olması ile ülkelerin güç kazanmalarını sağlaması öngörülmektedir (Karagöl, 2017, s. 4). Modern İpek Yolu zirvesinde Türkiye ile Çin arasında farklı alanlarda da birçok anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaların üç tanesi şu şekildedir;

- Uluslararası Karayolları Üzerinde Taşımacılık Anlaşması,
- Çin Halk Cumhuriyeti ile karşılıklı kültür merkezlerinin kurulmasına ilişkin anlaşma ve
- Suçluların karşılıklı iade anlaşmasıdır.

Ekonomik, sosyal, kültürel ve turizm gibi birçok alanda Dünyaya açılan Çin'in, Türkiye açısından da önemli projeleri bulunmaktadır. Modern İpek Yolu projesini zaman zaman gündeme getiren Çin devleti, diğer kuzey ve güneydeki bazı ülkeleri kendisine bağlamayı hedeflemektedir (Camgöz ve Dinçer, 2017, s. 6-7). Diğer taraftan Türkiye'ye

bakıldığı zaman, Suriye konusunda Batılı müttefiklerden beklediği desteği alamadığı görülmektedir. Bu da, Türkiye'nin ihtiyacı olan desteği alabileceği önemli potansiyelin Türk Dünyası olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Eğer böyle bir destek alındığı zaman Türk toplulukları ile dayanışma içerisinde olan Türkiye'ye karşı, diğer bazı ülkelerin politikalar geliştirmeleri zorlaşacaktır. Günümüzde Çin, İran ve Suriye gibi ülkelerin sınırları içerisinde yer alan ülkeler ana güzergâh üzerinde yer almaktadır. Bu yönüyle İpek Yolu, Türk topluluklarını birbirine bağlayan bir yol görünümü kazanmakla birlikte coğrafi bir bütünlükte kazanmaktadır. Ayrıca İpek Yolu havzası, Türk Birliği'nin veya Turancılığın hedeflediği siyasi coğrafyayı önemli ölçüde kapsadığı görülmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin bütün Türk Dünyası'nı kapsayacak politikalar geliştirirken bu durumu göz önüne alması gerekir (Sancak, 2016, s. 3-4). Günümüz koşullarında Dünya ticaretinde yüksek paya sahip olan Avrupa ülkeleri ile Kuzey-Güney ABD ülkelerinin ticaret hacmini değerlendirecek olursak;

Tablo 1. 2001 - 2017 Yılları Arasındaki Mal ve Hizmetlerin İthalatlarının Yıllık Büyüme Oranları (%)

YIL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Avusturalya	1,3	13,2	12,5	8,1	10,6	14,4	-3,4	7,1	10,3	11,4	11,4	0,3	-2,3	0,9	-0,1	4,7	6,9
Kanada	-4,9	1,8	4,2	8,5	7,3	5,3	5,8	0,9	-12,4	13,8	5,6	3,6	1,6	2,3	0,7	-1	3,6
Şili	5,3	1,8	5,7	19,3	18,5	11,8	13,8	11,5	-16,6	25,7	15,2	5,2	2	-6,5	-1,1	0,2	4,7
Kolombiya	8,7	0,3	8,2	10,3	11,9	20	14	10,5	-9,1	10,8	21,5	9,1	6	7,9	1,4	-7,3
Fransa	2,4	1,9	0,9	6,2	6,3	5,6	5,7	1,3	-9,4	0,9	6,3	0,7	2,1	4,8	5,7	4,2	4
Almanya	0,8	-2,5	5,7	7,9	5,8	11,1	6,2	2,2	-9,6	12,9	7	-0,1	3	3,7	5,6	4,1	4,8
Hindistan	2,9	12	13,9	22,2	32,6	21,5	10,2	22,7	-2,1	15,6	21,1	6	-8,1	0,9	-5,9	4	12,4
Endonezya	4,2	-4,2	1,6	26,7	17,8	8,6	9,1	10	-9,3	16,6	15	8	1,9	2,1	-6,2	-2,4	8,1
İtalya	2,1	0,7	1,5	4,7	3	7,8	5,4	-3,7	-12,9	12,4	0,5	-8,1	-2,4	3,2	6,8	3,6	5,2
Japonya	1	0,7	3,4	8,1	6,1	4,7	2,2	0,7	-15,7	11,2	5,8	5,4	3,3	8,3	0,8	-1,9	3,4
Rusya	18,7	14,6	17,3	23,3	16,6	21,3	26,2	14,8	-30,4	25,8	20,3	9,7	3,5	-7,3	-25,8	-3,8
İspanya	3,5	3,6	5,9	10,1	7	8,2	8,6	-5,6	-18,3	6,9	-0,8	-6,4	-0,5	6,6	5,4	2,9	5,6
İsveç	-1,7	-1,3	3,8	6,6		8,2	7,6	3,8	-14,1	12,8	7,3	0,5	-0,1	6,3	5,2	3,4	4,8
Türkiye	-24,1	21	21,2	21,2	12,1	7,3	9,6	2,8	14,3	19,5	15,4	0,7	8	-0,4	1,7	3,7	10,3
İngiltere	4,8	5,7	3,1	6,8	7,2	9,8	-2,3	-1,8	-8,9	8,1	0,7	3	3,2	3,8	5,5	3,3	3,2
Çin	18,2	20,1	24,8	28,4	28,4	28,4	26,7	24,9	20,9	22,6	24,1	22,7	22,1	21,6	18,5	17,4

Kaynak. <https://data.oecd.org/trade>

Yukarıda görmüş olduğumuz Tablo 1'de 2001-2017 yılı arasında, Dünya ticaretinde söz sahibi olan ülkelerin ithalatlarının yıllık büyüme oranları görülmektedir. Dikkatli incelendiğinde yıllar itibari ile ithalatın en yüksek büyüme oranı Çin Halk Cumhuriyetinde olduğu anlaşılıyor.

Tablo 2. 2001-2017 Yılları Arası Mal ve Hizmetlerin İhracatlarının Yıllık Büyüme Oranları (%)

YIL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Avustralya	-0,5	0,5	1,3	3,5	3	4,1	4	2,4	4,7	0,9	4,6	5,3	6	6,8	6,9	5,5	3,4
Kanada	-3	1,2	-1,7	5,5	2,2	0,9	1,1	-4,6	-13	6,6	4,8	2,6	2,7	5,9	3,5	1	1,1
Şili	6,9	2,4	6,6	14,4	2,8	5,1	7,2	-0,6	-4,2	2,3	5,5	0,4	3,3	0,3	-1,7	-0,1	-0,9
Kolombiya	2,8	-2,4	7,4	9,8	5,7	8,6	6,9	4,5	-2,8	1,3	11,8	6	5,2	-1,5	1,2	-1,2	...
Fransa	2,9	1,9	-1,1	5,1	3,5	5,6	2,8	0,4	-11,3	9	6,9	2,5	1,9	3,3	4,3	1,8	3,1
Almanya	5,7	4,3	1,9	11,4	6,7	12,3	9,3	1,9	-14,3	14,5	8,3	2,8	1,7	4,7	5,3	2,3	4,6
Hindistan	4,3	21,1	9,6	27,2	26,1	20,4	5,9	14,6	-4,7	19,6	15,6	6,8	7,8	1,8	-5,6	5	5,6
Endonezya	0,6	-1,2	5,9	13,5	16,6	9,4	8,5	9,5	-2	15,3	14,8	1,6	4,2	1,1	-2,1	-1,6	9,1
İtalya	2,7	-2,8	-1,3	6,2	3,4	8,2	6,2	-3,1	-18,1	11,8	5,2	2,3	0,7	2,7	4,4	2,1	5,7
Japonya	-6,7	7,8	9,5	14,3	7,2	10,3	8,7	1,6	-23,4	24,9	-0,2	-0,1	0,8	9,3	2,9	1,3	6,7
Rusya	4,2	10,3	12,6	11,8	6,5	7,3	6,3	0,6	-4,7	7	0,3	1,4	4,6	0,5	3,7	3,1
İspanya	3,7	1,4	3,4	4,3	1,8	4,9	8,3	-0,8	-11	9,4	7,4	1,1	4,3	4,3	4,2	5,2	5,2
İsveç	0,7	1,3	4,2	10,7	6,6	8,7	4,5	2	-14,5	11,9	6,1	1	-0,8	5,3	5,7	3,3	3,6
Türkiye	4,6	7,8	6,7	11,6	8,1	6,5	7,3	3,8	-3,7	1,7	13,4	14,9	1,1	8,2	4,3	-1,9	11,9
İngiltere	1,9	2,3	3	5,4	7,9	12,1	-1	0,4	-8,3	5,7	6,4	1,4	1,5	2,3	4,4	1	5,7
Çin	20,3	22,6	27	31,1	33,8	36	35,4	32,5	24,5	26,3	26,5	25,4	24,5	24,1	22	19,7	...

Kaynak: <https://data.oecd.org/trade>

Tablo 2’de 2001-2017 yılları arasında Dünya ticaretinde söz sahibi olan ülkelerin ihracatlarının yıllık büyüme oranları verilmiştir. Verilere göre Dünya ticaretinde genel olarak Asya ülkelerinin küresel pazardaki paylarını disiplinli olarak artırdığı gözlenmektedir. Bu ülkelerin içerisinde en dikkat çeken ülke Çin’dir. Türkiye’nin ihracatındaki büyüme oranı 2001 yılından 2007 yılına kadar artarak devam etmiştir fakat 2008’deki küresel krizin etkileri tüm ülkelerde olduğu gibi Türkiye’nin de ihracat oranındaki büyümesini daraltmıştır. 2010 yılı itibari ile tekrar hareketlenmeye başlayan ihracat miktarı, 2013 yılında tekrar azalma gözlenirken ilerleyen yıllarda bu azalış artışa dönüşmüş ve 2017 yılında %11,9 seviyesine ulaşılıyor (Mammadov, 2016, s. 270). Sonuç olarak Dünya ticaretine yön veren ülkeler arasında bulunan Çin Halk Cumhuriyeti’nin ihracat ve ithalat rakamlarının giderek arttığı gözlemlenmiş olup, Dünya ticaretinde giderek daha da yüksek paya sahip olacağı aşikârdır. Çin ekonomisinin 2050 yılında ABD ekonomisini geçerek Dünyanın en büyük ekonomisi olacağı tahmin edilmektedir. Küresel araştırma raporları incelendiği zaman Çin ekonomisinin bu kadar hızlı gelişme nedeni birçok faktörlere bağlanmaktadır. Bu durum HSBC Global Research 2050 raporunda, Çin ekonomisinin bu denli hızlı yükselişi 2050 yılına gelindiğinde Dünya ekonomisinde ilk sırada yer alacağını belirtmektedir (HSBC Global Research, 2012, s.1-41). Bu değişen ticari koşullarda Asya’da üretilen ürünlerin Avrupa’ya en hızlı, en

güvenli ve en düşük maliyette sevk edilmesi gerekmektedir ki bu durum “İpek yolu” olarak isimlendirilen güzergâhın ortasında yer alan Türkiye için büyük avantaj anlamına gelmektedir.

Tablo 3. 2001 - 2017 Yılları Arasındaki Türkiye’de ki Dış Ticaret Endeksleri(Bin ABD Doları)

Yıllar Years	İhracat Exports		İthalat Imports		Dış ticaret dengesi Balance of foreign trade	Dış ticaret hacmi Volume of foreign trade	İhracatın ithalatı karşılama oranı Proportion of imports covered by exports
	Değer Value	Değişim Change (%)	Değer Value	Değişim Change (%)	Değer Value	Değer Value	(%)
2001	31 334 216	12,8	41 399 083	-24,0	-10 064 867	72 733 299	75,7
2002	36 059 089	15,1	51 553 797	24,5	-15 494 708	87 612 886	69,9
2003	47 252 836	31,0	69 339 692	34,5	-22 086 856	116 592 528	68,1
2004	63 167 153	33,7	97 539 766	40,7	-34 372 613	160 706 919	64,8
2005	73 476 408	16,3	116 774 151	19,7	-43 297 743	190 250 559	62,9
2006	85 534 676	16,4	139 576 174	19,5	-54 041 499	225 110 850	61,3
2007	107 271 750	25,4	170 062 715	21,8	-62 790 965	277 334 464	63,1
2008	132 027 196	23,1	201 963 574	18,8	-69 936 378	333 990 770	65,4
2009	102 142 613	-22,6	140 928 421	-30,2	-38 785 809	243 071 034	72,5
2010	113 883 219	11,5	185 544 332	31,7	- 71 661 113	299 427 551	61,4
2011	134 906 869	18,5	240 841 676	29,8	- 105 934 807	375 748 545	56,0
2012	152 461 737	13,0	236 545 141	-1,8	- 84 083 404	389 008 877	64,5
2013	151 802 637	-0,4	251 661 250	6,4	- 99 858 613	403 463 887	60,3
2014	157 610 158	3,8	242 177 117	-3,8	- 84 566 959	399 787 275	65,1
2015	143 838 871	-8,7	207 234 359	-14,4	- 63 395 487	351 073 230	69,4
2016	142 529 584	-0,9	198 618 235	-4,2	- 56 088 651	341 147 819	71,8
2017	156 992 940	10,1	233 799 651	17,7	- 76 806 711	390 792 592	67,1

Kaynak. TÜİK

Verilere göre Türkiye’nin dış ticaret hacmi 2001 yılında benimsenen ‘güçlü ekonomiye geçiş’ programı ile 2009 yılına kadar yükseltmiştir fakat 2008 yılında meydana gelen ekonomik buhranın sonucu 2009 yılında etkisini göstermiş ve dış ticaret hacminde daralma gözlemlenmiştir. Bu durum sadece 2009 yılını kapsamış olmak ile beraber sonraki yıllarda gözle görülebilir bir şekilde dış ticaret hacminde artış meydana gelmiştir. 2016 yılında Türkiye’de yaşanan iç siyasi meseleler yine o yıl dış ticaret hacmini etkilemiş ve bu oranda azalma yaşanmasına sebebiyet vermiştir. 2017 yılında ise tekrar artış yaşanmaktadır. Türkiye’nin 2017-2018 yılındaki dış ticaretinin bölgesel dağılımını ayrıntılı bir şekilde inceleyecek olduğumuzda aşağıdaki verileri elde ediyoruz;

Tablo 4. 2017 ve 2018 Yılları Türkiye'nin İhracatının Bölgesel Dağılımı

Milyon Dolar	AĞUSTOS				OCAK-AĞUSTOS			
	2017	2018	% Pay	% Değişim	2017	2018	% Pay	% Değişim
A- AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ (28)	6.004	5.619	48,7	14,7	47.651	54.673	51,0	17,8
B- TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	158	180	1,3	21,6	1.267	1.474	1,3	16,6
C- DİĞER ÜLKELER	7.086	6.584	50,0	8,5	54.318	52.487	47,7	-2,8
1- DİĞER AVRUPA	904	1.281	6,0	21,7	6.110	7.607	6,6	21,5
2- AFRIKA	946	1.073	8,4	41,7	7.496	9.064	8,3	22,0
Kuzey Afrika	592	697	5,5	54,5	4.749	5.928	5,4	25,9
Diğer Afrika	355	376	3,0	22,9	2.747	3.135	2,9	15,3
3- AMERİKA	1.010	952	9,5	46,0	8.044	8.236	7,6	3,6
Kuzey Amerika	785	726	7,2	41,6	6.402	6.131	5,6	-3,7
Orta Amerika ve Karayip	85	103	1,1	49,2	774	952	0,9	23,3
Güney Amerika	140	123	1,2	76,1	868	1.153	1,1	41,9
4- ASYA	4.150	3.209	25,5	-9,4	32.133	26.917	24,6	-15,3
Yakın ve Ortadoğu	3.140	2.262	18,1	-19,8	24.803	19.105	17,5	-22,2
Diğer Asya	1.010	947	7,4	32,1	7.330	7.812	7,1	8,6
5- AVUSTRALYA VE YENİ ZELANDA	55	62	0,4	3,9	417	508	0,5	23,2
6- DİĞER ÜLKE ve BÖLGELER	21	7	0,2	30,0	119	154	0,2	51,0
GENEL TOPLAM	13.248	12.383	100,0	11,6	103.236	108.634	100,0	7,0

Kaynak. TÜİK

Tablodaki verilere göre Türkiye 2017 yılı itibari ile en çok ihracat yapılan ülkelerde ilk sırada Almanya, İngiltere, Arap Emirlikleri gibi ülkeleri kapsayan 'diğer ülkeler' adı altındaki grup yer alırken ikinci sırada yine bu gruba dahil olan Asya ülkeleri yer almaktadır.

Tablo 5. 2017-2018 Yılları Arası Türkiye'nin İthalatının Bölgesel Dağılımı

Milyon Dolar	AĞUSTOS				OCAK-AĞUSTOS			
	2017	2018	% Pay	% Değişim	2017	2018	% Pay	% Değişim
A- AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ (28)	7.073	4.971	35,4	-2,0	53.105	58.028	37,1	15,3
B- TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	150	76	0,6	-10,9	1.001	923	0,6	-0,5
C- DİĞER ÜLKELER	11.939	9.758	64,0	-9,0	94.866	98.880	62,3	7,5
1- DİĞER AVRUPA	2.359	1.899	12,9	-23,7	19.895	20.320	12,9	5,0
2- AFRIKA	652	420	3,3	-5,2	4.586	5.139	3,3	19,9
Kuzey Afrika	355	271	2,4	30,1	2.597	3.345	2,1	37,1
Diğer Afrika	297	149	1,0	-43,4	1.989	1.795	1,2	-2,7
3- AMERİKA	1.578	1.596	10,5	-11,8	13.761	16.072	10,1	18,8
Kuzey Amerika	1.037	1.041	6,3	-29,6	9.438	9.877	6,2	5,2
Orta Amerika ve Karayip	66	48	0,4	-0,3	586	595	0,4	5,2
Güney Amerika	475	507	3,8	51,2	3.737	5.600	3,6	56,1
4- ASYA	6.659	4.883	32,2	-5,6	49.797	49.885	31,5	4,3
Yakın ve Ortadoğu	1.784	1.233	8,8	-7,6	13.843	12.936	8,2	-3,0
Diğer Asya	4.875	3.650	23,5	-4,8	35.954	36.949	23,3	7,1
5- AVUSTRALYA VE YENİ ZELANDA	97	39	0,4	-76,7	1.426	747	0,5	-46,7
6- DİĞER ÜLKE ve BÖLGELER	594	922	4,7	114,1	5.402	6.715	4,1	20,5
GENEL TOPLAM	19.162	14.805	100,0	-6,7	148.972	157.830	100,0	10,2

Kaynak. TÜİK

Verilere göre Türkiye'nin 2017 yılı itibari ile en çok ithalat yaptığı ülkeler arasında ilk sıralarda Almanya, Rusya gibi ülkeleri kapsayan 'diğer ülkeler' adlı grup varken, ikinci sıra da Asya ülkeleri (Çin) yer almaktadır. Yeni İpek Yolu Projesi ile var olan ihracat ithalat dengelerinin değişebileceği öngörülmektedir.

- Yeniden canlandırılmak istenen İpek Yolu'nun yeni güzergâhında toplamda altmış beş ülke mevcuttur. Bu altmış beş ülkeyi ayrıntılı bir biçimde tarif edecek olursak; Orta Asya'da; Kazakistan, Tacikistan, Özbekistan Kırgızistan, Türkmenistan. Doğu Asya'da; Moğolistan, Çin. Güney Asya'da; Hindistan, Bangladeş, Pakistan, Nepal, Bhutan, Afganistan, Maldivler, Sri Lanka. Güneydoğu Asya'da; Myanmar, Timor-Leste, Singapur, Brunei, Vietnam, Laos, Tayland, Malezya, Filipinler, Kamboçya, Endonezya. Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da; Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Filistin,

İran, Irak, İsrail, Kuveyt, Lübnan, Umman, Suudi Arabistan, Suriye, Mısır, Bahreyn, Ürdün, Katar. Avrupa'da; Türkiye, Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan, Rusya, Arnavutluk, Macaristan, Polonya, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Karadağ, Çekya, Estonya, Slovakya, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Sırbistan, Slovenya, Ermenistan (Çalışkan, 2018). Modern İpek Yolu Projesi oldukça geniş alanı kaplamaktadır. Bu proje aynı zaman ülkelerin yaklaşık yirmi bir trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda projenin ciddi bir ekonomik potansiyeli barındırdığı anlaşılmaktadır. Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak bu yolun tamamlanması ile birlikte kara, deniz ve demir yolu ulaşımında uyum sağlanması, küresel ticaret yollarının çeşitlendirilmesi ve ulaşım sürelerinin kısaltılarak maliyetlerin azaltılması amaçlanmaktadır (Karagöl, 2017, s. 2-3). G20 üyesi olan Türkiye'nin enerji ticaret merkezi olma yolunda yaptığı çalışmalarda Çin ile ilişkilerinin geliştirilmesi kapsamında önemli bir destek sunması beklenen Modern İpek Yolu projesi, Türkiye'nin gelecekteki ekonomik hedeflerine ulaşması açısından önemli fırsatları beraberinde getirecektir (Karagöl, 2017, s. 4-5). Türkiye bu proje kapsamında stratejik olarak önemli bir mevkiindedir. Örneğin; İran mallarının Batı'ya ulaşması için malların Türkiye'den geçmesi gerekmektedir ayrıca Türk mallarının da Doğu'ya ulaşması için İran'ın üzerinden geçmesi gereklidir. Karşılıklı bu bağ ipek yolu projesinin önemini daha da artırmaktadır (Türkmen, 2014, s. 40-45). 'Bir Kuşak, Bir Yol' adı altında Çin tarafından başlatılan yeni ipek yolu projesi gerek ekonomik gerek jeopolitik olarak küresel dengelerin ilerleyen yıllarda yer değiştirmesine sebebiyet vereceği beklenmektedir. Çin'in proje kapsamındaki ülkelere alt yapı oluşumu için yüz milyarlarca dolarlık yatırım yapamaya razı olması, bu projeye önem verildiğinin göstergesidir. Çin'in İpek Yolu güzergâhı üzerindeki Avrupa'ya, Ortadoğu'ya ve Afrika'ya daha kolay ulaşım sağlama isteği Çin'in hedefleri arasındadır. Ülkelerin ticari ilişkilerde birbirine daha çok yaklaşması geniş pazarların oluşumuna ön ayak oluşturmaktadır (Okur, 2017, s.46-47). Projenin başarısını belirleyen unsurlar arasında ise Türk kuşağı ve Uygur Türkleriyle kurulacak ilişki yer almaktadır.

Sonuç

İpek Yolu Çin'den başlayarak güzergâh olarak farklı coğrafyalardan geçip Avrupa'ya kadar uzanan geniş kapsamlı ticaret yoludur. İpek yolu tüccarlar aracılığıyla bir vahadan diğer vahaya kadar malların taşınması ve takasının yanı sıra fikir alışverişlerinin, dini inançların ve çeşitli hastalıkların da taşındığı, farklı medeniyetlerin bulunduğu ortak nokta konumundadır. İpek yoluna hâkim olma güdüsü, geçmişten günümüze çeşitli siyasi ve askeri mücadelelere neden olmuştur. Ülkelerin ekonomik olarak kalkınmak ve refah seviyelerini arttırmak istemeleri bu siyasi ve askeri mücadelelerin sebebi olarak gösterilir. Günümüzde de küreselleşme ile birlikte küçülen Dünya da pazar arayışı içinde olan ülkeler için İpek Yolu tartışılmaz bir öneme sahiptir. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı tarafından ortaya atılan 'Bir Kuşak Bir Yol' adlı yeni ipek yolu projesi bütün dikkati Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bu ticaret yoluna çekmiştir. İpek Yolu projesindeki amaç hava, deniz, karayolu, demiryolu ve boru hattı taşımalarının niteliğini artırarak daha hızlı sevkiyat ve minimum maliyet ile lojistik süreci başlatmaktır. Lojistik performansların etkinliğini artırma yarışında olan

ülkeler çeşitli kargaşalara ve hatta savaşlara sebebiyet vermektedir. Ortadoğu'da yaşanan karışıklıkların sebebi de hiç şüphesiz bunun yansımalarıdır. Dünya konjonktüründeki bu önem Türkiye konjonktüründe de geçerlidir. Türkiye jeopolitik konumu itibari ile İpek Yolu güzergâhında kıtalar arası köprü vazifesi gören ülke konumundadır. Orta Asya Türkleri ile kopan bağların tekrar canlanması ve ticaretin artma olasılığı Türkiye için bir fırsat niteliğinde değerlendirilebilir. Dünya pazarında yeteri kadar yer alamayan Türkiye'nin bu canlanma sonucunda önemli kazançlar elde edeceği de aşikârdır. Ayrıca bu yolla Türkiye dış ticaret açığını da azaltabilecektir.

Kaynakça

- Ayan,E.,(2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri, Tarih ve Gelecek Dergisi,2(3),9-24.
- Balcı,Z.,(2018). Çin'in Yeni "İpek Yolu" Projesi İnsamer Dergisi,1- 19.
- Bay,E. (2018). Dünya Ekonomisinde Tarihe Dönüş(mü): Yeni İpek Yolu ve Değişen Ekonomik Güç Dengesi, Para ile Borsa Yayınları
- Bozarslan,H. (2014). Ortadoğu'nun Siyasal Sosyolojisi.(Melike Işık Durmaz Çev.).İstanbul: İletişim Yayınları
- Camgöz,C.,Dinçer,F.,(2017).Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,1(0), ss.1-17.
- Çakmak,M.,Hamarat,E.,(2016). İpek Yolu Tarihinin Öğretiminde ABD Merkezli Bazı Yaklaşımlar: Teknoloji, Proje Ve Müze, Kastamonu Eğitim Dergisi, 24(1), ss. 421-430.
- Çalışkan, Z. (2018). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi. İnsamer. http://insamer.com/tr/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi_1111.html
- Çeçen,A., (2018). Çin ve İpek yolu-1.Anka Enstitüsü, [http://ankaenstitusu.com/cin-ve-ipek-yolu-1/SGT: \(24.01.2018\)](http://ankaenstitusu.com/cin-ve-ipek-yolu-1/SGT: (24.01.2018)).
- Demir,N.,Tekir,O., Marshall Planı, Yeni İpek Yolu Projesi Ve Çin-Abd Rekabeti, İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi,7(1),32-45.
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. Marmara Coğrafya Dergisi, 0(34), 195-202.
- Duran, A., Işıktaş,D. (2017). Geçmişten Günümüze İpek Yolu'nun Önemi Ve Buna İlişkin Yapılmış. Social Sciences, 585.
- HSBC Global Research, The World in 2050, From the Top 30, to the Top 100, www.hsbc.com/~media/HSBC...hsbc/.../the-world-in-2050
- Işık, H. (2017). Tarihi İpek Yolu Ve Tarih Bölümü Öğrencilerinin Bu Yol Hakkındaki Bilgi Düzeylerinin Değerlendirilmesi. Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi, 0(1), 145-176.
- Karagöl,E.,(2017). Modern İpek Yolu Projesi,Seta Perspektif,174,s.1-7.
- Kar, A. (2017). İpek Yolu'nun Türk Dünyası Ülkelerine Geçmişten Günümüze Sosyo - Kültürel Etkileri. Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi, 1(2), 3-8.
- Küçükcalay, A. M. (2016). Avrupa Ekonomisi:1350-1550. A. M. Küçükcalay İçinde, Dünya İktisat Tarihi (S. 307). İstanbul: Beta.
- Mammadov,T.,(2016). An Evaluation On Logistic Village Marketing And The Logistic Potential Of Villages In Turkey, Global Business Research Congress (GBRC),2,s. 269-280.

- Sancak,K.,(2016). İpek Yolu'nun Bir Türk Kültür Havzası Haline Getirilmesinde Kamu Diplomasininin, IV. Avrasya Sosyal Bilimler Forumu,2-11.
- Sabancı, T. (2018). Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi. Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 1(2), 1-19.
- Sacar, Ö. (2018). İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerinin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması. Yüksek Lisans Tezi, 1-116.
- Seyidoğlu, H., & Gönültaş, S. (2014). Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler. Avrasya Etüdları Dergisi, 45(1), 0-15.
- Okur, M. Ali. (2017). "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar, Akademik Hassasiyetler Dergisi,4(8),45-55.
- Tabakoğlu, A. (Kasım 2005). İpek Yolu Ve Selçuklu-Osmanlı Ekonomileri. Tabakoğlu İçinde, Toplu Makaleler - İktisat Tarihi (S. 277-278-278).İstanbul: Kitabevi.
- Tezer,H., 21. Asırda İpekyolu Ekonomileri ve Türk Dünyasının Ekonomik Gelişim Süreci,Türk Yurdu Yayınları,1,1-29.
- Türkmen, İ.(2014).Orta Doğu'da Değişim Ve Türkiye. (Atilla Sandıklı ve Erdem Kaya Çev.). İstanbul. Bilgesam Yayınları.
- Toprak Adnan, Doğu- Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar), T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Yıldıran, M., (2013).İpekyolu Çevresinde Enerji Ekonomilerinin Yükselişi ve Enerji Üzerindeki Rekabet: Potansiyel, Stratejiler ve Yeni Büyük Oyun, Avrasya Etüdları Dergisi,19(43),105-138.