



İPEK YOLUNDA TİCARET VE TAŞIMACILIK¹

TRADE AND TRANSPORTATION ON THE SILK ROAD

Arş. Gör. Gözde ÇAĞLAR

İstanbul Gelişim Üniversitesi, İktisadi İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Lojistik Yönetimi Bölümü, İstanbul/Türkiye

ORCID: 0000-0003-2182-5813



ÖZET

Ülkeler, çeşitli nedenlerle birbirleriyle ticaret yaparlar. Ticari ürünlere, yollar ve taşıma aracılığıyla sahip olurlar. Bu nedenle ticaret ve taşımacılık birbiriyle ilişki iki alandır. Birinin gelişmesi diğerinin gelişmesine katkı sağlar. Ülkeler ticareti ve taşımacılığı kolaylaştıran, kısaltan ve güvenli yollar oluşturup bu yollara hakim olmak istemişlerdir. İpek Yolu, tarihte uzun yıllar boyunca kullanılan önemli bir ticari bir yol olmuştur. Geçtiği güzergahlar pek çok ülkeyi kapsar. İpek Yolu, sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan tarihsel bir değere sahiptir. Çeşitli devletler hakimiyet kurmak istemişse de dünyaya miras kalmış bir değerdir. Günümüzde İpek Yolu'nu tekrar canlandırma girişimleri olmuştur. Bu çalışma ile tarihi önemini koruyan İpek Yolu hakkında bilgi verilecektir. Ayrıca, İpek Yolu'nda ticaret ve taşımacılık konusu incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Ticaret, Taşımacılık

ABSTRACT

Countries trade with each other for a variety of reasons. They acquire commercial products through roads and transportation. Therefore, trade and transportation are two interrelated areas. The development of one contributes to the development of the other. Countries have wanted to establish and dominate the roads that facilitate, shorten and secure trade and transportation. The Silk Road has been an important commercial route used for many years in history. The routes it passes cover many countries. The Silk Road has historical value in social, cultural and economic terms. Although various states wanted to establish domination, it is a value inherited to the world. Today, there have been attempts to revive The Silk Road. With this study, information will be given about The Silk Road, which preserves its historical importance. In addition, the issue of trade and transportation on The Silk Road will be examined.

Key words: Silk Road, Trade, Transportation

1. GİRİŞ

Geçmişten günümüze yollar, ülkeler için daima önemli bir konu olmuştur. Hem ulaşım hem ticaretin kolaylaşması açısından ülkeler yol yapımına önem verirler. Bu aynı zamanda bir gelişmişlik göstergesidir. Ülkeler geçmişte ve günümüzde bölgesel, ülkesel bağlantılarla yol ağını genişletmek ve bağlantılar kurmak isterler. Böylece, ulaşım konusunda merkez üs olma amacına ulaşmaya çalışırlar. Ayrıca ticaret güzergahına sahip olmaları açısından da önemsenir. Ticaret güzergahına sahip olarak ekonomik gelirden yararlanmak isterler.

Günümüzde adını sıkça duyduğumuz Uluslararası E-Yolları ağı, Pan-Avrupa ulaştırma koridorları, TEM, TRACECA, TEN-T gibi modern yollar söz konusu olduğu gibi İpek Yolu, Baharat Yolu gibi tarihi yollar da önemini hala korumaktadır. Bahsi geçen tarihi yollar, yüzyıllar boyunca çeşitli devletlerin hakimiyet kurmak istediği, üzerinde kervanların geçtiği, sadece malların değil adeta kültürlerin de taşındığı bir yol güzergahı olmuştur.

Yeni yolların keşfi, siyasi olaylar gibi nedenlerle önemini bir dönem yitirmişse de günümüzde bile hala önemini koruduğunu çalışmalardan ve projelerden görmekteyiz. İpek Yolu, uzun zaman boyunca insanlığa hizmet etmiştir ve hem sosyal hem ekonomik açıdan dünyaya kalan bir mirastır.

2. TARİHİ YOLLAR

Tarihte önemli ticari yollar gerek ticaretin gerekse de kültürlerin aktarılmasını sağlamıştır. İpek Yolu, malların kıtalararası taşınmasında geçmişten günümüze önemli yollardan biri olmuştur. Doğu ile Batı'yı asırlar boyunca birleştiren bu yolda taşınan sadece ticari mallar olmamış, aynı zamanda kültür ve sanatın da medeniyetler arası

¹ Bu makale Gözde Çağlar'ın "Dış Ticarete Yük Taşımacılığı (Türkiye Örneği)" başlıklı yüksek lisans tezinden çıkarılmıştır.

taşınmasını sağlamıştır. Böylece ticaret aracılığıyla bu kadim yol önemli unsurların da taşınmasına aracılık etmiş ve uygarlık güzergahı olmuştur. Tüccarlar uzak ülkelere gidip ürünlerini satarken, beğendikleri ürünleri de satın alarak kendi ülkelerinde satmak üzere tekrar dönmüştür. Ticaret temelinde ulaşım sağlayan yollar aynı zamanda kültür ve medeniyetin aktarılmasına olanak vermiştir.

2.1. Kral Yolu

Yol, insanların ve ihtiyaç duydukları malzemelerin taşınmasına imkan veren dönemin koşullarına göre farklı taşıma araçları kullanarak hareket etmeye müsait arazi yüzeyidir. Her dönem insanlar yollara ihtiyaç duymuştur. Önceleri insanoğlu, hayvan izleriyle ve doğal şartlarla oluşan yollardan geçmiştir. Zamanla bilgi ve teknoloji alanında yaşanan gelişmelere bağlı olarak modern yollar yapılmıştır. Tarihte yollar sadece ticari ve ekonomik açıdan değil aynı zamanda askeri ve sosyal yönden de büyük bir önem taşımıştır. Devletler yol yapımında ve yollar üzerinde söz sahibi olma konusunda çaba göstermişlerdir. Yollar aynı zamanda insanoğlunun gelişmesinde de önemli bir rol oynar. Teknik ve bilgi kapasitesi artan toplumların yol sistemlerinde gelişme gösterdikleri görülmüştür. Bu nedenle gelişmişlik seviyesi hakkında geçmişten beri bir ölçüt olarak yollar gösterilmiştir. (Çetin, 2014)

Kral yolu, Lidya hükümdarı Giges'in M.Ö. 5. yüzyılda ülkesindeki ticareti geliştirmek için yaptırdığı tarihi bir yoldur. Bu tarihi yolun seyri Efes'ten başlayıp Ninova'ya Sardes'ten geçerek uzanır. Yolun güzergahı ile ilgili bilgiler Herodotus'un yazılarından, tarihi kayıt ve arkeolojik araştırmalardan faydalanarak yeniden yapılmıştır. Sardes'ten başlayıp Asur'un başkenti Ninova'ya varan bu yol Türkiye'de İzmir'in 95 km doğusundan başlayarak günümüz Irak'ın Musul kentine denk gelmektedir. Daha sonra Babil'in güneyine yani günümüz Irak'ın Bağdat kentine geçen yolun iki ayrı kola ayrıldığı düşünülmektedir. Hattın doğuya devam eden kısmı Pers başkenti Susa'ya şu anki İran'a ulaşıp güneydoğudan Persepolis'e yani İran'ın Şiraz kentinin doğusuna geçmektedir. Diğer yol ise, kuzeybatıya oradan da Ecbatan'a devam ederek İpek Yolu ile birlikte devam etmektedir. Kayıtlara göre üzerinde birçok istasyon ve ticaret merkezi olan güvenli bir yoldu. Herodotus'a göre Sardes'ten Gülek Boğazı'na 718 mil olan yolun direkt mesafesi 511 mildir. Sardes'ten Fırat nehrine 738,5 mil olan yol ise 749 mildir. Bu farklılığın nedeni harita ölçümünün kuş bakışı olarak yapılmasıdır. (Yükçü ve Atağan, 2011) Şekil 1'de yolun kuş bakışı değil de yüzey ölçümü ile yapıldığında toplam mesafenin yaklaşık olarak 872,5 mil olduğu gösterilmiştir.



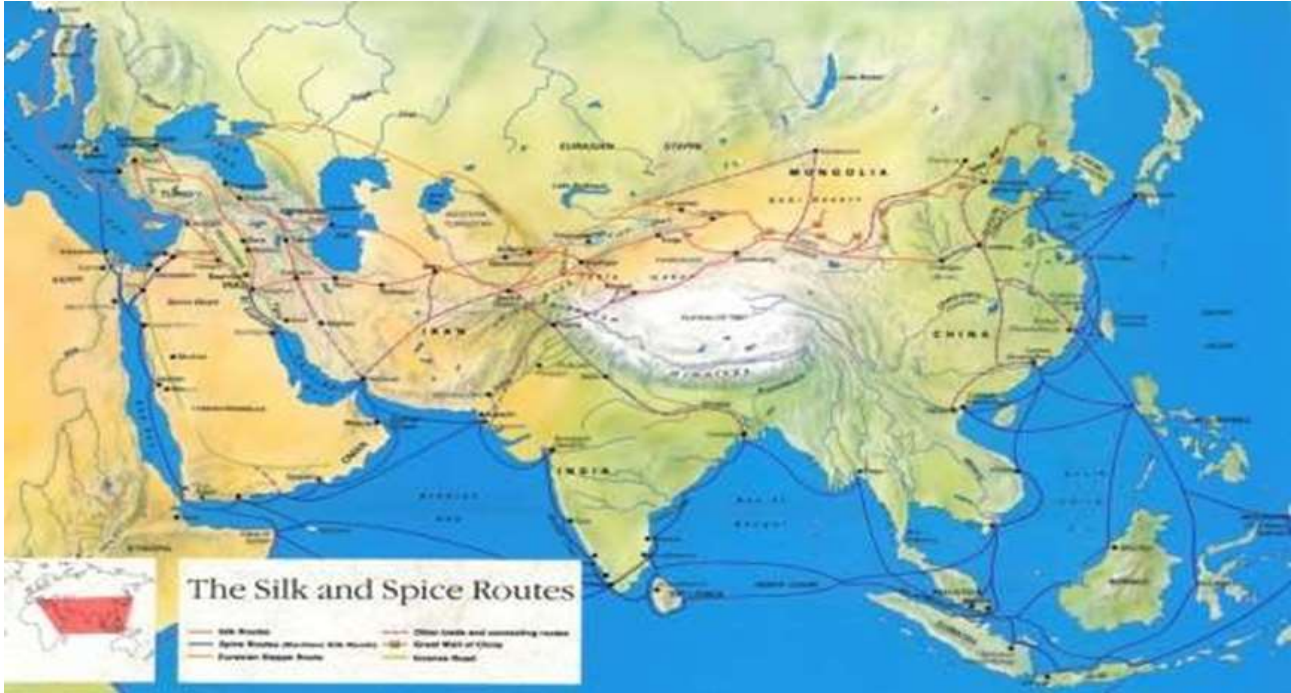
Şekil 1. Kral Yolu Güzergahı

Kaynak: Süleyman Yükçü ve Gülşah Atağan, "Ortadoğu'da Zaman Tünelinde Ticaret", Muftav Dergisi, Sayı 1, 2011, s.109.

2.2. Baharat Yolu

Ticaret, çok eskilerden beri insan hayatında önemli bir rol oynamıştır. Günümüzde İpek Yolu olarak bilinen ağ üzerinden taşınan ipek, baharat gibi birçok mal kara ve deniz yolu ile insanlara ulaşmıştır. Deniz yolu İpek Yolu ağının en önemli kısımlarından biriydi. Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan bu yol özellikle baharat ticareti için kullanılırdı ve böylece baharat yolu olarak bilinir hale gelmişti. Aslında bir deniz yolu olan baharat

yolu, Doğu-Batı bağlantısını İpek Yolu'nun deniz güzergahı olarak sağlayan yoldur. Bu ticaret yolunda taşınan birkaç maldan biri de yola adını verdiği gibi baharattı. Haritadan da görüldüğü gibi Japonya'nın batı kıyısından yola çıkan gemiler Endonezya adaları üzerinden Hindistan ve Ortadoğu topraklarına oradan da Akdeniz üzerinden Avrupa'ya taşıyordu.



Şekil 2. Uzak Doğu ve Akdeniz Arasında Uzanan Ticaret Yolları

Kaynak: UNESCO, Silk Road, http://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/SilkRoadMapOKS_big.jpg

Yola çıkan gemiler baharatları İpek Yolu ile aynı deniz güzergahından taşıyorlardı. Baharat, dönemin en karlı ticaret ürünlerinden biriydi. Karabiber başta olmak üzere karanfil, kimyon, tarçın ve misk gibi ürünler aristokratlar tarafından büyük ilgi gördü. (Durukan, 2015)

Ticari yollar ve bu yollar üzerinde hakimiyet kurmak devletler için önemli bir unsurdur. Bu nedenle devletlerin birbiriyle mücadelelerinin örneklerine rastlamak mümkündür. Süleyman ile birlikte Osmanlı Devleti, ticaret yolları üzerinde denetim kurmak için kara da ve deniz de fetihlere girişerek daha kapsamlı bir siyaset izlemiştir. Örneğin; 1533-1535 yıllarında yapılan İrakeyn Seferi, Tebriz'den Bursa'ya giden İpek Yolu ve Basra, Bağdat ve Halep uğrakları olan Baharat Yolu'na hükmetme amacı taşıyordu. (Küpel, 2008)

Nitekim İpek ve Baharat yolları üzerinde Osmanlı Devleti hakimiyetinin olması ve malların el değişerek pahalı bir şekilde Avrupa'ya ulaşması Avrupalıların coğrafi keşif yapmaya iten nedenlerdendir. Çin'den başlayıp Hazar Denizi'nin kuzey ve güneyinden Trabzon ve İstanbul'a ulaşan İpek Yolu ve Kızıldeniz üzerinden Süveyş'e, güneyde İskenderiye'ye ulaşan Baharat Yolu geçiyordu. Dolayısıyla Avrupalılar Osmanlı'ya hem bağımlı haldeydiler hem de Avrupa'ya gidene kadar el değiştiren mallar pahalıya mal oluyordu. Bu nedenle, Avrupalılar Osmanlı üzerinden ulaşan mallara daha ucuza ulaşmak ve Osmanlı'ya bağımlı olmamak için yeni yerler aramaya başladılar. Hindistan'a Ümit Burnu dolaşarak ulaşım keşfedilince yeni liman ve ticaret merkezleri doğdu. Böylece, Akdeniz limanları ile İpek ve Baharat yolları önemini kaybetmiş oldu. (Şahin, 2014)

2.3. İpek Yolu

Bu yol, ismini kervanların taşıdığı ve Batı'nın ihtiyacı olan ipekten alır. Ancak ipek dışında mallar da taşınmıştır. İpek Yolu tek bir güzergahtan oluşmazdı. Kara ve deniz yolu olmak üzere genelde iki yoldan Akdeniz'e ulaşmıştır. Ancak döneme ve şartlara bağlı olarak zamanla eklenen tali yollarla bir yol şebekesi haline gelmiştir. Çin'den başlayıp İran ve Afganistan üzerinden Akdeniz'e ve oradan Batı'ya ulaşan hat en eski güzergahtır. (Pamuk, 2007)

Çin'in Luoyang şehrinden başlayan kuzey yolu batı yönünde devam eder. Xian (Şian)- Lanzhou-Wuwei-Zhangye şehirlerini geçerek Taklamakan Çölü'nün doğusundaki Dunhuang şehrine ulaşır. Luoyang'dan başlayan kuzey hattı Güney Çin Denizi'nde Hong Kong'un Guangzhou Limanı'nda güney yolu/deniz yolu ile birleşir. Kuzey güzergahı Dunhuang şehrinden kuzey, orta ve güney yönlü olmak üzere üç kola ayrılır. Kuzeye giden kol Dunhuang şehrinden başlar. Anxi ve Hami şehirlerini geçerek Turfan, Manas, Shihezi, Esik, Tokmok, Taşkent ve Semerkand'dan Buhara'ya ulaşır (Hat 1).

Orta kol ise, Dunhuang şehrinden başlayarak Anxi-Hami-Turpan üzerinden geçerek Urumçi'nin güneyine ilerler. Daha sonra Korla (Kurla)-Kuqa (Kucha)-Aksu üzerinden Kaşgar'a uzanır (Hat 2).

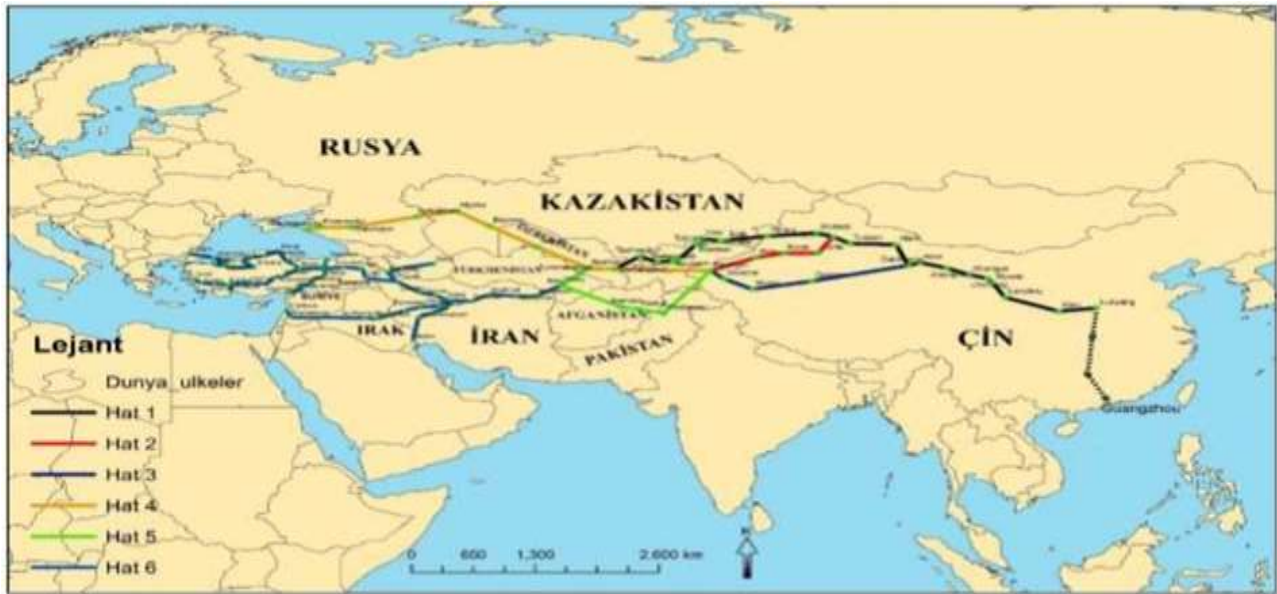
Kuzey güzergahının güney kolu, Dunhuang şehrinden başlayarak Hotan ve Shache (Yarkent) üzerinden Kaşgar'a ulaşır (Hat 3). Kaşgar'da güney ve orta kol birleşir (Hat 2 ve 3).

Kaşgar'da birleşen bu iki hat kuzey yolu ile Semerkand-Buhara-Atırau (Atyrau) üzerinden Rusya'nın Astrahan şehrini aşarak Kuzey Kafkasya'da Stavropol ve Krasnodor'a ulaşır (Hat 4). Novorossiysk üzerinden Karadeniz'in kuzeyinden İstanbul ve Çanakkale boğazlarını geçerek İtalya ve Roma kentlerine ulaşır.

Ana kollardan güney kolu, Kaşgar'dan başlayıp Peşaver (Peshawar)-Kabil ve Bamyan (Bamian) üzerinden Türkmenistan'a ve oradan Merv (Mary) şehrine ulaşır (Hat 5). Merv'den kuzeye giden yol Türmenabad üzerinden Özbekistan-Buhara'da kuzey yoluna katılır.

Merv'den İran'a ilerleyen yol Meşhed-Sabzewar-Şahrud (Shahrud)-Simnan (Semnan) üzerinden Tahran'a ulaşır (Hat 6). Tahran'dan üç kola ayrılan yolun ilki kuzeyden devam ederek Karaj (Kerec)-Kazvin-Tebriz üzerinden batıda Van ilinden Anadolu'ya geçerken kuzeybatıda Nahçıvan'a ve kuzeydoğuda Bakü'ye uzanır. İkincisi, Tahran'dan başlayıp Save- Hamedan-Kirmanşah üzerinden Bağdat'a ve Şam üzerinden Suriye-Trablus'a ulaşır. Üçüncüsü ise, Tahran'dan başlayıp Kum-Arak-Hürremadab üzerinden Basra Körfezine ilerler ve burada güney yolu/deniz yolu ile birleşir.

Anadolu'ya giden hat Erzurum'dan başlayıp Erzincan-Gümüşhane üzerinden Karadeniz kıyısında Trabzon'a; Erzincan'dan Sivas-Tokat-Sinop-Kastamonu-Bolu-Bilecik- Bursa-Kocaeli-İstanbul-Edirne'den Balkanlar'a; Sivas-Kayseri-Konya-Isparta'dan Antalya'ya Akdeniz kıyılarına; Burdur-Aydın üzerinden İzmir'e Ege kıyılarına uzanır. Buradan da Yunanistan ve Mısır-İskenderiye limanlarına ve ardından İtalya-Güney Avrupa limanlarına gider. Görüldüğü gibi İpek Yolu hattı birçok ülkeden ve bölgeden geçen kapsamlı bir ulaşım ağıdır.



Şekil 5. İpek Yolu Kara Ulaşım Güzergahı

Kaynak: Taşkın Deniz, "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpekyolu Coğrafyası", Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı.34, 2016, s.201.

Şekil 6'da İpek Yolu'nun deniz yolu ulaşım güzergahları verilmiştir. Doğu ve batı olmak üzere iki kol mevcuttur.

Deniz yolu güzergahının batı kolu, Akdeniz'de Roma ve Napoli limanlarından başlayarak doğuya doğru gider. Mısır-İskenderiye Limanı'ndan Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ne geçer ve oradan Basra Körfezi'ne gelen kuzey kol ile birleşir. Bu hat güney de Somali-Mogadişu Limanı'na da uğrar ve Pakistan'ın

Karaçi Limanı'ndan sonra Hindistan'ın Bharuch (Bargosa) liman kentinden kuzey karayolu ile Vadodara-Jhansi (Cansi)- Agra-Karnal-Patiala-Jammu (Jamu) üzerinden birleşir.

Doğu kolu ise, Güney Çin Denizi'nde Guangzhou Limanı'ndan başlar. Bangkok- Brunei üzerinden Malakka Boğazını geçerek Hindistan'da Kolkota (Kalküta) limanına uğrar. Buradan Bengal Körfezi'nden geçip Hindistan-Mumbai (Bombay) Limanı'na uğrar. Batı kolu ile Kanbay Körfezi'nde Hindistan'ın Bharuch liman kentinde birleşir.



Şekil 6. İpek Yolu Deniz Ulaşım Güzergahı

Kaynak: Taşkın Deniz, “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpekyolu Coğrafyası”, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı.34, 2016, s.202.

3. İPEK YOLUNDA TİCARET

İpek Yolu'na adını vermiş olsa da ipek bu yolda ticareti yapılan mallardan sadece biriydi. Başlı başına bir ticari ürün olması haricinde birçok ürünün de hammaddesi olarak kullanılıyordu. Yoğun bir şekilde ticareti yapılan mallardan ipek, değerli taşlar, kağıt, baharatlar, porselenlerin yanında halı ve kürkler, camlar, hayvanlar da vardı. Çin'den Akdeniz'e uzanan bu uzun yoldaki ticaret M.Ö. 4. yüzyıldan M.S. 16. yüzyıla kadar önemi korumuştur. (Çakan, 2007)

İpeğin dokunması ve Çin'in doğusu aynı dönemlere denk gelmektedir. İpeğin doğuşu, işlenmesi ile ilgili çeşitli rivayetler vardır. Bunlardan birine göre, Çin imparatoru Huang-ti döneminde imparatorun baş cariyesi tarafından ipeğin işlenmesi ve metotları bulunmuştu. Hatta bu nedenle kendisine “ipeğin atası” anlamına gelen Lei-tsu denmekteydi. Ancak ipeğin üretiminin artması, hatta vergi olarak verilen bir madde olması ve resmi bir kimlik kazanması gibi önemli gelişmeler Çin tarihinde Han hanedanı zamanında olmuştur. Ayrıca, ipeğin önemli bir madde olduğu devlet yöneticilerinin ipek giymeyi tercih etmesinden de anlaşılıyor. Sarayın içinde ve dışında ipek giyen imparatorların hanedanları, güç kaybettiği zamanlarda bile ipeğe taleplerinden vazgeçmedi, tersine arttı. İpek elbiseleri seçkinler giyiyordu ve köylülere yasaklanmıştı. Zamanla sarayın dışında da ipekli elbiseler giymeye başlandı. (Taşağıl, 2007)

Eski zamanlarda seyahatler ve savaşlar hem kültür hem de farklı ürünlerin alışverişi için fırsat sağlamıştır. Batı ve Doğu dünyası arasında yapılan savaşlar, seyahatler aracılığıyla ipek ve pek çok ürün iki dünya arasında hem tanındı hem de ticareti yapılmaya başlandı. İpek Yolu Doğu'daki ürünler için pazar bulma amacını gerçekleştirirken, Batı için ise Doğu dünyasının ürettiği kıymetli ürünleri elde etme yolunda önemliydi.

İpek üretimi Çin'de doğmuşsa da zamanla başka bölgelere yayılmıştır. Bazı kayıtlar, Hintlilerin ipek üretiminden oldukça erken haberdar olduklarını söylemektedir. İpeği ve üretim metotları bilgisini dışarıya çıkarmak yasaktı ve ölüm cezası ile sonuçlanıyordu. Ancak bir rivayete göre M.S. 419'da bütün önlemlere rağmen Çinli bir prensesin ipek böceğini saçlarına saklayarak gizlice Hotan'a götürmesi sonucu ipek üretimi öğrenildi. Bundan sonra Bizans İmparatorluğu, Orta Asya ve İran'da ipek üretimine başladı. Ancak buralardaki ipek Çin ipeği kadar kaliteli ve ucuz olmadığı için bu durum Batı ülkelerini ipeği Çin'den almaya ve dolayısıyla Çin'e giden ticaret yollarını keşfetmeye sevk etmiştir. (Tezcan, 2014)

İpek Yolu'nun 5 bin yıllık kronolojisi Tablo 1'de verilmiştir. M.Ö. 3000 yılında ipek üretimi ile başlayan M.S. 1900'lerde feodal rejime son veren Çin, İpek Yolu tarihinde önemli bir ülkedir. İpeğin anavatanı ve İpek Yolu'nun çıkış noktası olarak dünyada önemli bir yere sahiptir. İpek Yolu tarihi boyunca ipek üretiminden

kağıt üretimine, kültürlerin yayılmasından, pusulanın kullanılmasına ve ipek üretiminin yayılmasına kadar tarihteki birçok önemli olaya şahitlik yapmıştır. İpek Yolu hattı boyunca şehirlerden kalan tarihi eserler ve kültürler, yapılan icatlar, tarımsal gelişmeler ve inançlar günümüze kadar etkisini sürdürmüştür. Öyle ki günümüzde İpek Yolu'na yeniden işlerlik kazandırmak ve eski İpek Yolu ruhunu yeniden canlandırmak için projeler üretilmektedir. Üstelik projeleri sadece Asya ülkeleri değil Batılı ülkelerde üretmektedir. Kadim yolun dünyaya ait bir miras olması ve yolun geçtiği ülkelere ekonomik refah getirmesi bu girişimlerde etkili olmuştur.

Tablo1. İpek Yolu'nun Uzun Tarihi (M.Ö. 3000-M.S. 1900)

M.Ö. 3000	Çin'de ilk ipek üretimi
M.Ö. 1500	Bozkırlarda yarı göçebe hayvancılık
M.Ö. 400	Yunan kültürünün Orta Asya'ya Yayılması
M.Ö. 300	Çin'de ilk kağıt üretimi
M.Ö. 200	Hunların Orta Asya'da güçlenmesi ve Çin'in batı sınırlarına kadar yayılması
M.S. 1	İpeğin Roma'da görülmesi
M.S. 200	Hanedanlığın çöküşüyle Çin'in dağılışı
M.S. 300	İpekçiliğin İpek Yolu boyunca yayılmaya başlaması
M.S. 500	İpek böceğinin Avrupa'da üretimine rastlanması
M.S. 600	İpek Yolu'nun altın çağı
M.S. 800	Çin'de ilk porselen yapımı, barutun icadı, pusulanın kullanılmaya başlanması
M.S. 1100	İtalya'da ipek üretimi ve dokumacılık faaliyetleri
M.S. 1200	Çin'de İpek Yolu ticaretinin tekrar başarılı oluşu, Marco Polo'nun Doğu'ya gitmesi
M.S. 1300	Kuzeyde 3. İpek Yolu'nun keşfi
M.S. 1400	Çin'in yabancılara kapıyı kapatması ve İpek Yolu boyunca ticaretin azalması
M.S. 1800	Alman bilim insanı Ferdinand von Richthofen'in bu ticari yolu ilk kez "İpek Yolu" olarak adlandırması
M.S. 1900	Çin devrimi-Çin feodal rejiminin sona ermesi, Avrupalıların İpek Yolu boyunca seyahat etmeye başlaması

Kaynak: China Travel, "History of Silk Road", <http://www.chinatravelrus.com/silkroad/history.html>

Tüccarlar, kervanlar yüzyıllar boyu Avrupa'dan Uzak Doğu'ya uzanan 12.000 kilometre uzunluğundaki zorlu yolları aşip ticaret yaptılar. İpek Yolu boyunca birçok zorluklarla karşılaştılar. Bu zorluklar sadece çöller, bozkırlar ve dağ engelleri gibi doğanın fiziki engelleri değildi. Aynı zamanda yol boyunca hastalıklar, haydutlar, savaşlarla karşılaşip mücadele etmek zorunda kaldılar. (UNWTO, 2006) İpek Yolu'nda tüccarlar ve kervanlar, yol boyunca karşılaçacakları riskleri bilmeden seyahat ettiler.

İpek Yolu'nda çeşitli zorluklara rağmen insanların neden ticaret yaptığı sorusunu sorduğumuzda ihtiyaçlarını kendinde olmayan yerden temin etmekten ibaret olmadığını anlıyoruz. Ayrıca satın alınan değerli taşlar, baharat, ipek gibi mallar herkesin kolaylıkla ulaşacağı ucuz mallar değildi.

Üstelik bunlar az bulunan ve beceri gerektiren ürünler olduğu için değerli ve lüks mallardı. Sıradan insanlara göre seçkin insanların kendilerini diğerlerinden ayırt etmek ve kendilerine siyasal değer katmak maksadıyla kullanılırdı. Ayrıca giyilen ipek kumaşlar, takılan değerli taşlar ve kullanılan gelişmiş silahlar siyasal güç katan unsurlardandı. (Haksöz, Seshadri ve Iyer, 2014)

Doğu ve Batı arasında köprü görevi gören İpek Yolu geçtiği bölgelerde ekonomik kalkınmaya katkı sağlamıştır. İpek Yolu sayesinde pek çok kültür hem ticaret yapmış hem de kültür akışını sağlamıştır. Yıllar içinde bu yolda devletler kurulmuş ve çökmüştür. Aynı zamanda İpek Yolu hakimiyeti için mücadeleler verilmiştir. Asya'dan Avrupa'ya uzanan bu uzun yol güzergahında hiç kuşkusuz ki Anadolu'nun önemi büyüktür. Coğrafi konumun getirdiği üstünlükler sayesinde İpek Yolu ve birçok ticaret yolunun merkezinde yer almıştır. (Günel, 2016)

Bu durum bölgenin ekonomik düzeyinin ve refah seviyesinin artmasını olumlu etkilemiştir. Kıtalararası köprü konumunda olan Anadolu üzerinde birçok devlet kurulmuş, farklı din, dil, ırk ve kültürden insanlar yaşamıştır. Bu nedenle zengin bir kültür mirasına da sahiptir. Coğrafi konumu, iklim şartları ve bereketli topraklarıyla dikkat çeken özellikleri istilalara açık bir bölge olmasına neden olmuştur ve olmaya devam etmektedir.

4. İPEK YOLUNDA TAŞIMACILIK

Ticareti ve taşımacılığı birbirinden ayrı değerlendirmek doğru olmaz. Taşımacılık ticaretin önemli bir faktörüdür. Aynı zamanda gelişmiş bir taşımacılık sistemi medeniyetin gelişimi hakkında bilgi verir. Bu nedenle ikisi arasında yakın bir ilişki vardır. Geliştirilmiş bir taşımacılık altyapısı sayesinde ticari faaliyetler artabilir. İpek Yolu, uluslararası ticareti geliştirmede önemli ve tarihsel bir rol oynamıştır.

Bu yolda ipek dışında baharattan cam eşyalara, hayvanlardan, değerli taşlara kadar pek çok ticari meta kara ve deniz yoluyla taşınmıştır. İpek Yolu ticareti karada kervanlar aracılığıyla yapılmaktaydı. Değişen siyasi ve

çevresel gerçeklikler sebebiyle kervan yol güzergahlarının dönem dönem açılıp kapanması ya da değişmesi söz konusu olmuştur. Ancak Tarım Havzası ile sınırlı bölgenin çevresindeki kuzey ve güney yönlü geçişler İpek Yolu'nun değişmeyen olgusuydu. (Andrea, 2014)

Yolların sınırlı olması, arazideki zorluklar ve engebeler taşımaların tekerlekli araçlara göre hayvanlarla yapılmasına elverişliydi. Bu amaçla evcilleştirilen at, katır, deve gibi hayvanlarla taşımalar yapıyordu. Uzun mesefeli taşımalarda develer tercih ediliyordu. Taşımacılık yöntemini ve rotayı malın türü, miktarı ve yolun mesafesi belirlerdi. Yolun zorlayıcı arazi yapısı ve iklim koşulları ile olası hastalık ve haydut tehlikeleri gibi riskler ticareti zorlayan unsurlardı. Bu nedenle İpek Yolu'nda ticareti kolaylaştırmak amacıyla kervansaraylar ve köprüler yapılmıştır. (Hacıahmetoğlu, 2016)

Türkiye ve Anadolu kıtalarının birleşim noktasında köprü özelliği ile önemli bir konumdadır. Bu özelliği üzerinde birçok uygarlığın meydana gelmesi, ticaret ve göç güzergahı olması etkili olmuştur. Anadolu'nun coğrafi yapısı, iklimi, bu bölge insanını sosyal ve ekonomik açıdan da etkilemiştir. (Çoban, 2013) Anadolu, zengin bir kültürel mirası ve ticari geçmişi günümüze miras bırakmıştır. Anadolu üzerinde de ticareti kolaylaştırmak ve teşvik etmek amaçlı kervansaraylar, köprüler yapılmıştır.

Eskiden beri ticaretin devamlılığı, yolcu ve kervanların güvenliği ve ihtiyacını karşılamak için kervansaraylar kurulmuştur. Anadolu'da kervansaraylar Selçuklu döneminden itibaren 30-40 kilometre mesafe arayla inşa edilmeye başlanmış Osmanlı döneminde devam etmiştir. Kervansaraylar da insanlar 3 gün boyunca ücretsiz olarak konaklayıp her türlü ihtiyaçlarını giderirlerdi. Farklı kültürlerden insanlar buralarda konaklayıp mal ve para mübadelesi yapılırdı. (Kan, 2007) Kervansaraylar aynı zamanda insanların farklı kültürleri tanıma ve aktarmasında da önemli bir rol oynamıştır. Günümüzde ise, gezginlerin eserlerinden aktardıkları gözlemlerini öğrenme imkanı bulabiliyoruz.

Kervanlar, kara yolunda ticaret malı ve yolcu taşıyan at, katır, deve gibi yük hayvanları katıydı. Kervanların yola çıkış zamanı ve toplanması ile ilgili uyulması gereken kurallar vardı. İstenildiği gibi hareket etmek mümkün değildi. Kervandaki insanlardan yol boyu olası anlaşmazlıklar, güvenli yer seçimi, masraflarla ilgilenip idare edecek bir kervancıbaşı seçilirdi. Genelde seçilen kişinin tüccar olduğu kervancıbaşının bir veya iki kişi yardımcısı olurdu. (Alkan, 2006)

Şekil 7'de Orta Çağ'da Anadolu'da bulunan hanları, köprüleri, kervan yollarını ve kervanları gösteren görsel yer almaktadır. Kervan yolları üzerinde belli aralıklarla inşa edilmiş hanlar, köprüler görülmektedir. Kuzey ve güney yönünde han ve köprülerin belli noktalarda fazlaştığı dikkat çekmektedir. Özellikle güney ve kuzey yönündeki güzergahlarda önemli noktalar olan Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Karaman, Sivas, Tokat, Malatya, Amasya, Kütahya ve Afyon şehirlerinde belirgin bir şekilde görülmektedir.



Şekil 7. Anadolu'da Ortaçağ'da Kervan Yolları, Kervanlar ve Köprüler

Kaynak: Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, "İpek Yolu-Kültür Yolu" <http://www.cekulvakfi.org.tr/proje/ipek-yolu-kultur-yolu>

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Gerek geçmişte gerekse günümüzde ülkeler çeşitli yol bağlantıları ile birbirlerine ağlarla bağlanırlar. Karşılıklı ticari ilişkilerde bulunurlar. Tüm bu karşılıklı alışveriş sürecini kolaylaştıran, kısaltan, maliyeti azaltan ve merkez olma çabası yolunda yol ağlarına dahil olur ve geliştirirler. Bu nedenlerle ticaret ve taşımacılık, birbiriyle doğrusal yönde gelişme gösteren iki önemli alandır.

Ticari merkez olma yolunda çabalayan ülkelerin taşımacılığı ve ticareti kolaylaştıran, ticaret artışına imkan sağlayan uygulamalar ürettiklerine şahit olmaktayız. Üretilen çeşitli projeler, yapılan yollar, ikili ve çoklu ülke yol bağlantıları bunu kanıtlamaktadır.

Modern yollardan tarihi yollara incelendiğinde hakim ülke olma ve ticari yolu kendi ülkesine çekme çabası görülmektedir. Uzun yıllar insanlığa hizmet eden İpek Yolu bunun en önemli örneklerinden biridir.

Siyasi ve yeni yerlerin keşfi gibi nedenlerle önemini yitirdiği dönemler olsa da birçok devletin girişimiyle yeniden canlandırma çalışmaları mevcuttur.

İpek Yolu, ticaretin önemli bir sembolü haline gelmiş sosyal, ekonomik ve kültürel olarak dünya insanlığına katkı sağlamıştır. Sadece ipek değil, baharattan, değerli taşlara pek çok meta bu yolda taşınmıştır. Ticarete ve taşımacılıkta yüzyıllarca önemli bir güzergah olarak kullanılmıştır.

O günden bugüne değişmeyen ticaret ve yolların önemi olmuştur. Bugün üretilen proje ve yol ağlarına baktığımızda hakimiyet ve kolaylaştırma düşüncesi ile ekonomik refahı artırma amacı taşımaktadır. Tüm bunlar ticaret ve yolların birbirini destekleyen ve paralel gelişen alanlar olduğunu göstermektedir.

Tarihten günümüze kalan bu kadim yolun dünyaya, insanlığa mal olmuş ve hizmet etmiş değerli bir miras olduğu mesajıdır.

KAYNAKÇA

Alkan, N. (2006). "15. ve 16. Yüzyıllarda İnan İpek Yolu'nda Kervanlar", Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7(11):141-157.

Andrea, A.J. (2014). "The Silk Road in World History: A Review Essay", Asian Review of World Histories, 2(1):105-127.

Bakırcı, M. (2014). "Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu", Avrasya Etüdüleri, 45(1):63-86.

Çakan, V. (2007). Düünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler Uluslararası Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Çetin, E. (2014). "Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar", Tarih Okulu Dergisi, 7(17):321-343.

Çoban, H. (2013). "Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası ve Anadolu Uygarlıklarına Etkisi", Cappadocia Journal of History and Social Sciences, (1):28-35.

Deniz, T. (2016). "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpekyolu Coğrafyası", Marmara Coğrafya Dergisi, (34):195-202.

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.

Günel, G. (2016). "İpek Yolu ve Anadolu'da Kervan Yolları", Türk Yurdu, 105(342).

Hacıahmetoğlu, G. "Demir İpek Yolu Projesi ve Türkiye'ye Yönelik Bir Swot Analizi", TURAN-SAM, 8(30):226-232.

Haksöz, Ç.; Seshadri, S. & Iyer, A.V. (2014). İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi, (Çev.: Neşenur Domaniç Avhan), Scala Yayıncılık, İstanbul.

Kan, K. (2007). Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi Bildiriler Kitabı, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Ankara.

Küpeli, Ö. (2008). Prof. Dr. Necmi Ülker'e Armağan, Meta Basım, İzmir.

Pamuk, B. (2007). "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum", Tarih İncelemeleri Dergisi, 22(2):125-143.

- Şahin, V. (2014). “Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme”, Marmara Coğrafya Dergisi, (29):344-362.
- Taşgıl, A. (2007). Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler Uluslararası Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Tezcan, M. (2014). “İpek Yolu’nun İran Güzergahı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, (3):96-123.
- UNWTO, United Nations World Tourism Organization, , <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>
- Yıldırım, K. (2016). “İpek Yolu Mefhumundaki Doğrular ve Yanlışlar” (Ed. Fahri Atasoy), Yükselen İpek Yolu-2. Cilt, ss.291-301, Epamat, Ankara.
- Yükçü, S. & Atağan, G. (2011). “Ortadoğu’da Zaman Tünelinde Ticaret”, Muftav Dergisi, (1):86-109.