İPEK YOLU: ANTİK DÜNYA'NIN EN ESKİ ve EN UZUN TİCARET YOLU

İsmail GÜNEŞ[1]

Yelda TEKGÜL[2]

1. GİRİŞ

İpek yolu; antik dönemlerde başlayan uluslararası ticaretin Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan ilk büyük ticaret yoluydu. 2000 yıldan uzun bir süre boyunca Asya'yı Orta Doğu üzerinden Avrupa'ya bağlayan önemli bir ticaret rotası olan bu yol aynı zamanda ilk küresel ticaret sistemine örnek gösterilebilir. Han Hanedanlığının (MÖ 206-MS 220) Orta Asya'daki hâkimiyetini genişletmesinden sonra başlayan ipek yolları Vadime Elisseeff'e (2000) göre: teknolojinin seyahat ettiği, fikir alışverişinin yapıldığı, Doğu ile Batı arasında dostluk ve anlayışın ilk kez büyük ölçekte deneyimlendiği yollardı. Bu ifade bize ipek yolu diye tek bir yol gibi ifade edilen rotanın büyük bir ağ ve parçalardan oluştuğunu ve mal alışverişinden çok daha büyük bir kapsam ve öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Bu yola adını veren ipek kozalarının ve tırtıl üretimi ve kozalardan iplik eğirmenin MÖ 3. Bin yılında Çin İmparatoriçesi Se-Ling-Schi tarafından kendi bahçesinde keşfedildiği söylenmektedir. MS 6. yüzyıla kadar ipek üretimi Çin'in çok iyi saklanan bir sırrı olarak kalmıştır. Bu durum ipeği uzak Avrupa'da

[1] Doç. Dr. Çukurova Üniversitesi İİBF Maliye Bölümü Bütçe ve Mali Planlama Anabilim Dalı, ismailgunes@cu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-9048-9433.

[2] Doç. Dr. Çukurova Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü İktisadi Gelişme ve Uluslararası İktisat Anabilim Dalı, ttekgul@cu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-3800-5427.

özellikle değerli ve arzu edilir hale getirmiştir. M.Ö. 100 civarında, Çinlilerin yabancılara karşı pek ilgisi yokken yabancılar özellikle ipek kumaşlar ve giysiler gibi Çin'in lüks mallarına ilgi duymuşlardır. Bu durum Çin ile Avrupa arasında ilk ticaret yolu olan İpek Yolu'nun oluşmasına katkıda bulunmuştur (Heidenreich 2017).

İpek Yolu, MÖ 130'da Çin'in Han Hanedanlığı döneminde resmen kurulmuş ve antik dünyanın bölgelerini, MÖ 130- MS 1453 yılları arasında ticarette birbirine bağlayan eski bir ticaret yolu ağı olarak kabul edilmiştir. MS 200 yılı civarında Çin'de ipek işlemeciliği en üst seviyeye ulaşmıştır. İpek kumaşların yanı sıra şeffaf tül, damask ve brokar kumaşlar da ilgi görmüştür. Çin imparatorunun kızının Kothan prensiyle evlendiğinde vazgeçemediği ipek giysileri olmuştur. Bu bilgi, Japonya'dan Hindistan'a yayılmıştır. İpek böceğinin Çin'den Avrupa'ya gelişi hakkında çok sayıda hikâye vardır. Bunlar içinde en ünlüsü 522 yılında iki rahibin bastonlarıyla dut ağacı tohumları ve ipek böceği yumurtalarını Bizans'a kaçırdıklarıdır. İpekböcekçiliğinin Akdeniz bölgesinde bu şekilde başladığı söylenmektedir. Çin'in ipek üretimindeki tekeli kırılmış olsa da, Çin ipeğinin kalitesi uzun süre rakipsiz kalmıştır (Heidenreich 2017).

Avrupalı kâşif Marco Polo (1254-1324) bu yolları gezerek eserinde anlatmaktadır. Ancak Marco Polo'nun eserinde bu yola dair bir isimlendirme bulunmamaktadır (Mark, 2018), (Polo, 2021). Kervanların bu yolculuğu tamamlamasının iki yıl kadar sürebildiği tahmin edilmektedir. Deniz yolları da bulunmaktaydı ancak bunlar 15. yüzyıla kadar büyük ölçekte kullanılmamıştır. Tüccarlar, ağır yük hayvanlarıyla, kavurucu sıcakla dondurucu soğuk arasında gidip gelerek yolculuk yapmak zorunda kalmışlardır. Rakım farklılıklarına ve aşırı sıcaklık dalgalanmalarına yük hayvanı olarak iki hörgüçlü develer dayandığı için eşyalar çoğunlukla develerle taşınmıştır. İpek Yolu'nda mallar çok sayıda aracı vasıtasıyla elden ele

dolaşmaktaydı. İpek Yolu hakkında bugün bildiğimiz şeylerin çoğu keşişlerin, bilginlerin, tüccarların ve tutukluların anlattıklarına dayanmaktadır. Bunlardan en ünlüleri: Carpini, Rubruk'lu William (yaklaşık 1210-1270), Marco Polo (1254-1324) ve bir haçlı seferinde esir alınan Bavyera'lı Johannes Schiltberger (1380-1427), İbn Battuta (Tanca, 1304-1377), El-Mesudi (Bağdat, 896-956), İbn Havkal (Nisibis, 10. yüzyıl) ve İbn Haldun'dur (Tunus 1332-1406) (Ardalphe, 2024).

Bilginin ve teknolojinin sınırlı olduğu dönemde bilim insanlarının Dünya'yı anlamak ve medeniyetler arasında ilişki kurmak amacıyla oluşturdukları Dünya Sistemi, Klasik Batı Medeniyeti ve uzaktaki Doğu medeniyeti üzerine şekillendirilmiştir. Bu sistemin mekânsal kapsamını bir ucunda Roma, diğer ucunda Çin olacak şekilde tanımlamışlardır. İpek, bu iki medeniyet arasındaki bağlantıyı sağlamıştır. Bu nedenle, zihinlerindeki "Dünya Sistemi", Akdeniz dünyasını ve Çin'i birbirine bağlayan *İpek Yolu* idi. Birçok bilim insanı bu yaklaşımı desteklemektedir. İpek yolları, medeniyet tarihinde büyük bir yeniliğe yol açmış ve antik çağlarda Doğu ile Batı arasındaki en uzun uluslararası ulaşım rotasını oluşturmuştur. Aynı zamanda İpek Yolu tarafından oluşturulan Avrasya ticaret sistemi askeri-politik ilişkilerin ötesinde bir ekonomik uluslararası sistem kurmuştur. Sadece bir iş yolu olmakla kalmayıp Asya, Afrika ve Avrupa'nın bütünleşmesinde temel faktörlerden biri olmuştur. Dolayısıyla İpek Yolu kavramı, ilgili bölgelerin tarihini birbiriyle bağlantılı bir bütün halinde birleştirebileceğimiz küresel bir tarihsel perspektifi temsil etmektedir (Buzan, 1994).

2. İPEK YOLU ROTASI VE KAPSAMI

İpek Yolu dar anlamda, eski Çin'de Chang'an veya Luoyang'dan başlayarak, Gansu'daki Hexi Koridoru'ndan ve bugünkü Sincan bölgesinden geçerek, Pamir Platosu'nu aşarak

Orta Asya, İran ve diğer yerlere ulaşan, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan ulaşım ve ticaret yolunu ifade eder. Geniş anlamda ise, İpek Yolu eski Doğu ile Batı arasındaki ekonomik ve kültürel alışverişlerle eşanlamlı hale gelmiştir. Yani, eski Çin'den komşu ülkelere karadan veya denizden olan tüm ulaşım rotalarına İpek Yolu denilmektedir (Wood,2002, Liu, 2010, Hansen 2012).

19. yüzyıldan sonra gezginler, coğrafyacılar ve bilim insanlarının bu yolları isimlendirme gayreti görülmektedir. 1877'de, ünlü Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen (1833-1905), Çin Seyahatleri Günlüğü adlı kitabında İpek Yolu ifadesini 'Seidenstrasse' (İpek Yolu) veya 'Seidenstrassen' (İpek Yolları) olarak ilk kez kullanmıştır. Polo ve daha sonra von Richthofen, İpek Yolu üzerinde taşınan mallardan bahsetmişlerdir. Buna göre Batı'dan Doğu'ya atlar, eyer takımı ve koşum, asma ve üzüm, egzotik ve evcil hayvanlar ile köpekler, hayvan kürkleri ve derileri, bal, meyve, züccaciye, yün battaniyeler, kilimler, halılar, tekstil, altın ve gümüş, develer, köleler, silah ve cephane getirilirken Doğu'dan Batı'ya ise ipek, çay, boya, değerli taşlar, çini (tabak, kase, bardak, vazo), porselen, baharat (tarçın ve zencefil vb), bronz ve altın eserler, ilaç, parfüm, fil dişi, pirinç, kağıt, barut gönderiliyordu (Iaccarino, 2011, Richthofen, 1877, Richthofen 1882).

Richthofen'in, Çin'de Han Hanedanlığı döneminde, ipek ticaretine aracılık ettiği, Orta Asya'daki Amu Derya bölgesi ile Hindistan arasındaki ulaşım hattını ifade etmek üzere ilk kez 1877 yılında İpek Yolu (Seidenstrasse) terimini kullandığını biliyoruz. Daha sonra mekânsal kapsam, iç Çin'den batıya doğru Hazar Denizi'nin kuzey kıyısına ve Aral Gölü'nün güney kıyısına, en sonunda Akdeniz bölgesine ulaşacak şekilde değiştirilmiştir. İpek Yolu'nun doğu kesimi Çin'den Orta Asya'ya, batı kesimi ise Orta Asya'dan Roma İmparatorluğu'na kadar uzanmaktadır.

Richthofen İpek Yolu kavramının genişletilmesine karşı durmuştur. O, yalnızca eski Doğu-Batı iletişimi için bir "süper otoyol" kavramını savunmuştur. Bu yolun iki ucu olan Çin ve Avrupa'nın önemli olduğunu, orta kısmının ise Doğu ve Batı medeniyetleri arasında bir iletişim bölgesi olmaktan başka bir öneminin olmadığını düşünmüştür. Richthofen'in İpek Yolu kavramını ortaya atmasıyla birlikte, Avrasya kıtası boyunca uzanan bu tarihi güzergaha ilişkin araştırmalar uluslararası akademik çevrelerin ilgi alanına girmiştir. Ancak uzun süre Batı literatüründe İpek Yolu sözcüğü yaygın olarak kullanılmamıştır. Richthofen'in coğrafi başarılarından bahseden pek çok yayında onun ortaya attığı terime pek değinilmemiştir (Richthofen, 1877, Kar, 2017).

İpek Yolu kavramını ele alan Albert Herrmann ise, 1910 yılında "Çin ile Suriye Arasındaki Antik İpek Yolu" (Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien) adlı makalesinin başlığında "Seidenstrasse" (İpek Yolu) ifadesini kullanmıştır. Hermann'ın bu makalede ve sonraki yazılarında bu terimi kullanması, Richthofen'in İpek Yolu anlamındaki anlayışla tutarlıdır. Hermann 1915 yılında yayımlanan Çin'den Roma İmparatorluğu'na İpek Yolu (Die Seidenstrassen von China nach dem Römischen Reich) adlı kitabında İpek Yolu'nun batı ucunu Roma İmparatorluğu'na kadar genişletmiştir. O dönemde Suriye Roma İmparatorluğu'nun bir eyaletidir. MÖ 114'ten MS 127'ye kadar Çin'in Orta Asya ve Hindistan ile arasında ipek ticaretinin ulaşım rotası olarak kullanılmıştır.

Herrmann, İpek Yolu'nun batı ucunun Akdeniz kıyılarına ve Küçük Asya'ya kadar uzatılması gerektiğini savunmuştur. Hermann'ın İpek Yolu'nun son noktasını Suriye'ye uzatması tarihi gerçeklerle tutarlı görünmektedir. Bunun nedeni, Çin ipeğinin Roma İmparatorluğu topraklarına kadar ulaşmasıdır. MÖ 65 yılında Pompey, Akdeniz'in doğu kıyısında yer alan Suriye'yi Roma İmparatorluğu topraklarına katmıştı. Hermann, İpek Yolu

üzerindeki ekonomik ve kültürel alışverişin Çin'i aşarak Orta Asya ve Hindistan'a, oradan da Roma'ya ulaştığı görüşündedir. Çin ham ipeği için en büyük pazar olmasa da, en büyük pazarlardan biriydi. Dolayısıyla onun tanımladığı güzergâh, Çin'in Şian kentinden başlayıp, Orta Asya, Güney Asya, Batı Asya'yı geçerek Roma İmparatorluğu'nda son bulan bir kara ulaşım güzergâhıdır.

Hermann'ın görüşleri bilimsel çevrelerde kabul görmüştür. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Çin'de batılı kaşiflerin Sincan, Gansu ve diğer yerlerde yaptıkları çalışmalar antik Çin'in Asya, Afrika ve Avrupa ile alışverişinin birçok kalıntısının olduğunu ortaya koymuştur. Bu dönemden sonraki çalışmalarda İpek Yolu adı yaygınlaşarak ve kapsamı genişleyerek kullanılmaya başlanmıştır. Böylece İpek Yolu Çin'den başlayıp tüm Asya boyunca ilerleyerek Afrika ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Dünya'nın en önemli kara yollarının genel adı haline gelmiştir. O tarihten sonra İpek Yolu terimleri sırasıyla Vaha Yolu, Çöl Yolu, Çayır Yolu, Tubo Yolu, Deniz Yolu gibi terimlerle ortaya çıkmış ve İpek Yolu kavramının çağrışımı daha da genişlemiştir. O tarihten bu yana, nispeten daha açık çağrışımları olan, zaman ve mekan kapsamı geniş olan *İpek Yolu* kavramı yerleşmiştir. Dolayısıyla Richthofen'in İpek Yolu kavramı aslında Richthofen'in önerdiği ve Hermann'ın revize ettiği bir kavramdır (Herrmann,1910, Herrmann, 1915, Tezcan, 2014, Durukn, 2015).

Richthofen'in bahsettiği İpek Yolu, Hermann'ın Roma'ya kadar uzattığı Çin'den Orta Asya ve Hindistan'a uzanan ulaşım yolunu ifade etmektedir. Ancak orijinal tanımları ticaret veya taşımacılıkla sınırlıydı. Akademik araştırmalar genişleyip derinleştikçe "İpek Yolu'nun kollarından bahsedildiğini görüyoruz. Richthofen ve Hermann'ın sözünü ettiği İpek Yolunun, Çin'in Chang'an kentinden Roma'ya kadar uzanan Doğu-Batı ulaşım güzergahını ifade ettiğini biliyoruz. Daha

sonra, özellikle iklim, siyaset, savaş ve din gibi çeşitli faktörlerdeki değişiklikler nedeniyle, Çin ile Batı arasındaki ulaşım yolları zaman içinde konjonktüre bağlı olarak değişimler göstermiştir. Gelişmeler ışığında her an orijinal rotalardan veya planlardan sapmalar meydana gelebilmekte hatta yolun belirli bir bölümü terk edilebilmekteydi. Sürekli olarak yeni dallar veya yollar da açılarak ticaret devam ediyordu. Bu dallar bölünebilir, birleştirilebilirdi ve statik değildi. Bu nedenle tarihçiler İpek Yolunun bir *ulaşım ağı sistemi* olduğuna inanmaktadırlar. Doğal şartlarda veya sosyal çevrede meydana gelen değişiklikler nedeniyle bir veya birkaç güzergâh tıkandığında veya engellendiğinde, İpek Yolu'nun akışının sorunsuz bir şekilde devamını sağlamak için diğer güzergâhlar kullanılmıştır. Bu nedenle tek ve sabit bir yoldan bahsetme şansına sahip değiliz.

Günümüzde yaygın olarak Orta Asya'dan geçen orijinal İpek Yolu'na "Vaha Yolu" veya "Çöl Yolu" adı verilirken Kuzey Moğolistan otlaklarındaki göçebe yerleşim yerlerinden Orta Asya'ya giden yola "Çayır Yolu"; deniz yoluyla batıya giden rotaya "Deniz İpek Yolu"; Yunan'dan Myanmar ve Hindistan'a uzanan yol ise "Güney İpek Yolu" olarak bilinmektedir (Xiguang,2023, Torr, 2021). Dünya Kültür Mirası Listesi'nde yer alan "İpek Yolu ise Çin'deki antik Chang'an'dan başlar, Hexi Koridoru'ndan geçer ve Tanrı Dağı (Tianshan) bölgesine girer. Yol ağı yaklaşık 5.000 kilometre uzunluğundadır ve toplam uzunluğu 8.700 kilometredir. Bu genel bir isimlendirmedir ve Çin, Kazakistan ve Kırgızistan'daki 33 yer ve kalıntıdan doğan ve bir dünya mirası alanı olan "İpek Yolu: Chang'an-Tianshan Koridor Yol Ağı"nın da birçok kolu içerdiğini bilinmektedir. Yollar ulaşım yollarına göre ayrılmasının yanı sıra, farklı çağlarda ve bölgelerde mal alışverişi ve kültürün yayılmasına göre de ayrılmaktadır; "Yeşim Yolu", "Bronz Yolu", "Baharat Yolu", "Mücevher Yolu", "Çay Yolu", "Porselen Yolu", İpek Yolu, "Kürk Yolu", "Budist Yolu", "Kitap Yolu" gibi isimler kullanılmıştır.

(Samoylovskiy, & Samoylovskiy, 2024, Camgöz 2019, Marozzi, 2006).

İpek Yolu dünya medeniyetleri tarihindeki en karmaşık ve büyüleyici sistemlerden bazılarını kapsamaktadır. Yüzyıllar boyunca evrimleşen, ticaret için değişen bir yol ve patika ağı, ipek, baharatlar, mücevherler, kürkler gibi kargoların değiş tokuşunu mümkün kıldığı gibi, aynı zamanda sanat, din ve teknolojiyi de paylaşmıştır. Ayrıca, UNESCO ve Dünya Mirası Sözleşmesi tarafından desteklenen kültürel çeşitlilik, miras ve barışçıl iş birliği ilkelerini bünyesinde barındıran Dünya Mirası Listesi'ne kaydedilen ilk kültürel 'koridorlardan' biri olmuştur. İpek Yolları ağının bu 5.000 km'lik bölümü, Çin, Kazakistan ve Kırgızistan'ı geçen, Han ve Tang hanedanları döneminde Çin'in merkezi başkenti olan Chang'an/Luoyang'dan Orta Asya'nın Zhetysu bölgesine kadar uzanan ulusötesi bir alandır. Rotalar ağında, çeşitli imparatorlukların ve Han krallıklarının başkentleri ve saray kompleksleri, ticaret yerleşimleri, Budist mağara tapınakları, antik yollar, işaret kuleleri, Çin Seddi'nin bölümleri, tahkimatlar ve dini yapılar dahil olmak üzere otuz üç bileşen yer almaktadır (Unesco, 2019).

Tarihi Çin belgelerinde Asya'nın Güney, Batı veya Orta kısmı ile Afrika'daki kara ulaşım yollarına dair özel bir isimlendirme rastlanmamaktadır. İpek Yolu terimi çok erken ortaya çıkmış olmasına rağmen, Çinli bilginler uzun süre ilgili konuları incelerken çoğunlukla "Çin-Batı Taşımacılığı Tarihi" ve "Çin-Dış İlişkiler Tarihi" gibi adları kullanmışlardır. Zhang Xingliang, 1930'lu ve 1940'lı yıllarda Fu Jen Katolik Üniversitesi'nde, Fang Hao'nun Zhejiang Üniversitesi'nde "Çin-Batı Ulaşım Tarihi" dersleri kapsamındaaki notlarının Zhang Xingliang'ın "Çin-Batı Taşımacılığına İlişkin Tarihi Materyallerin Derlenmesi", Fang Hao'nun "Çin-Batı Taşımacılığının Tarihi" adlı çalışmaları Çin kaynaklarında ilk İpek Yolu incelemeleridir. İpek Yolu terimini Çin-dış ilişkiler tarihi uzmanı Zhu Jieqin 1935

yılında yayımlanan “Çin İpeğinin Avrupa’ya Girişi Hakkında Bir Araştırma” adlı makalesinde kullanmıştır. Çin ile Batı arasındaki iletişimin aslında ipekle başladığını, Roma ile Çin arasındaki ticaretin de büyük ölçüde ipek aracılığıyla yapıldığını söylemektedir. Çin ipeğinin Avrupa'ya girişini incelemek istiyorsanız, önce İpek Yolu'nu keşfetmelisiniz." tespitinde bulunmaktadır (Yiping, 2020, Şahin, 2020, Yılmaz, 2021)

İpek Yolu kavramının daha fazla kişi tarafından kabul görmesi Hedin sayesinde olmuştur. 1935'te Kuzeybatı Çin'e sekiz yıllık bir bilimsel keşif gezisi tamamladıktan sonra son kitabı İpek Yolu'nu yazmıştır. Hedin'in İpek Yolu kavramı ile Richthofen'in İpek Yolu kavramı birbirinden farklıdır. Richthofen'in odak noktası Avrasya kıtasının iki ucunu birbirine bağlayan kıtalararası alışverişlerin tarihidir. Bu nedenle, İpek Yolu terimini önermesine rağmen, ulaşım, yol, rota, ticaret rotası gibi terimleri de kullanmıştır.

Hermann'ın İpek Yolu önerisi, Fransız Akademisi üyesi Grousset'nin temsil ettiği Oryantalistler tarafından desteklenmiştir. Grousset, 1948 yılında yayımlanan Yunanistan'dan Çin'e adlı eserinde İpek Yolu'nun Çin ile Batı arasındaki kültürel alışverişe katkısını anlatmış ve övmüş, özellikle Roma ile Hindistan arasındaki ekonomik ve kültürel alışverişi ayrıntılı olarak ele almıştır (Grousset, 1948). Fransız bilim insanı Luc Bournois'nın İpek Yolu adlı eseri 1963 yılında Fransa'da yayımlanmıştır. 1982’de Çince’ye çevrilmiştir. Bournois'in İpek Yolu Hedin'in İpek Yolundan tamamen farklıdır ve araştırmaya dayanmaktadır. MÖ 200 yılından Afyon Savaşı'nın öncesine kadar zaman dilimini ele alarak "Çin-Batı Taşımacılığı” tarihini anlatmaktadır (Boulnois, 2008).

Benzer şekilde Çin tarih kitaplarında da bu terime rastlanmamaktadır. Günlük yaşamda sıklıkla kullanılan bir terim değildir. Terim 20. yüzyılın başlarında Çin’de kullanılmaya

başladığında Çin Akademik çevrelerinde kabul görmemiş onun yerine genelde "Çin-Batı taşımacılığı" gibi terimler kullanılmıştır. 1980'li yılların ortalarına kadar Çin ve yabancı akademik çevrelerin İpek Yolu konusundaki araştırma sonuçları hem nicelik hem de içerik olarak oldukça sınırlıdır. 1980'lerin ortalarından bu yana, kullanımı önemli ölçüde artmış ve bu alanda yapılan yayınlar hızla artış göstermiştir. "İpek Yolu" araştırmaları, tarihsel-coğrafi araştırmalara ve arkeolojik faaliyetlere dayanan bölgesel araştırmaların kapsamının ötesine geçerek çok disiplinli, çok yönlü küresel bir araştırma konusu haline gelmiştir (Bozhong 2021, Chunyu, 2020).

3. İPEK YOLUNUN GELİŞİMİ

Çin-Batı dünyası arasındaki ilişkilerin ve iki ayrı kültürün birbirini tanımak amaçlı araştırmaların artması sonrasında İpek Yolu Doğu ile Batı arasında siyasi, ekonomik ve kültürel alışverişlerin köprüsü haline gelmiştir. Çin'de yönetimi elinde tutan Hanlar, İpek Yolu'nun geliştirilmesi konusunda ticari, kültürel ve Çin'in gücünü Batı'ya göstermek amacıyla çalışmalar yapmışlardır. Doğu ve Batı medeniyetlerinin gösterdiği gelişimde İpek Yolunun önemli katkıları olmuştur. İpek Yolu'nun güvenliği ve asayiş içerisinde işleyişi ve Batı ile Uzak Doğu ülkeleri arasında ve Uzakdoğu'da yaşayan topluluklar ve uluslararasındaki ilişkilerinde belirleyicisi olmuştur. Zaman içinde tüm savaş ve düşmanlıklara karşın dostça alışverişler için gerekli koşullar yaratılabilmiştir.

Han Hanedanlığı döneminde, merkezi hükümet genellikle İpek Yolu taşımacılığına büyük önem vermiştir. Batı Bölgelerini himayesine almanın yanı sıra, postaneler kurmuş, yollar inşa etmiş, asker konuşlandırmış ve arazileri ekmiş, işaretler düzenlemiş ve İpek Yolu boyunca önemli noktalara kontrol noktaları kurmuştur. Bu önlemler, İpek Yolu

taşımacılığının güvenliğini etkili bir şekilde sağlamış ve İpek Yolu boyunca seyahat eden elçiler ve tüccarlar için büyük kolaylık sağlamıştır. Tarih boyunca İpek Yolu, elçilerin, savaşların, ticaretin ve kültürel iletişimin de yolu olmuştur. Yolun güzergahı, geniş bir coğrafyada farklı toplumları ilgilendirmesi yanı sıra dolaşımı ve ticareti teşvik eden bir yapıda olmuştur. İpek Yolunun ilk açıldığı dönemlerde ülkelerin ticaret ve siyasi alışverişlerde bulunmak için bu güzergahı kullanmaları, ticaret yollarının Hanedanlığın güçlü kontrolü altında olması Çin-Batı ticaretini hızla geliştirmiştir (Karaca, 2022, Çağlar 2024, Utku 2018, Şahin 2020).

Han Hanedanlığı, gücünü ve egemenliğini yaymak amacıyla, Batı Bölgelerine büyük miktarda para ve ipek içeren hediyeler vermek için defalarca elçiler göndermiştir. Batı Bölgelerinden elçiler saygılarını sunmak için geldiklerinde, brokar kumaşlarla, ipek ve metalle ödüllendirilmiştir. Han Hanedanlığının bu cömertliği, tarım havzasındaki şehir devletlerinin prensleri ve soylularının seyahat isteğini büyük ölçüde teşvik etmiştir. Han Hanedanlığında resmi ticaretin yanı sıra, hükümet adına örgütlenmiş uzun mesafeli ticaret kervanları da olmuştur. Çünkü uzaklara giden elçiler sekiz ya da dokuz yılda dönerken yakın mesafelere gidenler birkaç yıl sonra geri dönebilmekteydi. O nedenle Hükümetin elçi göndermesi yerine bu kişiler hükümet adına hareket eden ve onların organize ettiği ticaret ekipleriydi. Bu Çinli tüccarlar Orta Asya ve Batı Asya'daki bölgelere ulaşmışlardı. Bu yöntemle resmi temasların sürekli yapılmasının sonucunda ulaşım yolları genelde bakımlı olmuş ve özel ticaretin gelişmesi kolaylaştırılmıştır. Çinli tüccarlar Orta Çağ'ın erken dönemlerinde bu ticari etkinliklere katılmışlardır.

Başka bölgelerden gelen tüccarların da yerel gruplara ipeği krediyle ve her iki yılda bir ödeme yaparak satmaları, ticaret yapan gruplar arasında karşılıklı güvenin olduğunu ve uzun vadeli iş yapma şekilleri geliştirdiklerini göstermektedir. MS 2.

yüzyılda yaşamış Romalı coğrafyacı Batlamyus, Coğrafya adlı eserinde aynı dönemde yaşamış coğrafyacı Marinus'un Coğrafi Bilgi adlı eserinden bir alıntı yaparak, MasTitianus adlı Makedonyalı bir tüccarın Çin ile düzenli ticaret ilişkileri sürdürdüğünü belirtmektedir. Metz'in kendisi Çin'e hiç gitmemiş olmasına rağmen temsilcileri sık sık tüccar grupları oluşturmakta ve Akdeniz kıyılarından Seres'e kadar on binlerce mil seyahat etmekteydiler. Kâr hırsıyla hareket eden Batılı kervanlar, savaş zamanlarında bile İpek Yolu'nda seyahat etmekte ısrar etmişlerdir.

Tarım Havzası çevresindeki şehir devletleri, ticaret geçiş istasyonları ve dağıtım pazarları olarak hareketli ve canlı hale gelmişlerdir. Karşılıklı ticaretin gelişmesi İpek Yolu boyunca, hem güney hem kuzey rotasında uzmanlaşmış ticari kasabaların ortay çıkmasına neden olmuştur. Bu kentlerde sabit dükkânlar açılmaya başlamış ve refah açısından diğerlerine göre daha ileri düzeye gelmişlerdir. Bu kentlerde piyasadaki işlemler ve ticari yaşamın kontrolü yerel yöneticiler tarafından sağlanırken nüfusta hızlı artış göstermiştir. Ticaretin neden olduğu nüfus yoğunlaşması sonucunda yeni kasaba ve kentler oluşmuş ve bunlar uzun mesafeli malların dağıtım merkezleri ve yerel halk için birincil tarım pazarları olarak hizmet vermiştir. İpek Yolunun sürekli gelişimi sonrasında bazı kentlerde sabit tahıl ve buğday dükkanları, pirinç ve un dükkanları, meyve dükkanları, renkli ipek dükkanları, saksı dükkanları ve sebze dükkanları gibi çeşitli alanlarda uzmanlaşmış işyerleri açılmış ve bazı kentlerde lonca örgütlenmeleri ortaya çıkmıştır.

İpek Yolu, adından da anlaşılacağı gibi başta "ipek" taşımacılığına dayanmaktadır. İpek Batılıların en çok dikkatini çeken, at ve araba ile uzun mesafe taşımacılığına en uygun Çin ürünüydü. Çin'in her yanından gelen ipek, keten kumaşlar, ham ipek, keten saten, tül, vs. gibi dokumalar Tanrı Dağları'nın kuzeyine ve güneyine, ayrıca Orta Asya, Batı Asya ve Akdeniz bölgesine taşınmıştır. Ancak Çin'in, ipekten çok daha fazlasını

ticarete konu ettiğini görüyoruz. Lake, demir eşyalar ve çeşitli günlük ihtiyaçlara yönelik malzemeler de ihraç edilmekteydi. Buna karşılık Pers ve Doğu Roma'dan yünlü kumaşlar, yün dokuma teknolojisiyle birleştirilmiş yerel bir Pers ipek kumaşı olan Pers brokarı da ithal edilmekteydi (Guogang, 2019).

4. İPEK YOLU KAVRAMINA İLİŞKİN FARKLI YAKLAŞIMLAR

Farklı akademik yaklaşımlar ve disiplinler nedeniyle İpek Yolu" kavramına ilişkin farklı anlayışlar bulunmaktadır. Bu farklılıklar İpek Yolu!nun tarihteki önemi ve rolü konusunda da mevcuttur. Birçok bilim insanı İpek Yolunu "kültür ve ticaret için büyük bir araç", "Doğu ile Batı arasında büyük bir iletişim kanalı" ve "Çin ve yabancı medeniyetlerin bütünleşmesi için büyük bir yol" olarak adlandırmaktadır.

İpek Yolunun Avrasya kıtasının can damarı, dünya tarihi gelişiminin ana ekseni, dünyanın başlıca kültürlerinin temeli ve Doğu ile Batı arasındaki kültürel alışverişler için bir köprü olduğunu söylenmektedir. İpek Yolunun, toplumların sosyal üretiminde ve yaşam tarzlarında değişimler, insanlık tarihi ve medeniyetlerin ilerlemesi için bir itici güç ve dünya tarihinin ilerlemesi yönünde bir öncü olduğunu ifade eden görüşler yanında konuya eleştirel yaklaşan ve İpek Yolu ticaretini genellikle yerel ve küçük ölçekli olarak gören yaklaşımlarda bulunmaktadır. Bu görüşe göre, İpek Yolu ticareti konusunda güvenilir bir deneysel çalışma olmadığı gibi bu rotanın önemini değerlendirmede, o zamanki taşıma hacmi, ticaret hacmi ve kullanan kişi sayısı ölçüt olarak alındığında insanlık tarihindeki

en az seyahat edilen rotalardan biri olduğu ve değer ifade etmediği iddia edilmektedir.[3]

Vadime Elisseeff editörlüğünde birçok ülkeden bilim insanlarının katkı yaptığı "The Silk Roads :Highways of Culture and Commerce" (İpek Yolları, Kültür ve Ticaretin Otoyolları) adlı kitabın önsözünde, İpek Yolu"nun hayal ürünü olabileceği vurgusunu yapılmıştır (Elisseeff, 2000). İpek Yolu kavramına ilişkin akademide birçok farklı görüş bulunması doğaldır. Ancak farklar ne kadar büyük olursa olsun, akademik bir kavram olarak İpek Yolunun hâlâ temel bir konumlandırması vardır; yani İpek Yolu bir tarihsel araştırma sorunudur. Ticari unsurlara dayanmaktadır ve geçmişte ne olduğunu incelemeye odaklanan tarihsel bir olgu olduğu kadar Doğu ve Batı arasında merkantilist[4] dönemden önce, bilinen uzun mesafeli kıtalararası mal ve hizmet ticaretinin ilk örneği olması nedeniyle uluslararası iktisat alanında ayrı bir yeri vardır.

İlk olarak Alman bilim insanları daha sonra, Fransa, Britanya, Rusya, Japonya ve diğer ülkelerden bilim insanları, İpek Yolu ile ilgili tarihi, coğrafya, arkeolojik kazılar, saha araştırmaları ve diğer yönlerden çok sayıda çalışma yapmışlardır. Bunların arasında Daniel Waugh (2007) ve Tamara T. Chin'in (2021)'nin araştırmaları en kapsamlı çalışmalardandır. Bu nedenle İpek Yolu kavramı uluslararası akademik topluluk tarafından yaygın olarak kabul gören bir kavram haline gelmiştir.

---

[3] Bu konuda daha geniş bilgi için bknz. Millward, J. A. (2013). The Silk Road: A very short introduction. Oxford University Press

[4] Merkantilizm 16. yüzyılda ortaya çıkmış olan bir düşünce akımıdır. Merkantilist dönemin arka planında, Avrupa'da yaşanan savaşlar ve ulus devletlerin belirmeye başlaması, coğrafi keşiflerden dolayı geleneksel ticaret yollarının değişiklik göstermesi, yeni coğrafyalara ulaşılması sonucu değerli madenler ve ticari değeri yüksek mallar konusunda ülkeler arasında keskin bir rekabetin ortaya çıkması yer alır. Merkantilist dönemden önce dünyada yaygın bir dış ticaret olayından söz etmek güçtür. Bunun belki de tek istisnası İpek Yolu ticaretidir.

Konuya en geniş açıdan yaklaşan ise UNESCO olmuştur. UNESCO, İpek Yolunu sadece ekonomik boyutuyla ele almamış geniş perspektiften bir insanlık mirası olarak değerlendirmiştir. 1988-1997 yılları arasında UNESCO tarafından başlatılan "İpek Yolu: Değişim Yollarının Kapsamlı Araştırması" ve Dünya Kültür Mirası Komitesi tarafından adlandırılan "İpek Yolu: Chang'an-Tianshan Koridor Yol Ağı" adlı projeye İpek Yolu adı verilmiştir. UNESCO eski Direktörü Federico Major, İpek Yolu ile ilgili "Kara ve denizden geçen İpek Yolu, dar anlamda ticaret yolu, ticari yol; geniş anlamda ise iletişim ve sosyal alışveriş yoludur. Zamanın derinliklerinden 3000 yıl öncesine uzanan bu kadim yollar, ipek, porselen, baharat gibi kıymetli malların yanı sıra fikirler, mitler ve efsaneler gibi aynı derecede kıymetli maddi olmayan kültürel ürünleri de taşımıştır. Erken tarihin bu küçük iplikleri, dünyamızı birbirine bağlayan ve o döneme inanılmaz bir tanıklık sağlayan giderek karmaşıklaşan iletişim ağlarını bir araya getirmiştir" sözleriyle günümüzdeki yaklaşımı özetlemektedir. Diğer taraftan UNESCO "İpek Yollarının Bütünsel İncelenmesi: Diyalog Yolları" adlı bir araştırma planını Major öncülüğü ile hazırlamıştır.

UNESCO'nun uzman grubu bu diyalog yoluna ne ad verileceği konusunda tartışmalar yaşamıştır. İpeğin asil ve yumuşak bir kumaş olması tüm ülkelerin insanları tarafından sevilmesi eski Doğu ile Batı arasındaki zengin maddi ve kültürel alışveriş içeriğini kapsaması nedeniyle uzman grubu üyeleri İpek Yolu terimini benimsemiştir. Bu yolu şu şekilde anlatmışlardır: "Tarihi İpek Yolu, tarih öncesinden günümüze kadar dünyanın pek çok noktasını kapsayan kara ve deniz ticaret yollarının bir ağıdır. Bu güzergahlarda farklı kültür, din ve dillere sahip insanlar bir araya gelerek fikir alışverişinde bulunmuşlar ve birbirlerinden etkilenmişlerdir. İnsanlar her zaman bir yerden başka bir yere göç etmiş ve komşularıyla ticaret yapmıştır. Bu nedenle, antik çağlardan beri, uçsuz bucaksız Avrasya kıtası boyunca iletişim

yolları iç içe geçmiş ve giderek günümüzde İpek Yolu olarak bilinen yapıya dönüşmüştür. Doğu ile Batı'yı okyanuslar üzerinden birbirine bağlayan Deniz Yolları veya Baharat Yolları da gelişmiştir. Bu geniş ağlar yalnızca malların ve değerli eşyaların değişimini sağlamakla kalmamış, aynı zamanda halkların sürekli hareketini ve karışmasını da sağlamıştır. Bu da beraberinde Avrasya halklarının tarihi ve medeniyeti üzerinde derin bir etki bırakan bilgi, fikir ve kültürü ortaya çıkarmıştır" (WHC, 2014).

5. İPEK YOLUNUN İŞLEVİ VE ULUSLARARASI TİCARETE ETKİLERİ

Genelleştirilmiş İpek Yolu insanlık tarihinde kıtalararası veya bölgelerarası alışverişlerin sembolü olarak kabul edilmelidir. Avrupa ile Asya ülkeleri arasındaki tarihteki ticaret İpek Yolu terimiyle özetlenebilir. Ancak ticaretin önemi bu yola adını veren ipek ticaretiyle sınırlı değildir. Avrasya genelinde kıtalararası ticaret, çok çeşitli malların taşınmasını ve pek çok fikrin yayılmasını içermektedir. Atların, pamukların, kağıtların, barutların ipekten çok daha büyük etkisi olmuştur. Ayrıca ipek önemli bir ticaret malı olmaktan çıktıktan sonra bile uzun mesafeli ticaret devam etmiştir. İpek Yolları'nı yalnızca Avrasya'nın ortasındaki büyük bozkır yolları boyunca Doğu-Batı alışverişini içeren bir yol olarak da düşünmemeliyiz. Çin ve Roma ticaretinin büyük bir kısmının geçiş noktaları olmakla kalmayıp aynı zamanda pamuklu tekstiller ve farklı ürünleri Avrasya pazarlarına sunmuştur.

Pers imparatorlukları İpek Yolu ticaretini yalnızca teşvik etmek, yönetmek ve vergilendirmekle kalmamışlardır. Aynı zamanda Doğu'ya ve Batı'ya akan belirli ürünlere olan talepleri ve kültürel katkıları yoluyla İpek Yolu üzerinde önemli bir etki

yaratmışlardır. İpek Yolu boyunca yüzyıllarca Farsça ortak dil olarak kullanılmıştır.

İpek Yolu'nun Çin ile Roma arasında doğu-batı yönünde uzanan dar tanımı, onun tek bir "yol" değil, çok sayıda depoyu birbirine bağlayan bir dizi güzergâh olduğu şeklindedir. İpek Yolu ifadesi, Çin ile Roma arasında yüzyıllardır süren ipek ticareti yanında Neolitik dönemden başlayarak modern çağa kadar, ticaret, diplomasi, fetih, göç ve hac yoluyla Avrupa ve Avrasya kıtasını güçlendiren çeşitli nesne ve fikir alışverişi olmuştur.

Tarih boyunca etnik göç, savaş, misyonerlik, ticaret, turizm, evlilikler, sürgün vb. dahil olmak üzere insan etkileşiminin birçok biçimi olmuştur. Avrasya kıtası, tarihte Hint-Avrupalıların doğuya göçü ve Hunlar ile Türklerin batıya göçü gibi büyük ölçekli etnik göçlere sahne olmuştur. Büyük İskender'in Doğu Seferi'nden Batı'ya Moğol Seferi'ne kadar birçok büyük ölçekli kıtalararası askeri operasyon olmuştur. Ayrıca Budizm, Zerdüştlük, Maniheizm, Hristiyanlık ve İslam gibi dinlerin yaygın bir şekilde yayılmasına da tanıklık etmiştir. Bunlar dünyayı değiştiren bir dizi büyük olaya yol açan önemli etkileşim biçimleridir.

İpek Yolunun tarihte çok yönlü işlevleri olmuştur. Bazı akademisyenler, "İpek Yolu'nun esas olarak bir *ticaret yolu* olduğu" konusunda akademik çevrelerde bir görüş birliği olduğunu düşünürken Han Sen, İpek Yolunun işlevinin esas olarak kültürel alışveriş olduğunu düşünmektedir. Akademik camia, İpek Yolu hakkındaki gerçeği ancak 20. yüzyılın ortalarında ortaya koymuştur. Sadece birkaç ticaret rotası değil, aynı zamanda kültürel değişim için önemli bir kanal olup, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlamada ve göçebeleri ve kent sakinlerini, çobanları ve çiftçileri, tüccarları ve rahipleri, askerleri ve hacıları birbirine bağlamada önemli bir rol oynamıştır. Dolayısıyla "İpek

Yolu'nun işlevlerinden en çok ekonomik ve kültürel işlevlerin ön plana çıktığını söyleyebiliriz. Ancak köklerine bakıldığında ticaretin hâlâ İpek Yolu'nun temeli olduğu daha geniş kabul gören bir düşüncedir

İnsanoğlu için zorunlu ihtiyaçlar önce yemek yemeyi, su içmeyi, barınmayı, giyinmeyi ve ondan sonra diğer birçok şeyi içerir. Dolayısıyla ilk tarihsel eylem, bu ihtiyaçları tatmin edecek araçların üretimi, maddi yaşamın kendisinin üretimidir. Dolayısıyla, insan varoluşunun ilk öncülü, ihtiyaçları tatmin edecek araçların üretimidir. Bu süreçle eş zamanlı olarak, insanlar toplumsal yaşamın farklı yönlerini de yaratmışlardır. En temelde insanın ekonomik faaliyetleri yer almaktadır. İpek Yolu ile ilgili araştırmaların temel konusu da Avrasya'nın belirli dönemleri ve bölgelerindeki ticarettir. Kültürel, siyasi, askeri ve diğer faaliyetler ise ikincil araştırma konularıdır. Tarihsel süreçte gerçekten de durum böyle gelişmiştir. Uzun mesafeli kıtalararası ticaret tüccarlar tarafından yapılmıştır. Tüccarların bu faaliyetindeki itici güç ise kâr elde etmektir. Marx'ın, Kapital'de Denning'den aktardığı şu sözleri anımsarsak "Sermaye kargaşadan ve anlaşmazlıklardan kaçınır, doğası gereği korkaktır. Bu doğrudur, ancak tüm gerçek bu değildir. Sermaye, doğanın boşluktan korkması gibi, hiç kâr etmemekten veya çok az kâr etmekten de korkmaz. Uygun bir kâr olduğunda, sermaye cüretkârlaşır. %10 kâr varsa, her yerde kullanılması garanti altına alınır; %20 kâr varsa, aktif hale gelir; %50 kâr varsa, risk alır; %100 kâr için, tüm insan yasalarını çiğnemeye cesaret eder; %300 kâr varsa, asılma riski bile olsa, her türlü suçu işlemeye cesaret edebilir."

Tüccarlar, kâr peşinde koşarken dünyanın dört bir yanına seyahat edebilir ve bilinmeyen dünyayı keşfedebilirler; bu sayede dünyanın dört bir yanındaki insanlar için düzenli iletişim kanalları açabilirler. Dolayısıyla Avrasya coğrafyasında insan alışverişinin uzun bir geçmişi olmasına rağmen, ancak ticaret

faaliyetlerinin belli bir ölçüde ortaya çıkıp gelişmesiyle ticaretin açtığı güzergâhlar üzerinden kültürel alışveriş ve diğer alışverişler devam edebilmektedir. İpek Yolu tarihindeki misyonerlik, diplomatik ve hatta askeri faaliyetler, açılan yollar ve tüccarların verdiği bilgiler doğrultusunda yürütülmüştür.

İpek Yolu araştırmalarının temel konusunun ticaret olması araştırmalarının amacından da anlaşılabilmektedir. Tarih boyunca insan etkileşimlerinde yalnızca ticaret barışçıl ve sürekli ve uzun soluklu olabilmiştir. İpek Yolu, tarihte Avrasya'daki kıtalararası ticaretin ana biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyadaki her şey gibi, onun da kendine özgü zaman ve mekan kapsamı vardır. Zamansal açıdan Avrasya'da kıtalararası ticaret çok erken dönemlerde ortaya çıkmıştır. Ancak tüm ticari faaliyetlerin İpek Yolu ticareti kapsamına alınması ve o şekilde değerlendirilmesi elbette mümkün değildir. Mekânsal kapsamı konusunda netlik olmamasına ve farklı yaklaşımlar olmasına rağmen ticaretin yapıldığı alanlar olduğu konusunda şüphe bulunmamaktadır. Tüm Avrasya ve Afrika kıtalarındaki insan etkileşimlerini kapsayan kapsamlı bir ağ olmayabilir. Ama dönemin koşullara göre sistematik bir şekilde işleyen karşılıklı bir ticari alışveriş söz konusudur ve yine o dönemin iletişim ve ulaşım araçlarına göre çok geniş bir alana yayılmış bir ticari ağ niteliği taşımaktadır.

Richthofen'in sözünü ettiği İpek Yolu nispeten belirli bir zaman ve mekan kapsamına sahip bir ticaret yoluydu. Andre G.Frank ve Barry K. Gills'in derlediği "Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı? kitabın yazan bilim insanları, İpek Yolunun son beş bin yılda Avrupa, Asya ve Afrika'nın çeşitli bölgeleri arasındaki iletişimin üç büyük merkezi kanalından yalnızca biri olduğunu, bu üç kanaldan diğer ikisinin daha uzun bir geçmişe sahip olduğunu ve bunlar aracılığıyla insan ve malzeme alışverişinin daha sık gerçekleştiğini belirtmişlerdir (Frank ve Gills 2023).

Erken tarih öncesi dönemden bu yana, Avrupa ve Asya kıtaları arasında geniş otlak alanlarda, göçebe halklar aracılığıyla kültürel alışveriş ve karşılıklı etkileşim olmuştur. Bu alana İpek Yolu terimini kullanmak yerine "Avrasya Ana Yolu" demesinin nedeni, arkeolojik araştırmaları sonucunda Avrasya kıtasının iki ucu arasındaki alan üzerinden iletişimin Han Hanedanlığı döneminde daha önce Tunç Çağı'ndan itibaren var olduğunu keşfedilmesidir. Bu tür ticari alışverişler Avrasya'da kıtalararası ticaretin ortaya çıkmasından çok önce gerçekleşmiştir. Baharat Yolu"nun İpek Yolundan daha eski bir tarihe sahip olduğunu belirtilmektedir (Spengler III, 2013, SPengler III, 2017).

Çin ve Hindistan arasındaki tekstil ticaretini inceleyen Stephen F. Dale, modern zamanlardan önceki dünyada Çin ve Hindistan'ın en önemli iki tekstil üreticisi olduğunu belirtmektedir. Çin ipeği ve Hint pamuğu yalnızca Orta Asya, Batı Asya, Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu dünyasındaki ticarette değil, aynı zamanda Çin ve Hindistan arasındaki ticarette de en önemli ticaret malları olmuştur. Çin, Hindistan'a ipek ve ipek ürünleri ihraç ederken, Hindistan da Çin'e pamuklu kumaş ihraç etmiştir. Bu ikili ticaretin rotalarından biri Orta Asya'dan geçmekteydi. Bu nedenle, bu rotanın yalnızca İpek Yolu değil, aynı zamanda "Pamuk Yolu" olduğu da söylenebilir (Dale,2009) Artemy S. Malkov, İpek Yolu'nun Doğu ve Batı medeniyetleri arasındaki bağlantı olduğuna ve insanlık medeniyeti tarihinde büyük bir yeniliğe yol açtığına inanmaktadır. Doğu ile Batı arasındaki en uzun olan bu tarihi İpek Yolu sistemi, dünyanın en uzun süredir devam eden ve en büyük ticaret yolu sistemidir. Richthofen'in İpek Yolu daha çok küresel bir tarihsel perspektifi yansıtır. Bu nedenle, bu kavram altında İpek Yolunun incelenmesi küresel bir tarihsel perspektiften yapılan bir çalışmadır.

İpek Yolu öncelikle bir ticaret yolu olduğu konusunda itiraz yoktur. Ticaret yolu üzerinden kültürel, teknolojik, teolojik, etkileşimler olabilir, çıkar kavgaları ortaya çıkabilir, hatta bir

savaş gerçekleşebilir. Bu asıl işlevinin ticaret olduğu gerçeğini değiştirmemektedir. Ticaret yapabilmek için ulaşım ve lojistik hizmetleri sağlanmalıdır. Böylesi uzun bir hat üzerinde durak noktaları ve bu noktalarda tedarik zincirlerinin oluşması normaldir. Ticari hareketliliğin olduğu yerleşim yerlerinin ve geçiş noktalarının nüfusu, yaşam biçimi, tercihleri, başlıca ürün çeşitlerinin üretim ve tüketimini, belirleyecektir. İki bölge arasında ticaret yapılabilmesi için her iki tarafın arz ve talep kapasitelerinin böyle bir ticareti sürdürmeye yeterli olması gerekir. Bir yandan tedarikçinin talep edene gerekli malı sağlayabilecek yeterli üretim kapasitesine sahip olması, diğer yandan talep edenin de tedarikçinin sağladığı malı satın alabilecek yeterli ödeme gücüne sahip olması gerekmektedir. İpek Yolu ticareti de, ticareti yapılan başlıca malların ipek gibi yüksek değere sahip lüks mallar olduğu, uzun vadeli, uzun mesafeli ve büyük ölçekli bir kıtalararası ticaret olarak tanımlanabilir.

İpek Yolu birçok bölgeden geçmektedir. Genel olarak bu bölgelerin en önemlileri Doğu Asya'da Çin, Batı Avrupa (klasik çağlarda Roma İmparatorluğu'nun denetimindeki Akdeniz dünyası dahil), Batı Asya'da Pers ve Anadolu (Küçük Asya) ve Orta Asya'da Maveraünnehir'dir. Bu bölgelerin ekonomileri nispeten gelişmiştir ve uzun mesafeli ticaret için daha fazla miktarda mal sağlayabilmektedirler. Diğer taraftan, başka yerlerden gelen mallar için daha yüksek satın alma gücüne sahiptirler. Ancak bu bölgeler arasında en büyük ölçeğe ve en yüksek üretim ve tüketim kapasitesine sahip ekonomiler Çin ve Batı Avrupa'dır. Sadece onlar, ipekle temsil edilen pahalı lüks malları büyük miktarlarda tedarik etme ve bu lüks malları büyük miktarlarda satın alma gücüne sahiptiler. Çin ve Batı Avrupa'dan birinin olmadığı bir ticaret yolunun coğrafi kapsamı büyük ölçüde daralacak ve Asya içindeki komşu bölgeler arasındaki bölgesel bir ticaret haline gelecektir.

6. İPEK YOLUNUN SONU

İpek Yolu ticaretinin ne zaman sona erdiği konusunda farklı görüşler ortaya atılmıştır. Richthofen, Moğol İmparatorluğu döneminin İpek Yolunun son aşaması olduğu sonucuna varmıştır. Bu ifade birçok bilim insanı tarafından benimsenmiştir. İpek Yolu'nu küresel tarih perspektifinden inceleyen Richard C. Foltz gibi bilim insanları da İpek Yolunun bitiş tarihini 14. yüzyıl olarak belirlemişlerdir. O tarihten itibaren Batı Avrupa'dan Çin'e kadar Avrasya kıtasını aşan kara ticaret yolu ortadan kalkmıştır. İpek Yolunun batı kesiminde Batı Asya ile Batı Avrupa arasındaki ticaret, Bizans İmparatorluğu'nun çöküşü ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselişiyle giderek azalmıştır. İran ile Anadolu arasındaki ticaret, Osmanlı İmparatorluğu ile Safevi İmparatorluğu arasındaki uzun süreli çatışmalardan ciddi şekilde etkilenmiştir. Doğu kesiminde ise Çin ile Orta Asya ve Batı Asya arasındaki ticaret de giderek azalmıştır ve 1524'de sona ermiştir. Victor H. Mair, İpek Yolunun esas olarak MÖ 2. yüzyıldan 10. yüzyıla kadar faaliyette olduğu ve 13. yüzyıldan 14. yüzyıla kadar süren "Pax Mongolica" döneminde kısa bir canlanma yaşadığı ve ardından tarih sahnesinden çekildiği sonucuna varmıştır.

İpek Yolları, Asya, Güney Asya alt kıtası, Orta Asya, Batı Asya ve Yakın Doğu'daki kadim toplumları birbirine bağlayan, dünyanın birçok büyük medeniyetinin gelişmesine katkıda bulunan, birbirine bağlı güzergahlardan oluşan bir ağdı. İpek Yolu, düz hat uzunluğu 7 bin 500 kilometre, toplam güzergâh uzunluğu ise 35 bin kilometreyi aşan, dünyanın en büyük uzun mesafeli iletişim ağlarından biriydi. Çin'den başlayarak Hindistan Yarımadası'na, İran'a, Kafkasya'ya, Türkiye'ye, oradan da Kuzey Afrika, Rusya ve Doğu Avrupa'ya uzanan bir kervan ağıydı.

Bu ticaret ağı uluslararası ticaretin ilk ve dar kapsamlı bir örneği olarak kabul edilebilir. Küreselleşmenin ticari boyutu, tarihsel bir süreç olarak ele alındığında ipek yolu başlangıç

noktalarından biridir. Ekonomi tarihçileri küreselleşmenin 15. yüzyılın sonu ve 16. yüzyılın başında başladığına inanırken, insanlık tarihinin ilk aşamalarındaki zorlu kıtalararası ticaret faaliyetlerini görmezden gelemeyiz. Çin ve dünyanın diğer bölgeleri arasında örülmüş bir "ağ" aracılığıyla Çin'den Akdeniz'e uzanmak bir başarı öyküsüdür.

İpek Yolu'nun kapanması, tüccarları ticaret yapmak için denize açılmaya zorlamıştır. Böylece dünya çapında etkileşime ve alternatif ticaret yollarının bulunmasına doğru evrilen Keşif Çağı ortaya çıkmıştır. İpek Yolu açılışından kapanışına kadar insanların dünya hakkındaki bilgilerini artırmış mal ve hizmetlerin dolaşımını sağlamış modern dünyanın gelişmesine zemin hazırlamıştır.

7. SONUÇ

Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan tarihi ticaret yolları ağı olan İpek Yolu, tarih boyunca önemli bir ekonomik rol oynamıştır. Tarihin en uzak mesafeli ticaret yollarından biri olarak, ticaretin sınırlar ötesine taşınması, uluslararası ticaretin gelişmesi, yeniliklerin ülkeler arasında taşınması, göreceli üstünlüğe sahip ülkelerin ürettikleri mal ve hizmetlerin uzak mesafelere ulaştırılması konusunda önemli bir görevi yerine getirmiştir. İpek Yolu kağıttan, pusulaya, baruttan, matbaaya kadar insanlık tarihinin akışını değiştiren yenilik ve keşiflerin, Çin'den Avrupa'ya ulaştırılması yoluyla bazı ülkelerin tarihsel ve ekonomik gelişimini etkilemiştir.

İpek Yolu aracılığıyla ipek, baharat, kıymetli madenler ve değerli taşlar ve kumaş gibi değerli malların Asya, Avrupa ve Afrika arasında değiş tokuşunu sağlamıştır. İpek yolunun geçtiği bölgelerde ticaretin gelişmesini teşvik etmiş ve ekonomik büyümeyi desteklemiştir. Yeni pazarlar açılmasına neden olmuştur. Ticaret, konaklama ve dağıtım merkezi haline gelen

kentlerde refah ve nüfus artışları görülmüştür. Ekonomik alışverişin temel unsuru olan tüccarlar kıtalar arasında fikir, inanç ve düşüncelerin yayılmasında da etkili olmuşlardır. Kültürlerin dinlerin ve teknolojinin yayılması yanında Budizm, Hıristiyanlık ve İslamiyet'in yayılmasında, bilimsel ve teknik bilgi alışverişinde ticaret yolları üzerinde bulunan kentlerin ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bu kentlerde ticaretin gelişmesi sonucunda ortaya çıkan beslenme, konaklama, lojistik, taşıma, altyapı ve kentsel gelişim, hanlar, kervansaraylar, limanlar, depolar, posta hizmetleri sunulmuştur. Karşılıklı ticaretin ve çıkarların sürekliliğinin ve ticari yolların güvenliğinin sağlandığı dönemlerde uzun süreli barış ortamı sağlanmıştır. Günümüz koşullarına göre ilkel düzeyde kalmakla beraber İpek Yolu küreselleşme alanında atılan ilk adımlardan biri olarak kabul edilebilir. Bir ticaret yolunun ötesinde yaşam şekillerini, insanların tüketimlerini, beğenilerini ve moda sayılabilecek tarzlarının oluşmasına katkıda bulunmuş ve küresel ölçekte ticaretin yaygınlaşmasına katkı yapmıştır. İpek Yolu'nun Dünya'nın üç önemli kıtası arasında yarattığı etkileşim Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki bağlantıyı kurması, ekonomik iş birliğini güçlendirmesi günümüzde de benzer girişimler için ilham kaynağı olmaktadır. Geçmiş deneyimler ışığında büyük ekonomik ağın parçası olan ülkeler için sürdürülebilir ekonomik büyüme, istihdam, refah artışı yoksulluğun azalması, gelir dağılımın düzelmesi ve ekonomik kalkınmanın sağlanması olasılıkları ipek yolu benzeri ticaret ve ekonomik iş birliği fikirlerini bölgesel ve küresel düzeyde gündemde tutmaktadır.

KAYNAKÇA

Andersson, J. G. (1929). Symbolism in the prehistoric painted ceramics of China. (No Title).

Ardalphe, (2024) Die lange Route von Händlern, Reisenden und Waren https://www.ardalpha.de/wissen/geschichte/kulturgeschichte/seidenstrasse-china-duisburg-ostsee-karawane-pest-handelsweg-100.html

Bauer, S. W. The History of the Ancient World. W. W. Norton & Company, 2007.

Beckwith, C. I. (2011) Empires of the Silk Road. Princeton University Press, 2011.

Beate Krol (2021) Chinas neue Seidenstraße Die alte Seidenstraße, https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/wirtschaft/neue_seidenstrasse/alte-seidenstrasse-100.html

Bozhong, Li (2021) İpek Yolunun Doğru ismi , Çin Edebiyatı ve Tarihi Koleksiyonu, 2021 Sayı 3 Tarih: 2021-11-26

Boulnois, L. (2008). La «route de la Soie» Histoire du commerce et des transferts de techniques avant le XIe siècle. Ingénieur de recherche au CNRS, 1-5.

Buzan, B., & Little, R. (1994). The idea of" international system": theory meets history. *International Political Science Review*, *15*(3), 231-255.

Camgöz, C. (2019). Modern İpek Yolu projesi kapsamında Türk turizminin değerlendirilmesi.

Çağlar, G. (2024). İpek Yolunda Ticaret ve Taşımacılık. Journal Of Socıal, Humanıtıes And Admınıstratıve Scıences (Joshas), 7(38), 568-577.

Chin, T. T. (2021). The Afro-Asian Silk Road: Chinese Experiments in Postcolonial Premodernity. PMLA, 136(1), 17-38.

Dale, S. F. (2009). Silk road, cotton road or.... Indo-Chinese trade in Pre-European times. Modern Asian Studies, 43(1), 79-88.

Di Ruocco, A. (2015). Russian conceptualizations of Asia: Archaeological discoveries and collecting practices in Russia at the turn of the twentieth century. Journal of the History of Collections, 28(3), 437-448.

Dreyer, C. (2008). Russian Archaeological Explorations in Chinese Turkestan on the Turn of the 19th Century. Indo-Asiatische Zeitschrift, 12, 62-71.

Durukan, M. (2015). Geç Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'deki Ekonomik Gelişmenin Nedenleri: İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun Rolü, LR1 Amphoraları ve Kilikia'daki Diğer Kanıtlar. Adalya, (18), 237-258.

Elisseeff, V. (Ed.). (2000). The silk roads: Highways of culture and commerce. berghahn books.

Frank, A. G., & Gills, B. K. (2003). Dünya sistemi: beş Yüzyıllık mı, beş binyıllık mı?. İmge Kitabevi.

Fellner, H. A. (2007). The expeditions to Tocharistan. Instrumenta Tocharica, 1, 13-36.

Green, N. (2015). From the Silk Road to the Railroad (and Back): The means and meanings of the Iranian encounter with China. Iranian Studies, 48(2), 165-192.

Guogang , Zhang (2019) "Çin-Batı Kültürel İlişkilerinin Genel Tarihi

Grousset, R. (1948). De la Grèce à la Chine

Hansen, V. (2012). The Silk Road: a new history. Oxford University Press.

Hedin, S. A. (1936). Die Seidenstrasse. (No Title).

Hedin, S. A. (1923). Persien und Mesopotamien: zwei asiatische Probleme.

Hedin, S.A. (1936). Seidenstraße.

Hedin, S. A. (1899). Through Asia (Vol. 1). Harper and brothers.

Herrmann, A. (1910). Die alten seidenstrassen zwischen China und Syrien: beiträge zur alten geographie Asiens (Vol. 1). Weidmann.

Herrmann, A. (1915). Die Seidenstraßen vom alten China nach dem Römischen Reich. Verlag nicht ermittelbar.

Iaccarino, U. (2011). The 'galleon system'and Chinese trade in Manila at the turn of the 16th century. Ming Qing Yanjiu, 16(01), 95-128.

Jacobs, J. M. (2020). The Compensations of Plunder: How China Lost Its Treasures. University of Chicago Press.

Jacobs, J. M. (2020). The Concept of the Silk Road in the 19th and 20th Centuries. In Oxford Research Encyclopedia of Asian History.

Kar, A. (2017). İpek Yolu'nun Türk Dünyası Ülkelerine Geçmişten Günümüze Sosyo-Kültürel Etkileri. Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi, 1(2), 3-8.

Karaca, Ö. (2022). Tarihin İz Dokunduğu Güzergah: İpek Yolu (The Route Which History Was Touched: The Silk Road). Tarihin İz Dokunduğu ve Ses Verdiği Güzergah İpek Yolu", Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, C, 41, 71.

Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve ipek yolu. Biliğ Türk Dünyası" Sosyal Bilimler Dergisi, Bahar (62), 173-200.

Liu, X. (2010). The Silk Road in world history. Oxford University Press.

Marozzi, J. (2006). Timurlenk. H. Kocaoluk, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yay.

Millward, J. A. (2013). The Silk Road: A very short introduction. Oxford University Press.

Polo, Marco (2021) Marco Polo Seyahatnamesi, Panama yayıncılık, İstanbul

Samoylovskiy, A. L., & Samoylovskiy, A. L. (2024). The Great Silk Road and its impact on Cultural exchange and Economic development in Ancient Civilizations. Наука. Общество. Оборона, 12(3 (40)), 27-27.

Spengler III, R. N. (2013). Botanical resource use in the Bronze and Iron Age of the Central Eurasian mountain/steppe interface: decision making in multiresource pastoral economies. Washington University in St. Louis.

Spengler III, R. N., Miller, N. F., Neef, R., Tourtellotte, P. A., & Chang, C. (2017). Linking agriculture and exchange to social developments of the Central Asian Iron Age. Journal of Anthropological Archaeology, 48, 295-308.

Şahin, T. (2020). İpek Yolu: Tarihsel Geçmişi, Kültürü Ve Türk Dünyası İçin Önemi. Tarih Araştırmaları Dergisi, 39(67), 71-97.

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.

Thi-Pham, K., & Bui-Xuan (2021) Karl Marx's Vıew Of The Productıve Forces And Its Development Today, Revista De Investigaciones Universidad Del Quindío Universidad Del Quindío, Colombia

Torr, G. (2021). The Silk Roads: A history of the great trading routes between East and West. Arcturus Publishing.

Unesco (2019) The Silk Roads , https://whc.unesco.org/en/review/93/

Utku, N. Ş. (2018). İlk Ve Orta Çağ'da Yerleşim Yerleri Arasındaki Yolların Yapımı Ve Bakımı: Genel Bir Karşılaştırma. Istanbul Commerce University Journal of Social Sciences/İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 17(33).

Von Richthofen, F. (1877). China: Ergebnisse eigener Reisen, und darauf gegründeter Studien (Vol. 1). Verlag von Dietrich Reimer.

Von Richthofen, F. (1882). China: Ergebnisse eigener Reisen, und darauf gegründeter Studien (Vol. 2). Verlag von Dietrich Reimer.

Waugh, D. C. (2007). Richthofen's 'Silk Roads': Toward the archaeology of a concept. The Silk Road, 5(1), 1-10.

WHC (2014) Silk Roads: the Routes Network of Chang'an-Tianshan Corridor https://whc.unesco.org/en/list/1442/

Wood, F. (2002). The Silk Road: two thousand years in the heart of Asia. Univ of California Press.

Xiguang, L. (2023). Final Attempt to Revive Caravan of Dialogue During the Cold War:(Travelling with AH Dani in China and Soviet Central Asia). JSSH, 31(2).

Yiping, Zhang (2020) İpek Yolu'nun Öyküsü, Kaynak Yayınları, İstanbul

Yılmaz, E. (2021). İpeğin Doğuşu ve İpek Yolu'nda İpeğin Yolculuğunun Kısa Tarihçesi. Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 5(1), 95-104.



ULUSLARARASI İKTİSAT KONULARI

yaz
yayınları

YAZ Yayınları
M.İhtisas OSB Mah. 4A Cad. No:3/3
İscehisar / AFYONKARAHİSAR
Tel : (0 531) 880 92 99
yazyayinlari@gmail.com • www.yazyayinlari.com



ULUSLARARASI İKTİSAT KONULARI

Editör: Dr.Öğr.Üyesi Onur KÖKTÜRK

yaz
yayınları

Uluslararası İktisat Konuları

Editör

Dr.Öğr.Üyesi Onur KÖKTÜRK

yaz yayınları

2025

yaz
yayınları

Uluslararası İktisat Konuları

Editör: Dr.Öğr.Üyesi Onur KÖKTÜRK

© YAZ Yayınları

Bu kitabın her türlü yayın hakkı Yaz Yayınları'na aittir, tüm hakları saklıdır. Kitabın tamamı ya da bir kısmı 5846 sayılı Kanun'un hükümlerine göre, kitabı yayınlayan firmanın önceden izni alınmaksızın elektronik, mekanik, fotokopi ya da herhangi bir kayıt sistemiyle çoğaltılamaz, yayınlanamaz, depolanamaz.

E_ISBN 978-625-5596-17-8

Mart 2025 – Afyonkarahisar

Dizgi/Mizanpaj: YAZ Yayınları

Kapak Tasarım: YAZ Yayınları

YAZ Yayınları. Yayıncı Sertifika No: 73086

M.İhtisas OSB Mah. 4A Cad. No:3/3
İscehisar/AFYONKARAHİSAR

www.yazyayinlari.com

yazyayinlari@gmail.com

info@yazyayinlari.com

İÇİNDEKİLER

Türkiye'de Karayolu Yük Taşımacılığının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi.....1
Seda ÖZKUL, Mehmet ÇINAR

Küreselleşme, Yapay Zekâ ve Yoksulluk: Uluslararası Mukayeseli Üstünlüklerin Dönüşümü.....22
Resul TELLİ

İpek Yolu: Antik Dünya'nın En Eski ve En Uzun Ticaret Yolu.....43
İsmail GÜNEŞ, Yelda TEKGÜL

"Bu kitapta yer alan bölümlerde kullanılan kaynakların, görüşlerin, bulguların, sonuçların, tablo, şekil, resim ve her türlü içeriğin sorumluluğu yazar veya yazarlarına ait olup ulusal ve uluslararası telif haklarına konu olabilecek mali ve hukuki sorumluluk da yazarlara aittir."