

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MODERN İPEK YOLU PROJESİ KAPSAMINDA
TÜRK TURİZMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

CÜNEYT CAMGÖZ

2501160879

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. FATMA FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER

İSTANBUL – 2019



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : CÜNEYT CAMGÖZ Numarası : 2501160879
Anabilim Dalı /
Anasanat Dalı / Programı : TURİZM İŞLETMECİLİĞİ Danışmanı : PROF. DR. FÜSUN İSTANBULLU
DİNÇER
Tez Savunma Tarihi : 27.05.2019 Saati : 14.00
Tez Başlığı : MODERN İPEK YOLU PROJESİ KAPSAMINDA TÜRK TURİZMİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ.

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış,
sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜNE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER		
2- PROF. DR. İSMAİL KIZILIRMAK		
3- DR. ÖĞR. ÜYESİ ÖMER ÇOBAN		

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DR. ÖĞR. ÜYESİ ŞEHAZ DEMİRKOL		
2- DR. ÖĞR. ÜYESİ EMRE BAHAR		KABUL

ÖZ

MODERN İPEK YOLU PROJESİ KAPSAMINDA TÜRK TURİZMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ CÜNEYT CAMGÖZ

Modern İpek Yolu Projesi, Çin'in öncülüğünde ki "Bir Kuşak Bir Yol" (One Belt One Road) projesinin bir parçasıdır. Çin, başta ekonomik ve politik etkileri olabilecek bu projeyi Tarihi İpek Yolu'ndan etkilenmiş milletlerle canlandırmak istemektedir. Uluslararası alanda ekonomik ve politik etkileri olabilecek bu projenin en güçlü yanı tarihsel köklerinin güçlü olmasıdır. Bu tez çalışmasında, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türk turizmine olan katkısı ve bu projede karşılaşılabilecek engeller üzerinde durularak, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türk turizmi açısından ne kadar önemli bir proje olduğu vurgulanmak istenmiştir. Modern İpek Yolu Projesi ve turizm ilişkisi ele alınırken, İpek Yolu'yla ilgili kitap, makale, dergi gibi eserlerden kapsamlı literatür taraması yapılmıştır. Tarihi İpek Yolu'nun tarihsel gelişiminden başlanarak ekonomi ve politika eksenini üzerinden değerlendirilmede bulunulmuştur. Geçmişten günümüze Modern İpek Yolu Projesi, ekonomi ve politika eksenini kapsayacak bir şekilde ele alınmıştır. Bu değerlendirmede bulunulurken Tezer 2016'da sınırlanan 17 İpek Yolu Ekonomisi baz alınarak çalışma daraltılmıştır. Değerlendirme yapılırken sayısal verilerden de yararlanılmış ve bu sayısal veriler çalışma kapsamında yorumlanmıştır. Bu açıdan tez çalışmasında yöntem olarak nitel araştırma tekniklerinden betimsel analiz kullanılmıştır. Tez kapsamında Modern İpek Yolu Projesi ve Türk turizmi ilişkisi ekonomik ve politik verilerden yararlanılarak değerlendirilmiştir. Tüm bu veriler değerlendirildikten sonra, GZFT-TFZG (Güçlü, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler) ve PEST (Politik, Ekonomik, Sosyo-kültürel, Teknolojik yönler) analiz teknikleri kullanılarak Türk turizmi, Modern İpek Yolu Projesi çerçevesinde incelenmiştir. Elde edilen bulgular, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türkiye ve Türk turizmi için oldukça önemli bir proje olduğuna işaret etmektedir. Turizm, ekonomi ve politikanın uyumlaştırılması, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türk turizmine olumlu etkilerini arttırmak için kilit rol oynamaktadır.

Türk turizminin, Modern İpek Yolu Projesi sayesinde turizm pazarı olanaklarını arttırması öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Tarihi İpek Yolu, Bir Kuşak Bir Yol, 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı, GZFT, TFZG, PEST.



ABSTRACT

THE EVALUATION OF TURKISH TOURISM WITHIN THE CONTEXT OF THE MODERN SILK ROAD PROJECT

CÜNEYT CAMGÖZ

The Modern Silk Road Project, is a part of “One Belt One Road Project” led by China. China is willing to revive “The Historical Silk Road Project,” which will have economic and political effects, with the nations influenced by it. The most powerful side of this project, which will have internationally economic and political impacts, is that its historical roots are robust. In this thesis, it was aimed to emphasize how important “The Modern Silk Road Project” is for Turkish tourism by focusing on the contribution of the Modern Silk Road project to Turkish tourism and the obstacles that may be encountered in this project. While analyzing the Modern Silk Road Project and its relationship with tourism, a comprehensive literature review of books, articles and journals on the Silk Road has been made. An evaluation was made on the economy and the policy axis starting from the historical development of the Historical Silk Road. From the past to the present, the Modern Silk Road Project has been evaluated in a way to cover the economy and policy axis. In the light of these evaluations, the study was narrowed on the basis of the 17 Silk Road economies which were limited in Tezer’s 2016. While evaluating, numerical data were also used and these numerical data were interpreted. In this respect, descriptive analysis, which is the qualitative technic, was used as a method in the thesis study. Within the scope of the thesis, the relationship between Modern Silk Road project and Turkish tourism has been evaluated by using economic and political data. After all these data were evaluated, Turkish tourism was examined within the framework of Modern Silk Road Project by using SWOT-TFZG (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) and PEST (Political, Economic, Socio-cultural, Technological Aspects) analysis techniques. The findings suggest that the Modern Silk Road Project is an important project for Turkey and the Turkish tourism. Harmonization of tourism, economy and politics plays a key role in enhancing the positive impact of the Modern Silk Road Project on Turkish tourism.

Turkish tourism is expected to increase the opportunities of the tourism market thanks to the Modern Silk Road Project.

Key Words: The Historical Silk Road, One Belt One Road, 2023 Tourism Strategy Action Plan, SWOT, TOWS, PEST.



ÖNSÖZ

Tez yazma döneminde benden maddi, manevi yardımlarını esirgemeyen; anneme, babama, anneanneme ve kardeşime, tezimin büyük bir bölümünü yazarken bana elverişli ortamı sunan; Avam Kahvesi ve Türk Alman Kitabevi Cafe çalışanlarına, bana her zaman inanan, fikirleriyle, muhabbetleriyle ve kahveleriyle bana eşlik eden arkadaşlarım; Ferhat ÇIRPAN, Anıl MEYDAN ve Aziz Nihat TOPKARAOĞLU'na, her zaman yardımına koşan yüksek lisans sınıf arkadaşım; Ecem Tezgel ÇOBAN'a, tez yazım sürecinde, teknik bilgilendirmeler yönlendirmeleriyle önemli katkıları bulunan; Dr. Öğr. Üyesi Ömer ÇOBAN, Dr. Öğr. Görev. Zaid ALRAWADIEH ve Öğr. Görev. Şimal ŞAHİNOĞLU'na, akademik bilgi birikimime katkıda bulunan tüm yüksek lisans hocalarıma, fikri dünyası ve derin bilgi birikimiyle bana yeni ufuklar açan bölüm başkanımız ve değerli danışman hocam; Prof. Dr. Fatma Füsun İSTANBULLU DİNÇER'e teşekkürlerimi bir borç bilirim. Bu tezi, tez yazma sürecinde kaybettiğim iki değerli aile büyüğüm ve benim çok başarılı olacağıma her zaman yürekten inanan sevgili dedem; Şevket CEYLAN ve büyük eniştem; Ayhan SAVAŞ'a adıyorum.

İstanbul – 2019
CÜNEYT CAMGÖZ

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vii
TABLolar LİSTESİ	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
HARİTALAR LİSTESİ	xiv
KISALTMALAR LİSTESİ	xv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NUN TARİHSEL OLARAK EKONOMİK VE POLİTİK YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

1.1. Ekonomik Açıdan Modern İpek Yolu	3
1.1.1. Ekonomi ve Modern İpek Yolu	3
1.1.2. Geçmişten Günümüze Tarihi İpek Yolu Üzerinde Kurulmuş Bazı Medeniyetlerin Ekonomiye Bıraktıkları Miras	5
1.1.2.1. Çin'de Ekonomik Yapı ve Ticaret	5
1.1.2.2. Mezopotamya'da Ekonomik Yapı ve Ticaret	7
1.1.2.3. Akdeniz'de Ekonomik Yapı ve Ticaret	9
1.1.2.4. Orta Asya'da Ekonomik Yapı ve Ticaret	11
1.1.2.5. Roma'da Ekonomik Yapı ve Ticaret	13
1.1.2.6. Anadolu Selçuklu Devleti'nde Ekonomik Yapı ve Ticaret	15
1.1.2.7. Osmanlı Devleti'nde Ekonomik Yapı ve Ticaret	18
1.1.2.8 İpek Yolu Üzerinde Kurulmuş Bazı Medeniyetlerin Ekonomiye Bıraktıkları Mirasın Değerlendirilmesi	21
1.1.3. Modern İpek Yolu'nda İpek Yolu Ekonomilerinin Ekonomik Veriler Işığında İncelenmesi	22
1.1.3.1. İpek Yolu Ekonomileri ve Nüfus	23
1.1.3.2. İpek Yolu Ekonomileri ve Gayri Safı Yurtiçi Hasıla (GSYH)	25
1.1.3.3. İpek Yolu Ekonomileri ve Kişi Başına Düşen Milli Gelir (KBDMG)	27

1.1.3.4. İpek Yolu Ekonomileri ve Küresel Rekabet Endeksi.....	31
1.1.3.5. İpek Yolu Ekonomileri ve İthalat-İhracat.....	33
1.1.3.6. İpek Yolu Ekonomileri ve Enerji	35
1.1.3.7. İpek Yolu Ekonomileri ve Ekonomik Durumları	37
1.2. Politik Açıdan Modern İpek Yolu.....	39
1.2.1. Politika ve Modern İpek Yolu.....	39
1.2.2. Bazı Önemli Politik Kavramların Modern İpek Yolu Projesi'yle İlişkisi Bakımından İncelenmesi	41
1.2.2.1. Güç Kavramı	42
1.2.2.2. Yumuşak Güç Sert Güç Akıllı Güç ve Keskin Güç Kavramları ..	43
1.2.2.3. Kamu Diplomasisi Kavramı	48
1.2.2.4. Demokrasi Küreselleşme ve Yeni Dünya Düzeni Kavramları.....	50

İKİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NDA TURİZMİN EKONOMİK VE POLİTİK YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. Ekonomik Açıdan Turizm ve Modern İpek Yolu	56
2.1.1. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Ekonomi.....	56
2.1.2. Modern İpek Yolu Üzerinde Ekonomik Açıdan Kültür Turizmi.....	59
2.1.2.1. Tarihte Turizm ve İpek Yolu	60
2.1.2.2. Kültür Turizmi ve Modern İpek Yolu	63
2.1.2.2.1. Kültür Turizmi.....	63
2.1.2.2.2. Modern İpek Yolu Üzerindeki Kültürel Mirasın Kültür Turizmi Bağlamında İncelenmesi	64
2.1.3. Modern İpek Yolu Üzerinde Ekonomik Açıdan Turizm ve Ulaştırma.....	71
2.1.3.1. Tarihte İpek Yolu'nda Turizm ve Ulaştırma	72
2.1.3.2. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Ulaştırma	74
2.1.3.2.1. Modern İpek Yolu ve Kara Yolu.....	77
2.1.3.2.2. Modern İpek Yolu ve Demiryolu	78
2.1.3.2.3. Modern İpek Yolu ve Denizolu.....	79
2.1.3.2.4. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Ulaştırma Sistemlerinin Değerlendirilmesi	79

2.1.4. Modern İpek Yolu'nda İpek Yolu Ekonomilerinin Ekonomik Verilerinin Turizme Yansımaları	84
2.2. Politik Açıdan Turizm ve Modern İpek Yolu	93
2.2.1. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Politika.....	94
2.2.2. Bazı Önemli Politik Kavramların Turizm ve Modern İpek Yolu Projesi İlişkisi Bakımından İncelenmesi	97

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İPEK YOLU'NDA TÜRK TURİZMİNİN EKONOMİK VE POLİTİK YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Türkiye'de Ekonomik Açıdan Turizm ve Modern İpek Yolu	103
3.1.1. Geçmişten Günümüze Türk Turizmi ve Modern İpek Yolu.....	104
3.1.2. Türkiye'de Kültür Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Bağlamında İncelenmesi.....	108
3.1.3. Türkiye'de Modern İpek Yolu Üzerinde Ekonomik Açıdan Turizm ve Ulaştırma	111
3.1.3.1. Modern İpek Yolu ve Turizm Bağlamında Kara Yolu.....	113
3.1.3.2. Modern İpek Yolu ve Turizm Bağlamında Demiryolu	114
3.1.3.3. Modern İpek Yolu ve Turizm Bağlamında Deniz Yolu.....	117
3.1.3.4. Türkiye Açısından Modern İpek Yolunda Turizm ve Ulaştırma	119
3.1.3.5. Modern İpek Yolu Bağlamında Türkiye'nin Ekonomik Verilerinin Turizme Yansımaları	120
3.2. Politik Açıdan Türkiye'de Turizm ve Modern İpek Yolu	125
3.2.1. Modern İpek Yolunda Türkiye Açısından Turizm ve Politik Durumun Değerlendirilmesi.....	125
3.2.2. Bazı Önemli Politik Kavramların Turizm ve Modern İpek Yolu Projesi İlişkisi Bakımından Türkiye Açısından İncelenmesi	128
3.3. Güçlü ve Zayıf Yönler/Fırsatlar ve Tehditler (GZFT)-Tehditler ve Fırsatlar/Zayıf ve Güçlü Yönler (TFZG) ve Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik (PEST) Analizleriyle Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Türk Turizminin Değerlendirilmesi.....	132

3.3.1. Türk Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Güçlü ve Zayıf Yönler/Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) Analizi.....	135
3.3.2. Türk Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Tehditler ve Fırsatlar/Zayıf ve Güçlü Yönler (TFZG) Analizi	141
3.3.3. Türk Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik (PEST) Analizi.....	149
3.3.4. Araştırma Bulgularının Genel Değerlendirilmesi	157
SONUÇ.....	160
KAYNAKÇA	171

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo I: İpek Yolu Ekonomilerinin 2018 Yılı Nüfus Rakamları, 2050 Tahmini Nüfus Rakamları ve 2017 İşsizlik Oranları (%)	24
Tablo II: İpek Yolu Ekonomileri Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) (Nominal Milyar \$) ve Dünya Sıralamasındaki Yeri	26
Tablo III: İpek Yolu Ekonomileri Kişi Başına Düşen Milli Gelir (KBDMG) 2018 Rakamları ve 2023 Tahmini Rakamları (Nominal 2023)	29
Tablo IV: İpek Yolu Ekonomileri Küresel Rekabet Endeksi 2017-2018	32
Tablo V: İpek Yolu Ekonomileri İthalat-İhracat Rakamları ve Dış Ticaret Dengeleri (Bin \$)	34
Tablo VI: Monocle Dergisi Yumuşak Güç Endeksi 2017/18	45
Tablo VII: İpek Yolu Ekonomilerinin Seyahat ve Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) İçindeki Payları (%)	87
Tablo VIII: 2016 Yılı Gelir Yönünden Turizm Sıralaması ve Bu Ülkelerin Seyahat ve Turizm Gelirlerinin (Milyar \$) Yıllara Göre Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) İçindeki Payları (%).....	88
Tablo IX: Uluslararası Turizm Harcamaları Ülkeler Sıralaması (Milyon \$) ve Kişi Başına Düşen Milli Gelir (KBDMG).....	89
Tablo X: İpek Yolu Ekonomilerinin Turizmdeki 2016 Yılı İhracat Gelirlerindeki Payları (%)	92
Tablo XI: Türkiye Kara Yolu Ağı Uzunluğu ve Taşınan Yolcu Sayısı.....	113
Tablo XII: Türkiye Demiryolu Yolcu Sayısı (Milyon) (2003-2017)	115
Tablo XIII: Türkiye'ye Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayısı ve Yolcu Trafığı (2003-2017)	118
Tablo XIV: Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Başlıca Ülkelere Göre Sayıları ve Payları	122
Tablo XV: GZFT Matriksi	136
Tablo XVI: Tehditler ve Fırsatlar/Zayıf ve Güçlü Yönler (TFZG) Analizi Matriksi	142

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil I: İpek Yolu Aksiyon Planı'nda Yararlanılacak Paydaşlar 69



HARİTALAR LİSTESİ

Harita I: Tarihi İpek Yolu Ticaret Güzergahları	14
Harita II: Uluslararası Doğalgaz Boru Hattı Projeleri.....	36
Harita III: Modern İpek Yolu'nun Doğu-Batı Ulaşım Koridorları.....	74
Harita IV: Modern İpek Yolu Deniz Yolu Ulaşım Haritası	77

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDTÖ	: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü
BRICS	: Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti
BTk	: Bakü, Tiflis, Kars
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
KBDMG	: Kişi Başına Düşen Milli Gelir
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OECD	: Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
TİKA	: Türk İş Birliği ve Koordinasyon Ajansı
TRACECA	: Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

GİRİŞ

Günümüzdeki insanlığın eriştiği noktaya Doğu ve Batı medeniyeti ayrımı yapmadan dünya üzerindeki tüm medeniyetlerin katkısı bulunmuştur. Nasıl ki Doğu medeniyetleri Batı medeniyetlerinden etkilenmişlerse, Batı medeniyetleri de Doğu medeniyetlerinden etkilenmiştir. Tarihi İpek Yolu, Çin'den başlayıp Avrupa'ya kadar ulaşarak geçtiği güzergahlar üzerindeki medeniyetlerin etkileşiminde en önemli unsur olmuştur. Tarihi İpek Yolu, ana hat dışında yan kollara ayrılarak canlı organizma gibi sürekli bir gelişim göstermiştir. Temel amacı ülkeler arası ticaret yapılmasını sağlamak olan bu yollar ağı, medeniyetler arası ekonomi, politika, kültür ve dolayısıyla turizm alanlarında etkileşimin oluşmasına sebep olmuştur.

Tarihi İpek Yolu üzerinde birçok büyük medeniyet doğduğu gibi bu büyük medeniyetler yıkılıp kendi yerlerini başka medeniyetlere bırakmışlardır. Her yıkılan medeniyet kendinden sonraki medeniyete ekonomik, politik ve kültürel miras bırakmıştır. Bu mirasa sahip çıkan medeniyetler kendilerindeki birikimi bu mirasın üzerine koyup tarihsel yolculuğunu sürdürmüşlerdir. Coğrafi Keşiflerden sonra unutulmaya yüz tutan bu yollar ağı günümüzde Çin'in öncülüğünde tekrar canlandırılmak istenmektedir. "Bir Kuşak Bir Yol" çatısı altındaki Modern İpek Yolu Projesi, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu üye ülkeleri ekonomik anlamda kalkındırmak için altyapı ve üstyapı yatırımlarını kapsamaktadır. Bu ekonomik yapıyı ortak paydada birleştiren unsur; geçmişteki Tarihi İpek Yolu'nun dünya medeniyetine bıraktığı mirastır.

Turizm, yapısı gereği ekonomi, politika ve kültür gibi unsurlarla yakından etkileşim halindedir. Gelişmiş ülkelerin vatandaşları daha çok seyahat edip turizm faaliyetine katılmaktadırlar. Ekonomik anlamda bir durgunluk, turizm sektörüne de yansımaktadır ve buna bağlı olarak turizm faaliyetleri gerilemektedir. Politik olarak yaşanacak bir kriz durumu kırılgan yapıya sahip olan turizm sektörünü yine etkileyebilecektir. Kültürel varlıklar, somut veya soyut olsun ülkelerin turizm çekiciliğini etkileyen unsurlardan biridir. Modern İpek Yolu Projesi, geçmişten gelen kültürel varlıkları önemseyerek üye ülkeler arasında ekonomiyi ve politikayı

güçlendirme hedefindedir. Modern İpek Yolu Projesi'nin güçlendirmek istediği bu unsurlar bir yandan turizm endüstrisini de geliştirmiş olacaktır.

Neo-Liberal ekonomik politikanın uygulanmasıyla birlikte tüm ekonomik, politik yapının değişimiyle birlikte turizmin yapısı da değişime uğramıştır. Kıyı bölgelerinin hızla turizme açılmasıyla kontrolsüz bir yapılaşma oluşmuştur. Bu turizm yapısı dönemsel olup, düşük gelir bırakmaktadır. Turizmde sürdürülebilirliği sağlamak, turizmi yurdun dört bir yanına yaymak ve kültürel değerlerin öneminin farkına vararak bu değerler üzerinden turizmi geliştirmek için 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı geliştirilmiştir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamında yapılan yatırımlarla bu mevcut turizm çalışmaları uyumlu bir şekilde yürütülecektir. Türkiye'nin; tarihi, kültürel bağlarla bağlı olduğu diğer Modern İpek Yolu Projesi'ne üye ülkelerle geliştireceği ortaklıklar ekonomik, politik, kültürel ve dolayısıyla turizm yönünden önemli katkıları sunabilecektir.

Türkiye, son dönemde yakaladığı ekonomik büyüme trendini kurduğu politik etkinlikle de sürdürmektedir. Tarihi ve kültürel olarak Tarihi İpek Yolu ile kurduğu devletlerle sürekli ilişkili olan Türkiye, Modern İpek Yolu Projesiyle de bu ilişkisini sürdürebilecektir. Bu tez çalışmasında, Modern İpek Yolu Projesi'nin ekonomi ve politika kapsamında Türk turizmine olan etkisi incelenmiştir. Turizm boyutunda daha çok Modern İpek Yolu Projesi'nin kültürel katkısı ve altyapı, üst yapı yatırımlarının turizme sağlayacağı faydalar üzerinde durulmuştur. Konuyla ilgili literatür araştırıldıktan sonra elde edilen sonuçlar GZFT-TFZG ve PEST analiz yöntemleri yardımıyla yorumlanmıştır. Tez çalışmasının bütününde benimsenen yöntem bakımından nitel araştırma tekniklerinden betimsel analiz yöntemi kullanılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU’NUN TARİHSEL OLARAK EKONOMİK VE POLİTİK YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

1.1. Ekonomik Açıdan Modern İpek Yolu

Tarihi İpek Yolu, Doğu ve Batı medeniyetlerinin iletişimi bakımından ticaretle başlayan bir köprü oluşturmuştur (Frankopan, 2016: 15). Doğu ve Batı kavramları bugüne ulaşan iki zıt dünyayı belirleyen bir özellik olarak ortaya çıkmaktadır. Bu zıtlıklar iki farklı kutbun karşı karşıya gelecek çatışma sahasının ortaya çıkmasına da neden olmuştur (Emecen, 2017: 301).

İnsanlık tarihini ana coğrafyasını oluşturan Ortadoğu, Mezopotamya, Mısır ve Anadolu merkezli coğrafyanın zıtlığı oluşturacak bir ideolojinin oluşmadığını ancak bu zıtlığın üç semavi din etrafında oluşan ideolojinin şekillendirdiğinden bahsedilebilir. “Doğu-Batı zıtlığı yoktur, Batı, Doğu’nun tashih edilmiş halidir” denilse de bu “oryantalist” bakış açısının yansımasıdır. Gelişen hadiseler bu ayrımı yapmaya altyapı oluşturmaktadır (Emecen, 2017: 301-302). İpek Yolu, bu iki farklı kutbu geçmişte ticaret sayesinde birleştirdiği gibi günümüzde de Modern İpek Yolu Projesiyle birleştirmesi olası görünmektedir. Modern İpek Yolu Projesi ve ekonomi yakından ilişkilidir ve bu ilişki derinlemesine incelenmiştir.

1.1.1. Ekonomi ve Modern İpek Yolu

Ekonomi, insanoğlu için siyasi gerçeklik, karar verme mekanizmaları, sosyo-kültürel durum veri iken; sahip olduğumuz sonsuz istekle dünya üzerindeki sınırlı kaynakları nasıl koordine edeceğimizi inceleyen bir sosyal bilim dalıdır (Özer, 2015: 3).

İnsanlığın geliştirmiş olduğu ekonomik yapının farklı kültürlerle etkileşimini sağlayan en önemli oluşumlardan biri İpek Yolu olmuştur. İpek Yolu tarihi, süreç içerisinde ana hatlar üzerine yenileri eklenerek büyüyüp gelişmiştir. Bu yüzden İpek Yolu denince aklımıza bir yollar ağı gelmesi gerekmektedir. Çin’den başlayan ve

Doğu-Batı hattı boyunca ticaret yapılan bu yollar ağında kültür, din, sanat ve düşünce bağlamında devletler arasında yoğun etkileşimler olmuştur. Ticaret vasıtasıyla sağlanan bu etkileşimde tüm insanlığın katkılarının olduğu ekonomik yapı önem arz etmektedir (Uhlig, 2000: 10-12).

İnsanların binlerce yılda oluşturmuş olduğu kültür ve medeniyetlerin gelişmesinde ekonomik ilişkilerin rolü büyüktür. Her geçen gün karmaşıklaşan bu ekonomik ilişkiler zorunlu olarak Tarihi İpek Yolu'nun günümüzdeki paradigmalarını da değiştirmiştir (Küçükkalay, 2016: 13). Değişen dünya düzeninin paradigmalarına rağmen Modern İpek Yolu Projesi, insanlık medeniyetinin tüm ortak değerlerini kapsayarak geçmişten geleceğe ekonomik bir köprü olmak istemektedir. Modern İpek Yolu Projesi, Batı değerleriyle çatışan değil aksine tüm insanlık değerlerini kapsayan bir projedir. Bu projede demokrasi ve Neo-Liberal¹ ekonomik politikaların benimsenmesi bunun bir kanıtıdır (Adaman, 2017: 1; Ayan, 2016: 17-18; Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015).

Neo-Liberallere göre, bürokratik savurganlığa son verilmeli, vergilendirme azaltılmalı, mal ve hizmetlerin ağırlıklı olarak özel sektör tarafından üretilerek daha fazla seçim olanağı sağlanmalı, refah bağımlılığı azaltılmalıdır. Sistem kendi içerisinde bazı sorunları barındırsa da etkin ticaretin yapılabilmesi ve ekonomik büyüme açısından Modern İpek Yolu Projesi için önemlidir (Ellison, 2011).

Dünya ekonomisinin şu an ki şeklini almasında kuşkusuz dünya üzerinde kurulan tüm medeniyetlerin az ya da çok etkisi olmuştur. Özellikle Tarihi İpek Yolu üzerinde kurulmuş medeniyetlerin ekonomik ve ticari yapılarının incelenmesi bugünkü Modern İpek Yolu Projesi'nin ekonomik ve ticari yapısının anlaşılması bakımından önemlidir.

¹**Neo-liberalizm:** Neo-liberalizmi toplumsal olanın iktisadileştirilmesi projesi olarak tanımlanabilir.

1.1.2. Geçmişten Günümüze Tarihi İpek Yolu Üzerinde Kurulmuş Bazı Medeniyetlerin Ekonomiye Bıraktıkları Miras

Modern İpek Yolu Projesi, öncelikli olarak çıkış noktası bakımından ticarete dayanan ekonomik bir olgudur. Bu ekonomik ilişkiler diğer olguların da doğmasına sebep olmuştur. Modern İpek Yolu Projesi'nin bugünkü yüksek teknolojilere geniş ulaştırma sistemlerine, enerji hatlarına, fiber optik bağlantılarına ulaşmasında tarihi birikiminin etkisi bulunmaktadır. Başta Çin olmak üzere dünyanın diğer medeniyetleriyle gelişen bu ekonomik fenomen, Modern İpek Yolu Projesi'nin oluşmasında temel oluşturmuştur. Bu projenin eskiye sürekli atıfta bulunarak geleceği ihya etmek amacı taşıdığı belirtilebilir.

Arkeolojik araştırmalar daha M.Ö. 3000'lerde Sümerlilerle, İndus Vadisi krallıkları arasında, Akdeniz ile Çin ve Hindistan arasında ticaret yapıldığını ortaya koymaktadır. Bu ticaret yollarının tümüne İpek Yolu adı verilmesi Alman jeolog Ferdinand Van Richthofen'in önerisiyle 1877 yılında benimsenmiş bir tanımlamadır (Destan, 2018: 95). İpek Yolu üzerindeki bazı medeniyetlerin ekonomik yapılarının incelenmesi İpek Yolu'nun anlaşılabilmesi açısından önem taşımaktadır.

1.1.2.1. Çin'de Ekonomik Yapı ve Ticaret

Çin, 15. yüzyıla kadar kişi başına düşen gelir, sahip olduğu teknoloji ve hükmettiği topraklar bakımından dünyanın en önde gelen ülkelerin başında gelmekteydi. Çin'deki üretken tarımla birlikte şehirler gelişmiş ve buna bağlı olarak yeni iş kolları doğup, bakır işçiliği gelişmiştir. İpek kumaş üreticiliği çok erken dönemde ve ilk kez Çin'de görülmüştür ve Büyük İpek Yolu ile de Avrupa'ya ihraç edilmiştir (Güran, 2017: 109-111).

M.Ö. 4000'lere kadar uzanan Çin, tarihinde yüzlerce hanedan bazen eş zamanlı bazen müstakil olarak varlığını sürdürmüştür. Çin coğrafyasında neredeyse 1400'lerin sonlarına kadar siyasi birlik kurulamamış ve büyüyüp küçülerek sürekli olarak hacim değiştirmiştir. İlk kez kısa bir dönem olsa da Qin hanedanlığının M.Ö.

221-206 yılları arası siyasi birliği sağlaması ve ardından diğer siyasi birliği sağlayan hanedanların ortaya çıkışı Çin'in ekonomik tarihi açısından önemlidir (Küçükkalay, 2016: 538). Küçük eyaletlerden oluşan Qin hanedanlığı daha sonra merkezi gücünü kuvvetlendirerek tüm eyaletleri kendi kontrolü altına alan Çin'in başat gücü haline gelmiştir (Encyclopedia Britannica, 2019: 1).

Han hanedanlığı döneminde, yöneticiler paraya standart getirmeye, uzak mesafeli ticareti geliştirmeye ve piyasa ilişkilerini genişletmek için çaba harcamışlardır. Bu politikalar sayesinde uluslararası ticaret ilişkileri genişlemiş, Hindistan ve Arap dünyasıyla ilişkilerin güçlenmesini sağlamıştır. Song hanedanlığı döneminde, yönetimin ve deniz filolarının desteğiyle birlikte tüccarlar özellikle kıyı kesimlerde Güneydoğu Asya, Hindistan, Arap dünyası, Doğu Afrika ve Mısır'a kadar genişlemiştir (Güran, 2017: 112). Antik Çin tarihinin en görkemli hanedanlığı Tang hanedanlığı olmuştur. Bu dönemde reformların ve kültürel ilerlemenin altın çağı yaşanmıştır. Bu ilerlemeler günümüzdeki Çin'e de temel oluşturduğu gözlemlenmiştir (Mark, 2016:1). Tang hanedanlığı döneminde, askeri ve ekonomik birliğin sağlanmasıyla halk ticari olarak birbirleriyle kaynaşarak yeni şehirler kurmuşlardır. İç ticaret ve para kullanımı artarak Hindistan, Kore ve kuzey bölgelerle olan ticaret artış göstermiştir. Ticaret önceki dönemlere göre şehirlerde daha özgürce yapılmıştır (Küçükkalay, 2016: 546).

Song döneminde, dış ticarete önemli gelişmeler olmuştur. Çin birliğinin sağlanmasıyla birlikte Güney Asya, Hindistan, İslam dünyası ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan geniş bir alanı kapsayan ticaret ağı oluşmuştur. Bu ticaret ağı daha sonraları tanımlanacak olan İpek Yolu olarak adlandırılmıştır. Dış ticaretin bu denli yayılmasının nedenleri arasında kanallar, limanlar ve iç kesimlerin bağlantı yollarıyla bağlanması ve teknolojik gelişmelerin kara ve deniz ulaşım sistemlerine entegre edilmesi olduğu belirtilebilir (Bakırcı, 2014: 68; Küçükkalay, 2016: 547-548).

Uhlig'e göre medeniyet, ipekle başlamıştır. Song döneminde, Doğu-Batı ticaretindeki bu denli yoğun artış Çin'in nüfusunu arttırmış, ticaret yapılan şehirlerde refah seviyesi yükselmiştir. İpek Yolu ticaretiyle oluşan şehirleşme ve ekonomik refah artışı Uhlig'i haklı çıkarmıştır. Song döneminde birçok malın ticareti

yapılmasına rağmen bu ticaret ağının İpek Yolu olarak anılmasına sebep; ipeğin, değer değişim aracı olarak kullanılması, birçok malın üretilmesinde hammadde olarak kullanılması ve sınıflar arası bir statü sembolü olarak görülmesi sayılabilir (Ekinci, 2014: 12-13; Küçükkalay, 2016: 547-548).

Moğol İstilasının Çin Medeniyeti üzerinde yıkıcı etkileri olmuştur. Moğollar, Çin'in Kuzey ve Güney bölgelerini istila ederek kaos yaratmışlar ve Çin nüfusu üzerinde olumsuz etkileri olmuştur (Columbia University, 2004: 1). Moğol istilas, Çinli tüccarları da olumsuz etkilemiştir. Dış ticarete Moğol tüccarlar öne çıkıp bu tüccarlara imtiyaz sağlanmıştır. Lüksün ve ihtişamın artışına karşın fakirliğin artışı paradoksuna karşı çıkarılan kâğıt para ileri ki dönemleri de etkileyecek enflasyon artışı ekonomiyi olumsuz etkilemiştir. Moğol Hanedanlığı, önceki dönemin ekonomik yapısını sürdürmeye istekli olsa da başarılı olamamıştır. Fetihçi politika önceki ekonomik yapının sürdürülememesine neden olmuştur (Küçükkalay, 2016: 550).

Ming döneminde ticarete de tarımda da önceki dönemlerden farklı olarak bir yenilik yapılmamıştır. Piyasa ekonomisinin sağlanamaması ekonominin geçimlik düzeyde kalmasına neden olmuştur. Tarım ve endüstriyel yapıdaki bu durağan yapı belli bir bölgenin ihtiyacını karşılayıp Çin'in tüm bölgeleriyle paylaşılmasına engel olmaktaydı. Baskın olan inanç öz tüketim için üretim yapmaktı. Dolayısıyla üretim fazlasından söz edilemeyeceği için dış ticaretten de bahsetmek mümkün görünmemektedir (Küçükkalay, 2016: 552-553). Avrupalıların, Coğrafi Keşiflerle başlattığı dönemde Çin, içe kapanmıştır (Güran, 2017: 114).

1.1.2.2. Mezopotamya'da Ekonomik Yapı ve Ticaret

Mezopotamya bölgesi, siyasi ve ekonomik anlamda medeniyetin beşiği olarak kabul edilmektedir. Bu bölgede ilk şehir devletleri kurulmuş, ilk yazı bulunmuş, ilk kanunlar çıkarılmış, tapınaklar inşa edilmiş ve ilk yerleşik tarım yapılmıştır. Tarımın yapılması için çok verimli olan bu bölgedeki topraklar tarihte, "Bereketli Hilal" (Fertile Crescent) olarak anılmıştır. Yine faize ilişkin ilk uygulamalar bu bölgede görülmüştür. Buradaki devletlerin tarihi olarak kuruluş ve yıkılış süreçleri çok

canlıdır. Önemli devletlerden olan; Akadlar, Umlar, Sümerler, Medler, Urartular, Babilliler, Mitanniler, Fenikeliler ve Asurlulular bölgede büyüklükleri değişen birçok devlet kurmuşlardır. Bu devletlere Hititliler de eklenmelidir çünkü Anadolu’da kurulan bu devletin sınırları Kuzey Mezopotamya’ya kadar ulaşmaktaydı ve bu bölgeyle yakın ilişkileri mevcuttu (Güran, 2017: 14; Küçükkalay, 2016: 54-55).

Mezopotamya’da ticari faaliyetleri kentleşme takip etmiştir (Mark, 2018a:1). Mezopotamya, verimli topraklara sahip olmasının yanında doğal kaynaklar yönünden zengin değildi. Bu nedenle Mezopotamya’da uygarlıklar zorunlu olarak ihtiyaçlarını, Suriye, Kıbrıs, Anadolu ve daha uzak bölgelerden ithal ettiği ürünlerle gidermekteydi. Bu bölgelerde birçok ticari koloniler oluşturularak bu kolonilerin güvenliğini sağlamak için savaşlar yapılmıştır (Güran, 2017: 20).

Mezopotamya, tarihte birçok medeniyete beşiklik etmiştir. Geniş kültürel çeşitliliğiyle günümüzdeki çoğu modern olguların temelleri burada atılmıştır (Mark, 2018a: 1). Mezopotamya’ya da en önemli uygarlıklardan biri olan Sümerler, kurduğu ticari ilişkiler sayesinde Mısır’da, Doğu Akdeniz’de, Ege Bölgesi’nde, Anadolu ve İndus Vadisinde yeni uygarlıkların kurulmasında etkili olmuştur. Bürokratik bir ihtiyaç sonucu bulunan yazı daha sonraları dini, ekonomik, edebi alanlarda kullanılmaya başlanmıştır. Ekonomik teşebbüslere serbestlik tanınması sonucu kil tabletler ticari sözleşmelerin, borçların ve diğer ticari anlaşmaların kaydının tutulduğu araç olarak karşımıza çıkmıştır. Sümerlerin ticari alana sağladığı diğer katkılar, ağırlık ve ölçü birimleri sistematik hale getirmiş olmalarıdır. Başlangıç düzeyinde de olsa matematik ve bilimin bu dönemde doğduğu belirtilebilir. Ticaretin gelişmesiyle birlikte sembollere duyulan ihtiyaç entelektüel gelişime katkı sağlamıştır. Hukuk kuralları karmaşıklaşan ticari ilişkileri düzenleyebilecek konuma gelmiştir. Tüccar ve temsilcileri, toprak sahibi ve kiracıları arasındaki sözleşmeleri düzenleyebilecek yapı geliştirilmiştir. Gümüş, para gibi olmasa da değer değişim aracı olarak kullanılmıştır (Güran, 2017: 20-21).

Mezopotamya topraklarının, yerleşime uygun olması, topraklarının verimliliği ve çevre ülkelerle ticaret yapabilmesi bağlamında ticaret yolları üzerinde bulunması bölgedeki şehirlerin canlı ticari atmosferinin oluşmasına zemin

hazırlamıştır. Hindistan'dan gelerek Umman'a uğrayan ve Basra Körfezi'nden devam ederek nehrin denizle buluştuğu noktanın solundan karaya geçen ticaret yolu Fırat Nehri'nin havzasını izleyerek Anadolu topraklarına girmekteydi. Aynı rotanın, Suriye'deki El Harir'den güneye doğru yönelen bir kolu ise Şam üzerinden Lut Gölü'ne, oradan da Akabe Körfezi'ne ulaşmaktaydı. Halep dolayında ayrılan bir başka kol ise Ugarit ve Cübeyli üzerinden Akdeniz ile ilişki kurmaktaydı. Bu ticaret rotası Lagax'tan başlayan, Anzan ve Kirman üzerinden Kuzey Hindistan ve Çin'e doğru yönelen bir başka kara ticaret yolu ile de bağlantı halindeydi. Mezopotamya'da bu tüm ticaret yollarının ortasında kalarak bu bölgenin ticari zenginliğinden faydalanmak adına birçok devlet kurulup yıkılmıştır (Küçükkalay, 2016: 54-55).

1.1.2.3. Akdeniz'de Ekonomik Yapı ve Ticaret

Bölgede Mısır'ın ve Hititlerin siyasal çöküşü, Fenikelilerin 800 yıllık altın dönemini yaşaması için fırsat olmuştur. Fenikelilerin dünya medeniyetine yaptığı katkı olarak alfabeye dayalı yazı biçiminin geliştirilmesi; bu yazının geliştirilmesi ticarete bağlı olarak olmuştur. Aynı zamanda din, mimari, edebiyat ve şiir alanında da önemli katkıları olmuştur. Fakat Fenikelilerin ön plana çıkan en önemli özelliği dünya tarihindeki ilk tüccar ve “kolonizatör”² topluluk olmasıydı (Küçükkalay, 2016: 59-60; Öze, 2011: 1). Sümer ve Yukarı Mısır arasında ticari aracılık yaparak Firavunun, resmi tüccarları haline gelen Fenikeliler, Mısır'ın ticaretinde tekel haline gelmişlerdi (Güran, 2017: 22).

Antik Yunan Uygarlığı, Batı felsefesinin, edebiyatının, matematiğinin, tarihinin, tiyatrosunun, Olimpik Oyunlarının ve demokrasinin doğduğu uygarlıktır (Mark, 2013: 1). Akdeniz uygarlığının ilk büyük önemli uygarlıklarından biri Yunan uygarlığıdır ve Fenikelilerden sonra ki en büyük tüccarlarıdır. Başlangıçta tarım temel geçim kaynağıydı. Tüm verimli toprakların tarımda kullanılmasına rağmen Yunan şehirlerinin ihtiyacını karşılayacak düzeyde tarımsal üretim olmamıştı. Bu

²**Kolonizatör:** Kendi toplumsal kurgusunun var olduğu alana yakın ya da uzak coğrafyalardaki bir toprak parçasını, üzerindeki yaşayanlar ile birlikte kendi güç ve politik ilişkiler ağının parçası yapan güç olarak tanımlanabilir.

nedenle kolonizasyon faaliyetlere yönelmişlerdir. Bu sayede Yunan şehirlerinin nüfus baskısı azalmıştır ve çevrede yeni şehirler kurularak bu bölgelere Yunan mal ve mamulleri için ihraç olanağı yaratılmıştır. Ayrıca Yunan uygarlığı, tarım mamulleri açığını bu bölgelerden kapama olanağı bulmuştur (Güran, 2017: 22-23).

Yunan uygarlığında tarım üretiminin sınırlı olması onları doğal limanları ve adaları olan çevre bölgelere yönelterek denizcilikle ilgilenmelerine neden olmuştur. İç ve dış ticaret Yunan ekonomisindeki önemli ekonomik aktivitelerin başında gelmekteydi. “Agora”, iç pazardı ve burada herkes mamullerini buraya getirip düşük vergi oranlarıyla satabilmekteydi. Kısa mesafeli ticarete kara yolu kullanılırken uzak mesafeli ticarete deniz yolu kullanılmıştır. “Emporion,” dış ticaretin yürütüldüğü uluslararası pazardı ve şehir ekonomileri için çok önemliydi. Bu pazarda, şarap, zeytin yağı, buğday, güzel kokular, kitaplar, mobilyalar, silahlar, demir, bakır, ağaç, mermer gibi işlenmiş, yarı işlenmiş ve nihai mamuller uluslararası ticarete konu olmuştur (Engen, t. y.: 1; Güran, 2017: 23). İç ticaretin aksine dış ticaret büyük karlar sağlamaktaydı ve 5. yüzyıldan itibaren Atina transit merkezi olmuştur. Pire limanı dış ticarete önemli bir rol oynamıştır (Tanilli, 2017: 277).

Kanalizasyonlar, çeşmeler, hamamlar, kütüphaneler, parklar, festival alanları gibi eski dönemlerde bilinmeyen kamu malları İlk kez Yunan medeniyetinde görülmüştür. İnsanlar, kiremit çatılı, bacaya sahip olan geniş evlerde oturmaya başlamışlardır. Ev için ihtiyaç malzemeleri, giysiler, oyuncaklar gibi temel mamuller hatta yarı lüks mamuller talep ederek insanlar modern anlamda tüketici haline dönüşmüşlerdir (Güran, 2017: 24-25).

M.Ö. 334 yılında Makedonyalılar, İskender’in önderliğinde, Türkistan, Mısır ve Hindistan’a kadar fetihlere girişmişlerdir. Bütün Yakın Doğu’yu ellerine geçirerek Yunan ve Doğu medeniyetlerinden karışımından oluşan Roma dönemine kadar sürecek Helenizm döneminin ortaya çıkmasına neden olmuşlardır. İskender’in ölümünden sonra imparatorluk dağılsa da kültürel ve ekonomik bütünlüğü üç yüz yıl kadar sürmüştür. Helenistik dönemin ekonomik olarak en önemli özelliği Doğu’ya özgü üretimi ve bölüşüm üzerine devletin yönetim uygulamalarının benimsenmeseydi. Yapılan fetihlerle sağlanan coğrafi yayılmayla Hindistan’la

doğrudan ticaretin önü açılırken Çin’le de ticari ilişkiler oluşmuştur (Güran, 2017: 25).

İskenderiye, Roma’dan önce 500.000’lik nüfusuyla muhtemelen dünyanın en büyük şehriydi. Burada satılan ürün çeşitliliğine bakıldığında ticaret hacminin ne kadar geniş olduğu anlaşılabilmektedir. Bu şehirde, Mısır’ın geleneksel ihraç ürünleri buğday, papirüs, keten kumaş ve cam, Afrika’dan devekuşu tüyü ve fildişi, Arabistan ve İran’dan halılar, Hindistan’dan pamuk ve Çin’den ipek gibi yüzlerce temel ve lüks ürünlerin ticareti yapılmaktaydı. Kısacası Helenistik dönem, eski dönemde bölgeler arası ekonomik bağımlılık ve ihtisaslaşmanın en yüksek olduğu dönem olduğu belirtilebilir (Güran, 2017: 25).

1.1.2.4. Orta Asya’da Ekonomik Yapı ve Ticaret

Tarihi İpek Yolu, geniş yol ağlarıyla, stratejik konumu ve ticaret merkezleriyle en önemli ticari unsurların başında gelmiştir. Orta Asya, Tarihi İpek Yolu için en önemli güzergahlarını içerisinde bulundurmıştır (History, 2019: 1). Modern zamanlar öncesi en gelişmiş ve en uygar bölge olan Asya, 19. yüzyıla kadar üretim ve ihracat hacmi kapasitesi bakımından da Avrupa’dan ilerideydi. 1500’lü yıllarda 284 milyon olan Asya nüfusu, Batı Avrupa’nın 3,5 katıydı. Dünya üretiminin %62,1’ini oluşturan gayrisafi hasılası Batı Avrupa’nın yaklaşık 3.5 katına yakındı. 100 milyonu aşan nüfusuyla Çin ve Hindistan bölgenin önemli siyasi-ekonomik gücüydü (Güran, 2017: 101).

Türkler, Orta Asya’da iki yüzyıl kadar başat rol oynamışlardır. Şimdiye kadar ortaya çıkarılan en eski Türk yazıtı olan Orhun Yazıtlarının Orta Asya’da ortaya çıkarılması Türklerin anayurdunun bu coğrafya olduğunu göstermiştir (Allworth, Sinor, Smith ve Hambly, 2017: 1). Orta Asya’da Türkistan olarak anılan bölgenin tarihi M.Ö. 4000’lere kadar gitmektedir. Günümüzde Kazakistan, Tacikistan, Kuzeybatı Çin, Özbekistan, Türkmenistan ve Güney Rusya topraklarının belirli bölümünü kapsayan 5.340.000 kilometre karelik büyük bir coğrafi alanı kaplamaktadır. Bu coğrafyanın Türklerin anayurdu olduğu tarihsel bir gerçekliktir ve bu coğrafyada Türkler birçok devlet kurmuşlardır. Bu devletlerden öne çıkanlar

arasında, Hunlar (M.Ö. 2-M.S. 550), Göktürkler (552-745) ve Uygurlar (742-850) gösterilebilir (Küçükkalay, 2016: 63).

Orta Asya'da, hayvancılık ve tarımın önemli olmasının yanında kadim İpek Yolu'nun geçiş havzası içerisinde bulunması sebebiyle ticaretin de çok önemli bir faaliyet olduğu görülmektedir fakat tarımın önündeki coğrafi engeller, yetersiz su miktarı, yetiştirme mevsimlerinin kısıllığı, çetin arazi gibi şartlar Türk yurtlarında çok fazla tarıma izin vermemiştir. Türklerin İpek Yollarının geçiş güzergahlarında bulunması nedeniyle Hindistan, Çin, Ortadoğu, Anadolu ve Rusya içlerindeki bölgelerle yoğun ticaret faaliyetleri gerçekleştirmişlerdir. Türkler, Orta Asya'da ticaret ve hayvancılığın yanında ekonomilerini ticaretle desteklemekteydiler. Türklerin coğrafi konumunun avantajları yanında İpek Yolu'nun da avantajları eklenince ihracat ve ithalat dışında Hindistan, Çin, Anadolu, Ortadoğu ve Doğu Avrupa arasındaki transit ticaretten de önemli gelirler elde etmekteydiler (Ahmetbeyoğlu, t. y.: 1; Küçükkalay, 2016: 64-65).

Dünya ticaretinin şah damarı sayılan Tarihi İpek Yolu'nun esas ana hattı sayılan ve Çin ile Bizans'ı birleştiren büyük ticaret yolu Türklerin elindeydi ve ticarete etkin rol oynamışlardır (İsayev ve Özdemir, 2014: 1). Bölgede Türkler tarafından yapılan ithalatta ilk sırayı, at, canlı hayvanlar, çeşitli kürk ve dokumalar oluşturuyordu. Çin'den alınan ticarete ilk sırayı alan ürün ise ipek olmuştur. Göktürkler zamanında ise ihraçta demir ve demirden üretilen aletler ön plandaydı. Söz konusu ticaret sadece Çin ile değil; Hindistan, İran, Anadolu ve Arap yarımadasına uzanan güzergâh üzerinde yapılmaktaydı. Orta Asya'da özellikle Hunlar, Göktürkler ve Uygurlar ticari altyapıyı sağlamak için ticari anlaşmalar yapıp yolların güvenliğini sağlamışlardır. Lojistik desteği sağlamak ve tüccarların ikmal yapmaları için ticaret yolu üzerinde kervansaraylar inşa etmişlerdir. Özellikle Rusya'nın güneyinde Doğu-Batı yönünde ilerleyen "Kürk Yolu" ile milattan önceki döneme dayanan Çin'den başlayan İpek Yolu, Türk devletlerinin hakimiyetinde olmuştur (Küçükkalay, 2016: 65).

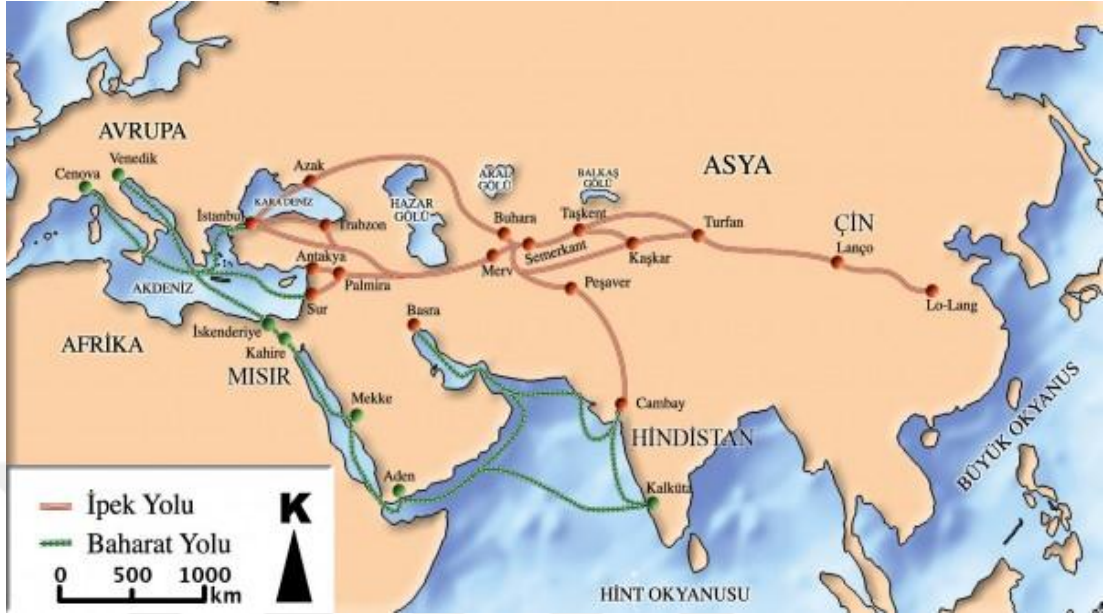
1.1.2.5. Roma’da Ekonomik Yapı ve Ticaret

Uygarlığa adımını çok eski zamanlardan başlayarak atan ilkel İtalya bir halklar mozaikidir; Roma bu mozağin içinde sivrilmiştir (Tanilli, 2017: 347). Roma örgütlenmesi temel olarak kendinden olmayanı ayıran veya farklılaştıran bir örgütlenmedir. Roma, Yunan örgütlenmesinin özelliklerini geliştirerek sürdürmüştür. Yunan Medeniyeti ile Batı’nın geliştirmiş olduğu özellikler Roma örgütlenmesinde vücut bularak Doğu zenginliklerine el koymuştur (Eğribel ve Özcan, 2017: 245).

Roma İmparatorluğu, Batı medeniyetinin en geniş çapta politik ve kültürel yapısını oluşturmuştur (Mark, 2018b: 1). Roma’nın geniş siyasi-ekonomik bütünlüğünün sağladığı avantajdan Roma halkı da yararlanmıştır. O dönemde sağlanan bu birliktelik ile Akdeniz üzerinde gemilerle yapılan korsancılık faaliyeti de engellenip ticaret yollarının güvenliği sağlanmıştır. Ayrıca para ve dildeki birlik ekonomide ve ticarete istikrar sağlayarak ekonomik ve ticari canlılık ortamının oluşmasını sağlamıştır (Güran, 2017: 28).

Akdeniz’deki, gemi taşımacılığı Akdeniz’in sahip olduğu rüzgâr ve iklim koşulları nedeniyle okyanus üzerinden yapılan taşımacılığa kıyasla daha elverişliydi fakat deniz üzerindeki ticaret yaz aylarında olmak üzere 4 ay yapılabilmekteydi. Yol yapım ustası olan Romalılar, denizler dışında ticarete kamunun ve askerlerin yaptığı genellikle askeri amaçlarla kullanılan yol, tünel ve köprülerle hâkim olduğu geniş coğrafyayı kapsayan günümüzde de kalıntıları görülen yaklaşık 80.000 km. uzunluğunda yol ağı oluşturmuştur fakat bu yollar üzerinde yapılan ticaret oldukça yavaş ve yüksek maliyetliydi. Kuşkusuz eski çağların bilinen en büyük yollar ağı İpek Yoludur. Bu yollar ağı milattan önceki çağlardan başlayıp yeniçağın başlarına kadar ki yüzlerce yıl boyunca Doğu-Batı ticaretinde önemli rol oynamıştır. İpek Yolu yollar ağı; Anadolu’yu, Ortadoğu’nun Akdeniz sahillerindeki limanlar aracılığıyla da Avrupa’yı Çin’e bağlayan medeniyetler arası ticaret ve kültür ağıdır. Bu kapsamda Roma’nın savaş maksatlı oluşturduğu ve ticaret için de kullanılan yolları İpek Yolu yollar güzergahına kapsamında düşünmek uygun olacaktır (Yüksek ve Cavcar, 2012: 35; Güran, 2017: 28).

Harita I: Tarihi İpek Yolu Ticaret Güzergahları



Kaynak: Listelist, 2017: 1.

Aynı zamanda Roma bir tarım devletiydi. Nüfusunun %90'ı yöneticilerde dahil olmak üzere tarımla uğraşmaktaydı. Roma'nın ticari yapısı da ağırlıklı olarak hâkim olunan topraklarda konuşlanmış yöneticilerin ve halkın tahıl ve diğer gıda ürünlerini gidermek şeklindeydi. Fetihlerin ve sömürgelerin yetersiz kaldığı dönemde ihtiyaç duyulan ürünler; Çin, Arabistan, Afrika, Hindistan, İspanya ve Orta Asya bölgelerinden temin edilmekteydi. Bu güzergahlar üzerinde yapılan ticaret incelendiğinde, Roma ile diğer devletler arasında ipek yolu ticareti yapıldığı görülmüştür. İthalatı yapılan ürünler arasında; halı, kilim, dokumalar, baharat ve egzotik kokular, boya maddeleri, kumaş, gümüş, altın, bakır, mermer, papirüs, hayvan, ipek, fildişi gibi ürünler bulunmaktadır. İhracatı yapılan ürünler sınırlı kalmakla birlikte; kereste, yün, madeni eşyalar, vazo, lamba ve gemicilik malzemeleri sayılabilir. Dış ticaretin fazlaca yapılan ithalat sebebiyle açık vermesi, Roma'yı bazı geçici sömürge teknikleriyle bu açığı dengelemeye itmiştir (Ekinci, 2014: 11-13; Küçükkalay, 2016: 125-128).

Roma idaresi, hâkim olduğu eyaletleriyle arasına muntazam yol şebekeleri inşa etmiştir. Bu yol şebekeleri Anadolu'daki yerleşim yerleri arasındaki ulaşım sistemlerini geliştirmiştir. Ege kıyılarındaki; Bergama, Efes ve Milet gibi limanları birleştirmiştir. Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesinden sonra Doğu Roma

İmparatorluğu döneminde yol ağları merkezleri değişiklik göstermiştir. Anadolu’da yol şebekelerinin merkezi İstanbul olmuştur. Bu değişimde sadece idari değişim değil Efes ve Milet limanlarının alüvyonlarla dolması gibi coğrafi nedenler de etkili olmuştur (Bakırcı, 2014: 73-74).

Doğu Roma İmparatorluğu’nun kurulmasından sonra yeni yol şebekesinin kurulması ihtiyacı doğmuştur. Doğu- Batı yol şebekesinin eski önemini kaybetmesi Roma İmparatorluğu döneminde askeri amaçla inşa edilmiş olan Anadolu’yu çapraz şekilde bağlayan Kuzeybatı-Güneydoğu yönündeki hattı Doğu Roma döneminde ticari olarak ön plana geçmiştir. İpek Yolu üzerindeki hâkim medeniyetler değişikçe yollar üzerindeki ya geçmiş medeniyetin ekonomik mirasını ya geliştirip devralmış ya da mevcudiyet üzerinde değişikliklere gitmişlerdir (Bakırcı, 2014: 74).

1.1.2.6. Anadolu Selçuklu Devleti’nde Ekonomik Yapı ve Ticaret

Türklerin 1071 yılında Anadolu’ya geçmesi, Anadolu’da ekonomik, siyasi, kültürel değişimlerin göstergesi olmuştur. Anadolu Selçuklu Devleti’nin kurulması ve başkentinin Konya olarak belirlenmesi tıpkı Hititlerde olduğu gibi bir kez daha ticaret yollarının Anadolu’nun içlerinde kesişmesine zemin hazırlamıştır (Bakırcı, 2014: 74). Selçuklular Afrika dışında, bütün İslam dünyasına ve fethedilen Anadolu’ya hâkim olarak siyasi birliği kurmuşlardır. Tesis edilen medreseler, kütüphaneler, zaviyeler ve mensuplarına yapılan vakıflar sayesinde bir ilim ve kültür ordusu da vücuda getirerek askeri ve siyasi kudretlerini yükseltmişlerdir (Turan, 2017: 312).

Anadolu ‘da ki Türk fethi, Anadolu’nun ekonomik durumunda olumlu tesirler bırakmıştır (Güçlüay, 2016: 1). Anadolu Selçuklu döneminde Anadolu’nun iç kesimlerinde gelişmiş bir yol şebekesi olduğu görülmektedir. Bu yol şebekelerinin çeşitli limanlarla bağlantısı kurularak dış dünyayla ticari etkileşimin kurulmuştur. Diğer taraftan bu yollar üzerine kurulan kervansaraylar bu yolların önem derecesini göstermektedir. Anadolu Selçuklu Devleti’nde kurulan bu kervansarayların iki amaca hizmet ettiği görülmektedir. Bunlardan ilki ekonomik özellik gösterip; Doğu-Batı

yönlü kıtalar arası ticari yolculukların güvenli şekilde yapılmasını sağlamaktır. Yolcuların konaklama ihtiyacını, her türlü yığınak ve ikmallerini sağlayarak her türlü saldırı ve sataşmalara karşı korunak sağlamaktır. İkincisi ise; sosyal yönüyle toplumun ihtiyaçlarını gözetken vakıf hizmetlerini sağlamaktır (Bakırcı, 2014: 74-75).

Kervansaraylar, İpek Yolu üzerinde Anadolu İpek Yolu'nu destekleyen önemli kurumlar olmuşlardır. Anadolu Selçuklu döneminde iki yüz yetmiş kadar kervansarayın inşa edildiği tespit edilmiştir. Bu kervansaraylar ticarete yaptığı katkı dışında devletin gücünü ve cömertliğini göstermekteydi. Güvenlik sebebiyle tüccarların uğradığı zararı devlet gidermekteydi. Moğol İstilas ve Haçlı Seferleri Anadolu üzerindeki yolların istikrarını olumsuz etkilemiştir (Tosun, 2016: 29).

Anadolu Selçuklu Devleti döneminde bir diğer İpek Yolu kurumu, Ahilik Teşkilatıydı. Esnafların kendi zanaatlarını temsil eden lonca yani esnaf birliği, 1200'lerin başında Ahi Evran tarafından Kayseri'de tabakhane kurularak fiili olarak ahilik süreci başlamıştır. Ahilik akımı temellerini İslam düşüncesinden almıştır. Dürüstlük, mertlik, çalışkan olmak gibi değerler lonca birlikleri tarafından özümsemekteydi (Küçükkalay, 2016: 245). Ahilik teşkilatında bir taraftan tekke ve zaviyelerde şeyh, mürit ilişkilerini düzenlerken diğer taraftan usta, kalfa, çırak ilişkilerini düzenleyerek ekonomik hayatı şekillendirmekteydi. Ahilik, İpek Yolu hattı boyunca taşınarak ilham olmuştur (Tosun, 2016: 28-29).

Loncaların yapısı “fütüvvetname”³ olarak bilinen yönetmeliklerle belirlenmiştir. Loncaların kurulmasındaki amaç; belirli iş kollarındaki esnafların iç denetiminin ve sosyalleşmesinin sağlanması, bu birlikler üzerinden ekonominin kontrol edilebilmesi ve siyasal sistemle diyaloga girilebilmesi sayılabilmekteydi (Göçer, 2017: 466; Küçükkalay, 2016: 245). Bu yönüyle Ahilik felsefesiyle kurulan loncaların, Anadolu Selçuklu Devleti'nde ekonomi içerisindeki tüm paydaşlarla bütünselliği sağlaması bakımından mevcudiyeti önemli olmaktadır. Ahilik Teşkilatı,

³**Fütüvvetname:** Ahiliğin Anadolu'da kurulup yayılmasında fütüvvet (gençlik) teşkilatının devamı olduğu çoğunlukla kabul gören bir özelliktir (yaklaşımdır). Fütüvvet, Arap geleneğinde kahramanlık, misafirperverlik, cömertlik, mertlik, delikanlılık, yiğitlik, fedakârlık gibi anlamlar taşıyan bir kavramdır. Ahi/Fütüvvet teşkilatlanmasının yazılı dayanakları veya bir çeşit kodeksi olan fütüvvetnamelerde geçen hususlar dikkate alındığında ahî/fetâ kavramının ideal bir insan tipini içerdiği belirtilebilir.

ahlaki, ekonomik, sosyal, siyasi ve askeri sahalarda da önemli bir işleve sahip olmuştur (Tarih Bilimi, 2015: 1).

Anadolu Selçuklu Devleti, Ortadoğu Bölgesi ve Doğu Roma'yla yoğun ticari faaliyetlerini sürdürmekteydi ve ticari hedefe yönelik fetihler gerçekleştirmiştir. Ticari yolların güvenliğini sağlamasına yönelik Batılı devletlerle antlaşmalar da sağlanmıştır. Alanya ve Sinop limanlarının da ticari hatlar üzerinde koordineli olarak bağlanmasıyla etkin bir ticaret sağlanmıştır. İthal edilen ürünler arasında; baharat, dokumalar, şeker, cam eşyalar, silahlar, mücevherler, kokular, kurşun, pamuklu kumaşlar, sabun ve kürk gibi ürünler bulunmaktaydı. İhraç edilen ürünler arasında ise; meyveler, dokumalar, kumaş boyama maddeleri, canlı hayvanlar, şap, reçine, deri, ham ipek, halılar, kilimler ve kereste gibi ürünler bulunmaktaydı (Güçlüay, 2016: 1; Küçükkalay, 2016: 245).

Dış ticaretin yürütülmesinde Bizans, doğu bölgeleri, Avrupa, Rusya, Filistin ve Mısır Bölgesi arasındaki ticaretten de pay alınmaktaydı. Anadolu içlerinde kervan yolları üzerinde ve dış ülkelerin ticari rotaları üzerinde kurulmuş kervansarayların dış ticaretin sürdürülebilmesi yönünde çok önemli fonksiyonları olmuştur. Kervanların güvenliğinin, bakımının ve temel ihtiyaçlarının sağlanması ve bu giderlerin devlet tarafından sağlanması, ticaretin normal akışında sürdürülebilmesi için devlet teşvikinin örneğini göstermektedir. Ayrıca ithal gümrük vergilerinin %2-3 arasında seyir etmesi Anadolu'da tüketim mallarını o dönem için bollastırıp çeşitlendirdiği belirtilebilir (Küçükkalay, 2016: 245-246).

Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılarak irili ufaklı birçok Anadolu beyliklerinin ortaya çıkışına kadarki sürede Anadolu Selçuklu Devleti'nin tüm siyasi ve iktisadi kazanımlarının kaybedilmeye başladığı gözlemlenir. Batının Doğu ile yeniden iktisadi temasa geçmesinde ve iktisadi ve siyasi boğulma sürecinden kurtuluşunda, Haçlı Seferleri'nin yanı sıra, Anadolu'da Selçuklu hakimiyetinin de büyük etkisi olmuştur. Selçukluların Anadolu'da sağladıkları siyasal istikrar sayesinde, İtalyan şehirleri başta olmak üzere, Avrupalı tüccarlar, Doğu ile ticari ilişkilerini yeniden yoğunlaştırmıştır. Siyasi istikrarsızlıkla birlikte üretim, ticaret, mali yapı ve beraberinde ticaret yolları zayıflamıştır. Moğollardan Anadolu'ya kaçan

Türkmen kitleler bir göç dalgası oluşturarak bu istikrarsızlığı daha da arttırmıştır fakat Moğolların çekilmesi ve Anadolu’da beyliklerin kurulmasıyla birlikte nispeten yeniden bir istikrar dönemi tahsis edilmiş olmuştur. Merkezi devlet otoritesi bulunmasa da Anadolu’da ki kumaş üreticilerinin uzmanlaşmaya başlaması, pamuk ve yün üretiminin yeniden artışa geçmesi, at, koyun, büyükbaş hayvan yetiştiriciliğinin artması, gümüş, zamk, şap gibi maddeler yeniden üretilmeye başlanmasıyla Anadolu’da beylikler döneminde ticari yönde önemli faaliyetler gerçekleşmiştir. Anadolu’nun kasaba ve köylerinde yeniden ekonomik olarak normalleşme sağlanmıştır (Güçlüay, 2016: 1; Küçükkalay, 2016: 246-247).

Yaklaşık yüz yıllık siyasi karışıklık döneminde ekonomik organize birlikler olan loncalar ve dervişler önemli derecede direnişlerde bulunarak Anadolu’da Türkmen nüfusunun varlığını korumuş ve siyasi ve ekonomik istikrarın sağlanmasında önemli rol oynamışlardır. Ardından da dikkatlerini cihan imparatorluğunun kurulmasına ve Bizans İmparatorluğu topraklarına odaklamışlardır (Küçükkalay, 2016: 247).

1.1.2.7. Osmanlı Devleti’nde Ekonomik Yapı ve Ticaret

Tarihi kayıtlar Osmanlı Devleti’nin kurucusunun Kastamonu emirinin buyruğu altında sınırlarda savaşıyor yarı-göçer bir Türkmen başbuğu olan Osman Gazi’yi göstermektedir. Osmanlı Devleti, 1300-1600 yılları arasında bir sınır beyliğinden imparatorluğa ulaşmıştır (İnalcık, 2017: 15-61).

Osmanlı Devleti’nin izlediği ekonomik yapı, diğer geçmiş devletlerin ve medeniyetlerin izlerini taşımasına rağmen kendine özgü bir niteliği olan bir sentez ekonomik yapıdır. Osmanlı ekonomisi feodal⁴ olmadığı gibi merkantilist⁵ ve

⁴**Feodalizm:** Feodal sistem tarımın oldukça önemli ve yoğun olduğu bir dönemdir. Yani üretimin temel kaynağı tarımdır. Bu sistemde birçok farklı roller görürüz. Bunlar: serfler, rahipler, tüccarlar, asiller ve krallardır. Bu sistemde krallar paranın gücünü kontrol eder, asiller tarımı yönetir, tüccarlar ticaretle ilgilenirler, rahipler toplumun davranışlarını şekillendirir ve serfler de tarımdaki hizmetçilerdir ve işgücünü oluştururlar.

kapitalist⁶ yapılardan da farklı bir yapıdaydı. Bu yapı en genel tanımıyla “devlet güdümünde” olan bir ekonomi olarak tanımlanabilir (Alptekin, 2015: 232; Bilginer, 2019: 1; Küçükkalay, 2016: 252-253). Osmanlı Devleti’nde Avrupa ile ticari ilişkilerinin gelişmesinden en karlı çıkan kesim “gayr-i müslim” tüccarlar olmuştur (Elibol, 2005: 70).

13. yüzyıl Moğol İmparatorluğu’nun kurulmasından sonra Anadolu, Doğu-Batı ticaretinde anayol haline gelmişti. İtalya’nın denizci devletlerinin tüccarları Uzak Doğu’dan ve İran’dan gelen kervanları sadece güneydeki Ayas ve Kuzeydeki Trabzon’da değil, iç bölgelerdeki Sivas ve Konya’ya kadar gidiyorlardı. Moğollar zamanında Erzurum, Erzincan, Sivas yoluyla Tebriz’i Konya’ya bağlayan ana bir yol mevcuttu. Sivas’la Konya arasındaki ticaret rotasında günümüze ulaşmış yirmi üç kervansaray bulunmaktadır. Bu ticaret yolunun Sivas’tan “Kostantiniye”ye giden kolu ile Trabzon’dan “Kostantineye”ye giden kolu yarış halindeydi. Bu dönem bu yollar üzerinde yapılan ticaretin temel malları üst kesime hitap eden Flaman, Fransız ve Floransa kumaşları, Çin ve İran ipekleriydi (İnalcık, 2017: 127).

15. yüzyıldan sonra Osmanlılar, Karadeniz limanlarını ele geçirdikten sonra Karadeniz bölgesine yabancı tüccarları sokmamışlardır. Bu bölge Rus ticaretine de aracılık etmekteydi. Avrupalıların ilgi gösterdiği Rus kürkleri bölge şehirlerinden temin edilebiliyordu. Osmanlı Devleti’nin 14. yüzyıldan itibaren siyasi ve ekonomik yükselişi ticari ağırlığının da Batı Anadolu’ya kaymasına neden olmuştur. Bursa, Osmanlı ipek sanayi için ve Doğu-Batı ticareti için önemli bir kent haline dönüşmüştür. Avrupa’nın yünlü dokumalarına karşılık İran’dan gelen ham ipeğin ve Hindistan üzerinden gelen baharatların değişim noktası haline gelerek ticaret kenti olmuştur (Güran, 2017: 108).

16. yüzyılda Portekizlilerin Ümit Burnu üzerinden Hindistan’a geçmeleri “Baharat Yolları” üzerinde tekel kurma girişimleri Osmanlıların Kızıldeniz’in

⁵**Merkantalizm:** Bu teoriye göre devletin ve ülkenin refah düzeyi, devletin anapara miktarına yani devletin serveti olan ve devlet hazinesinde bulunan altın, gümüş miktarında ya da devletin içindeki ticari değere bağlıdır.

⁶**Kapitalizm:** Kapitalizm, piyasaya tümüyle hâkim olmak ve onu kontrolü altında tutmak isteyen iktisadi üretim tarzıdır.

güvenliğini sağlamalarıyla birlikte önlenmiş oldu. 16. yüzyıl boyunca geleneksel ticaret yolları dönemsel olarak kesintiler olsa da işlevini korumuştur. Halep, Kahire, İstanbul ve Bursa Avrupalılar için Doğu mallarını bulabilecekleri ticaret kenti olarak işlevselliğini sürdürmüştür (Güran, 2017: 108). Bu yollar, Anadolu'da uzun yıllar hakimiyet kurmuş olan Osmanlılar, Selçuklulardan kalan yol şebekelerini onarmış ve geliştirerek yeni yol ağları açmıştır. Osmanlılar, bu yol ağlarını ağırlıklı olarak askeri maksatla kullanmıştır. Bu yollar askerlerin hudutlara ikmalinde yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Selçuklulardan farklı olarak bu yol ağlarında kıyı kesimdeki yerleşim birimleriyle iç kesimdeki yerleşim birimlerinin bağlantısına daha çok önem verilmiştir. İstanbul'un başkent olmasından itibaren Doğu Roma İmparatorluğu'nda olduğu gibi yol ağları İstanbul'da kesişmekteydi (Bakırcı, 2014: 75).

Osmanlı Devleti'nin Anadolu'dan geçen, askeri ve ticari önemi olan bu yollar ağının adı İpek Yolu'dur. 19. yüzyıl başlarında gerek devlet içindeki gelişmeler gerekse de dünyadaki gelişmeler Anadolu'daki yol ağlarında kökten değişimlere neden olmuştur. Bunların başında; Ümit Burnu'nun dolaşarak Hindistan'a ulaşılması, Akdeniz'in önem derecesini düşürse de Süveyş Kanalı'nın açılması kısmen Akdeniz'i yeniden önemli hale getirmiştir. Aynı dönemde demiryolu hatlarının bu dönemde kullanılmaya başlanmasıyla İpek Yolu kara yolu hattının önemini azaltmıştır (Bakırcı, 2014: 75).

Osmanlı Devleti, Anadolu Selçuklu Devleti'nden miras kalan İpek Yolu yollar ağlarını geliştirip gerek askeri gerekse ticari alanlarda etkin olarak kullanmıştır. Ekonomi politikalarını çağın gereklerine uygun olarak ayarlamaya çalışırken bunu sosyal adalete uygun ve meşru kurallara uygun şekilde kimseyi mağdur etmeyecek şekilde yapmıştır. Anadolu'dan geçen İpek yolları ağı Osmanlı'nın kuruluşundan yıkılışına kadarki dönemde ekonomik ve diğer yönlerden etkin rol oynamıştır (Bakırcı, 2014: 75-76; Küçükkalay, 2016: 252-254).

1.1.2.8 İpek Yolu Üzerinde Kurulmuş Bazı Medeniyetlerin Ekonomiye Bıraktıkları Mirasın Değerlendirilmesi

Tarihi İpek Yolu, Akdeniz kıyısı üzerinde başta İtalya şehir devletleri Venedik ve Cenova başta olmak üzere Çin ve Çin'e ulaşan yolların geçtiği bölgelerde yapılan benzeri olmayan bir ticaret biçimiydi. İpek Yolu geçtiği ülkelere, canlı olduğu dönemlerde ekonomik olarak güçlenmelerini ve sonuç olarak siyasi hakimiyetlerini pekiştirmelerini sağlamıştır. İpek Yolu'nun canlılığını kaybettiği dönemlerdeyse ülkelerin ekonomik etkinliğini ve dolayısıyla siyasi hakimiyetlerini kaybetmelerine neden olmuştur. Bu bakımdan İpek Yolu ticaretinin ekonomi üzerinde devletler bazında etkisi büyük olmuştur (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014: 203-205).

Eski Doğu uygarlıkları, sadece ilköğretimde değil tüm insanlık tarihini etkileyen uygarlıklar kurmuşlardır. İnsanlığın maddi ve manevi kültürlerinin temellerini bu uygarlıklar atmışlardır. Doğu uygarlıkları olarak ilk akla gelenler Mısır ve Mezopotamya ile Filistin ve Suriye üzerinde kurulan uygarlıklardır. Akdeniz üzerindeki bu uygarlıklar Eski Yunan ve Roma medeniyetleriyle ticaret vasıtasıyla kültürel olarak etkileşimde bulunmuşlar ve bugünkü modern Avrupa'nın ekonomik ve kültürel oluşumunda önemli etkileri olmuştur. Bu etkileşim kuşkusuz Çin üzerinden başlayan ve büyük bir coğrafyayı kapsayan İpek Yolu yollar ağı vasıtasıyla gerçekleşmiştir (Tanilli, 2017: 41).

Tarihi İpek Yolu, Selçuklular döneminde yoğun olarak desteklenmiş ve Selçuklularda refah arttırıcı etkisi olmuştur. Güzergâh üzerinde bu dönemde kurulan korunaklı han ve kervansaraylar bunun en önemli delillerinden birisidir. Nitekim bugün Anadolu'da 200'ün üzerinde han ve kervansaray kalıntılarına rastlamak mümkündür. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk dönemlerinde de İpek Yolu bir süre daha kullanılmaya devam etmiştir fakat 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa'da Coğrafi Keşiflerle birlikte yeni deniz yollarının keşfedilmesi ve yine Avrupa'da İpek üretiminin yaygınlaşması ve ucuzlamasıyla birlikte eski önemini kaybetmeye başlamıştır (Seyidoğlu ve Gönültaş, 2014: 203-205).

Tarihsel süreçteki İpek Yolu ile 21. yüzyıldaki İpek Yolu arasında şüphesiz farklılıklar vardır. Tarihi İpek Yolu üzerindeki mallar özellikle bu ticari yola ismini veren ipek ve baharatlar, değerli taşlar, porselen, kâğıt, kürkler, altın, gümüş gibi mallar olup alınıp satılan pazar yerine ulaştırılan mallar olmuştur. Günümüzde gelişen teknolojiyle birlikte mal grupları çok büyük değişikliğe uğramıştır. Dünya üretimi; iş gücü ve lojistik faaliyetlerinin avantajlı olduğu bölgelere doğru kaymaktadır. Nihai üründen ziyade ara ürünlerin ticareti önem kazanmıştır. Üretim sürecinde düşük maliyetli üretim imkanlarından yararlanmak için üretim bileşenlerinin ucuz olduğu bölgelere yönelmesi uluslararası ticaretin artmasına sebep olmuştur. Bu koşullarda Uzak Doğu ekonomileri önemli üretim üssü haline gelmiştir (Tezer, 2016: 19).

Gelişmiş ülkeler açısından AB ülkeleri, ABD ve Japonya gibi ülkelerin ürettikleri ara ve nihai ürünlerinin bileşenlerinin farklı bölgelere yayılması örnek teşkil etmektedir. Bu üretim süreci ticaret hacmini yükseltmiş, taşımacılığın da gelişmesini sağlamıştır. Taşımacılık üretim maliyetlerinin en önemli unsurlarındandır ve taşımacılığın, hızlı, güvenli, kolay yapılabilmesi önem teşkil etmektedir. Asya, Avrupa ve Afrika’da kara ve demiryollarının gelişimi önem arz etmektedir. Bu nedenle Tarihi İpek Yolu, Modern İpek Yolu adıyla tekrar gündeme gelmiştir. Modern İpek Yolu üzerindeki öne çıkan ülkeleri incelememiz projenin geleceğine ışık tutabilmemiz açısından önemli olabilecektir (Tezer, 2016: 19-20).

1.1.3. Modern İpek Yolu’nda İpek Yolu Ekonomilerinin Ekonomik Veriler Işığında İncelenmesi

Modern İpek Yolu Projesi, kapsadığı 65 ülkeyle ve 21 trilyon dolarlık ekonomik hacmiyle devasa bir projedir. Çin’in öncülüğündeki bu projede, Rusya’nın “Avrasya Ekonomik İş Birliği”, Türkiye’nin önerdiği “Orta Koridor” projeleriyle uyum içerisinde olması planlanmaktadır. Bu proje kapsadığı ülkeleri kara, deniz, hava, demir yolları ve liman boru hatlarıyla birbirlerine bağlanması planlanmaktadır. Bazı ekonomik verilerle inceleyeceğimiz İpek Yolu Ekonomilerini “Tezer 2016”nın makalesine dayandırarak İpek Yolu’nun temel bağlantı noktalarını oluşturan toplam 17 ülkeyle sınırlandırılmıştır (Karagöl, 2017: 2-3; Tezer, 2016).

1.1.3.1. İpek Yolu Ekonomileri ve Nüfus

Modern İpek Yolu Projesi, 65 ülkeyi kapsasa da 17 ülkeden oluşan İpek Yolu Ekonomileri 2018 rakamlarıyla 3,449.924.000’lik nüfusuyla dünya nüfusunun yaklaşık yarısını oluşturmaktadır. Bu demografik yapı önemli bir işgücü ve aynı zamanda işsizlik anlamına da gelebilmektedir. İşgücünün bu denli yoğun olması işgücü fiyatlarının düşmesine neden olabilmektedir. Bu durum Çin ve Hindistan gibi işgücünün yoğun olduğu ülkelerde üretim avantajı sağlayarak dünya ticaretinde rekabet avantajı sağlayabilecektir (Tezer, 2016: 20-21).



Tablo I: İpek Yolu Ekonomilerinin 2018 Yılı Nüfus Rakamları, 2050 Tahmini Nüfus Rakamları ve 2017 İşsizlik Oranları (%)

Ülkeler	2018 Nüfus Rakamları	2018 Dünya Sıralaması	2050 Nüfus Rakamları	2050 Dünya Sıralaması	2017 İşsizlik Oranları (%)
Çin	1,415.045.000	1	1,295.604.000	2	4.7
Hindistan	1,354.051.000	2	1,692.008.000	1	3.5
Rusya	143.964.000	9	126.188.000	14	5.2
Pakistan	200.813.000	6	274.875.000	6	4.0
Afganistan	36.373.000	39	76.250.000	23	5.2
İran	82.011.000	18	85.344.000	21	13.1
Moğolistan	3.121.000	137	4.093.000	130	7.0
Kazakistan	18.403.000	63	21.210.000	71	4.9
Türkmenistan	5.851.000	113	6.639.000	117	3.4
Kırgızistan	6.132.000	111	7.768.000	114	7.3
Özbekistan	32.364.000	44	35.438.000	57	7.2
Tacikistan	9.107.000	96	10.745.000	95	10.3
Azerbaycan	9.923.000	90	11.578.000	90	5.5
Türkiye	81.916.000	19	91.617.000	20	11.3
Ermenistan	2.934.000	139	2.931.000	142	18.2
Gürcistan	3.907.000	133	3.186.000	137	11.5
Ukrayna	44.009.000	33	36.074.000	56	9.5
İpek Yolu Ekonomileri	3,449.924.000	-	3,781.548.000	-	7.9
Dünya Toplam	7,626.114.000	-	9,771.822.000	-	5.2

Kaynak: Tezer, 2016: 21; The World Bank, 2018a: 1; Worldometers, 2018a: 1; Worldometers, 2018b: 1; Worldometers, 2018c: 1).

İncelenen 17 İpek Yolu Ekonomisinin ortalama işsizlik oranlarında %7,9'luk oranıyla dünya ortalamasının üzerinde yer almıştır. Modern İpek Yolu Projeleri'nin hayata geçirilmesiyle birlikte istihdama olumlu etkileri olacağı ve işsizlik oranlarının en azından dünya ortalaması seviyesine gelebileceği öngörülebilir. Çin, uzun yıllar nüfusunu dengede tutabilmek ve ailelerin ekonomik gücü doğrultusunda tek çocuk doğurmaları yönünde politika geliştirmiştir fakat genç nüfusun azalmaya başlaması, çalışan nüfusun düşüşü, yaşlı nüfusun artmasıyla 1 Ocak 2016'da iki çocuk politikası uygulamaya başlanmıştır. Çin'deki bazı uzmanlar ekonominin sağlıklı

ilerleyebilmesi için devletin nüfus artışını desteklemesi gerektiğini söylemektedirler (Erdoğan, 2018: 53-54).

İpek Yolu Ekonomilerinin 2050 yılı demografik yapısına projeksiyon tutulduğunda dünya nüfusundaki payı %40,62'ye gerileyeceği öngörülmektedir. Buna rağmen ekonomik etkisi bakımından önemli bir orandır. Hindistan, Çin'in nüfusunu geçerek dünyanın en kalabalık nüfuslu ülkesi olması tahmin edilmektedir. İpek Yolu Ekonomilerinin önemli bir kısmını oluşturan Türk Cumhuriyetleri'nin nüfusu 2050 yılına gelindiğinde yaklaşık olarak 165 milyondan 189 milyona yükselerek dünya ekonomilerinde önemli ölçüde üretici ve tüketici topluluğu oluşturabilecektir. Buna karşın İpek Yolu Ekonomilerinin lokomotifi olan Çin ve Rusya'nın nüfusları 2050 yılında düşebilecektir. Diğer göze çarpan ülke ise Afganistan'dır. Dünya nüfusu içindeki payı %0,47'den 2050'de %0,82'ye yükselerek ekonomik anlamda önemli potansiyel yaratacağı öngörülebilir. Türkiye'nin nüfusu da 2050'de 90 milyon civarına çıkacağı öngörülse de dünya nüfusu içerisindeki yüzdelik payı düşmektedir (Tezer, 2016: 20-21).

1.1.3.2. İpek Yolu Ekonomileri ve Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH)

GSYH (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla), bir ülkenin sınırları içinde, belirli bir dönemde (genellikle bir yıl) üretilen nihai mal ve hizmetlerin üretildikleri yılın piyasa fiyatları cinsinden toplam parasal değerine denilmektedir. GSYH, ülkelerin ekonomik durumunu göstermesi açısından önemli bir parametredir (Dinler, 2010: 328).

Tablo II: İpek Yolu Ekonomileri Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) (Nominal Milyar \$) ve Dünya Sıralamasındaki Yeri

Ülkeler	2018 GSYH	2018 Dünya Sıralaması	2023 GSYH	2023 Dünya Sıralaması
Çin	14,092.514.000	2	21,574.000.000	2
Hindistan	2,848.231.000	7	4,663.000.000	5
Rusya	1,719.900.000	11	1,974.000.000	12
Pakistan	324.733.000	41	471.400.000	37
Afganistan	21.657.000	112	30.000.000	111
İran	418.875.000	29	472.300.000	36
Moğolistan	12.511.000	133	21.010.000	124
Kazakistan	179.250.000	56	254.100.000	54
Türkmenistan	42.353.000	92	67.710.000	88
Kırgızistan	7.588.000	148	9.824.000	148
Özbekistan	40.259.000	96	61.150.000	90
Tacikistan	7.659.000	147	10.390.000	146
Azerbaycan	45.483.000	88	59.320.000	92
Türkiye	909.885.000	18	1,224.000.000	17
Ermenistan	12.031.000	135	16.22	136
Gürcistan	16.142.000	120	23.980.000	119
Ukrayna	119.134.000	61	176.200.000	58
İpek Yolu Ekonomileri	20,818.205.000	-	31,108.604.000	-
Dünya	87,505.000.000	-	114,353.000.000	-

Kaynak: Statistics Times, 2018a: 1.

İpek Yolu Ekonomilerinin Tablo II’de ki GSYH rakamları dünya GSYH’nin yaklaşık 1/4’ni oluşturmaktadır. Çin, 2018 rakamlarına göre dünya sıralamasında ikinci sırada yer almaktadır. 2023 yılı rakamlarına göre de bu sıralamanın değişmeyeceği tahmin edilmektedir. Hindistan da GSYH rakamlarıyla İpek Yolu Ekonomileri içerisinde öne çıkan ülkeler arasındadır. Türkiye yıllara göre en yüksek %5,1 ve en düşük %3,5’lik reel GSYH’lik büyümeyle dünyada büyüme hızı yüksek

olan ülkeler arasındadır (IMF, 2018:1; Statistic Times, 2018a: 1; Tezer, 2016: 21-23).

Dünya ekonomilerinin ekonomik kriz ve durgunluk yaşamalarına rağmen 17 ülkeyi kapsayan İpek Yolu Ekonomileri, yüksek büyüme oranlarıyla dikkat çekmektedirler. Türk Cumhuriyetleri de olumlu büyüme rakamları göstermektedirler fakat Türkmenistan ve Özbekistan yüksek büyüme oranlarıyla ön plana çıkmaktadırlar. Rusya, yıllara göre düşük büyüme performansı göstermektedir. Bunun başlıca nedenleri arasında petrol fiyatlarının düşüşü ve ekonomik ambargoların olduğu düşünülebilir. Avrupa Bölgesi yıllara göre düşük büyüme performansı gösterse de Modern İpek Yolu'nun son durağı olması, yüksek refah seviyesi ve dış ticarete önemli tüketici olmasıyla Avrupa önemli pazar durumunu koruyacağı öngörülebilir (IMF, 2018:1; Tezer, 2016: 21-23).

1.1.3.3. İpek Yolu Ekonomileri ve Kişi Başına Düşen Milli Gelir (KBDMG)

Bir diğer ekonomik göstergelerden biri olan KBDMG (Kişi Başına Düşen Milli Gelir), İpek Yolu Ekonomilerinde dünya ortalamasına göre oldukça düşük kaldığı gözlemlenmiştir. KBDMG'nin dünya ortalaması, 11.727 dolarken İpek Yolu Ekonomilerinde 4.866 dolarla oldukça gerilerdedir. Çin, dünya ekonomisinde başı çeken büyüme oranına rağmen kişi başına düşen milli gelirden dünya ortalamasının altında kalmıştır. Bunda nüfusun etkisi büyüktür. Aynı şekilde Hindistan da, Çin'i geçecek olan nüfus büyüklüğüyle kişi başına düşen milli gelirden dünya ortalamasının oldukça altındadır. Bir ülkede kişi başına düşen milli gelirin anlamlı olabilmesi için milli gelirin adaletli bir şekilde dağılması gerekmektedir. Ancak bu şekilde ekonomik refah sağlanmış olur. Bu dağılımı ölçmek için genellikle "Lorenz Eğrileri Yöntemi"⁷

⁷**Lorenz Eğrileri Yöntemi:** M. Lorenz tarafından geliştirilen ve bir ekonomide gelir dağılımı adaletsizliğini geometrik olarak ifade eden eğriye Lorenz Eğrisi denir.

ve ‘‘Gini Katsayısı’’⁸ kullanılmaktadır (Dinler, 2010: 340; Ekonomihukuk, 7: 1; Statistics Times, 2018a: 1).



⁸**Gini Katsayısı:** Gelir dağılımı adaletsizliğini derecelendiren ölçüttür. Gini katsayısı Lorenz eğrisinden hareketle gelir dağılımı adaletsizliğini matematiksel olarak ifade etmektedir.

Tablo III: İpek Yolu Ekonomileri Kişi Başına Düşen Milli Gelir (KBDMG) 2018 Rakamları ve 2023 Tahmini Rakamları (Nominal 2023)

Ülkeler	KBDMG 2018	Dünya Sıralaması	KBDMG 2023	Dünya Sıralaması
Çin	10.088	72	15.183	64
Hindistan	2.135	142	3.274	137
Rusya	11.947	65	13.787	69
Pakistan	1.615	151	2.345	147
Afganistan	601	180	778	180
İran	5.086	102	5.450	112
Moğolistan	4.029	117	6.281	104
Kazakistan	9.709	75	12.786	72
Türkmenistan	7.341	83	11.167	78
Kırgızistan	1.188	161	1.392	163
Özbekistan	1.238	159	1.786	156
Tacikistan	849	172	1.038	171
Azerbaycan	4.576	109	5.623	109
Türkiye	11.114	68	14.083	67
Ermenistan	4.022	118	5.422	114
Gürcistan	4.370	112	6.542	101
Ukrayna	2.821	133	4.216	126
İpek Yolu Ekonomileri	4.866	-	6.538	-
Dünya	11.727	-	14.494	-

Kaynak: Statistics Times, 2018b: 1.

Gelişmekte olan ülkeler grubunda yer alan İpek Yolu Ekonomilerinde, gelirin dağılımında adaletsizlikler görülmektedir. KBDMG'nin yüksek olmasının yanında bu gelirin düşük gelirli insanların gelirine yansımada çeşitli zorluklar yaşanmaktadır. Refahın dağılımı ve yeniden dağılımı sosyal politika merkezinde; kamu, özel ve gönüllü transferler aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Yeniden dağılımın yükünü kimin çekeceğine bağlı olarak daha yoksul kesimin menfaatlerini sağlayan “Robin Hood”

rolü oynamaktadır (Hills, 2011: 189). Bu rol, Neo-Liberal ekonomi politikasının aksaklarını giderme yollarından biri olarak görülmektedir fakat yardımların yoksulluğu gidermede zayıf etkisi olduğu görülmektedir (Yanar ve Şahbaz, 2013: 58).

Modern İpek Yolu Projesi'nin küresel bir proje olduğu varsayılırsa, küreselleşme ekonomik büyümenin önünü açmakla birlikte gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerini daha kırılgan hale getirebilmektedir. Küreselleşen ekonominin olumsuz görüşünde yoksulluğu arttırdığı görüşü bulunmaktadır fakat olumlu görüşe göre kısa vadede yoksulluğu arttırsa da orta vadede ekonomik büyümeyle gelirin toplumun tamamına yayılacağı görüşü yaygındır (Yanar ve Şahbaz, 2013: 56).

2022 yılına gelindiğinde Çin, kişi başına düşen milli gelirden dünya ortalamasına oldukça yaklaşırken Hindistan, halen bu rakamların oldukça altında kalabilecektir. Rusya'nın kişi başına düşen milli geliri hemen hemen dünya ortalamasında seyir ederken Türkiye dünya ortalaması rakamlarının altında olsa da ortalamaya oldukça yakındır. 2023 yılında Türkiye'nin kişi başına düşen milli geliri artsa da dünya ortalamasını tam manasıyla yakalayamayacaktır (Statistics Times, 2018b: 1). Türk Cumhuriyetleri arasında Kazakistan ve Türkmenistan'ın diğer Türk Cumhuriyetleri'ne nazaran yüksek kişi başına düşen milli gelire sahip olsalar da dünya ortalamasını yakalayamadıkları gözlemlenmiştir (Statistics Times, 2018a: 1).

Dünya Bankası, ülkeler bazında kişi başına düşen milli geliri hesaplarken belli bir sınıflandırmada bulunmuştur. Bu sınıflandırmaya göre; 1005 dolar ve altı ekonomiler düşük gelirli ekonomiler, 1006 dolar ve 3955 dolar arasında olan ekonomiler alt orta gelirli ekonomiler, 3956 dolar ve 12235 dolar arasındaki ekonomiler üst orta gelir ekonomileri ve son olarak 12236 dolar üstü ekonomiler yüksek gelir ekonomileri olarak sınıflandırılmıştır. Dünya Bankası'nın sınıflandırmasına göre Modern İpek Yolu Projesi'ndeki İpek Yolu Ekonomileri ortalama olarak kişi başına düşen milli gelirden üst orta gelir kategorisinde yer almışlardır. Düşük gelir ekonomilerinde sadece Tacikistan ve Afganistan yer almışlardır. Yüksek gelir ekonomi grubunda bu ülkelerden birine rastlanmamaktadır. Ağırlıklı olarak bu ülkeler üst orta gelir ve alt orta gelir grubunda toplanmışlardır.

Aralarında Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, İran ve Rusya'nın bulunduğu ülkeler, Çin'in de bulunduğu üst orta gelir grubunda yer almışlardır (The World Bank, 2018b: 1).

Az gelişmiş ülkelerin kolayca orta gelir düzeyine çıktıkları, orada kısıldıkları, yüksek gelir düzeyine çıkarken zorlandıkları görülmektedir. Bu olgu “Orta Gelir Kapanı” olarak tanımlanmaktadır. Orta Gelir Kapanı olarak tanımlanan bu olgunun genel açıklaması, düşük gelir düzeyindeki ülkelerin dışarıdan aldıkları teknolojiyi ucuz işgüçleriyle birleştirerek düşük fiyatlı ürünlerle uluslararası pazarda rekabet edebilmektedirler fakat gelişmeye bağlı olarak ücret düzeyleri yükseldikçe bu avantaj kaybolmaya başlamaktadır (Oktay, 2018a: 64). Orta Gelir Kapanından çıkmanın bir yolu; ülkelerin kendi teknolojilerini üretip, katma değeri yüksek ürünleri üretebilmektir. Bu hususta, Üniversitelerin ve şirketlerin ortaklaşa teknoloji üretme noktasında bir araya gelmeleri gerekmektedir.

Geçtiğimiz 50 yılda Orta Gelir Kapanından birkaç Doğu Asya ülkesi, AB'ye katılım rüzgarını alan birkaç ülke ve İsrail başarmış bulunmaktadır. Çin, araştırma geliştirmeye harcadığı harcamalarla ABD'nin ardından ikinci sırada bulunmaktadır. Çin'de nitelikli nüfusun artışıyla bilimsel yeniliklerde ve patent sayılarında artış görülmüştür. Bu sayede Çin'in büyümesini sürdürerek Orta Gelir Kapanından kurtulacağı öngörülmektedir (Oktay, 2018a: 67-70).

1.1.3.4. İpek Yolu Ekonomileri ve Küresel Rekabet Endeksi

Ülkelerin, küresel ekonomide varlık gösterebilmelerini inceleyen ekonomik göstergelerden biri de Küresel Rekabet Endeksi'dir. Tablo IV'te, İpek Yolu Ekonomilerinin, Küresel Rekabet Endeksi'nde üst sıralarda yer almadığı görülmektedir. Dünya Ekonomik Forumu'nun 137 ekonomiyi baz alarak 2017-2018 yılında hazırladığı endekste kıstas aldığı yapılar arasında; enstitüler, altyapı, makroekonomik çevre, sağlık ve eğitim, yükseköğrenim, ürünler piyasası verimliliği, emek piyasası verimliliği, finansal piyasa gelişimi, teknolojik yeterlilik, pazar genişliği, işletme kültürü ve “inovasyon” yer almaktadır (World Economic Forum, 2017: 12).

Tablo IV: İpek Yolu Ekonomileri Küresel Rekabet Endeksi 2017-2018

Ülkeler	Puan	Sıra
Çin	5.00	27
Hindistan	4.59	40
Rusya	4.64	38
Pakistan	3.67	122
Afganistan	-	-
İran	4.27	69
Moğolistan	3.90	101
Kazakistan	4.35	57
Türkmenistan	-	-
Kırgızistan	3.90	102
Özbekistan	-	-
Tacikistan	4.14	79
Azerbaycan	4.69	35
Türkiye	4.42	53
Ermenistan	4.19	73
Gürcistan	4.28	67
Ukrayna	4.11	81

Kaynak: World Economic Forum, 2017: ix.

Ulusal rekabetçilik kavramı birçok kaynakta yer almaktadır. Bu nedenle kavrama ait birçok tanım yer almaktadır. Bu tanımlardan OECD'nin tanımına göre rekabet gücü; serbest piyasa koşulları altında, bir ülkenin reel milli gelirini arttırmasına paralel olarak yabancı rekabete dayanabilecek mal ve hizmet üretebilme yeteneğidir. Dünyada küresel rekabet düzeyi her geçen gün artmaktadır ve küresel rekabet gücü, bilginin üretilmesine doğru kaymaktadır. Ülkelerin tarihsel, kültürel farklılıkları, kurumlarındaki, ekonomik yapılarındaki farklılıkları küresel rekabet gücüne katkı sağlamaktadır. Ülkelerin hiçbirisi çevresel faktörlere bağlı olarak tüm sektörlerde rekabet üstünlüğüne sahip değildir. Ülkelerin küresel anlamda rekabetçiliğini büyük oranda, döviz kuru, faiz oranları gibi makroekonomik göstergeler gibi işgücü maliyetleri ve ölçek ekonomileri tarafından belirlendiği

hâkim görüş olmuştur (Ovalı, 2014: 18). İpek Yolu Ekonomilerinin zengin kültürel mirası ve Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki yatırımlarla birlikte Küresel Rekabet Endeksi'nde de üst sıralara çıkabileceklerdir.

1.1.3.5. İpek Yolu Ekonomileri ve İthalat-İhracat

Ülkelerin birbirleriyle ticaret yapmalarının birçok nedeni vardır fakat ülkelerin kendi üretimlerinin ihtiyaçlarına yetmemesi ve bir ülkenin bir malı üretirken diğerine göre kalite ve fiyat yönünden avantajlı olması, ülkeleri birbiriyle ticaret yapmalarına sevk etmektedir (Dinler, 2010: 535). 1970'ler ve 1980'lerden itibaren Çin ve Hindistan ihracata yönelik sanayileşme stratejisini devlet müdahaleciliği ile birleştiren ülkeler arasına katılmışlardır. Çok yüksek tasarruf ve yatırım oranları sayesinde önce Çin, daha sonraysa Hindistan, yüksek büyüme oranlarını yakalamışlardır. Bu sebeple dünya ekonomisin ağırlığı giderek Atlantik Okyanusu'nun iki kıyısından Doğu Asya'ya doğru kaymaya başladığı öngörülebilir (Pamuk, 2017: 264-265).

Tablo V: İpek Yolu Ekonomileri İthalat-İhracat Rakamları ve Dış Ticaret Dengeleri
(Bin \$)

Ülkeler	2017-İthalat	2017-İhracat	Dış Ticaret Dengesi-2017	Dış Ticaret Dengesi-2016
Çin	1,840,957,060	2,271,796,142	+430,839,082	+509,716,484
Hindistan	337,414,077	216,913,468	-120,500,609	-96,377,880
Rusya	228,212,750	359,151,975	+130,939,225	+103,229,396
Pakistan	57,440,013	21,877,787	-35,562,226	-26,464,476
Afganistan	5,168,856	836,200	-4,332,656	-5,937,685
İran	51,114,308	62,703,290	+11,588,982	+40,446,076
Moğolistan	4,042,966	6,047,996	+2,005,030	+1,576,722
Kazakistan	29,345,935	48,342,074	+18,996,139	+11,600,544
Türkmenistan	7,692,414	3,555,363	-4,137,051	+2,443,429
Kırgızistan	4,481,291	1,790,758	-2,690,533	-2,421,445
Özbekistan	8,519,369	11,411,967	+2,892,598	-2,123,694
Tacikistan	3,041,286	969,986	-2,071,300	-2,132,143
Azerbaycan	7,618,771	16,524,464	+8,905,693	+550,699
Türkiye	233,791,662	157,054,789	-76,736,873	-56,088,651
Ermenistan	4,076,683	2,041,341	-2,035,342	-1,410,668
Gürcistan	7,982,383	2,727,964	-5,254,419	-5,122,036
Ukrayna	49,439,156	43,428,391	-6,010,765	-
İpek Yolu Ekonomileri	2,880,338,980	3,227,173,955	+346,834,975	+471,484,672
Dünya	17,718,192,927	17,420,657,800	-297,535,127	-150,109,994

Kaynak: Trade Map-International Trade Statistics, 2017: 1.

İpek Yolu Ekonomileri içerisinde ithalat-ihracat rakamları açısından Çin açık ara başı çekmektedir ve ihracat rakamları ithalat rakamlarının üzerindedir. Bu durum da dış ödeme fazlasına sebep olmuştur. Rusya ve İran'ın da ihracat rakamları ithalat rakamlarından fazla gelerek bu konuda avantaj sağlamaktadırlar. Bunda Rusya ve İran'ın zengin petrol ve doğalgaz yataklarının olması ve bu enerji kaynaklarının ihracatçısı olması etkili olmaktadır. Türk Cumhuriyetleri içerisinde Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan'ın ihracat rakamları ithalat rakamlarından fazla gelerek dış ödeme fazlası vermektedirler. Aynı şekilde Türk Cumhuriyetleri'nin önemli

enerji kaynakları ihracatçısı olması ihracatının ithalatından fazla gelmesine neden olduğu görülmektedir (Dinler, 2010: 566-568; Tezer, 2016: 26-28).

Türkiye'nin ithalat rakamları ihracat rakamlarından fazladır ve bu nedenle dış ödeme açığı doğmaktadır. Ortadoğu ve Orta Asya'da bulunan devletlerin zengin enerji yataklarına sahip olmaları ithalat-ihracat dengesini sağlanmasında avantaj sağlamaktadır. Türkiye zengin enerji kaynaklarına sahip değildir fakat stratejik olarak enerjinin sağlanacağı hat üzerinde bulunması önem teşkil edeceği belirtilebilir (Dinler, 2010: 566; Tezer, 2016: 26-28).

1.1.3.6. İpek Yolu Ekonomileri ve Enerji

21. yüzyılın en önemli meselelerinden biri de enerji rezervlerine hâkim olabilmektedir. Çünkü ülkelerin büyüyen ekonomilerinin sürdürülebilir olmasına sağlayacak unsur enerji olmaktadır. İpek yolu Ekonomileri, bu enerji kaynaklarına sahip olma konusunda oldukça avantajlıdırlar. Petrol rezervleri bakımından dünya rezervlerinin %20'si, doğalgaz rezervleri bakımından ise %48,8 ile dünya rezervlerinin yaklaşık yarısına sahiptirler (Tezer, 2016: 26-27).

İpek Yolu Ekonomileri içerisinde Çin, Hindistan, Rusya, İran, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Azerbaycan enerji rezervleri bakımından zengin ülkelerdendir. Çin ve Hindistan'ın üretici rezervlere sahip olmasına rağmen kendi üretim faaliyetlerine yetmeyecek düzeyde enerji ihtiyacına sahip ülkelerdendir. Aynı zamanda tüketici ülke kategorisine girmektedirler. Türkiye, Ukrayna, Gürcistan, Ermenistan, Kırgızistan ve Tacikistan gibi ülkeler ise bulunduğu coğrafi konumu gereği bu enerji kaynaklarının aktarımı için kilit ülkelerdir ve ekonomik olarak da paylarını alacakları öngörülebilecektir (Tezer, 2016: 27).

İpek Yolu Ekonomileri içerisindeki enerji ihracatçısı ülkeler, bu enerjiyi Avrupa ve Afrika gibi enerji ihtiyacı yüksek olan ülkelere iki şekilde ulaşımını sağlamaktadırlar. Birincisi maliyeti yüksek olan deniz yolunda kapasitesi sınırlı olan tankerlerle diğer bir yol da kolay ve maliyeti düşük olan petrol ve doğalgaz boru hatlarıdır. Bu doğalgaz ve petrol boru hatlarının nereden geçeceği özellikle İpek

Yolu Ekonomileri içerisinde siyasi olarak çatışma ve rekabete neden olabilmektedir (Tezer, 2016: 27).

Türkiye'nin üretim gücü arttıkça enerji ihtiyacı da doğru orantılı olarak artmaktadır. Türkiye doğalgazın %50'sini Rusya'dan, %18'ini de İran'dan temin etmektedir. Enerji kaynakları olarak fakir olan Türkiye'yi, Avrupa devletleri bu enerji kaynaklarının geçişini sağlayan transit ülke olarak görmektedirler. Türkiye'den yoğun şekilde geçen boru hatları Türkiye'nin jeopolitik durumunu hassaslaştırmaktadır (Tarakçı, 2014: 165-166).

Harita II: Uluslararası Doğalgaz Boru Hattı Projeleri



Kaynak: Hürriyet, 2015: 1.

Doğu-Batı ekseninden Türkiye üzerinden geçmesi öngörülen Hazar Havzası ve Ortadoğu'yu kapsayan enerji boru hatlarını şu şekildedir: Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı (SCP), Mavi Akım Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı (BTE), Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı (BTC), Türkiye-Yunanistan Bağlantı Koridoru (ITG), Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP), Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) Bu projelerin bazıları işletilmekteyken bazıları halen proje halindedir. NABUCCO olarak adlandırılan ve Türkiye'nin en büyük doğalgaz-petrol boru gaz hattı olan proje, Rusya'nın siyasi hamleleri nedeniyle henüz hayata geçirilememiştir (Tezer, 2016: 29-30).

Enerji hatlarında son gelişme olarak enerjinin İpek Yolu olarak adlandırılan TANAP'ın, 12 Haziran 2018 tarihinde açılışı yapılmıştır. Açılışa Türkiye, Ukrayna, Sırbistan, KKTC, Azerbaycan cumhurbaşkanları katılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın açılış konuşmasında, çatışmanın değil iş birliğinin ete kemiğe büründüğü hal olarak TANAP projesi, Türkiye'nin ve Avrupa'nın en uzun doğalgaz boru hattı olduğunu vurgulamıştır (Bloomberg, 2018: 1). Bu proje, Modern İpek Yolu Projesi'nin enerji boyutu açısından önemli projelerinden birisidir.

1.1.3.7. İpek Yolu Ekonomileri ve Ekonomik Durumları

Küresel ekonomik sistem içerisinde yer alan İpek Yolu Ekonomilerinden Çin, Sovyetler Birliği ve Doğu Avrupa ülkeleri, komünist gelişim modellerini terk edip 1980'lerden itibaren kapitalist dönüşüm süreci içerisine girmişlerdir. Sovyet ve Çin dönüşümü, Modern İpek Yolu'nun gelişim açısından kaderini belirlemiştir. Kapitalist üretim yöntemlerini kullanarak rekabet anlamında en başarılı ülkeler; Çin ve Kazakistan olmuştur. Küresel ölçekte Çin üretici üssü olmada öncü duruma gelmiştir (Yıldıran, 2014: 222-245).

İpek Yolu Ekonomileri içerisinde iktisadi olarak olumsuzluklardan biri gelir dengesizliği ve ekonomik gelişmişlik farklarıdır. İpek Yolu Ekonomileri içerisinde Japonya ve Kore gibi dünyanın en gelişmiş ekonomileri bulunmakla birlikte Afganistan, Tacikistan ve Özbekistan gibi dünyanın en geri kalmış ekonomileri de bulunmaktadır. Çin ve Hindistan gibi ekonomilerde de gelir farklılıkları çok fazladır (Yıldıran, 2014: 245-246).

Komünist ekonomik düzenden sıyrılan İpek Yolu Ekonomileri, kapitalist düzende gelişme yolundadır fakat İskandinav ülkelerindeki gibi eşitlikçi bir kapitalist modelin oluşmadığı görülmektedir. Gelir dağılımının sorunlu olduğu, rekabet avantajının yavaş geliştiği bir portre çizmektedir. Rekabet gücü en yüksek ülke Çin olmuştur. İpek Yolu Ekonomilerinin ekonomik zenginliği ağırlıklı olarak doğal kaynaklara dayanmaktadır. Elde edilen refahın topluma dağıtılmasında Modern İpek Yolu Projesi'nin ruhunda da bulunan şehirleşme, sosyal güvenlik politikası ve yerel

pazarların gelişimine yönelik iktisat politikaları etkili olabilecektir (Yıldıran, 2014: 243-246).

Finansal açıdan ise Çin, 2008 küresel krizinden sonra ABD doları odaklı dünya parasal düzenini değiştirmek için önemli bir çaba içine girmiştir. Bu çabanın diğer bir bileşeni ulusal para birimi “Yuan”’a uluslararası kullandırma girişimidir. Yuan 2009 yılında uluslararası ödemelerde hemen hemen hiç kullanılmazken çabalar sonucu 2014 yılında Yuan %2 gibi ufak bir pay olsa da ABD doları, Avro, İngiliz Poundu, Japon yeni ardından en çok kullanılan beşinci para birimi olmuştur. IMF’nin Yuan’ı ABD doları, Avro, İngiliz poundu, Japon yeni ardından Özel Çekme Hakkı değerlemesinde kullanılan döviz sepetine dahil etmesi, Yuan’ın uluslararası bir para olduğunun tescili gibidir. Çin’in bu girişimleri uzmanlarca uluslararası yeni seçenekler oluşturarak ABD dolarına alternatif oluşturmaktır (Oktay, 2018b: 117-118).

Obama döneminde geliştirilen, “Trans Pasifik Ortaklığı” ve “Trans Atlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı” anlaşmalarını ABD’nin Çin’in ekonomik ve teknolojik gelişimini engelleyici araçlar olarak bakılabilecektir. Daha sonra Trump yönetiminin ek gümrük vergileri yoluyla Çin’in bu ekonomik yükselişini kesmeye çalıştığı görülmektedir (Oktay, 2018c: 54-55).

Uluslararası alanda süren bu ekonomik mücadele tıpkı Roma İmparatorluğu’nun ve diğer medeniyetlerin siyasetini belirlediği gibi günümüzde de güç mücadelesinde ekonomi, siyasi politikaları belirlemektedir. Küreselleşen ekonomik ilişkilerde bir tarafta küreselleşmeyi doğuran Atlantik cephe, diğer tarafta 21’nci yüzyılda en büyük küreselleşme projesi olan Modern İpek Yolu’nun ekonomik mücadelesi uluslararası siyaseti belirleyebilecektir (Gürdeniz, 2018: 74). Bu bağlamda küresel dünyada ana unsurlar ekonomi ve siyaset iç içe geçmiş durumdadır. Diğer bölümde Modern İpek Yolu Projesi’nde politik durum incelenmiştir.

1.2. Politik Açıdan Modern İpek Yolu

Modern İpek yolu Projesi, ekonomik sonuçlar doğurduğu gibi; ekonomiden bağımsız olarak düşünemeyeceğimiz politik sonuçları da olabilecektir. Politik ilişkilere göre düzenlenen ekonomik ilişkilerden kuşkusuz Modern İpek yolu Projesi de politik ilişkiler bağlamında etkilenebilecektir. Diğer bölümlerde bazı önemli politik kavramların Modern İpek Yolu Projesi'ne ne gibi etkileri olabileceği değerlendirilmiştir.

1.2.1. Politika ve Modern İpek Yolu

Politika, toplumun tümünü ilgilendiren olayları veya ilişkileri yurttaşlar veya yurttaşları temsil eden birimler tarafından son aşamada zora dayanarak düzenleyen eylemler bütünü olarak tanımlanabilir. İnsan, benzerleri ile oluşturduğu toplulukta kaynak ve değer oluşturmaktadır. İnsan ürettiği bu kıt kaynaklardan en büyük payı alabilmek için topluluk içindeki diğer insanlarla çatışmaya girmektedir. Küçük bir topluluktan, ulus devlete giden toplulukta en büyük payı alma çatışması vardır. Diğer devletlerarası ilişkiler incelendiğinde de bu çatışma hali gözlemlenmektedir. O halde politika belli bir zümrenin veya topluluğun en büyük payı almak için giriştiği savaş şeklinde tanımlanabilecektir (Çam, 2000: 24).

İnsanın ürettiği mal ve hizmetlerin bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya ticaret vasıtasıyla yolculuğu sırasında insanlar ve toplumlar, kültürel, ekonomik ve siyasi açısından etkileşime girmişlerdir (Bakırcı, 2014: 65). Siyaset bilimi, bir olguyu açıklarken kültürel ve ekonomik unsurları da dahil etmesi, İpek Yolu'nun siyasi yapısının çok boyutlu incelenmesi bakımından önemli olmaktadır (Çam, 2000: 66).

İnsanlar için riskli olan doğal yaşamdan kopup gruplar olarak yaşamaya başlamalarıyla birlikte siyasi ilişkilerin başladığı belirtilebilir (Çam, 2000: 50). İpek Yolu'nu da özgün kılan şey, sadece mal ve hizmetlerinin bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya taşınması değil kültürleri, fikirleri, siyasi güç dinamiklerini içerisinde bulundurmaktadır (Bakırcı, 2014: 65).

Arkeolojik kazılardan anlaşılabacağı üzere, M.Ö. 12. yüzyıldan kalma ipek kozası, bulunduğu ve bu dönemde ipliğinin kullanıldığı düşünülmektedir. İpeğin bulunması ve ticaretinin başlaması İpek Yolu'nun 3000 yıllık bir tarihe sahip olduğunu göstermektedir. Buradan İpek Yolu'nun tarihteki en eski kültür ve ticaret yolu olduğu tarihsel bir gerçeklik olarak ortaya çıkmıştır. Doğu ile Batı medeniyetleri arasında ekonomik ve kültürel yollar oluşmuştur. Zenginlikler karşılıklı olarak paylaşılmış ve insanlığın bugünkü gelişmişlik düzeyine ulaşmasında tüm medeniyetlerin katkısı olmuştur (Atasoy, 2016: 71). En küçük topluluk biriminden en karmaşık topluma geçişte İpek yolu üzerinde siyaset, her dönemde önemli bir unsur olmuştur (Ayan, 2016: 9).

Doğu ve Batı yön adlarıdır fakat Batı veya Doğu medeniyeti dediğimiz zaman çok farklı anlamlar içinde barındırmaktadır (Sezer, 2017: 62-63). Doğu-Batı ilişkileri ve çatışmaları tarih boyunca biçimi değişse de devam eden temel olay olmuştur. Doğu, tarihte Batı yayılmacılığına karşı çeşitli örgütlenmeler kurmuştur (Eğribel ve Özcan, 2017: 18-19). Modern İpek Yolu Projesi'ni de Atlantik cepheye karşı bir örgütlenme olarak düşünmek yanlış olmayacaktır. Tarihi süreçte çatışma ve ticari ilişkiler nasıl dengelendiyse günümüzde de çatışma ve ticari ilişkiler dengelenmeye çalışılacaktır (Ayan, 2016: 22-23).

Orta Çağ'da İpek Yolu üzerinde ticaret yapan tüccarlar, ticaretin yanı sıra hükümdarların verdiği mektupları, güvenilir olanlar başka ülkelere iletmekle görevlendirilmiştir. Bir nevi elçilik ve diplomat görevi üstlenmişlerdir. Böylece bu iş için kurulacak ekipten tasarruf edilmiştir. Aynı zamanda tüccarlar gittikleri ülkelerde özel bilgileri ustaca toplayıp hükümdara getirmişlerdir. Bu durum da onları ajan görevi üstlendiklerini göstermektedir. Tüccarlar, ticaret yanında yaptıkları bu görevlerle siyasi hayatta da vazgeçilmez unsur olduklarını göstermektedir (Kalan, 2016).

Türk Devletleri, İpek Yolu üzerinde ekonomik, kültürel, siyasi, askeri ve sosyal hayatta belirleyici amillerinden biri olmuştur. Bu ticaret yollarında belli bir ekonomik güce ulaşan Türk Devletleri, bu ekonomik gücünün sürdürülebilirliği açısından siyasi kontrolü de sağlamak adına Çin, İran ve Bizans gibi büyük

devletlerle savaştan kaçınmamışlardır. Türk Devletleri'nin, ekonomik olarak yaşadığı krizler, siyasi olarak çözümlere, iç karışıklıkları ve neticesinde yıkılmaya kadar giden siyasi sonuçları olmuştur (Ahmetbeyoğlu, 2016).

Günümüzde Modern İpek Yolu Projesi, Çin'in öncülüğünde tekrar gündeme gelmiştir. 21 trilyon dolarlık ekonomik büyüklüğü olan bu proje kuşkusuz muhatap ülkeler arası siyasi diyalog çok yoğun olabilecektir (Karagöl, 2017: 2). İpek Yolu, eskiye göre tanımlanması açısından çok geniş alanları kapsamaktadır. Modern İpek Yolu Projesi literatürü tarandığında büyük bölümünün askeri ve siyasi hedefleri arz ettiği görülmektedir (Ayan, 2016: 22-23). Modern İpek Yolu'nun sunumuna baktığımızda ise insani, barışçıl ve demokratik unsurların ön plana çıktığını görülmektedir. Bu unsurların vurgulanması rekabet ortamını yumuşatması açısından önemli olabilecektir (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015).

Dünyamızın enerji ihtiyacının giderek artması ve bu enerji hatlarının ağırlıklı olarak Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelere geçmesi bu bölgedeki enerji merkezli siyasi güç çatışmalarının olacağını göstermektedir fakat projenin devamlılığı açısından tarihi, sosyal, kültürel, turizm gibi yumuşatıcı unsurların kullanılması Modern İpek Yolu Projesi açısından hayati önem taşıyabilecektir (Tarakçı, 2014: 155).

1.2.2. Bazı Önemli Politik Kavramların Modern İpek Yolu Projesi'yle İlişkisi Bakımından İncelenmesi

Modern İpek Yolu Projesi, kara ve deniz güzergahlarının geçtiği çoğunluğu gelişmekte olan 65 ülkeyi kapsamaktadır (Karagöl, 2017: 2). Geniş bir coğrafyayı kapsayan Modern İpek Yolu, üç kıtanın yani; Afro-Avrasya'nın ortak ulaşım güzergahıdır (Kalaycı, 2014: 90). Aynı zamanda Modern İpek Yolu'nun geçtiği ülkelerde doğalgaz ve petrol gibi doğal kaynaklar da bulunmaktadır (Tarakçı, 2014: 167-169). Kapsadığı alan itibarıyla ve ekonomik kaynaklarıyla birlikte Modern İpek Yolu Projesi, küresel ölçekte bir projedir. Durum böyle olunca bölgesel ve küresel boyuttaki oyun kurucu aktörlerin siyasi anlamda bölgede strateji geliştirmeleri de

kaçınılmaz olacaktır. Bu bakımdan Modern İpek Yolu bölgesindeki oyun kurucu devletlerin uygulayacağı politikaları anlamamız bakımından bazı uluslararası kavramların incelenmesi faydalı olabilecektir.

1.2.2.1. Güç Kavramı

En basit haliyle bir grup içerisinde bir birey diğerlerinden fiziki olarak güçlüyse diğerlerini istediklerini yaptırma konusunda üstün olmaktadır. Devlet iktidarlarında bu güç üstünlüğü örgütlenmek suretiyle yönetenlerin yönetilenlere istediklerini yaptırma konusunda karmaşık sistem içerisinde cezalandırma ve ödüllendirme yoluyla yönetilenlere istediğini yaptırmaya çalışacaktır (Çam, 2000: 322-323).

Devletin kendi vatandaşları üzerinde iktidar yoluyla sağladığı güç, uluslararası boyutta da güçlü devletin güçsüz devlete istediğini yaptırabilme yeteneğiyle ölçülür fakat bu güç kullanma yeteneği son çare olarak ortaya çıkmalıdır. Sık sık güç kullanma zorunluluğu hisseden bir devlet sağlam temeller üzerine oturmayacaktır. Güç kullanımı askeri olabileceği gibi ekonomik yaptırımlarla da olabilmektedir (Çam, 2000: 323). Güç, bir aktörün diğer aktöre uluslararası sonucunun kendi menfaati lehine sonuçlanması sağlayabilme yeteneğidir (Akbaş ve Tuna, 2012: 7).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamında birçok devlet bulunmaktadır. Bu devletlerin güçleri farklılık göstermektedir. BM Şartı'nın amaçları ve ilkeleriyle aynı doğrultuda olsa da güçlü devletin nispeten daha az güçlü devletlere istediklerini yaptırmak istemesi doğal bir süreç olarak gözükmemektedir. Projenin sürdürülebilirliği bakımından devletlerarası güç dengelerinin iyi kurulup, "en büyük ortak payda" da birleştirilmesi önem taşımaktadır. (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015: 3).

1.2.2.2. Yumuşak Güç Sert Güç Akıllı Güç ve Keskin Güç Kavramları

Yumuşak güç; bir ülkenin sineması, müziği, bilim ve teknoloji altyapısı, sosyal sermayesi, tarihi birikimi, turizm çekicilikleri, diplomasi yeteneği, sportif başarıları, özgürlükleri gibi unsurların toplamıdır. Bu unsurların toplamıyla başka ülkeleri etkilemeye yönelik kamu diplomasisi faaliyetleri olarak görülebilir. İnandırıcılık ve ikna kabiliyeti yumuşak gücün temel unsurlarındandır (Akbaş ve Tuna, 2012: 8).

Bazı analistler yumuşak gücü basitçe, popüler kültür gücü olarak tanımlamaktadırlar. Tarihçi Niall Ferguson yumuşak gücü, kültür ve ticari mallar gibi bir soyut gücünün olduğunu belirtmektedir. Tabi ki Coca Cola ve Mc Donalds'ın Suudi Arabistan'da ABD'nin sevilmesine tek başına yeterli değildir. Kuzey Kore lideri Kim Jong'un pizza ve ABD'nin bilgisayar oyunlarını sevmesi onun nükleer programlarını etkilemeyecektir. Aynı şekilde Fransa'nın lezzetli peynirleri ve kaliteli şarapları tek başına etki oluşturmakta yeterli olmayacaktır (Nye, 2004: 11-12). Bu düşünceye göre sert ve yumuşak gücün dengeleyici şekilde artırılması gerekmektedir.

Her ülkenin sahip olduğu yumuşak güç potansiyelleri ve stratejileri farklıdır. Örneğin; Fransızcanın diplomasi dili olması, SSCB'nin ideolojilerini uyguladığı ekonomi politikaları ve komünist enstitülerle komünist ideolojiyi başarılı şekilde yayması örnek gösterilebilir. ABD, Neo-Liberal politika ve ideolojilerini IMF gibi uluslararası kuruluşlarla ihtiyaç sahibi ülkelere fon sağlamak suretiyle benimsetebilmektedir. 1989 Temmuz'unda Pekin'in Tiananmen Meydanı'nda Çinli öğrencilerin kanlı bir şekilde bastırılmasından sonra Çin yumuşak güç araştırmalarıyla daha çok ilgilenmeye başlamıştır (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a: 286).

ABD ve SSCB arasındaki soğuk savaş döneminde yani iki kutuplu dönemde hâkim olan güç, sert güç olmuştur. ABD ve SSCB arasında sert güç rekabeti yaşanmıştır. Bush döneminde sert güç uygulamalarıyla Afganistan ve Irak işgalleri;

orduya harcanan maliyetleri arttırmıştır ve devlet ekonomilerine olumsuz yansımaları olmuştur. ABD'ye yapılan 11 Eylül terör saldırılarından sonra uluslararası sistem tek kutuplu dönemden çok kutuplu döneme girmiştir. Küreselleşmeyle birlikte ekonomik ve politik ilişkilerin artması sonucu hukuk kurallarının ve dünya kamuoyunun artan etkisi sert güç unsuru olan klasik ordunun işlevini azaltmıştır (Akbaş ve Tuna, 2012: 7).

Sert güç kavramı, bir aktörün askeri ve ekonomik gücünü kullanarak diğer bir aktör üzerinde hakimiyet kurma kabiliyetine denilmektedir. Sert gücü uygulayan ülkenin kandırmalara (havuç) ve tehditlere (sopa) ihtiyacı vardır. Reel politik açıdan bakıldığında safi sert güç veya safi yumuşak gücün kullanılması mümkün değildir. Siyasi olayların niteliğine göre sert güç veya yumuşak gücün diğerine göre daha artan oranlı kullanılabilir. Buradan hareketle akıllı güç kavramı ortaya çıkmaktadır. Bir ülkenin sadece sert güce veya yumuşak güce ağırlık vermesi siyasal etkinliği açısından başarı getirmeyecektir (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a: 285).

Sert güç ile yumuşak güç arasında belirli bir oran olmak zorunda değildir. Nye'in örneklendirdiğine göre, Kanada, Hollanda ve İskandinav ülkeleri gibi ekonomik ve askeri güçleri sınırlı ülkelerin ürettiği değerler; iletişim, inovasyon ve uluslararası platformlarda iş tutabilme kabiliyetlerinin yüksek olması, sert gücünden bağımsız olarak yumuşak güçle etki alanlarını genişletebilmektedirler (Kalin, 2010: 54).

Tablo VI: Monocle Dergisi Yumuşak Güç Endeksi 2017/18

Ülkeler	5.İngiltere	10.İtalya	15.Norveç	20.Belçika	
1.Kanada	6.İsviçre	11.Danimarka	16.Hollanda	21.Avusturya	
2.Almanya	7.ABD	12.Portekiz	17.Güney Kore	22.Singapur	
3.Fransa	8.İsveç	13.Yeni Zelanda	18.Finlandiya	23.İrlanda	
4.Japonya	9.Avustralya	14.İspanya	19.Çin	24.Hindistan	25.Brezilya

Kaynak: Monocle, 2017: 1.

Monocle Dergisi, her yıl ülkelerin yumuşak güç indekslerini ölçümlemektedir ve 25 ülkeden oluşan indekste o yılıki ülkelerin yumuşak güç performanslarını ölçmektedir. Monocle Dergisi, ülkelerin yumuşak güç performanslarını belirlerken, yumuşak gücün; bir ülkenin kültürü, sanatı, sineması, mimarisi, müziği, eğitim sistemi, rekabet ortamı, özgürlükleri, demokrasisi, yaratıcı düşüncesi, insan kalitesi ve sosyal sermayesi, tarihi birikimi, kültürel zenginliği, bilim ve teknoloji altyapısı, inovasyon kapasitesi, diplomatik becerisi ve kendini anlatabilme yeteneğinin toplamı gibi unsurları göz önünde tutmuştur. Tablo VI, İpek Yolu ülkeleri açısından incelenirse, Çin ve Hindistan'ın listeye girebildiği görülmektedir. Geçen yılıki tabloya göre Hindistan yerini korurken Çin'in bir basamak yukarı çıktığı görülmektedir. ABD, geçen yıl liderken bu yıl 7'nciliğe kadar gerilemiştir. ABD siyasetinin, BM kararlarına uyumlu hareket etmemesi bunda etkili olduğu düşünülmektedir (Akbaş ve Tuna, 2012: 8; Monocle, 2016: 1).

Monocle Dergisi'nin bu ölçümlemesi ülkelerin dünyadaki yumuşak güç değerlerinin görülmesi açısından önemlidir. Yumuşak güç soyut bir kavram olduğu için ölçümlemesi zordur fakat bu gücü elinde tutan ülkeler imajlarını yükselterek politik ve ekonomik anlamda da etkinliğini güçlendirebilmektedirler. İpek Yolu

lkelerinin de bu gten faydalanmaları Modern İpek Yolu Projesi'nin imajına katkı sağlayabilecek ve dünya siyaseti ve ekonomisini yönlendirebilmesi bakımından önem arz edebilecektir (Akbaş ve Tuna, 2012: 5).

Modern İpek Yolu Projesi incelendiğinde "Tek Kuşak Tek Yol" ismiyle Çin'in öncülüğünde ortaya çıkan bu proje vurguladığı unsurlar açısından gücünü köklü tarihinden, kültüründen ve beşerî unsurlarından almaktadır. Vurguladığı zellikler bakımından cezbedici unsurları kullanarak diğerk ülkeleri etkileyecek yumuşak gücünü kullanmaktadır (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015).

Modern İpek Yolu Projesi'nin sürdürülebilir bir proje olabilmesi için devletlerin siyasi konjonktüre göre yumuşak güç ve sert güç kavramlarını dengeli bir şekilde geliştirmeleri gerekebilmektedir. Caydırıcı özelliğı olma açısından silahlanmayan bir devlet için yumuşak gücün hiçbir etkisi olmayacaktır. Küresel ölçekte bir silahsızlanma ancak tüm dünya devletlerinin ortak kararı dahilinde mümkün olabilecektir (Ayan, 2016: 22-23; Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a: 284).

Sovyetler Birliğı'nin dağılmasından sonra Orta Asya'da birçok devlet bağımsızlığını kazanmıştır. Bağımsızlıklarını kazanan ülkelerin komünist sistemden liberal sisteme geçerken ki aşaması sancılı geçmiştir. Çift kutuplu dünya sisteminde, bölgede Sovyetler Birliğı'nin doldurduğu boşluğı doldurmak isteyen yeni aktörlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Ayan, 2016; Yıldırım, 2014). Büyük oranda Türk Cumhuriyetleri'nin oluşturduğu bölge doğalgaz ve petrol rezervleri bakımından oldukça zengindir (Tarakçı, 2014). Çok kutuplu dünya sistemi içerisinde gerek bölgesel g ülkeleri, gerekse ABD, süper güç olarak bölgedeki boşluğı doldurma gayretindedirler. Bir taraftan ürettiğinden çok fazlasını tüketen AB, bölge devletlerinden enerji koridorlarının hakimiyetini kendi lehine sonuçlandırma gayretinde olabileceklerdir (Ayan, 2016; İşan, 2004).

Modern İpek Yolu Projesi'nin geçtiğı devletler, böylesi politik rekabetin yaşandığı stratejik bir bölgede var olmaktadırlar. Devletlerin bu g üstünlüğü savaşında yerine göre yumuşak güç, yerine göreyse sert güç unsurlarını devreye

sokarak aslında bir akıllı güç refleksi sergilemektedirler. Bu güç unsurları bileşimini optimum seviyede kullanan aktör, politik açıdan başarı sağlayabilecektir (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a). Bazı uzmanlarca belirtilen görüşlere göre, Çin ile ABD'nin; Suriye, Tayvan, Güney Çin Denizi gibi meselelerde görüş ayrılıklarına düşmeleri, Asya-Pasifik ülkelerinin güvenliklerini sağlamaları bakımından ABD yerine Çin'i seçme olasılığının düşük olması projenin gerçekleşmesini zorlaştırabilecektir (Ayan, 2016: 15-16).

İpek Yolu ülkelerinin bulunduğu bölgelerde ikili çatışmalar, terör sorunu, “Uygur Sorunu”⁹ gibi meseleler projenin çözülmesi gereken meseleleridir. Çin'in enerji açığını kapamak için Orta Asya ve Ortadoğu petrollerine ulaşabilme gerekliliği; Modern İpek Yolu Projesini Çin için jeopolitik açıdan kritik bir proje haline getirmektedir (Ayan, 2016: 16). Modern İpek Yolu Projesi'nin sunumu itibarıyla bu bölgesel sorunlara yer verilmeyip projenin barışçıl özelliği vurgulanmaktadır (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015; Kanat, 2015b: 1). Küresel bir proje olan Modern İpek Yolu Projesi'nin sürdürülebilirliği, kuşkusuz ilk önce proje kapsamındaki devletlerin bölgesel sorunların giderebilmeleriyle mümkün olabilecektir. Tarihsel derinliği olan bu projenin reel politikte akıllı gücünü nasıl kullanacağı projenin geleceği için hayati önem taşıyabilecektir.

Son dönemde, Çin'in yumuşak güç unsurlarını kullanarak yabancı ülkelere ekonomik yaptırım yapma tehdidiyle, Çin Komünist Parti aleyhine eleştiri yapılmasını engellediğini ve Konfüçyüs Merkezleri vasıtasıyla akademik özgürlüklerin kısıtlandığı, dolayısıyla bu girişimlerin Batılı demokratik ülkelerin uluslararası sistemin güvenliğini tehdit ettiği öne sürülmüştür. Washington merkezli kuruluş olan Ulusal Demokrasi Vakfı (NED-National Endowment for Democracy) araştırmacıları tarafından hazırlanan raporda bu durum Keskin güç; Yükselen

⁹**Uygur Sorunu:** Meselenin tarihi temellerinin dayandığı Doğu Türkistan Cumhuriyetleri ve sonrasında bölgenin Çin tarafından kontrol altına alınması ile kurulan ve Xinjiang Uygur Otonom Bölgesi olarak adlandırılan coğrafyada bugün yaşanan çatışma farklı iç ve dış dinamikleri bulunan bir krize dönüşüyor. Bu kriz, geline nokta sadece Çin'deki azınlık bir halkın baskı altında tutularak, insan haklarının ihlali boyutunu aşarak Çin'in genel iç politikası, kimlik siyaseti ve ulusal güvenlik algılamasındaki kilit bir unsur haline geliyor.

Otoriter Etki başlığıyla keskin gücü kavramsallaştırmaya çalışılmıştır (Salıhoğlu, 2018: 42).

Keskin güç kavramsallaştırmasına, ABD/Kuzey Avrupa ağırlıklı akademisyenler ağırlıkta olmak üzere yumuşak gücü kavramını ilk ortaya atan Nye da 2018’de yazdığı makalesiyle keskin güç literatürüne katkıda bulunmuştur. Genel olarak Batılı kaynaklar Çin ve Rusya’nın yumuşak güç unsurlarını düşünceleri manipüle etme suretiyle kullandıkları dolayısıyla bu yöntemle yumuşak gücün, sert güçten bir farkı kalmayarak keskin güç olarak tanımlamışlardır (Salıhoğlu, 2018).

Çin, son olarak 500 Konfüçyüs Enstitüsü, 1000 Konfüçyüs Sınıfı ile dünya çapında Çin dili ve kültürünü tanıtmada önemli yumuşak güç elde etmektedir. Çin sadece ekonomik düzlemde değil politik düzlemde de BM Güvenlik Konseyi beş daimî üyesinden biri olması, BRICS, Şangay İş birliği Örgütü, ASEAN ve Çin Anlaşması ve son olarak da Modern İpek Yolu girişimi bunun yanında Asya Altyapı Bankası gibi kurum ve kuruluşlarla küresel siyasete yöne veren bir ülke konumuna yükselmiştir. Batı, yaptığı yumuşak güç unsurlarını kendi lehine devşirmesini lobcilik faaliyetleri olarak tanımlamaktayken Batı dışında bir aktör, aynı girişimleri gerçekleştirdiği takdirde bunu keskin güç gibi olumsuz kavramsallaştırmalarla bir bakıma çifte standart uygulamaktadır. Bu itham geçmişteki soğuk savaş diline benzediği görülecektir (Salıhoğlu, 2018).

1.2.2.3. Kamu Diplomasisi Kavramı

Stratejik bir iletişim aracı olarak kamu diplomasisi; “kamuoyunun anlaşılması, bilgilendirilmesi ve etkilenmesi” faaliyetlerinin bütünü olarak tanımlanabilir. Kamu diplomasisi faaliyetleri, “devletten-halka” ve “halktan-halka” olmak üzere iki şekilde yapılmaktadır. Devletten halka yapılan kamu diplomasisi; devletin yaptığı politikaları, faaliyetleri, açıklamaları resmi kanallarla halka anlatabilmesi şeklinde olmaktadır. Halktan halka kamu diplomasisi faaliyetlerinde ise; STK’lar (Sivil Toplum Kuruluşu), üniversiteler, vakıflar, dernekler, kanaat önderleri gibi devlet dışı yapıların kullanılması suretiyle bilgiler, kamuoyuyla paylaşılmaktadır (Kalın, 2010: 56).

Kamu diplomasisi, çift taraflı iletişim ve etkileşim öngörmektedir. Öncelikli olarak muhatap kitlenin dinlenmesi ve isteklerinin belirlenmesi sağlanmaktadır. Ardından muhatap kitleyi ikna yoluna gitmek suretiyle bilgi sağlanması şeklinde çok taraflı ve dinamik şekilde yapılmaktadır (Kalın, 2010: 56-57). Bir hükümetin açıkça kamuoyu oluşturma ve hedefleri doğrultusunda yapılandırılmış doğru bilgileri kamuoyuyla paylaşma şeklinde olmaktadır. Bu bilgi paylaşımında yabancı halkın kültürü, psikolojisi, dili iyi bilinmelidir. Doğru bilgiyi paylaşma noktasında kamu diplomasisi propagandadan ayrı tutulmalıdır. Çünkü propaganda da bilginin kaynağı belli değildir. CIA ve Mossad gibi gizli servisler, dedikodu üretmek suretiyle propagandayı kullanabilmektedirler (Akçadağ, t. y.: 1-2).

Ulusal ve uluslararası politik süreçlere bakıldığında bu sürecin kamuoyuna aktarılması noktasında medya internet, televizyon, radyo ve gazete gibi araçların kullanıldığı görülmektedir (Özkan, t. y.: 1). Kamuoyunun desteğini almadan dış politika, enerji, çevre, turizm gibi alanlarda politika geliştirmek mümkün olmayacaktır. Başarılı bir kamu diplomasisi uygulamanın şartı akılcı, rasyonel bir politika üretmek ve ikna edilebilir olmasıdır. Evrensel hukuk kurallarına aykırı, zorbalıkla ve kamuoyunu dikkate alınmayan uygulamaların özellikle günümüzde başarıya ulaşması mümkün gözükmemektedir. Çin'in, Türkistan'daki politikaları, İsrail'in Filistin topraklarını ablukaya alması; Bush dönemindeki Afganistan ve Irak işgalleri ve son olarak da Trump yönetimindeki ABD'nin Kudüs'ün İsrail'in başkenti kararının BM'den veto yemesi gibi kamu diplomasisi kullanılmadan yapılan girişimleri sonucu bu ülkelerin kamu diplomasisinde başarısız sonuçlar alabileceklerini göstermektedir (Kalın, 2010; Milliyet, 2017: 1).

ABD'nin son dönemde uluslararası hukuku hiçe sayan keyfi hamleleri Modern İpek Yolu Projesi'nin kamu diplomasisi bağlamında elini güçlendirebilecektir. Kamu diplomasisi olmadan, sert güçle kamuoyunu arkasına almayan hiçbir girişim mutlak surette siyasal olarak başarıya ulaşamayacaktır. Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkeler kamu diplomasisini başarılı bir şekilde kullandığı takdirde dünya üzerindeki tüm ülkelerin katılmak için yoğun istek gördüğü bir proje haline dönüşebilecektir (Kalın, 2010; Milliyet, 2017: 1).

ABD, 2. Dünya Savaşı sonrası tüm soğuk savaş döneminde ve SSCB'nin yıkılışından sonra son 25 yılda demokratik ve bireysel özgürlüklere dayalı bir Hür Dünya mitolojisi satmıştır. Hatta Afganistan ve Irak işgallerini dahi bir demokrasi ihracı olarak pazarlamışlardır. Batı kapitalizminin en önemli silahı her zaman propaganda olmuştur. ABD'de insan hakları ve demokrasi adına kurulan vakıf ve kuruluşların bütçeleri milyar dolarlara ulaşmaktadır. Batılı yatırımcıların sahiplendiği gazete, dergi, TV, kitap, akademik araştırmalar, insan hakları ve demokrasi kavramlarının sadece Batı'da olduğunu vurgulayarak Batı dışındaki ülkeleri ötekileştirmektedirler. Yani geçmişte İpek Yolu üzerinde ticaretle kurulan köprüde nasıl birleştirici yönleri olsa da savaşlara da neden olmuştu. Günümüzde de Modern İpek Yolu Projesi'nde de aynı birleştirici ve çatışma durumları başka küreselleşme araçlarıyla devam edebilecektir (Vodinalı, 2018b: 146).

Milyar dolarlık harcamalar yaparak kamu diplomasisini güçlü tutan Batı dünyasının endüstri devriminden bu yana işgal, sömürge, toplu kıyım, terör, iç savaş ve darbeler listeleriyle geçmişi pek de düzgün gözükmemektedir fakat başarılı bir tekelci bir propagandayla bu olayları tersiymiş gibi göstermekte başarılı olmuşlardır fakat 2018 başlarında yapılan Edelman Güvenilirlik Barometresi ölçümlerinde; hükümet, iş dünyası, sivil toplum kuruluşları ve medya dördlüsü üzerinden yapılan anketlerde, ABD halkının eskisi gibi bu kurumlara güvenmediğini göz önünü koymuştur (Vodinalı, 2018b: 146).

1.2.2.4. Demokrasi Küreselleşme ve Yeni Dünya Düzeni Kavramları

Demokrasi, iktidarı halka dayandıran ve iktidarın halkçı kökenli olduğunu savunan bir teoridir. ABD eski başkanlarından Abraham Lincoln, demokrasiyi; demokrasi halkın, halk için halk tarafından yönetimidir şeklindeki tanımı önemli tanımlardan birisidir. Günümüzde ülkelerin büyük çoğunluğu demokratik sisteme göre yönetildiklerini söylerler çünkü halka dayandırılan sistem meşru sayılmaktadır (Çam, 2000: 387).

Günümüzde demokratik yönetim sistemi en ideal istenilen ve meşru yönetim şeklidir fakat halkın isteği olmadan bu tarz yönetim şekline geçmek mümkün olmayacaktır (Nacar, 2015: 90-91). Aslında demokrasi sadece devletle alakalı olan bir yönetim şekli değildir. Diğer kurum ve gruplarda da uygulanan eşitlikçi, herkesin bir oy fakat fazlası olmadığı bir anlayıştır denilebilir. Demokraside, ya hep ya hiç yoktur, ortak müştereklerde buluşulur ve azınlıkların da hakları korunabilir (Beetham ve Boyle, 2017: 373-374).

Modern İpek Yolu içerisindeki ülkeler ele alındığında, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra ortaya çıkan birçok irili ufaklı devletten oluştuğu görülmektedir. Dünya, İkinci Dünya Savaş'ından sonra çift kutuplu yapıya geçmiş, ardından Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte uzmanlarca çok kutuplu dünya düzeni modelinde olduğu belirtilmektedir. Batı dünyasının geliştirdiği kavram olan demokrasi modelini artık Modern İpek Yolu Projesi'ndeki tüm ülkeler kullanma gayretindedir ve bu projenin yol haritasında tamamen Birleşmiş Milletler kararlarına saygılı yol haritasına sahip olduğunu görülmektedir. Çünkü projenin dünya çapında meşruiyet kazanması ve başarılı olabilmesi demokrasi gibi ortak küresel değerlere bağlılığına bağlıdır (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu; 2015; Nacar, 2015: 37-39).

Küreselleşme kavramı, günümüzün en popüler konularından biridir. Çok uzak mesafelerde oluşan bir durumun bizleri etkiliyor olması küreselleşmenin ne boyutlarda olduğunu göstermektedir. Kültürden, suça, çevreden finansa tüm unsurlarla hayatımızı etkilemektedir. Küreselleşme bu anlamda yüzyıllardır süregelmektedir fakat günümüz boyutlarıyla boy ölçüşemeyecek durumdadır (Held, McGrew, Goldblatt ve Perraton, 2017: 71). Küreselleşme kavramını ilk kez kullanan McLuhan'dır ve "küresel köy"¹⁰ kavramı McLuhan'a aittir. Negri ise küreselleşmeyi, yeni tarz imparatorluk düşüncesinin gelişimi olarak tanımlamaktadır. Buradaki imparatorluk kavramını, emperyalizmden ayrı tutmak gerekmektedir. Yeni

¹⁰**Küresel Köy:** Kanadalı yazar Marshall McLuhan, 1962 yılında yayınlanan Gutenberg Galaksisi adlı medya teorisi kitabında özellikle elektronik iletişimin yaygınlaşmasıyla birlikte, dünyanın 'Küresel Köy' yani küçük bir köy haline geleceği öngörüsünde bulunmuştu. İletişim olanaklarının bu denli geliştiği günümüz koşullarında McLuhan'ın bu öngörüsü gerçekleşmiş durumda. Dünya artık küçük bir köy ve bu köyde olanlar kabul edin ya da etmeyin hepimizi ilgilendiriyor.

imparatorluk düzeninde bir güç merkeziyle toplumları sınırlamaz, ortak paydada toplumları birleştirmektedir. Dünyanın ortak iletişim dilinin İngilizce olması veya yönetim şekillerinin demokrasi temelli olması gibidir (Çatal, 2015:1; Nacar, 2015: 4-7).

Küreselleşme oldukça geniş bir olgudur. Üretim, mal ve hizmet ticaretinin artan oranda uluslararasılaşması, serbest ticaretin dünya ölçeğinde yayılması gibi ekonomik nitelikte olabilmektedir. Diğer taraftan önceki paragrafta bahsedildiği gibi ulus devletleri zayıflatarak yeni küresel politikaları yönetmek üzere yeni uluslararası politik kurum yaratma çabaları gibi politik nitelikte de karşımıza çıkmaktadır. Kültürel ve sosyal alanlarda ise internetin yaygınlaşması, toplumlar arası artan ilişkilerin, gerçek zamanlı televizyonculuğun, telefonik iletişimin, bilginin ulaşılabilirliğinin kolaylaşması ve yaygınlaşmasıyla kültürel homojenleşme görülmektedir (Sykes, 2011: 555-556). Modern İpek Yolu Projesi, bu bağlamda ekonomik, politik ve sosyo-kültürel küreselleşme ortamına adapte olmuş bir rol oynayabilecektir.

Yeni Dünya Düzeni ise, 1989 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılması, 1991'de Sovyetler Birliği'nin çökmesiyle ABD'nin telaffuz ettiği küreselleşmenin yeni evresi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tanımlama, ABD'den gelmiş olsa bile çoktan ABD'yi aşmıştır. Nükleer gücün artık ekonomik durumu gelişmiş olmayan ülkelerde de bulunması, karşılıklı ekonomik bağımlılık, küresel terör, enerji kaynaklarının düzensiz dağılımı gibi küresel sorunlar tek başına hegemonik bir güç oluşmasını engellemektedir. Yeni Dünya Düzeni bir düzensizliktir ve müzakerelerle sorunlar aşılmaktadır (Nacar, 2015: 8-11).

Tarihsel olarak İpek Yolu'ndan Modern İpek Yolu'na evrilen süreçte; Modern İpek Yolu, Yeni Dünya Düzeninde, Batılı rakiplerine karşı kendine yer açmayı başarabilmiştir. Çin'in öncülüğündeki Bir Kuşak Bir Yol ile ülkeler arasında politika uygulamaları, ticari imtiyazlar, yatırım kolaylıkları, finansal iş birliği, kültürel ilişki gibi temel ilişkiler öngörülmektedir. Modern İpek Yolu Projesi, ABD'nin Trans Atlantik Ekonomik Ortaklığına bir cevap niteliğinde olması da mümkündür. Önemli küresel güçlerden olan ABD, Modern İpek Yolu'ndaki ülkeleri

NATO'yu kullanarak demokrasi adına müdahale girişimlerinde bulunmaktadır. Rusya ve Çin, bu müdahaleciliği Şangay İş Birliği Örgütü yapısıyla kesmeye çalışmaktadır. Kısacası içinde bulunduğumuz Yeni Dünya Düzeninde, Modern İpek Yolu'ndaki ülkeler, Batı'ya Batı argümanlarıyla cevap vermektedirler ve bugün Batı ve Doğu varlığını sürdürmek için birbirlerine son derece bağımlıdırlar (Ayan, 2016: 22-23).

Son dönemde de, ABD ile Çin arasındaki küresel liderlik mücadelesinin bir örneği olarak Trump'ın politik kararları Çin ithalatına kısıtlama getirecek vergi artımı ile yapılmıştır. Dakikada 1 milyon doları bulan ABD ile Çin arasındaki ticaret birbirlerine ne kadar bağımlı olduklarını göstermektedir. Bu ticari engellemenin asıl amacı iki ülke arasındaki ticari dengesizlik değil Çin'e yönelik teknoloji transferini engellemektir fakat bu engelleme, ABD'nin makro ve mikro ekonomik dengesini bozabilecektir (Gürdeniz, 2018: 76).

ABD'nin, dünya ekonomisindeki payının düşmesi ABD'yi, Çin'in ekonomik yükselişini engelleyici politik enstrümanları kullanmaya sevk etmektedir. Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte, Çin'in ekonomik politik gücünü arttıracaklarını ön gören ABD, Çin ve ona karşı olan ülkelere gümrük vergisi ve yaptırımlar, ayrılıkçılığı kışkırtmak ve askeri gücünü kullanmak gibi enstrümanlara yönelmektedir. Bu politik yöntemler, sürdürülebilir olamamakla birlikte kazananı olmayacak bir soğuk savaş metodudur. Küresel anlamda kazan kazan ilkesinin olmadığı ve tüm dünya ülkelerinin aleyhine gelişen bir yöntem görünümündedir. Kuşkusuz küresel bir proje olan Modern İpek yolu Projesi bu gelişmelerden olumsuz yönde etkilenebilecektir (Güller, 2018).

İpek Yolu coğrafyası, avantajlı jeopolitik konuma sahiptir. Dünya kültürlerinin kesişme noktasındadır. Bununla birlikte dünya coğrafyasındaki güç odaklarının tam merkezinde bulunarak dünyanın en istikrarsız ve sıcak bölgeleri içerisinde yer almaktadır. Bölgede Afganistan ve Irak savaşları yaşanmış ve halen Suriye'deki savaş yer yer devam etmektedir. Doğu Türkistan'daki Çin zulmü de devam etmektedir. Süper güçler olarak anılan ABD, AB, Rusya ve Çin'in karşılaşma

bölgesi olan İpek Yolu coğrafyası dünya savaşında veya barışında kilit rol oynama özelliğine sahiptir (Özey, 2016: 246-247).

Politikayı, konunun başında en temel manada kıt olan kaynakların bir topluluk tarafından yönetilmesi için verilen mücadeleden oluştuğunu belirtilmişti. Dolayısıyla söz konusu bu mücadele diğer topluluklarla zorunlu bir çatışma alanı oluşturabilecektir. Bu çatışma alanı günün şartlarına göre kurumsallaşarak farklı paradigmalara dönüşme sürecindedir. Son olarak ABD'nin BM İnsan Hakları Konseyi'nden çekilme kararı, AB Dış İlişkiler Servisi'nin yaptığı açıklamaya göre; ABD'nin dünya sahnesinde demokrasinin destekçisi olma rolünü baltalayabilecektir (NTV, 2018b: 1).

Yeni dönemin en önemli teorisyenlerinden Francis Fukuyama'ya göre, liberal kapitalist düzeninin insanlığın ulaşabileceği en yüksek değerler olduğunu “Tarihin Sonu mu?” tezinde ortaya koymuştur. Yeni düzenin temelinde batılı değerler, serbest ekonomi, liberal demokrasi ideolojisi yatmaktadır (İşcan, 2004: 73). Tam da bu noktada Modern İpek Yolu Projesi kendisini bu değerlerle uyumlaştırdığını belirtilebilmektedir.

Aynı zamanda “Medeniyetler Çatışması,”¹¹ “Yeni Avrasyacılık”¹² ve geçmişteki “Yıldız Savaşları Projesi”¹³ gibi jeopolitik çatışmalarda Modern İpek Yolu Projesi kendini konumlandırabilecektir (İşcan, 2004: 69-75; Tuic Akademi,

¹¹**Medeniyetler Çatışması:** Ünlü Amerikalı siyaset bilimci ve karşılaştırmalı politika uzmanı Samuel Huntington (1927-2008) da bu akımın 20. yüzyılda ön plana çıkmış önemli temsilcisidir. Huntington göre “Medeniyetler Çatışması” Soğuk Savaş sonrasına tekabül eden 1990’lı yıllardan itibaren uluslararası ittifak ya da ihtilaflarda belirleyici olan unsurun politik ya da ekonomik ideolojiler değil, medeniyetler olmaya başladığını ve 21. yüzyılda da bu trendin devam edeceğini ifade eden bir tezi ortaya atmıştır.

¹²**Yeni Avrasyacılık:** Soğuk Savaş sonrası dönemde uluslararası sisteme hâkim olan ekonomik sistemden şiddetle rahatsızdılar. Sovyet sonrası dönemde oluşan jeo-politik ve jeo-ekonomik boşluğun Trans-Atlantik merkezli kapitalizm tarafından doldurulmaya çalışılması; teknolojik ve ekonomik araçlarla ABD'nin siyasal ve kültürel hegemonyasının sürdürülmesi, uluslararası sistemin geneli ve Rusya'nın arka bahçesi olarak gördüğü Avrasya coğrafyası için büyük bir tehdit olarak görülmektedir. Ekonomik sistemle ilgili düşüncelerini, “sol” veya “sağ” oluşum üzerine yapılandırmayan Hareket, üçüncü bir yol ekseninde, Avrasya'nın kültürel, ekonomik ve siyasal alanda stratejik entegrasyon sağlanması gerektiğini iddia etmektedir.

¹³**Yıldız Savaşları Projesi:** 1980’li yıllarda, Amerika Birleşik Devletleri’nde o zamanki başkan Ronald Reagan tarafından tasarlanan bir askeri tasarıdır. Bu proje, Amerika’nın Soğuk Savaş dönemindeki rakibi SSCB’nin kıtalar arası balistik füzelerini uzaydan kontrol edilen lazer ışınları ile henüz Amerikan topraklarına ulaşmadan yok etmesi üzerine kuruludur.

2014:1; türkçebilgi, ?: 1; Uysal, 2016: 1). Soğuk Savaş sonrası ortam iki coğrafi vurguyu siyasi içerikli kılmaktadır. Bunlar, “Atlantik”¹⁴ ve “Avrasya”¹⁵ vurgularıdır. Soğuk Savaş döneminin sona ermesiyle yeni jeopolitik ortamın inşası zorunlu kılınmış, yeni imparatorluk projeleri, yeni yaşam alanı yaratma çabalarının içine girilmiştir. Atlantik ittifakı zemininde yaşanan kayma Atlantik çatlağı olarak tanımlanmakta ve Avrasya kavramının seyrini yakından ilgilendirmektedir. Coğrafi açıdan Avrupa ve Asya’yı kapsayan Avrasya, politik olarak da Asya odaklıdır. ABD’nin Avrasya projesinde benimsediği yöntem ve hedefler ortak bir kadere kenetlenmesine neden olabilecek ve politik olarak Avrupa’nın bir kısmını kapsayabilecektir (Güler, 2018: 1; Hacısalıhoğlu, 2017: 609). Bu bağlamda Modern İpek Yolu Projesi’ni, bu jeopolitik çatışmanın merkezinde olduğu öngörülebilir. Bütün bu ekonomik, politik olarak ele alınan Modern İpek Yolu Projesi olgusu, ikinci bölümde; turizmle ilişkisi bakımından incelenmiştir.

¹⁴**Atlantik:** Günümüzde yükselen ve dünyaya yeniden biçim veren yaklaşım, dünyada “Doğu-Batı” zıtlığının bitmediğini, devam ettiğini söylüyor. Ama iki farklı yorumu var. Birincisi, Doğu ile Batı’nın coğrafyalarını daha başka türlü tanımlıyor. Yeni yaklaşım, günümüzde Doğu’ya Avrasya diyor. Batı’ya ise eskiden olduğu gibi Avrupa değil de Atlantik adını veriyor. Önceki yüzyılda “Batı”, Avrupa kıtasıydı. Özellikle de bunun batısı olan Batı Avrupa; İngiltere, Fransa, Almanya gibi ülkeler idi. Yeni yaklaşım “Batı”yı böyle tanımlamıyor. Bugünün Batı’sı, Kuzey Amerika kıtası, yani temelde ABD ve onunla birlikte Atlantik okyanusunun bize doğru olan kıyısındaki Avrupa ülkeleri. Ama hepsi de değil, yalnızca ABD ile işbirliği yapanlar.

¹⁵**Avrasya:** İkincisi, “Doğu” ile “Batı”yı, eskiden olduğu gibi birbirinden ayrı ve birbirine yabancı-karşıt iki kültür diye tanımlamıyor. Bu eski yöntemi şimdi yalnızca Batı dünyası kullanıyor. Eskisi gibi “değerler”, “insan hakları”, “demokrasi” diye geveleyip duruyor. Oysa yeni yaklaşım öyle bir ayırım yapmış durumda ki, dünyanın tüm kültürlerini dayanışma içinde bu yana, tek kültürlü birkaç merkezi karşı kıyıya bırakmış bulunuyor. Günümüzün Doğu’su, Avrasya... Asya ve aslında Asya’nın yarımadasından ibaret olan Avrupa. Farklı ulusların, İslamiyet ile Ortodoksluk başta onlarca dinin, binlerce inancın renkli toprağı. Günümüzün Batı’sı Atlantik... Eski görkemli dünyanın karşısında duran yağmacı bencillik simgesi.

İKİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NDA TURİZMİN EKONOMİK VE POLİTİK YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. Ekonomik Açıdan Turizm ve Modern İpek Yolu

Ekonomik boyutları olan turizm olgusunun, ekonomik anlamda devasa büyüklükte olan Modern İpek Yolu Projesi'yle etkileşiminden oluşabilecek karşılıklı faydalanmanın hem turizm hem de bu proje bağlamında olumlu sonuçları olabilecektir. Ekonomiyle yakından ilişkisi olan turizmin, bu projenin niteliği sebebiyle özellikle kültürel ve ulaştırma yönleri üzerinde durulmuştur.

2.1.1. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Ekonomi

İpek Yolu, Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden geçerek Avrupa'da son bulan bir ticaret yolunu temsil etmektedir. Adını ipekten alan bu ticari yollar, sadece malların değil; kültürlerin, insanların fikirlerin taşındığı bir yolu temsil etmektedir. Bu yollar üzerinde faaliyeti gereği turizm olgusuna her boyutuyla da rastlanmaktadır (Karagöl, 2017: 1). İpek Yolu kelimesi hemen hemen yüzyıllık bir geçmişe sahip bir kelimedir. Ünlü Alman coğrafyacı ve jeolog baron Ferdinand von Richthofen, Çin'i anlatan ve Çin'in batısını araştıran ilk bilim adamı olarak eserinde İpek Yolu ismini kullanmış ve bu ticari yollar ağı bu isimle anılmaya başlamıştır (Uhlig, 2000: 11).

Tarihin en eski kara yolu olan ve ticaret yapıldığı, kültürel etkileşimin olduğu İpek Yolu, M.Ö. 2. yüzyıldan 1500'lü yıllara kadar önemini korumuştur (Deniz, 2016: 199). İpek Yolu'nun önemini kaybettiği dönemlerde Orta Asya oldukça fakirleşmiş ve unutulmaya yüz tutmuştur. 1917 Bolşevik Devrimi'nden sonra Rusya ve 1949 Çin'deki Ekim Devrimi sonrası uygulanan kapalı ekonomiler, Orta Asya ile ticareti dünyayla durdurmuş oldu. Dolayısıyla insanların kültürel etkileşimini sağlayan turizmin de yapılmasını engelleyici etkisi olmuştur (Atasoy, 2012: 3).

2000'li yıllardan sonra artan sanayileşme ve teknolojisi sayesinde Çin, ciddi bir ekonomik büyümeyle her ülkenin ticari ortaklık yapmak isteyeceği bir ülke konumuna gelmiştir. Çin bu avantajını kullanarak etki alanını genişletmek adına dünyanın en büyük ulaşım projesi olarak görülen Modern İpek Yolu Projesi'ni hayata geçirebilmek için önemli çalışmalar yapmaktadır. Bu proje ile birlikte Orta Asya ülkelerinin altyapı imkanlarının geliştirilmesi, yerli ve yabancı yatırımlarının artırılması öncelikli hedeflerdir. Proje kapsamında yüksek hızlı demiryolu, kara yolu, limanlar, havayolları, doğalgaz hatları ve diğer projeler gerçekleştirilmek istenmektedir (Karagöl, 2017: 1).

Deniz İpek Yolu, Modern İpek Yolu Projesi'nin ikinci hattıdır. Bu hat ile Basra Körfezi ve Hint Okyanusu arasında yapılan deniz ticaretinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Çin'in ticaretinin büyük oranda denizden yapıldığı düşünüldüğünde projenin önemi öne çıkmaktadır (Karagöl, 2017: 1-2). Ticari olarak İpek Yolu'nun tekrar gündeme gelmesi Sovyetler Birliği'nin yıkılma dönemine denk gelmektedir. Asya ve Kafkasya ülkelerinin geniş pazarlara yayılması, İpek Yolu üzerinden Doğu-Batı ticaretinin oluşması Eylül 1990'da Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda ortaya atılmıştır. Bu fikir bütün Orta Asya ülkeleri, Avrupa Birliği ve Türkiye tarafından büyük ilgi görmüştür (Atasoy, 2012: 3).

Modern İpek Yolu Projesi, son dönemlerde Çin'in öncelikli gündemi arasındadır. İpek Yolu'nun tekrar hayata geçirilmesi konusu Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 7 Eylül 2013 tarihinde Astana'da yaptığı bir konuşmada dile getirilmiştir. Çin'in bölgede nüfusunu arttırıp bölge ülkelerin içişlerine karışma niyetinde olduğu yorumları yapılsa da projenin ekonomik getirileri nedeniyle ortaya atıldığı belirtilmiştir. 2014 yılında Çin devlet haber ajansı Xinhua'nın yayımladığı haber dosyası ve haritayla birlikte belirlenmiş olmuştur. Xinhua'nın haritasına göre Kara İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden geçip Türkiye'ye geldikten sonra Avrupa'ya devam etmektedir; Rotterdam'a kadar gidip güneye indikten sonra Venedik'te son bulmaktadır (Deniz, 2016: 199).

En son olarak 15-16 Mayıs 2017 tarihleri arasında Pekin'de yeni dünya düzeninin en önemli kilometre taşlarından biri olan Çin'in, Bir Kuşak Bir Yol

girişimi forumu toplanmıştır. 69 imzacı devlet dahil 130 ülke 70 uluslararası kuruluştan 1500 delege bir araya gelmiştir. Zira bu girişim sadece ekonomik sonuçları değil jeopolitik sonuçlarının olması öngörülmektedir (Gürdeniz, 2017: 28). Forum sonunda 11 devletle yeni ortaklık; dokuz uluslararası kuruluş ile iş birliği anlaşmaları; 30 ülke ve Çin arasında ticaret anlaşması imzalanmıştır. Çin ayrıca İpek Yolu fonuna 14,5 milyar dolar kaynak aktarmıştır. Çin Kalkınma Bankası, 36 milyar dolar ve Çin İthalat/ihracat Bankası 18 milyar dolarlık özel kredi düzenlemeleriyle Modern İpek Yolu'na yönelik destekleri sağlamıştır. Modern İpek Yolu Projesi'yle yakından ilgilenen Avustralya, İngiltere, Fransa ve Hindistan bildiriye imza atmayan devletler arasındadır. Bunu Atlantik cephenin baskısı olarak görmek mümkün olabilecektir (Gürdeniz, 2017: 28).

Modern İpek Yolu Projesi, çoğu gelişmekte olan 65 ülkeyi kapsayan 21 trilyon dolarlık ekonomik büyüklüğüyle kuşkusuz devasa bir projedir. Uluslararası turizm dünyada en hızlı gelişen ve büyüyen alanların arasında yer almaktadır. Turizm birçok ülke için önemli bir ekonomik etkinliktir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler için önemli bir ihracat kalemidir. Modern İpek Yolu içerisindeki 65 ülkenin ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkelerin yer alması turizmin özellikle bu ülkeler için önemini ortaya koymaktadır (Güngör, 2011; Karagöl, 2017: 2).

Uluslararası turizm, dünya çapında yarattığı toplam gelirler bakımından kimya ve otomotiv sektöründen sonra üçüncü sırada yer almaktadır. 1947 yılında ilk kez yayımlanan ve günümüze kadar ki dünya çapındaki uluslararası seyahat istatistikleri bu veriyi doğrulamaktadır. Turizm sektörünün 38 farklı sektörü ve farklı üretim birimlerini yan yana getirmesiyle ulusal, bölgesel, yerel pazarları geliştirmekte ve uluslararası pazarlara katkıda bulunmaktadır (Güngör, 2011: 3-4).

Turizmin makro anlamda ülke ekonomilerine doğrudan veya dolaylı olarak yaptığı etkileri önemlidir. Doğrudan yaptığı etkileri sıralayacak olursak; ödemeler dengesi üzerine yaptığı etki, istihdama olan etkisi, gelirin yeniden dağılımı üzerine yaptığı etki, yatırım ve kalkınma üzerine olan etkiler dolarak belirtilebilir. Dolaylı etkilerse; çoğaltan etkisi, belirli ürünler için pazar üzerine yaptığı etkiler, kamu yönetimleri üzerine olan etkiler olarak belirtilebilir (Erdoğan, 1996: 206). Modern

İpek Yolu üzerindeki ülkelerin, doğru turizm politikaları; turizmin ekonomiye olan bu etkilerini pozitif yönlü olmasını sağlayabilecektir.

BMDTÖ, (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü)'nün son olarak 2017'de açıkladığı 2016 istatistiklerine göre; dünya çapında 1 milyar 235 milyon turist turizm faaliyetine katılmıştır. Bu turizm hareketinden oluşan 1,4 trilyon dolarlık ekonomik hacimle dünya ihracatının yüzde %7'sini oluşturmaktadır. Dünya GSYH'nin %10'nu oluşturmaktadır. Dünyada her 10 kişiden biri turizm sektöründe çalışmaktadır. 2030 yılına gelindiğinde 1,8 milyar insanın uluslararası turizm faaliyetine katılacağı öngörülmektedir. Turizmin uluslararası boyuttaki istatistik verileri göstermektedir ki turizm bugün önemli bir ekonomik ölçek oluşturmaktadır ve gelecekte de bu hacim artarak devam edebilecektir (UNWTO, 2017: 3). Ekonomik olarak devasa bir proje olan Modern İpek yolu Projesi'nin turizmin hızlı gelişen ve büyüyen yapısından yararlanması hayati önem taşımaktadır ve Modern İpek Yolu Projesi, İpek Yolu'nun tarihten günümüze bıraktığı kültürel miras ve geliştireceği ulaştırma projeleriyle birlikte turizmden yararlanılması, projeye avantaj sağlayabilecektir (Karagöl, 2017: 6-7).

Modern İpek Yolu Projesi'nin manevi dünyasını oluşturan unsur kültürel değerleridir. Modern İpek Yolu üzerindeki maddi ögesi ulaştırma projeleri, bu manevi dünyayla bağını ticaretle birlikte sağlamlaştırabilecektir. Bu bağda insani unsurlara sahip turizmle birlikte bölge insanların birbirlerini daha yakından tanımasını sağlayarak barış ortamını geliştirebilecektir. Turizm, gelir eşitsizliğini giderici özelliği sayesinde bölge insanların projeye daha ılımlı bakmasını sağlayabilecektir (Erdoğan, 1996: 247).

2.1.2. Modern İpek Yolu Üzerinde Ekonomik Açıdan Kültür Turizmi

Kültür turizmi, turizmin en hızlı gelişen türüdür ve kültür turizmine katılan turistlerin eğitim durumu yüksek olup diğer turizm türlerine göre kişi başına göre daha fazla gelir bırakmaktadır (Tanır, 2016: 1). Tarihi İpek Yolları üzerinde hem Doğu hem de Batı medeniyetlerinin ticaret ve buna bağlı olarak birçok alanda

etkileşime geçmiş olmaları sonucu insan ürünü birçok kültürel miras bırakmasına neden olmuştur (Uhlig, 2000). Bu durum da Modern İpek Yolu ülkelerinin turizmden kültür turizmi bağlamında çekicilik sağlayacağı öngörülebilecektir.

2.1.2.1. Tarihte Turizm ve İpek Yolu

İnsanlar İlk Çağlardan beri bilerek veya bilmeyerek turizm faaliyetine katılmışlardır. İnsanlar turizmin bu ekonomik getirisinden faydalanmışlardır. İnsanlar göçebe halde yaşarken kavimler halinde yerleşik düzene geçmeleri ve ardından ulus devletler kurarak turizme uluslararası bir boyut kazandırmış ve turizm dünyanın en önemli endüstrilerinden biri haline gelmiştir (Güngör, 2011: 5).

İlk Çağlarda turizm; barınma, korunma, avlanma, komşu bölgeleri ziyaret şeklinde görülürken paranın ve tekerleğin icadıyla birlikte önemli bir gelişme göstermiştir ve turist çeken ülkeler için önemli bir ekonomik gelir sağlamıştır. M.Ö. 776 yılında Yunanlılar tarafından Atina’da düzenlenen olimpiyat oyunları, birçok yabancı ziyaretçiyi topraklarına çekmiştir (Güngör, 2011: 5). İlk Çağın bilinen en önemli turizm etkinliği M.Ö. 334’de bugünkü Efes’te düzenlenen ve Büyük İskender tarafından geliştirilen “turizm mevsimlerine” katılmak için Akdeniz Havzasının her yerinden insanlar buraya akın etmesi olarak gösterilmektedir. Merak, eğlenme, dinlenme ve hoşça vakit geçirme güdülerıyla bu güvenli bölgeye yalnız bir mevsimde yedi yüzden fazla insan gelmiştir (Erdoğan, 1996: 163). Akdeniz Havzası’nın güvenli oluşu, bu bölgede ticaret ve turizm faaliyetinin oluşabilmesi için zemin sağlamıştır.

Zamanında deniz ticaretinde büyük üstünlük sağlayan Fenikeliler, tarihin kaydettiği ilk gezginlerdir. Fenikeliler döneminde büyük ilerleme gösteren modern seyahat tarihi, M.Ö. 4000’li yıllara kadar dayanmaktadır fakat Tarihi İpek Yolu üzerindeki bu ticari amaçlı ticari seyahatleri bugünkü tanımına uygun olarak turizm hareketi olarak saymak mümkün değildir. İnsanlık, tarih boyunca askeri, dini, tabiat olayları nedeniyle sürekli seyahat etmiştir. Birinci bölümde üzerinde durulan İpek Yolu üzerinde kurulan medeniyetlerin ticari faaliyetleri günümüze kadarki ticari

etkileşimleri turizm kavramını oluşturması bakımından temel oluşturmaktadır (Erdoğan, 1996: 163).

Birinci bölümde Roma İmparatorluğu'nun ekonomik yapısı ve ticari faaliyetleri incelenirken yaklaşık 80.000 km'lik İpek Yolu üzerindeki karayolları açısından bahsedilmiştir. Roma bu yolları ekonomisini sürdürebilmek için savaş seferleri düzenleme amacıyla inşa etmiştir. Ulaşımın kolaylaşmasıyla ve bu yolların güvenliğinin sağlanmasıyla birlikte ticaret gelişmiş, doğal bir süreç olarak uluslararası turizm de gelişme göstermiş oldu. Aynı zamanda bu yollar üzerinde kurulan hanlar ilk konaklama tesisi ve ilk turizm tesisi olarak örnek gösterilebilmektedir (Güngör, 2011: 5).

Orta çağın ilk yarısında seyahatlerin dini motifli yapıldığı görülmektedir fakat gidilen yerlerde görülen ekonomik zenginlikler daha sonra tarihte Haçlı Seferleri olarak anılmıştır. Görünürde din olmasına rağmen arka planında ekonomik faydayı düşünen seferler yapılmıştır (Güngör, 2011: 5). Roma, Orta Çağ döneminde deniz ve kara yollarını kullanmak suretiyle hacı kabilelerinin ibadetlerini gerçekleştirmeleri için Kudüs'e seyahat etmelerini sağlamıştır (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017b: 47). İnanca dayalı kaynakların en önemli seyahat motivasyonlarından biri olduğu görülmüştür (Bilim, 2014: 92).

İnanç merkezli seyahatlerin tarihi; Roma, Yunan, Mısır ve Indus Vadisi'ndeki Hindistan'a kadar dayanmaktadır (Öter ve Çetinkaya, 2014: 64). Bu bağlamda Tarihi İpek Yolu'nda Hristiyanlık, İslam, Musevilik ve Budizm etkili olmakla birlikte dinler bulundukları yerlerde organik bir şekilde değişip farklı akımlar oluşturarak İpek Yolu üzerinde farklı kültürler oluşturarak bulunduğu bölgeye uyumlanmaktadırlar. Tarihi İpek Yolu üzerinde; Nesturizm, Maniheizm, Zerdüştlük gibi din ve dini akımlar görülmüştür (Foltz, 2006). Bu durumda dinler, Tarihi İpek Yolu coğrafyası için kültürel zenginlik anlamına gelmektedir. Roma İmparatorluğu dönemine kadar turizm sadece ülke içi ekonomileri veya en fazla komşu ülkeler arasında ekonomik etkinlik oluşturmuştur. Roma'nın inşa ettiği kıtalararası karayolları sayesinde artan ticaret uluslararası boyut kazanmıştır. Dolayısıyla bu yollar üzerinde kurulan hanlarla

birlikte turizm, İpek Yolları üzerinde uluslararası mahiyet kazanmıştır (Güngör, 2011: 6).

Kuşkusuz Tarihi İpek Yolu üzerinde kurulan ve ticaret yapan tüm medeniyetlerin turizm olgusuna katkısı olmuştur fakat bugünkü modern anlamda turizm gerçekleştiren medeniyet, Akdeniz Havzası'ndaki Romalılar olmuştur. İlk Çağlarda üstün bir uygarlık olan Roma'nın yüksek refahlı bir topluma sahip olması; Romalıları merak, eğlenme, tedavi, spor, kültür gibi nedenlerle yılın belirli dönemlerinde Roma'nın sahip olduğu topraklara seyahat etmesinde önemli bir etken olmuştur. Genellikle ziyaret edilen yerler ulaşım olanaklarına sahip; spa, kaplıcalar, ılıcalar, doğal güzelliklere ve kültürel özelliklere sahip yerlerdir. Örneğin Romalılar; Mısır'daki piramitleri görmek için uzun yolculuklara katlanmışlardı. Romalılar, merak, dinlenme, eğlenme, tedavi, spor ve diğer etkinlikleri düzenleyen ilk turistler olarak tanımlanabilir (Erdoğan, 1996: 163).

Romalılar, imparatorluğu yaşatmak için ulaştırma sistemlerine çok önem vermişlerdir ve çevre bölgelerle ticareti geliştirebilmek için ulaşımı kolay ve güvenilir bir şekilde yapılmasını sağlamışlardır. Doğal olarak yüksek refah seviyesine sahip olan halk, turizm faaliyetine katılmaları için bütün uygun şartlara sahip olmuşlardır. 5. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun çökmesiyle birlikte çok geniş topraklara yayılmış olan ticaret ve seyahat duraklamış, varlıklı halk refahını kaybetmiştir. Zevk, eğlence ve sağlık turizminin de duraklamasına sebep olmuştur (Erdoğan, 1996: 163-164). İmparatorluğun çöküşüyle birlikte ekonomik ve sosyal düşüncelerden çok felsefi ve dini fikirlerin hâkim olması turizm ve seyahat motiflerini de dönüştürmüştür.

1400'lü yılların sonunda Vasco de Gama'nın Ümit Burnu'nu dolaşmasıyla birlikte Tarihi İpek Yolu'nun önemi büyük ölçüde azalmıştır. Ticari bir yoldan çok fazlası olan bu yollar ağı; ticaretle birlikte kültürel, dinsel, siyasi, askeri unsurları içerisinde barındırmaktadır. İnsanlık tarihinde en büyük kültürel değişime sebep olan İpek Yolu, daha uzun olmasına rağmen yerini güvenli olan deniz yollarına bırakmıştır (Bakırcı, 2014: 68-69). Tarihi İpek Yolu'nun etkinliğin azalmasına bağlı olarak Kristof Kolomb'un uzun deniz yolculuğunun ardından Amerika'yı keşfetmesi

ve Macellan'ın dünya seyahati; turizmin ekonomik olarak denizaşırı bölgelerde yayılması ve insanların merak etmek, tanımak görmek amacıyla yaptığı seyahatlerin temelini oluşturması bakımından önem taşımaktadır (Güngör, 2011: 6).

Endüstri Devrimi'yle birlikte buharlı gemi ve trenler ulaşımında kullanılmış mesafeler kısalmış ve seyahat ucuzlayarak insanların kitleler halinde seyahat yapabilmelerine imkân sağlamıştır. Coğrafi Keşifler esnasında unutulmuş Tarihi İpek Yolu, Endüstri Devrimi'nin oluşturduğu ekonomik paradigmlarla birlikte son dönemde; Modern İpek Yolu adıyla tekrar gündeme gelmiştir (Güngör, 2011: 6).

2.1.2.2. Kültür Turizmi ve Modern İpek Yolu

Tarihsel süreçte medeniyetlerin ticari faaliyetleri önceki bölümlerde incelendiği üzere, ticari faaliyetlerini gerçekleştirebilmeleri için gelişmiş yol ağlarına sahip olmaları ve bu yol ağlarının ticari seyahat için güvenli olmasına bağlı olduğu görülmüştür. Turizm faaliyetlerinin ancak ticari faaliyetle refah seviyesi artmış bir topluma ve gelişmiş ulaşım sistemlerine sahip bir medeniyetle var olabileceği belirtilebilmektedir (Küçükcalay, 2016).

Modern İpek Yolu Projesi'ndeki hayata geçirilmek istenilen projelerin de bu eksende olduğu görülmektedir. Ülkeler arası güçlü ticaretin oluşumu için güvenli gelişmiş ulaşım sistemleri ve refah düzeyi yüksek bir toplum şart olduğu görülmektedir. Ancak böyle bir yapıda turizm; eski Roma'da olduğu gibi ilerleyebilecektir. Tarihsel süreç içerisinde İpek Yolu üzerindeki ülkeler ticari ilişkiler sonucunda kültürel miras olarak birçok somut ve soyut eser bırakmışlardır. Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte bu kültürel miras, turizm açısından en önemli çekicilik unsuru olabilecektir (Uhlig, 2000).

2.1.2.2.1. Kültür Turizmi

Kültür, yalnızca müzeleri, öğren yerlerini, galerileri, sahne sanatları gibi somut kültürel mirası değil, somut olmayan kültürel mirası yani yaşam biçimini de kapsamaktadır. Kültür yalnızca kent yaşamını değil kırsal yaşamı da kapsamaktadır. Kültür turizminin iki yönü vardır: 1. Kültür mirası, (geçmişe ait olan her şey) 2.

Yaşayan kültür (gelenekler, görenekler, folklor, dinsel inançlar, mutfak, çağdaş kültür ürünleri vb.) (Pekin, 2011: 150). Kültür, toplumda yaşayan insanın her an karşılaştığı etkileşimlerden ortaya çıkmaktadır. Bu toplumların farklı etkileşimlerinin sonucu olarak ortaya çıkan somut veya somut olmayan çıktılarının farklı toplumlarca tanıma arzusu ve merakı ile doğan güdü kültür turizmi sayesinde tatmin edilmektedir (Pekin, 2011).

Tarih boyunca ülkeler, devletler, toplumlar karşılıklı etkileşimlerde bulunmuşlardır. Kültürler, bir bölgeden başka bir bölgeye çok çeşitli yollarla başka bölgelere taşınmışlardır. Bu taşınma yollarından en önemlilerinden biri ticari bir yol olan İpek Yolu'dur. İpek Yolu, sadece bir ticaret yolu olmasından öte; kültürlerin, dinlerin, inanışların, ilmi eserlerin, hoşgörünün, örf adet ve geleneklerin, mitolojilerin, efsanelerin ve diğer birçok unsurun taşınmasında ve kültürel arası iletişim ve etkileşimin önemli bir aracı olmuştur (Arık, 2016: 19).

Tarihi İpek Yolu üzerinde ticaretle başlayan bu kültürel iletişim ve etkileşim günümüze somut ve soyut olarak çok zengin bir kültürel miras bırakmıştır. Bu kültürel mirasın korunmasında kültür turizmi önemli bir yer tutmaktadır. Sürdürülebilir turizm kapsamında da kültür turizminin etkin bir enstrüman olduğu belirtilebilir (UNEP ve WTO, 2005).

2.1.2.2.2. Modern İpek Yolu Üzerindeki Kültürel Mirasın Kültür Turizmi Bağlamında İncelenmesi

İpek Yolu'nun çıkış noktası Çin'deki Xi'an kentidir. İlk Çin İmparatoru Qin Shihuang'ın M.Ö. 250 yıllarında inşa edilen mezarında, 2000 yıllarında keşfedilen gerçek ölçülerinde 8000 kadar "terakota askerleri"¹ ve at heykellerinin, nesli tükenmiş bazı hayvanlar da dahil binlerce gerçek ve mitolojik hayvan kalıntılarının, duvar çizimleri ve demir heykelciklerin bulunmasıyla; yüzlerce yıldır unutulmuş olan

¹**Terakota:** Yeni bir araştırmaya göre, Antik Yunan heykeltıraşları, Doğu'ya seyahate çıkan Marco Polo'dan 1500 yıl önce Çin'i ziyaret etmiş ve ünlü Terakota Ordusu'nun yapımına yardım etmiş olabilir. İki çok önemli kanıttan yola çıkarak bu iddiayı ortaya atan araştırmacılar, Çin'in Xinjiang kentinde, MÖ. 3. yüzyıldaki ilk imparator dönemine tarihlenen bir Avrupalı DNA'sını ve aniden ortaya çıkan gerçek boyutlu heykelleri kanıt olarak gösteriyor.

bu bölge, günümüzde tam bir turizm merkezine dönüşmüştür (Destan, 2018: 96; Ertuğrul, 2016: 1).

Anadolu Selçukluları; 13. yüzyılda Anadolu'ya yerleştikten ve Haçlı Seferleri'nden kurtulduktan sonraki 60 yıl içinde Anadolu'da 200'e yakın kervansaray inşa etmiş ve kervanlar için en güvenli coğrafyayı yaratmışlardır (Destan, 2018: 99). Aynı şekilde bu kervansaraylar da günümüzde turizm ürünü olarak kullanılabilir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamında öne çıkarılması gereken turizm türü varsa o da kültür turizmidir. Kültürel anlamda zengin İpek Yolu medeniyetlerinin maddi manevi zengin kültürel unsurları kültür turizmine yönelmesini gerekli kılmaktadır. Maddi anlamda ülkelere gelir sağlayacak bu turizm türü maddi manevi kültürel değerlerin korunması için de teşvik edici olabilecektir (UNWTO, 2006).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkeler, kültür turizminin gerçekleştirilebilmesi açısından muazzam kültürel üstünlüklere sahiptirler. Kültür turizminin belirtilen özelliklerinden mutlak surette yararlanması gerekmektedir. BMDTÖ, 2006 yılında, "İpek Yolu üzerinde Antik Şehirler ve Kültürel Siteler" isimli turizm rotaları belirlemiştir. Bu rotaları bir turizm ürünü belirleyecek şekilde kültür turizminin kapsadığı alanlarda yapmıştır. Bu bölümlendirmede; kültürel siteler ve kültürel şehirlerden turizm ürünü çıkarmıştır. Bu kültürel turizm faaliyetleri arasında gezilip görülecek tarihi alanlar yanında macera ve spor turizmini, özel ilgi turizmini, avcılık, gelenek göreneklerin tanınmasını, zanaat, yöresel mutfaklar gibi kültür turizmini kapsayan alanlarda olmuştur (UNWTO, 2006).

BMDTÖ'nün zengin kültürel mirasa sahip İpek Yolu medeniyetlerinden oluşturduğu turizm ürünlerinin başlıklarına bakacak olursak şu turizm ürünleri elde edilmiştir: Ermenistan-Selim Kervansaray Turu, Azerbaycan-Büyük Kafkasya Turu, Çin-Kaşgar Turu, Mısır-İslami Kahire Turu, Gürcistan-16 Günlük Kültürel Tur, Yunanistan-Kuzey ve Güney Turu, İran-Tebriz Şehir Turu, İsrail-Nabatean Baharat ve Tütsü Rotası, Japonya-Asuka ve Tonomine Tur, Kazakistan- Otrar Turu, Kore-Kore ve İpek Yolu, Moğolistan-Göçebe Turu, Pakistan-Eski Lahor Turu, Suriye-Antik Hristiyan Kiliseleri, Tacikistan-Sogdian Rotası, Türkiye-Medeniyetler Turu,

Ukrayna-Kırım İpek Yolu Siteleri, Özbekistan-Buhara Kallan Kompleksi. Uçsuz bucaksız kültürel derya olan İpek Yolu bize bu kültürel turizm ürünlerinden kuşkusuz çok daha fazlasını yapma imkânı sağlamaktadır (UNWTO, 2006).

İpek Yolu üzerinde Chang'an-Tianshan koridoru; Kazakistan, Kırgızistan ve Çin'den geçen 2014 yılında Dünya Miras Listesine giren ilk İpek Yolu koridorudur. Tarihte kültürlerin şekillenmesinde bu koridor çok önemlidir. İkinci koridorun Özbekistan ve Tacikistan'ın da dahil edilmesi planlanmaktadır (UNWTO, 2017: 13).

BMDTÖ'nün İpek Yolu üzerinde kültür turizmini geliştirme çabaları 1994 yılından itibaren devam etmektedir. Bu geliştirme faaliyetlerine kimi zaman diğer UNESCO, UNDP gibi Birleşmiş Milletler kuruluşlarıyla ortak olarak yürütölmektedir. BMDTÖ tarafından ilk eylem planı, Özbekistan'ın Semerkant şehrinde; 2010/2011 döneminde 5. Uluslararası İpek Yolu Konferansı'nda belirlenmiştir. Odaklanılan ana başlıklar arasında; satış ve pazarlama, kapasite geliştirme ve destinasyon yönetimi ve seyahat kolaylığı yer almaktadır (UNWTO, 2017: 11).

BMDTÖ son olarak da 2010/2015 İpek Yolu Eylem Planı'nın devamı niteliğinde olan 2016/2017 İpek Yolu Eylem Planı'nı yayımlamıştır. UNWTO, İpek Yolu üzerindeki zengin kültürel mirasın farkındadır. Tarihi İpek Yolu üzerinden geçen Marco Polo, Büyük İskender gibi tarihi şahsiyetlerle tarihsel bağ kurarak kültür turizmi potansiyelin ortaya çıkmasında önemli rol oynamışlardır (UNWTO, 2016: 7).

UNESCO'nun İpek Yolu koridoru üzerindeki kültürel mirası ortaya çıkarmak için yıllar süren araştırmaları olmuştur. Bu araştırmalar sonucu; geniş alanı kapsayan bir dizi antik siteler, kervansaraylar, dağ geçitleri, kaleler ve gözetle kuleleri, dini ve arkeolojik siteler ortaya çıkarılmıştır. Bu bölgelerdeki kültürel ve doğal varlıklar kültür turizmi kapsamında ekonomik kalkınmayı sağlayacağı gibi bu kültürel ve doğal varlıkların gelecek nesillere aktarılması bakımından önem arz etmektedir (UNWTO, 2017: 7).

BMDTÖ'nün İpek Yolu programı 33 ülkeyi kapsamaktadır. Bu ülkeler: Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Bangladeş, Bulgaristan, Çin, Hırvatistan,

Kuzey Kore, Güney Kore, Mısır, Gürcistan, Yunanistan, İran, Irak, İsrail, İtalya, Endonezya, Japonya, Kazakistan, Kırgızistan, Moğolistan, Pakistan, Romanya, Rusya, Suudi Arabistan, San Marino, İspanya, Suriye, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna ve Özbekistan'dır (UNWTO, 2017: 7). BMDTÖ'nün belirlediği 33 İpek Yolu ülkesinde UNESCO'nun belirlediği toplam 1092 kültürel, doğal, karma sit alanlarından 397'si bu ülkelerde bulunmaktadır (UNESCO, 2018a: 1; UNWTO, 2016: 7). İpek Yolu coğrafyasında bu denli kültürel mirasın yoğun olmasının nedeni bahsettiğimiz üzere din ve dini akımlar sonucu görülen kültürel çeşitliliğin sonucudur (Foltz, 2006). İpek Yolu coğrafyası bu farklı dinleri ve kültürleri tek potada eritmeyi başarmıştır (Frankopan, 2016: 27-44). BMDTÖ tarafından Asya-Pasifik bölgesi; hem uluslararası hem de ulusal anlamda dini etkinlikler ve hac görevi için dünyanın en önemli merkezi olduğu düşünülmektedir (Dinç, 2014: 115).

İpek Yolu ülkeleri arasında özellikle; Çin, İtalya ve İspanya'nın somut miras sayılarında ön planda olduğu görülmektedir (UNESCO, 2018a: 1). Bu üstünlük bu ülkelerde, kültür turizmi yapılabilmesi açısından bu ülkelere tanınırlık sağlayarak turizm endüstrilerini geliştirmelerinde katkı sağlamaktadır. Zengin kültürel mirasa sahip diğer İpek Yolu ülkelerinin de yapacağı çalışmalar sonucu UNESCO'dan kültürel miras tescillerini arttırabilmeleri mümkün olabilmektedir. Bu kültürel miras potansiyelleri üzerinde markalaşma sağlayarak bu varlıkların korunması ve gelir getirmesi açısından önemli olabilecektir.

Çin'in 1966-1976 yılları arasında yaşadığı "kültür devrimi," eskiye dair ne varsa yakılıp yıkıldığı bir dönem olarak Çin'in kültürel varlıklarına ciddi hasarlar vermiştir. Ancak kültürel varlıklara, UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne girdikten sonra sahip çıkılmaya başlanmıştır (Pekin, 2018: 21; Politik Akademi, 2012: 1). İpek Yolu Ekonomileri bu çok zengin somut kültürel mirasın yanında İpek Yolu üzerinde somut olmayan çok zengin kültürel mirasa da sahiptir. Somut olmayan kültürel mirasa örnek verecek olursak; sözlü gelenek, dil, ritüeller, şöenler, festivaller, el sanatları, inanışlar, toplumsal uygulamalar, gelenekler öyküler, masallar, tekerlemeler, müzik vb. akla gelmektedir. Somut Olmayan Kültürel Miras'ın

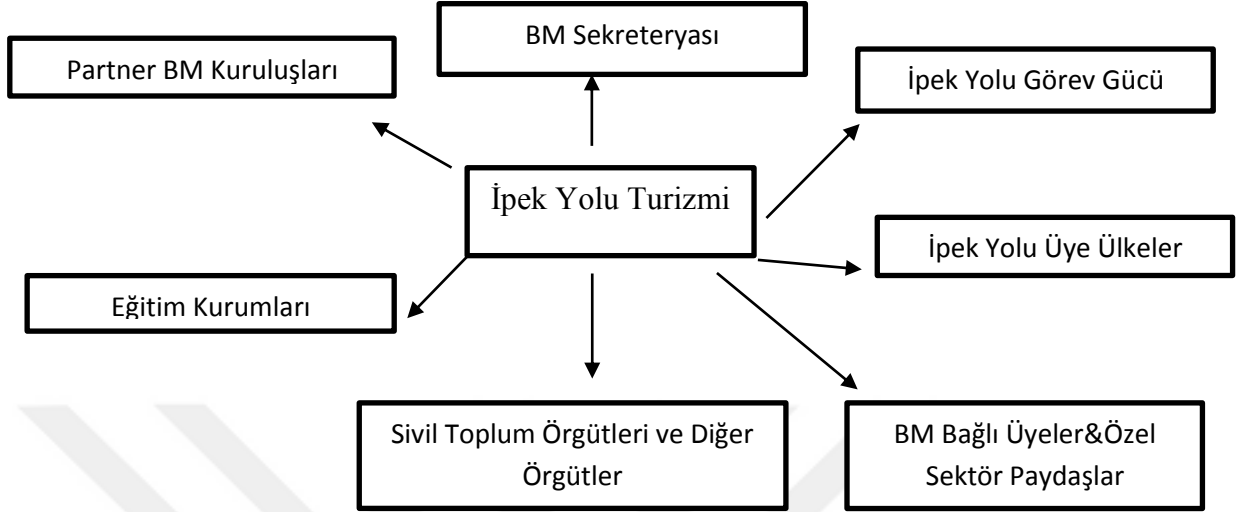
Korunması ve Yaşatılması;” UNESCO Genel Kurulu’nda, 2003 yılında sözleşmeye bağlanmıştır (Arık, 2016: 18).

Kültürel mirasa somut ve soyut olarak bütüncül bakmak son derece önemlidir. Bu mirasın korunması yaşatılması ve gelecek nesillere tekrar aktarılması, tarihsel bellek oluşturulması bakımından tarihi bir görev olarak yaklaşılması gerekmektedir. Bu tarihi bellek gelecek nesillere geçmişiyile bağ kurabilmesi açısından yol gösterici olabilecektir. Paylaşılan toplumlarda güçlü bağlar kuran bu kültürel bu miras her geçen gün yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu somut olmayan kültürel mirasın yaşatabilmesi açısından, “Yaşayan Müze”² örneklerinin çoğaltılması önemli görünmektedir (Arık, 2016: 27-28; Tezcan Akmehmet, 2017: 3).

BMDTÖ, kültürel miras potansiyelini ortaya çıkarmak için bir eylem planı oluşturmuştur. İpek Yolu Aksiyon Planı’nda; pazarlama ve reklam, kapasite yapılandırma ve destinasyon yönetimi, seyahat kolaylığı olmak üzere üç başlık altında planlama çalışmalarını sürdürmektedir. Bu planlamayı sürdürürken projenin kilit paydaşlarını da değerlendirmektedir (UNWTO, 2017: 9-10). İpek Yolu turizmini geliştirmek için yararlanılan paydaşlar şekilde I’de gösterildiği üzere; Dünya Turizm Örgütü Sekreteryası, Ortak Birleşmiş Milletler ajansları, eğitim enstitüleri, sivil toplum örgütleri ve diğer kuruluşlar, Dünya Turizm Örgütü’ne bağlı üyeler ve özel sektör paydaşları ve son olarak İpek Yolu üye ülkeleridir (UNWTO, 2017: 10).

²**Yaşayan Müze:** Yaşayan müzenin ne olduğu konusunda çeşitli yayınlarda farklı kullanımlar görülmektedir. Genellikle halk mirası veya yöresel kültürel miras ile ilişkilendirilen yaşayan müzeler, toplumsal tarihi ve geleneksel yaşam biçimlerini temsil etmeyi amaçlamaktadırlar. Uluslararası Müzeler Konseyi (2008) yaşayan müzeyi açık hava müzesi ile eş anlamlı kullanmış; koleksiyonlarını kapılarının dışında/dış mekânda sergileyen ayrı bir müze türü olarak bu tanımla ilişkili müzeleri; açık hava müzeleri, binalar müzesi, çiftlik müzeleri, yaşayan tarih müzesi ve halk müzeleri olarak örneklendirmiştir Letsebe (2012) ise müze ortamını anlamlandırmada en etkili yolun yaşayan müzeler aracılığıyla olduğunu belirtmekte, sanayi (örneğin madencilik) müzeleri, tarihi savaş canlandırmaları, canlı aktörlerin (bazen hayvanlarla) gerçekleştirdiği el sanatları sergileri gibi birçok bağlamda ve perspektifte yaşayan müzelerin görüldüğünü ifade etmektedir.

Şekil I: İpek Yolu Aksiyon Planı'nda Yararlanılacak Paydaşlar



Kaynak: UNWTO, 2016: 10.

Paydaşlarla iş birliği yapmadan İpek Yolu Eylem Planı'nın başarılı olması mümkün görünmemektedir. Bu eylem planı kapsamında pazarlama ve reklam konularında üzerinde durulan konular:

- Endüstri içinde uyum sağlanmalı, İpek Yolu varlıkları uluslararası fuarlarda tanıtılmalı; ITB Berlin, WTM Londra ve yerel fuarlarda.
- Veriler genişletilmeli, araştırma çalışmaları yapılarak bir akıl oluşturulmalıdır; bu sayede etkin bir İpek Yolu marka stratejisi oluşturularak İpek Yolu üzerindeki destinasyonlar arası iş birliği sağlanabilir ve turist farkındalığı artırılır.
- İpek Yolu turizminin “online” profili yükseltilmesi; destinasyon web site veya endüstriyel pazarlama “portalları” yoluyla.
- Kişiyi özel pazarlama stratejileri geliştirilmelidir.
- Uluslararası İpek Yolu festival ve organizasyonları zenginleştirilmeli.

- İpek Yolu'yla bağlantılı başka farklı tematik rotalar oluşturulup pazarlanmalıdır; Deniz İpek Yolu, Baharat Yolu, Amber Yolu, Büyük Çay Yolu vb. (UNWTO, 2016: 17).

Destinasyon yönetimi ve kapasite inşası kapsamında üzerinde durulan konular:

- Endüstri içindeki uyum sağlanmalı böylece daha etkin stratejiler geliştirilebilir; İpek Yolu ülkelerinin devlet başkanlarının katılımıyla düzenlenen forumlar bu konuda önem arz etmektedir.
- Endüstri eğitimleri arttırılarak gelişime katkı sağlanmalı; online veya klasik eğitimler veya “workshoplar” yoluyla.
- Bölgesel yerlerde kapasite inşa programı uygulanmalıdır; destinasyon yönetimi ve kültürel mirasın korunması üzerinde odaklanılmalı.
- Ürün deneyim kalitesini kusursuz ve “inovasyona” dayanan servisle arttırmak gerekmektedir.
- İpek Yolu turizminin profilini yatırım fırsatlarıyla yükseltmek; ulusal yatırım ajanslarıyla iş birliği bu hususta önemlidir.
- Anlamlandırmayı geliştirme; kültürel miras siteleri üzerinde turist rehber eğitim programları düzenlenmeli.
- Yerel halk ile özel iş birlikleri zenginleştirilmeli; daha fazla fırsat, gelişim ve sürdürülebilirlik için (UNWTO, 2016: 19).

Seyahat kolaylığı için üzerinde durulan konular:

- Mevcut araştırmayı yapılandırmak; vize kolaylığı sağlayarak uluslararası turizm gelişleri arttırılabilir ve ekonomik gelişim ve yeni iş sahaları yaratılabilir.
- Vize anlaşmaları prosedürü geliştirilebilir ve İpek Yolu için ortak vize programı tasarlanabilir.

- Karar vericiler ve endüstri ile birliktelik sağlanıp vize prosedürü açısından seyahat kolaylığı sağlanması için farkındalık oluşturulabilir.
- Destinasyon ve ürünler arasında bağlantıyı kuvvetlendirmek; İpek Yolu seyahat rotasının geliştirilmesi.
- İpek Yolu boyunca tabelalara önem verilmelidir; hoş geldin mesajı, destinasyonlar hakkında detaylı bilgi verilmelidir.

Bağlantı arttırmak ve güzergâh geliştirmek; İpek Yolu'nun daha ulaşılabilir olması için havalimanları ve havayolları arasında iş birliği sağlanmalıdır. Sınırlar arası seyahat desteklenmelidir. Böylece turistlerin bölgelere dağılımı dengelenmiş olabilecektir (UNWTO, 2016: 21).

Çin'in öncülüğündeki Modern İpek Yolu Projesi, daha önceki bölümlerle de bahsedildiği üzere Birleşmiş Milletler kurumlarıyla uyumlu bir projedir (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015). Bir Birleşmiş Milletler kurumu olan BMDTÖ'nün, İpek Yolu üzerindeki eylem planlarıyla kuşkusuz olarak iş birliği içerisinde ve Modern İpek Yolu kapsamındaki ülkeler ve bu ülkeler içerisindeki kurum ve kuruluşlar eylem planının paydaşları konumundadır. BMDTÖ'nün, İpek Yolu turizminin potansiyelini ortaya çıkarmak için bilimsel zemine oturttuğu eylem planları Modern İpek Yolu paydaşlarından olan ülkelerle iş birliği sağlamadığı sürece başarıya ulaşamayacaktır. Bu açıdan Modern İpek Yolu ülkeleri kilit paydaş konumundadırlar (UNWTO, 2017).

Kültür turizminin bu kadar önemli olduğu İpek Yolu üzerinde, bir diğer önemli unsur turizm açısından ulaştırma sistemleridir. Modern İpek Yolu Projesi'nin de çıkış noktası olan ulaştırma sistemleri, ticaretin gelişimi ve dolayısıyla turizmin yapılabilmesinde temel rol oynamaktadır (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a).

2.1.3. Modern İpek Yolu Üzerinde Ekonomik Açıdan Turizm ve Ulaştırma

Modern İpek Yolu Projesi'nin turizm ve ulaştırma olgularına pozitif yönlü olumlu katkıları olabilecektir. Ulaştırma yönünden önemli altyapı ve üst yapı

projeleri sunan bu proje ulaştırma sistemleriyle yakından ilişkisi olan turizme ciddi anlamda olumlu katkıları olabilecektir. Diğer bölümlerde tarihsel süreçten günümüze ulaştırma sistemlerinin turizm ilişkisi, Tarihi İpek Yolu ve Modern İpek Yolu Projesi kapsamından incelenmiştir.

2.1.3.1. Tarihte İpek Yolu'nda Turizm ve Ulaştırma

Tarihi İpek Yolları'nı tam olarak tespit edilmesi oldukça güçtür. Çünkü bu yol isimleri hem Doğulu hem de Batılı medeniyetlerce sürekli değiştirilmiştir. Bugünkü bilgiler ışığında  büyük bağlantının olduğu kabul edilmektedir. Bugün bunlardan en eskisi güneye doğru uzanmıştır. Çin, Güney Asya ve Hindistan ile bağlanmıştı. Avrupa'ya giden ilk yol Ferdinand von Richthofen tarafından isimlendirilen doğrudan doğruya bir yol kabul edemeyeceğimiz kuzey rotası olan İpek Yolu'dur. Transit yollar olarak tanımlayabileceğimiz bu yollardan birçok yeni bağlantı yolları çıkarak o zamanın malları tüketicilere ulaşmıştı (Uhlig, 2000: 67-69).

Amerikalı nl Sosyolog Antropolog Jared Diamond, "Tüfek, Mikrop ve elik" kitabında insanlık uygarlığının İpek Yolu hattı boyunca büyük sıçrama yaşadığını belirtmiştir. Bu uzun ve kollara ayrılan ticari yol güzergahındaki herhangi bir icat veya buluş en geç 50 yıl içerisinde tüm Avrasya coğrafyasına yayılmıştı. Çin'in insanlık uygarlığına hediyesi olan kâğıt, pusula ve barut bunlardan bir kaıydı (Vodinalı, 2018a: 151).

Ulaştırma, tarih boyunca turizmin gelişiminde son derece önemli rol üstlenmiştir. Birinci bölümde de bahsedildiği üzere İpek Yolu zerindeki eski uygarlıklardan Asurlular, Sümerler, Çinliler ve Mısırlılar kara yolu, Fenikeliler deniz yollarını kullanarak farklı uygarlıklarla ticarete bulunmuşlardır. Giderek artan bu ticaret sayesinde ulaştırma sistemleri gelişmiş ve uygarlıklar arası kültürel iletişim yükselerek kültürel alışveriş gerçekleşmiştir (Yılmaz ve Arıkan, 2015: 1).

Roma, ticaret merkezi olabilmek için günümüzdekine benzer şekilde ulaştırma ağı kurarak hükmettiği tüm yerleşim birimlerini kendine kolayca bağlanmasını sağlamıştır. Halkının refahının artışıyla birlikte de turizm faaliyetinin kolaylıkla yapılabilmesi için iyi bir zemin hazırlamıştır (Yüksek, 2012: 5).

Tarihte İpek Yolu üzerindeki seyahatlerin bir diğeri de Marco Polo, Evliya Çelebi gibi seyyahların yaptıkları seyahatlerdir. Bu gezilerini eser haline getirdikleri için günümüze kadar bu bilgiler ulaşmıştır. Bundan daha önceki tarihlerde 7 ve 8. yüzyıllarda Allah'ın yolunda doğrunun, gerçeğin izini sürmek isteyen sufiler daha sonraları karşımıza İslam'ı yayan İslam mutasavvıfları olarak karşımıza çıkmışlardır (Akoğlan Kozak, Evren ve Çakır, 2013: 13).

Coğrafi Keşiflerden sonra uzun bir dönem unutulmaya yüz tutmuş İpek Yolu'nu tekrar keşfetmek isteyen Sven Hedin, Ferdinand von Richthofen'den otuz yıl sonra 1900 yılında başladığı keşfine 1936 yılına kadar çeşitli aralıklarla sürdürmüştür. Çin ve Orta Asya'nın büyük bölümünü geçtiği keşif yolculuğunun sonunda "İpek Yolu" adlı kitabını yazmıştır (Uhlig, 2000: 380-381).

Ulaştırmanın gelişimine baktığımızda ilk çağlarda da ulaşımdan bahsedilebilir fakat ulaştırmanın sektörel hale gelmesi ticaretin gelişimiyle paralellik göstermiştir. Turizmin özünü "seyahat etmek" oluşturmaktadır. Bu nedenle ulaştırma turizm için olmazsa olmaz bir unsurdur. Turizmin ulaştırma sayesinde gelişme gösterdiği belirtilebilir (Yılmaz ve Arıkan, 2015: 1-2).

İpek Yolu üzerindeki artan ticari faaliyetler ulaşım ağlarını geliştirmiş dolayısıyla turizm faaliyetinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. İpek Yolu döneminde ulaştırma ve turizmin gelişimini etkileyen dönüm noktaları sıralanacak olursa: Sümerlerin tekerliği bulması, Akdeniz'de gemilerle deniz ticaretinin yapılması, ticaret yolları üzerine kervansarayların yapılması, Marco Polo'nun Gobi Çölü, Hindistan, Sumatra ve Tibet gezileri sıralanabilir (Yılmaz ve Arıkan, 2015: 9).

Modern İpek Yolu, geçmişin Tarihi İpek Yolu'nu tekrardan ihya etmek için küresel bir proje olarak ortaya çıkmaktadır. Günümüzün en önemli sektörlerinden biri ve gelişimi ulaştırma sistemlerine bağlı olan turizm endüstrisi, bu projeyle gelişim ivmesini artan hızla sürdürebilecektir (Ekinci, 2014: 7-8).

2.1.3.2. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Ulaştırma

Çin'in Modern İpek Yolu Projesi kapsamında geliştirmiş olduğu “Tek Kuşak Tek Yol,” İngilizce ismiyle “One Belt One Road” projesinin en önemli ayakları; ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji hatlarıdır (Özdemir, 2018: 145).

Modern İpek Yolu Projesi, deniz ve kara hatlarıyla toplamda 65 ülkeyi kapsamaktadır. Bu 65 ülke ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkelerdir ve bu ülkeler 21 trilyon dolarlık devasa ekonomik büyüklüğe sahiptirler. Çin'i, Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan bu proje; kara, deniz, demir yollarının entegrasyonunu, küresel yolların çeşitlendirilmesini ve ulaşım sürelerinin kısaltılarak maliyetlerin düşürülmesini hedeflemektedir. Ayrıca bu proje Asya, Avrupa ve Afrika'da büyük altyapı yatırımlarıyla inanç merkezlerinin, toplumlar arası ekonomik kültürel merkezlerinin etkileşimlerini hızlandırabilecektir (Karagöl, 2017: 2).

Modern İpek Yolu'nun doğu-batı yönlü ulaşım koridoru incelendiğinde Çin ve Pasifik Asya'yı, Avrupa'ya bağlayan üç önemli ticari koridor ortaya çıkmaktadır. Bu koridorlar: Kuzey koridor, Orta Koridor ve Güney koridorudur (Şahin ve Kalaycı, 2014: 130). Modern İpek Yolu Projesi'nin kara bağlantıları aşağıdaki harita III'de gösterildiği üzere üç koridor üzerindeki bağlantıları kapsamaktadır.

Harita III: Modern İpek Yolu'nun Doğu-Batı Ulaşım Koridorları



Kaynak: Acar, 2017: 1.

- Kuzey koridor: Rusya üzerinden Trans-Sibirya hattı boyunca Rus anakarasından geçerek Kazakistan ve Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır.
- Orta koridor: Çin'den kuzeye çıkarak, Kazakistan üzerinden Türkmenistan, Azerbaycan ve Türkiye'den geçerek Avrupa'ya uzanmaktadır.
- Güney koridor: Kazakistan'dan başlayarak sırasıyla Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran hattı üzerinden Türkiye'ye buradan da Avrupa'ya uzanmaktadır (Şahin ve Kalaycı, 2014: 130).

Modern İpek Yolu Projesi'nin kara bağlantıları toplam altı ekonomik arter kapsamında tanımlanmıştır. Bu altı önemli arteri aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Önen, 2016: 1):

- “Çin-Kazakistan-Rusya koridoru: Çin-Kazakistan-Rusya koridoru; Çin-Kırgızistan-Kazakistan-Rusya koridoru: (toplam 13.600 km kara yolu; 12.000 km demiryolu; 1 lojistik merkezi; 3 havaalanı).
- Çin-Kazakistan-Azerbaycan koridoru: Çin-Kırgızistan-Özbekistan-Kazakistan koridoru: Çin-Kırgızistan-Tacikistan-Türkmenistan (+Afganistan bağlantısı)-Azerbaycan koridoru: (toplam 9.900 km kara yolu; 9.700 km demiryolu; 6 lojistik merkezi).
- Afganistan-Türkmenistan koridoru: Afganistan-Özbekistan-Kazakistan koridoru: Afganistan-Tacikistan-Kırgızistan-Kazakistan koridoru: (toplam 6.900 km kara yolu; 4.800 km demiryolu; 1 lojistik merkezi).
- Çin-Moğolistan koridoru: (toplam 2.400 km kara yolu; 1.100 km demiryolu).
- Çin-Pakistan koridoru: Çin-Kırgızistan-Pakistan koridoru; (toplam 3.700 km kara yolu; 2.000 km demiryolu; 1 lojistik merkezi).
- İran-Afganistan-Türkmenistan koridoru: İran-Afganistan-Türkmenistan (+Azerbaycan)-Kazakistan koridoru: Afganistan-Özbekistan-Kazakistan koridoru: Pakistan-Afganistan-Özbekistan-Kazakistan koridoru: (toplam 10.600 km kara yolu; 7.200 km demiryolu; 5 lojistik merkezi).”

Çin'in; Myanmar, Laos, Kamboçya, Tayland (Kra Kanalı), Bangladeş, Sri Lanka ile gerçekleştirmekte olduğu ikili kara yolu; demiryolu ve liman projeleri de mevcuttur (Önen, 2016: 1).

Modern İpek Yolu, kara bağlantılı ekonomik akslar incelendiğinde ulaşım sistemleri kara yolu ve demiryolu ağırlıklı olup lojistik merkezleriyle desteklenmiştir. Modern İpek Yolu'nda havaalanı yatırımı, sadece Çin-Kazakistan-Rusya koridorunda 3 adet olmak üzere öne çıkmıştır (Önen, 2016: 1). Tarih boyunca ulaştırma sistemlerinin gelişimine bağlı olarak ticaret artmış ve dolayısıyla refah artışıyla birlikte turizmin ilk örneklerini ortaya çıkarmıştır. Yine günümüzde Modern İpek Yolu üzerindeki ticari amaçlı geliştirilen turizmin ayrılmaz parçası olan ulaştırma projeleriyle turizme önemli katkıları olacağı öngörülebilir (Yılmaz ve Arıkan, 2015: 10).

Turizm endüstrisi; hava yolu, kara yolu, demiryolu ve deniz yolu ulaştırma sistemlerinin tümünden yararlanmaktadır. Ulaştırma; turizme, turizm de ulaştırmaya karşılıklı olarak gelişimleri için birbirlerine bağılıdır (Yüksek, 2012: 16). Modern İpek Yolu'nun, ulaştırma projeleri, turizm açısından paha biçilemez ulaştırma projeleri sunmaktadır. Mayıs 2014'te Çin devlet haber ajansı Xinhua'nın yayımladığı bir haber dosyası ve harita ile projenin ana hatları belirlenmiş olmuştur. Xinhua'nın haritasına göre: Kara İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye geldikten sonra Avrupa'ya devam etmekte; Rotterdam'a kadar gidip güneye inmekte ve Venedik'te son bulmaktadır. Deniz İpek Yolu ise Güney Çin Denizi'nden inip Kalküta'ya uğradıktan sonra Hint Okyanusu'nu kat edip, Kenya'ya uğrayıp Kızıl Deniz ve Akdeniz'i geçerek Venedik'te, Kara İpek Yolu ile birleşmektedir (Deniz, 2016: 199).

Harita IV: Modern İpek Yolu Deniz Yolu Ulaşım Haritası



Kaynak: DW, 2017: 1.

2.1.3.2.1. Modern İpek Yolu ve Kara Yolu

Modern İpek Yolu Projesi kapsamında kara yolu projelerinden birisi, “İpek Yolu’nun Otobanlaştırılması Projesidir.” 32 Asya ülkesini kapsayan bu projede, 141.000 km standartlaştırılmış kara yolunu içermektedir. 18 Kasım 2003 tarihinde Bangkok’ta gerçekleştirilen 32 ülkeden 28’i bu projeye ilgili hükümetler arası anlaşmayı imzalamıştır. Bu anlaşmayla birlikte, bu projeye üye ülkeler arasında otoyol ağı kalitesinin geliştirilmesi ve operasyonel verimliliğin artırılması için bir platform sağlanmıştır. (Bekdemir, 2016: 85).

Asya Otoyolu Projesi, ESCAP Komisyonu tarafından desteklenen Asya Kara Taşımacılığı Altyapısının Geliştirilmesi (ALTID- Asian Land Transport Infrastructure Development) projesinin üç önemli ayağından biri olmuştur. ALTID Projesi, Trans-Avrasya Demiryolu ve Kara Taşımacılığının Kolaylaştırılması Projelerini de kapsamaktadır. Asya Otoyolu Ağının iyileştirilmesi için 26 milyar dolar yatırım yapıldığı ve bu projenin tamamlanabilmesi için 18 milyar dolara ihtiyaç olduğu belirtilmektedir (Bekdemir, 2016: 89). Asya Otoyolu Projesi’ne üye ülkeler:

Afganistan, Azerbaycan, Bangladeş, Bhutan, Çin, Endonezya, Ermenistan, Filipinler, Gürcistan, Hindistan, İran, Japonya, Kamboçya, Kazakistan, Kırgızistan, Kuzey Kore, Laos, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Özbekistan, Pakistan, Rusya, Singapur, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye, Türkmenistan ve Vietnam'dır (Bekdemir, 2016: 89).

2.1.3.2.2. Modern İpek Yolu ve Demiryolu

Kara yolu hatlarındaki “Yuxinou Demiryolu Hattı;” Nisan 2014’de düzenli seferlere başlayan bu hat, Çin’in Chongqing kentinden başlayarak Almanya’nın Duisburg kentinde son bulmaktadır. Deniz yoluyla 40 günde taşınacak mallar, bu hat sayesinde 21 günde taşınabilecektir. Deniz yolu ulaşımına göre demiryolu ulaşımı, malların taşınmasında daha maliyetli olmaktadır fakat deniz yolu ulaşımının, Malakka Boğazı ve Aden Körfezi gibi riskli bölgelerden geçmesi ve malların taşınma süresi 40 gün olması, Yuxinou Demiryolu Hattı’nı rasyonel bir seçim haline getirmektedir (Deniz, 2016: 199).

Avrasya koridorları içinde en önemli ulaştırma hattı “TRACECA” (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru)’dır. 1993 yılında, Avrupa Komisyonu tarafından; Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımıyla Brüksel’de düzenlenen konferansta bu ülkelerin ticaretini ve ulaştırmasını güçlendirerek uluslararası ticarete uyumlu hale getirmek için formüle edilmiştir. Bu projeye gelişim süreci içerisinde aralarında Türkiye’nin de olduğu birçok ülke katılmıştır. Bu projede demiryolu ulaşımı ön planda olduğu için demiryolları, karayolları ve limanlarla uyumlu olacak şekilde planlanmıştır (Akbulut, 2016: 43-46).

Trans-Asya Demiryolu Ağı düşüncesi ilk olarak 1960’lı yıllarda Birleşmiş Milletler Asya-Uzak Doğu Ekonomik Komisyonu (ECAPE) tarafından gündeme getirilmiştir. Aynı zamanda Türkiye ile Singapur arasında bağlantı kuracak uluslararası demiryolu hattıdır. 40 yıl içerisinde çeşitli değişimler geçiren Trans-Asya Demiryolu Ağı’nın toplam uzunluğu, 114.300 km’yi bulacaktır. Asya’da 28 ülkeyi; Kuzey Koridoru, Güney Koridoru, Orta Koridor ve Asya-Hindini olmak

üzere 4 ana hatla birbirine bağlayacaktır. Bu hat, 2009 yılında; Kamboçya, Hindistan, Moğolistan, Güney Kore, Rusya, Tacikistan, Tayland ve Çin tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu hatla Asya'yı Rusya üzerinden Avrupa'ya; İran üzerinden Ortadoğu'ya bağlayarak Avrasya bütünleşmesi sağlanmak istenmektedir. Aynı zamanda ekonomik yoğunluğun sahil kesimlerde yoğunlaştığı Asya ülkelerinin iç kesimlerle de ticari bütünleşmesi sağlanabilecektir (Akbulut, 2016: 51).

2.1.3.2.3. Modern İpek Yolu ve Deniz Yolu

Modern İpek Yolu Projeleri, kara ulaşım projeleri yanında, deniz ulaşım projelerini de kapsamaktadır. Çin ile Avrupa arasındaki ticaret halen deniz yolu üzerinden yapılmaktadır. Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak kara yolu ve demiryolu projelerinin geliştirilmesi; maliyetlerin düşürülmesi ve sürenin kısaltılması anlamına gelmektedir (Deniz, 2016: 199).

Bugün Çin'in tüketim ticaretinin %80'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Çin'in, ithal veya ihraç ettiği her şey zorlu dar boğazlardan geçmektedir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in, mevcut Modern İpek Yolu içerisindeki Orta Asya'dan geçen kara yolu ve Doğu Afrika'dan ve Süveyş Kanalı'ndan geçerek Avrupa'ya giden deniz yoluna ilave olarak şimdi de; buzulları da Modern İpek Yolu Projesi kapsamına almıştır. Kuzey'de buzulların eriyeceğini öngören Çin, buradaki Arktik ülkelere beş yıldır 89 milyar dolarlık ciddi bir yatırım yapmıştır. Bu bölgede uygun teknolojiyi geliştirdiği takdirde deniz ticaretinde söz sahibi olup deniz ticaretinde daha kestirme yollara sahip olabilecektir. Bu da deniz yoluyla maliyetlerin düşmesine anlamına gelmektedir (Riche, 2018: 42-43).

2.1.3.2.4. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Ulaştırma Sistemlerinin Değerlendirilmesi

Bahsi geçen kara yolu ve demiryolu projelerinin detayları henüz belli olmamakla birlikte zamanla bu projeler olgunlaşmaktadır. Çin'in Avrupa ile ticareti ağırlıklı olarak deniz yolundan yapılmaktadır. Çin'in Avrupa ile kara bağlantısındaki kara yolu ve demiryolu bağlantılarının geliştirilmesiyle birlikte yapılan ticarete

maliyetler düşecek, süreler kısılacaktır. Bu tasarlanan projelerde; hava yolu, deniz yolu, demiryolu ve kara yolu ağları birbirilerine entegre biçimde inşa edilmektedir (Bekdemir, 2016: 101).

Ulaştırma sektörü, insanların bir yerden çekicilik yerine güvenli bir şekilde taşınmasında önemli bir unsurdur ve bu durum turizm faaliyetinin çıkış noktasını oluşturmaktadır. Ulaştırma sistemlerindeki teknolojik gelişim dünya çapındaki turist akışını büyük ölçüde arttırmıştır (Baykal, 2015: 58-60).

Dünyada turist gönderen ülkeler ile çeken ülkeler arasındaki ulaşım hareketleri turizmin uluslararası nitelik kazandığı 1900'lü yılların başından 1980'lere ve sonrasına kadar "tek taraflı gidişli" turist akışı görülmüştür. Bu akış; gelişmiş ülkelere, Amerika'dan Avrupa'ya, Kuzey ve Batı Avrupa'dan Akdeniz Havzası'na ve sanayi bölgelerinden kıyılara doğru akslarda gerçekleşmiştir. Bu ana akslar daha sonra gelişmiş ve Uzak Doğu ülkeleri, gelişmiş ülkelerin turistlerini kendine çekmiştir. Aynı zamanda Japonya, Çin ve Kore'den çok sayıda turist dünyanın dört bir yanına dağılmıştır (Baykal, 2015: 63).

BMDTÖ'nün istatistiklerine göre; 2016'da turistlerin destinasyonlara ulaşmak için kullandığı ulaşım tipleri; hava yolu %55, kara yolu %39, demiryolu %2 deniz yolu %4'ü kapsamaktadır (UNWTO, 2017: 4). Yüzdelik dilimlerden anlaşılacağı üzere havayolları dünyadaki en önemli ve çok kullanılan ulaşım sistemidir. Birinci bölümde bahsedildiği üzere Tarihi İpek Yolu'nda öne çıkan ulaşım sistemi özellikle Roma'nın inşa etmiş olduğu yaklaşık 80.000 km. uzunluğundaki kara yolu ağlarıdır (Yüksek ve Cavcar, 2012: 35).

Günümüzde karayolları en çok kullanılan ulaşım sistemi olma özelliğini havayollarına kaptırmıştır fakat ulaşım sistemlerindeki artan teknolojiyle birlikte karayolları araçlarının birçok avantajlı yönleri bulunmaktadır. Kara yolları halen turizmde en çok tercih edilen ulaşım sistemlerinden birisidir. Hem kitlesel hem bireysel olarak turistlere seyahatlerinde serbestiyet sağlaması ve görsel manzara sunması yolculukları zevkli hale getirmektedir. Dünyanın en ücra köşelerine ulaşım sağlaması ve istenilen nitelikte kara yolu inşa edilebilmesi kara yolunu cazip kılmaktadır. Aynı zamanda diğer ulaşım sistemlerini kullanan yolcular bir şekilde

kara yollarını kullanarak kara yollarının tamamlayıcı özelliğinden faydalanmaktadır. Yani kısacası kara yolunu turizm açısından cazip kılan başlıca faktörler; ucuz maliyetli olması, zaman esnekliği, güzergâh esnekliği, erişim kabiliyeti, taşıma kabiliyetidir (Yüksek ve Cavcar, 2012: 27-41).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki Asya Otoyolu Projesi, diğer ulaştırma sistemleriyle birlikte uyumlaştırılmış bir proje olacak olması turizm açısından mükemmel bir altyapı sağlamış olabilecektir. Tarihsel süreçte uluslararası ticaret sağlanabilmesi için siyasi istikrar dışında güçlü bir ulaştırma sistemiyle birlikte altyapı, han ve kervansaray gibi üst yapı yatırımlarının mevcut olması o dönem için turizmin var olabilmesine uygun şartları sağlamıştır. Günümüzde de Asya Otoyol Projesi tamamlandığında ticaret ve ardından turizmin gelişmesi açısından mevcut şartları sağlamış olabilecektir (Bekdemir, 2016: 85).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamında önem verilen bir diğer ulaştırma sistemi demiryollarıdır. Günümüzde uluslararası turizmde %2'lik bir paya sahip olsa da demiryolunun önemi; teknoloji ve yeni trendlerle her geçen gün artmaktadır. Turizm amaçlı kitlesel seyahatlerin ilk taşıma araçları trenlerdir. Demiryolunun kullanılmasına yönelten birçok neden vardır. Bunlardan birisi; demiryollarının yolcu taşımacılığında; %40-50 oranında, yük taşımacılığında; %70 oranında daha ucuz olmasıdır (Rota, 2012: 53-54). Demiryolları diğer ulaştırma sistemlerine göre daha çevrecidir. Dünyada artan çevresel duyarlılık ve sürdürülebilir turizm politikalarının gelişimi bu ulaşım sisteminin tekrardan öne çıkmasını sağlayabilecektir. Demiryolları, ulaştırma trendleri bakımından geride kalmış olsa da ekonomik ve toplumsal gelişmeyi sağlayıp toplu taşımayı gerçekleştirmektedir. Ayrıca turizmde seyahati demokratize edip sosyal turizmin ortaya çıkışını sağlamaktadır (Rota, 2012: 54; UNEP ve WTO, 2005).

Modern İpek Yolu kapsamındaki TRACECA Projesi, demiryolu taşımacılığını geliştirmesi bakımından çok önemli bir projedir. TRACECA Projesi AB'nin teknik yardımı çerçevesinde geliştirilen bir projedir. Bu projeyle İpek Yolu'nun tekrar eski önemini kazanması ve geçtiği ülkelerin ekonomisini geliştirerek dünya ekonomisine katkı sağlaması beklenmektedir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014:

177). TRACECA Projesi, Asya ve Avrupa arasında doğal bir köprü olarak nitelendirilmektedir. Geçtiği ülkelerde ticaret kolaylığı ve altyapı yatırımlarıyla malların taşınmasında kolaylık sağlamak projenin temel hedefidir. Diğer Modern İpek Yolu Projeleri'ndeki ulaştırma sistemlerinde olduğu gibi bu projede de diğer ulaştırma sistemleriyle uyumlaştırılması sağlanabilecektir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 179).

Gelişmekte olan İpek Yolu Ekonomisi ülkelerinin, proje tamamlandığında Avrupa ile ulaşımı rahatlayarak ticaret hacmi artabilecektir. Demir yoluyla yük taşımacılığı ve dolayısıyla ticareti arttıracak bu projede yolcu taşımacılığının da başlamasıyla demiryolunun İpek Yolu üzerinde turizmi de olumlu yönde etkileyebilecektir. Çünkü tarihte de tanık olunduğu üzere; ulaştırma altyapısının ve ticaretin var olduğu yerde turizm var olabilmektedir (Ekinci, 2014: 37-39).

Deniz yolları, uluslararası turizm ulaştırmasında %4'lük yüzdelik oranıyla az bir paya sahiptir. Deniz turizminin birçok çeşidi olmasına karşın Modern İpek Yolu Projeleri kapsamında kruvaziyer turizmi ön plana çıkmaktadır. 1950'lerden sonra gelişimini hızlandıran kruvaziyer turizmi klasik yolcu taşımacılığından ayrılarak daha çok; eğlence, gezme, görme ağırlıklı yapılmaya başlanmıştır (Çubuk ve Koçak, 2012: 87).

Harita IV'te de gösterildiği üzere; Modern İpek Yolu'nda kara yolu bağlantılı ticaretin yanında deniz yolundan da ticaret güzergahlarının olduğu görülmektedir. Günümüzde Yunan deniz filosu dünyanın en büyük filolarından biridir ve sadece Avrupa pazarında değil dünya pazarında da öncü role sahiptir. Çin'in önde gelen denizcilik firması olan COSCO, geçen yıl Yunanistan'ın Pire kentinde mevcutlara ilave olarak yeni bir kruvaziyer gemi rıhtımı inşa etmiştir. Çin'in hedefi bu limanda konteyner transit yük dışında her sene büyük bir kısmı Çinli turist olmak üzere 3 milyon yolcuya Pire limanını kullandırmaktır. COSCO işletmesi, yolcu gemilerine turist getirmek için her gün Atina ile Beijing arasında her gün doğrudan uçuşları başlatmak istemektedir (Gürdeniz, 2017: 31).

Arktik'te deniz ulaşımı yılın birkaç ayı ulaşma açıktır fakat büyük konteyner gemilerinin Kutup bölgesinde güvenli bir şekilde yük taşımacılığı yapabilmesi için

birkaç on yıl daha beklemeleri gerekecektir. Çünkü şu an halihazırdaki teknoloji güvenli seyahat ticari taşımacılık önündeki engeldir (Riche, 2018: 43). Ardından deniz ticaretiyle açılacak bu yeni rota turizm içinse yeni bir güzergâh anlamı taşımaktadır. Bu yepyeni güzergâh özellikle kruvaziyer seyahati açısından turistlerde yeni heyecan yaratabilecektir.

Modern İpek Yolu Projesi'nde, tüm ulaştırma sistemlerinden faydalanılmaktadır. Özellikle kara bağlantılarıyla ön plana çıkan Modern İpek Yolu, içerisinde hava yolu bağlantısının da olduğu tüm ulaştırma sistemleriyle entegre edilmesi planlanmaktadır. Özellikle Çin-Kazakistan-Rusya koridorundaki 3 havalimanı, Modern İpek Yolu'nun havalimanlarını da kapsadığının göstergesidir (Önen, 2016: 1).

Uluslararası turist sayısı ile havayolları ile taşınan yolcu sayısı arasında çok kuvvetli bir bağ vardır. Turistlerin destinasyonlarında varmak için kullandığı havayolları %55'lik bir paya sahiptir. Hava yolu ulaştırması ve turizm sektörü gerek sağladığı sosyal ve ekonomik fayda gerekse küreselleşmeye sağladığı katkıyla devletler tarafından yakından izlenip geliştirilmeleri için desteklenmiştir. Ne turizm hava yolu ulaştırması olmadan bu kadar gelişme gösterebilir, ne de turizm olmadan hava yolu ulaştırması bu denli gelişebilir. Turizm açısından bu denli önemli olan hava yolu ulaştırması, Modern İpek Yolu kapsamındaki geliştirilen projeler kapsamı içinde bulunmaktadır (Sarılğan, 2012: 113).

Tarihte kuşkusuz en önemli kara yolu ağı olan İpek Yolu'nun, Coğrafi Keşiflerle birlikte önemi azalmış, yerini deniz yolu ulaşımına bırakmıştır (Uhlig, 2000). Günümüzde tekrar gündeme gelen İpek Yolu, ulaştırma sistemlerinin çeşitlenmesi ve teknolojik gelişimle birlikte kendini tekrardan konumlandırmaktadır. Günümüzde Modern İpek Yolu'nda kara ulaştırmaları ön planda olsa da tüm ulaştırma sistemlerinden birbirlerine entegrasi sağlanması suretiyle faydalanılmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelerin ulaştırma sistemlerinin entegre edilmesiyle birlikte Afro-Avrasya bölgesinde ticaret etkin bir şekilde sağlanabilecektir. Dolayısıyla turizm açısından en önemli unsurlardan biri

olan ulaştırma sistemlerindeki gelişim turizmin gelişmesinde önemli bir rol oynayabilecektir (Karagöl, 2017: 6-7).

Birinci bölümde Modern İpek Yolu'ndaki 17 İpek Yolu Ekonomisi, bazı önemli ekonomik veriler ışığında incelenmiştir. Diğer bölümde bu verilerin aynı ülkeler kapsamında turizm açısından önemi ortaya koyulmuştur.

2.1.4. Modern İpek Yolu'nda İpek Yolu Ekonomilerinin Ekonomik Verilerinin Turizme Yansımaları

Gelişmekte olan ülkelerde turizmin etkileriyle ilgili değerlendirmeler genel olarak ekonomik açıdan yapılmaktadır (Avcıkurt, 2017: 43). Modern İpek Yolu'ndaki 17 ekonomi de gelişmekte olan ekonomilerdir ve Modern İpek Yolu Ekonomilerinin çoğunluğu gelişmekte olan ülkeleri kapsamaktadır (ISGE, 2018: 1).

Bir ülkede turizmin gelişmesi değişik alanlarda farklı fayda ve maliyet oluşturmaktadır. Turizmin ekonomik etkisi gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkelere farklı yansımaktadır. Günümüzde uluslararası turizm hareketlerine bakıldığında en çok turist çeken ve en çok turist gönderen ülkeler gelişmiş Batı ülkeleri olduğu gözükmemektedir. Ayrıca elde etmiş oldukları döviz gelirleri gelişmekte olan ülkelere daha fazladır (Samırkaş ve Bahar, 2013: 3).

Turizm, gelişmiş ülkelere nispeten gelişmekte olan ülkeler için ekonomik gelişme ve büyüme açısından daha önemli bir yere sahiptir. Bunun sebebi de gelişmekte olan ülkeler genellikle ulusal geliri düşük, gelir dağılımı dengesiz, işsizlik oranları yüksek ve endüstriyel gelişmenin de düşük olmasıdır. Bu ülkeler ihracat gelirleri açısından tarıma bağıdırlar. İncelenen 17 İpek Yolu Ekonomisi gelişmekte olan ülkeler sınıfına girmektedir. Bu ülkelerin ekonomisine turizm yoluyla girecek olan döviz sayesinde gelir dağılımı dengesizliğinin giderilmesi, istihdam olanaklarının artırılması, kişi başına düşen milli gelirlerin artırılması ve ödemeler dengesinin sağlayabilmesi açısından önem teşkil etmektedir (Samırkaş ve Bahar, 2013: 3).

Birinci bölümde incelendiği üzere; İpek Yolu Ekonomileri, dünya nüfusunun yaklaşık yarısını oluşturmaktadır. Bu potansiyel önemli bir iş gücü potansiyeli getirirse de gerekli ekonomik ortam sağlanmadığı sürece işsizlik olarak da geri dönebilecektir. BMDTÖ'nün ön görüşüne göre; 2019 yılında turizm sektörü ekonomiye 296 milyon iş sağlayarak katkıda bulunabilecektir (International Labour Organization, 2010: 1). Dünyada her 10 kişiden 1'i turizm sektöründe çalışarak ekonomide önemli bir istihdam alanı sağlamaktadır (UNWTO, 2017: 3).

Turist harcamaları sonucunda oluşan gelirler, direkt istihdam etkisi yapmaktadır. Elde edilen gelirlerin tekrar harcanması sonucu ikinci derecede istihdam etkisini ortaya çıkarmaktadır (Önal, Düzakın ve Çiftçi, 2006: 25). Modern İpek Yolu Projesi'nin, özellikle ulaştırma alanında yaptığı yatırımlar görece düşük ekonomilerinde gelişimini desteklemektedir. BMDTÖ'nün İpek Yolu üzerindeki belirlediği kültür turizmini geliştirmeye dönük güzergahlarla uyum içindedir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamında bölgeye yapılan yatırımlarla BMDTÖ'nün sürdürülebilir turizm kapsamında yerel halkın kalkındırılması anlayışı iç içedir. Bu bağlamda İpek Yolu Ekonomileri içinde yerel halkın da istihdamına katılacağı ulaştırma projeleriyle desteklenen bir turizm potansiyeli yaratmaktadır (Karagöl, 2017; UNEP ve UNWTO, 2005: 13). Diğer sektörlerle kıyaslandığında emek yoğun özelliği nedeniyle turizm ve seyahat, yüksek istihdam olanağı sağlayan sektör olarak görülmektedir. İşgücü oranının yüksekliği nedeniyle bir ekonomik kalkınma modeli olarak az gelişmiş ülkelerde benimsenmesinin önemli nedenlerdendir (Güngör Özkök, 2008: 44-45). 2018 yılında doğrudan seyahat ve turizm endüstrisini kapsayan endüstri istihdamında birinci sırada Çin, ikinci sırada ise Hindistan olması beklenmektedir (Güngör Özkök, 2008: 47).

Birinci bölümde incelendiği üzere; İpek Yolu Ekonomilerinde dünya ortalamasının üzerinde işsizlik oranı olduğu görülmektedir. Turizm bu işsizlik oranını çözmeye önemli bir unsurdur. İlk etapta turizmin çoğunluk alanlarında vasıflı işgücü ihtiyacı olmamaktadır. Bu bakımdan yerel halkın da turizmde istihdamı kolayca sağlanabilmektedir fakat turizm sektörü olgunlaştıkça profesyonelleşme istemektedir (Erdoğan, 1996: 238).

Dünyada uluslararası turist akışı 2016 yılında 1 milyar 235 milyonken 2030 yılında 1 milyar 800 milyon olması tahmin edilmektedir (UNWTO, 2017: 3). Bu uluslararası turist sayılarındaki artış, gelir yanında dünya nüfusunun artmasıyla da ilişkilidir. Bu artan turizm pastasından Avrupa'nın payı 2030 yılında düşmekle birlikte Asya-Pasifik bölgesinin alacağı pay hızla artmaktadır (UNWTO, 2011: 9). Bu durum İpek Yolu Ekonomileri için bulunduğu coğrafya itibariyle de avantaj olarak gözükmektedir.

Turizmin milli gelirin göstergesi olan GSYH'nin artmasını sağlamada katkısı bulunmaktadır. Bir bölgeye gelen turistin yapmış olduğu harcamalar; konaklama, yeme-içme, ulaşım eğlence, alışveriş vb. o bölgenin turistik ürününün parasal değerini göstermektedir (Samırkaş ve Bahar, 2013: 4).

Tablo VII: İpek Yolu Ekonomilerinin Seyahat ve Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) İçindeki Payları (%)

Ülkeler	2017	2016	2015	2014	2013
Çin	11.0	11.0	10.5	10.0	9.6
Hindistan	9.4	9.5	9.4	9.2	9.2
Rusya	4.8	4.8	4.7	4.9	4.8
Pakistan	7.4	7.2	7.2	7.2	7.3
Afganistan	-	-	-	-	-
İran	7.3	6.9	7.0	6.5	5.9
Moğolistan	11.4	9.7	9.1	8.8	8.7
Kazakistan	6.0	6.0	5.6	4.9	5.1
Türkmenistan	-	-	-	-	-
Kırgızistan	3.9	3.8	4.0	3.7	5.1
Özbekistan	2.8	2.7	2.8	3.0	2.7
Tacikistan	8.3	8.6	8.6	9.3	8.9
Azerbaycan	14.6	13.2	10.2	8.6	8.2
Türkiye	11.6	11.1	12.0	12.2	11.5
Ermenistan	15.7	14.6	14.0	12.8	12.2
Gürcistan	31.0	27.1	25.2	20.9	20.4
Ukrayna	5.7	5.4	5.4	5.5	7.6
İpek Yolu Ekonomileri	10.06	9.44	9.04	8.5	8.48

Kaynak: Knoema, 2018: 1.

İpek Yolu Ekonomilerinin GSYH’de ortalama payları, yıllara göre belirgin değişiklik göstermemektedir. Turizmden en çok gelir alan ülkelerin turizmdeki ortalama GSYH payı %12,3 iken İpek Yolu Ekonomilerindeki pay %8,48’dir. İpek

Yolu Ekonomileri içerisinde bu payın yükseltilmesi turizm gelirlerinde de artışa neden olabilecektir (Knoema, 2018:1; UNWTO, 2017: 6) fakat tek bir sektöre bağımlı olmak ülkeler için olumlu bir durum değildir. Özellikle kırılgan bir özelliğe sahip olan turizme olan bağımlılığın artması ülkeler için dezavantaj teşkil edebilmektedir.

Tablo VIII: 2016 Yılı Gelir Yönünden Turizm Sıralaması ve Bu Ülkelerin Seyahat ve Turizm Gelirlerinin (Milyar \$) Yıllara Göre Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) İçindeki Payları (%)

Ülkeler	Gelirler	GSYH İçindeki Payları
ABD	205.9	11.0
İspanya	60.3	14.5
Tayland	49.9	20.8
Çin	44.4	11.0
Fransa	42.5	9.0
İtalya	40.2	12.9
İngiltere	39.6	10.1
Almanya	37.4	10.7
Hong Kong (Çin)	32.9	-
Avustralya	32.4	11.0
Ortalama	65	12.3

Kaynak: Knoema, 2018: 1; UNWTO, 2017: 6.

Tablo VIII’de, turizmden en çok gelir sağlayan ülkeler arasında İpek Yolu Ekonomilerinden sadece Çin’in girebildiği görülmektedir. Çin’in ABD ile birlikte seyahat ve turizm endüstrisinin GSYH içindeki payının %11 olduğu görülmektedir. GSYH’de dünyada en büyük gelire sahip bu iki ülke %11’lik oranlarıyla turizm

gelirlerinde de üst sıralarda yer almalarını sağlamaktadır (Knoema, 2018: 1; UNWTO, 2017: 6).

Turizm sektörü birbiriyle ilişkili birçok sektörden meydana gelmektedir. Yaşanılan yerde kazanılan gelirin seyahat edilen yerde harcanılarak her yıl büyük gelir transferlerinin gerçekleşmesine neden olmaktadır. Turistin harcaması, gidilen yerdeki geliri çarpan etkisi yoluyla daha da arttırmaktadır. Bu gelir harcama ilişkisi iktisatta çarpan mekanizması olarak tanımlanmaktadır (Samırkaş ve Bahar, 2013: 6). Turizm bu yönüyle diğer sektörlerle de katkı sağlayarak ekonomik gelişmişliğe önemli etkisi olmaktadır. Turizm bu yönüyle özellikle gelişmekte olan ülkeler için daha önemli hale gelmektedir. İncelenen 17 İpek Yolu Ekonomilerinin tamamının gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olması bu ülkeler için turizmin geliştirilmesi gereken bir sektör olduğunu göstermektedir (ISGE, 2018: 1; Tezer, 2016: 21).

Tablo IX: Uluslararası Turizm Harcamaları Ülkeler Sıralaması (Milyon \$) ve Kişi Başına Düşen Milli Gelir (KBDMG)

Ülkeler	Harcamalar 2016	KBDMG 2016	KBDMG 2018
Çin	261.1	8.123	10.088
ABD	123.6	57.638	62.152
Almanya	79.8	42.161	50.842
İngiltere	63.6	40.412	44.177
Fransa	40.5	36.857	44.934
Kanada	29.1	42.348	48.466
Güney Kore	26.6	27.538	32.775
İtalya	25.0	30.669	35.914
Avustralya	23.8	49.755	59.655
Hong Kong (Çin)	23.1	43.741	48.829
Ortalama	69.62	37.924	43.783

Kaynak: The World Bank, 2018c: 1; The World Bank 2018d: 1

İpek Yolu Ekonomileri içerisinde sadece Çin, en çok harcama yapan turist sıralamasında listeye girip birinci sırada yer almıştır. En çok harcama yapan turistlere sahip olan ülkeler aynı zamanda en çok turist çeken ülkeler de olması dikkat çekicidir (The World Bank, 2018d: 1).

Bir turistin uluslararası turizm faaliyetine katılabilmesi için belirli bir gelire sahip olması gerekmektedir. Ülkelerin vatandaşlarının gelirini gösteren KBDMG önemli iktisadi göstergelerden birisidir. fakat bu KBDMG'nin adil bir şekilde dağılımı özellikle gelişmekte olan ülkeler için sorun teşkil etmektedir. Turist harcamalarında ilk on sıraya giren ülkeler ağırlıklı olarak gelişmiş ülkelerdir. Yani gelir dağılımı adil olan ülkelerdir (United Nations, 2014: 145). Çin'in gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olup turizmde en çok harcamayı yapması nüfus sayısının büyüklüğüyle açıklanabilmektedir.

Turizm harcamalarında ilk ona giren ülkelerin Çin hariç tüm ülkeler yüksek gelir grubuna giren ülkelerdendir (The World Bank, 2018d: 1). Bir ülkenin yüksek turizm harcaması yapabilmesi için ağırlıklı olarak gelişmiş ülke ve yüksek gelir grubuna ait olması gerektiği görülmektedir. Bu bakımdan İpek Yolu Ekonomilerinin gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olması ve düşük KBDMG oranlarıyla şu an ki durumda turist harcamalarının yüksek olması beklenmemektedir.

Gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olan İpek Yolu Ekonomilerinin kalkınmalarını zorlaştıran üç yapısal kısıtlamanın varlığından söz edilmektedir: Tasarruf açığı, döviz açığı ve nitelikli emek açığı olarak sıralanabilir. Dış ticaretin kalkınmaya her zaman olumlu olup olmadığı tartışmalıdır fakat ihracatın kalkınmada çok önemli bir rolü vardır. Bu yüzden ihracat, “kalkınmanın motoru” olarak nitelendirilmektedir (Erdoğan, 1996: 185-186).

Gelişmekte olan ülkeler kendi ürettiği ürünleri ucuz fiyattan satmakta, satın aldığı ürünleriye pahalı fiyatlardan almaktadırlar. Bunun sonucunda ihracat fiyatları ile ithalat fiyatları arasındaki oran yani ticari hadleri gittikçe küçülmektedir (Erdoğan, 1996: 186). Birinci bölümde dış ticaret fazlası veren İpek Yolu Ekonomileri incelendiğinde; Çin dışındaki ülkeler bu dış ticaret fazlalığını, enerji kaynaklarının zenginliği nedeniyle verdiği görülmektedir.

Uluslararası turizm, dünya dış ticaretinin en geniş tek kalemi ve bazı ülkeler için en önemli ihracat kalemi ve en çok döviz getiren endüstrisidir. Turizm, gelişme yolunda olan ülkeler için bir kalkınma modeli olmasa da bir kalkınma finansmanı modeli olabilmektedir. Çünkü ödemeler dengesi açıklarının turizmden sağlanan dövizler yoluyla kapatılması bir yöntem olabilecektir (Erdoğan, 1996: 186-187). Turizm sektöründen döviz girdisi sağlanması diğer sektörlerle göre daha kolay olmaktadır.

Ülke vatandaşlarının yurtdışında yapmış olduğu harcamaların ödemeler dengesi üzerinde negatif etkisi bulunmaktadır. Yurtdışından destinasyonun bulunduğu ülkeye gelen turistlerin yapmış olduğu harcamalarınsa ödemeler dengesi üzerine pozitif etkileri olmaktadır. Eğer elde edilen döviz geliri döviz giderlerinden fazlaysa turizm ödemeler dengesi üzerine pozitif etki yapmaktadır (Samırkaş ve Bahar, 2013: 7). İpek Yolu Ekonomileri içinde dış ticaret fazlası veren ülkeler için ülke vatandaşlarının yurtdışında harcama yapması sorun teşkil etmemektedir. Örneğin Çin, dış ticaret fazlası veren ülke olarak dünya turizm harcamalarında ilk sıradadır. Aynı zamanda turist varışlarında da ilk ona girebilmiştir (Trade Map-International Trade Statistics, 2017: 1).

Turizm gelirleri geliştirmekte olan ülkeler için çok daha önemli olmaktadır (Samırkaş ve Bahar, 2013: 8). İpek Yolu Ekonomilerinde, Modern İpek Yolu Projeleri kapsamında önceki bölümde bahsedildiği üzere; turizm için de faydalı olabilecek yeterli altyapı ve ulaştırma projeleri yapılmış ve yapılmaya ve geliştirilmeye devam etmektedir. Aynı zamanda kültürel mirasın çok zengin oluşu, yüksek getirisi olan kültür turizminin yapılması imkânı vermektedir. BMDTÖ ve UNESCO'nun bu bölgede kültürel mirasın korunması ve buna yönelik turizmin geliştirilmesine yönelik hali hazırdaki projelerinden bahsedilmiştir.

Geliştirmekte olan ülkeler grubundaki İpek Yolu Ekonomileri için turizmin önemli olmasının birçok sebebi vardır. Dış ülkelere alınan yardımlara göre üstünlükleri vardır. Çünkü turizmden sağlanan gelirler, politik ve ekonomik kısıtlamalardan uzak herhangi bir baskı aracı olarak kullanılamaz. Turizm, tarımsal ürün ve hammadde ihracatından daha çok üstünlüklere sahiptir. Geliştirmekte olan

Ülkelerin ihracatı için bir çeşitlendirme oluşturmakta ve döviz gelirlerindeki dalgalanmaları engellemektedir. Son olarak turizm, genel olarak yarattığı her birim döviz geliri için daha az döviz ıkıı gerektirir. Bu sebeple turizmden sağlanan döviz gelirlerinin büyük kısmı imalat sektörünün geliştirilmesine veya dış borçların kapatılmasında kullanılabilecektir (Samırka ve Bahar, 2013: 8).

Tablo X: İpek Yolu Ekonomilerinin Turizmdeki 2016 Yılı İhracat Gelirlerindeki Payları (%)

lkeler	İhracattaki Pay
Çin	2.0
Hindistan	5.4
Rusya	3.9
Pakistan	3.3
Afganistan	4.7
İran	-
Moğolistan	6.8
Kazakistan	3.9
Türkmenistan	-
Kırgızistan	19.8
Özbekistan	-
Tacikistan	16.6
Azerbaycan	16.2
Türkiye	14.2
Ermenistan	28.2
Gürcistan	38.0
Ukrayna	3.7
İpek Yolu Ekonomileri	11.9
Dünya	6.7

Kaynak: The World Bank, 2018d: 1.

Gelişmekte olan ülkeler için turizmin demeler dengesini açıklarını kapamada birçok avantajının olduğu belirtilmişti. Tablo X’da İpek Yolu Ekonomilerinin %11,9’luk oranıyla ihracattaki gelir payının dünya ortalamasının

üzerinde olduğu görülmektedir. Bu ülkeler turizmden yararlanmakla birlikte turizmin siyasi olaylara karşı duyarlılığı sebebiyle diğer endüstrilerle dengeli bir büyüme yakalamalıdır (The World Bank, 2018d: 1). Bunun yanında turizmin ülkelere ulusal anlamda da birçok katkısı bulunmaktadır. İpek Yolu Ekonomilerinin bölgesel gelişmişlik farklılıklarının keskin bir şekilde olduğu düşünülürse, turizmin yerel kalkınmaya olumlu etkisiyle birlikte bölgesel gelişmişlik farklılıklarını gidermede olumlu katkı sağlayabilecektir (Samırkaş ve Bahar, 2013: 106-107).

İpek Yolu Ekonomilerinde turizmin sektörel anlamda küresel rekabette boy ölçüşecek düzeye gelmesi istenilen durumdur. Dünya Ekonomik Forumu'nun 2017-2018 Küresel Rekabet Endeksi'nde İpek Yolu Ekonomileri üst sıralarda değildir fakat eşsiz zengin kültürel mirası ve Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki alt yapı ve üst yatırımlarıyla turizmin gelecekte küresel rekabette üstünlük sağlayacağı öngörülebilir (World Economic Forum, 2017).

İpek Yolu Ekonomilerinin aynı zamanda coğrafi bölge olarak zengin enerji kaynakları üzerinde olmaları ve bu enerji kaynaklarının geçiş güzergahları üzerinde olmaları bu ülkelere hem ekonomik hem de siyasi olarak bazı üstünlükler sağlamaktadır. Bu üstünlükleri gerek üretim sektörü gerekse potansiyel sahibi oldukları turizme aktarmaları bu ülkelerin lehine olabilecektir (Tezer, 2016). Günümüzde ekonomiyi politikadan bağımsız düşünmek mümkün olmamaktadır. Politik istikrar, ekonomilerin sağlıklı işlemesi için önemlidir. Yapısı gereği temeli insan olan turizm sektörünü politik istikrarsızlıktan diğer sektörlerle oranla daha fazla etkilenebilmektedir (Sonuç, 2011: 19). Diğer bölümde turizmin Modern İpek Yolu içindeki politik etkisi değerlendirilmiştir.

2.2. Politik Açıdan Turizm ve Modern İpek Yolu

Turizm, ekonomiden etkilendiği gibi politikadan da etkilenmektedir. Kırılgan özelliğe sahip olan turizm, politik yönden istikrarlı bölgelerde akışını sürdürülebilecektir. Politik durumdan yakından ilişkisi bulunan Modern İpek Yolu Projesi'nin turizmle ilişkisi düşünüldüğünde, politikanın her ikisini de etkileyen

özelliği bulunmaktadır. Politikanın bu etkileyici durumları diğer bölümlerde değerlendirilmiştir.

2.2.1. Modern İpek Yolu'nda Turizm ve Politika

Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki yatırımların geçtiği ülkelerde başta ekonomik ve politik olmak üzere; kültürel, sosyal, sosyolojik etkileri olabilecektir. Modern İpek Yolu'nun geçtiği ülkelerin kültürel mirasının çok zengin oluşu buradaki ülkeler turizm olgusundan ekonomik, politik, sosyal olarak yararlanabileceklerdir (Tezer, 2016).

Turizm; ekonomik, politik, sosyal, kültürel ve fiziksel çevre içerisinde var olmaktadır ve turizm bu çevre üzerinde çok az kontrole sahiptir. Özellikle de politik krizlerden kolayca etkilenebilmektedir. Turizm bölgesindeki veya turistlerin geldikleri yerlerdeki politik kararlar turizmi etkilemektedir (Sonuç, 2011: 20). Ayrıca devlet politikaları, uluslararası turizmi kısıtlayıcı önemli bir faktör olabilecektir. Bunlar arasında; ülke dışına çıkarılabilecek para miktarı, kimlerin seyahat edebileceği, dönüş yapan turistler için ülkeye sokulabilecek ithal mal miktarı kısıtlayıcı politik uygulamalardır (Sonuç, 2011: 22).

Politikanın turizm arasında sadece kısıtlayıcı özelliği yoktur. Turistlerin ziyaretlerinde politik istikrar ve güvenlik algısı ön koşul olmaktadır sosyal çalkantılar, iç savaş, terör eylemleri, insan hakları ihlaller turistlerin ziyaret davranışlarını olumsuz etkileyebilmektedir. Genellikle politik faktörler ülkelerin denetimi dışında ortaya çıkmaktadır. Savaşlar ve terörizm bu faktörlerin başlıcalarıdır. Yakın geçmişteki Kuzey Afrika kıyıları ve Eski Yugoslavya örneklerindeki gibi sivil kargaşa ve istikrarsızlıktan dış turizmin zarar gördüğünün örneklerini oluşturmuştur (Sonuç, 2011: 23).

Özellikle son dönemde siyasal şiddete dayalı terörizmin turizmi hedef alması turizme en çok zarar veren unsur olduğu görölmektedir. Turizm çeken ülkelere güvenlik istikrarının bozulmasından dolayı büyük zararlar verebilmektedir. Özellikle son dönemlerde terörizm turizmi hedef almıştır. Küreselleşen dünya, değişen devlet ilişkileri ve devletlerin politik ve ekonomik çıkarlarını vesayet savaşı adı altında terör

örgütlerinin arkasına saklayarak savaşmaları bunda etkili olabilmektedir. Terörle, turizm hedef alınarak hem o ülkenin güvenliğini ve imajını hem de turizmden sağlanan ekonomik katkıyı olumsuz etkileyebilmektedir (Küçükaltan, 2012: 29). 11 Eylül ABD'ye yapılan terör saldırısından sonra ABD ile ilgisi olmasa da birçok ülkenin uluslararası turizminde düşüş yaşanmıştır (Sonuç, 2011: 23). Ülkelerin politik uygulamaları sadece turist akışını değil turizm yatırımcılarını da o bölgeye yatırım yapmalarını etkilemektedir. Bu durum turizm yatırımcıları için politik risk olarak tanımlanmaktadır (Sonuç, 2011: 25).

2. Dünya Savaşı'ndan sonra dünya iki blok içinde yapılanmıştır. Özellikle Çin ve Rusya'nın egemenliği altındaki Asya toprakları dünyaya kapalı bir sistem oluşturmuşlardır. 1989 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılmasıyla birlikte bu kapalılık sona ermeye başlamış ve bu kapalı sistemden kurtulan ülkeler dünyayla bütünleşmeye başlamışlardır. Bu durum Tarihi İpek Yolu'nun evrimini sağlayarak Modern İpek Yolu gibi bir projenin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Dünyaya kapalı kalmış ülkeler tekrardan dünyayla bütünleşme gayretine girmişlerdir (Atasoy, 2016: 69-70). Bu bütünleşme küreselleşme ve yeni dünya düzeni kavramlarıyla bütünlük, Batı argümanlarıyla uyumluluk göstermektedir.

Uluslararası turizmin gelişimi açısından böylesi bir bütünlük oldukça faydalı olabilmektedir. Uluslararası turizm bu büyüme ivmesini Avrupa dışındaki bölgelere de yayarak artan bir şekilde sürdürmektedir (UNWTO, 2017: 14). Küreselleşmenin uluslararası turizm açısından faydalı yönleri olsa da dünya devletlerinin ekonomik kaynaklar için siyasi hakimiyet mücadeleleri sonucu savaşlar ve terör faaliyetleri gibi önceki bölümlerde bahsedilen turizm için istenilmeyen siyasi istikrarsızlık durumları olabilmektedir.

Uluslararası siyasette krizlerde pek çok faktör rol oynamaktadır. Tarihsel süreçte din ve mezhep İpek Yolu üzerindeki medeniyetler için çatışma ve savaş alanı oluşturmuştur. Avrupa'daki mezhep savaşları, Haçlı Seferleri, Osmanlı ve Selçuklu Türklerinin İslamiyet'i yaymak için sürekli Batı'ya doğru cihat etmesi, ABD'nin

“Yeşil Kuşak projesi,”³ İsrail devletinin kuruluşu ve son olarak 11 Eylül saldırılarıyla din faktörünün uluslararası siyasette ne denli önemli olduğu görülmüştür (Kartal, 2016: 192; Tarihibilgi.org, 2017: 1).

Terör örgütlerinin eylemleri, doğdukları ülkeleri aşarak küresel bir nitelik taşımaya başlamıştır. Büyük bir kısmı Müslüman milletlerin oluşturduğu İpek Yolu coğrafyasında, temelinde tarihsiz ve kültürsüz İslam anlayışını benimseyen radikal selefiliği benimseyen terör örgütleri kurulmuştur. “Arap Baharı”⁴ sonrası ortaya çıkan DEAŞ ve El-Nusra ve öncesinde ortaya çıkan El-Kaide gibi sözde dini referans alan terör örgütleri arkalarına büyük devleri de alarak kaos ortamı yaratmışlardır (Kartal, 2016: 192; TarihiOlaylar, 2019: 1).

Terör örgütleri, özellikle Afganistan, Türkistan ve Orta Doğu coğrafyasında gelişebilmeleri için uygun ortamı bulabilmişlerdir (Kartal, 2016: 198-201). Ayrıca Özbekistan’da, Kuzey Hindistan’da, İran’da din ve mezhep odaklı çatışma grupları mevcudiyetini sürdürmektedirler (Erşahin, 2016: 214-216). Bahsedilen 11 Eylül terör saldırıları turizmi nasıl küresel ölçekte etkilediyse İpek Yolu üzerindeki bu terör örgütü yapılanmaları bölgedeki turizmi olumsuz etkilemektedir. Çünkü turizmde seyahat eden turistler için o bölgenin güvenliği birincil önceliklerindendir.

Terör örgütleri sadece gelen turistleri engellememekte aynı zamanda turizm arzı unsurlarından kültürel varlıkları da yok etmektedir. Tarihi İpek Yolu üzerinde Moğol istilasıyla rivayetlere göre milyonlarca insan öldürülmüş ve özellikle İslam eserleri şimdiye kadar gördüğü en yıkıcı tahribatı yaşamıştır (Özgüdenli, t. y.). Günümüze kadar tarihi mirasla çok zengin kültürel mirasa sahip olan İpek Yolu üzerindeki eserler günümüzde de bu defa DEAŞ terör örgütünün tahribiyle karşılaşmıştır. Aralarında UNESCO Dünya Kültürel Miras listesinde bulunan eserler

³**Yeşil Kuşak Projesi:** Yeşil Kuşak projesi kısaca ABD’nin İslam’ı uluslararası ilişkilerde bir araç olarak kullanmasına yönelik bir strateji olarak değerlendirilebilir. Soğuk savaş döneminde ABD’nin İslam’a ilişkin politikası ılımlı, denetlenebilir bir İslam’ı desteklemek, bu İslam’ı SSCB’ye ve komünizme karşı kullanmak şeklinde ortaya çıktı.

⁴**Arap Baharı:** 17 Aralık 2010 Tunus’ta bir gencin kendini yakmasının ardından tüm Tunus halkının giriştiği eylemle beraber Arap dünyasına gelen bunalım dönemidir. Yapılan protesto sonucu birçok Arap ülkesi, Tunus’tan etkilenip özgürlük için savaşmıştır. Tunus, Mısır, Libya, Suriye, Bahreyn, Ürdün, Yemen gibi ülkeler Arap baharından etkilenen ülkelerdir.

tahribe uğramıştır. Bu eserler arasında; Hatra, Ninova, Musul Müzesi ve kütüphaneler, Nimrud, Horsabad, Yunus Peygamber Camii, İmam Dur Türbesi, Apamea, Dura-Europos, Mari gibi arkeolojik sit alanı ve kültürel miras tahrip olmuştur (National Geographic Türkiye, 2015: 1). Son olarak da özellikle basında çokça yer alan Palmira antik kentindeki hasar turizmin geri dönüşü olmayan arzına ciddi zararlar vermiştir (BBC Türkçe, 2016: 1). İpek Yolu üzerinde bu tahribat terör örgütleriyle sınırlı kalmamış, bahsedildiği üzere Çin, kültürel varlıklara “kültür devrimi” sırasında da ciddi zararlar vermiştir.

2.2.2. Bazı Önemli Politik Kavramların Turizm ve Modern İpek Yolu Projesi İlişkisi Bakımından İncelenmesi

Modern İpek Yolu Projesi, gerçekleştireceği gerek altyapı gerekse üst yapı yatırımlarıyla bölge ve çevre ülkeleri için ekonomik anlamda muazzam bir turizm potansiyeli sağlayabilecektir fakat turizmin odağında insan olması sebebiyle politik istikrarsızlıktan diğer sektörler göre daha fazla etkilenmektedir. Politik istikrarın olmadığı dolayısıyla güvenliğin tam olmadığı bölgeye turist akışı istikrarlı bir şekilde olmayacaktır (Demirkol ve Çetin, 2014: 289).

Günümüzde ekonomiyi politikadan bağımsız düşünmemiz mümkün olmamaktadır. Politik istikrar ekonomik istikrar demektir. Birinci bölümde bahsedildiği üzere Tarihi İpek Yolu’nda medeniyetlerin aralarında sağlıklı yükselen bir ticaret ivmesi kazandığı, politik istikrarın sağlandığı dönemler olmuştur (Uhlir, 2000). Politik istikrarsızlığa düşülen dönemlerdeyse ticaretin dolayısıyla buna bağlı olarak turizm faaliyetlerinin mümkün olmadığı görülmüştür. Çünkü turizm huzur, barış ve güven ortamı istemektedir (Demirkol ve Çetin, 2014: 289).

Modern İpek Yolu Projesi’nin gerçekleşeceği bölgeyi küresel sistem içerisindeki gerek politik gerekse ekonomik çatışmalar ve bununla ilintili olarak terör faaliyetlerinin yoğun yaşandığı bölge olarak huzurlu, güvenli bir coğrafya olduğu belirtilemez fakat politika yoluyla bunu dengeleyecek kabiliyete sahip olduğu belirtilebilir (Kartal, 2016).

Uluslararası turizmde seyahat özgürlüğünün artmasıyla turizm gelirlerinin artmasının yanında toplumlar birbirlerini tanıyarak diğer toplumlara olan hoşgörülerini artabilecektir. Çünkü birbirlerini tanımayan toplumların propaganda yoluyla birbirlerine düşman olmaları daha kolaylaşabilecektir. Turizm bu yönüyle dünya barışına katkı sağlayabilecektir (Sonuç, 2011: 30).

Uluslararası turizmde politik çevrenin olumlu gelişimi için çalışmalar sürdüren örgütler mevcuttur. Bunlardan en önemlisi BMDTÖ'dür. BMDTÖ'nün amacı, uluslararası anlayış, barış, refah ve evrensel değerler ile insan haklarına saygı ilkeleri doğrultusunda, özellikle üye ülkelerin ekonomik gelişimlerini destekler mahiyette dünya turizmine katkıda bulunmaktır (Sonuç, 2011: 30-31). BMDTÖ farklı kuruluşlarla da ortaklaşa yaptığı 33 ülkeyi kapsayan İpek Yolu projesini gelişimini destekleyen projelerinin olduğunu önceki bölümlerde bahsedilmişti. Politik açıdan birçok sıkıntıyla karşı karşıya olan bölge için BMDTÖ'nün bu projeleri, Modern İpek Yolu'nun turizm vasıtasıyla barışçıl bir nitelik kazanması açısından önem taşımaktadır (UNWTO, 2017).

Uluslararası turizmde politik çevrenin olumlu gelişimi için çalışan bir diğer örgüt "IIPT" yani, Turizm Aracılığıyla Barış için Uluslararası Kuruludur. IIPT, dünyanın en büyük ekonomik sektörü olan seyahat ve turizm sektörünü küresel barışın tahsisi yönünde her turistin bir barış elçisi olduğu prensibini benimseyerek kurulmuştur. 1986'da kurulmasına sebep olan dünyadaki durumlar arasında; 80'li yıllarda tırmanan terörizm, Doğu ve Batı arasındaki tırmanan gerginlik, çevrenin zarar görmesi, dünya bölgeleri arasındaki büyüyen gelir uçurumları sayılabilir (Sonuç, 2011: 30). Görüldüğü üzere küresel ölçekteki turizm örgütleri turizmin dünya barışına olan katkısının farkındalardır. Modern İpek Yolu Projesi'ndeki ülkeler mevcut zengin kültürel varlıkları sebebiyle turizm potansiyeline sahiptirler. Bu potansiyelin bölgede kullanılmasıyla birlikte politik krizlerin de uzun vadede çözülmesi beklenmektedir. Modern İpek Yolu Projesi'nin özellikle ulaştırma altyapısı ve BMDTÖ'nün İpek Yolu projeleriyle turizmin bu bölgede gelişme eğiliminde olduğu görülmektedir (UNWTO, 2017).

Uluslararası turizmin, ilgili örgütlerle bir nevi kamu diplomasisi yürüttüğü anlaşılmaktadır. Kamu diplomasisinin devletten halka olabileceği gibi halktan halka olabileceğinden bahsedilmiştir. Bu bağlamda turizm, devletlerin kendilerini ifade edebilmeleri açısından kusursuz bir kamu diplomasisi aracıdır. Aynı zamanda IIPT'nin benimsediği “her turist bir barış elçisi” mantalitesi halktan halka yapılan bir iletişim kanalı olarak ortaya çıkmıştır (Edelman, 2018).

Edelman Güvenilirlik Barometresi, ülkelerin aslında kamu diplomasisi yoluyla ne kadar güvenilirlik sağladığı görülmesi açısından önemlidir. Ülkelerin, İşletmeler, sivil toplum örgütleri, hükümetler ve medya kurumlarına ne kadar güvenildiğini ölçümlemektedir. Bu barometrede öne çıkan nokta, ABD'nin her kategoride büyük düşüş yaşadığıdır. Turizm gelişleri ve gelirlerinde başı çeken ABD'nin bu durumu uzun vadede turizmine ve dolayısıyla küresel barış anlayışına olumsuz yansıyabilecektir (Edelman, 2018). Bunun yanında İpek Yolu Ekonomilerinden olan Çin'in kurumlarına güvenilirlik bağlamında yükselişte olduğunu görülmektedir. Uluslararası turist gelişleri ve gelirlerinde de Çin ilk ona girmektedir. Aynı şekilde Hindistan da kurumlarına güvenilirlik bağlamında yükselen bir ivmeye girmiştir. Diğer İpek Yolu Ekonomileri de kurumlarına güvenilirlik yönündeki performanslarını arttırdıkları takdirde birbirine bağlı olarak hem turizm hem de küresel barışa hizmet etmiş olabileceklerdir (Edelman, 2018; UNWTO, 2017).

Uluslararası politikada turizm bağlamı bakımından bir diğer öne çıkan kavram yumuşak güçtür. Turistik güç, kültürel miras, sosyal sistem, yaşam biçimi, coğrafi alan, iklim, kentsel ve kırsal yapı, yaşam koşulları ve kültürel endüstri gibi turizm unsurları yumuşak güç üzerinde etkili olabilmektedir (Akbaş ve Tuna, 2012: 6).

Birinci bölümde bahsedildiği üzere yumuşak gücün uluslararası politikada sert güçle birlikte uygun oranda kullanıldığında diğer ülkeleri etkiyebilmesi bakımından ne kadar önemli olduğu belirtilmiştir. Hatta günümüzde dış politikada yumuşak gücü önceleyen tutumların sert güce göre daha başarılı sonuçlar verdiği gözlemlenmiştir. Turizmde, tıpkı kamu diplomasisindeki etkililiği gibi yumuşak güç

unsurunda da önemli bir unsurdur (Akbaş ve Tuna, 2012). Bir ülkenin yumuşak gücü arttıkça turizm faaliyetleri de artmaktadır. Bu bakımdan ülkelerin yumuşak güç unsurlarıyla turizm faaliyetleri arasında doğru orantıdan bahsedilebilir (Akbaş ve Tuna, 2012: 4).

Monocle Dergisi, her yıl ülkelerin yumuşak güç endeksini ölçmektedir. 2017-2018 yılını kapsayan dönemdeki endekste turizm hareketliliğinin yoğun olan birçok ülkenin bu listede yer aldığı görülmektedir (Monocle, 2017: 1). Monocle Dergisi'nin 25 ülkeden oluşan listesinde İpek Yolu Ekonomilerinden, Çin ve Hindistan'ın yer aldığı görülmektedir. ABD, Edelman Barometresindeki görülen düşüşünü Monocle Endeksi'nde de göstermiştir. Bu bakımdan ülkelerin yumuşak güçleri kırılgandır ve dış etkilerden ve ülkelerin tutum ve davranışlarından kolayca etkilenebilmektedirler. ABD'nin, küresel markalar, film endüstrisi ve buna benzer Amerikan kültürüyle kazandığı imajını, yanlış bir tutum sergilediği takdirde kaybedebilecektir (Edelman, 2018; Monocle, 2017: 1).

Yumuşak gücün önemli unsurlarından biri edebiyat, film ve dizi sektörleri turizm endüstrisini olumlu yönde etkileyebilmektedir. Bu sanat dallarında işlenen konunun mekânı turistler açısından ilgi çekici bir destinasyon haline gelebilmektedir. Aynı zamanda maliyetleri yüksek turizm pazarlaması reklamıyla oluşturulan imajdan çok daha yüksek düzeyde destinasyon imajı sağlanabilmektedir (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a: 290; Pekin, 2011: 165-167). Örnek verilecek olursa; Dan Brown'un yaklaşık 50 dile çevrilen ve 100 milyon dolayında basılan "Da Vinci'nin Şifresi," "Melekler ve Şeytanlar" kitaplarındaki söz konusu adı geçen Paris, Roma, Londra ve Edinburgh gibi şehirlere rezervasyonları arttırmıştır. İrlanda'nın başkenti Dublin'de James Joyce'un "Ulysses" romanından hareketle "Adım Adım Bloomsday Gezileri" yapılmaktadır. Aynı şekilde Yeni Zelanda'da çekilen "Yüzüklerin Efendisi" filmi Yeni Zelanda'ya olan ilgiyi arttırmıştır. 1977-86 yılları arasında çekilen "Aşk Gemisi" filmi dünyada kruvaziyer turizmini canlandırmıştır (Pekin, 2011: 165-166).

1997 yılında Luksor'da Hadşepsut Tapınağı'na Müslüman Kardeşler saldırısı sonucunda 62 turist ölmüştü. Mısır'da turizm krize girmiştir fakat Mısır Turizm

Örgütü uluslararası bir “PR” (Halkla İlişkiler) şirketi ile bu krizi aşmıştı. Bu kriz aşımında Christian Jacq adlı yazarın 25 dile çevrilen ve milyonlarca satılan “2. Ramses” serisi romanı bunda etkili olmuştur. Mumya filmi çekimlerine Mısır destek vererek turizmde yaşanan krizi aşmıştır (Pekin, 2011: 164-165).

Görüldüğü üzere yumuşak güç unsuru olan endüstriyel yapıya bürünmüş sanat alanlarının turizme yönlendirici etkisi bulunmaktadır. İpek Yolu coğrafyasındaki ülkelerin de bu alanlardan faydalanmaları turizmi geliştirilmeleri açısından faydalı olabilecektir. BMDTÖ, halihazırda İpek Yolu projeleriyle bölgedeki turizmi geliştirme adına çeşitli pazarlama kanallarını kullanmaktadır (UNWTO, 2017).

National Geographic, History Channel, Discovery Channel gibi belgesel kanallarının tanıttığı destinasyonlar çekicilik yaratmaktadır (Pekin, 2011: 165). National Geographic’in hem televizyon kanalında hem de dergilerinde İpek Yolu konusu üzerinde durmuştur. Aynı zamanda Çin, NHK televizyon kanalının 12 bölümlük belgeseli bölgenin yumuşak gücü kullanılarak turizm pazarlaması açısından önemlidir. Bunun yanında İpek Yolu konusunda birçok kitap, dergi, makale tez yazılmakta, sempozyumlar, kongreler düzenlenmiş ve düzenlenmeye devam etmektedir (Işıktaş ve Duran, 2017). Bunlar Modern İpek Yolu çekiciliği oluşturması bakımından oldukça önemlidir fakat tıpkı Mısır örneğinde olduğu gibi popüler sanat, edebi alanlara da devletlerin de desteğiyle yönelinmesi turizm anlamında yararlı olabilecektir (Pekin, 2011: 164-165).

Ülkelerin imzaladıkları vize muafiyeti antlaşmaları da uluslararası turizme olumlu yansımaktadır. Vize muafiyet antlaşmaları da etkin bir yumuşak güç ve kamu diplomasisi sayesinde elde edilebilir (Akbaş ve Tuna, 2012: 12). 2018 yılında yapılan Henley Partners Passport İndeksine göre; 180 ülkeye vize muafiyetiyle Japonya ve Singapur liderdir. İndekse göre vize muafiyeti fazla olan ülkelerin yumuşak güç sıralamalarında da önde olduğu gözlemlenmektedir. İpek Yolu Ekonomilerinden olan Rusya’nın 114, Türkiye’nin 110, Çin’in ise 64 ülkeyle vize muafiyeti olduğu gözlemlenmektedir. Çin’in İpek Yolu Ekonomileri içerisinde yumuşak gücü yüksek olmasına karşın vize muafiyetinin olduğu ülke sayısı fazla değildir. İpek Yolu

Ekonomilerinin vize muafiyeti sayısını yükselttiği takdirde uluslararası turizmin önündeki engellerden biri kalkmış olabilecektir (Henley Partners Passport Index, 2018: 1).

Tarihte de devletlerarası ilişkiler politikayla tahsis edilmiş ve Roma döneminde olduğu gibi istikrarlı bir politika ve ekonomik sistemle turizm ivme kazanmıştır. Aynı şekilde istikrarlı bir politik sistemin tahsis olduğu dönemde Orta Asya'da İpek Yolu üzerinde güvenli ticaret yapılarak tüccarların kervansaraylarda konaklamaları gerçekleşmiştir (Uhlig, 2000).

Günümüzde de değişen politik, ekonomik, turizm paradigmalarıyla, uluslararası turizmin sağlıklı bir şekilde tahsis edilebilmesi için huzurlu, istikrarlı bir politik ve ekonomik ortamın mevcut olması gerekmektedir (Akgöz, 2016; Demirkol ve Çetin, 2014: 289). Son dönemdeki politik kavramlar ülkelerin istikrarlarını sağlama konusunda ip ucu vererek politik olarak da Modern İpek Yolu Projesi'nin sürdürülebilirliğini sağlayabilecek ve dolayısıyla uygun bir turizm ortamı sağlayabilecektir. Tezin son bölümünde, Modern İpek Yolu Projesi'nin turizmle olan ilişkisi, Türkiye bağlamında değerlendirilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İPEK YOLU'NDA TÜRK TURİZMİNİN EKONOMİK VE POLİTİK YÖNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Türkiye’de Ekonomik Açıdan Turizm ve Modern İpek Yolu

Topraklarının büyük bir bölümü Anadolu’da bulunan Türkiye, Çin’den başlayıp Avrupa’ya ulaşacak güzergahın geçiş yolu üzerinde bulunması sebebiyle Modern İpek Yolu Projesi’nin önemli ülkelerinden birisidir. Türkiye, Avrupa, Asya ve Ortadoğu coğrafyasının kesişim noktasında yer almaktadır ve projenin kara ve demiryollarını oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattının Avrupa’ya bağlantı noktasını oluşturmaktadır (Karagöl, 2017: 4).

G 20 üyesi olan Türkiye’nin enerji ticaret merkezi olma yolunda attığı adımları Çin ile de ilişkilerini geliştirerek Modern İpek Yolu Projeleri’ni destekleyecek adımlar atmaktadır. Bu proje, Türkiye’nin gelecekteki ekonomik hedeflerine ulaşması bakımından önemli fırsatlar sunmaktadır. 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde yapılan zirveyle hayata geçirilen ve dünyanın en büyük ulaşım projesi olarak görülen projeye birlikte Türkiye’de yeni pazarlar açılacaktır (Karagöl, 2017).

2018 yılı içerisindeki verilerle Türkiye, dünyanın 18. büyük ekonomisidir (Statistics Times, 2018a:1). Türkiye, bu yıl içerisinde %4,4’lük büyüme oranıyla istikrarlı büyüme oranını sürdürmektedir. Bu oran Avrupa bölgesinin ortalama büyüme oranından fazladır (IMF, 2018: 1). Ekonominin gelişmesi Türkiye’de önemli endüstrilerden biri olan turizmin gelişmesi yönünde fayda sağlayabilecektir.

Birinci bölümde bahsedilen Türklerin kurmuş olduğu Anadolu Selçuklu, Osmanlı ve diğer eski medeniyetler, Anadolu coğrafyasında zengin kültürel miras bırakmışlardır. Ayrıca bu medeniyetlerin bırakmış oldukları kültürel miras, Türkiye açısından turizm için önemli bir çekicilik sağlayabilecektir (Roux, 2015: 30-32). Türkiye’de turizm sektöründeki gelişmeleri değerlendirmeye yönelik çalışmalarda

genellikle iki dönemin ortaya çıktığı görülmektedir. 1923-1962 arası dönem, planlı dönem öncesi dönem, 1963'te başlayan ve günümüze kadar süren dönemse planlı dönem olarak belirtilmektedir (Ünlüöner, Tayfun ve Kılıçlar, 2015: 237).

Türkiye'de turizm faaliyetinin, Cumhuriyet dönemi boyunca var olduğu belirtilebilir. Türkiye Cumhuriyeti öncesi dönemde de Türklerin kurduğu medeniyetlerde değişen paradigmalara sahip olsa da turizmden bahsedilebilir. Günümüzde Modern İpek Yolu Projesi'nin sağlayabileceği imkanlarla birlikte, Türkiye'nin sağlam turizm temelini olmasa da turizmi daha da ileri noktaya taşıyabilecektir. Diğer bölümde, turizmin Türkiye'de şimdiki konumuna nasıl geldiğini tarihi sürecinden bahsedilmiştir.

3.1.1. Geçmişten Günümüze Türk Turizmi ve Modern İpek Yolu

Birinci bölümde bahsedildiği üzere Tarihi İpek Yolu üzerinde kurulan medeniyetlerin ticaret yapabilmeleri için birbirleriyle iyi anlaşmaları ve barış ortamı gerekmektedir. Medeniyetlerin ekonomilerini ticaretle geliştirmeleri bu duruma bağlıydı. Buna bağlı olarak İpek Yolu üzerinde diplomatik ilişkiler önem arz etmiştir (Uhlig, 2000).

Çin'den başlayan İpek Yolu, 2000 yıllık süreç içerisinde ana hatlar ve bu hatlar üzerinden çıkan yollarla evrilip genişleyerek Avrupa'ya kadar uzanmıştır. Doğu-Batı arasındaki ticaretle mal akışı ağırlıklı olarak Doğu'dan Batı'ya olmuştur. Tabi ticaretle başlayan bu etkileşim; sosyo-kültürel, savaş, barış, icatlar gibi birçok olgunun yaşanmasına sebep olmuştur. İpek yolu olgusunun büyük medeniyetlerin doğmasında en önemli olgu olduğu görülmektedir (Uhlig, 2000).

Tarihte Doğu-Batı ayrımı gibi bir ayrım yapılsa da yapılan ayrım iki medeniyetin aslında medeniyet oluşturma noktasında birbirlerine ne kadar bağımlı olduğu gerçeğini değiştirmemektedir. Yapılan bu ayrımın genellikle din olgusu üzerinde yapıldığı görülmektedir. Batı medeniyetini oluşturan Hristiyan dünyaya karşı İslam dünyası veya diğer Doğu dinlerinin oluşturduğu dünya, bu ayrım iki

karşıtlık içerisinde kurulan sentez, kültürel çeşitliliğin temelini oluşturmaktadır (Sezer, 2017).

İpek Yolu üzerindeki dinleri her medeniyette kendi medeniyet anlayışına göre farklı yaşanmaktadır. Bu nokta da homojen bir Hristiyan, İslam veya diğer din yapılarından bahsetmek mümkün görünmemektedir. Medeniyetler arası farklı yorumlamalar farklı kültürel zenginliklerin doğmasına sebep olmaktadır ki bu, İpek Yolu üzerindeki turizm açısından kültürel zengin mirasın oluşmasına sebep teşkil etmektedir (Küçük, Tümer ve Küçük, 2017; Pekin, 2011).

2000 yıllık Türk tarihine baktığımızda ve bu tarihten de geriye götürebileceğimiz Türk tarihi, İpek Yolu'nun başlangıç noktası olarak düşünülen Çin kadar kadim çok eski bir medeniyettir. Türk medeniyeti, Çin medeniyetinden farklı olarak İpek Yolu üzerinden Batı'ya doğru sürekli ilerlemiş ve bu güzergâh üzerinde birçok devletler ve imparatorluklar kurmuştur (Roux, 2015).

Türkiye'nin, topraklarının büyük bir kısmı Anadolu'da yer almaktadır. Birinci bölümde bahsedildiği üzere Anadolu Selçuk Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu Anadolu'da ticaretin gelişimini sağlayacak güçlü ekonomik sistemler kurmuşlardır. Bu sistemi kurarken Roma döneminden kalan yol ve altyapı sistemlerini de geliştirmişlerdir. Anadolu Selçuklu döneminde kurulan Ahilik Teşkilatı'yla yapılan ticarete iş ahlakını ön gören düzenlemeler yapılmıştır (Küçükkalay, 2016).

Selçuklu döneminde ticaret yolları üzerinde kurulan han ve kervansaraylar ticaret yapan tüccarların konaklamalarını, yiyecek-içecek ihtiyaçlarını ve atların bakım ihtiyaçlarını karşılamıştır. Bu hizmetleri vakıf kaynaklarıyla bedelsiz olarak karşılanmıştır. Amaç ticaretin yapılmasına teşvik sağlamaktır. Bu dönemde ki han ve kervansarayları günümüzün yol üzerinde kurulan moteller ile örtüştürülebilir. Bu dönemde yapılan turizm iş amaçlı ticaretle birlikte sürdürülen turizmdir. Osmanlı döneminde de Anadolu Selçuklu döneminden kalan Ahilik Teşkilatı yapısı ve han ve kervansaraylar hizmetlerini sürdürmeye devam ettirmişlerdir (Küçükkalay, 2016).

Türklerin kurmuş olduğu medeniyetleri İpek Yolu üzerinde yapılan ticaretin bir bağlantı noktası olarak düşünülebilir. Anadolu, Asya üzerinden gelen malların

Avrupa'ya ulaşmasına sağlayarak bir köprü görevi üstlenmekteydi. İpek Yolu güzergahı 17. yüzyılın sonlarında önemini kaybetmeye başlamıştır (Ekinci, 2014: 7). Bu dönemden itibaren uzun bir aradan sonra Çin'in öncülüğünde İpek Yolu, 7 Eylül 2013 tarihinde tekrar gündeme getirilmiştir (Deniz, 2016: 199).

Türkiye'nin kurulduğu dönemde, İpek Yolu etkili bir güzergâh değildi. Türkiye'deki turizm sektöründeki gelişmeleri değerlendirmeye yönelik iki dönem ele alınmaktadır. 1923-1962 arası dönem plan öncesi dönem ve 1963'ten günümüze kadar olan dönem planlı dönem olarak ele alınmaktadır. 1961'de kabul edilen yeni anayasa ile birlikte planlı kalkınmayı da beraberinde getirmiştir. Hem 1961 hem de 1982 Anayasaları devletin ekonomiye müdahalesini "Beş Yıllık Kalkınma Planları" ile şekle bağlamıştır. Planlar yol gösterici mahiyette olup, özel kesim için özendirici, kamu kesimi için emredici niteliğe sahip olduğu görülmektedir (Ünlüöner, Tayfun ve Kılıçlar, 2015: 237-240).

Türkiye, yaşadığı siyasal istikrarsızlıkların etkisiyle 1970'li yıllarda sorunlarını yapay önlemlerle çözmeye çalışmış sonuç olarak da ithalat ve üretimde sıkıntıların yaşandığı, kıtlıkların ve darlıkların yaşandığı, yüksek enflasyonun yaşandığı ekonomik açıdan sıkıntılı dönemler yaşamıştır. Süleyman Demirel başkanlığındaki azınlık hükümeti, 24 Ocak 1980 tarihinde kapsamlı bir istikrar ve liberal programı ortaya koymuştur. Turgut Özal, başbakanlık müsteşarlığı sıfatıyla yeni programın uygulanmasında sorumlu olmuştur. 24 Ocak kararlarının temel amaçları kısa vadede ödemeler dengesini iyileştirmek, enflasyonu düşürerek istikrar sağlamaktır. Uzun vadede ise piyasaya daha ağırlık veren, dışa özellikle ihracata yönelen bir ekonomi yaratmaktır (Pamuk, 2017: 265). Bu programla birlikte Türkiye, IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluş ve bankaların iyi niyet ve iş birliğinden yararlanmış olmuştur. Türkiye, bu Neo-Liberal ekonomik politikalarıyla Modern İpek Yolu'na gelinceye kadarki süreçte kendini projeye dahil etmede zemin oluşturmuştur. Çünkü Modern İpek Yolu Projesi, Neo-Liberal politikalara göre ilerleyen bir projedir (Pamuk, 2017: 266).

24 Ocak 1980 kararları sonrası 1982'de çıkarılan 2634 sayılı "Turizmi Teşvik Kanunu" Türk turizminde eksen kaymasına sebep olmuştur (Pekin, 2011: 75).

Bu kanunla birlikte turizm koruma ve gelişim bölgeleri tespit edilip, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesine, düzenlemesine ve denetlenmesine ilişkin hükümleri kapsamaktadır (Turizmi Teşvik Kanunu, 1982) fakat turizm teşviklerinin genel olarak kıyı bölgelerine yönelik olması turizm yatırımlarının ağırlıklı olarak kıyı bölgelerinde artmasına neden olmuştur. Bu da turizm talebinin kıyı bölgelerinde yoğunlaşmasına neden olarak turizm faaliyetlerinin diğer bölgelere yayılması ve tüm yılı kapsaması amacına ulaşamamasına neden olmuştur (Şanlıoğlu ve Özcan, 2017: 97).

Türk turizminde öne çıkan bir diğer önemli gelişme 2007 yılında ortaya çıkan Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planıdır. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 çalışması 9. Kalkınma Planı ile uyum içindedir. Türkiye’de turizmde parçacı yaklaşımlar sonucu Akdeniz ve Ege kıyı kesiminde aşırı yığılma, kıyı gerisi ve çevresi alanlarda çarpık kentleşme oluşmuş, altyapı yetersizliği ve çevre sorunları ortaya çıkmıştır. Türkiye Turizm Stratejisi 2023’ün öngördüğü hedeflerde ülkemizin her yanına dağılmış olan alternatif turizm çeşitlerinin tek tek alınması yerine bunların entegrasyonunu sağlamak vardır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 1).

Türkiye Turizm Stratejisi çalışması; planlama, yatırım, örgütlenme, iç turizm, Araştırma-Geliştirme, hizmet, ulaşım ve altyapının güçlendirilmesi, tanıtım ve pazarlama, eğitim, kentsel ölçekte markalaşma, turizmin çeşitlendirilmesi, mevcut turizm alanlarının rehabilitasyonu ve varış noktalarının geliştirilmesi konularında uzun verimli stratejiler önermektedir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 1).

Modern İpek Yolu Projesi, dünyanın en büyük ulaşım projesi olarak görülmektedir. Türkiye Turizm Stratejisi çalışmasında turizmin gelişmesi ve çeşitlendirilmesi için olmazsa olmaz koşullarından biri olan altyapının geliştirilmesi ve ulaştırmanın çeşitlendirilmesi önem arz etmektedir. Modern İpek Yolu Projesi bu bağlamda sunacağı küresel projelerle birlikte Türk turizminin gelişmesinde etkili olabilecektir (Karagöl, 2017: 5; T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 2).

3.1.2. Türkiye’de Kültür Turizminin Modern  pek Yolu Projesi Bağlamında İncelenmesi

İkinci bölümde, kültürün yalnızca somut kültürel mirası değil soyut kültürel mirası da kapsadığından bahsedilmişti. Türkiye’nin topraklarının büyük bir bölümü Anadolu’da bulunması sebebiyle bu zengin somut ve soyut kültürel mirasa doğal olarak sahip olmaktadır (Pekin, 2011).

Birinci bölümde belirtildiği üzere  pek Yolu üzerinde kurulmuş ve  pek Yolu’na etkisi olan birçok medeniyet incelenmişti. Bu medeniyetler Anadolu coğrafyasını doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik anlamda olduğu kadar, kültürel anlamda da etkilemişlerdir. Bu sebepten ötürü Türkiye’nin sahip olduğu Anadolu coğrafyası zengin kültürel mirasa sahiptir (Pekin, 2011).

Türkiye, sahip olduğu somut kültürel miras bakımından tarih öncesi dönemi de kapsayan eserlere sahiptir. Taş Devri’nin ilk evleri; mağaralar, Anadolu’nun ilk köyleri; h y kler, kaya üstü tasvirleri ve mağara resimleri, fosiller ve fosil izleri sayılabilir. Arkeolojik Turizm kapsamında bu kültürel mirastan yararlanılmaktadır (Doğaner, 2013: 19-113). Anadolu’nun çeşitli uygarlıklara mek n olması ve  pek Yolu’nun bu coğrafyadan geçmesi, Asya-Avrupa ve Orta Doğu arasında ticaret ve savaş alanı ve kervanların, orduların geçiş alanı olması sebebiyle Anadolu’dan geçen yollar önemli olmuştur. Bu bağlamda Anadolu’da antik yollar gezi amaçlı turlara açılmıştır (Doğaner, 2013: 113-116).

Kültür turizmi içerisinde dini turizm ve inanç turizmi de yer almaktadır. Her dinin bir inanç özelliği vardır fakat her inanç dine dönüşmemiştir. Bu bağlamda inanç turizmini kullanmak daha doğru olabilecektir. Dini mekanlar turizmde bütün dinlere açıktır ve bu turizm şekli kültür iletişimi olarak kabul edilmektedir (Doğaner, 2013: 291). Tarihi  pek Yolu üzerinde birçok inanç ve dinin var olduğu görülmüştü (Foltz, 2006). Türkiye tarihi geçmişi ve coğrafi konumu ile dinlerin yayılma ve gelişme yolları üzerinde kalan ve bu nedenle inanç merkezleri bakımından zengin bir ülkedir (Bilim, 2014: 91). Türkiye’nin İşlam dini dışında da Musevilik ve Hristiyanlık bakımından da önemli bir yer olması, inanç turizmi bakımından

önemlidir. Türkiye’de birçok yer, Musevilik ve Hristiyanlık yönünden önemlidir. Sadece Hristiyanlık ve Musevilik açısından önemli dini merkezlerden sayılan Kudüs ve Vatikan, Türkiye dışındadır. (Küçük, 2015).

Türkiye, birçok medeniyete olduğu gibi Musevilik, Hristiyanlık ve İslamiyet başta olmak üzere farklı dinlere ve eserlerine beşiklik etmektedir. Bu bakımdan Türkiye gerek mimari dokusu gerekse de tarihiyle inanç turizmi ve dolayısıyla kültür turizmi bakımından öne çıkmaktadır fakat yapılan gözlemler ve istatistikler sonucunda Türkiye’nin inanç turizmi bakımından istenilen düzeyde olmadığı görülmektedir (Küçük, 2015).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelerin, kültür turizmini gerçekleştirebilmesi açısından bazı üstünlüklere sahip olduğu belirtilmişti. Öyle ki BMDTÖ, aralarında Türkiye’nin de “Türkiye-Medeniyetler Turu” turizm ürünüyle girdiği kültür ürünü kültür turizminde markalaşma bakımından önem teşkil etmektedir (UNWTO, 2006). Aynı zamanda BMDTÖ’nün, İpek Yolu programı dahilindeki 33 ülkenin arasında Türkiye de vardır (UNWTO, 2017: 7).

BMDTÖ tarafından belirlenen İpek Yolu programı dahilindeki 33 ülke, UNESCO’nun kültürel miras listesine giren kültürel varlıklar bakımından oldukça zengindir (UNESCO, 2018a: 1). Türkiye, 16 adet kültürel sit alanı ve 2 adet karma sit alanıyla bu bakımdan önemli bir konumdadır (UNESCO, 2018b: 1). Yapılan çalışmalarla bu sayının artırılması mümkün olabilecektir. Şu an için Türkiye’nin UNESCO’nun Dünya Miras Geçici Listesinde toplamda 78 adet varlık bulunmaktadır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2018: 1). Son olarak Göbekli Tepe de UNESCO Dünya Kültürel Turizm Mirası Listesine girmeyi başaramıştır (UNESCO, 2018c: 1).

UNESCO’nun somut olmayan kültürel mirasa da önem verdiğiinden ve kültürel mirasın somut ve somut olmayan olarak bütünsel olarak ele alınması gerektiğinden bahsedilmişti. İpek Yolu ülkelerinin somut olmayan kültürel miras yönünden zengin olduğu belirtilmişti. Türkiye de zengin soyut olmayan kültürel değerlere sahiptir. Bunlar arasında; Alevi Bektaşî Ritüeli, Nevruz Kutlamaları, Aşıklık Geleneği, Meddah Sanatı, Mesir Macunu Festivali, Keşkek Geleneği gibi

somut olmayan kültürel ürünlerin turizm ürünü olarak kullanılması, İpek Yolu ülkesi olan Türkiye açısından çok önemli olmaktadır (Aydoğan Çifçi ve Dinçer, 2015: 289-290). Aynı zamanda BMDTÖ'nün oluşturduğu İpek Yolu Aksiyon Planı; Türkiye Turizm Stratejisi Eylem planıyla uyumlu bir şekilde sürdürüldüğü takdirde, Türkiye açısından kültürel varlıklardan yararlanma noktasında önem arz edebilecektir (UNWTO, 2017).

Günümüzde kültür turizmi, sadece çok büyük kazanç sağladığı için değil, daha çok sürdürülebilir olduğu için önem kazanmaktadır. Bölgesel kültür turizmi ile bölgesel kalkınma ve doğal ve kültürel mirasın korunması ile sürdürülebilir gelişme ile aradan doğrudan bağ bulunmaktadır. Dünyada kültür turizmi, turizmin diğer türlerine göre çok daha büyük hızla büyümektedir (Pekin, 2011: 159-160). BMDTÖ'nün İpek Yolu ülkeleri için kültür turizmi ile ilgili hazırladığı eylem planları, kültür turizminin İpek Yolu ülkeleri için kullanılması gereken bir alan olduğunu göstermektedir (UNWTO, 2017).

Kültür turizmi açısından İspanya örneğini ele alırsak “G-D-K” (Güneş Deniz Kum) turizminin beşiği olan Kanarya Adaları'nda turistlere, 3-4 misli para harcatabilmektedir fakat yine aynı İspanya'da, “kültür turizmi” açısından pazarlanan Madrid'de de aynı sonucu elde edebilmektedir. Diğer yandan İspanya'daki ortalama geceleme sayısı Türkiye'den daha fazladır (Pekin, 2011: 161-163). Buradan çıkarılacak sonuç kültür turizminin yaratacağı tahribat G-D-K turizmine göre daha az seviyede olmakla birlikte turizm geliri bakımından da avantajlı gözükmektedir. Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin 2008 yılında kişi başı ortalama harcamaları 820 dolarken 2018 yılında 647 dolara kadar düşmüştür (TTYD, 2018b: 1). Türkiye'ye gelen turist sayısı artmasına rağmen elde edilen gelir düşmektedir (Dünya, 2018: 1). Modern İpek Yolu Projesi kapsamında; Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu üzerinde sahip olduğu kültürel varlıklar kültür turizmi bağlamında pazarlandığı takdirde, turistlerin kişi başına ortalama harcamaları da yükselebilecektir.

Hindistan, kültür turizmi açısından önde gelen ülkelerdendir ve turistlerin kişi başı harcamaları Türkiye'nin yaklaşık 4 katıdır (Pekin, 2011: 163). Türkiye kültür turizminde ki en şanslı dönemlerini 1989 ve 1990 sezonlarında yaşamıştır. Birinci

Körfez Savaşı ile birlikte Türkiye, turizmde rekabetçiliğe itilmiş ve kültür turizmindeki mukayeseli üstünlük unutulmuştur. Kıyı bölgelerinde plansız programsız inşa edilen otelleri doldurabilmek için Türkiye bedavaya pazarlanmıştır. Ucuz Türkiye imajı, o güne kadar ki Türk turizmini sırtlayan kültür turizmini göz ardı etmiştir (Pekin, 2011: 180).

24 Ocak kararlarıyla başlayan süreçte ve devamında kıyı bölgelerindeki plansız yatırımlar, Türk turizmini turistler açısından ucuz destinasyon konumuna getirmiştir. Bu plansızlığın kültür turizmine de olumsuz yansımaları olmuştur. Son dönemlerde Türkiye, kültür turizmi gibi getirisi yüksek ve tahribatı az olan turizm türünden yararlanamamıştır. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 çalışması ile turizmin ilgilenilmeyen alanı olan kültür turizmine yeniden ilgi gösterebilecektir. Ayrıca Modern İpek Yolu Projesi kapsamında yapılacak ulaştırma altyapı ve üstyapılarıyla kültür turizminin yapılabilirliğine katkı sağlayabilecektir. Böylece Türkiye turizm gelirlerini yükseltebilecektir (Ekinci, 2014: 37-39).

3.1.3. Türkiye’de Modern İpek Yolu Üzerinde Ekonomik Açıdan Turizm ve Ulaştırma

Modern İpek Yolu Projesi’nde ulaştırma projelerinin ön plana çıktığı görülmektedir. Ulaştırma sistemleri de turizm için olmazsa olmaz unsurlardan birisidir. Bu bakımdan Modern İpek Yolu Projesi turizm açısından önemli bir projedir (Ekinci, 2014). Birinci ve ikinci bölümlerde belirtildiği üzere Anadolu’da ve çevresinde birçok medeniyetin kurulduğundan bahsedilmişti. Kurulan bu medeniyetler birbirleriyle ticaret yapabilmeleri için ulaştırma ağlarına ihtiyaç duymuşlardır ve Anadolu’da özellikle kara yolu ağı gelişmiştir. Bu kara yolu ağları etrafında tüccarların ihtiyaçlarını giderecek han ve kervansaraylar kurulmuştur. Ticari faaliyetle oluşan bu yapıda han ve kervansarayları, bugünün motelleri görevini üstlenmişlerdir.

Geçmiş dönemlerde oluşan ticari faaliyetler dolaylı olarak han ve kervansaraylar aracılığıyla turizm faaliyetinin yapılması sonucunu doğurmuştur. Aynı zamanda Evliya Çelebi gibi seyyahların seyahatleri, sufilerin Allah’ın yolunda

doğru ve gerçeğin izini sürmek adına yaptığı seyahatler ve daha sonra İslam mutasavvıfları haline gelerek öğretilerini Anadolu'da ki halka yaymaları; seyahatin Anadolu'da sosyo kültürel yapı üzerindeki etkisini göstermektedir. Bu etkileşimde, Orta Asya'dan etkilenen birçok fikri düşüncenin yer aldığı görülmektedir (Akoğlan Kozak, Evren ve Çakır, 2013: 13; Doğan, 2017).

Türkiye'nin topraklarının büyük bölümü Anadolu'da yer almaktadır. Dolayısıyla Türkiye, İpek Yolu bağlantılı Anadolu üzerinden geçen yollar üzerindeki kültürel mirasın doğal mirasçısı durumundadır. Bu durum, Türkiye'yi Modern İpek Yolu Projesi'nde etkin aktör konumuna taşıyabilecektir (Ekinci, 2014). Avrupa, Asya ve Ortadoğu coğrafyasının kesişme noktasında yer alan Türkiye, projenin kara ve demiryollarını içeren İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nın; Avrupa'ya bağlantı noktasını oluşturmaktadır. Anadolu coğrafyası bu bakımdan kritik rol üstlenmektedir (Karagöl, 2017: 4).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamında atılan en büyük adım 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın da katıldığı Pekin'de düzenlenen zirve olmuştur. Tek Kuşak- Tek Yol olarak da adlandırılan; Modern İpek Yolu Projesi hayata geçirilmiştir. Hayata geçirilen birçok altyapı yatırımı ile projenin Orta Koridorunu oluşturan Türkiye, projenin en önemli aktörlerinin başında gelmektedir (Karagöl, 2017: 7).

Birinci bölümde bahsedildiği üzere Kuzey Koridoru, Orta Koridor ve Güney Koridor olmak üzere üç koridordan oluşan Modern İpek Yolu Projesi'nde Türkiye; Kuzey Koridoru yanında Orta Koridor üzerinde de yer almaktadır (Şahin ve Kalaycı, 2014: 130). Modern İpek Yolu Projesi kapsamında, Pekin'den gelen yolların Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya bağlanma noktasında Türkiye'de ki ulaştırma ağlarının gelişmiş olması önem arz etmektedir.

Uluslararası ticaretin gelişimi için hayata geçirilecek olan ulaştırma projeleri, ulaştırmanın turizmin en önemli unsurlarından biri olduğu göz önüne alınırsa turizm faaliyetlerini de arttırabilecektir (Ekinci, 2014: 37-39). Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki özellikle Türkiye üzerinden geçecek olan projeler kara yolu ve demiryolu projelerini kapsamaktadır. Turizm açısından en çok kullanılan ulaştırma

sistemi hava yolu olsa da diğer ulaştırma sistemlerinden de turizm çeşidine göre tamamlayıcı olarak faydalanılmaktadır (Sarılđan, 2012).

3.1.3.1. Modern İpek Yolu ve Turizm Bağlamında Kara Yolu

Turizmde seyahat, ister hava yolu isterse demiryolu veya deniz yoluyla yapılsın seyahatin başlangıcı veya bitişinde kara yolu kullanılmaktadır. BMDT'nn verilerine göre kara yolu, %41 ile hava yollarından sonra en çok kullanılan ulaştırma sistemidir (Yüksek ve Cavcar, 2012: 41).

Tablo XI: Türkiye Kara Yolu Ağı Uzunluğu ve Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Km (Toplam)	Yolcu-Km (Milyar)
2003	63,244	164,3
2004	63,476	174,3
2005	63,606	182,2
2006	63,672	187,6
2007	63,820	209,1
2008	63,945	206,1
2009	64,255	212,5
2010	64,865	226,9
2011	65,049	242,3
2012	65,382	258,9
2013	65,740	268,2
2014	66,032	276,1
2015	66,560	290,7
2016	67,161	300,9
2017	67,620	314,7

Kaynak: TC. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 32.

2003-2017 yılları arası bakanlık yatırımlarının %62'si kara yollarına ayrılarak diğer ulaştırma türlerine göre en fazla yatırımı alan ulaştırma sistemi olmuştur (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 8). Bu yatırımlar ve artan kara

yolu uzunluğuyla birlikte taşınan yolcu sayısı da yıllara göre artış göstermiştir. Kara yollarının ucuz maliyetli olması, zaman esnekliği sağlaması, güzergâh esnekliği, erişim kabiliyeti ve taşıma kabiliyeti gibi avantajları turizmde yaygın bir şekilde kullanılmasının başında gelmektedir (Yüksek ve Cavcar, 2012: 41).

İkinci bölümde bahsedildiği üzere, Modern İpek Yolu'nda kara yollarının gelişimi için en önemli proje; Asya Otoyolu Projesi'dir. 142.000 km standartlaştırılmış kara yolunu içeren bu projede yer alan 32 ülke arasında Türkiye de bulunmaktadır (Bekdemir, 2016: 85-89). Türkiye'de son yıllarda kara yollarına yapılan yatırımlarla birlikte bu projenin içinde yer alması ve Asya'dan gelen otoyolların; Türkiye'deki mevcut yollarla entegre edilmesi Asya ve Avrupa arasında kara yolları vasıtasıyla da bütünleşme sağlayabilecektir. Turizm sektöründe, önemli bir ulaştırma sistemi olan kara yollarının uluslararası bu projeyle entegrasyonu birlikte turist akışını önemli derecede etkileyebilecektir.

3.1.3.2. Modern İpek Yolu ve Turizm Bağlamında Demiryolu

Turizm sektöründe, demiryollarının tercih edilmesinin başında; güvenli bir ulaştırma türü olması, kitle turizminin en ucuz ulaşım aracı olması, belirli bir hat üzerinde en fazla yük ve yolcu taşıma üstünlüğüne sahip olması ve seyahat eden turistlere rahat hareket etme, gece gündüz kesintisiz yolculuk etme, yol güzergâhlarını kolayca seyretme ve istasyonlarda her türlü ihtiyaçlarını karşılama gibi imkanları sağlaması tercih edilmesini sağlamıştır (Yüksek ve Arıkan, 2015: 66-67).

Türkiye'de demiryolu sistemi, köklü bir tarihe sahiptir. Kurtuluş Savaşı'ndan sonraki dönem 1923-1950 arası demiryolu ağırlıklı dönem olarak bilinmektedir. 1950- 2000 yılları arasındaki döneme ise demiryollarının gelişimi açısından durgunluk dönemi denilebilir. 1950 yılından itibaren Marshall yardımlarıyla demiryolları yok sayılmış ve karayollarına ağırlık verilmiştir. Bu da demiryollarının payını diğer ulaşım türleri arasındaki oranını oldukça düşürmüştür. 2003 yılından sonra demiryolu devlet politikası haline gelmiş, 60 yıl sonra ilk defa demiryoluna ayrılan yatırım payı kara yoluna ayrılan yatırım payından fazla olmuştur (Rota, 2012:

58). 2003 yılında demiryolu toplam hat uzunluğu 10.959 km. iken 2017 yılında 12.608 km'ye çıkarılmıştır (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 28).

Tablo XII: Türkiye Demiryolu Yolcu Sayısı (Milyon) (2003-2017)

Yıllar	Banliyö	Ana hat (YHT Hariç)	YHT	Uluslararası	Toplam
2003	49,52	27,34	-	0,13	76,99
2004	50,59	26,05	-	0,12	76,76
2005	52,50	23,67	-	0,14	76,31
2006	53,48	23,75	-	0,18	77,41
2007	56,30	24,75	-	0,21	81,26
2008	55,22	23,71	-	0,26	79,19
2009	57,25	21,66	0,94	0,24	80,09
2010	62,55	22,11	1,89	0,26	86,81
2011	94,86	23,59	2,60	0,18	121,23
2012	100,72	16,45	3,35	0,12	120,64
2013	86,66	16,68	4,21	0,10	107,65
2014	130,60	17,76	5,08	0,16	153,60
2015	159,48	17,45	5,69	0,13	182,75
2016	155,67	14,89	5,90	0,17	176,63
2017	160,54	14,95	7,16	0,13	182,79

Kaynak: TC. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 32.

Tablo XII’de görüleceğre üzere Türkiye’de demiryolu, yolcu taşımacılığında yolcu sayıları demiryollarına yapılan yatırımla doğru orantılı bir şekilde sürekli artan bir eğilim içerisinde olmuştur. Yasal olarak tatil hakkı olduğı gelir düzeyleri yeterli olmadığı için bunu tatile dönüştüremeyen aileler için demiryolu bir sosyal politika aracı olarak kullanılabilir. Bu yolla işletme bakımından boş kapasite kullanım alanı açmasını sağlayarak yarar sağlayabilir. Demiryolunun bir diğere faydası turizm potansiyeli olan bir yörenin turizme bağlantı yolları sağlayarak o bölgenin turizme açılmasını hızlandırabilir (Rota, 2012: 62).

İkinci bölümde bahsedildiğı üzere TRACECA Projesi, Avrasya koridorları içerisinde en önemli ulaşım hattıdır. Aralarında Türkiye’nin de içinde bulunduğı birçok gelişmekte olan ülkeler yer almaktadır. Bu projede demiryolu ön plandadır ve karayolları ve limanlarla uyumlu olarak planlanmıştır (Akbulut, 2016: 43-46). AB (Avrupa Birliğı) öncülüğündeki TRACECA Projesi, kara yollarına alternatif ulaştırma türlerinin canlandırılmasını temel amaç olarak belirlemiştir. Taşımacılığın sebep olduğı çevresel kirlenme, kazalar ve karayollarının sebep olduğı trafik tıkanıklığına karşı bir alternatif sağlamaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 185).

TRACECA Projesi’nin devamı niteliğinde olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, 30 Ekim 2017’de açılışı yapılarak ilk seferini yapmıştır. Açılış töreni; Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Kazakistan Başbakanı, Bakıtan Sagintayev, Özbekistan Başbakanı Abdulla Aripov, ve Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili’nin katılımıyla gerçekleşmiştir. Ayrıca törene Türkmənistan ve Tacikistan’dan gelen yetkililer de bulunmuştur (TCDD, 2017: 1).

Açılış töreninde konuşan Erdoğan; “BTK” (Bakü Tiflis Kars) demiryolunun, Asya, Afrika ve Avrupa’yı birbirine bağlayan Modern İpek Yolu Projesi’nin halkalarından biri olduğunu belirtmiştir. Aynı zamanda Orta Koridor ayağının en önemli projesi tamamlanmış olacaktır. Çin ve Londra’nın kesintisiz bağlanacağını vurgulamıştır. Aynı zamanda Marmaray hızlı tren hatlarının inşası, mevcut tren hatlarının yenilenmesi ve üzerinde raylı sistem geçişi de sağlayan üçüncü köprü, BTK projesinin etkinlik ve cazibesini arttırabilir (TCDD, 2017: 1).

Azerbaycan'ın Alat limanıyla sadece üç ülke değil, tüm Orta Asya Cumhuriyetleri, Batı ulaştırma güzergâhlarına bağlanacaktır. BTK projesiyle yük taşıma yanında 1 milyon yolcu taşıma kapasitesi ve 6,5 ton yük taşıma kapasitesi olacağı tahmin edilmektedir. 2034 yılında yolcu taşıma kapasitesinin 3 milyona, yük taşıma kapasitesinin 17 milyon tona yükseleceği açıklanmıştır. Yük taşımacılığında maliyetleri ciddi manada düşürecek ön görülmektedir. Aynı zamanda turizm açısından yolcu taşımacılığında da ulaşım maliyetlerinde düşüşe sebep olarak seyahat etme oranını yükseltebilecektir (TCDD, 2017: 1).

BTK demiryolu projesinin 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan, 503 kilometresi ise Azerbaycan'dan geçmektedir (TCDD, 2017: 1). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem planındaki gelişim koridorları ile BTK demiryolu projesinin entegre bir biçimde planlanması turizm ulaştırması açısından yararlı olabilecektir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 82-83).

Türkiye'nin de içinde yer aldığı bir diğer proje 1960'lı yıllarda Birleşmiş Milletler Asya-Uzak Doğu Ekonomik Komisyonu (ECAPE) tarafından gündeme getirilen 114.300 km uzunluğundaki Trans-Asya Demiryolu Ağıdır. 2009 yılında yürürlüğe giren ve Türkiye ve Singapur arasında bağlantı kuracak bu hatla bir Avrasya bütünleşmesi ve Asya ülkelerinin iç kesimlere de bağlantı sağlanmış olabilecektir (Akbulut, 2016: 51). Türkiye'nin bu uluslararası Modern İpek Yolu Projesi'nde yer alması, Asya ülkelerinden gelebilecek turist akışını olumlu yönde etkileyebilecektir.

3.1.3.3. Modern İpek Yolu ve Turizm Bağlamında Deniz Yolu

İkinci bölümde Modern İpek Yolu Projeleri'nin kara ulaşım projeleri yanında, deniz ulaşım projelerini kapsadığı belirtilmişti. Bu projeyle birlikte geliştirilecek olan deniz yolu, kruvaziyer turizminin yapılabilme potansiyelini arttırabilecektir. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, Afrika, Asya ve Avrupa kıtalarının kesişim noktasında olması ve Akdeniz çanağının zengin, kültürel, arkeolojik değerlerinin bulunması; kruvaziyer turizmi yapılabilme potansiyelini arttırabilecektir (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017b: 49).

Dünyada değişen eğilimlerle birlikte farklı destinasyon bölgeleri geliştirilmektedir. Türkiye’de son dönemlerde yaşananlardan dolayı bir azalış görülse de 2000’li yıllardan itibaren kruvaziyer turizmüne artan bir eğilim görülmektedir. Bu bağlamda turizme kazandırılmaya çalışılan İstanbul merkezli Karadeniz ülkelerini kapsayacak yeni kruvaziyer destinasyonları planlanmaktadır (Deniz, 2017). Türkiye’ye yabancı kruvaziyer yolcu gemilerinin en çok ziyaret ettiği limanlar sırasıyla: Kuşadası, İstanbul, İzmir, Antalya, Çanakkale ve Bodrum limanlarıdır (Peköz ve Arıkan, 2015: 97-98).

Tablo XIII: Türkiye’ye Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayısı ve Yolcu Trafığı (2003-2017)

	Gemi Adet	Yolcu Adet
2003	887	581.848
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.542	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370
2016	590	628.033
2017	311	306.887

Kaynak: TC. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 58.

Tablo XIII'te Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan verilere göre, limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları çoğunluklu olarak bir artış göstermiştir fakat 2016 ve 2017 yılındaki sert düşüşlerin en önemli nedenleri arasında güvenlik kaygısı gösterilmektedir (Dünya, 2017: 1; T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 58).

Türkiye'nin coğrafi koşulları; lojistik, sanayi ve ticaret olanakları Yunanistan ile kıyaslanamayacak derecede geniş ve gelişmiştir fakat Çin'in tercihi Yunanistan'daki Pire kenti olmuştur. COSCO, Pire'de geçen yıl 75 günde mevcutlara ilave yeni bir kruvaziyer gemi rıhtımı inşa etmiştir. Konteyner transit yükleri dışında Çin'in her sene hedefi büyük kısmı Çinli turistler olmak üzere 3 milyon yolcuya Pire terminallerini kullandırtmaktır. Ancak bu güzergâh, Türkiye'nin Deniz İpek Yolu'nu etkilememeli aksine tamamlayıcısı olmalıdır (Gürdeniz, 2017: 31).

3.1.3.4. Türkiye Açısından Modern İpek Yolunda Turizm ve Ulaştırma

İkinci bölümde bahsedildiği üzere Modern İpek Yolu Projesi'nin, kara yolu ve demiryolu ulaştırması ağırlıklı olacağı belirtilmişti. Kara yolları ve demiryolları hatları hava yolu ve deniz yolu hatlarıyla da uyumlu olacaktır. Türkiye'nin 2003-2017 yılları arasında ulaştırma sistemleri ele alındığında Modern İpek Yolu Projesi için önemli ulaştırma sistemlerinden kara yollarına, %62, demiryollarınaysa %19 oranlarında yatırım yapılmıştır. Diğer ulaştırma sistemlerine oransal olarak nispeten daha düşük oranda yatırım yapılmıştır (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017: 8).

Türkiye'de Modern İpek Yolu açısından önemli; 3. Havalimanı, Marmaray ve Osmangazi Köprüsü gibi dolaylı yatırımlar, Modern İpek Yolu Projesi açısından oldukça önem arz etmektedir. Aynı zamanda ulaştırma sistemlerine yapılan yatırımlarla birlikte gelişim göstermiş ulaştırma sistemleri; Modern İpek Yolu Projesi'ne katkı sağlayabilecektir (Karagöl, 2017: 6-7).

Ulaştırma yatırımlarıyla artan yolcu taşımacılığı Türkiye’de iç turizm faaliyetlerini de arttırmıştır. Modern İpek Yolu Projesi’yle birlikte yapılan ulaştırma yatırımları, Türkiye’yi Asya ve Avrupa arasında kesintisiz bir ulaşım sağlayabilecektir. Türkiye’nin Orta Koridor ve Güney Koridorları üzerinde bulunması önemli bir avantaj olduğu görülmektedir. Gelişen ulaştırma sistemleriyle birlikte artan iç turizm faaliyetleri, Modern İpek Yolu Projesi’yle de artan ulaştırma yatırımlarıyla birlikte uluslararası boyutta turizm faaliyetlerini de arttırabilecektir (Ekinci, 2014: 7-8).

3.1.3.5. Modern İpek Yolu Bağlamında Türkiye’nin Ekonomik Verilerinin Turizme Yansımaları

Birinci bölümde bahsedilen 17 ülkeden oluşan İpek Yolu Ekonomileri içerisinde Türkiye de yer almaktadır (Tezer, 2016: 21). Türkiye’nin de yer aldığı bu 17 ülkenin tamamı gelişmekte olan ülkelerdir (ISGE, 2018:1). Günümüzde uluslararası turizm hareketlerine bakıldığında en çok turist gönderen ve çeken ülkeler ağırlıklı olarak gelişmiş Batı ülkeleridir (Samırkaş ve Bahar, 2013: 3).

İpek Yolu Ekonomileri, dünya nüfusunun yaklaşık olarak yarısını oluşturmaktadır. Bu turizm açısından önemli bir işgücü potansiyeli olmakla beraber yeterli ekonomik ortam oluşturulmadığı takdirde işsizlik olarak geri dönebilmektedir (International Labour Organization, 2010: 1).

Bir ülkede turizmde arttırılan üç tür istihdam olabilir. Turizm sektöründe faaliyet gösteren işletmelerde turistik harcamalar nedeniyle gerçekleşen arz içerisinde yer alan doğrudan istihdam türü, turistik harcamalar sonucu gerçekleşmeyen ancak turizmle ilgili olduğundan turistik arz içerisinde yer alan ve diğer sektörlerde yer alan dolaylı istihdam türü ve bölge halkının turizm tesislerinden elde ettikleri gelirleri yeniden harcamaları sonucu elde edilen ek istihdam türüdür (Şit, 2016: 103).

Turizm ve seyahat sektörü 2016 yılında Türkiye’de direkt, direkt olmayan ve uyarılmış olarak 2,2 milyon dolayında istihdam yaratmıştır. Turizm ve seyahat sektörü ayrıca inşaat, perakende ve tarım dışındaki sektörleri de istihdam yönünden

doğrudan veya dolaylı olarak etkilemiştir. Türkiye’de turizm ve seyahat sektörü istihdam yönünden banka sektöründen neredeyse 3 kat ve otomotiv sektöründen 2 kat daha etkilidir. Turizm ve seyahat sektörü istihdamda, direkt veya dolaylı olarak %8,1 oranında etkilidir (WTTC, 2017: 2).

İpek Yolu Ekonomilerinde birinci bölümde bahsedildiği üzere işsizlik oranları dünya ortalamasının üzerindedir. Türkiye de %11,3’lük işsizlik oranıyla işsizlik oranı yüksek ülkeler arasındadır. Turizm ve seyahat sektörü emek yoğun bir sektör olması sebebiyle istihdam olanağı yüksektir. Diğer İpek Yolu Ekonomileri gibi Türkiye’nin de turizm ve seyahat sektörüne yönelmesi işsizlik oranlarını düşürmesinde etkili olabilecektir. İlk etapta turizmin çoğunluklu alanları vasıflı işgücüne ihtiyacı olması da turizm olgunlaştıkça profesyonelleşmiş işgücü ihtiyacı doğabilecektir (Erdoğan, 1996: 238). Türkiye, turizmdeki bu profesyonel işgücü açığını çeşitli turizm eğitim kurumlarıyla gidermeye çalışmaktadır (Cankül, Erbaş ve Temizkan, 2017).

Dünyada uluslararası turist akışı, 2030 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun da artışına bağlı olarak artacağı öngörülmektedir. Bu artışta Avrupa’nın payı düşmekle birlikte içerisinde İpek Yolu Ekonomilerinin de bulunduğu Asya-Pasifik bölgesinin alacağı pay hızla artmaktadır (UNWTO, 2011: 9). Modern İpek Yolu Projesi kapsamında yapılan ekonomik yatırımlar, Türkiye’nin bu turist akışından alacağı payı yükseltebilecektir.

Turizm aynı zamanda GSYH’nin artmasını sağlamada katkıda bulunmaktadır. İpek Yolu Ekonomileri içerisindeki Türkiye’nin 2017 yılı itibarıyla GSYH içerisindeki payı %11,6’dır. %10,6 ortalama oranı olan İpek Yolu Ekonomilerinin üzerindedir (Statistics Times, 2018a: 1). Türkiye’nin turizm ve seyahat gelirlerini arttırarak GSYH içindeki payını yükseltebilir fakat kırılgan olan turizmin payını arttırmak ekonomi açısından riskli bir durumdur. Türkiye’nin 2023 yılında da GSYH rakamlarında artış görülebilecektir. Turizmin yüzdelik oranı değişmese de gelir yönünden artış görülebilecektir.

İpek Yolu Ekonomileri içerisinde turizmden en çok gelir sağlayan ülkeler arasında sadece Çin’in listeye girdiği görülmektedir. Türkiye’ye yüksek turizm

girişleri olmasına karşın gelir yönünden listeye girememiştir. Türkiye'ye giriş yapan turistlerin kişi başı harcamalarının düşük olması bunda etkilidir. Turistlerin yaptığı harcamalar gidilen yerdeki geliri çarpan etkisi yoluyla daha da arttırmaktadır. Bu bakımdan turistlerin yaptığı kişi başı turizm harcamalarının ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır (Knoema, 2018: 1; UNWTO, 2017: 6).

Turizm için bir diğer önemli unsur KBDMG'dir. KBDMG'si yüksek olan ülkelerin aynı zamanda en çok turist çeken ülkeler olduğu görülmektedir. Türkiye'nin 2018 yılı itibarıyla KBDMG'si 11.114 dolardır. 2023 yılı projeksiyonuna göre 14.083 dolar olması öngörülmektedir (Statistics Times, 2018b: 1). 2016 yılı turizm harcamalarında en çok harcayan ülke İpek Yolu Ekonomilerinden olan Çin'dir (The World Bank, 2018d: 1). KBDMG bakımından 10.000 dolar civarında olup en çok turizm harcaması yapan ülke durumunda olması bir istisna oluşturmaktadır. Bunda kuşkusuz nüfus faktörü önemlidir (Statistics Times, 2018a: 1).

Tablo XIV: Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Başlıca Ükelere Göre Sayıları ve Payları

Ülkeler	2016	%	2017	%	2018	%
Rusya Fed.	866,256	3.42	4,715,438	14.55	5 964 613	15.10
Almanya	3,890,074	15.34	3,584,653	11.06	4,512,360	11.43
Bulgaristan	1,690,766	6.67	1,852,867	5.72	2 386 885	6.04
Birleşik Krallık	1,711,481	6.75	1,658,715	5.12	2 254 871	5.71
Gürcistan	2,206,266	8.70	2,438,730	7.52	2 069 392	5.24
İran	1,665,160	6.57	2,501,948	7.72	2 001 744	5.07
Ukrayna	1,045,043	4.12	1,284,735	3.96	1 386 934	3.51
Irak	420,831	1.66	896,876	2.77	1 172 896	2.97
Hollanda	906,336	3.57	799,006	2.47	1 013 642	2.57
Azerbaycan	606,223	2.39	765,514	2.36	858 506	2.17
Fransa	555,151	2.19	578,524	1.79	731 379	1.85
Yunanistan	593,150	2.34	623,705	1.92	686 891	1.74
Polonya	205 701	0.81	296 120	0.91	646 365	1.64
Belçika	413,614	1.63	419,998	1.30	511 559	1.30
ABD	459,493	1.81	329,257	1.02	448 327	1.14
İsveç	320,580	1.26	289,134	0.89	384 397	0.97
Diğer	7,796,088	30.75	9,374,814	28.9	12,457,640	31.5
TOPLAM	25,352,213	100.0	32,410,034	100.0	39,488,401	100.0

Kaynak: TTYD, 2018a: 1.

Tablo XIV’te görüleceği üzere; Türkiye’yi ziyaret eden yabancı ziyaretçiler arasında İpek Yolu Ekonomilerinden Rusya’nın ilk sırada yer aldığı gözükmemektedir. Diğer İpek Yolu Ekonomileri içerisinde; İran, Ukrayna, Azerbaycan, Gürcistan da bulunmaktadır. BMDTÖ’nün 33 ülkeyi kapsayan İpek Yolu programı ve Modern İpek Yolu Projesi’yle birlikte ekonomik yönden gelişebilecek İpek Yolu Ekonomileri, Türkiye’ye daha fazla turizm faaliyetinde bulunabileceklerdir. Türkiye, Modern İpek Yolu Projesi vurgusunu kullanarak, İpek Yolu Ekonomilerinden kendisine gelebilecek yabancı ziyaretçi sayılarını arttırabilmelidir. Özellikle halihazırda önemli derece turist kapasitesine sahip Çin bu konuda öncelikli hedef olmalıdır (Özkömür, 2018: 13; Tezer, 2016; UNWTO, 2017: 7).

Turizmde, diğer yüksek harcama yapan ülkelerin KBDMG’si yüksektir ve gelir dağılımının adil bir şekilde pay edilmediğini göstermektedir. Gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olan Türkiye’nin de yer aldığı İpek Yolu Ekonomilerinin KBDMG’si nispeten düşük, gelir dağılımı adil değil ve dolayısıyla turizm harcamaları da düşüktür. Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Çin’in öncülüğünde birçok alt yapı, üstyapı projelerinde iş birliği halinde olan Türkiye’nin; dünyanın en çok harcamasını yapan Çin’le kuracağı turizm ortaklığı Türkiye’nin hem turizm gelirlerini hem de turist girişlerini arttırabilecektir (Statistics Times, 2018a: 1; The World Bank, 2018d: 1).

Çin’de 2018 yılı, Türkiye Turizm Yılı olarak kutlanmaktadır. 2018 yılı içerisinde; ebru sanatı, kaligrafi ve hat sanatı gibi milli kültürümüzü yansıtan 60 proje hedeflenmektedir. Çinli turistlerin, her şey dahil turizminin yapıldığı kıyı yerler yerine kültürel bölgeler daha çok ilgilerini çekmektedir. Türkiye’de kıyı turizminin yanında kültürel varlıklar bakımından zengin olması ve bu kültürel varlıklara turizm kapsamında her geçen gün daha fazla önem vermesi, Çinli turistleri çekme noktasında avantaj sağlayabilecektir. 2017’de Çinli turistlerin yaptığı yolculuk sayısının 142 milyon olduğu düşünülürse Türkiye’ye gelen turist sayısı yaklaşık 250 bin civarındaydı. Çinli turistlerin ortalama kişi başı harcadığı rakam ise 2200 dolar gibi yüksek bir rakamdır. Türkiye’ye gelen Çinli turist sayısı; 2017’nin ilk altı ayına göre, 2018 yılının ilk altı ayında % 97’lik bir artış göstermiştir (Özkömür, 2018: 13).

Bu turizm rakamları, Modern İpek Yolu Projesi'nin gelişimine bağlı olarak yükselen ivmeyle devam edebilecektir.

Çin ile Türkiye arasında 27 milyar dolarlık bir ticaret hacmi bulunmaktadır. Bunun 24 milyar doları Çin'den ithalatımız 3 milyar dolar gibi bir rakam da Çin'e ihracatımız bulunmaktadır. Bu ticaret dengesizliğini gidermenin bir yolu da Türkiye açısından turizm olabilecektir (Özkömür, 2018: 12).

Uluslararası turizm, dünya dış ticaretinin en geniş tek kalemidir. Turizm gelişmekte olan ülkeler kategorisinde yer alan İpek Yolu Ekonomileri için bir kalkınma modeli olmasa da bir kalkınma finansmanı modeli olabilecektir. Türkiye'nin dış ticaret açığının sürekli olarak arttığı düşünüldüğünde turizmin 2016 yılı itibariyle ihracat gelirlerindeki payı %14,2'dir (The World Bank, 2018d: 1). Bu oran, Türkiye'nin dış ticaret açığını kapamada turizmin önemli bir orana sahip olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin turizminde yurtdışına yapılan seyahatler negatif, yurtdışından Türkiye'ye yapılan turistik faaliyetler pozitif etki yaratmaktadır. Dış ticaret açığı veren Türkiye'de ekonomik bakımdan istenilen, turist gönderen ülke olmaktan çok turist çeken ülke olmasıdır.

Turizmin ülkelere ulusal anlamda da birçok katkısı bulunmaktadır. Bunlardan birisi de bölgesel gelişmişlik farklılıklarını gidermektir. Türkiye'nin Batısıyla ile Doğusu arasında bölgesel gelişmişlik farkı olduğu düşünüldüğünde turizm bu yönüyle faydalı olabilecektir (Doğanay ve Çavuş, 2016). Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte yapılmış ve yapılacak olan yatırımlarla birlikte artacak olan turizm potansiyeli bölgesel gelişmişlik farkını gidermede etkili olabilecektir.

Birinci ve ikinci bölümlerde bahsedildiği üzere; ekonomi ve politika birbirinden bağımsız düşünülemez. İki bilim dalının da, kırılğan yapıya sahip olan turizm üzerinde büyük etkileri vardır. Diğer bölümde ekonomi ve politikanın Türk turizmine yapacağı etki; Modern İpek Yolu Projesi kapsamında değerlendirilmiştir.

3.2. Politik Açıdan Türkiye’de Turizm ve Modern İpek Yolu

Önceki bölümlerde turizm ve Modern İpek Yolu Projesi’nin politika bağlamında ilişkisini değerlendirilmiştir. Bu bölümde Türkiye özelinde politika, turizm ve Modern İpek Yolu Projesi’nin ilişkisi incelenmiştir.

3.2.1. Modern İpek Yolunda Türkiye Açısından Turizm ve Politik Durumun Değerlendirilmesi

İkinci bölümde bahsedildiği üzere turizm, politik krizlerden kolayca etkilenebilmektedir. Turizmin bu politik krizler üzerinde çok az kontrolü vardır. Özellikle son dönemde artan siyasal şiddete dayanan terörizm, turizmi hedef almıştır. Küresel boyutta etkili olan bu terör faaliyetleri İpek Yolu Ekonomilerini de etkilemiştir. Dünya Turizm Örgütü’ne göre; silahlanmaya harcanan paranın iki katı kadar para turizm sektörüne harcanmaktadır. Turizm barışın olmadığı hiçbir ortamda başarılı olamaz ve barışın oluşabilmesi içinse terörist eylemlerin ve savaşların olmaması gereklidir fakat turizmin, teröristlere kolayca hareket etme imkânı vermesi, yakalanma imkanının düşük olması sebebi ve medyanın yoğun ilgisi sebebiyle terör faaliyetleri, turizm üzerinde yoğunlaşmıştır (Yeşiltaş, Öztürk ve Türkmen, 2008: 178).

Dünyanın diğer devletlerini ve İpek Yolu Ekonomilerinin turizm ve seyahat faaliyetlerini etkilediği gibi terör faaliyetleri, Türkiye’nin de turizm ve seyahat faaliyetlerini uzun yıllar etkilemiştir. 1960 ve 1970’li yıllarda Marksist/Leninist terör, 1980 ve 1990’lı yıllarda etnik terör ve son olarak da kökten dinci terörü yaşayan Türkiye Cumhuriyeti, kısa tarihi boyunca nerdeyse her türlü terör türüyle karşılaşmıştır. Türkiye açısından en kanlı ve maliyeti açısından en fazla olan terör eylemleri PKK tarafından yapılmıştır (Yeşiltaş, Öztürk ve Türkmen, 2008: 182).

Jeopolitik konumu, doğal kaynakları, toplumsal çeşitliliğin getirdiği kültürel zenginliği, Türkiye’nin turizm açısından üstünlükleridir. Turizm açısından bu üstünlükler aynı zamanda Türkiye üzerinden değişik beklentileri olan güçler için kaos yaratmak için son derece elverişli bir ortam sağlamaktadır. Türkiye turizm için

elverişli olduğu gibi terör için de çok uygun bir ortam sağlamaktadır (Küçükaltan, 2012: 65-66).

Türkiye'ye yönelik terör eylemleri diplomatik ve ekonomik hedeflere yönelmiştir. Ticari hedefler arasında 1990'lı yıllardan itibaren turizme yönelik eylemler göze çarpmaktadır. Kriz hangi türde olursa olsun en çok etkilediği sektörlerin başında turizm gelmektedir. Türkiye'de doğrudan turizme yönelik ilk terör faaliyeti 1993 yılı turizm sezonunun başlangıcında Antalya'da kent merkezindeki bombalı eylemler olmuştur. Bu tür çeşitli terör eylemleri bundan sonraki senelerde de gerçekleşmiş ve Türk turizmine ciddi zararlar vermiştir (Küçükaltan, 2012: 65-76). “Maslow’un İhtiyaçlar Hiyerarşisi”¹nde piramidin ikinci basamağında yer alan güvenlik ihtiyacı barış ortamına gerek duyan turizm için çok önemli bir unsur olmaktadır (Güncel Psikoloji, 2016: 1; Umar, 2016: 6). Bu bağlamda turizm faaliyetinin sürdürülmesinde güvenliğe ayrı bir önem verilmelidir.

Turizm açısından olumsuz diğer siyasi çalkantılar arasında, darbeler yer almaktadır. Türkiye, yaşadığı 27 Mayıs 1960, 12 Mart 1971, 12 Eylül 1980 darbeleri, Türk turizmi açısından önemli olan güven algısını ortadan kaldırmıştır (Ortaylı, 2018). Aynı zamanda 28 Şubat 1997 ve 27 Nisan 2007 askeri müdahaleleri Türk siyaseti açısından istikrarsız dönemler olarak anılmaktadır (Temiztürk, 2009: 24). Son dönemdeyse “bürokratik oligarşi”² sayesinde ülke yönetimini ele geçirmeye çalışan ve 15 Temmuz Darbe girişimiyle siyasi açıdan çalkantı yaratan Fetullahçı Terör Örgütü, öncesi ve sonrasında yaşanan istikrarsızlık dönemlerinde, turizm faaliyetleri de ciddi zararlar görmüştür (Tunç ve Atılgan, 2018). 2015 yılından 2016 yılına geline nokta 15 Temmuz Darbe girişim sebebiyle turizm gelirlerinde ve ziyaretçi sayılarında ciddi düşüşler yaşanmıştır. 2017 yılında toparlanma yaşansa da 2015 turizm istatistiklerindeki ulaşılammıştır (İsen, 2016: 1; Tursab, 2017: 1).

¹**Maslow’un İhtiyaçlar Hiyerarşisi:** Maslow (1943)’a göre Fizyolojik, Güvenlik, Ait Olma ve Sevmeye, Saygı ve Kendini Gerçekleştirme olarak beş basamaktan oluşan insanın temel ihtiyaçlarını kapsayan ve sırayla karşılanması gereken piramit olarak adlandırılan sınıflandırmadır.

²**Bürokratik Oligarşi:** Küçük ve ayrıcalıklı bir bürokrat grubunun iktidarda olması anlamına gelir, Bürokratik oligarşi... Genellikle bu grubun bencilce ve görevlerini kötüye kullanarak gerçekleştirdiği bir yönetim şeklidir.

Modern İpek Yolu Ekonomileri içerisinde yer alan Türkiye'nin, 24 Ocak 1980'de 24 Ocak kararlarıyla birlikte ekonomik olarak Neo-Liberal politikalara geçişi diğer önemli küresel kuruluşlara da yakınlaşmasını sağlamış ve bu durum turizm akışı yanında turizm yatırımlarını da olumlu bir şekilde etkilemiştir (Pamuk, 2017: 265-266; Sonuç, 2011: 25).

Sovyetler Birliği'nin çöküşünü izleyen dönemde bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetleri kapalı sistemden çıkarak küreselleşen dünyada kendilerine yer bulmaya başlamışlardır. Modern İpek Yolu Projesi bu ülkelerin küreselleşmeleri bakımından önemli rol oynamaktadır. Sovyetler Birliği döneminde Türkiye ile aralarında kültürel set koyulmuş bu ülkeler Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte yeniden kültürel bütünleşme için bir fırsat yakalayabilmişlerdir. Türkiye bu fırsatı değerlendirebildiği takdirde tarihsel bağ tekrar kurularak kültürel, ekonomik ve politik alanlarda önemli birlik oluşturabilir. Bu birliğin sonuçları da önemli derecede artacak olan turizm hareketleri olabilecektir (Atasoy, 2016: 80-81).

Modern İpek Yolu Projesi'nin birinci bölümünde bahsedildiği üzere ABD'nin Trans Atlantik Ekonomik ortaklığına bir cevap niteliğinde olduğu belirtilmişti (Ayan, 2016). ABD'nin Trump yönetimiyle alınan politik kararlarda Çin'e karşı bir ekonomik savaş başlattığı belirtilebilir (Gürdeniz, 2018: 76). 90'lı yıllarda söylenen son yıllarda da dile getirilen Türkiye Batı'dan kopuyor mu kaygısı tartışılan konular arasındadır. Şu söylenilebilir ki Türkiye ne Batı'dan kopacak bir ülke ne de Batı'nın bölgede yalnız bırakabileceği stratejik jeopolitik özelliklere sahip bir ülkedir. Türkiye, uygulayacağı iyi bir denge politikasıyla hem Modern İpek Yolu Projeleri'nden yararlanıp hem de Batı'nın imkanlarından yararlanabilmelidir (Kanat, 2015a: 1). Modern İpek Yolu Projesi'nin de ruhuna uygun olarak çatışmacı değil, uzlaşmacı ve barışçıl olan bu projeye birlikte Türk turizmi her iki ticari bloktan da yararlanabilecektir.

3.2.2. Bazı Önemli Politik Kavramların Turizm ve Modern

İpek Yolu Projesi İlişkisi Bakımından Türkiye Açısından İncelenmesi

Ortak bir dünya görüşünün oluşabilmesinde en önemli etken ortak bir dil kullanımının olmasıdır. Ortak bir dil gündelik ve törensel anlaşmaları sağlayarak insanların birliğini oluşturur. Bir “biz kimliği” oluşturularak “öteki” veya “ötekilerle” iletişimde bir kimlik oluşturulur. Gittikçe işlenen ve genişleyen bir sözlü kültür ve edebiyat içinde saklanarak bir kuşaktan diğer kuşağa aktarılan duygu, düşünce ve tecrübe örüntüsünün büyüüp hayatın bütün saha ve safhalarına doğru genişlemesiyle bir kültür ve onu yaşayan ve hayata bağlayarak yaşatan insan topluluğu olarak bir “millet” oluşmaktadır (Çobanoğlu, 2016: 60).

Bu bağlamda Türk uygarlıkları İpek Yolu üzerinde birçok devlet kurmuş ve aynı şekilde farklı kültür ve dinlerle tanışmışlardır. Bu esnada da Çin ile ticaret yolları üzerinde mücadeleye girişmişlerdir (Çobanoğlu, 2016: 60-63). Türkiye, Türk uygarlıklarının Doğu’dan Batı’ya doğru yolculuğunda ki Batı’daki son halkasıdır. Türkiye, Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra bağımsızlıkları kazanan Türk Cumhuriyetleri’yle birlikte Türk uygarlığının temsilcisi konumundaki ülkelerdendir. Tarihte İpek Yolu, Türklere jeo-stratejik imkanlar sunmuştur. Türkler, göçebe bir toplumdan şehirli, medeni bir topluma evrilmiştir (Yılmaz, 2016: 154).

Günümüzde Modern İpek Yolu güzergâhı üzerinde dünya siyasetinde etkin dört büyük güç arasında büyük bir nüfuz mücadelesi yaşanmaktadır. ABD’nin küresel yönetim planları, Rusya ve Çin’in ortaklığında yeni bir Asya gücünün doğması çalışmaları ve son olarak Avrupa Birliği’nin özellikle enerji alanındaki girişimleri bölgeyi tekrar oyun alanına çevirmiştir. Küresel güçlerin girdiği bu ortamda Türkiye’nin bölgesel güç olarak öne çıkma ihtimali doğmaktadır (Yılmaz, 2016: 154).

Türkiye’nin özellikle son dönemlerde düzenlediği Kuzey Irak Operasyonları, Fırat Kalkanı Harekâtı ve ABD’nin Kudüs’ü İsrail’in başkenti olarak tanıma kararı sonrası Türkiye’nin öncü rol alarak İslam İş birliği Teşkilatı Örgütü’nü olağanüstü

toplaması ve konuyu BM'ye taşıması, Türkiye'nin uluslararası alandaki psikolojik gücünü göstermiştir (CNN Türk, 2018: 1; Haberler.com, 2017: 1).

Türkiye'nin yaptığı diğer önemli girişim, 19. yüzyıla kadar Osmanlı toprağı olan Sudan'daki Savakin Adası'nın belli süreliğine Türkiye'ye tahsis edilmesidir. TİKA (Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı) teknik ekibinin çalışmalarından elde edilecek sonuçlar doğrultusunda adanın tarihi, kültürel geçmişine ait bilgilerle aslına uygun olarak restorasyonunun tamamlanması, Sudan ve Türkiye'nin ortak projeleriyle Savakin'in kültür ve turizm merkezi haline getirilmesi hedeflenmiştir (NTV, 2018a:1). Modern İpek Yolu Projesi'nin deniz yolu bağlantılarıyla Afrika'dan da geçtiğı düşünüldüğünde turizmin Afrika bağlantısı açısından olumlu olabilecektir (Riche, 2018).

Daha önceki bölümlerde açıklandığı üzere ülkeler kendi menfaatlerini gerçekleştirmek için diğer ülkeler üzerinde hakimiyet kurmak istemektedirler. Bu da ülkeler arasında çatışmaya neden olabilmektedir. Günümüzde bu çatışma küresel bloklar arasında yaşanmaktadır. Bu çatışmaların dünya barışını bozmaması açısından kamu diplomasisi, yumuşak güç gibi kavramlar kullanılmaktadır. Ayrıca turizm alanında da BMDTÖ ve IPT gibi örgütler dünya barışının sağlanması için çalışmalar sürdürmektedirler. Çünkü turizm barış olmayan bir ortamda kendine yer edinememektedir.

Türkiye kamu diplomasisi yoluyla imajını düzeltmede önemli mesafe almıştır. Geçmişte uygulanan yanlış politikalar, darbeler, 12 Eylül darbesinden sonra yaşanan fail-i meçhul cinayetler, hapishanelerdeki işkenceler, Kürt meselesinde izlenen politikaların ürettiğı maliyet, insan hakları ihlalleri ve din ve vicdan hürriyeti gibi sorunlar; Türkiye'nin yurtdışındakini algısını olumsuz yönde etkilemiştir. Günümüzde belirtilen sorunlara çözüm getirilmeye çalışılması kamu diplomasinin etkin bir şekilde çalışmasını sağlamaktadır (Kalın, 2010: 61).

Türkiye'nin Modern İpek Yolu gibi küresel çapta bir projenin içerisinde yer alması, kuracağı kamu diplomasisi etki alanını genişletebilecektir. Çarlık ve Bolşevik dönemlerinde Ruslaştırma politikalarında, özellikle dil ve sistematik yok etme siyaseti kısmi olarak başarılı olmuştur. Bu da Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri

arasındaki iletişime kısmi bir engel olabilmektedir (Alagöz, 2016: 221). Türkiye, 1992-2012 yılları arasında Büyük Öğrenci Projesi kapsamında Türk ve Akraba Topluluklardan bu süre zarfında 44.195 burs tahsis etmiştir. Türkiye'nin, eğitim ve kültür alanındaki bu faaliyeti hiç şüphesiz barışa, kardeşliğe, halkların huzuruna ve mutluluğuna yönelik bir amaç gütmektedir (Dok, 2016: 87). Rusların uyguladığı asimile politikalarına karşı uygulanan bu eğitim politikası Türk dünyasıyla yeni bir bağ kurabilir ve Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki turizm faaliyetleri sağlam temellere oturmuş olarak gerçekleştirilebilir.

Edelman Güvenilirlik Barometresi, ülkelerin güvenini ölçme açısından önemli bir ölçü birimi olduğu belirtilebilir. Türkiye, hükümetlere güven endeksinde ne güvenilir ne güvenilmez endeks içinde, medya alanında güvenilmez alanda, sosyal sorumluluk kuruluşları alanında ne güvenilir ne güvenilmez alanda, şirketlere güvendeyse güvenilmez alanda yer almaktadır (Edelman, 2018: 37-40). Turizm açısından bir ülkenin güvenilirlik algısı çok önemlidir. Türkiye, kuracağı iyi bir kamu diplomasisi sayesinde bu barometredeki yerini daha olumluya çevirebilecektir.

Turizm açısından bir diğer önemli kavram yumuşak güçtür. İkinci bölümde belirtildiği üzere; Monocle Dergisi'nin yaptığı ölçümlerde bu listeye giren ülkelerin aynı zamanda yoğun turizm faaliyeti gerçekleştirdiği görülmektedir. Özellikle turizm tanıtımında harcanan tanıtım faaliyetlerinden çok daha etkili olan dizi ve filmler Türk turizmini olumlu yönde etkileyebilecektir (Camgöz ve İstanbullu Dinçer, 2017a: 290).

Türk dizileri 140'tan fazla ülkeye ulaşmaktadır. 2016 yılında Arap kanallarında 75 Türk dizisi gösterilmiştir. Bundan 600 milyon dolar reklam geliri elde edilmiştir. Türk dizileri çok büyük bir kitleye hitap etmektedir ve ülkenin tanıtımında önemli katkı sağlamaktadır. Özellikle dizilerin çekildiği mekanlar izleyicilerin ziyaret etme isteğini arttırmaktadır (Turizm Aktüel, 2017: 1). Yapılan bir araştırmaya göre düzenli olarak Türk dizilerini takip edip henüz Türkiye'yi ziyaret etmemiş olanların yüzde 80'i Türkiye'yi ziyaret etmek istemektedir. Burada Türk dizilerinin yumuşak güç unsuru olarak turizm açısından ne kadar önemli olduğu gerçeğini ortaya çıkarmaktadır (Gür, 2014: 4).

Türkiye, uluslararası arenada turizm sayesinde hem ekonomik hem de siyasi anlamda güç kazanabilecektir. Türkiye’yi ziyaret eden turistler bir taraftan ülkemizi daha iyi tanıtmaya fırsatı yakalarken diğer taraftan Türkiye’de üretilen ürünler tanıtılarak gelecek için Türkiye, ihracatını artırma potansiyeline sahip olabilecektir. Türkiye’nin son yıllarda yaşadığı ekonomik ve siyasi dönüşüm sayesinde başta kendi bölgesi ve dünya çapında kazanmış olduğu yumuşak güç, turizm sektörünü geliştirmiştir. Dolayısıyla yumuşak güç ile turizm arasında karşılıklı ilişki bulunmaktadır (Gür, 2014: 2).

Türkiye’nin son dönemde fuarlar, kongreler ve medya etkin bir şekilde kullanılarak tanıtım politikası geliştirilmiştir. Yürütölmeye başlanılan proaktif dış politika, Türkiye’nin uluslararası arenada tanınırlığını ve itibarını arttırmıştır. Bu da dolayısıyla turizm sektörünü de geliştirmiştir. Türkiye’nin kendi tarihiyle tekrardan barışıyor olması tarihiyle barışık ve medeniyet birikiminin verdiği sorumlulukla tarihi eserlerini hızla restore edip turizm için de kullanılabilir hale dönüştürmektedir. Ayrıca Türkiye; kara yolu, demiryolu, hava yolu ve deniz yollarına yapılan altyapı yatırımları sayesinde Ege ve Akdeniz kıyılarına sıkışan turizmin yurdun dört bir yanına yayılmasını sağlamıştır (Gür, 2014: 3). Modern İpek Yolu Projesi’yle gerçekleştirilecek yatırımlarla birlikte altyapı ve üst yapı sistemleri daha da gelişme gösterebilecektir (Karagöl, 2017: 6-7). Böylece yumuşak güç sayesinde kurulacak iyi bir algnın ardından kurulmuş olacak sağlam altyapı ve üstyapı yatırımları, Türk turizmini sağlam temeller üzerine oturtabilecektir.

Uluslararası turizmin kolaylıkla yapılabilmesi için vize muafiyeti de önemli konulardandır. Genel olarak vize muafiyetinin çok sayıda olduğu ölkelerin yumuşak güç sıralamasında yukarılarda olduğu gözlemlenir. 2018 yılında yapılan Henley Partners Passport İndeksine göre; Türkiye’nin 110 ölkeye vize muafiyetiyle İpek Yolu Ekonomilerinden olan Çin’in önündedir. Rusya, 114 vize muafiyetiyle Türkiye’nin önündedir (Henley Partners Passport Index, 2018: 1).

Türkiye, kamu diplomasisi ve yumuşak güç gibi politik enstrümanları etkin bir şekilde kullanabildiği takdirde kendi ekonomisine de olumlu şekilde yansıyabilecektir. Ayrıca Modern İpek Yolu Projesi içinde Türkiye, kültürel ve

tarihsel zengin kimliği sayesinde projenin Batıya açılan temsilcisi olabilecektir. Dolayısıyla politik olarak yaratılabilecek iyi bir algı, ekonomiye yansıyabilecek ve uluslararası turizmden alınacak payın Batı'dan Doğu'ya kaymasını hızlandırabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi'nin Türk turizmiyle olan ilişkisi diğer bölümde GZFT-TFZG ve PEST analiz yöntemleriyle değerlendirilmiştir.

3.3. Güçlü ve Zayıf Yönler/Fırsatlar ve Tehditler (GZFT)- Tehditler ve Fırsatlar/Zayıf ve Güçlü Yönler (TFZG) ve Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik (PEST) Analizleriyle Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Türk Turizminin Değerlendirilmesi

Bu tezin yazılmasında veri analiz yöntemi olarak; nitel araştırma tekniklerinden betimsel analiz yöntemi kullanılmıştır. Betimsel analiz yapılırken; betimsel analiz için bir çerçeve oluşturulmuş, tematik çerçeveye göre veriler işlenmiş, bulgular tanımlanmış ve bu bulgular yorumlanmıştır (Coşkun, Altunışık, Bayraktaroğlu ve Yıldırım, 2015: 324).

Modern İpek Yolu Projesi, küresel boyutta bir projedir ve bu projenin Türkiye açısından başta ekonomik ve politik yönden birçok sonuçları olabilecektir. Ekonomi ve politikadan bağımsız düşünülemeyecek olan turizm olgusu, bu tezde ekonomi ve politika gibi Modern İpek Yolu Projesi'ni etkileyebilecek iki önemli unsurla ilişkili olarak incelenmiştir. Bu tez çalışması sonucunda Modern İpek Yolu Projesi'nin Türkiye açısından ne denli önemli bir proje olduğunu belirtmek, bu projeden turizm paydaşlarının nasıl yararlanabileceğini ve turizme olan katkıları gösterilmesi amaçlanmıştır. Turizmde disiplinler arası çalışmaların yeterli düzeyde olmaması ve bu tezde Modern İpek Yolu Projesi gibi küresel proje'nin; ekonomi ve politika gibi iki önemli disiplini turizmle ilişkisi kurulması, turizm literatürüne katkı sağlayarak tezin önemini ortaya koyabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi gibi önemli bir projeye ilgili çalışmak isteyenleri teşvik edici olabilecektir.

Bu tezin oluşturulmasında, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türk turizmi açısından önemi belirtilip ulaşılması gereken amaç belirlenmiştir. Araştırmada yola çıkılan merak edilen varsayımlar sorular olarak belirlenmiştir. Araştırmanın evreni belirlendikten sonra araştırmanın yapılabilmesi için örnekleme belirlenmiştir. Verilerin zengin içeriklere sahip olmasından dolayı ve birincil verilere ulaşım imkânı kısıtlı olmasından dolayı ikincil verilerden yararlanılmıştır. Dökümantasyonel kaynaklar olarak; raporlar, kitaplar, dergiler, çok kaynaklı kaynaklar olarak; alan çalışmaları ve zaman serisi çalışmaları, anket çalışmaları olarak ise, sayımlardan faydalanılmıştır (Coşkun, Altunışık, Bayraktaroğlu ve Yıldırım, 2015: 324).

Verilerin analiz yöntemi olarak nitel araştırma tekniklerinden betimsel analizden faydalanılmıştır (Coşkun, Altunışık, Bayraktaroğlu ve Yıldırım, 2015: 324). Betimsel analizden faydalanılırken GZFT-TFZG analizi, Modern İpek Yolu Projesi'nin turizme etkisi kapsamında projenin güçlü, zayıf yönlerini, oluşabilecek fırsat ve tehditlerini göz önüne koyarak, kapsamlı analiz yapılması bakımından avantaj sağlamıştır. GZFT-TFZG analizi şirketler ve kişiler için kullanılabilir. Bu tez çalışması, GZFT-TFZG analizine göre yapılmıştır. “SWOT” kelimesi İngilizce karşılıklarının baş harflerinden oluşmuştur. Bunlar; Strengths (güçlü yönler), Weaknesses (zayıf yönler), Opportunities (fırsatlar) ve Threats (tehditler) kelimeleridir. GZFT analizi yoluyla güçlü ve zayıf yanların yanında olası tehdit ve fırsatlar belirlenmiştir (Bayhan, 2017: 1). TFZG analizindeyse GZFT analiziyle belirlenen güçlü yönler, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler aksiyon planında yardımcı olacak şekilde nasıl kullanılabileceği konusunda stratejiler hazırlanılmasına yardımcı olmuştur (Maden, 2018: 1).

Bu tez çalışmasında diğer kullanılan bir analiz PEST analizi; politik, ekonomik, sosyo-kültürel ve teknolojiyi simgeleyen basit bir anımsatıcıdır (Endüstri Mühendisliği, 2015: 1). Bu tez çalışmasında, GZFT-TFZG ve PEST analizleri kullanılarak konuyla ilgili değerlendirme yapılmıştır. Bu analizler kullanılırken Huong Ha ve Ken Coghill'in “E Government in Singapore a SWOT and PEST Analysis” makalesi örnek teşkil etmiştir (Ha ve Coghill, 2008). Bu makalede dijital ortamda devlet işleyişinin GZFT ve PEST analizleriyle işleyişi analiz edilmiştir. Yöntem olarak GZFT ve PEST analizlerinin kullanım biçimi tez çalışmasına örnek

teşkil edilmiştir. Tez çalışması incelendiği üzere temel olarak turizm kapsamında; ekonomi, politika ve bununla ilişkili olarak sosyo-kültürel yapı ve teknoloji de çalışmanın içine dahil edilmiştir. Bu bağlamda PEST analizinin kullanılmasının uygun olduğu görülmüştür. PEST analizi dahilindeki bu unsurların güçlü, zayıf yönleri ve fırsatları, tehditleri; GZFT-TFZG analizleri bağlamında incelenmiştir.

Bu tez çalışması, nitel ağırlıklı bir çalışma olduğu için araştırma sorularına yer verilmiştir. Bu sorular:

- Modern İpek Yolu Projesi'nin, tarihi, kültürel, ekonomik ve politik bağlamda turizme ne gibi etkileri bulunmaktadır ve bu etkilerin Türk turizmine yansımaları nasıl olacaktır?
- Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması ve sahip olduğu tarihi, kültürel varlıkları, Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkeler içerisinde Türkiye'yi turizm bakımından ön plana çıkarmış mıdır?
- Modern İpek Yolu Projesi, Türkiye'nin ulaştırma sistemleri üzerinde dolayısıyla turizm üzerinde olumlu katkıları olmuş mudur?
- Modern İpek Yolu Projesi'nin politik bağlamda, Türkiye'nin bu projeye üye ülkelerle ve küresel politik düzendeki diğer ülkelerle ilişkilerini nasıl etkileyecektir ve bu ilişkilerin Türk turizmine yansımaları nasıl olacaktır?

Bu tez çalışmasında ikincil verilerden yararlanıldığı için çalışılma yürütülürken ikincil veriler ışığında çalışma yön bulmuştur. Asıl istenilen cevaplarda bazen birincil kaynaklara ihtiyaç duyulmuştur. İkincil verilerde en güncel istatistiki verilere ulaşmak yüksek maliyetli olabilmektedir. Bu sebeple bazı durumlarda güncel en yakın veriler paylaşılacak durumda kalınmıştır. Çalışma olması gerekenden çok verilerin elverdiği şekilde tasarlanmıştır. Diğer yandan kuramsal altyapıya daha fazla eğilimde avantaj sağlamaktadır. Anlık çalışmalar kriz, politika değişikliği, döviz kurları değişkenlere karşı çok hassastır. Bu yüzden gerçek performansı ölçmek için bu gibi etkilerden soyutlanması gerekmektedir. Bu da ancak ikincil verilerden faydalanılarak periyodik çalışmalarla mümkün olabilir. Bu çalışmada ikincil verilerle elde edilen verilerin, birincil verilerle yapılan çalışmalar

karşılaştırılıp birincil verilerin ne kadar tutarlı olduğu konusunda bir kıyaslama yapılabilir (Coşkun, Altunışık, Bayraktaroğlu ve Yıldırım, 2015: 77-78).

3.3.1. Türk Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Güçlü ve Zayıf Yönler/Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) Analizi

GZFT analizi, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türk turizmine etkilerini ortaya koyulabilmesi için güçlü ve zayıf yönlerle olası fırsat ve tehditlerin değerlendirilerek atılması gereken en doğru adımların atılmasına yardımcı olmuştur. Güçlü ve zayıf yönler iç etkenleri oluşturmaktadır. Fırsat ve tehditler ise dış etkenlerle ilişkilidir (Bayhan, 2017: 1).

Genellikle şirketler için kullanılan GZFT analizi, bu tez çalışmasında Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türk turizmine etkileri bağlamında incelenmiştir. İçsel etkenlerden olan güçlü ve zayıf yönlerin tespit edilebilmesi için Türk turizminde yapılan olumlu ve olumsuz gelişmeler çalışmadan çıkan veriler dahilinde maddelerle ortaya koyulmuştur. Bu çalışmada fırsat ve tehditler, dış etkenler olarak ele alınmıştır ve Türk turizminin Modern İpek Yolu Projesi kapsamında etkilenilebileceği dışsal etkenlerden olan fırsat ve tehditler, çalışma verileri ışığında maddelerle belirlenmiştir (Parsons, 2018: 1). Türk turizminin; güçlü, zayıf yönleri, fırsat ve tehditler ortaya koyulurken içsel ve dışsal, ekonomik, politik, kültürel unsurlar göz önüne alınmıştır.

Tablo XV: GZFT Matriksi

	Yardımcı (hedef için iyi)	Zararlı (hedef için kötü)
İç Etkenler	Güçlü Yönler • •	Zayıf Yönler • •
Dış Etkenler	Fırsatlar • •	Tehditler • •

Kaynak: Sifirnokta, 2017: 1.

Tablo XV’de, GZFT Matriksi’nin tablo yoluyla gösterimi yapılarak analizin anlaşılması noktasında yardımcı olmuştur. Oluşturulan başlıklar altındaki sıralanan maddeler, GZFT analizinin çıkarımlarını oluşturmaktadır.

Güçlü Yönler:

- Ulaştırma sistemlerinde; kara yolu, deniz yolu, demiryolu ve hava yolu sistemlerinde istikrarlı bir şekilde kapasite artışının olması.
- Ulaştırma sistemlerindeki bu kapasite artışı turizm bakımından avantaj sağlaması.
- Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı’nın alternatif turizmin gelişmesinde avantaj olması ve Modern İpek Yolu Projesi’yle birlikte turizme katkı sağlaması.
- Türkiye’nin turizm sektöründe artan tecrübesi.
- Artan işgücü nüfusu ve turizm yönünden istihdama katkı sağlaması.

- Türkiye'nin işsizlik oranlarının yüksek olduğu düşünüldüğünde turizm ve seyahat sektörü istihdamda direkt veya dolaylı olsun %8,1 oranında etkili olması.
- 2018 yılı GSYH rakamları itibariyle Türkiye'nin 18. büyük ekonomi olması.
- Türkiye, dünyada ekonomik büyüme hızı yüksek olan ülkeler arasında bulunması.
- Türkiye'nin politik olarak denge politikası uygulamalarıyla ve hem Batı ülkeleriyle hem de Modern İpek yolu Projesi dahilindeki ülkelerle uyum sağlamaya çalışması.
- Türkiye'nin etkin silahlı mücadelesi sayesinde terör saldırılarının bitirme noktasına getirmesi.
- Devlet içerisinde kurulan askeri ve örgütsel vesayet kırılarak, demokratikleşme ve sivil iktidarların güçlenmesi yolunda önemli mesafelerin alınması.
- Kamu diplomasisi ve yumuşak güç gibi politik araçların daha etkin bir şekilde kullanılarak Türkiye'nin uluslararası alandaki olumsuz algısının değişmeye başlaması.
- Vizesiz seyahat edilebilen ülke sayısındaki artış.

Zayıf Yönler:

- Gelişmiş turizm düzeyinde kalifiye eleman sorununun bulunması.
- Deniz-kum-güneş turizmine verilen önemin kültür turizmini geri planda bırakması ve turizmde elde edilen düşük gelir seviyesi.
- Türkiye'nin turizme açılan özellikle kıyı bölgelerinde yapılan çarpık yapılaşma ve turizmde betonlaşmanın yaşanması.
- Türkiye'nin KBDMG'nin ortalama olarak dünya seviyesinde olsa da adil bir şekilde dağılmayan bu gelirin ekonomik refahı düşürmesi.

- Son dönemdeki yüksek enflasyon oranları (DW, 2019: 1).
- Türkiye'nin diğer İpek Yolu Ekonomileri gibi Küresel Rekabet Endeksi'nde geri sıralarda yer alması.
- 15 Temmuz 2016 darbe girişiminin Türkiye'nin imajını olumsuz etkilemesi.
- Türkiye'nin Monocle Dergisi'nin ölçümlendiği yumuşak güç endeksinde sıralamaya girememesi.
- Türkiye'nin Edelman Güvenilirlik Barometresi'ndeki ölçümlerde ortalama düzeyde kalması.

Fırsatlar:

- Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi'ne dahil olması, Türkiye'ye yapılan altyapı ve üstyapı yatırımlarına ivme kazandırabilecektir.
- Özellikle Modern İpek Yolu Projesi kapsamında ulaştırma alanında yapılan ve yapılacak yatırımlar turizm sektörünün büyümesine katkı sağlayabilecektir.
- Türkiye'nin artan nüfusu ve istihdama katılamayan işgücünü istihdama katılmasında turizm önemli bir unsur olabilecektir.
- Türkiye'nin enerji geçiş güzergahları üzerinde olması ekonomik bağlamda çekiciliğini arttırabilecek olması.
- Türkiye topraklarının büyük bir bölümünün Anadolu topraklarında yer alması. Tarihi İpek Yolu'nun bu topraklar üzerinden geçerek burada var olmuş medeniyetlerin tarihi, kültürel miras bırakmaları sayesinde turizm çekiciliği kazanması yönünde avantajlı bir ülke olabilecektir.
- Modern İpek Yolu Projesi'nin tarihten aldığı değerlere önem atfetmesi, Türkiye'nin 2023 Turizm s

- Stratejisi'nin de bu değerleri göz önünde tutması; yerel halkın ekonomik anlamda refaha ulaşmasında turizmle birlikte gelirin adil paylaşılmasında önem arz edebilecektir.
- UNESCO ve UNEP gibi Birleşmiş Milletler bünyesine bağlı uluslararası kuruluşların İpek Yolu üzerindeki ülkelerin tarihi eserlerini ortaya çıkarma çalışmaları ve BMDTÖ'nün İpek Yolu'nun ürün olarak pazarlaması konusunda stratejiler planlaması, turizm rotalarını belirlemesi Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu bu planlamalar ülke turizmine İpek Yolu kapsamında katkı sağlayabilecektir.
- İpek Yolu Ekonomileri içerisinde 2016 yılı verileriyle en çok turizm harcaması yapan ülke Çin'dir. Modern İpek Yolu Projesi içerisinde yer alan Türkiye'nin, Çinli turistleri kendine çekerek turizm gelirlerini arttırabilecek olması.
- Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Orta koridor ve Güney koridorları üzerinde bulunması, ulaşım yollarına hâkim olması bakımından turizmi sektörünü de geliştirebilecek olması.
- Dünya politik ekseninin Batı'dan Doğu'ya kayıyor olması ve çift kutuplu dünya düzeninden çok kutuplu dünya düzenine geçiliyor olması; dünya üzerinde ABD ve Rusya dışında yeni güçlerin doğmasına fırsat yaratabilecektir. Bu güç dağılımında Türkiye, denge siyasetiyle bölgesel anlamda önemli bir güç olma yolunda olduğu belirtilebilir. Modern İpek Yolu Projesi'yle sağlanan iş birliği, Doğu ve Batı arasında bir köprü görevi görerek stratejik olarak kilit ülke özelliğinde olabilecektir.
- Modern İpek Yolu Projesi sayesinde üye ülkelerle kurulacak iyi ilişkiler Türkiye'nin turizm çekiciliğini arttıracak ve Türkiye turizm pazarını genişletebilecektir.
- BMDTÖ'nün İpek Yolu konseptinde oluşturduğu turizm ürünleri Modern İpek Yolu Projesi üye ülkeleri ve Türkiye arasında turizm yoluyla yakın ilişkiler kurmasını sağlayabilecektir.

Tehditler:

- Uzmanlarca belirtilen küresel ekonomik sistemin Batı'dan Doğu'ya kaydığı belirtilmektedir. Modern İpek Yolu Projesi, Trans Atlantik yapıya karşı oluşturulmuş, Avrasya merkezli yapı gibi okunduğunda ABD bu yapıya karşı, küresel ekonomiyi riske atabilecek ticari savaştan bahsedebilmektedir. Bu gibi sorunlar Modern İpek Yolu Projesi içerisindeki Türkiye'nin de dahil olduğu ülkeleri etkileyebilecek olması.
- Dünyada küresel rekabet düzeyi her geçen zaman artmaktadır ve küresel rekabet gücü bilginin üretilmesine kaymaktadır. Türkiye ve diğer İpek Yolu Ekonomileri ne kadar yüksek ekonomik büyüme rakamlarına ulaşırlar da küresel rekabet endekslerinde yeterli olmamaları ekonomik etkinliklerini düşürebilecek olması.
- Arap Baharı'nın yaşandığı ülkelerin bölge olarak Türkiye'ye yakın olması, turistlerin Türkiye'yi turistik destinasyon olarak görme noktasında kaygılandırabilecek olması (Gözen, 2011).
- Türkiye halen terör sorunu yaşamaktadır ve bu durum kırılgan yapıya sahip turizm endüstrisi açısından bir tehdit unsuru olabilecek olması.
- Dünya ekseninin politik ve ekonomik yönden Batı'dan Doğu'ya kaydığı süreçte özellikle Türkiye'nin bulunduğu bölgede yeni çatışma alanlarının oluşabilecek olması.
- Yaşanmakta olan Suriyeli mülteciler sorununun Türk turizmini olumsuz etkileyebilecek olması (Mülteciler Derneği, 2019: 1).
- Sınır ve bölgemize yakın ülkelerin yaşadıkları politik istikrarsızlıkların Türkiye'ye de sıçrayabilecek olması, Türkiye'nin politik olarak Asya ülkeleri ile ilişkilerinin gelişmeye başlaması ve Modern İpek Yolu gibi büyük proje sayesinde gelişmeye başlayan iyi ilişkiler Batı ülkelerini tedirgin ettiği gözlemlenmişti. Bu durum Batı tarafından çeşitli yaptırımlara yol açabilmekte ve Türkiye üzerindeki baskıyı arttırabilmektedir (Çamlıbel,

2018: 1). Bunun yaratacağı olumsuz politik şartlar dolayısıyla turizm endüstrisini de etkileyebilecek olması.

3.3.2. Türk Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Tehditler ve Fırsatlar/Zayıf ve Güçlü Yönler (TFZG) Analizi

GZFT analizi sayesinde Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türk turizminin mevcut durum analizi yapılmıştır. Ortaya çıkarılan bu durum TFZG analizi kullanılarak aksiyon planı oluşturulmuştur. Aksiyon planına yardımcı olacak şekilde; güçlü yanların hangi fırsatlarla birleştirildiğinde başarıya ulaşılabilir? Tehditleri bertaraf etmek için hangi güçlü yanların kullanılabileceği? Her bir zayıf yönün dışarıdaki fırsatlarla nasıl elimine edilebilir? Zayıf yönler ve tehditlere karşı ne tür savunma stratejisi kurulabilir? Sorularına cevaplar aranmıştır (Maden, 2018: 1).

TFZG analizi, GZFT analizinin farklı bir değişkenidir. TFZG analizi, GZFT analizi gibi güçlü, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditlerden oluşmaktadır. GZFT analizinde farklı faktörlerle ve kategorilerle ilişki kurulmazken, TFZG analizinde, farklı faktörlerle ve kategorilerle ilişki kurulmaktadır. TFZG analizinde, içsel etkenlerle dışsal etkenler eşleştirilir ve ilişkili olan stratejik seçenekler takip edilmektedir (Oxford College of Marketing, t. y.: 1).

Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türk turizmi analiz edilirken TFZG analizi avantaj sağlamıştır. Bu çalışmada, Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türk turizminin; ekonomik, politik, kültürel boyutu ele alındığı için TFZG analizi içsel ve dışsal etkenlerin geniş bir perspektifte analiz edilmesine olanak sağlamıştır.

Tablo XVI: Tehditler ve Fırsatlar/Zayıf ve Güçlü Yönler (TFZG) Analizi Matriksi

	Dışsal Fırsatlar (O)	Dışsal Tehditler (T)
	• • •	• • •
İçsel Güçlü Yönler • • •	GF (Maxi-Maxi Strateji)	GT (Maxi-Mini Strateji)
İçsel Zayıf Yönler • • •	ZF (Mini-Maxi Strateji)	ZT (Mini-Mini Strateji)

Kaynak: MindTools, 2018:1.

Tablo XVI’da TFZG matriksi incelendiği üzere; GZFT analizinden yararlanılan içsel ve dışsal yönler matriksle eşleştirilip analizi yapılmıştır. Tablodaki “maxi,” olumlu, “mini” ise olumsuz durumları belirtmiştir (MindTools, 2018:1). Diğer bölümde tabloya göre eşleştirmeler yapıp, Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türk turizminin analizi maddeler halinde yapılmıştır.

GF Strateji:

- Türkiye’nin ulaştırma sistemlerinde istikrarlı bir kapasite artışı görülmektedir. Modern İpek Yolu Projesi’yle ortaya atılan ve atılacak önemli

ulaştırma projeleriyle birlikte Türkiye'nin ulaştırma sistemleri muazzam bir gelişmişlik gösterebilecektir. Turizm açısından en önemli unsurlardan biri olan ulaştırma sistemlerinden Türkiye'nin etkin ve verimli bir şekilde faydalanması gerekebilecektir. Bunun için de ulaştırma yatırım planlarıyla, turizm yatırım planları koordineli bir şekilde planlanabilmelidir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ulaştırma koridorlarından Orta koridor ve Güney koridor hatlarının Türkiye'den geçiyor olması Türkiye'yi Modern İpek Yolu Projesi açısından stratejik olarak bir geçiş üssü durumuna getirmiştir. Tarihi İpek Yolu içindeki Anadolu toprakları, tarihi, gerek somut gerekse soyut kültürel varlıklar bakımından oldukça zengindir. Bu varlıklar üzerinden Tarihi İpek Yolu üzerinden yapılacak turizm vurgusuyla, etkin turizm pazarlaması stratejisiyle ulaştırma koridorlarının birer turizm koridorlarına dönüştürülmesi sağlanabilecektir.

- Turizm Stratejisi 2023 Eylem planında alternatif turizm çeşitlerinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi de Tarihi İpek Yolu bağlamında; tarihi, kültürel mirasa önem veren bir projedir. Modern İpek Yolu Projesi sayesinde İpek Yolu bir kültürel turizm markası olarak bir ürün haline getirilebilecektir. Bu rn mevcut 2023 Turizm Stratejisi Eylem planındaki alternatif turizm çeşitlenmesinde ne çıkan bir turizm markası olarak yurdun dört bir yanında ortaya çıkarılabilir. Bu bağlamda Türkiye'nin turizmde geri planda kalan tarihi, kültürel varlıklar hakkettiği konuma getirilebilecektir.
- Turizm, ülkelerde istihdam sağlama konusunda önemli bir unsurdur. Türkiye'de de turizm, istihdam sağlama konusunda önemli bir unsurdur. Modern İpek Yolu Projeleri'yle gelişecek ulaştırma sistemleri ve dolayısıyla turizm sektörü gelişecek ve işsizliği gidermede önemli bir araç olabilecektir. Bu bağlamda turizmde istihdam sağlayacak işgücünün teknik iş bilgisi yanında tarihi ve kültürel değerler hakkında bilgisi olacak şekilde yetiştirilebilmelidir.

- Türkiye, uyguladığı denge politikası sayesinde hem Batılı ülkelerle hem de Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki Asyalı ülkelerle ilişkilerini mümkün olduğunca olumlu bir şekilde yürütmeye çalışmaktadır. Politik olarak dünya ekseninin Batı'dan Doğu'ya kaydığı süreçte yeni küresel ve bölgesel güçte ülkeler ortaya çıkabilecektir (Aydınlık, 2018: 1). Türkiye bu süreçte hem Batı dünyasından gelebilecek hem de Doğu dünyasından gelebilecek; Modern İpek Yolu Projeleri gibi uluslararası projelere dahil olmalıdır. Bu sayede turizm için önem arz edecek altyapı ve üstyapı yapı yatırımlarını kolayca kendine çekebilecektir.
- Türkiye, askeri ve örgütsel vesayeti kırarak demokratikleşme alanında önemli bir mesafe kat etmiştir. Kamu diplomasisi ve yumuşak güç gibi politik unsurları daha etkin ve verimli kullanarak uluslararası alanda Türkiye algısını daha olumlu bir hale getirmeye çalışmaktadır. Türkiye, kendisinin de dahil olduğu BMDTÖ'nün oluşturduğu turizm ürünlerinden faydalanıp turizmi bir kamu diplomasisi ve yumuşak güç unsuru olarak kullanabilmelidir. Turizm, hem Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle hem de diğer ülkelerle kurulacak olumlu ilişkilerde önemli bir araç olabilecektir. Turizm sayesinde geliştirilecek iyi ilişkiler aynı zamanda Türkiye'ye yönelik turist akışını arttırabilecektir.

GT Strateji:

- Küresel ekonomik sistemin Batı'dan Doğu'ya kaydığı süreçte ABD, küresel ekonomik düzeni riske atabilecek ticari savaştan bahsedebilmektedir. İpek Yolu Ekonomilerinin toplamı, GSYH olarak dünyada önemli bir ekonomik büyüklük oluşturmaktadırlar. Aynı zamanda ekonomik büyüme olarak düzenli bir büyüme göstermektedirler. Muhtemel çıkabilecek böyle bir ticari savaşta Türkiye'nin ve diğer İpek Yolu Ekonomilerinin oluşturabileceği ortak bir birlikle küresel ticaret için çok önemli aktörler haline gelebileceklerdir. Uluslararası turizmin sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi, küresel ticaretin sağlıklı bir şekilde yürütülmesine bağlı olabilmektedir. Bu bağlamda İpek

Yolu Ekonomilerinin oluşturabileceği küresel ticaret, yapının sürdürebilmesi için öncü ülkeler arasında olabilmelidirler.

- Dünya Küresel Rekabet Endeksi’nde İpek Yolu Ekonomileri yeterli seviyede değillerdir. Küresel rekabet, bilginin üretilmesine kaymaktadır. Bilginin üretilmesi diğer sektörlerde olduğu gibi turizm sektöründe de önemlidir. Dünyada yüksek GSYH rakamlarına ve yüksek büyüme oranlarına sahip ekonomileri içerisinde bulunduran Modern İpek Yolu Projesi, nüfus artışı rakamları bakımından da ekonomik yapı içerisinde faydalı olabilecek unsurları içerisinde bulundurmaktadır. Bu bağlamda Türkiye’nin ve diğer İpek Yolu Ekonomilerinin “AR-GE” (Araştırma Geliştirme) çalışmalarına önem vermeleri, ekonomi içerisinde sahip olunan önemli unsurların rekabet edebilme kabiliyetini arttırabilecektir. Dolayısıyla bu durum turizme de yansıyabilecektir.
- Arap Baharının yaşandığı ülkelerin Türkiye sınırlarına yakın olmaları ve bu ülkelerin politik olarak istikrarsızlıklar yaşamaları, Türkiye’ye gelecek turistlere güvenlik konusunda kaygı yaşatabilmektedir.
- Bunun yanında Türkiye, terör faaliyetlerini tam manada bitirememiştir. Türkiye’nin son yıllarda etkin olarak kullandığı kamu diplomasisini bu algıyı olumluya dönüştürmek için de etkin bir şekilde kullanabilmelidir. Başarılı olunabileceği takdirde kaygısı azalan turistler Türkiye’ye rağbet gösterebileceklerdir.
- Yaşanmakta olan Suriyeli mülteciler sorunu iyi planlanmadığı takdirde Türk turizmini olumsuz etkileyebilecektir fakat insani yardımlar konusunda etkin rol oynayan Türkiye, Suriyeli mülteciler konusunda da yaptığı yardımları bir yumuşak güç unsuru olarak kullanabilecektir. BM ile ortak yapılan yardımların yetersiz kaldığı durumlarda, Türkiye öncülüğünde Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelerle bu konuda ortak komisyon kurabilmesi, yararlı olabilecektir. Suriyeli mültecilere sağlanacak yardımlar, hem Modern İpek Yolu Projesi’ndeki ülkelerin hem de Türkiye’nin yumuşak gücüne

olumlu olarak yansıyabilecektir. Yumuşak güce yansıyacak bu olumlu durum turizme de olumlu bir şekilde dönüş sağlayabilecektir (Boyraz, 2015).

- Sınır ve sınırimıza yakın ülkelerin yaşadıkları politik istikrarsızlığın Türkiye'ye de sıçrama tehdidi bulunmaktadır. Türkiye, askeri ve örgütsel vesayeti kırarak sivil iktidarın güçlenmesi yönünde önemli bir demokratikleşme mesafesi yolu alabilmiştir. Türkiye, bu noktada ülke içinde etkin kamu diplomasisi uygulayabilmelidir. Ülke içindeki ayrılıkları ülke menfaatlerine ters düşmemesi yolunda meşru demokratik zemine çekebilmelidir. Böylece ülke içinde bütünlüğü sağlayarak politik istikrarsızlık tehdidini ortadan kaldırmış olabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi içindeki tüm ülkelerin demokrasiye ve sivil iktidarın gücüne önem vermelidirler. Aksi takdirde dış etkenler bu zayıf noktaları kendi lehleri ölçüsünde kullanabileceklerdir. Politik ve ekonomik istikrarın sağlıklı işleyebildiği ülkelerde turizm kendine yer edinebilecektir. Bu bağlamda Modern İpek Yolu Projesi ülkelerinin kendi açıkladıkları değerlere bağlı kalmalıdır.

ZF Strateji:

- Türkiye'de turizm, başlangıç düzeyinde istihdama katkı sağlasa da gelişmiş turizm düzeyinde geçildiğinde kalifiye eleman bulunması noktasında sorun yaşayabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi'yle gerçekleşecek altyapı ve üstyapı yatırımlarıyla turizm endüstrisinin gelişmesine katkı sağlayabilecektir. Turizm, Türkiye'nin artan nüfusuna bağlı olarak önemli bir işgücü avantajı sağlayabilmektedir fakat bu avantajlı gibi gözükken durum işsizlik gibi bir sorunu ortaya çıkarmıştır. Turizm endüstrisi emek-yoğun özelliği gereği işsizliği çözmede etkili olabilecektir. Bu noktada kalifiye eleman yetiştirmede turizm eğitim kurumlarına önemli görevler düşebilecektir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan tarihi, kültürel varlıkların turizm endüstrisinde kullanabilme hususunda yerel halkın turizm eğitim kurumlarınca eğitimi işsizlik oranlarını düşürmede etkili olabilecektir (Olçay, 2008).

- Türkiye, KBDMG’de ortalama olarak dünya seviyesinde gözüксе de gelir dağılımında adil olmayan bir durumun olduğu görülmüştür. Turizmin gelir dağılımını düzenleyici etkisi vardır. Bu noktada turizmin ülkenin dört bir yanına dağılması önem arz edebilecektir. Tarihi, kültürel varlıklar bakımından Türkiye’nin sahip olduğu Anadolu coğrafyası kültür turizmi yapılabilmesi için oldukça elverişlidir. BMDTÖ’nün İpek Yolu’nu bir turizm ürünü olarak pazarlama stratejisinden faydalanılması önemli olabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi’nin öncü ülkelerinden olan ve yüksek turist potansiyeline sahip Çin ile kurulacak iyi ilişkiler, Türkiye’nin turizm potansiyelini ve turizm gelirlerini arttırabilecektir. Kültür turizmi, deniz-kum-güneş turizminden daha fazla gelir sağlayabilmektedir ve Çinli turistler kültür turizmine yönelebilmektedirler. KBDMG’e katkı sağlayabilecek bu turizm faaliyeti gelir dağılımının adil bir şekilde dağılmasında da faydalı olabilecektir.
- Türkiye, deniz-kum-güneş turizmine önem vererek kültür turizminin geri planda kalmasına neden olmuş ve turizme açılan kıyı bölgelerinde çarpık yapılaşma ve betonlaşma yaşanmıştır. Türkiye’nin turizm açısından bu olumsuz durumu telafi edecek fırsatları elinde bulunmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi’nin ve 2023 Turizm Stratejisi’nin tarihi ve kültürel değerlere önem atfetmesi, Türkiye’nin dört bir yanında kültür turizminin geliştirilebilmesi açısından önem arz edebilecektir. UNESCO ve UNEP gibi Birleşmiş Milletler bünyesine bağlı uluslararası kuruluşların İpek Yolu üzerindeki ülkelerin tarihi eserlerini ortaya çıkarma çalışmaları ve BMDTÖ’nün İpek Yolu’nun ürün olarak pazarlaması konusunda stratejiler planlaması ve bu planlamalar içerisinde Türkiye’nin de bulunması turizm yönünden faydalı olabilecektir. Türkiye’nin ulusal turizm politikalarıyla, uluslararası turizm politikaları eş güdümlü sürdürülebilirliktir. Bu sayede deniz-kum-güneş turizminin neden olduğu çarpık yapılaşma, betonlaşma gibi olumsuz özellikleri azami ölçüye indirebilecektir.
- 15 Temmuz 2016 darbe girişiminin Türkiye’nin imajını olumsuz etkilemesi, Monocle Dergisi ölçümlerinde yumuşak güç endeksinde sıralamaya

girilememesi ve Edelman Güvenilirlik Barometresinde istenilen düzeyde olunamaması gibi durumlar Türkiye'nin imajını olumsuz yönde etkileyebilecektir. Dolayısıyla ülke imajının önemli olduğu turizm sektörünü de etkileyebilecektir. Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle tarihi bağlara vurgu yapılarak kendi aralarında oluşturulacak iletişim çok önemli olabilecektir. Bu kurulacak iletişimde turizm en güzel iletişim kanallarından biri olabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle turizm yoluyla kurulacak iyi iletişim, Türkiye'nin ve diğer Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelerin algısını olumluya dönüştürebilecektir.

ZT Strateji

- Küresel Rekabet Endeksi'nde, Türkiye ve İpek Yolu Ekonomileri yeterli düzeyde yer edinememişlerdir. Küresel Rekabet Endeksi'nde bilginin üretimine önem verilmektedir. Bilginin üretilmesiyle ekonomik sistemde rekabet edebilme kabiliyeti artabilecektir. ABD eğitim sisteminde eğitim sisteminde eğitim kurumlarıyla işbirliği içinde çalışmaktadırlar. Bu bağlamda eğitim kurumlarında bilginin metalaştırılmasıyla şirketler açısından kullanılabilir bilgiye dönüşebilecektir. Türkiye ve diğer İpek Yolu Ekonomileri bu sistemi benimseyebilir. Türkiye'de turizm eğitim kurumları bilgi üretme konusunda çok dinamik olan turizm sektörünün gerisinde kalmaktadır. Turizm eğitim kurumları turizm sektörünün bu dinamik yapısına göre yeniden yapılandırılması küresel rekabeti sürdürebilmek için önemli olabilecektir.
- Küresel ekonomik ve politik sistemin Batıdan Doğuya kaydığı bir süreç yaşanmaktadır. Türkiye'nin yaşanan bu süreçte Modern İpek Yolu Projesi gibi bir projeye dahil olması karşısında özellikle ticari savaştan bahseden ABD açısından bir tehdit unsuru olarak algılanabilecektir (Habertürk, 2018:1). Türkiye ekonomisi bu konuda ekonomik bir saldırıya açık olabilecektir. Bu durumda Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerin bu ekonomik saldırılara karşı birlik içerisinde olabilmesi önem arz edebilecektir.

- Suriyeli mülteciler sorunu Türkiye’ye turizm yönünden olumsuz yönde yansıyabilecektir. Türkiye bir taraftan Yumuşak Güç Endeksi ve Edelman Güvenilirlik Barometresindeki yumuşak güç ve kurumların güvenilirliği noktasında arzu edilen seviyede olmadığı görülmüştür. Türkiye’nin Suriyeli mültecilere yaptığı insani yardımlar bir yumuşak güç unsurudur ve bunu kamu diplomasisi yoluyla dünyaya etkin bir şekilde duyurmalıdır. Kurumlara olan güvenilirlik ise demokratik bir ortamda kurumların şeffaflığıyla mümkün olabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi, tarihi ve kültürel derinliğinden gelen birikimi sayesinde yumuşak güç ve demokrasi gibi unsurları kullanmamızda bir yol açıcı özelliğini kendi yapısında barındırmaktadır. Bu bağlamda planlanacak turizm planlamaları, aynı zamanda bir yumuşak güç unsuru olarak kullanılabilir.

3.3.3. Türk Turizminin Modern İpek Yolu Projesi Kapsamında Politik Ekonomik Sosyal ve Teknolojik (PEST) Analizi

“PEST” analizi, Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik analizler ifadesinin kısaltmasıdır ve stratejik yönetim süreci için yapılan dış çevresel faktörlerin analizidir. Bu tez çalışmasında dikkate alması gereken makro düzeydeki çevresel faktörler hakkında bir resim ortaya koymuştur (Şengül, 2014: 1).

PEST analizinin amacı; politik, ekonomik, sosyal, teknolojik ve dış etkenlerin işletmeleri nasıl etkilediği konusu üzerinde durmaktadır. Bu tez çalışmasında PEST analizi, Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki Türk turizmini nasıl etkilediği konusunu analiz etmek için kullanılmıştır. PEST analizi, geçerliliği sağlaması bakımından GZFT analiziyle birlikte kullanılmaktadır. Bu tez çalışmasında da GZFT-TFZG analizinden elde edilen bulgulardan yararlanılıp PEST analizinin yapılabilmesine veri sağlamıştır (Post, 2018: 1).

Politik Analiz

Modern İpek Yolu Projesi, Çin tarafından ortaya atılmış devasa bir proje olup küresel boyutta önemli etkileri olabilecek bir projedir. Politik olarak dünyanın çift

kutuplu dünya düzeninden farklı güçlerin de ortaya çıkabileceği çok kutuplu dünya düzenine geçiş döneminde olduğu uzmanlarca vurgulanmıştır. Bu geçiş döneminde Türkiye, çeşitli politik risklerle karşılaşabileceği gibi durumu kendi lehine avantajlı bir hale getirebilecektir. Türkiye, denge politikası uygulayarak ne Batı ile ne de Doğu ile politik ilişkilerini bozmaması noktasında gayret gösterilmiştir.

Turizm faaliyetleri, politik olarak yaşanabilecek istikrarsızlık ve kaoslardan kırılganlık özelliğine sahip olması nedeniyle kolayca etkilenebilmektedir. Türkiye, turizme önem veren ülkelerdendir ve dönem dönem bu politik istikrarsızlıklardan fazlaca etkilenmiştir. Mücadele edilen terör örgütleri, yaşanan darbeler ve darbe girişimleri turizm faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir.

Son dönemde sivil iktidarlara engel teşkil edebilecek askeri ve örgütsel vesayetlere son verilmiş ve demokratikleşme yönünde önemli mesafeler alınmıştır. Aynı zamanda terör örgütleriyle etkin mücadele sayesinde terör faaliyetleri azalmıştır. Türkiye bu olumlu durumları kendi lehine çevirebilmek için toplumdaki ayrılıkları kabul edip bunları demokratik meşru zeminde politik alanda tartışabilmelidir. Kamu diplomasisi bir politik iletişim aracı olarak hem ülke içerisinde hem de yurt dışında etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Türkiye'ye karşı oluşabilecek olumsuz algıya karşı etkin bir kamu diplomasisi uygulanarak oluşabilecek olumsuz algının önüne geçilebilecektir.

Turizm, demokrasinin yaşandığı, barış ve refahın bulunduğu, şeffaf toplumlarda kendine sağlıklı bir şekilde yer edinebilecektir. Türkiye, Modern İpek Yolu gibi küresel bir projede yer alarak politik yönden değişen dünya düzeninde önemli bir adım atmıştır. Politik yönden Batı'dan Doğu'ya kaydığı geçiş döneminde bu proje, Türkiye'ye önemli avantajlar sağlayabilecektir. Tarihi İpek Yolu bağlamında Orta Asya'daki ülkelerle akrabalık bağları olan Türkiye, Modern İpek Yolu Projesi kapsamında bu bağları geliştirme imkânı bulabilecektir. Türkiye öğrenci değişim programları ve Türk dizileri gibi yumuşak güç unsurlarını etkin bir biçimde kullanabilmelidir. Bu sayede Türkiye'ye olan merak artabilecek ve Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerden önemli bir turizm akışı sağlanabilecektir.

Özellikle Çin ile kurulacak yakın temaslar bu ülkeden önemli bir turist potansiyelini ülkemize çekebilecektir.

Monocle Dergisi'nin yumuşak güç endeksi ve Edelman Güvenilirlik Barometresi gibi ölçümlerde Türkiye, diğer İpek Yolu Ekonomileri gibi arzu edilen düzeyde olmadığı görülmüştür. İpek Yolu Ekonomileri tarafından kamuoyunda algının ne kadar önemli olduğu anlaşılmalı ve bu yönde etkin ve verimli bir şekilde çalışmalarda bulunmalıdırlar. Kamu diplomasisi ve yumuşak güç gibi unsurlar rakip devletler tarafından karalama aracı olarak kullanılabilir ve buna karşı aynı unsurlarla mücadele edilebilir. Özellikle turizm alanında çıkarılacak kötü bir haberle veya mevcut kötü bir durumun daha kötü olarak medya aracılığıyla yansıtılması turizme büyük zararlar verebilecektir. Terör eylemlerinin başlıca hedef aldığı unsurlarından biri turizmdir. Uluslararası boyutu ve kırılganlık özelliği sebebiyle dünya kamuoyunda hem büyük ses getirebilmekte hem de ülke güvenliğinin zafiyeti göz önüne sermektedir. Bu algıların sağlıklı bir şekilde yürütülmesi için turizm açısından kamu diplomasisi ve yumuşak gücün ne denli önemli olduğu anlaşılabilmektedir.

Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerin kendi içerisinde oluşturacakları politik birlik bu küresel projenin başarılı olabilmesi için önemli olabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelerin bu projenin demokratik ilkelerine uygun hareket ederek ülke içerisindeki istikrarı sağlamaları birinci öncelikleri olabilecektir. İçeride sağlanan politik istikrar sayesinde diğer küresel sistemdeki ülkelerle rekabet edilebilecektir. Bu nedenle ülke içerisinde politik istikrarın sağlanması Türkiye ve diğer Modern İpek Yolu Projesi ülkelerinin turizm yapabilmeleri için önem teşkil edebilecektir.

Ekonomik Analiz

G 20 ülkesi olan Türkiye, enerji ticaret merkezi olma yolunda önemli adımlar atmıştır (Tezer, 2016: 29-30). Türkiye, 2018 verilerine göre 18. büyük ekonomidir ve 2018 yılı içerisinde %4,4'lük büyüme oranıyla Avrupa bölgesinin büyüme oranından fazla bir oran yakalamıştır. Bu görülen olumlu ekonomik verilerle birlikte Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi'ne dahil olması ekonomik bakımdan olumlu

olabilecektir. İpek Yolu Ekonomileri, Türkiye'nin de yer aldığı gelişmekte olan ülkeler kategorisindedir.

Türkiye'nin de içerisinde yer aldığı 17 İpek yolu Ekonomisinin, genel olarak KBDMG'si yüksek değildir ve gelir dağılımı yönünden adaletsizlik sık görülmektedir fakat KBDMG belli bir seviyenin üzerine çıktığında gelir dağılımı alt kesime de yayılarak adalet sağlanmaya başlamaktadır. İpek Yolu Ekonomileri içerisinde GSYH'yi ve KBDMG'yi yükseltmenin bir yolu da altyapı ve üstyapı yatırımları yaparak üretim için uygun koşulları sağlamak olabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi özellikle ulaştırma projeleriyle ön plana çıkmıştır. Ticaret yapmak için tasarlanacak kara yolları, demiryolları, hava yolları, enerji nakil hatları ve iletişim hatlarıyla Modern İpek yolu Projesi dahilindeki ülkeler geçmişte olduğu gibi birbirlerine yeniden bağlanabilecektir.

Tarihi İpek Yolu da Modern İpek Yolu Projesi'nde olduğu gibi ticaret yapılabilmesi için tasarlanmış küresel ticari oluşumlardır. Tarihi İpek Yolu ticaret amacıyla tasarlanmış olsa da; buluşların olduğu, savaşların yapıldığı, kültürlerin, dillerin, dinlerin taşındığı ayrıca seyyahların kullandığı ve bir turizm unsuru olarak görülebilecek hanlar ve kervansarayların kurulduğu bir ticaret yolundan ötesi olarak medeniyetler için bir gelişim yolu olmuştur.

Coğrafi Keşiflerden sonra önemi kaybolan Tarihi İpek Yolu, günümüzde Çin'in öncülüğünde tekrar canlandırılmaya çalışılmaktadır. Küresel ekonomik yapı açısından Modern İpek Yolu Projesi'nin ABD ve AB arasında Çin'i dışarıda bırakarak oluşturulan transatlantik ticaret anlaşmasına karşı oluşturulduğu öngörülmüştür. Küresel ekonomik paradigmalara uyumlu olan Modern İpek Yolu Projesi, küresel ekonomik yönden bir başka açılım olarak karşımıza çıkmıştır. Türkiye, birçok küresel projede bulunduğu gibi bu projede de kendine yer edinmiştir.

Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte özellikle ulaştırma alanında yapılabilecek yatırımlar, turizm açısından önemli olabilecektir. Ulaştırma, turizmin yapılabilmesi için en önemli unsurların başında gelmektedir. Son yıllarda Türkiye, ulaştırma sistemlerine önem vermiş, tüm ulaştırma sistemlerini geliştirmiş ve geliştirmeye devam etmektedir. Orta koridor ve Güney koridorunun Türkiye

üzerinden geçiyor olması, Modern İpek Yolu ulaştırma projenin Türkiye’de gerçekleşebilmesi açısından avantaj sağlayabilecektir. TRACECA Projesi’nin Türkiye üzerinden geçiyor olması bunun önemli örneklerinden biridir.

Türkiye’nin, Neo-Liberal politikalara geçişinin sağlanabilmesi için 24 Ocak 1980’de “24 Ocak Kararları” alınmıştır. Modern İpek Yolu Projesi’nin de Neo-Liberal ekonomik politikalar üzerine kurulu bir proje olduğu düşünüldüğünde Türkiye’nin bu projeye uyumu kolay olabilecektir. Bu kararlar ekonomik sistemde köklü değişimlere neden olmuştur. Turizm de bu köklü değişimlerden etkilenmiştir. Kıyı bölgeler turizme açılarak deniz-kum-güneş turizminin kitleler halinde yapılmasına sebep olarak turizmin endüstrileşmesi açısından önemli bir adım olmuştur fakat kıyı bölgelerde yoğunlaşan turizmin olumsuz etkileri de ortaya çıkmıştır. Türkiye’nin en önemli turizm stratejisinden biri olan 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı, alternatif turizm türlerine tekrar yönelmesi bakımından önemlidir. Modern İpek Yolu Projesi’yle birlikte yapılacak altyapı, üstyapı ve ulaştırma yatırımları turizmin gelişimine katkı sağlayabilecektir. Ayrıca UNESCO ve BMDTÖ gibi uluslararası kuruluşların, Türkiye’de tarihi ve kültürel varlıkların ortaya çıkarılması ve bu varlıkların turizme kazandırılması yönünde yapılan çalışmalar Türkiye açısından avantaj sağlayabilecektir.

Türkiye, turizm yönünden en çok ziyaret edilen ülkelerin başında gelmekteyken gelir yönünden geri sıralarda yer almaktadır. Türkiye, Modern İpek Yolu Projesi’nin sağlayacağı yatırımlarından ve proje dahilindeki ülkelerle iyi ilişkiler sayesinde bu ülkelerden kendine turist çekebilecektir. Bu ülkelerden gelen turistler ağırlıklı olarak kültür turizmine ilgi gösteren turistler olabilecektir. Kültür turizmi de, deniz-kum-güneş turizmine göre gelir sağlama yönünde daha avantajlı bir turizm türüdür. Türkiye, Modern İpek Yolu Projesi’nin turizm yönünden ekonomik getirisi olacak avantajlarını mevcut ekonomik avantajlarla birleştirdiği taktirde turizm potansiyelini tam kapasiteyle etkin ve verimli bir şekilde kullanabilecektir.

Türkiye’nin Modern İpek Yolu Projesi’ne dahil olması diğer yandan Batı ile kurulacak ilişkilerimizi ekonomik ve siyasi çıkarlar doğrultusunda etkileyebilecektir. Türkiye, Batı ve Doğu arasında gelişen ilişkilerde seçim yapmaya zorlanabilecektir.

Örneğin; ABD'nin muhtemel Çin'e karşı ticari savaşından Modern İpek Yolu Projesi'ndeki ülkeler de etkilenebilecektir. Bu ticari savaşlardan küresel anlamda tüm ülkelerin zararı olabilecektir. Bu olası ticari savaşın olumsuz şartlarından azami ölçüde etkilenilmesi için Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerin ticari ve ekonomik olarak tam bir bütünlük sağlamaları önemli olduğu belirtilebilir. Ticaret faaliyetlerinin olduğu yerlerde var olabilen turizm de kuşkusuz bu ticari savaşlardan etkilenebilecektir. BMDTÖ'nün 2030 turizm projeksiyonuna göre turizmin Asya ve Pasifik bölgesinde gelişme gösterdiği göz önüne alındığında, Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte ticaret de Çin öncülüğünde Asya'da gelişebilecektir. Türkiye bu konjonktüre göre pozisyonunu belirleyip turizmin ekonomik yönden gelişimini bu şartlara göre belirleyebilecektir.

Sosyal Analiz

Çin'in öncülüğündeki Modern İpek Yolu Projesi, fikrini geçmişteki Tarihi İpek Yolu'ndan almıştır. Tarihi İpek Yolu, Çin'den başlayarak ana hatlar ve çeşitlenen ara hatlarla Avrupa içlerine kadar sürekli gelişmiştir. Bu yollar üzerinde medeniyetler arasında yapıcı ve yıkıcı olarak etkileşimde bulunmuşlardır. Yeni medeniyetler doğup, eskileri yıkılmıştır. Bu tarihsel süreçte insanlar bu etkileşimlerden doğan birbirinden farklı kültürlerin doğmasına neden olmuşlardır. Ticaret amacıyla başlayan bu yollar ağı değişik birçok kültürleri bir araya getirerek yeni fikirlerin, icatların doğmasına vesile olmuştur.

Genel olarak bakıldığında Tarihi İpek Yolu üzerinde iki önemli medeniyetin ön plana çıktığı gözlemlenmiştir. Bunlardan biri Çin medeniyeti bir diğeryse Türklerdir. Çin, günümüzdeki coğrafyasında çeşitli hanlar kurarak diğer medeniyetlerle ilişkilerini tarihsel süreçte sürdürmüştür. Türkler ise Orta Asya'da çeşitli devletler, imparatorluklar kurmuşlar ve Doğu'dan sürekli Batı'ya göç ederek çeşitli isimlerde farklı medeniyetler kurmuşlardır. Türk medeniyetleri bu bağlamda Çin'den farklı olarak homojen bir kültüre sahip olmamışlardır. Tarihi İpek Yolları üzerinde kurulan Türk medeniyetleri, Doğu'dan Batı'ya yapılan ticarete her tarihi dönemde yer almışlar ve bu ticaretler vasıtasıyla diğer medeniyetlerle olan münasebetlerini arttırmışlardır. Bu münasebetlerde yeni diller, diller, kültürler

tanımışlar ve bu unsurlardan etkilenmişlerdir. Bu etkilendikleri unsurlara bağlı olarak farklı yapıya sahip medeniyetler kurmuşlardır.

Türk medeniyetlerinin İslam dinini benimsemesinden sonra kendi kültürlerini İslam diniyle harmanlayarak İslam dinini Araplardan farklı kültürel boyutta yaşayarak aynı zamanda kültürel bir zenginlik katmış olmuşturlardır. Türk medeniyetleri üzerinden çıkan seyyahlar, Tarihi İpek Yolu üzerinde Allaha ulaşmak amacıyla gezen seyyahlar bu yollar üzerinde farklı deneyimler yaşamışlardır. Daha sonraları bu seyyahlar Anadolu'da mutasavvıf olarak karşımıza çıkmışlardır. Kendi yaşadıkları ruhani deneyimleri İslam dini ekseninde müritlerine aktarmışlardır. Bu seyyahların yaptığı bu seyahatler turizmin inanç ve kültür boyutunda önem arz etmiştir. Aynı zamanda Türk medeniyeti kültüründe önemli ticari ve kültürel önemi olan han ve kervansaraylar, tüccarların başta konaklama ve yeme-içme olmak üzere tüm ihtiyaçlarını gidermişlerdir. Kurulan bu han ve kervansaraylar turizmin günümüzdeki konaklama işletmelerinin temellerini oluşturduğu vurgulanabilecektir.

Tarihi İpek Yolu, günümüzde Çin'in öncülüğünde Modern İpek Yolu Projesi adı altında yeniden canlandırılmak istenmektedir. Türkiye bu projenin tarihi, kültürel ve sosyolojik boyutuyla en önemli ülkelerden biri olduğu belirtilebilir. Türkiye'nin Orta Asya'daki Türk devletleriyle akrabalık bağları bulunmaktadır. Bu tarihi, kültürel, sosyolojik bağlar Türkiye açısından çok önemli bir unsur olabilecektir. Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri yıllarca Rus etkisinde kalarak asimilasyon politikalarına maruz kalmışlardır. Modern İpek yolu Projesi'yle birlikte Türkiye, Türk Cumhuriyetleri'yle tarihsel bağlarını kurabilecektir.

Tarihi İpek Yolu üzerinde kurulan medeniyetler; tarihi, somut ve soyut kültürel varlıklar olarak çok bir zengin miras bırakmışlardır. Günümüzde bu tarihi ve kültürel miras, BMDTÖ ve UNESCO gibi uluslararası kuruluşlarca ele alınmıştır. Tarihi İpek Yolu üzerindeki değerler gün yüzüne çıkarılarak bu değerlerin turizm yoluyla korunması ve turizm ürününe dönüştürülüp pazarlanmasına yönelik stratejiler oluşturulmuştur. Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerin bu stratejilerle uyumlu olarak kendi iç stratejilerini oluşturması gerekebilecektir.

Türkiye'nin 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planı, bu stratejilerin özü itibariyle birbirleriyle uyumludurlar.

Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerin; tarihi, kültürel varlıklar yönünden çok zengin oluşu bu ülkelere turizm yönünden büyük avantajlar sağlayabilmektedir. Özellikle Türkiye'nin Anadolu'daki tarihi, kültürel zenginlikleri önemli bir kültür turizmi yapabilme potansiyeli sağlayabilecektir. Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle oluşturulacak ortak turizm birlikteliğiyle oluşacak turizm akışı hem ülkelerin birbirlerini yakından tanımalarına hem de ekonomik manada farklı bir boyut kazandırabilecektir.

Teknolojik Analiz

Tarihi İpek Yolu güzergahı boyunca ticari mallardan yanı sıra teknolojik, teknik buluşlar ve gelişmeler de taşınmıştır. Doğu'daki icatlar bu yollar ağı vasıtasıyla Batı'ya taşınmış ve tüm medeniyetlerin teknolojik olarak gelişebilmelerinde bu yolların ağının işlevi olmuştur. Günümüzde Batı medeniyetlerinin ekonomik olarak gelişmişlik düzeylerine bakıldığında Doğu medeniyetlerinden çok daha ileri mesafededirler. Bu ekonomik gelişmişlikte Sanayi Devrimi'yle başlayan süreçte Batı medeniyetlerinin teknolojik anlamda gelişmişlikleri önemli bir yer tutmuştur.

Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki İpek Yolu Ekonomileri geliştirmekte olan ülkeler kategorisinde yer almışlardır. Bu nokta da İpek Yolu Ekonomileri gelişmiş Batı ekonomileri karşısında teknolojik olarak geride kaldığı görülmüştür. Bu durum bilgi üretiminin ön plana çıktığı Küresel Rekabet Endeksi'nde göz önüne çıkmıştır. İpek Yolu Ekonomileri, Küresel Rekabet Endeksi'ne göre; teknolojisi gelişmiş ülkelere karşı rekabet edebilirlik yönünden geride kalmışlardır. Bu noktada geliştirmekte olan ülkelerin ekonomik büyümeleri yüksek olsa da bu üretimi rekabet koşulları içerisinde değerlendirmelerinde zorluklar yaşayabileceklerdir. Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu İpek Yolu Ekonomileri, ekonomi içerisindeki teknolojik gelişmelere önem vermeli ve bunları geliştirmeye yönelik AR-GE çalışmalarına geniş kaynak ayırmaları gerekebilecektir. AR-GE yatırımlarına verilecek önem teknolojik gelişmeyi ve dolayısıyla ekonomi içerisinde rekabet, diğer teknoloji

gelişmiş ülkelerle rekabet edebilen mal üretimini sağlayabilecektir. Küresel Rekabet Endeksi'nde sağlanacak bu yükseliş turizme de yansıyor dünya da ki turizm markalarına karşı İpek Yolu Ekonomileri içerisinde güçlü markaların doğmasına neden olabilecektir (Çağala, 2017: 1).

3.3.4. Araştırma Bulgularının Genel Değerlendirilmesi

Modern İpek Yolu Projesi'nin, ekonomik ve politik yönden olumlu, olumsuz olabilecek etkileri tespit edilmiştir. Ekonomik olarak büyüme trendinde olan Türkiye, politik olarak da dünya ve bölge siyasetinde daha etkin rol oynamaktadır. Modern İpek Yolu Projesi'ne dahil olmasıyla birlikte bu etkin rolünü pekiştirmiştir. Pekiştirilen bu rolle birlikte Türkiye sadece Batı ülkelerine bağımlı kalmayarak politik ve ekonomik enstrümanlarını genişletme imkânı sağlamıştır. Ekonomi ve politikayla yakından ilişkili olan turizm unsuru bu bağlamda yapısal olarak değişim yaşayabilecektir. Daha önceleri Batılı ülkelerle çalışan Türk turizm firmaları, Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle de daha çok çalışma imkânı bulabileceklerdir. Modern İpek Yolu Projesi gibi devâsa boyuttaki küresel projeye üye olan Türkiye, diğer taraftan küresel güç odaklarının çatışma alanında bulunarak ekonomik ve politik yönden istikrarsızlık yaratabilecek çatışma alanında bulunabilecektir. Kırılgan yapıya sahip olan turizm endüstrisi bu çatışma alanlarından kolayca etkilenebilecektir.

Türkiye, bulunduğu coğrafya gereği çok zengin tarihi, kültürel varlıklara sahiptir. Anadolu'da birçok medeniyetin mevcudiyet göstermesi ve bu medeniyetlerin Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması birçok somut ve soyut kültürel varlıkların Anadolu'da var olmasını sağlamıştır. Bu tarihi, kültürel varlıklar, BMDTÖ ve UNESCO gibi uluslararası kurumlarca proje dahilince gün yüzüne çıkarılmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki Türkiye'nin, bu uluslararası kuruluşlarla yaptığı ortaklıklarla tarihi ve kültürel varlıkların potansiyelini turizm alanında kullanması için çok önemlidir. Bir taraftan bu tarihi, kültürel varlıklar sayesinde Modern İpek Yolu Projesi'nin tarihi, kültürel yönünü perçinlemekte diğer yandan da turizm yoluyla İpek Yolu Ekonomileriyle ekonomik, politik ve kültürel

boyutta iletişim alanı açacaktır. Gelişme gösterecek kültür turizmiyle de tarihi ve kültürel varlıklar korunmuş olabilecektir.

Türkiye'nin tüm ulaştırma sistemleri yıldan yıla kapasiteni arttırmaktadır ve teknolojik olarak da gelişim göstermektedir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki TRACECA Projesi'nin BTK Projesi, Türkiye üzerinden geçmektedir. Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Orta koridor ve Güney koridorları üzerinde bulunması bu tip Modern İpek Yolu Projeleri'ni Türkiye'ye daha fazla çekebilecektir. Ulusal anlamda büyüyen ve gelişen bu ulaştırma sistemleri Modern İpek Yolunun küresel ulaştırma sistemleriyle entegrasyonu birlikte uluslararası ölçekte ulaştırma sistemlerini geliştirerek uluslararası turizmin gelişmesine katkı sağlayabilecektir.

Modern İpek Yolu Projesi'nin ve turizm unsurlarının etkin ve verimli kullanılması Türkiye'nin yumuşak gücü üzerinde olumlu katkıları olabilecektir fakat son olarak Monocle Dergisi'nin yumuşak güç endeksine bakıldığında Türkiye'nin yumuşak güç endeksinde yer edinemediği görülmektedir. Bunda politik, ekonomik faktörlerin etkisi bulunmaktadır. Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi'nde yaşayabileceği rekabete bağlı olarak politik, ekonomik çalkantıları turizmin yumuşak güç unsuruyla minimize edebilecektir. Turizm aynı zamanda uluslararası iletişimde bir kamu diplomasisi aracı olarak kullanılabilir. Böylece Edelman Güvenilirlik Barometresinde de kurumlara güvenilirlik oranlarını arttırabilecektir.

Türkiye, Modern İpek Yolu Projesi sayesinde tarihi, kültürel bağları bulunan ülkelerle ilişkilerini geliştirme imkânı bulabilecektir. Tarihi, kültürel ortaklıklara vurgu yapılarak geliştirilecek ortaklıkta turizmin önemli bir rolü olduğu görülmüştür. Bir taraftan turizmle ortaklık geliştirilecek, diğer yandan da turizmden gelir sağlanabilecektir.

Modern İpek Yolu Projesi, küresel anlamda alternatiflerini arttırsa da imajını güçlendirdiğinden çok fazla söz edilemez. Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte Türkiye'nin politik ve ekonomik potansiyelini arttırabileceğini düşünen diğer küresel güç odakları karşı kamu diplomasi araçlarıyla Türkiye'nin imajına saldırıda bulabilmektedirler. Türkiye, kamu diplomasisi araçlarıyla buna karşı koymak

durumundadır. Turizm bu bağlamda etkili bir kamu diplomasisi aracı olabilecektir. Güçlü bir ülke imajı turizm faaliyetlerinin yapılabilmesi noktasında da önem taşıyabilecektir.

Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi'ne dahil olması, tek kutuplu dünya düzeninden çok kutuplu dünya düzenine geçiş aşamasında önemli bir manevra olduğu öngörülebilir. Ekonomik, politik ve daha birçok unsuru etkileyebilecek bu geçiş aşamasında Modern İpek Yolu önemli bir rol oynayabilecektir. Eski tek kutuplu dünya düzenini korumak isteyen küresel güçler, çatışma alanları oluşturmuşlardır. Özellikle Türkiye'nin bulunduğu bölgede bulunan bu çatışmalar Türk turizmini belli bir dönem olumsuz yönde etkilemiştir fakat doğum sancısına benzetilebilen bu çatışmalar sonucunda yeni küresel sistem doğabilecektir. Bu doğacak yeni küresel sistemde Türkiye önemli bir küresel aktör olabilecektir. Bu bağlamda Modern İpek Yolu Projesi'yle Türk turizminin potansiyelini daha fazla ortaya koyabileceği öngörülebilir. Bu potansiyelden faydalanılabilmesi, turizm paydaşlarının koordineli çalışabilmesine bağlıdır. Bu tez çalışmasında da vurgulandığı üzere turizm paydaşlarının ekonomik, politik ve kültürel unsurları göz önünde bulundurmaları gerekmektedir. Bu bütünsel bakış açısı turizm endüstrisine daha faydalı olabilecektir.

SONUÇ

Modern İpek Yolu Projesi “Bir Kuşak Bir Yol” yani; “One Belt One Road” projesinden doğmuş, üye ülkelerin dünyadaki gelişmiş ekonomilerle rekabet edebilecek seviyeye ulaşabilmeleri için ortaya çıkmış bir projedir. Çin’in öncülüğündeki bu proje, Çin’in ekonomik olarak yükselişe geçtiği dönemde ortaya atılmıştır. Neo-Liberal politikaları, demokrasiyi ve dünya barışını vurgulayan bu proje, dünyanın mevcut sistemiyle uyumlu olduğu görülmektedir. Bu projeye üye olan ülkeler ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkeler olduğu göz önüne alındığında bu ülkelere yapılacak altyapı, üstyapı yatırımları dünyanın ekonomik anlamda refah artışına olumlu yansıyabilecektir.

Yıllardır ekonomik ve siyasi anlamda hâkim güç olan ABD’yi, Çin’in bu yükselişi tedirgin etmiştir. Bu bağlamda ABD’nin sürekli dile getirdiği ticari savaş söylemi, bu tedirginliğin yansımaları olduğu düşünülebilir. Tarih boyunca da bu güç dengeleri sürekli bir değişim yaşamıştır. Bu güç dengeleri değişirken bir kaos ortamı ve savaş sonunda yeni düzen tahsis edilmiştir. 21’inci yüzyılda devletlerin çatışmalarını savaşla değil, diplomasi yoluyla aşması daha olumlu sonuçlar getirebilecektir.

Tarihi İpek Yolu, zaman içerisinde birçok yan kollara ayrılarak bir organizma gibi gelişmiştir. Bu yolun geçtiği medeniyetlerde yapılan ticaret sayesinde ekonomik olarak refah artışı gözlemlenmiştir. Çin’den başlayan bu yollar ağı Roma’ya kadar ulaşarak döneminin uluslararası ticaret ağını kurmuştur. Tarihi İpek Yolu, ülkeler arası ticaret yapılması maksadıyla gelişse de bu yollar üzerinde savaşlar yapılmış, teknolojiler taşınmış, kültürel alışveriş yapılmış ve seyyahlar yine bu yolları kullanmışlardır. Yani o dönem Tarihi İpek Yolu, medeniyetler için aynı zamanda bir iletişim yolu olmuştur.

Medeniyetler arasında bu etkileşim turizm olgusunun gelişimi açısından önemlidir. Çünkü turizmin başka yerleri merak güdüsüyle ortaya çıkıp seyahat unsuru kapsamında gelişen bir yapısı vardır. Tarihi İpek Yolu üzerinde seyahat eden gezginler; gezdikleri, gördükleri kültürleri yazıya geçirerek günümüze kadar ulaşmasına yardımcı olmuşlardır. Yine o dönem tüccarlar için kurulan han ve

kervansaraylar tüccarların konaklamalarını ve yol için gerekli ihtiyaçlarını karşılaması açısından döneminin motelleri olarak değerlendirilebilmektedir.

Günümüzde turizm dünyanın en büyük sektörlerinden biri haline gelmiş ve değişen ekonomik, politik paradigmalara göre kendini değişime göre yeniden konumlandırmıştır. Tarihi İpek Yolu'nu tekrar canlandırmak isteyen Çin'in bu değişen ekonomik ve politik dünya paradigmalara göre yeni bir projeyi dünya sistemine kazandırmak istemektedir. Modern İpek Yolu, Tarihi İpek Yolu'nun tarihteki köklü geçmişini kullanarak projenin güçlü olması için diğer İpek Yolu ile bağlantılı ülkelerle ortak iş birliği projeleri kurmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi'ne üye ülkelerin ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkeler olması ve bu ülkelere yapılacak altyapı ve üstyapı yatırımlarıyla sağlanacak, ekonomik gelişmişliğin, turizm endüstrisinin gelişimi bakımından yakından ilişkili olduğu belirtilebilir. Çünkü turizm altyapısı ve üst yapısı gelişmiş ülkelerde etkin bir şekilde yapılabilmektedir.

Özellikle Modern İpek Yolu Projesi'ne üye Türk Cumhuriyetleri'nde yapılacak yatırımlarla birlikte buralardaki gün ışığına çıkmamış İpek Yolu'ndan kalan tarihi kültürel eserlerin turizme kazandırılmasını hızlandırabilecektir. UNESCO ve BMDTÖ'nün İpek Yolu üzerinde kültürel varlıkların gün yüzüne çıkarılması ve bu bölgenin turizme açılması için yaptığı çalışmalar Modern İpek Yolu Projesi yatırımlarıyla birleştiği takdirde turizmin bu bölgede gelişmesi açısından önemli olabilecektir.

Modern İpek Yolu Projesi'nin sağlıklı gelişimi için ekonomin yanında bir diğer önemli unsur politik istikrardır. Modern İpek Yolu Projesi'ne üye ülkelerin sürekli olarak dünya barışından ve istikrarının öneminden bahsetmektedirler. Bu projenin sağlıklı yürüyebilmesi için barış ve istikrar şart gözükmektedir. Bunu sağlamanın yolu da kamu diplomasisi, yumuşak güç gibi politik enstrümanların diğer ülkelerle etkin bir şekilde kullanılması gerekebilecektir. Turizm, politikada yumuşak güç olarak kullanılması açısından ülkelerin imajı açısından olumlu rol oynayabilecektir. Aynı zamanda kurulacak politik istikrar, yapı gereği kırılgan olan turizm endüstrisi için önem arz edebilecektir.

Geçmişte kurulan Selçuklu Devleti, Osmanlı İmparatorluğu ve diğer Türk medeniyetlerinin devamı niteliğinde olan Türkiye, Tarihi İpek Yolu'nun geçtiği topraklar üzerinde her tarihi dönemde yer almıştır. Bu tarihi dönemler içinde Türk medeniyetleri diğer medeniyetlerle kültürel alışverişte bulunmuş, savaşlar yapmış, ticarete bulunmuş ve birçok sosyo-kültürel etkileşimde bulunmuşlardır. Son olarak Türkiye'nin kapsadığı Anadolu toprakları üzerinde Tarihi İpek Yolu'ndan kalan tarihi, kültürel tarihi eserler bulunmaktadır. Bu tarihi, kültürel eserler, 2023 Turizm Stratejileri dahilinde verimli kullanıldığı takdirde turizm açısından önemli potansiyel sağlayabilecektir.

Türkiye, Çin'in öncülüğündeki Modern İpek Yolu Projesi'ne üye ülkelerdendir. Türkiye son dönemlerde ulaştırma sistemlerinde yaptığı yatırımlara Modern İpek Yolu Projesi'nin de katkısını sunacağı yatırımlarla altyapı ve üstyapı anlamında üst düzey konuma yerleşmeye başlayabilecektir. Son olarak hayata geçirilen TRACECA Projesi bunun somut örneğidir. Türkiye'nin gelişen bu altyapı ve üstyapı sistemleri turizmin gelişebilmesi için fayda sağlayabilecektir.

Türkiye'nin 1980'den sonra Neo-Liberal politikaları benimsemesi; ekonomik, siyasi birçok alanda değişim yaşamasına neden olmuştur. Dünya ülkeleri, küresel ticari ve politik sistem içerisinde Neo-liberal politikaları sürdürmüştür. Modern İpek Yolu Projesi de Neo-Liberal politikalar kapsamında ilerleyen bir projedir. Bu bağlamda Türkiye'nin bu projeyle uyum içerisinde ilerlemesi öngörülebilecektir.

Türkiye'nin Neo-Liberal politikalara hızlı geçişi turizm alanında da olumlu olumsuz köklü değişimlere neden olmuştur. Türkiye Neo-Liberal politikalara geçiş öncesi kültür turizmi yapılmaktayken sonrası kıyı turizmine geçildiği görülmüştür. Bu da turizmin kitlesel boyutta yapılmasını sağlamıştır. Bu hızlı geçiş, plansız yapılaşma ve büyümeye neden olmuştur. Bunun olumsuz etkilerini düzeltebilmek adına Türkiye'nin dört bir yanına dağılan turizmin yapılabilmesi için Turizm 2023 Stratejisi bu açıdan önemli olabilecektir. İpek Yolu'ndan kalan tarihi kültürel miras, ülkenin dört bir yanında turizm yapılabilmesine imkân sağlayabilecektir.

Türkiye son dönemlerde gerek bölgesel gerekse küresel anlamda gücüne bağlı olarak etkin politikayı tercih etmiştir. Modern İpek Yolu Projesi'ne dahil olması bu

etkin politikasına olumlu yansıyabilecektir. Çünkü hem Batı'yla hem de Doğu'yla kuracağı politik ilişkide bir tarafa olan bağımlılığını düşürebilecektir. Türkiye, doğudan batıya doğru İpek Yolu boyunca medeniyetler inşa etmiş ve günümüzde de geçmişten gelen bu tarihi geçmiş İpek Yolu üzerindeki ülkelerde varlığını sürdürmüştür. Modern İpek Yolu Projesi, Türkiye'nin ortak tarihe sahip olan ülkelerle ilişkilerini yeniden kuvvetlendirebilmesi için önemli bir olanak sunabilmektedir. Özellikle Sovyetler döneminde Türk Cumhuriyetleri'yle aramızdaki tarihi, kültürel bağları koparmak için çeşitli uygulamalar yapılmıştır. Modern İpek Yolu Projesi bu bağların kurulmasına fırsat sağlayabilecektir.

Turizm, Türkiye'nin İpek Yolu Ekonomileriyle geliştireceği ilişkilerde önemli bir yumuşak güç unsuru olarak kullanılabilecektir. Bu sayede bir taraftan ekonomik, politik ilişkilerin geliştirilebileceği gibi bu ekonomilerle turizm akışı geliştirebilecektir. Türkiye'nin özellikle Çin ile kuracağı olumlu ilişkiler sayesinde Çin'den büyük kitlesel anlamda turizm akışı sağlayabilecektir. Diğer taraftan Modern İpek Yolu Projesi diğer küresel güç odaklarıyla bir çatışma halinde olabilecektir. Bu çatışma şiddetinin yükselmesi halinde küresel anlamda ekonomik ve politik krizler ve dolayısıyla bu krizlerden kırılganlığından dolayı kolayca etkilenebilen turizm faaliyetlerine olumsuz yansımaları olabilecektir.

Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki Türkiye, bu projede kilit ülke olduğu belirtilebilir. Jeopolitik konumu gereği Asya'yı Avrupa'yı bağlayan yollar üzerinde bulunması, Modern İpek Yolu Projeleri'nin Türkiye'den geçmesini zorunlu hale getirmektedir. Ülkemizden geçen birçok enerji boru hattı projeleri ve ulaştırma ağı projeleri bunun göstergesidir. Türkiye gibi jeopolitik önemi son derece önemli bir ülke olmaksızın bu projenin nihayete ulaşması mümkün gözükmemektedir. Türkiye'nin bu değerinin farkında olup bu projenin getireceği gerek ekonomik gerek siyasi gerekse de turizm endüstrisi bağlamındaki avantajlarını en etkin ve verimli bir şekilde değerlendirmesi gerekmektedir. Türkiye'nin gelişmekte olan altyapı ve üstyapı sistemleri, tarihsel devlet geleneği Modern İpek Yolu Projesi potansiyelinden maksimum ölçüde yararlanması açısından yeterli olduğu belirtilebilir. Türkiye'nin bu projeye; tarihi, kültürel, ekonomik ve politik unsurları gözeterek bütünsel bir bakış

açısı geliştirdiği takdirde doğrudan ve dolaylı olarak da turizm endüstrisini de geliştirmiş olabilecektir.

Bu tez çalışması toplam üç bölümden oluşmuştur. Birinci bölümde; İpek Yolu tarihinde, bu hatlar üzerindeki etkisi bulunan medeniyetlerin ekonomik, politik ve kültürel etkileri belirtilmiştir. Daha sonra günümüzdeki Modern İpek Yolu Projesi'nin ekonomik, politik, kültürel etkileri "Tezer 2016"nın makalesi göz önünde tutularak 17 İpek Yolu Ekonomisi üzerinden incelenmiştir. İkinci bölümde, ekonomi, politika ve kültürel sacayağı üzerinden Modern İpek Yolu Projesi, turizm bağlamında incelenmiştir. Üçüncü bölüme gelindiğinde, ekonomi, politika, kültür sacayakları Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türkiye özelinde incelenmiştir. Bu tez çalışması nitel gözleme dayanmaktadır ve ikincil kaynaklardan faydalanılmıştır. İkincil kaynakların zenginliğinden faydalanılarak, bu kaynaklardan çıkarılan sonuçlar betimleyici türde yazıya geçirilmiştir. Çalışmanın sonuna gelindiğinde GZFT, TFZG ve PEST analizlerinden faydalanılıp çalışmanın detaylı analizi yapılmıştır.

Türk turizmi, analiz edilirken farklı disiplinlerden de faydalanılması çok önemlidir. Turizm politikaları geliştirilirken ülke ekonomisinin ve politik durumu, turizm politikaları üzerinde önemli etkileri bulunabilmektedir. Farklı disiplinlerdeki unsurlar da göz önüne alınarak turizm politikaları geliştirilmeli ve turizm endüstrisi bu unsurlara bağlı olarak şekillendirilmelidir. Tüm turizm paydaşlarını oluşturan unsurların, sosyoekonomik, sosyo-politik ve sosyokültürel yapılarının doğru analizleri, turizm endüstrisindeki yaşanabilecek zararları önleyebilecektir. Modern İpek Yolu Projesi'yle birlikte turizmin daha çok kültürel yönüne ağırlık verilmesi Türkiye'nin turizm gelirlerini de arttırıcı etkisi olabilecektir. Turizm paydaşları, turizmin kültürel yönüne ağırlık vererek hem Tarihi İpek Yolu'ndan kalma tarihi, kültürel varlıkların korunmasına katkı sağlayabilecek hem de bu varlıkların korunmasında bilinç artarak gelir yönünden arttırıcı etkisi görülebilecektir.

Bu tez çalışması; turizmin, ekonomik, politik ve kültürel boyutlarıyla incelenmesi açısından Modern İpek Yolu Projesi'ni anlayabilmemiz için geniş bir perspektif sağlayabilecektir. Bu bağlamda turizm, Modern İpek yolu Projesi gibi

küresel bir sisteme katkısı bakımından literatüre katkı sağlayabilecektir. Türkiye'nin yakın gelecekte Modern İpek Yolu Projesi'ndeki etkisinin artacağı öngörülebilmektedir. Bu bağlamda turizm üzerinde çalışma yapacak bilim insanlarının Modern İpek Yolu Projesi gibi bir projeye daha fazla eğilmeleri gerekmektedir. Bu çalışmaların bizzat İpek Yolu'nun geçtiği bölgeler üzerinde birincil kaynaklar üzerinden yapılabilmesi, projeye turizm bağlamında yeni ufuklar açabilecektir.

Bu tez çalışmasında ikincil kaynaklar kullanıldığı için verilerin kullanıldığı kaynaklar güvenilir ve geçerlidir fakat paylaşılan verilere bazı durumlarda tam olarak olmaması veya tarihlerinin güncel olmaması çalışmayı analiz ederken eksikliklerin olmasına neden olmuştur. Diğer taraftan bazı verilerin güncel olmasa da güvenilir olması ve değişken olmaması çalışmanın bütünsel olarak uzun vadeli ve periyodik zaman dilimlerine göre analizi için faydalı olmuştur. Diğer taraftan çalışmada Modern İpek Yolu Projesi kapsamında 17 İpek Yolu Ekonomisiyle sınırlandırılmıştır fakat proje, Türkiye dahil toplamda 65 ülkeyi kapsamaktadır. Bu bağlamda çalışmanın sınırları bu 17 ülke kapsamında çerçevelenmiştir ve diğer Modern İpek Yolu Projesi ülkeleri üzerinde durulamamıştır. Bu 17 İpek Yolu Ekonomisine bakıldığı zaman, ağırlıklı olarak Türkiye ile tarihi, kültürel bağları bulunan diğer Türk Devletleri'ni kapsadığı görülmektedir. Modern İpek Yolu Projesi'ni Türk turizmini bağlamında inceleyen bu tez çalışmasında, içerisinde Türkiye'nin de dahil olduğu 17 İpek Yolu Ekonomisiyle, Türkiye'nin ekonomik, politik, kültürel bağlamda ilişkileri, Modern İpek Yolu Projesi ve turizm açısından önem arz etmektedir.

Çalışma sonucunda ortaya Türk turizmi açısından bazı bulgular ortaya çıkmıştır. Bu çalışma içerisinde geçen bulgular, maddeler halinde, olumlu ve olumsuz olarak sıralanmıştır. Bu bulgular:

- Türkiye'nin ulaştırma sistemlerindeki istikrarlı kapasite artışı ve bu kapasite artışının Modern İpek Yolu Projesiyle birlikte uluslararası boyutta ulaştırma sistemleriyle entegre edilmesi ve buna bağlı olarak Türk turizmi açısından muazzam bir altyapı sağlaması.

- Modern İpek Yolu Projesi'nin Orta koridor ve Güney koridor hatlarının Türkiye'den geçiyor olması ve bu geçiş güzergahını ulaştırma hatlarını bağlamında avantaja çevirerek turizme olumlu yansıyabilecek olması.

- Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu güzergahı üzerinde bulunması, Anadolu üzerinde birçok somut ve soyut tarihi, kültürel mirasa sahip olmasını sağlamıştır. Turizm Stratejisi 2023 Eylem planı, bu mirasın markalaşmasını sağlayarak Modern İpek Yolu Projesiyle doğacak turizm potansiyelinden tam kapasite ile yararlanılmasını sağlayabilecektir.

- Modern İpek Yolu Projesiyle gelişecek ulaştırma sistemleri ve buna bağlı olarak gelişecek turizm sektörü istihdama katkı sağlama boyutunda önem arz edebilecektir. Aynı zamanda turizm sektöründe çalışacak işgücünün kültürel değerlerin korunması boyutunda eğitilmiş olması Tarihi İpek Yolu üzerindeki tarihi, kültürel mirasın korunmasına diğer paydaşlarla birlikte katkı sağlayabilecektir.

- Türkiye'nin uyguladığı denge politikası, hem Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki ülkelerle hem de bu proje dışındaki ülkelerle geliştireceği iyi ilişkiler sayesinde, yatırım ve turizm açısından kendine çekim yaratabilecektir.

- Türkiye'nin demokratikleşme alanında olumlu adımlar atması ve kamu diplomasisi ve yumuşak güç unsurlarını daha etkin kullanması yolunda önünü açmıştır. Türkiye, kendisinin de dahil olduğu BMDTÖ'nün oluşturduğu turizm ürünlerinden faydalanıp turizmi bir kamu diplomasisi ve yumuşak güç unsuru olarak kullanabilecektir. Türkiye için turizm, hem Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle hem de bu proje dışındaki ülkelerle kurulacak olumlu ilişkilerde önemli bir araç olabilecektir. Turizm sayesinde geliştirilecek olumlu ilişkiler Türkiye'ye dönük turist akışını arttırabilecektir.

- Küresel ekonomik sistemin Batı'dan Doğu'ya kaydığı süreçte İpek Yolu Ekonomilerinin toplamı, GSYH olarak dünyada önemli bir ekonomik büyüklük oluşturmaktadır. ABD'nin çıkarabileceği muhtemel ticari savaşta küresel ekonomik sistemin riske girmemesi için Türkiye'nin ve diğer İpek Yolu Ekonomilerinin oluşturacağı ortak bir birlik sayesinde, İpek Yolu Ekonomileri böyle bir krizden çıkabilmesi halinde küresel sistemde önemli ekonomik ve siyasi aktörler durumuna

gelebileceklerdir. Uluslararası turizmin sağlıklı bir şekilde sürdürebilmesi uluslararası ticaretin sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesine bağlı olduğu düşünüldüğünde İpek Yolu Ekonomilerine önemli ekonomik görevler düşmektedir.

- Suriyeli mültecilere sağlanan yardımlar, hem Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerin hem de Türkiye'nin yumuşak gücüne olumlu yansıyabilecektir. Yumuşak güce olumlu yansıyacak bu olumlu durum turizme de olumlu bir şekilde dönüş sağlayabilecektir.

- Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Türkiye'nin Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan tarihi, kültürel varlıkların turizm endüstrisinde kullanabilme hususunda yerel halkın turizm eğitim kurumlarınca eğitilip turizm faaliyetlerine katılmaları, işsizlik oranlarını düşürmede etkili olabilecektir.

- Modern İpek Yolu Projesi'nin öncü ülkelerinden olan ve yüksek turist potansiyeline sahip Çin ile kurulacak iyi ilişkiler, Türkiye'nin turizm potansiyelini ve turizm gelirlerini arttırabilecektir. Çinli turistler kültür turizmine yönelebilmektedirler ve KBDMG'ye katkı sağlayabilecek bu turizm faaliyeti gelir dağılımının adil bir şekilde dağılmasında da faydalı olabilecektir.

- 2023 Turizm Stratejisinin, tarihi ve kültürel değerlere önem atfetmesi, Türkiye'nin dört bir yanında kültür turizminin geliştirilebilmesi açısından önem arz edebilecektir. UNESCO ve UNEP gibi Birleşmiş Milletler bünyesine bağlı uluslararası kuruluşların İpek Yolu üzerindeki ülkelerin tarihi eserlerini ortaya çıkarma çalışmaları ve BMDTÖ'nün İpek Yolu'nun ürün olarak pazarlanması konusunda stratejiler planlaması bu planlamalar içerisinde Türkiye'nin de bulunması turizm açısından faydalı olabilecektir.

- Türkiye'nin, Modern İpek Yolu Projesi dahilindeki ülkelerle tarihi bağlara vurgu yapılarak, kendi aralarında oluşturulacak iletişim çok önemli olabilecektir. Bu kurulacak iletişimde turizm en iyi iletişim kanallarından biri olabilecektir.

- Türkiye, 2018 verilerine göre 18. büyük ekonomidir ve 2018 yılı içerisinde %4,4'lük büyüme oranıyla Avrupa bölgesinin büyüme oranından fazla bir oran yakalamıştır. GSYH'yi ve KBDMG'yi arttırmanın bir yolu da altyapı ve üstyapı

yatırımları yaparak üretim için uygun koşulları sağlamak olacaktır. Modern İpek Yolu Projesi'nin sunduğu olanaklar bu imkanları sunmaktadır.

- Türkiye'de, Modern İpek Yolu Projesiyle birlikte deniz-kum-güneş turizmine göre daha çok gelir sağlayan kültür turizmi gelişecektir. Böylece turizm yönünden yüksek olan turizm gelişleri, gelir yönünden de sağlanmış olacaktır.

- BMDTÖ'nün 2030 turizm projeksiyonuna göre turizm, tıpkı ticarete olduğu gibi Asya ve Pasifik bölgesinde gelişim gösterebilecektir.

- Dünya Küresel Rekabet Endeksi'nde İpek Yolu Ekonomileri yeterli seviyede değildir. Küresel rekabet, bilginin üretilmesine kaymaktadır. Bilginin üretilmesi diğer sektörlerde olduğu gibi turizm sektöründe de önemlidir.

- Arap Baharının yaşandığı ülkelerin Türkiye sınırlarına yakın olmaları ve bu ülkelerin politik olarak istikrarsızlık yaşamaları, Türkiye'ye gelecek turistlere güvenlik konusunda kaygı yaşatabilmektedir. Aynı zamanda bu ülkelerdeki politik istikrarsızlıkların Türkiye'ye sıçrama tehlikesi bulunabilmektedir.

- Türkiye'ye karşı gerçekleştirilen terör faaliyetlerinin tam olarak bitirilememesi turizm endüstrisi açısından olumsuz bir durumdur. Aynı zamanda İpek Yolu Ekonomileri içerisinde de terör sorunları bulunmaktadır.

- Yaşanmakta olan Suriyeli mülteciler sorunu, iyi planlanmadığı takdirde Türk turizmine olumsuz bir şekilde yansıyabilecektir.

- İpek Yolu Ekonomileri içerisinde bulunan Türkiye, KBDMG'de dünya ortalamasında olsa da gelir dağılımında adil olmayan bir durum belirlenmiştir.

- Türkiye, deniz-kum-güneş turizmine ağırlık vermiş ve kültür turizmi geri planda kalmış ve kıyı bölgelerde çarpık yapılaşma ve betonlaşma görülmüştür.

- 15 Temmuz 2016 darbe girişiminin Türkiye'nin imajını olumsuz etkilemesi, Monocle Dergisi yumuşak güç endeksinde sıralamaya girilememesi ve Edelman Güvenilirlik Barometresinde istenilen düzeyde olunmaması Türkiye'nin imajını

olumsuz yönde etkileyebilecektir. Dolayısıyla olumsuz imaj, turizm sektörüne de yansiyabilecektir.

- Küresel ekonomik ve politik sistemin Batı'dan Doğu'ya kaydığı bir süreç yaşanmaktadır. Türkiye'nin ve diğer İpek Yolu Ekonomilerinin bu süreçte Modern İpek Yolu Projesi gibi bir projeye dahil olması karşısında özellikle ticari savaştan bahseden ABD açısından bir tehdit unsuru olarak algılanabilecektir. Türkiye ekonomisi bu durumda ekonomik bir saldırıya açık olabilecektir.

- Türkiye, turizm yönünden en çok ziyaret edilen ülkelerin başında gelmekteyken gelir yönünden geri sıralarda yer almaktadır.

Maddelerle belirtildiği üzere ortaya çıkan bulgular, tez çalışma içerisinde GZFT, TFZG ve PEST analizleri sonucunda ortaya çıkan bulgulardan elde edilmiştir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamındaki Türk turizmi değerlendirilirken, bu ortaya çıkan bulgulardan tüm turizm paydaşları faydalanabilecektir. Ortaya çıkan bulgular; ekonomik, politik ve sosyal unsurları içermekte olup turizm unsuru bütünsel perspektiften ele alınmıştır. Diğer unsurları göz ardı edip turizm endüstrisini ele almak uygulamalarda başarısızlık getirebilecektir. Bu bağlamda, turizm içerisindeki paydaşlardan olan, oteller, acenteler ve diğer turizm şirket yapıları Modern İpek Yolu Projesi'ni iyi özümsemeleri gerekmektedir. Uluslararası kapsamda bu proje sonucunda Türkiye'de gelişebilecek olan kültür turizmi, hem turizm şirketleri hem de çalışanlar için kıyı turizmine göre daha fazla bilgi ve eğitim gerektirmektedir. Devlet yönetimindeki ilgili kuruluşlar bu bilgi ve eğitim ihtiyacını eğitim kurumları yoluyla ilgili tüm paydaşlara sunabilmelidir.

Modern İpek Yolu Projesi, tüm ülkeleri kapsayıcı ve BM kuruluşlarıyla uyumlu bir projedir. Bu nedenle bu projenin kimlik yapısıyla ortaya çıkacak yatırımlar, turizmin sürdürülebilir bir şekilde yapılmasını destekleyici anlayışlarıyla uyumlu bir şekilde olabilecektir. Özellikle Anadolu'da Tarihi İpek Yoluyla ilgili birçok somut ve soyut tarihi, kültürel miras bulunmaktadır. Bu mirasa sahip çıkan ve korunmasını sağlayan bir turizm anlayışıyla bu mirasın turistlere sunulması çok önemlidir. Bu noktada turizm işletmelerine önemli görevler düşebilecektir. Türkiye'nin bu tarihi mirasla, doğru bir şekilde ulusal ve uluslararası turistlere

anlatılmasında turizm işletmeleri yanında yerel halka da önemli görevler düşmektedir. Kültür turizmi, gelir yönünden getirisi yüksek olan bir turizm çeşididir ve buna bağlı olarak da turizm işletmeleri yeterli donanım sağlamaları gerekmektedir.

İpek Yolu Ekonomilerine bakıldığı zaman turist potansiyeli en fazla olan ülke, Modern İpek Yolu Projesi'nin öncüsü olan Çin olduğu gözlemlenmiştir. Modern İpek Yolu Projesi kapsamında çokça yatırım ortaklıklarımızın olduğu Çin ile yeterli düzeyde turist akışının olmadığı görülmüştür. Oysa ki Çinli turistler, Türkiye'den daha uzak olan Avrupa ülkelerine çok sayıda turist göndermektedirler. Türkiye, bakanlık olanaklarıyla Çin'e çeşitli kanallardan Türk turizminin tanıtımını yapmaktadır. Bu tanıtım olanakları özel turizm şirketleri yoluyla da yapılmalıdır. Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi'ndeki ortaklığının avantajlarını, tüm yönleriyle turizm enstrümanlarıyla kullanmalıdır.

Sonuç olarak Modern İpek Yolu Projesi, Türkiye'ye ekonomik, politik, kültürel boyutta etkileri olabilecek bir projedir. Bu tez çalışmasında, bu çeşitli unsurlarla etkisi olabilecek projenin etkileri, turizm özelinde incelenmiştir ve bu etkileri, Türkiye'nin turizm lehine nasıl kullanması noktasında tavsiyelerde bulunulmuştur. Türkiye, Modern İpek Yolu Projesi kapsamında turizm politikalarını belirlerken, bütünselci bir bakış açısıyla tüm paydaşları ve unsurları göz önüne almalıdır.

KAYNAKÇA

BİLDİRİLER

ATASOY, F.: 2012 “İpek Yolu Üzerinde Türklüğün Kendisini Keşfi”, **Dilde Fikirde İşte Birlik Sempozyumu**, s. 1-7.

AYDOĞAN ÇİFÇİ, “Kültür Politikalarının Turizm Politikası ve Planlaması ile İlişkisi”, **14. Geleneksel Turizm Paneli 2015 Bildiriler Z.**: 2015 **Kitabı**, s. 282-299.

ÇİN HALK İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek CUMHURİYETİ Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine ULUSAL Vizyon ve Faaliyetler, Çin: Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret KALKINMA ve Bakanlığı.
REFORM
KOMİSYONU.:
2015

DERGİLER

AKBAŞ, Z ve TUNA H.: 2012 “Bir Dış Politika Aracı Olarak Yumuşak Gücün Turizm Sektörüne Etkisi: Türkiye Örneği Üzerinden Bir Değerlendirme”, **Ekonomik Yorumlar**, s. 5-17.

AKOĞLAN KOZAK, EVREN ve ÇAKIR.: 2013 “Tarihsel Süreç İçinde Turizm Paradigması”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, s. 7-22.

ALPTEKİN, M., Y.: 2015 “Kapitalizmin Ortaya Çıkışı: Jeo-Kültürel Yaklaşım”, **KTÜ Sosyal Bilgiler Dergisi**, s. 231-241.

AYAN, E.: 2016 “Yeni İpek Yolu Stratejileri ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri”, **Tarih ve Gelecek Dergisi**, s. 9-24.

BAKIRCI, M.: 2014 “Coğrafi Açıdan Anadolu’nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu”, **Avrasya Etütleri**, s. 63-86.

BAYKAL, F.: 2015 “Uluslararası Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü Ve Dağılışı Dokusu”, **Ege Coğrafya Dergisi**, s. 57-68.

BOYRAZ, Z.: 2015 “Türkiye’de Göçmen Sorununa Örnek Suriyeli Mülteciler”, **Zeitschrift für die Welt der Türken**, s. 35-58.

CAMGÖZ, C. ve İSTANBULLU DİNÇER, F.: 2017a “Günümüz Uluslararası İlişkilerinde Turizmin Türkiye’de Yumuşak Güç Olarak Kullanılmasına Yönelik Bir Değerlendirme”, **Journal of Recreation and Tourism Research**, s. 283-293.

CAMGÖZ, C. ve İSTANBULLU A. “Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları”, **Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, s. 41-57.

CANKÜL, D., ERBAŞ, A. ve TEMİZKAN, R.: 2017 “Turizm Sektöründe Nitelikli İşgücüne Doğru: Turizm Diplomalıların Sektöre Kazandırılması”, **Social Sciences Studies Journal**, s. 1815-1833.

DENİZ, M.: 2017 “Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi”, **Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi**, s. 1-13.

DENİZ, T.: 2016 “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, s.195-202.

DESTAN, R.: 2018 “Bir Tırtılın 5000 Yıllık Serüveni”, **Modern İpek Yolu Dünyayı Sarsan Rekabet**, s. 95-102, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.

DOĞAN, H.: 2017 “Orta Asya Tasavvuf Anlayışının Anadolu Halk İnançları Üzerindeki Etkisi”, **Kafkas Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, s. 107-128.

EKİNCİ, M.B.: 2014 “The Silk Roads From Past to the Future and Their Interactions With the Foreign Trade of Turkey”, Kahraman B (Ed.), **Avrasya Etütleri**, s. 7-42, Ankara: Tika.

ELİBOL, N.: 2005 “XVII. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaretiyle İlgili Bazı Değerlendirmeler”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir: Cilt:6 Sayı:1 s. 61-76.

- ERDOĞDU, K.: “Az ve Öz Doğum Yapma”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **İpek Yolu Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 53-54, 2018
İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- GÖZEN, R.: 2011 “Türkiye ve Arap Baharı: Değişimi Açıklamak ve Anlamak”, **Adam Akademi**, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, s. 1-25.
- GÖÇER, K.: 2017 “Ahiliği Potlaç Kültürü Üzerinden Yeniden Düşünmek”, **Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Sayı: 37, s. 465-467.
- GÜLLER, M., A.: “Yeni Ekonomik Düzenin Eşiğinde”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Dünyayı Sarsan Rekabet**, s. 69-76, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- GÜRDENİZ, C.: “Küreselleşme ve Teknoloji Yarışı”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **İpek Yolu Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 72-76, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- GÜRDENİZ, C.: “Deniz İpek Yolu’nda Türkiye”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Çin’in Bir Gününde Dört Mevsim**, s. 28-32, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- İŞIKTAŞ, E. ve DÜREN, A.: 2017 “Geçmişten günümüze İpek Yolu’nun Önemi ve Buna İlişkin Yapılmış Bilimsel Çalışmalar”, **Social Sciences Studies journal**, Sayı: 8, s.584-596.
- İŞCAN, H., İ.: 2004 “Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları”, **Uluslararası İlişkiler Akademik Dergi**, s. 47-79.

- KALAYCI, İ.: 2014 “Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu’nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler”, **Avrasya Etütleri**, s. 87-122, Ankara: Tika T.C. Başbakanlık Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı.
- OKTAY, F.: 2018a “Orta Gelir Kapanı, Teknoloji ve Çin”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 64-70, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- OKTAY, F.: 2018b “Para İlişkilerinde Güç ve Siyaset”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 117-119, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- OKTAY, F.: 2018c “Çin’in Gelişimini Kesintiye Uğratmaz”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Dünyayı Sarsan Rekabet**, s. 53-56, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- OLCAY, A.: 2008 “Türk Turizminde Eğitimin Önemi” **Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, s. 383-390.
- OVALI, S.: 2014 “Küresel Rekabet Gücü Açısından Türkiye’nin Konumu Üzerine Bir Değerlendirme”, **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi**, s. 17-36.
- ÖZDEMİR, V.: 2018 “Artık Yeni Bir Oyun Kurucu Var”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Dünya Mimarisinin Gizemli Çiçeği**, s. 145-150, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.

- ÖZKÖMÜR, C.: “Brics Ülkelerinin Bricst’e İtirazı Yok” **Modern İpek Yolu Dünyayı Sarsan Rekabet**, s. 9-15, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- PEKİN, F.: 2018 “Çin’in Bilinmeyenlerine Bir Keşif Gezisi”, **Modern İpek Yolu Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 15-21, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- RICHE, P.: 2018 “Çin İşi Kuzey Kutbu”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Dünya Mimarisinin Gizemli Çiçeği**, s. 40-46, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- SALİHOĞLU, A.: 2018 “Keskin Güç Söylemi Üzerine”, Kuru B, Aktaş B, Şentekin D (Ed.), **Modern İpek Yolu Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 42-47, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- SEYİDOĞLU, H. ve GÖNÜLTAŞ, S.: 2014 “Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler”, **Avrasya Etütleri**, s. 201-216, Ankara: Tika T.C. Başbakanlık Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı.
- ŞAHİN, G. ve KALAYCI, İ.: 2014 “Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu”, **Avrasya Etütleri**, s. 123-154, Ankara: Tika T.C. Başbakanlık Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı.
- ŞANLIOĞLU, Ö. ve ÖZCAN, E., Ö.: 2017 **Türkiye’de Uygulanan Turizm Teşvik Politikaları ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme**, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/335534>, Erişim Tarihi: 10 Temmuz 2018.

- ŞİT, M.: 2016 “Türkiye’de Turizm Sektörünün İstihdama Katkısı” **Akademik Yaklaşımlar Dergisi**, s. 101-117.
- TARAKÇI, N.: 2014 “İpek Yolundan Enerji Yollarına”, **Avrasya Etütleri İpek Yolu Özel Sayısı**, s. 155-170, Ankara: Tika T.C. Başbakanlık Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı.
- TEMİZTÜRK, H.: 2009 **Türkiye’de Ordunun Siyasete Müdahale Geleneği ve Basın: 27 Nisan 2007 Muhtırasından Önce ve Sonra**, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/66258>., Erişim Tarihi: 05 Haziran 2018.
- TEZCAN AKMEHMET, K.: 2017 “Yaşayan Müze Kavramı Üzerine Bir İnceleme”, **Yaratıcı Drama Dergisi**, s. 1-16.
- TUNÇ, A. ve ATILGAN, A.: 2018 “Paralel Devlet Yapılanmasının (PDY) Kamu Kurumlarına Sirayeti ve Bürokratik Vesayet Darbesi”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, s. 79-104.
- ÜZÜMCÜ, A. ve AKDENİZ, S.: 2014 “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, Atasoy F, (Ed.), **Avrasya Etütleri İpek Yolu Özel Sayısı**, s. 171-199, Ankara: Tika T.C. Başbakanlık Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı.
- VODİNALI, H.: 2018a “Bir Türk Koridoru: Kuşak ve Yol”, **Modern İpek Yolu Dünya Mimarisinin Gizemli Çiçeği**, s. 151-154, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.

- VODİNALI, H.: “Yeni Emperyalist” Denebilir mi?”, **Modern İpek Yolu** 2018b **Ejderin Gözlerindeki Tarih**, s. 146-148, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayıncılık.
- YANAR, R. ve ŞAHBAZ A.: 2013 “Gelişmekte Olan Ülkelerde Küreselleşmenin Yoksulluk ve Gelir Eşitsizliği Üzerindeki Etkileri”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi**, s. 55-74.
- YEŞİLTAS, M., ÖZTÜRK, İ ve TÜRKMEN, F.: 2008 “Terör Faaliyetlerinin Turizm Sektörüne Etkilerinin Çözüm Önerileri Perspektifinde Değerlendirilmesi”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, s. 175-189.
- YILDIRAN, M.: 2014 “İpek Yolu Ekonomilerinde Komünist Olmayan Gelişme Stratejisi: İpek Yolu’nda Rostow ve Porter Yaklaşımlarına Göre İktisadi Gelişmenin Analizi”, **Avrasya Etütleri İpek Yolu Özel Sayısı**, s. 217-248, Ankara: Tika T.C. Başbakanlık Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı.

İNTERNET YAYINLARI

- ACAR, A., Z.: 2017 **Tek Kuşak, Tek Yol Projesine Bir De Bu Açıdan Bakalım,**
<http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/doc-dr-avni-zafer-acar/tek-kusak-tek-yol-projesine-bir-de-bu-acidan-bakalim/39/>, Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2017.
- ADAMAN, F.: 2017 **Neoliberalizm Kavramının İktisat Disiplini Bağlamında Kuramsal Bir Tartışması,**
<https://tr.boell.org/tr/2017/04/03/neoliberalizm-kavraminin-iktisat-disiplini-baglaminda-kuramsal-bir-tartismasi>, Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019.
- AYDINLIK, 2018 **TÜSİAD: Dünyanın Ağırlık Merkezi Batıdan Doğuya Doğru Kayıyor,** <https://www.aydinlik.com.tr/tusiad-dunyanin-agirlik-merkezi-batidan-doguya-dogru-kayiyor-ekonomi-ocak-2018-1>, Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019.
- BAYHAN, A.: 2017 **SWOT Analizi Nedir? Nasıl Yapılır? Tablosu ve Örneği,** [https://paratic.com/swot-analizi/#SWOT Analizi Nedir](https://paratic.com/swot-analizi/#SWOT_Analizi_Nedir), Erişim Tarihi: 07 Temmuz 2018.
- BBC TÜRKÇE, 2016 **İşid'in Ardından Palmira'dan Geriye Kalanlar,** https://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/03/160328_ismid_sonrasi_palmira, Erişim Tarihi: 11 Haziran 2018.
- BİLGİNER, U.: 2019 **Merkantilizm Nedir? Merkantilizmin Temel İlkeleri,** <https://derstarih.com/merkantilizm/>, Erişim Tarihi: 31 Mayıs 2019.

- BLOOMBERG.: **TANAP'ın Açılışı Gerçekleşti,**
2018 <https://www.bloomberght.com/haberler/haber/2129377-tanap-in-acilisi-gerceklesti.>, Erişim Tarihi: 21.06.2018.
- CNN TÜRK, 2018 **Türkiye Tarihinin Sınır Ötesi Harekatları,**
<https://www.cnnturk.com/turkiye/turkiye-tarihinin-sinir-otesi-harekatlari?page=1.>, Erişim Tarihi: 02 Haziran 2018.
- ÇAĞALA, C., 2017 **Dünyada AR-GE Çalışmalarına En Çok Bütçe Ayıran Ülkeler ve Türkiye,** [https://www.tech-worm.com/dunyada-ar-ge-calismalarina-en-cok-butce-ayiran-ulkeler-turkiye/.](https://www.tech-worm.com/dunyada-ar-ge-calismalarina-en-cok-butce-ayiran-ulkeler-turkiye/), Erişim Tarihi: 03 Ocak 2018.
- ÇAMLİBEL, C.: **ABD'den Türkiye'ye Yaptırım Kararı,**
2018 <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/abdden-turkiyeye-yaptirim-karari-40915612.>, Erişim Tarihi: 02 Ocak 2019.
- ÇATAL, H.: 2015 **Küresel Köy,** <https://www.haberekspres.com.tr/kuresel-koy-makale,4134.html>, Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019.
- DÜNYA, 2017 **Turizmde En Ağır Darbeyi Kruvaziyer Aldı, İstanbul'a Gemi Uğramaz Oldu!,**
<https://www.dunya.com/ekonomi/turizmde-en-agir-darbeyi-kruvaziyer-aldi-istanbula-gemi-ugramaz-oldu-haberi-351845.>, Erişim Tarihi: 03 Ağustos 2018.
- DÜNYA, 2018 **Turist Arttı, Gelir Düştü,**
<https://www.dunya.com/ekonomi/turist-artti-gelir-dustu-haberi-426073.>, Erişim Tarihi: 04 Haziran 2018.

- DW, 2017 **Modern İpek Yolu Projesi: Beklentiler ve Kuşkular,** <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-kuşkular/a-38832963>., Erişim Tarihi: 06 Mayıs 2018.
- DW, 2019 **Türkiye’de Enflasyon Son 14 Yılın En Yüksek Seviyesinde,** <https://www.dw.com/tr/türkiyede-enflasyon-son-14-yılın-en-yüksek-seviyesinde/a-44504221>., Erişim Tarihi: 21 Ocak 2019.
- EDELMAN, 2018 **2018 Edelman Trust Barometer,** https://www.edelman.com/sites/g/files/aatuss191/files/2018-10/2018_Edelman_Trust_Barometer_Global_Report_FEB.pdf., Erişim Tarihi: 02 Şubat 2018.
- EKONOMİHUKUK , ? **“Gini Katsayısı ve Lorenz Eğrisi Nedir?”**, <https://ekonomihukuk.com/buyume-kalkinma/lorenz-gini-katsayisi-nedir/>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019.
- ENDÜSTRİ MÜHENDİSLİĞİM, 2015 **Pest Analizi Nedir?,** <https://www.endustrimuhendisligim.com/pest-analizi-nedir/> ., Erişim Tarihi: 06 Haziran 2018.
- ERTUĞRUL, E.: **Ünlü Terakota Askerleri Muhtemelen Antik Yunanlar Tarafından Tasarlandı,** <http://arkeofili.com/unlu-terakota-askerleri-muhtemelen-antik-yunanlar-tarafindan-tasarlandi/>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2016.

- GÜNCEL
PSİKOLOJİ, 2016 **Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi: 5 Temel İhtiyaç,**
<https://www.guncelpsikoloji.net/kisilik-kuramlari/maslowun-ihitiyaclar-hiyerarşisi-5-temel-ihitiyac-h5577.html>., Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018.
- HABERTÜRK, 2018 **Trump'ın Açıklamaları Piyasaları Altüst Etti,**
<https://www.haberturk.com/trump-in-aciklamalari-pi>., Erişim Tarihi: 03 Ocak 2019.
- HABERLER.COM, 2017 **Prof. Dr. Hacısalıhoğlu: Türkiye 'Bm'yi Reforme Edelim Diyor,** <https://www.haberler.com/prof-dr-hacisalihoglu-turkiye-bm-yi-reforme-edelim-10377055-haberi/>., Erişim Tarihi: 03 Ekim 2018.
- HENLEY PARTNERS, 2018 **Henley&Partners Passport Index,**
<https://www.henleyglobal.com/files/download/HPI2018/PI%202018%20INFOGRAPHICS%20GLOBAL%20181008.pdf>., Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018.
- HISTORY, 2019 **Silk Road,** <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>., Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019.
- HÜRRİYET, 2015 **9,5 Milyar Dolarlık TANAP'ın Temeli Atılıyor,**
<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/9-5-milyar-dolarlik-tanap-in-temeli-atiliyor-28475695>., Erişim Tarihi: 01 Mart 2018.

- IMF, 2018 **Real GDP Growth,**
http://www.imf.org/external/datamapper/NDGP_RPCH@WEO/OEMDC/
/WEOWORLD., Erişim Tarihi: 28 Aralık 2018.
- ISGE, 2018 **List of Developing Countries,**
<https://isge2018.isgesociety.com/registration/list-of-developing-countries/> ., Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION, 2010 **World of Work Report 2010,**
<https://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf>., Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018.
- İSEN, B.: 2016 **Bürokratik Oligarşı,** <http://burhanisen.com.tr/burokratik-oligarsi/>., Erişim Tarihi: 02 Haziran 2019.
- KANAT, K., B.: 2015b **Uygur Sorunu ve Çin'in Balkanlaşma Korkusu,**
<http://www.aljazeera.com.tr/gorus/uygur-sorunu-ve-cinin-balkanlasma-korkusu>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019.
- KNOEMA, 2018 **Contribution Of Travel And Tourism To GDP As a Share of GDP,**
<https://knoema.com/atlas/topics/Tourism/Travel-and-Tourism-Total-Contribution-to-GDP/Contribution-of-travel-and-tourism-to-GDP-percent-of-GDP> ., Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.
- LISTELIST, 2017 **Dünya Tarihini Şekillendiren 8 Antik Ticaret Yolu.**
<https://listelist.com/antik-ticaret-yollari/>., Erişim Tarihi: 03 Mart 2018.

- MADEN, H: 2018 **SWOT-TOWS Analizi**, <https://hakanmaden.net/swot-tows-analizi/>, Erişim Tarihi: 20 Aralık 2018.
- MİLLİYET, 2017 **Son Dakika... BM'den Trump'a Kudüs Reddi**, <http://www.milliyet.com.tr/son-dakika-basladi-dunya-dunya-2577093/>, Erişim Tarihi: 25 Ocak 2018.
- MINDTOOLS, 2018 **Using the TOWS Matrix**, https://www.mindtools.com/pages/article/newSTR_89.htm, Erişim Tarihi: 25 Aralık 2018.
- MONOCLE, 2016 **Soft Power Survey 2016/17**, <https://monocle.com/film/affairs/soft-power-survey-2016-17/>, Erişim Tarihi: 15 Haziran 2018.
- MONOCLE, 2017 **Soft Power Survey 2017/18**, <https://monocle.com/film/affairs/soft-power-survey-2017-18/>, Erişim Tarihi: 11 Haziran 2018.
- MÜLTECİLER DERNEĞİ, 2019 **Türkiye'deki Suriyeli Sayısı Ocak 2019**, <https://multeciler.org.tr/turkiyedeki-suriyeli-sayisi/>, Erişim Tarihi: 05 Şubat 2019.
- NATIONAL GEOGRAPHIC, 2015 **Işid'in Yok Ettiği Tarih**, <http://www.nationalgeographic.com.tr/makale/kesfet/isid-in-yok-ettigi-tarih/2431>, Erişim Tarihi: 06 Haziran 2018.

- NTV, 2018a **Tika, Savakin Adası'nda Çalışmalara Başladı,**
https://www.ntv.com.tr/dunya/tika-sevak-in-adasinda-calismalara-basladi,SrFFpToXQkehSMEArf7aNQ?_ref=infinite., Erişim Tarihi: 03 Ekim 2018.
- NTV, 2018b **ABD, BM İnsan Hakları Konseyi'nden Ayrıldı,**
<https://www.ntv.com.tr/dunya/abd-bm-insan-haklari-konseyinden-ayrildi,MtBdhHlrKkaZnvPDtsKavA.>, Erişim Tarihi: 21 Haziran 2018.
- OXFORD COLLEGE of MARKETING, t. y. **TOWS Analysis: A step by Step Guide,**
of <https://blog.oxfordcollegeofmarketing.com/2016/06/07/tow-s-analysis-guide/>, Erişim Tarihi: 02 Nisan 2019.
- ÖNEN, E.: 2016 **Yeni İpek Yolu Projesi (One Belt One Road),**
<http://portfoy.sm360.com.tr/EminOnen/feed/>, Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.
- ÖZGÜDENLİ, O., **“Moğollar”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi,**
G.: t. y. <http://www.islamansiklopedisi.info/dia/ayrmetin.php?idno=d300228.>, Erişim Tarihi: 04 Mayıs 2018.
- PARSONS, N., 2018 **What is a SWOT Analysis, and How to Do It Right (With Examples),** <https://www.liveplan.com/blog/what-is-a-swot-analysis-and-how-to-do-it-right-with-examples/>, Erişim Tarihi: 23 Mart 2019.

- POLİTİK MAO'NUN ÇİN'İ,
AKADEMİ, 2012 <http://politikakademi.org/2012/07/maonun-cini/>., Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2018.
- POST, JENNIFER, **What IS a PEST Analysis?**,
2018: 1 <https://www.businessnewsdaily.com/5512-pest-analysis-definition-examples-templates.html>., Erişim Tarihi: 04 Nisan 2019.
- SİFİRNOKTA, 2017 **SWOT Analizi Nedir ve Nasıl Yapılır?**,
<https://www.sifirnokta.com/2017/03/03/swot-analizi-nedir-nasil-yapilir.html>., Erişim Tarihi: 21 Aralık 2018.
- STATISTICS **List of Countries by Projected GDP per capita**,
TIMES, 2018a <http://statisticstimes.com/economy/countries-by-projected-gdp-capita.php>., Erişim Tarihi: 01.06.2018.
- STATISTICS **Projected GDP Ranking (2018-2023)**,
TIMES, 2018b <http://statisticstimes.com/economy/projected-world-gdp-ranking.php>., Erişim Tarihi: 09 Haziran 2018.
- ŞENGÜL, A.: 2014 **PEST Analizi ve Örnekleri**,
<https://www.slideshare.net/snglasli/asli-engl-pest-analz>., Erişim Tarihi: 01 Ocak 2019.
- TANIR, M.: 2016 **Kültür Turizmi-1**,
<http://www.turizmhaberleri.com/KoseYazisi.asp?ID=3214>., Erişim Tarihi: 23 Haziran 2018.

- TARİH BİLİMİ, **Türkiye Selçuklu Devletinde Ahilik Teşkilatı**, 2015 <https://www.tarihbilimi.gen.tr/makale/turkiye-selcuklu-devletinde-ahilik-teskilati-2/>., Erişim Tarihi: 01 Mart 2019.
- TARİHİBİLGİ.ORG **Yeşil Kuşak Projesi Nedir?**, <https://tarihibilgi.org/yesil-kusak-nedir/>., Erişim Tarihi: 02 Haziran 2019.
- TARİHİOLAYLAR, **Arap Baharı**, <https://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/arap-bahari-1304/>., Erişim Tarihi: 04 Haziran 2019.
- T.C. KÜLTÜR ve TURİZM BAKANLIĞI, 2007 **Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013**, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>., Erişim Tarihi: 01 Mayıs 2018.
- T.C. KÜLTÜR ve TURİZM BAKANLIĞI, 2018 **Dünya Miras Geçici Listesi**, <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,44395/dunya-miras-gecici-listesi.html>., Erişim Tarihi: 18 Temmuz 2018.
- T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI, 2017 **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2017**, <http://www.uab.gov.tr/images/istatistik/2003-2017.pdf>., Erişim Tarihi: 05 Eylül 2018.
- TCDD TAŞIMACILIK, 2017 **Trans-Hazar Koridoru Çin’de Görüşüldü**, <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/TRANS-HAZAR%20KORİDORU%20ÇİN’DE%20GÖRÜŞÜLDÜ/164>., Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018.
- TDK, ? **Noktalama İşaretleri (Açıklamalar)**, <http://tdk.gov.tr/icerik/yazim-kurallari/noktalama-isaretleri-aciklamalar/>., Erişim Tarihi: 04 Mart 2019.

THE WORLD BANK, 2018a **Unemployment, Total (% of total labor force) (modeled ILO estimate),**
<https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS.>,
Erişim Tarihi: 27 Mayıs 2018.

THE WORLD BANK, 2018b **World Bank Country and Lending Groups,**
<https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups.>, Erişim
Tarihi: 20 Mayıs 2018.

THE WORLD BANK, 2018c **GDP per capita,**
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD.>,
Erişim Tarihi: 05 Haziran 2018.

THE WORLD BANK, 2018d **International Tourism, Expenditures (% of total exports),**
[https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.XP.ZS?
end=2016&name_desc=false&start=1995&view=chart](https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.XP.ZS?end=2016&name_desc=false&start=1995&view=chart),
Erişim Tarihi: 06 Haziran 2018.

TRADE MAP, 2017 **International Trade Statistics,**
https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?vpm=1., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2018.

TTYD, 2018a **Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Başlıca Ülkelere Göre Sayıları ve Payları, 2016-2018.,**
<http://ttyd.org.tr/Uploadfiles/DocumentFiles/53a3304f-38ab-4080-8288-361660672e2a.pdf.>, Erişim Tarihi: 04 Haziran
2019.

TTYD, 2018b **Kişi Başı Turizm Geliri, 2008-2018,**
<http://ttyd.org.tr/Uploadfiles/DocumentFiles/c208f825-f4c4-4c10-bf4e-71389524d3dd.pdf>., Erişim Tarihi: 04 Haziran 2019.

TUİC AKADEMİ, **Medeniyetlerin Çatışması,**
2014 <http://www.tuicakademi.org/medeniyetlerin-catismasi/>.,
Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019.

TURİZM AKTÜEL, **Türk Dizilerinin Turizme Etkisi Şaşırtıyor,**
2017 <http://www.turizmaktuel.com/haber/turk-dizilerinin-turizme-etkisi-sasirtiyor>., Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018.

TURİZMİ TEŞVİK **Turizmi Teşvik Kanunu,**
KANUNU, 1982 <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2634.pdf> .,
Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.

TURSAB, 2017 **Turist Sayısı ve Turizm Geliri,**
https://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-2017-gelirsayi-ve-ortalama-harcama_68.html., Erişim Tarihi: 20 Eylül 2018.

TÜRK DİLİ ve **Kesme (‘) İşareti ve Kullanıldığı Yerler,**
EDEBİYATI, 2007 <https://www.turkedebiyati.org/kesme-isareti.html>., Erişim Tarihi: 07 Haziran 2019.

TÜRKÇE BİLGİ, ? **Yıldız Savaşları (Politika),**
<https://www.turkcebilgi.com/yildiz-savaslari-politika>., Erişim Tarihi: 03 Haziran 2019.

- UNEP ve WTO, **Making Tourism More Sustainable**, 2005 <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592xpa-tourismpolicyen.pdf>., Erişim Tarihi: 01 Mayıs 2018.
- UNESCO, 2018a **World Heritage List**, <https://whc.unesco.org/en/list/>., Erişim Tarihi: 25 Mart 2018.
- UNESCO, 2018b **Turkey**, <https://whc.unesco.org/en/statesparties/tr> ., Erişim Tarihi: 25 Mart 2018.
- UNESCO, 2018c **Göbekli Tepe**, <https://whc.unesco.org/en/list/1572>., Erişim Tarihi: 18 Temmuz 2018.
- UNITED NATIONS, 2014 **World Economic Situation Prospects**, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wesp2014_en.pdf., Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.
- UNWTO, 2006 **The Silk Road**, http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/the_silk_road_2006.pdf., Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.
- UNWTO: 2011 **Tourism Towards 2030 Global Overview**, http://media.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_2030_global_2011_korea.pdf., Erişim Tarihi: 06 Haziran 2018.
- UNWTO, 2016 **Silk Road Action Plan 2016/2017**, <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/sr2016web0.pdf>., Erişim Tarihi: 06 Haziran 2018.

- UNWTO, 2017 **Tourism Highligts 2017 Edition,** <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029>., Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2017.
- WORLD ECONOMIC FORUM, 2017 **The Global Competitiveness Report 2017-2018,** <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018>., Erişim Tarihi: 23 Kasım 2018.
- WORLDOMETERS , 2018a **Current World Population,** <http://www.worldometers.info/world-population/>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2018.
- WORLDOMETERS , 2018b **Most Populous Countries in the World (2018),** <http://www.worldometers.info/population/most-populous-countries/#future>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2018.
- WORLDOMETERS , 2018c **Countries in the World by Population (2018),** <http://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2018.
- WTTC, 2017 **How Does Travel&Tourism Compare to Other Sectors** ?, <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/benchmark-reports/country-reports-2017/turkey.pdf>., Erişim Tarihi: 04 Eylül 2018.
- ÖZE, 2011 **Koloni, Kolonizatör ve Kolonizasyon,** <http://www.yeniduzen.com/koloni-kolonizator-ve-kolonizasyon-12284h.htm>., Erişim Tarihi: 31 Mayıs 2019.

KİTAPLAR

- AHMETBEYOĞLU , A.: 2016 “Siyasi Hakimiyet Tesisinde İpek Yolu’nun Önemi”, **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 123-134, Ankara: Türk Yurdu.
- AKBULUT, G.: 2016 “21. Yüzyılın Eko-Politik Ürünü Demir İpek Yolu”, **Yükselen İpek Yolu 1. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 37-56, Ankara: Türk Yurdu.
- AKGÖZ, E.: 2016 **Turizm Paradigmaları**, Ankara: Detay Yayıncılık.
- ALAGÖZ, Ç.: 2016 “Sovyetler Birliği’nde Türk Halklarına Uygulanan Dil Politikalarının Kurumsal Temelleri”, Atasoy F (Ed.), **Yükselen İpek Yolu 3. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 207-223, Ankara: Türk Yurdu.
- ARIK, D.: 2016 “Somut Olmayan Kültürel Mirasın İpek Yolu’ndaki İzleri” **Yükselen İpek Yolu 3. Cilt İpek Yolu’nda Kültür ve Sanat**, s. 18-28, Ankara: Türk Yurdu.
- ATASOY, F.: 2016 “Küreselleşme Çağında Yeniden Yükselen İpek Yolu”, Atasoy F (Ed.), **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Bilgi ve Siyaset**, s. 69-82, Ankara: Türk Yurdu.
- AVCIKURT, C.: 2017 **Turizm Sosyolojisi Genel ve Yapısal Yaklaşım**, Ankara: Detay Yayıncılık.
- BEETHAM, D. VE BOYLE, K.: 2017 “Demokrasi Nedir?”, **Sosyoloji Başlangıç Okumaları**, s. 373-377.

- BEKDEMİR, Ü.: “İpek Yolu’nun Otobanlaştırılması Projesi”, Atasoy F (Ed.), **Yükselen İpek Yolu 1.Cilt**, s. 85-104, Ankara: Türk Yurdu.
- BİLİM, Y.: 2014 “İnanç Merkezlerinin Pazarlanması ve Türkiye Ölçeğinde Eleştirel Noktalar: Hatay Örneği”, **İnanç Turizmi Seçme Konular**, s. 91-110.
- ÇAM, E.: 2000 **Siyaset Bilimine Giriş. 7. baskı** İstanbul: Der Yayınları.
- ÇOBANOĞLU, Ö.: 2016 “İpek Yolu ve Geleneksel Türk Dünya Görüşü Üzerine Tespitler”, **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 60-68, Ankara: Türk Yurdu.
- COŞKUN, R., **Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Spss**
ALTUNIŞIK, R., **Uygulamalı**, Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- BAYRAKTAROĞLU, S. ve YILDIRIM, E.: 2015
- ÇUBUK ve KOÇAK.: 2012 “Deniz yolu Ulaştırması”, **Turizm Ulaştırması**, s. 78-111, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi,
- DEMİRKOL, Ş ve ÇETİN, G.: 2014 **Turizm Politikaları ve Alternatif Yönetim Yaklaşımları**, Sakarya: Değişim Yayınları.
- DİNLER, Z.: 2010 **İktisada Giriş**, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- DİNÇ, A.: 2014 “İnanç Turizmini Yönlendiren Bir Unsur Olarak Coğrafya”, **İnanç Turizmi Seçme Konular**, s. 111-131.

DOĞANAY, H. ve **Türkiye Ekonomik Coğrafyası**, Ankara: Pegem Akademi.
ÇAVUŞ, A.: 2016

DOĞANER, S.: **Türkiye Kültür Turizmi**, İstanbul: Doğu Kitabevi.
2013

DOK, B.: 2016 “İpek Yolu’yla Şekillenen Eğitim Dünyamız ve Dirilen Türk Dünyası”, Atasoy F (Ed.), **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 83-88, Ankara: Türk Yurdu.

EĞRİBEL, E. ve “Roma Dünya Egemenliği: Doğu ile İlişkiler ve İki
ÖZCAN, U.: 2017 Merkezlilik”, Eğribel E, Özcan U (Ed.), **Tarihte Doğu-Batı Çatışması**, s. 245-258, İstanbul: Doğu Kitabevi,

ELLISON, N.: 2011 “Neo-Liberalizm”, Özçelik B (Ed.), **Sosyal Politika Kuramlar ve Uygulamalar**, s. 87-97, Ankara: Siyasal Kitabevi,

EMECEN, F., M.: “Batı’nın Doğusu-Doğu’nun Batı’sı: İstanbul”, Eğribel E, 2017 Özcan U (Ed.), **Tarihte Doğu-Batı Çatışması**, 301-306, İstanbul: Doğu Kitabevi.

ERDOĞAN, H.: **Uluslararası Turizm**, Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.
1996

ERŞAHİN, S.: 2016 “Günümüz Türkistan’ına Dışarıdan Gelen İslami Akımlar: Etkiler ve Tepkiler”, **Yükselen İpek Yolu İpek Yolu’nda Bilgi ve Siyaset 2. Cilt**, s. 209-216, Ankara: Türk Yurdu.

- FOLTZ, R.: 2006 **İpek Yolu Dinleri**, İstanbul: Medrese Yayınları.
- FRANKOPAN, P.: **The Silk Roads**, 1st edition London: Bloomsbury. 2016
- GÜNGÖR, A.: 2011 “Uluslararası Turizmde Ekonomik Çevre”, **Uluslararası Turizm İşletmeciliği**, Ankara: Nobel.
- GÜNGÖR ÖZKÖK, F.: 2008 **Az Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Turizmin Ekonomik Etkileri**, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- GÜRAN, T.: 2017 **İktisat Tarihi**, İstanbul: Der Yayınları.
- HACISALİHOĞLU, İ., Y.: 2017 “Avrasya Jeopolitiği, Büyük Ortadoğu Projesi ve Türkiye”, **Tarihte Doğu-Batı Çatışması**, s. 609-616, İstanbul: Doğu Kitabevi.
- HELD, D., “Küreselleşme”, **Sosyoloji Başlangıç Okumaları**.
- MCGREW, A,
- GOLDLATT, D. VE
- PERRATON, J.: 2017
- HILLS, J.: 2011 “Refahın Dağılımı”, **Sosyal Politika Kuramlar ve Uygulamalar**, s. 189-200.
- İNALCIK, H.: 2017 **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)**, Çeviren: Ruşen Sezer. 24. baskı İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

KALAN, E.: 2016 “Orta Çağ’da İpek Yolu’nda Diplomat ve Ajan Olarak Tüccarlar”, Atasoy F (Ed.), **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 185-190, Ankara: Türk Yurdu.

KARTAL, E.: 2016 “İpek Yolu Coğrafyasında Bir Tehdit Olarak Radikal Selefilik ve Terör”, Atasoy F (Ed.), **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 191-208, Ankara: Türk Yurdu.

KÜÇÜK, M., A.: **İnanç Turizmi Açısından Türkiye’de Dini Mekanlar**, 2015 Ankara: Berikan Yayınevi.

KÜÇÜK, A., **Dinler Tarihi**, 9. baskı Ankara: Berikan Yayınevi.
TÜMER, G. Ve
KÜÇÜK. M., A.:
2017

KÜÇÜKALTAN, **Terörizmin Hedefindeki Sektör: Turizm**, Ankara: Detay
D.: 2012 Yayıncılık.

KÜÇÜKKALAY, **Dünya İktisat Tarihi**, İstanbul: Beta.
A.M.: 2016

ORTAYLI, İ.: 2018 **Türkiye’nin Yakın Tarihi. 28. baskı** İzmir: Timaş.

ÖNAL, Y. B., **Ekonomik Büyümenin Yükselen Değeri Turizm ve**
DÜZAKIN, E. ve **Türkiye Ekonomisine Etkisinin Analizi**, İstanbul: Kare
ÇİFTÇİ, H.: 2006 Yayınları.

- ÖTER, Z. ve “İnanç Turizmi Mekanlarında Ziyaretçi Davranışı”, **İnanç ÇETİNKAYA, M., Turizmi Seçme Konular**, s. 63-89.
Y.: 2014
- ÖZER, M.: 2015 “İktisadın Temel Kavramlarına Giriş”, **İktisada Giriş 1**, s. 2-27, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- ÖZEY, R.: 2016 “Siyasi Coğrafya Açısından İpek Yolu’ndaki Değişimler”, **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 244-265, Ankara: Türk Yurdu.
- PAMUK, Ş.: 2017 **Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- PEKİN, F.: 2011 **Çözüm: Kültür Turizmi**, İstanbul: İletişim.
- PEKÖZ, M ve “Turizmde İç Su Yolları Ulaştırması”, **Turizm ARIKAN, İ.: 2015 Ulaştırması**, s. 75-100, Ankara: Detay Yayıncılık.
- ROTA, Y.: 2012 “Demiryolu ulaştırması”, Cavcar M, (Ed.), **Turizm Ulaştırması**, s. 52-77, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- ROUX, J., P.: 2015 **Türklerin Tarihi Pasifik’ten Akdeniz’e 2000 Yıl**, İstanbul: Kabalıcı.
- SARILGAN, A., E.: “Havayolu Ulaştırması”, **Turizm Ulaştırması**, s. 113-135, 2012 Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- SAMIRKAŞ, M. ve **Turizm, Yoksulluk ve Bölgesel Gelişmişlik Farklılıkları**, BAHAR, O.: 2013 Ankara: Detay Yayıncılık.

- SEZER, B.: 2017 “Tarihte Doğu-Batı Çatışması Ders Notları 1996-1997”, **Tarihte Doğu-Batı Çatışması**, s. 59-132.
- SONUÇ, N.: 2011 “Uluslararası Turizmde Politik Çevre”, **Uluslararası Turizm İşletmeciliği**, s. 19-38.
- SYKES, R.: 2011 “Küreselleşme ve Sosyal Politika”, **Sosyal Politika Kuramlar ve Uygulamalar**, s. 555-563.
- TANİLLİ, S.: 2017 **Yüzyılların Gerçeği ve Mirası 1. Cilt İlkçağ: Doğu, Yunan, Roma**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- TEZER, H.: 2016 “21. Asırda İpek Yolu Ekonomileri ve Türk Dünyası’nın Ekonomik Gelişim Süreci”, **Yükselen İpek Yolu 1. Cilt İpek Yolu’nda Ekonomi ve Turizm**, s. 13-36, Ankara: Türk Yurdu.
- TOSUN, C.: 2016 “İlim ve Hoşgörü Yolu Olarak İpek Yolu”, **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Bilgi ve Siyaset**, s. 23-30, Ankara: Türk Yurdu.
- TURAN, O.: 2017 **Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti**, İstanbul: Ötüken.
- UHLIG, H.: 2000 **İpek Yolu**, Çeviren: Alev Kırım. 1. baskı İstanbul: Okyanus.

ÜNLÜÖNEN, K., **Turizm Ekonomisi**, Ankara: Nobel.
TAYFUN, A. ve
KILIÇLAR A.: 2015

YILMAZ, R.: 2016 “Türk Dış Politikasında Avrasyacı Arayışlar: Yeni İpek Yolu – “Türk Eksen” Politikası”, **Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolu’nda Bilgi ve Siyaset**, s. 147-158, Ankara: Türk Yurdu.

YILMAZ, H. ve “Turizm ve Ulaştırma”, **Turizm Ulaştırması**, s. 1-22,
ARIKAN, İ.: 2015 Ankara: Detay Yayıncılık.

YÜKSEK, G.: 2012 “Turizm ve Ulaştırma”, **Turizm Ulaştırması**, s. 2-25,
Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

YÜKSEK, G. ve “Turizm ve Demiryolu Ulaştırması”, **Turizm Ulaştırması**,
ARIKAN, İ.: 2015 s. 49-74, Ankara: Detay Yayıncılık.

YÜKSEK, G. ve “Karayolu Ulaştırması”, **Turizm Ulaştırması**, s. 26-51,
CAVCAR, M.: 2012 Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

MAKALELER

AHMETBEYOĞLU , A.: t. y. **İslam Öncesi Orta Asya Türk Devletlerinde Ekonomi,** <http://www.genelturktarihi.net/islam-oncesi-orta-asya-turk-devletlerinde-ekonomi.>, Erişim Tarihi: 01 Mart 2019.

AKÇADAĞ, E.: t. y. **Dünya’da ve Türkiye’de Kamu Diplomasisi,** <http://www.kamudiplomasisi.org/pdf/emineakcadag.pdf> Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018.

ALLWORTH, E., **History of Central Asia,** SINOR, D., SMITH, <https://www.britannica.com/topic/history-of-Central-Asia.>, D. R., HAMBLIY, G. Erişim Tarihi: 27 Şubat 2019.
R. G.: 2017

COLUMBIA **The Mongols in World History,** UNIVERSITY: <http://afe.easia.columbia.edu/mongols/main/transcript.pdf.>, 2004 Erişim Tarihi: 28 Şubat 2019.

ENCYCLOPEDIA **Qin Dynasty,** <https://www.britannica.com/topic/Qin-dynasty.>, BRITANNICA: Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019.
2019

ENGEL, D. T.: t. y. **The Economy of Ancient Greece,** [https://eh.net/encyclopedia/the-economy-of-ancient-greece/.](https://eh.net/encyclopedia/the-economy-of-ancient-greece/), Erişim Tarihi: 27 Şubat 2019.

GÜÇLÜAY, S.: **Anadolu Selçuklu Devleti’nin Ticaret Politikası,** 2016 <https://www.altayli.net/anadolu-selcuklu-devletinin-ticaret-politikasi.html.>, Erişim Tarihi: 01 Mart 2019.

GÜLER, B., A.: **Dünyanın Yeni Resmi: Avrasya ile Atlantik,** 2018 <https://www.aydinlik.com.tr/dunyanin-yeni-resmi-avrasya-ile-atlantik-birgul-ayman-guler-kose-yazilari-mart-2018>., Erişim Tarihi: 07 Haziran 2019.

GÜR, N.: 2014 “Yeni Türkiye’nin Yumuşak Güç Unsuru: Turizm”, **Seta Perspektif**, s. 1-5.

HA, H ve “E- Government in Singapore a SWOT and PEST COGHILL, K.: 2008 Analysis”, **Asia-Pacific Social Science Review**, s. 103-130.

ISAYEV, E. ve **Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası,** ÖZDEMİR, M.: <https://www.altayli.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi.html>., Erişim Tarihi: 01 Mart 2019.

KALIN, İ.: 2010 “Türk Dış Politikası ve Kamu Diplomasisi”, **Yükselen Değer Türkiye**, s. (49-65), İstanbul: Müsiad, <http://www.musiad.org.tr/download/Yayinlar/Arastirma%20Raporlari/Yukselen%20Değer%20Türkiye/Yukselen%20Değer%20Türkiye.pdf>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2018.

KANAT, K., B.: **Türkiye’nin Ekseni Nereye Kayıyor?.,** 2015a <http://www.lacivertdergi.com/gundem/makaleler/2015/05/04/turkiyenin-ekseni-nereye-kayiyor>., Erişim Tarihi: 25 Eylül 2018.

KARAGÖL, T., H.: “Modern İpek Yolu Projesi”, **Seta Perspektif**, 1-7. 2017

MARK, J., J.: 2013 **Ancient Greece**, <https://www.ancient.eu/greece/>., Erişim Tarihi: 27 Şubat 2019.

- MARK, J., J.: 2018a **Mesopotamia**, Ancient History Encyclopedia, <https://www.ancient.eu/Mesopotamia/>., Erişim Tarihi: 26 şubat 2019.
- MARK, J., J.: 2018b **Roman Empire**, https://www.ancient.eu/Roman_Empire/., Erişim Tarihi: 27 şubat 2019.
- MARK, E.: 2016 **Tang Dynasty**, Ancient History Encyclopedia, https://www.ancient.eu/Tang_Dynasty/., Erişim Tarihi: 26 şubat 2019.
- NYE, J., S., JR.: **Soft Power the Means to Success in World Politics**, New York: Public Affairs.
- ÖZKAN, A.: t. y. **Kamu Diplomasisi Seferberliği**, <http://www.kamudiplomasisi.org/makaleler/makaleler/101-kamu-diplomasisi-seferberlii>., Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2018.
- UYSAL, H.: 2016 **Tarihi Süreç İçerisinde “Yeni Avrasyacılık”**, <https://kirmizilar.com/tr/index.php/tartisma/item/308-tarihi-surec-icinde-yeni-avrasyacilik>., Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019.

TEZLER

NACAR, M.: 2015 **Yeni Dünya Düzeni ve Demokrasi İlişkileri**, Yüksek Lisans Tezi, Konya.

UMAR, F.: 2016 **Rogers ve Maslow'un Yaklaşımları Kapsamında Kendini Gerçekleştirme Kavramının Psikolojik Danışmadaki Yerinin İncelenmesi**, Yüksek Lisans Tezi, Lefkoşa.

