

T. C.

İstanbul Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**İPEK YOLU ÜZERİNDEKİ  
LOJİSTİK FAALİYETLERİN  
GÜNÜMÜZDE KÜLTÜR – SANATIN  
GELİŞMESİNE ETKİSİ: ÖZBEKİSTAN  
ÖRNEĞİ**

**Elmira BAKIROVA**

**2501071032**

**Tez Danışmanı**

**Yrd. Doç. Dr. İrfan ÇİFTÇİ**

**“Düzeltilmiş Tez”**

**İstanbul 2012**



## Y Ü K S E K L İ S A N S

### TEZ ONAYI

Adı ve Soyadı : ELMİRA BAKİROVA  
Numarası :2501071032  
Anabilim/Bilim Dalı :SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER  
Danışman Öğretim Üyesi :YRD.DOÇ.DR.İRFAN ÇİFTÇİ  
Tez Savunma Tarihi : 15/03/2012  
Tez Savunma Saati :14:00  
Tez Başlığı :“GÜNÜMÜZDE TARİHİ İPEKYOLU ÜZERİNDEKİ LOJİSTİK FAALİYETLERİN KÜLTÜR-SANAT'IN GELİŞMESİNE ETKİSİ: ÖZBEKİSTAN ÖRNEĞİ”

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜ'NE OYBİRLİĞİ ~~ÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR. NEVİN ATEŞ YURTSEVEN		Kabul
2- DOÇ.DR. HİKMET KIRIK		KABUL
3-DOÇ.DR. LEVENT ÜRER		KABUL
4-DOÇ.DR.BURAK SEMİH GÜLBOY		Kabul
5-YRD.DOÇ. DR. İRFAN ÇİFTÇİ		Kabul

## DÜZELTMELER

“İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği” başlığını taşıyan bu tezde yapılan düzeltmeler aşağıdakiler gibidir:

- Kaynaklardan yapılan alıntılar düzeltilerek tırnak içine alınıp dipnotlarda belirtilmiştir.
- Birinci Bölüm sayfa 14’ te bir paragraf silinip, sayfa 16’daki ilk iki paragraf 17. sayfaya alınmıştır. 21. sayfaya ilk iki cümle eklenmiştir. Sayfa 24’ te bir paragraf silinmiştir.
- İkinci Bölüm 36. sayfadaki son paragraf silinmiştir. İkinci Bölümün son konusuna Tablolar eklenmiştir.
- Üçüncü Bölüm 93. sayfada ilk paragraf değiştirilmiştir. Sayfa 100’de bir paragraf silinmiştir. Sayfa 101’de bir paragraf eklenmiştir.
- Dördüncü Bölümdeki tüm resimler silinip, 138. sayfaya “İpek Yolu’nun Canlanması ve Özbekistan’daki Kültür - Sanat Ortamına Etkisi” başlıklı konu eklenmiştir.
- Sonuç kısmında 146. sayfadan bir paragraf silinip, 149. sayfaya son iki paragraf eklenmiştir.
- Bibliyografya kısmı Kitaplar, Makaleler, Tezler, Dergiler, Gazete, Sözlükler ve İnternet Kaynakları olmak üzere ayrılmıştır.
- Tez metni içerisinde de düzeltmelerin yapıldığı her sayfa için ilgili sayfanın alt bilgi bölümünde “Düzeltilme” ibaresi yer almaktadır.

## ÖZ

“İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği” başlığını taşıyan ve Elmira Bakirova tarafından hazırlanan bu tezde Sovyetler Birliği’nin dağılması ile birlikte yeniden canlanan uluslararası ilişkiler bağlamında Tarihi İpek Yolu ve Türkistan ülkelerinde yeniden şekillenen ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin, kültürel ve sanatsal ilişkilerin gelişimine etkisi Özbekistan örneği üzerinden incelenmiştir.

İki bin yıl gibi dünya tarihinin en eski geçmişlerine uzanan bir değer olan Tarihi İpek Yolu, günümüzde bile halen önemini kaybetmiş değildir. Bu yol bir gerçeklik ve kavram olarak birçok alanda devletlerarası diyalog ve kültürel mirasın konusudur. Dünya tarihinde henüz deniz ulaşımının yaygın olmadığı dönemlerde kara kervanları ile başlayan ticaret yolunun en önemli amacı Doğu’nun zenginliklerini Batı’ya taşımak olmuştur. Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu’nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir. Orta Asya’nın sahip olduğu stratejik önem; Avrupa ve Asya ülkeleri arasında köprü vazifesi görmesi, AB’nin dikkatini çekmiştir. AB, bu bölgelerdeki fırsatlardan diğer ülkelerin de yararlanabilmesi için TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) Projesi’ni geliştirmiştir. Bu proje sayesinde Avrupa; Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Asya’ya açılacaktır. Ayrıca ulaşım; daha ucuz, daha güvenli ve daha hızlı yapılabilecektir.

Konu ile ilgili araştırmalar, Semerkant Devlet Kütüphanesi, Semerkant Devlet Yabancı Diller Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi, Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu Kütüphanesi ve Internet kaynaklarından yapılmıştır. Kaynaklardan çıkartılan notlar, konu ile ilgili yapılan mülakatlar sonucunda yukarıda belirtilen çerçevede tezin metin kısmı oluşturulmuştur. Gerekli tablolar, haritalar ve izahlı bibliyografya sunulmak suretiyle “İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği” başlıklı tez tamamlanmıştır.

## ABSTRACT

Titled as “İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür -Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği [The Influence of Logistics Activities of The Silk Road on the Development of Culture – Art Today: Example of Uzbekistan]” and prepared by Elmira Bakirova, this thesis analyses the development and influence of reshaped transport and logistics activities, cultural and art relations of the countries of Historical Silk Road and Turkistan in the context of a resurgent international relations with the disintegration of the Soviet Union and examined through the example of Uzbekistan.

The Historical Silk Road is a value with the world’s oldest history about two thousand years, even today is still not lost the importance. This road is the subject in many areas of the inter–state dialogue and cultural heritage as reality and concept. When in the world history the sea was not yet widely developed the most important purpose of the caravans along the trade route was to move the riches of the East to the West. When Turkish Republics of Central Asia gaining the independence, revitalization of The Silk Road, as a trade route, as well as historical and cultural value, came up. The strategic importance of Central Asia; to serve as a bridge between the countries of Europe and Asia, has attracted the attention of the EU. EU, has developed the TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) Project in order to exploit the opportunities in these regions for other countries. Thanks to this project, Europe can be opened through the Black Sea, the Caucasus and the Caspian Sea to Asia. In addition transportation, can be made cheaper, more secure and more quickly.

The researches related to the subject was taken from the sources of Samarkand State Library, Library of Samarkand State Institute of Foreign Languages, Central Library of Istanbul University, Library of Beykoz Vocational School of Logistics and Internet. At the result of extracted notes and interviews the text parts of the thesis have formed. By giving required tables, maps and explanatory Bibliography, thesis “The Influence of Logistics Activities of The Silk Road on the Development of Culture – Art Today: Example of Uzbekistan” is completed.

## ÖNSÖZ

Tarihte bilinen en eski, uzun ömürlü ve çok geniş bir coğrafi alanı kapsayan ticaret yollarından birini oluşturan İpek Yolu M.Ö. 2. yüzyıldan itibaren 19. yüzyılın ortalarına kadar faaliyetine devam etmiş, Orta Asya, Orta Doğu, Doğu Akdeniz ve Anadolu'yu içine alıp Çin'den Avrupa'ya kadar olan büyük bir alanda etkili olmuştur. Doğu ile Batıyı birleştiren köprü rolünü üstlenmiştir.

Ticaret, lojistik ve taşımacılık yapılanmalarının temelleri bu dönemde oluştuğu anlaşılmaktadır. Lojistik ve taşımacılık yapılanmasının temellerini oluşturan yük odaklı talep merkezleri, dağıtım ve toplama terminalleri ile bunlar arasındaki yük akışları, kullanılan araçlar, ulaşım ve lojistik altyapılarına göre büyük farklılıklar taşımasına rağmen sistemin bütününe bakıldığında büyük benzerliklerin de olduğu görülmektedir.

Bu tez çalışmasında, Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte yeniden canlanan uluslararası ilişkiler bağlamında tarihi İpek Yolu ve Türkistan ülkelerinde yeniden şekillenen ulaşım ve lojistik faaliyetlerin, kültürel ve sanatsal ilişkilerin gelişimine Özbekistan örneği üzerinden incelenerek verilmeye çalışılacaktır.

Bana bu konuda çalışma olanağını sağlayan, tez danışmanlığımı özenle yürüten, ilgi ve önerilerini hiçbir zaman esirgemeyen değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Sayın İrfan ÇİFTÇİ'ye sonsuz saygı ve şükranlarımı sunarım. Ayrıca bu konuda bilgi ve tecrübe edinmemi sağlayan Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ'a, Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu Bilgi Kaynakları Merkezi'ne ve manevi desteklerini her zaman hissettiğim canım aileme teşekkür ederim.

Temmuz 2011  
Elmira BAKİROVA

## İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ	ix
HARİTALAR LİSTESİ	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
GİRİŞ	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### LOJİSTİK KAVRAMI, GELİŞİMİ, BUGÜNKÜ DURUMU VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER AÇISINDAN ÖNEMİ

1.1 Lojistik Kavramı ve Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi	4
1.2 Lojistik Faaliyetlerin Amacı, Kapsamı ve Yönetimi	10
1.3 Dünyada Lojistik Çalışmalar ve Lojistik Anlamdaki Gelişmeler	14
1.4 Küreselleşme Çağında Lojistik Faaliyetlerin Anlamı ve Önemi	16
1.5 Küreselleşmenin Taşıyıcı Kavramı ve Sektörü Olarak Lojistik	20
1.6 Soğuk Savaş'ın Bitmesi ile Başlayan Lojistik Gelişmeler	22
1.7 Günümüzdeki Uluslararası İlişkiler Açısından Lojistiğin Önemi	26

## İKİNCİ BÖLÜM

### TARİHSEL GELİŞİMİ İÇİNDE GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İPEK YOLU

2.1 Dünyadaki Siyasi – İktisadi Gelişmeler ve Dolaşımın Başlaması	28
2.2 Dünyadaki Tarihi Ticaret Yollarının Kültürel, Sosyal ve Siyasal Gelişmelere Etkisi	31
2.3 Tarihi İpek Yolu'nun Doğu – Batı Medeniyetini Oluşturmasındaki Rolü	42
2.4 Doğu'nun ve Batı'nın Bazı Ünlü Seyyahlarının Tanıklığıyla İpek Yolu'nun Kültürel Cümbüşü	44
2.5 Batı'nın Yükselişi ve Tarihi İpek Yolu'nun Önemini Kaybetmesi	48
2.6 Sanayi Devrimi, Modernizm ve İpek Yolu'nun Tozlanması	52
2.7 Lojistik Alanın Makas Değiştirmesi	56
2.8 Sovyetler Birliği Döneminde İpek Yolu	58
2.9 Soğuk Savaş Döneminde İpek Yolu'nun Sessizliği ve Hatırlanması	63
2.10 Sovyetler Birliği'nin Dağılması ile İpek Yolu'nun Yeniden Dünya Gündemine Gelmesi	66
2.11 Günümüzde İpek Yolu'nun Yeni görünümü Olarak TRACECA	72

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### LOJİSTİK VE KÜLTÜR – SANAT İLİŞKİSİ

3.1 Kültür Endüstrisi Kavramı ve Lojistiğin Önemi	93
3.2 Kültürel Değişim, Kitle Kültürü ve Popüler Kültür	97
3.3 Kültürel Yayılma ve Kültür-Sanat İlişkisi	102



3.4 İki İmgenin(Medeniyet ve Lojistik) Örtüşme Alanı Olarak İpek Yolu	106
3.5 İpek Yolu Adı ve/veya Konsepti ile Bölgede Sovyetler Birliği Dağılımasından Sonra Yapılan Başlıca Etkinlikler	110

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **İPEK YOLU'NDA MERKEZ ÜLKE OLARAK ÖZBEKİSTAN**

4.1 İpek Yolu'nun Günümüzdeki Merkez Noktası Olarak Özbekistan	115
4.2 Bağımsızlıktan Sonra Özbekistan'da Gelişen Lojistik Faaliyetler ve Yapılan Yatırımlar	128
4.3 Bağımsızlıktan Sonra Özbekistan'da Yeniden Yapılanan Kültür Sanat Ortamı	133
4.4 İpek Yolu'nun Canlanması ve Özbekistan'daki Kültür-Sanat Ortamına Etkisi	138
4.5 İpek Yolu'nu Günümüzde Vazgeçilmez ve Önemli Kılan Jeopolitik Etkenler	141
SONUÇ	146
BİBLİYOGRAFYA	150

## TABLULAR LİSTESİ

<b>Tablo 1: Lojistiğin Gelişimi</b>	<b>5</b>
<b>Tablo 2: TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri</b>	<b>78</b>
<b>Tablo 3: TRACECA Projesi Kapsamındaki Teknik Yardım Projeleri</b>	<b>81</b>
<b>Tablo 4: TRACECA Projesi Kapsamındaki Kurumsal Projeler</b>	<b>82</b>
<b>Tablo 5: TRACECA Projesi Kapsamındaki Ticareti Kolaylaştırma Projeleri</b>	<b>83</b>
<b>Tablo 6: TRACECA Projesi Kapsamındaki Çok Modlu Projeler</b>	<b>84</b>
<b>Tablo 7: TRACECA Projesi Kapsamındaki Kara Ulaştırması Projeleri</b>	<b>85</b>
<b>Tablo 8: TRACECA Projesi Kapsamındaki Demiryolları Projeleri</b>	<b>86</b>
<b>Tablo 9: TRACECA Projesi Kapsamındaki Denizcilik/Liman Projeleri</b>	<b>88</b>
<b>Tablo 10: TRACECA Projesi Kapsamındaki Sivil Havacılık Projeleri</b>	<b>90</b>
<b>Tablo 11: TRACECA Projesi Kapsamındaki Kapasite Geliştirme Projeleri</b>	<b>90</b>

## HARİTALAR LİSTESİ

<b>Harita 1: Baharat Yolu</b>	32
<b>Harita 2: Baharat Yolu</b>	33
<b>Harita 3: Kral Yolu</b>	35
<b>Harita 4: Çin İpek Yolu</b>	38
<b>Harita 5: İpek Yolu</b>	39
<b>Harita 6: Trans-Asya Demir Yolu</b>	59
<b>Harita 7: Trans-Sibirya Demiryolu</b>	62
<b>Harita 8: TRACECA Ağı</b>	75
<b>Harita 9: BTC Boru Hattı</b>	113
<b>Harita 10: Nabucco Projesi</b>	114
<b>Harita 11: Özbekistan</b>	127

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>AB:</b>	Avrupa Birliği
<b>ABD:</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>ADB:</b>	Asian Development Bank / Asya Kalkınma Bankası
<b>A.g.e.:</b>	Adı geçen eser
<b>A.g.m.:</b>	Adı geçen makale
<b>AGİK:</b>	Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı
<b>AKB:</b>	Asya Kalkınma Bankası
<b>BM:</b>	Birleşmiş Milletler
<b>BDT:</b>	Bağımsız Devletler Topluluğu
<b>BTC:</b>	Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı
<b>BTE:</b>	Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz hattı
<b>CLM:</b>	The Council of Logistics Management / Tedarik Zinciri Yönetimi
<b>Çev.:</b>	Çeviren
<b>EBRD:</b>	European Bank for Reconstruction and Development / Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası
<b>ECU:</b>	European Currency Unit / Avrupa Para Birimi
<b>GATT:</b>	General Agreement on Tariffs and Trade / Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
<b>GPS:</b>	Global Positioning System / Navigasyon Cihazı
<b>GSMH:</b>	Gayrisafi Milli Hâsıla
<b>İKÖ:</b>	İslam Konferansı Örgütü
<b>İÖ:</b>	İsa'dan Önce
<b>IDB:</b>	Islamic Development Bank / İslami Kalkınma Bankası
<b>IGC:</b>	Intergovernmental Commission / Hükümetlerarası Komisyonu
<b>INOGATE:</b>	Interstate Oil and Gas Transport to Europe / Uluslararası Bir Enerji İşbirliği Programı
<b>IRU:</b>	The International Road Transport Union / Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği

<b>ISESCO:</b>	Islamic Educational, Scientific and Cultural Organization / İslam Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı
<b>MÖ:</b>	Milattan Önce
<b>MS:</b>	Milattan Sonra
<b>NATO:</b>	North Atlantic Treaty Organization / Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
<b>ÖHY:</b>	Özbekistan Hava Yolları
<b>R.a.:</b>	Radiyallahu anh. (Allah ondan razı olsun)
<b>S.</b>	Sayfa
<b>SB:</b>	Sovyetler Birliği
<b>SCM:</b>	Supply Chain Management / Tedarik Zinciri Yönetimi
<b>SSC:</b>	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler
<b>SSCB:</b>	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
<b>TACIS:</b>	Technical Assistance Programme Stimulating Partnerships between the European Union and the Community of Independent States / Avrupa Birliği ve Bağımsız Devletler Topluluğu arasında Ortaklık Uyarıcı Teknik yardım Programı
<b>TDK:</b>	Türk Dil Kurumu
<b>TENs:</b>	Trans European Networks / Trans Avrupa Şebekeleri
<b>TİKA:</b>	Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi
<b>TOBB:</b>	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
<b>TQM:</b>	Total Quality Management / Toplam Kalite Yönetimi
<b>TRACECA:</b>	Transport Corridor Europe Caucasus Asia / Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru
<b>UNESCO:</b>	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization / Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
<b>UTİKAD:</b>	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği
<b>WB:</b>	World Bank / Dünya Bankası

“Evrende iki büyük yol vardır;  
Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde de İpek Yolu”.  
(Özbek Atasözü)

## GİRİŞ

“İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği” başlığını taşıyan bu tezde Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte yeniden canlanan uluslararası ilişkiler bağlamında Tarihi İpek Yolu ve Türkistan ülkelerinde yeniden şekillenen ulaşım ve lojistik faaliyetlerin, kültürel ve sanatsal ilişkilerin gelişimine Özbekistan örneği üzerinden incelenerek verilmeye çalışılacaktır.

İki bin yıl kadar önce Çin'in açtığı en önemli ticaret yolu olan İpek Yolu, dünyaca ünlüdür. Çin ile Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki köprü olarak kabul edilen İpek Yolu, Doğu ve Batı arasındaki maddi ve manevi alışverişe önemli katkısı olmuştur. İpek Yolu'nun oluşumu, medeniyetler arasında doğrudan temas ve kültürel alışveriş yapılmasına yardımcı olmuştur. Ondan sonra hiçbir medeniyetin gelişmesi, tümüyle bağımsız olarak sürdürülmemiştir. İpek Yolu'nda ticaret faaliyetleri yoğunlaşırken kültürel etkileşim de oldukça canlıydı. Dünyanın üç büyük dininden biri olan Budizm, Batu Han hanedanı döneminde ( M.Ö 206-220 yılları) Çin'e yayılmıştı.

IX. yüzyıldan sonra Avrupa ve Asya kıtalarındaki ekonomik oluşumda değişiklikler meydana gelmekle birlikte özel olarak denizcilik teknolojisi büyük ölçüde geliştiği için deniz ulaşımının ticaret faaliyetlerinde oynadığı rol her geçen gün arttı. Bu nedenle karadaki geleneksel ticaret yolundaki faaliyetler günden güne zayıfladı. X. yüzyılda hüküm süren Çin'in Song hanedanı döneminde İpek Yolu ticaret yolu olarak kullanılmadı.

İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla batıya

taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Orta Çağda, ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Xian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırlardı. Anadolu'dan deniz yolu ile veya Trakya üzerinden kara yolu ile Avrupa'ya giderlerdi. İpek Yolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır.

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır.

Tarihi İpek Yolu, Avrupa ve Asya'yı Kafkasya üzerinden birbirine bağlayan en önemli yoldur. Bu yol üzerindeki ülkelerin sahip olduğu potansiyel kaynakları gören AB, bunları tekrar canlandırmak için bir proje hazırlamıştır. TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) adı verilen proje AB tarafından desteklenen, önem verilen, zengin kaynaklara sahip olan Orta Asya ülkelerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen bir projedir. Bu proje ile ulaşımdaki sorunlar en aza indirilecek, bölgelerarası ilişkiler artacak ve dolayısıyla ülkelerin büyümelerine katkı sağlayacaktır.

Avrupa'ya alternatif ulaşım hattı sunması nedeniyle stratejik önemi bulunan TRACECA, ayrıca, Orta Asya ülkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını sağlayıp, tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline gelmesine zemin hazırlıyor. TRACECA'ya üye ülkeler arasında Türkiye, Ukrayna, Özbekistan,



Türkmenistan, Tacikistan, Romanya, Moldova, Moğolistan, Kırgızistan, Kazakistan, Gürcistan, Bulgaristan, Azerbaycan ve Ermenistan yer alıyor. Türkmenistan, üye olmamakla birlikte programa katılıyor. Afganistan ve İran'ın da dâhil edilmesi öngörülüyor.

İpek Yolu, Türk Dünyası açısından Türk halklarının birbiriyle iletişimi canlı tutmasında, kültürel birliğin korunmasında çok etkili olmuştur. Çünkü tarihsel olarak İpek Yolu Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu idi. Türk Cumhuriyetlerinin iktisadi ve ticari amaçla birbirine bağlanması, bu ülkelerin zenginleşmesini sağladığı gibi sosyal ve kültürel olarak ta ilişkilerinin genişlemesine yardımcı olmuştur. Binli yıllarda Taşkent, Semerkant, Buhara gibi Orta Asya Türk Cumhuriyetleri şehirlerinin nüfusu o dönemde diğer ülkelere göre daha fazlaydı ve insanlar sosyoekonomik ve kültürel açıdan da çok gelişmişti. Günümüzde ise her geçen gün önemi daha da artan İpek Yolu tarihi, lojistik sektörü açısından da çok önemlidir.

Hazırlamış olduğum bu tez dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde lojistik kavramı, gelişimi, bugünkü durumu ve uluslararası ilişkiler açısından önemi ele alınmıştır. İkinci bölümde tarihsel gelişimi içinde geçmişten günümüze İpek Yolu konusu harita ve tablolarla incelenmiştir. Üçüncü bölümde lojistik ve kültür-sanat ilişkisi karşılaştırılarak anlatılmıştır. Dördüncü ve son bölümde İpek Yolu'nda merkez ülke olarak Özbekistan Cumhuriyeti hakkında bilgi resimler eşliğinde sunularak tanıtılmıştır. Sonuç kısmında ise Yeni İpek Yolu TRACECA'nın dünyada ekonomik refaha ve siyasal barışa olan katkıları dile getirilerek çalışmanın ana kısmı tamamlanmıştır. Bibliyografya kısmında okuduğum ve karşılaştırmalar yaptığım kaynaklar ve konu ile ilgili bazı eserler sunularak çalışma tamamlanmıştır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### Lojistik Kavramı, Gelişimi, Bugünkü Durumu ve Uluslararası İlişkiler Açısından Önemi

#### 1.1 Lojistik Kavramı ve Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi

“Lojistik, insan yaşamının ayrılmaz bir parçasıdır. Lojistiğin geçmişi insanlığın geçmişi kadar eskidir. İnsan var olduğundan beri farklı biçimlerde uygulama alanları bulmuştur. İlkel insanın uyguladığı lojistik destek faaliyetleri, teknolojinin sağladığı olanaklarla biçimsel anlamda değişime uğrarken, teknolojik gelişmenin bugünden çok geride olduğu dönemlerde, bugün bile gerçekleştirilmesi çok güç görünen, başarılı lojistik uygulama örneklerine rastlamak mümkündür.”<sup>1</sup>

Lojistik kavram olarak 20. yüzyılın başlarından itibaren kullanılmaya başlanan ve 1960’larda ticari literatüre giren bir tabirdir. Dünyada yaşanan hızlı gelişmeler ve artan rekabet, tüketici ihtiyaçlarını tatmin etmek için hammaddenin, süreç içerisindeki dökümün, nihai mamulün veya ilgili bilginin çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Bu ihtiyacı karşılayabilecek olan çözüm de lojistik kavramı etrafında tanımlanmaktadır.

Yunanca “logistikos”, İngilizce “logistics” ve Fransızca “logistique” olarak ifade edilen kelime dilimize lojistik olarak girmiştir. Lojistik kelimesi kökü Latineden gelen “logic” mantık ve “statics” istatistik kelimelerin birleşimiyle mantıklı hesap işleri anlamına gelmektedir. Lojistik esas olarak askeri bir terimdir. Bu konudaki ilk çalışmalar askeri alanda yapılmıştır.

---

<sup>1</sup> Yrd. Doç. Dr. M. Hakan Keskin, “Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği)”, yay., yön., Pınar Gülten, 3. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, Kasım 2009, s. 19.

“Lojistik kavramı askeri literatürde, bir askeri birliğin operasyon yeteneğini destekleyecek tüm unsurların tasarımı ve uygulaması, ilgili donanım ve malzeme sağlanarak, savaşta ve barışta etkinliğin ve hazırlığın pekiştirilmesi şeklinde tanımlanmıştır. Ekonomi biliminin ortaya çıkmasından itibaren ise çok yönlü incelenmiş, bir uzmanlık ve çalışma alanı haline gelmiştir.”<sup>2</sup>

“1900’lü yılların başlarında, yönetim stratejisinin bir bölümü olarak değerlendirilmiş olup, özellikle zaman ve mekan faydası sağlama yöntemi olarak tarım ürünlerinin dağıtımında kullanımı dikkat çekmiştir. Akademik çalışmalarda lojistik ile ilgili ilk atıflar 1960 yıllarda görülmüştür.”<sup>3</sup>

**Tablo 1: Lojistiğin Gelişimi<sup>4</sup>**

AŞAMALAR	YÖNETİM MERKEZİ	ÖRGÜTSEL TASARIM
	<b><u>1960 Yılları</u></b>	
Depolama ve Ulaştırma	Satış pazarlama, Depolama, Stok Denetimi, Ulaştırma Etkinliği,	Dağınık lojistik faaliyetler Lojistik faaliyetler arasında zayıf bağlantı Düşük lojistik yönetimi otoritesi İşletme başarısını destekler.
	<b><u>1980 Yılları</u></b>	
Toplam Maliyet Yönetimi	Lojistiğin merkezileştirilmesi Toplam maliyet yönetimi Süreç optimizasyonu Rekabetçi bir avantaj olarak Lojistik	Merkezileşmiş lojistik Faaliyetler Büyüyen lojistik yönetimi Otoritesi Bilgisayar uygulamaları
	<b><u>1990 Yılları</u></b>	
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik planlama Tedarik zinciri stratejileri İşletme faaliyetleri ile bütünleşme Süreç kanalları ile bütünleşme	Lojistik faaliyetlerde genişleme Tedarik zinciri planlama Toplam kalite yönetimi için destek Lojistik yönetim faaliyetleri
	<b><u>2000 Yılları</u></b>	

<sup>2</sup> Yrd. Doç. Dr. Emine Koban, Öğr. Gör. Hilal Yıldırım Keser, “Dış Ticarete Lojistik”, 2. Baskı, Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2008, s. 35.

<sup>3</sup> Yrd. Doç. Dr. Emine Koban, Öğr. Gör. Hilal Yıldırım Keser, a. g. e., s. 35.

<sup>4</sup> İsmet Bihter Karagöz, “E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2007, s. 6, ‘Çevrimiçi’ <http://www.scribd.com>, 16 Aralık 2011.

Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik tedarik zinciri görüşü Extranet teknoloji kullanımı Kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri TQM göstergelerinde işbirliği yapmak	Ticari ortaklık Sanal örgüt Talepteki değişimler Benchmarking ve yeniden yapılanma
--------------------------	--	---

#### 2000 Yılı ve Sonrası

E-Tedarik Zinciri Yönetimi	SCM kavramına internetin uygulanması Düşük maliyetli anında veri tabanı paylaşımı Elektronik bilgi SCM senkronizasyonu	Tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak .com, -e eklentisi vb. piyasa değişiklikleri (e-ticaret) Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik
----------------------------	---	---

“1966-1970 arası yıllar için, lojistikle ilgili ilk test dönemi olduğu söylenebilir. 1970-1980 arası yıllar lojistiğin çok sayıda özel ve kamu girişimleri ile kurumsallaştığı dönem olmuştur. 1980-1990 dönemi, taşımacılık düzenlemeleri, bilgisayar teknolojisine giriş ve iletişimde devrim yaratan teknolojik ve politik değişimlerin yaşandığı bir süreç olmuştur. 20. yüzyılın sonu ve 21. yüzyılın başlangıcında ise lojistik kavramı, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve kaynak yönetimi kavramlar ile anılır olmuştur.”<sup>5</sup>

Lojistik kelime olarak çoğumuz için bir anlam ifade etmezdi, belki daha ziyade askeri terminolojide kullanıldığı için, belki de günlük hayatta pek sık kullanılmadığı için. Şimdi ise lojistik kelimesini yollarda çoğu kargo kamyonlarının üzerinde ve televizyon reklamlarında çok sık görebiliyoruz.

Lojistik kavramı için tüm kesimlerce kabul edilmiş standart bir tanımlama bulunmamaktadır. Türk Dil Kurumu tarafından hazırlanan Türkçe sözlüğün altıncı

<sup>5</sup> Yrd. Doç. Dr. Emine Koban, Öğr. Gör. Hilal Yıldırım Keser, a. g. e., s. 35-36.

baskısında lojistik, “savaşta ya da askeri bir yürüyüşte yol, haberleşme, sağlık, ikmal gibi hizmetleri sağlayan strateji bölümü; lojistik (mantık)”olarak tanımlanmıştır.<sup>6</sup>

Yine aynı Türkçe sözlüğün yazılım versiyonunda, lojistik “geri hizmet; geri hizmetle ilgili; kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” şeklinde ifade edilmiştir.<sup>7</sup>

*Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English* isimli sözlükte lojistik, logic kelimesinden türemiş bir kelime olarak değerlendirilmiştir. Logic kelimesi bilim, metot, tartışma ve ikna yeteneği (science, method of reasoning; (person’s) ability to argue and convince) olarak verilmiştir. Logic kelimesinin anlamının bütünlenmesi amacıyla bu kelimenin açıklamaları içinde lojistiğin anlamı, “ikmal, dağıtım, personel ve malzemenin değiştirilmesi, mesela silahlı kuvvetler için (supply, distribution, and replacement of materials and personel, eg. for the armed forces)” olarak verilmiştir.<sup>8</sup>

Cambridge sözlüğünde lojistik kavramı “bir organizasyonun başarılı ve etkili olabilmesi için karmaşık bir eylemin dikkatli organizasyonu (the careful organization of a complicated activity so that it happens in a successful and effective way)” olarak tanımlanmıştır.<sup>9</sup>

Ana Britannica sözlüğünde lojistik, “İş dünyasında malzemelerin ve bazen insanların organize hareketleri, bu terime önceleri askeri bir terimken sonraları aşamalı olarak yayılarak iş dünyasındaki eylemleri de kapsamıştır (in business, the organized

<sup>6</sup> *Türkçe Sözlük*, Türk Dil Kurumu, Gözden Geçirilmiş Altıncı Baskı, Bilgi Basımevi, Ankara, 1974, s. 543

<sup>7</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.tdk.gov.tr>, 8 Haziran 2010.

<sup>8</sup> *Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English*, Oxford University Pres, 1974

<sup>9</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://dictionary.cambridge.org>, 10 Haziran 2010.

movement of materials and, sometimes, people. The term was first associated with the military but gradually spread to cover business activities.)” olarak verilmiştir.<sup>10</sup>

Webster sözlüğünde ise lojistik, “askeri bilimin satın alma, tedarik, bakım ve askeri malzeme, tesis ve personel ulaştırması ile ilgili dalıdır (the aspect of military science dealing with the procurement, maintenance, and transportation of military material, facilities, and personel)” ve “bir operasyonun detaylarının ele alınmasıdır (the handling of the details of an operation)” şeklindedir.<sup>11</sup>

1948 de ise “lojistik” Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management - CLM) tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır. Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından, tüketildiği son noktaya yani nihai tüketiciye / kullanıcıya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketin etkili ve verimli bir biçimde her iki yöne doğru taşınması ve depolanması, planlanması, uygulanması, ve kontrol altında tutulması faaliyetidir. Kısaca ifade etmek gerekirse, mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, nakliye ve yönetim faaliyetlerinin bütünüdür denilebilir.<sup>12</sup> Günümüzde lojistik faaliyetlerinin kapsamının genişliği ve karmaşık yapısı dikkate alındığında hem yerli hem de yabancı sözlüklerde, lojistik kavramı için verilen tanımların yetersiz olduğu görülebilir.

Bugün dünya mal ticaretindeki büyüme, üretimin küreselleşmesi, malların kullanıcıya ulaştırılmasında zamanın önemi, taşıma, depolama ve dağıtım merkezlerinin yönetimi konuları lojistik sektörüne olan ilgiyi artırmıştır.

<sup>10</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.britannica.com>, 10 Haziran 2010.

<sup>11</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.merriam-webster.com>, 10 Haziran 2010.

<sup>12</sup> Yrd. Doç. Dr. Emine Koban, Öğr. Gör. Hilal Yıldırım Keser, “Dış Ticarete Lojistik”, 2. Baskı, Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2008, s. 43

Modern anlamda lojistik denildiğinde “akış”, “pazar” ve “zaman yönelimli” düşünülmektedir. Bununla birlikte hedef pazarı, tedarik süreçlerini, üretim faaliyetlerini ve dağıtım kanallarını rekabet avantajı yaratacak ve sürdürecektir biçimde bağlantılı hale getirmek lojistiğin alt hedefleri arasındadır. Ayrıca lojistik, satışların artırılması, hizmet seviyesinin iyileştirilmesi ve verimliliğin artırılmasına da büyük destek olmaktadır.

Lojistik, doğasında tahmin etme, planlama, örgütlenme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretimi ve dağıtılması ile ilgili olarak tüm maddi temelli işlevleri sevk ve idare eder.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Klasik Dönemi (1500 - 1800) boyunca “lojistik”, istihkâm, gıda, giyecek, silah, mühimmat, sağlık, nakliyat vb. destek hizmetlerinin tümünü kapsayan “menzil teşkilatı” genellendirilirdi.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Hakan Yıldız, “Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik”, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, 2006, s. 13

## 1.2 Lojistik Faaliyetlerin Amacı, Kapsamı ve Yönetimi

Lojistiğin faaliyet alanı son yıllarda önemli bir biçimde değişmeye başlamıştır. Lojistik genel olarak, pazarlama ve üretim gibi fonksiyonlar için destekleyici bir rol oynamıştır. Son yıllarda ise lojistik, çok daha belirgin bir biçimde ortaya çıkarak rekabet avantajı sağlamak için kritik bir faktör olarak bilinmeye başlamıştır. Faaliyet alanı, başlangıçta ulaşım ve depolamayla sınırlı olan lojistik, satın alma, dağıtım, stok yönetimi, sipariş yönetimi ve işleme, paketlenme, parça ve hizmet desteği, üretim programlama, iadeler, talep tahmini, atıkların geri kazanılması ve imha edilmesi ve hatta müşteri hizmetlerini de içine alarak genişlemiştir.

Lojistik faaliyetlerin amacı, doğru ürünleri ve/veya hizmetleri doğru miktarlarda, doğru yerde, doğru zamanda ve en az maliyetle mevcut bulundurmaktır.

Lojistik faaliyetler ürünlere değer ekleyen üç işlemi kapsamaktadır. Bu işlemler şunlardır:

**Konum:** Ürünlerin müşteri açısından daha düşük değerli olduğu yerlerden, daha yüksek değerli olduğu yerlere taşınması ve bu sayede konum değerinin artırılmasıdır. Bu işlem, taşıma maliyetlerini de kapsamaktadır.

**Zaman:** Ürünlere ihtiyaç oluncaya kadar bunların depolanması ve tüm süreçlerin daha verimli yapılması ile gerçekleşmektedir. Bu işlem, envanter bulundurma maliyetlerini de kapsamaktadır.

**Yapı:** Ürünlerin istenilen miktarlarda ve özelliklerde düzenlenerek, bunlara sipariş değeri eklenmesidir.



Lojistik faaliyetler, tedarikçiler, depolar, dağıtım merkezleri ve perakendecileri kapsamaktadır. Hammaddeden nihai ürüne kadar olan akışta, zincirdeki tüm faaliyetleri düzenlemeye çalışmaktadır. Bu konuda lojistik yöneticilerinin almaları gereken anahtar kararlar şunlardır: Uygun depo sayısını belirlemek, her deponun yerini belirlemek, her deponun kapasitesini belirlemek, her depoda ürünlerin kaplayacağı yerleri belirlemek, hangi ürünlerin hangi depodan müşteriler tarafından alınacağını belirlemek. Bu kararları vermeden önce bazı bilgilere gerek vardır. Bunlar: Müşterilerin, perakendecilerin, depoların, dağıtım merkezlerinin, tedarikçilerin ve üretim yerlerinin; zincirde yer alan tüm ürünlerin; her ürüne olan yıllık talebin; depolama maliyetlerinin; sipariş işleme maliyetlerinin; müşteri hizmeti için gerekli bilgilerin belirlenmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Lojistik kavramının iç içe olduğu bazı kavramlar da vardır. Bunlardan biri “lojistik yönetimi” dir. Lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için iyi bir planlama ve planlanan işlerin operasyonel alanda en verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi gereklidir. Buna bağlı olarak lojistik yönetimi kavramıyla, “tedarik zinciri içindeki süreçte müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının ve depolanmasının, başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve denetiminin gerçekleştirilmesi” hizmeti ifade edilmektedir.<sup>14</sup>

Ancak, lojistik yönetiminin karmaşık ilişkiler ağına dönüşmesi sebebiyle modern lojistik yönetimi anlayışı olarak karşımıza yeni bir yapı çıkıyor “Tedarik Zinciri Yönetimi”. Bu kavramla piyasadaki talep durumu dikkate alınarak, şirketin tedarik kanallarının ve yönetim organizasyonunun düzenlenmesi şeklindeki, lojistik yönetimini de içine alan yönetim yaklaşımı ifade edilmektedir.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Douglas M. Lambert & James R. Stock, “Strategic Logistics Management”, Boston, Irwin/McGraw-Hill, 3. Baskı, 1999, s. 3

<sup>15</sup> Serhan Demirkollu, “Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler İçin Lojistik” Ar-Ge Info, İGEME, Şubat 2001, s. 1-3

Lojistik Yönetimi kavramı ile ifade edilen faaliyetler içerisinde:

- Nakliye
- Depolama
- Envanter (Stok) Yönetimi
- Elleçleme (Handling)
- Sipariş İşleme
- Ambalajlama
- Satın alma
- Enformasyon yönetimi yer almaktadır.

Belirtmiş olduğumuz bu faaliyetlerden en önemlisi nakliyedir. Mamul veya hammadde mallar ve hizmetlerin bir yerden diğer bir yere taşınmasını temin eder. Mal akışının ve dolayısıyla da ticaretin bel kemiğidir. Bir sonraki en önemli lojistik faaliyet ise depolamadır. “Bir malın kullanılmak ya da sevk edilmek üzere belirlenen koşullara uygun olarak stoklanması işlemidir.”<sup>16</sup> Ve bu fiziksel dağıtımın vazgeçilmez bir unsurudur. Depolardan mal akışı gerçekleşir. Deponun sistemi, düzeni, mamul için uygunluğu gibi özellikler önem arz etmektedir. Diğer taraftan, özellikle depoculuk faaliyetleri içerisinde dikkate alınan envanter yönetimi de lojistik faaliyetler içinde önemli bir yer tutmaktadır. “Envanter işletmedeki tüm demirbaş ve stokların fiziksel ve / veya mali listesidir.”<sup>17</sup> Diğer önemli bir lojistik faaliyet alanı ise elleçleme, kısa mesafeli malzeme taşıma işleminin gerçekleştirilmesidir. “Depoda malzeme boşaltma, mal kabul, seçerek ayırma, teslim – teslim, paket açma, bölme, istifleme, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme – eksik tamamlama, toplama, ambalajlama, yükleme gibi işlerdir.”<sup>18</sup> Sipariş işleme bir diğer önemli lojistik faaliyet alanıdır. Bu konu içerisinde siparişlerin alınması, sürecin izlenmesi ve zamanında müşteri memnuniyetini sağlayacak bir şekilde yerine ulaşmasını sağlamak yer almaktadır. Günümüzde sipariş işlemleri artık elektronik ortama taşınmış bulunmaktadır. Yeni teknolojik gelişmeler ışığında kurulan sistemlerle gerek telefon gerekse internet üzerinden sipariş alma ve süreci izleme imkânı oluşturulmuş ve

<sup>16</sup> LODER Lojistik Derneği, “Lojistik Terimler Sözlüğü”, Lojistik Derneği Yayınları No:1, Eylül 2007, İstanbul, Üçüncü Baskı, s. 63

<sup>17</sup> LODER Lojistik Derneği, a. g. e. , s. 66

<sup>18</sup> LODER Lojistik Derneği, a. g. e. , s. 65

böylelikle de dağıtım maliyetinde önemli kazançlar elde edilir hale gelmiştir. Koruyucu ambalajlama, bu süreç içinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Mallar bir yerden başka bir yere taşınırken malın fiziki durumunu veya özelliğini etkileyebilecek en önemli konulardan biri de paketlemedir. “Paketleme malzemenin uygun miktar, güvenlik ve bunun gibi koşullara göre ambalajlanmasıdır.”<sup>19</sup> Genellikle, seçilen nakliye şekli ve malın özelliği dikkate alınarak gerçekleştirilir. Satın alma da günümüzde önemli bir lojistik hizmetin verildiği alanlardan birisidir. Nakliye masrafı ve hammaddenin bulunduğu yer ile firma için gerekli malların satın alınması arasında kuvvetli bir bağ vardır. Bu bağlamda sağlam bir planlama ile birden fazla tedarikçinin bir arada kullanılması, şirketler için daha kaliteli malzeme temin etme, tek bir tedarikçi ile çalışmanın riskini en aza indirmiş olma, ulaştırma ve depolama faaliyetlerini azaltma imkânı sağlar.<sup>20</sup>

Bütün bu faaliyetler gerçekleştirilirken gerekli bilgi akışının sağlanabilmesi sürecin sağlıklı olarak işlenmesi için önemlidir. Gelişen teknoloji ile birlikte bilgi akışı ve yönetimi oldukça kolaylaşmıştır.

---

<sup>19</sup> LODER Lojistik Derneği, a. g. e. , s. 82

<sup>20</sup> Canan Ölçer & Semih Önüt, “Lojistik Sektörü Yönetiminde İnsan Kaynakları Yönetimi”, Uluslararası Lojistik Kongresi 30 Haziran – 1 Temmuz 2003, İstanbul, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, Haziran 2003, s. 2

### 1.3 Dünyada Lojistik Çalışmalar ve Lojistik Anlamdaki Gelişmeler

Dünyada lojistik, üretimin fazla olduğu malların, ihtiyacın bulunduğu bölgelere gönderilmesiyle başladı. Lojistik faaliyetlerin yoğunlaşması, mal üretiminde seri üretime geçilen 1900'li yılların başından itibaren değişim kazanmasıyla başladı. Üretimin artışı ise işlerde uzmanlaşmaya doğru yönelmeyle ortaya çıktı. Üretim miktarlarının artması ve malların dolaşımının daha da büyümesi, yerel düzeyden küresel düzeye doğru, belirli bölgelerde ticari hatlar ve pazarların ortaya çıkmasını sağladı. Sanayi Devrimi'nden önce genellikle ticaret yolları üzerinden seyahat eden kervanlarla yürütülen ticaret sadece yükte hafif, değerinde ağır denilebilecek ürünler üzerine yoğunlaşmıştı; ipek, baharat, değerli madenler.

Tarihi İpek Yolu, küresel mal akışları içinde en önemli ticari hat ve pazarları oluşturan örneklerden biri oldu. Ticari hat ve bu hat boyunca oluşan pazar yerleri ilk dönemlerde taşımacıların kalacakları yerler ve eşyaların saklanacağı depolar şeklinde oluştu, daha sonra bu yerler ticari faaliyetlerin yoğunlaşmasıyla önemli şehir merkezleri haline geldi.

“Kömür destekli buhar gücünün kullanılmaya başlanmasıyla birlikte işler değişmeye başladı. Demiryolları kurulmaya başlandı, ülke içlerinden demiryoluyla limanlara ulaştırılan ürünler buhar gücüyle daha güçlü ve hızlı hale gelmiş gemilerle diğer ülkelere gönderilmeye başlandı. Bununla birlikte doğan hammadde ihtiyacı sömürgelerden gemilerle getirilerek karşılanıyordu. Daha sonraları ise siyah altın – petrol kullanılmaya başlandı. Kömüre göre daha verimli bir yakıtı.”<sup>21</sup>

<sup>21</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://kamilmehmetozkan.com>, 15 Ağustos 2010.

“Düzeltilme”

Uluslararası ticaret hacminin ve bilgi akışının artması, pazarların liberalleşmesi ve yeni teknolojilerin sunduğu imkânlar, Avrupalı nakliye ve lojistik firmalarını yeniden yapılandırmaya yöneltiyor. Avrupa içinde ticaret yapmanın ve mal taşımanın yakın geçmişe göre hayli kolaylaşması, tüm Avrupa geneline hizmet verebilecek lojistik firmalarının ortaya çıkmasına ve Amerikalı büyük lojistik firmalarının Avrupa'ya açılmasına neden oldu.

Global lojistik pazarı Amerika, Avrupa ve Asya – Pasifik olmak üzere yaklaşık olarak birbirine eşit pazar büyüklüğüne sahip üç bölgeye ayrılmaktadır. “Dünyada lojistik sektörünün büyüklüğü incelendiğinde 2001-2005 yılları arasında % 4,5 yıllık ortalama bileşik büyüme oranı ile 2008 yılında 6,5 trilyon dolara yaklaştığı tahmin edilmektedir. Lojistik hizmetlerinin dış kaynak yöntemiyle elde edildiği pazarın büyüklüğüne bakıldığında ise % 10’lar civarında bir büyüme görülmektedir.”<sup>22</sup> Lojistik sektörünün büyüklüğü, ülkelerin ekonomik gücüne ve dış ticaret büyüklüğüne bağlı olarak gelişmektedir. “Bugün, ABD ve AB, büyüklük olarak dünya lojistik pazarının % 50’sinden fazlasını oluşturuyor. Dünya lojistik pazarında gelecekte öne çıkacak coğrafyalar, Asya – Pasifik, Latin Amerika, Doğu Avrupa ve Afrika – Ortadoğu bölgeleri olarak sıralanıyor.”<sup>23</sup>

Lojistik hizmetleri, mal akışının düzenlenmesi ve bu sürecin devamlılığının sağlanması açısından, dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük önem taşımaktadır. Avrupa, Asya ve Afrika arasında stratejik bir coğrafi konuma sahip olan Türkiye’de lojistik sektörünün önemi gittikçe artıyor. Sektörün büyüme potansiyeli son derece yüksek.

---

<sup>22</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.ekotrent.com>, 17 Ağustos 2010.

<sup>23</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.ifsworld.com/tr>, 17 Ağustos 2010.

## 1.4 Küreselleşme Çağında Lojistik Faaliyetlerin Anlamı ve Önemi

“... Özellikle 1990’larda S.B.’nin çöküşüyle birlikte dünyanın “küreselliği” imgesel, coğrafi ve ekonomik olarak bir gerçeklik kazanıyordu. Bunun nasıl adlandırılacağı konusundaki epistemolojik tartışmalara doğal olarak her cenahın entelektüelleri kendi alanlarının terimleri ve tonuyla bir karşılık bulmak istiyorlardı. ... 1980’li yıllara kadar bu terim “zaman zaman ve yer yer” kullanılsa da sistematik bir biçimde literatürdeki kullanımı ancak 1980’lerin ikinci yarısından sonra başlamıştır. 1990’lara gelindiğinde ise artık küreselleşme ‘mutluluğumuzun’ ya da ‘mutsuzluğumuzun’ sloganı olmuş ve büyüğü “moda bir deyim”di. Bu yıllardan sonra ise toplumsal bilimler literatüründe anahtar kavramlardan birisi olarak sosyal bilimcilerin ve okur-yazarların moda kavramlarından birisi oldu. Tabii bu yoğun kullanımın arkasında bir başka gerçeklik vardı “küreselleşme” hem ‘dünyanın küçülmesi’ hem de ‘bir bütün olarak dünyalılık/evrenselcilik gibi bilincinin güçlenmesi daha doğru bir söyleyişle “bir dünya/evrensel süreci” olarak tanımlanmaya ve anlam kazanmaya veya anlam genişlemesine uğradı. ... David Harvey ise küreselleşmeyi “zaman-mekân sıkışması” olarak tanımlamakta ve bu sıkışmanın, dünyaya bakış açımızda çok köklü değişiklikler meydana getirdiğinin altını çiziyor. Harvey, bu ‘sıkışma’ terimiyle “hayattaki hızın artışı”nı ve “mekânsal engellerin aşılması”nı vurguluyor. Mekânı kat etme zamanı 1500’lerden 1960’lara kadar 70 kat küçülmüştür; 1500–1840 arası atlı arabalar ve yelkenli gemilerle saatte en çok 16 kilometre mesafe kat edilmekteydi, oysa gelişmeler sayesinde 1850–1930 arası buharlı lokomotiflerle bu hız, saatte ortalama 100 km, buharlı gemiler ise, saatte 60 kilometreye hıza ulaşmıştı. Daha sonra teknolojideki gelişmelerle 1950’lerde pervaneli uçaklar saatte 160–640 km ve 1960’larda jet yolcu uçakları saatte 800–1100 km hıza ulaşmışlardır. Bu örnekleri çok daha fazla çoğaltabiliriz. Sonuç olarak insan hayatının ritminde artık kendisinin ürettiği bir sayısal değer olan zaman ve baş döndürücü hız olgusu giderek

“Düzeltilme”

insanın yaşama alanını genişletirken, insanın kavrayışındaki ve hâkimiyetindeki dünyayı küçültmeye başlamıştır.”<sup>24</sup>

“Soğuk Savaş 1989 yılında sona erdikten sonra içinde bulunulan dünya çok hızlı bir değişim sürecine girmiş bulunmaktadır. Bu süreçte üç temel nokta önem taşımaktadır. Birincisi; 1453 yılında Osmanlılar tarafından İstanbul’un fethiyle sona eren Ortaçağ karanlığından kurtulmaya çalışan Batının deniz aşırı yeni keşiflere yelken açmasıyla ortaya çıkan zenginleşmelere dayalı gelişmelerdir. Bu süreç, Avrupa’da 1800’lü yılların sonlarında başlayan endüstri devrimine kadar devam etmiştir. İkinci temel dönüşüm noktası ise 1890’da başlayan endüstri devrimi olmuştur. Endüstri devrimini yaşamaya başlayan Kıta Avrupa’sında ortaya çıkan gelişmeler çeşitli şekillerde dünyanın diğer bölümlerine de ulaşarak insanlığı büyük ölçüde etkisi altına almıştır. Bu dönemin ardından yaşanan sömürgecilik ise o dönemdeki küreselleşmenin nihai sonuçlarını oluşturmuştur. Zaman içinde şekil değiştirerek küreselleşme ya da küreselleştirme çabaları soğuk savaşın bittiği 1990’lı yıllara kadar gelmiştir. Küreselleşme üçüncü temel çıkış noktasını 1990’lı yıllarda yakalamıştır. 1970’li yıllardan itibaren dünya ekonomisinde söz sahibi olmaya başlayan çok uluslu şirketler, 1990 yılından sonra yeni dünya düzeni kavramı etrafında tek kutuplu dünyada batıyı, tek ekonomik ve siyasi güç haline getirme planını ortaya koymuştur. 1990’lı yıllarda ön plana çıkan küreselleşme çabalarının ardında, yüzyıla yakın bir zaman diliminde ortaya çıkan gelişmeler açısından yukarıda sayılan ilk iki çıkış noktasından farklı olarak, piyasalara ulaşmada artık zaman ve mesafe kavramının anlamını yitirdiği görülmüştür.”<sup>25</sup>

<sup>24</sup> İrfan Çiftçi, “Uluslararası İlişkilerde ‘Öteki’ Kavramı ve Avrupa Birliği ile İslam Konferansı Örgütü’nün 2002 İstanbul Buluşmasında ‘Türk Modeli’ Söylemi”, Doktora Tezi, Tez Danışmanı: Prof. Dr. Toktamış Ateş, İstanbul 2006, ss. 175-177.

<sup>25</sup> “Küreselleşme Paradoksu”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.ekodialog.com>, 21 Ağustos 2010.

“Yukarıda ifade edilen üç temel çıkış noktasından sonuncusu içerik ve metot olarak diğerlerinden farklıdır. 1990’lı yıllarda ön plana çıkan küreselleşme çabalarının ardında, yüzyıla yakın bir zaman diliminde ortaya çıkan gelişmelere bakıldığında, bilim ve teknolojiye ortaya çıkan gelişmeler açısından yukarıda sayılan ilk iki çıkış noktasından farklı olarak, piyasalara ulaşmada artık zaman ve mesafe kavramının anlamını yitirdiği görülmektedir. Bu çok önemli bir gelişmedir ve Batı sermayesinin tek kazanç kapısıdır.”<sup>26</sup>

“Küreselleşme kavramı çok boyutlu bir kavramdır ve insanların ilgi alanına ekonomik, siyasal ve kültürel yönleriyle girer. Küreselleşme kavramı, ilk defa Marshall Mc Luhan’ın “Komünikasyonda Patlamalar” (1960) adlı kitabında, bu yeni süreç için “Global Köy” terimini kullanmasıyla literatüre girdi. Kavram 1980’lere doğru Harvard, Stanford, Columbia gibi prestijli Amerika işletme okullarında kullanılmaya başlandı ve yine bu çevrelerden çıkmış bazı ekonomistler tarafından güncelleştirildi. Aynı yıllarda uluslararası ekonomik kuruluşların yayınlarında ve raporlarında kullanılmaya başlandı.”<sup>27</sup> Kavramın kendisi eski olmakla birlikte, ancak 1990’lı yıllarda uluslararası ekonomik, politik, sosyal ve siyasal süreçleri tanımlamak amacıyla, akademik dile girdi. Özellikle Ronald Robertson’un “Globalleşme” kitabı, terime kavramsal bir içerik kazandırdı. 1990’lı yıllarda kavram, gittikçe yaygın bir biçimde toplumsal değişim kavramlarını açıklamada anahtar bir kavram olarak kullanılmaya başlandı.<sup>28</sup>

Küreselleşme taraftarlarına göre küreselleşme; ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel değerlerin ve bu değerler çerçevesinde oluşmuş birikimlerin ulusal sınırlar dışına taşarak dünya geneline yayılması olup, ülkeler arasında fiziksel ve ekonomik özgürlüklerin geliştirilmesi anlamını taşımaktadır. Yani, küreselleşme farklı

<sup>26</sup> Halim Çıtır, Polis Başmüfettişi, Kamu Yönetimi Uzmanı, “Küreselleşme Ve Türkiye’ye Etkileri”, ‘Çevrimiçi’ [www.caginpulisi.com.tr](http://www.caginpulisi.com.tr), 23 Ağustos 2010.

<sup>27</sup> Hasan Tutar, “Küreselleşme Sürecinde İşletme Yönetimi”, İstanbul, Hayat Yayıncılık, 2000, s. 21

<sup>28</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.odeysel.com>, 10 Eylül 2010.



toplumsal kültürlerin ve inançların daha yakından tanınması, ülkeler arasında her türlü ilişkinin yaygınlaşması ve yoğunlaşması; ideolojik ayrımlara dayalı kutupların ortadan kalkması sonuçlarını doğuran kaçınılmaz bir süreçtir.

Küreselleşme karşıtlarına göre ise küreselleşme; Soğuk Savaş döneminden sonra, Batı'nın zaferinin yeni bir açılımla dünya geneline yaymasıdır. Bu açılımla uluslararası sermayenin egemenliği kayıtsız şartsız hale gelmekte ve dünya ölçeğinde tekelleşmektedir. Dolayısıyla küreselleşme karşıtları küreselleşmeyi “emperyalizmin yeni yüzü” olarak görmektedirler diyebiliriz.<sup>29</sup>

Lojistikçiler için küreselleşme; gelişen bilişim teknolojilerinin ve lojistik yönetiminin katkısıyla işlerin (üretim, pazarlama, rekabet vb.) artık yerel ölçekte değil tüm dünya ölçeğinde yapılması anlayışıdır.<sup>30</sup>

“Küreselleşme ve ticaret, birbirinden ayrılmadan bir bütün parçaları olarak değerlendirilebilecek olgulardır. Son dönemde yaşanan gelişmeler ile artık şehirler, bölgeler ve ülkeler arasında giderek artan bir ticaret hacmi ve üretimde etkinlik büyük önem kazanmıştır. Küreselleşme ile birlikte işletmeler artık, dünya üzerinde çok farklı ülke ve bölgede faaliyet gösterirken; dünyanın birçok yerinden hammadde tedarik etme, en uygun koşullarda üretim merkezlerinde bir araya getirme ve sonrasında nihai ürünleri en uygun dağıtım kanalları ile birçok ülke pazarında satışa sunma ve bu süreci doğru planlamak durumunda kalmışlardır. İşte bu noktada lojistik olgusu gündeme gelmekte ve lojistik hizmetlerin önemi ciddi boyutta tartışılmaktadır.”<sup>31</sup>

<sup>29</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.frmtr.com>, 10 Eylül 2010.

<sup>30</sup> LODER Lojistik Derneği, “Lojistik Terimler Sözlüğü”, Lojistik Derneği Yayınları No:1, Eylül 2007, İstanbul, Üçüncü Baskı, s. 77.

<sup>31</sup> Murat Erdal, “Küresel Lojistik”, İstanbul, UTİKAD, 2005, s. 17.

## 1.5 Küreselleşmenin Taşıyıcı Kavramı ve Sektörü Olarak Lojistik

“Lojistik olmadan küreselleşmenin gerçekleşmesinin ya da etkilerini sürdürmesinin mümkün olabileceği düşünülemez gibi, küreselleşme olmadan da lojistik sektörünün gelişiminin ileri düzeylerde gerçekleşmiş olabileceği düşünülemez. Lojistik ve küreselleşme arasındaki ilişkiye bakıldığında, bu iki kavram hem birbirinin sebebi hem de sonucu durumundadır.”<sup>32</sup>

Küreselleşme her sektör için olduğu gibi, lojistik sektörü için de büyük önem taşımaktadır. Rekabet şartlarının giderek ağırlaştığı uluslararası ticarete malın hızlı ve düşük maliyetle taşınması ve zamanında alıcıya teslim edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu durum da taşımacılık hizmetleri sektörünün gelişimini tetiklemekte, büyümesine ve teknolojik açıdan hızla gelişmesine neden olmaktadır. “Dünya hizmet sektörü içinde % 23,6’lık ihracat payı ile en büyük ikinci paya sahip sektör taşımacılık sektörüdür. Dünya taşımacılık hizmetleri ihracatı 2005 yılında 570 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Sektördeki önemli ihracatçılar ABD, Almanya, Japonya ve İngiltere olup, bu ülkelerin dünya taşımacılık sektöründeki payları sırasıyla % 11,1, % 6,7, % 6,3 ve % 5,5’dir. Önemi gittikçe artan bu hizmet sektörünün önümüzdeki dönemde daha da gelişeceği tahmin edilmekte olup, sektörde dünya çapında serbestliğin sağlanması ve ticaretin önündeki engellerin azaltılması yönündeki çalışmaların sektörün gelişimine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.”<sup>33</sup>

Son yıllarda küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin de etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Lojistik sektörü, Dünya’da ve Türkiye’de, hızlı bir gelişme içinde olan az sayıda sektörlerden biridir.

<sup>32</sup> Feyza Tekinbaş, “Lojistiğin Küreselleşme Sürecindeki Olası Sorunlar Ve Çözüm Önerileri”, Yüksek Lisans Tezi, 2008, s. 105.

<sup>33</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.vakifbank.com.tr>, 13 Kasım 2010.

“Bugün Dünya ekonomisinde ülkelerin lojistik faaliyetler için yapmış oldukları harcamaların GSMH içindeki payı 1,5 – 2 % civarındadır.”<sup>34</sup>

Dünya ticaretinin küreselleşmesi, önce sermayenin, sonra üretim ve tüketime küreselleşmesiyle gerçekleşmiştir. Küresel ticaret dinamiklerindeki değişimler hem ticaret akımlarının yönünü, hem de ticaretin hacmini belirlemektedir. Bu dinamiklerle yanı sıra küresel çapta yeni lojistik üsler\* ortaya çıkmakta, dünya ticareti de buna bağlı olarak sürekli artmaktadır. Dünya ticaretindeki değişim ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle birebir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajın elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve / veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden önce daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması lojistik faaliyetlerin özüdür.<sup>35</sup>

“Lojistik, endüstrinin küreselleşmesi ile önemi daha da artan bir sektördür. Küreselleşme öncesi bölgesel üretim ve bölgesel tüketim söz konusuken özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası galip ülkelerin, tüketimi sifra yaklaşmış savaştan etkilenmiş ülkeler için üretim yapması daha sonra bu üretimlerini, artan talep karşısında diğer ülkelere taşıması ile ortaya çıkmıştır.”<sup>36</sup> Küreselleşme, lojistik süreçlerin ve gerekli altyapıların oluşturulmasında itici bir güç oluşturmuştur. Küreselleşmenin etkisiyle dünyanın herhangi bir yerinden talep edilen ürün, lojistik sayesinde istenilen yer ve zamanda tüketiciyle buluşur durumuna gelmiştir.

<sup>34</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.logisticsclub.com>, 13 Kasım 2010.

\* Lojistik üs taşımacılık, dağıtım, depolama, konsolidasyon (taşımacılıkta ölçek tasarruf sağlama), gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi bir çok entegre lojistik faaliyetlerin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. Lojistik üs değerlendirmesi, coğrafik, fiziksel ve kurumsal alt yapıya göre yapılmaktadır.

<sup>35</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.kuresellojistik.com>, 25 Kasım 2010.

<sup>36</sup> Feyza Tekinbaş, “Lojistiğin Küreselleşme Sürecindeki Olası Sorunlar Ve Çözüm Önerileri”, Yüksek Lisans Tezi, 2008, s. 106.

## 1.6 Soğuk Savaş'ın Bitmesi ile Başlayan Lojistik Gelişmeler

“Soğuk Savaş, olacağına ilişkin evrensel korkulara rağmen hiçbir zaman gerçekleşmeyen; Birleşik Devletler, Sovyetler Birliği ve bunların müttefiklerini içeren topyekûn bir savaştı.”<sup>37</sup> İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1970'lere kadar uluslararası ilişkilerin tarihini, iki karşıt ideolojiye bağlanmış ABD ile Sovyetler Birliği'nin yeryüzünde etki yaratmak için gösterdikleri çabaları olarak nitelendirebiliriz. Savaştan her bakımdan yıkık çıkan Avrupa devletleri bu iki “süper” devletin çevresinde toplanacaktır. Böylece ortaya “iki kutuplu”<sup>\*</sup> bir denge çıkmıştır.

“... Soğuk Savaş, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, savaştan galip çıkmış iki büyük devlet ve bu devletlerin çevresinde kümelenmiş küçük devletlerarasındaki anlaşmazlık ve çatışmanın, doğrudan birbirlerine karşı silah kullanmadan sürdürüldüğü belirli bir tarihsel döneme verilen addır.”<sup>38</sup>

Soğuk Savaş, henüz düzeni kurulamamış savaş sonrası Avrupa'sının karışıklık ortamının bir ürünü durumundaydı. İşte bloklar arasındaki bu güç ilişkisi ve karışıklık ortamı, İkinci Dünya Savaşı sonrası döneminin ilk yirmi yılının temel özelliğidir.

---

<sup>37</sup> John Lewis Gaddis, “Soğuk Savaş - Pazarlıklar, Casuslar, Yalanlar, Gerçek”, Çeviren: Dilek Cengçiler, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2007, s. 225.

<sup>\*</sup> Kutupluluk, uluslararası sisteme kaç blok ya da devlet kümesinin etki yaptığıdır. Burada büyük ve orta büyüklükteki devletlerin hemen hepsi iki blok içinde toplanmış durumdadır. İki ve çok kutuplu sistemler arasında, örneğin beş kutuplu bir sistem kurulabilir. Bunda beş büyük devlet uluslararası sistemde başat bir etki sahibidirler.

<sup>38</sup> Oral Sander, “Siyasi Tarih 1918 - 1994”, yay. haz., Dr. Melek Fırat, Dr. Erel Tellal, Dr. Çağrı Erhan, Dr. Gökhan Erdem, 15. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, Şubat 2007, s. 224.

“Soğuk Savaş” deyimini ilk kez 1947 yılında ABD’li Bernard Mannes Baruch tarafından kullanılmıştır.<sup>39</sup> İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra Ortadoğu, Güneydoğu Avrupa’da SSCB’nin etkisi artmaya başladı ve bu bölgedeki ülkeleri bir ölçüde kendi şemsiyesi altına aldı. Bundan korkan ABD ve İngiltere, Batı Avrupa’da ve başka yerlerde Sovyet yanlısı komünist partilerin iktidara gelmemesi için çeşitli girişimlerde bulundular. Uyguladıkları Marshall Planı\* ile Batı Avrupa ülkeleri ABD’nin nüfuzu altına girerken, Doğu Avrupa ülkelerinde de Sovyet yanlısı komünist hükümetlerin kurulması ile Soğuk Savaş doruğa ulaştı. Bunun yanında ABD, Truman Doktrini\*\* çerçevesinde, Batı Avrupa’nın SSCB’ye karşı korunması için çaba harcadı. Bunun sonucunda NATO ( North Atlantic Treaty Organization – Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü) kuruldu. Buna karşı, SSCB de Varşova Paktı’nı kurdu ve Çin’de Sovyet yanlıları iktidarı ele geçirdiler. Böylece Soğuk Savaş’ı daha belirgin hale getiren bloklar oluştu ve çeşitli çatışma konuları ortaya çıktı.

Kore ve Vietnam savaşları, Berlin Sorunu, 1956 – 1959 yılları arasında Ortadoğu’daki çekişme, U-2 casus uçağı olayı, Küba krizi gibi olaylar Soğuk Savaş’ın doruğunu oluşturdu. Soğuk Savaş’ta blok liderlerinin kendi blokları içerisinde yer alan ülkelerin içişlerine karıştıklarına rastlanmıştır. 1962’den sonra yavaş yavaş ortaya çıkan “detant” (yumuşama) dönemiyle karşıt iki blok, yerini daha karmaşık bir yapıya bıraktı. Yeni bağımsız ülkeler ortaya çıktı. Nükleer silahların yayılmasının önlenmesi konusunda görüşler vurgulamaya başladılar. İki blok arasındaki çekişmeyi sona erdirmek için 1975 yılında iki blok ülkelerinin katıldığı

---

<sup>39</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.turkcebilgi.com>, 1 Aralık 2010.

\* “Marshall Planı” adı verilen bu Avrupa Kalkınma Projesi’nin ilk hazırlığı 12 Temmuz 1947’de Paris’te toplanan 16 devletin konferansıyla başladı. Marshall Planı’nın çağrısı Doğu Avrupa ülkeleriyle Sovyetler Birliği’ni de içine almaktaysa da, bu devletler katılmayı reddettiler.

\*\* Truman Doktrini’nin temeli, Amerikan yöneticilerinin sürekli ve ağır bir Sovyet tehdidi altında buldukları korkusudur. 1947 yılını izleyerek Amerikan dış politikasının temel anlayışı komünizme karşı açılan savaş olmuştur ve bu savaşın çıkış noktasında da Truman Doktrini vardır. Truman Doktrini, Versailles düzenini sürdürmek isteyen ABD ile bu düzene bağlılığı olmayan ve hatta bunu kendisine karşı yapmış olarak yorumlayan Sovyetler Birliği arasında, İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan çatışmanın ilk önemli göstergesi anlamındadır.

AGİK (Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı) çerçevesinde Nihai Senet imzalandı. Fakat Asya ve Afrika'daki karışıklık bu "detente" (yumuşama) sürecini sona erdirdi. 1980'lerin başında yeniden Soğuk Savaş dönemine girildi. Fakat 1985 yılında SSCB Komünist Parti Genel Sekreterliğine Mikhail Gorbaçov'un gelmesi ile iki blok arasındaki buzlar erimeye başladı. Ve 1989 yılında Doğu Avrupa'da başlayan rejim değişikliği ve Soğuk Savaş'ı simgeleyen Berlin Duvarı'nın yıkılması ile İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan süreç sona ermeye başladı. 1991'de SSCB'nin çökmesiyle Soğuk Savaş sona erdi.

"1950'lerden önce fonksiyon sahalarına bölünen lojistiği bugün ile mukayese edildiğinde amatör bir yapıda belli sektörlerle sınırlandırılmıştı. Lojistik bu yapısını 60'lı yıllara kadar devam ettirmiştir. Endüstriyel devrimin devam ettiği 1980'ler boyunca ve 1990'ların başlangıcı olan 10 yıl süresince, öncesine göre daha fazla lojistik değişim gözlemlenmiştir. Lojistiğin önemli ölçüde profesyonelleştiği ve bugünün post – modern lojistik uygulamalarının gerekliliğinin ortaya çıktığı bu dönem, 1980 sonrasındaki 15 yıllık süreyi içeren Lojistik Rönesans olarak kabul edilir."<sup>40</sup>

Bilgi sayesinde kullanılmaya başlanan makineler ve yapılan yeni keşifler yüzünden ilkel tarım üretim biçimleri yerini endüstrileşmiş seri üretime imkân veren insanların toplu halde çalıştığı işletmelere bıraktı.

"Siyasi literatürde ortaçağ karanlık bir dönemi ifade etse de bu dönemde toprakların büyük çoğunluğu Avrupa'nın doğusunda ve güneyinde bulunan Osmanlı İmparatorluğu gibi bir devin altın çağını yaşadığını da ifade etmek gerekir. Yavuz Sultan Selim'in İran ve Mısır seferleri ile Osmanlı posta servisi olan ulak sisteminin

---

<sup>40</sup> Yrd. Doç. Dr. M. Hakan Keskin, "Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmiş, değişimi, bugünü, geleceği)", yay., yön., Pınar Gülten, 3. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, Kasım 2009, s. 7.

lojistik desteğinin mükemmelliği gibi önemli lojistik uygulamalar bu döneme rastlar.”<sup>41</sup>

1980’lerden sonra lojistikçiler barkod teknolojisini kullanmaya başladılar. Lojistikçiler işletmelerin daha etkin yönetilebilmesi için elektronik iç bilgi değişim sistemlerini kullanmaya başladılar. Yollarda araçların tam olarak nerede olduğunu GPS sistemleri yardımıyla, herhangi bir terminalden kendi şifresi ile girebileceği Internet ağından aracının yük durumunu güncel tutabilen, bunun sayesinde müşteri talebine göre çözümler üretme imkânını elde ettiler. Firmalar artık bilgisayardan bilgisayara müşteri ve tedarikçileri arasındaki ilişkiye veri tabanı erişimi ve bilgi transferi ile günlük ve tam doğru olarak kurma işletimini sağladı.<sup>42</sup>

Lojistik yapılanmada tam bir bütünleşme sürecinin yaşandığı 2000’li yıllarda lojistik faaliyetler artık bir birini takip eden bir döngü ile ifade edilmeye başlandı. 20. yüzyıl siyasi atmosferini dolduran emek – sermaye ilişkisi, 21. yüzyıla girilirken yerini yönetim – bilgi – sermaye ilişkisine, emeğin performansı da bilginin performansına bırakmıştı. Dolayısıyla modern lojistik, insan kaynakları, makine mühendisliği, endüstri mühendisliği, toplam kalite yönetimi, bilişim sektörü, ulaşım ve iletişim gibi birçok alanda uzmanlığı gerektiren bir sistem haline gelmişti.

“Dev kargo uçakları, yük gemileri, çok fonksiyonel demiryolu taşımacılık imkânları, dev elleçleme makineleri, büyük tonajlı vinçler, standartlaşmış konteynırlar, geniş hacimli barkod sistemli depolar, GPS ile donatılmış özel tasarımı yük kamyonları yeni lojistik yapılanmanın ana unsurları olarak oluşmaya başladı.”<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Yrd. Doç. Dr. M. Hakan Keskin, a. g. e., s. 9.

<sup>42</sup> Yrd. Doç. Dr. M. Hakan Keskin, a. g. e., s. 23.

<sup>43</sup> Yrd. Doç. Dr. M. Hakan Keskin, a. g. e., s. 24.

## 1.7 Günümüzdeki Uluslararası İlişkiler Açısından Lojistiğin Önemi

Uzun yıllar boyunca sadece askeri alanda kullanılan lojistik kavramı, günümüzde iş hayatının her alanında yerini almıştır. Sanayi Devrimi ve küreselleşme sonucu önemi artan lojistik, işletmelerin başarısı için yönetimi titizlik isteyen bir faaliyet haline gelmiştir.

“Dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde hizmetleri çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye’de yerleşik lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, yerli ve uluslararası şirketlerde işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline gelmiştir.”<sup>44</sup>

Son yıllarda, küreselleşmenin etkisiyle lojistiğe verilen önem artmıştır. Yani ekonomik yapı içinde şirketlerin, maliyetlerin azaltılması ve müşteri memnuniyetinin sağlanması konularına odaklanmaları lojistiğin önem kazanmasına neden olmuştur. Lojistik, dünyanın her tarafında, günün yirmi dört saati, haftanın yedi günü, yılın elli iki haftası, ürün ve hizmetlerin ihtiyaç duyuldukları anda hazır bulunmalarıyla ilgilenir. Lojistik olmadan pazarlama, üretim ve uluslararası ticarete başarılı olmak zordur. Gelişmiş endüstriyel toplumlarda lojistik yeterlilik büyük önem taşır. Tüketiciler satın aldıkları ürünleri, söz verildiği gibi teslim edilmesini bekler.<sup>45</sup>

“Uluslararası pazar şartları içerisinde hiçbir tarafın; tedarikçi, üretici, dağıtıcı ya da müşterinin gecikmeye tahammülü bulunmamaktadır. En küçük bir gecikme veya hata bütün bir şirket imajının zarar görmesine ve pazar payının kaybedilmesine neden olmaktadır. Artık hizmet alan firmalar mallarının sadece iki nokta arasında taşınmasını değil; depolanması, gümrüklenmesi, elleçlenmesi, ambalajlanması ve

<sup>44</sup> UTİKAD, *Lojistik Hizmetler, ‘Çevrimiçi’* <http://www.utikad.org.tr>, 08 Aralık 2010.

<sup>45</sup> Donald J. Bowersox-David J. Closs, “*Logistical Management The Integrated Supply Chain Process*”, McGraw-Hill, 1996, s. 31.



gereksinimlere göre dağıtılmasını da talep etmektedirler. Böylece kendi ana faaliyet konularına odaklanmaya daha fazla zaman ayırabilmekteler.”<sup>46</sup> Bir başka deyişle, bu sayede hem üretim sürecinde yaratıcılık ve kalite konularına daha fazla zaman ayırmakta hem de maliyetlerini azaltabilecek olanaklara kavuşmaktadırlar. Bunlar lojistik hizmetlerin önemini giderek arttırmaktadır.<sup>47</sup>

“Lojistiğin önemini sayılarla da ifade etmek mümkündür. Araştırmalar, ülkelerdeki ekonomik büyüklüklerin % 10’u civarını lojistik hizmetlerin oluşturduğunu saptamıştır. Örneğin, 2002 yılı için Amerikan Ekonomisi’nin toplam lojistik harcaması 910 milyar dolar olarak tespit edilmiştir. 2005 yılı verilerine göre, Türkiye lojistik pazarı büyüklüğü, tüm lojistik hizmetlerin 30 – 35 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir.”<sup>48</sup>

“Günümüzdeki yıkıcı rekabet ortamında, üreticiler tüm üretim sistemlerini optimal stok ve siparişe göre ürün kavramları üzerine kurmakta ya da kurmaya çalışmaktadırlar. İşte bu noktada üretici firmalar bir çözüm olarak lojistik önem kazanmaktadır. Lojistik hizmet ve operasyonlar hem tüm hareket eden maddelerin kontrolünü sağlamakta, hem de üreticiye sağlıklı ve düşük maliyetle envanter\* tutma imkanı vermektedir.”<sup>49</sup> Böylece lojistik gittikçe daha fazla önem kazanan bir faaliyet alanı olarak karşımıza çıkmaktadır.

---

<sup>46</sup> Murat Erdal, “Küresel Lojistik”, UTİKAD, 2005, s. 147.

<sup>47</sup> Mehmet Şakir Ersoy, Lojistiğin Önemi ve Türkiye, V. Lojistik Yönetim Zirvesi Ekol Zirve Özel Dergisi, 16-17 Nisan 2003, s. 38.

<sup>48</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.tekplatform.com> , 08 Aralık 2010

\* İşletmedeki tüm demirbaş ve stokların fiziksel ve/veya mali listesidir.

<sup>49</sup> “Lojistikte Taşımacılık Modları Ve Entegre Taşımacılık”, ‘Çevrimiçi’ [www.ekodialog.com](http://www.ekodialog.com), 10 Aralık 2010.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Tarihsel Gelişimi İçinde Geçmişten Günümüze İpek Yolu

#### 2.1 Dünyadaki Siyasi – İktisadi Gelişmeler ve Dolaşımın Başlaması

İÖ 330'dan başlayarak üç yüzyıl içinde uygarlığın sınırları, Atlantik'ten Pasifik'e kadar genişledi. O zamana kadar sadece Doğu Akdeniz'de gerçekleşen yeni ekonomi, Atlantik Avrupa'sına ve Yakın Asya'ya egemen olmaya başladı ve sonunda siyasi ifadesini Roma İmparatorluğu'nda yarattığı birliğin içinde buldu.

İskender'in fetihleri neticesinde Asya Yunan ticareti ve koloniciliğine açıldı, böylece ekonomik bunalım geçici olarak uzaklaştırılmış oldu. Mısır ve Yakın Asya Hellas'ın (Yunanistan) kültürel ve ekonomik sisteminin bir parçası oldu. Değişim aracı olan para konusunda sağlanan birlik, yeni yollar, limanlar, deniz fenerleri ve büyük gemiler, karşılıklı ilişkileri ve ticareti kolaylaştırdı.<sup>1</sup>

“Pazar için üretimde bulunan uzmanlaşmış çiftlikler, Yunan kolonilerinden, Rusya işgalindeki Türkistan'a ve Hindistan'a kadar yayılmıştı. Başka ülkelerin bitki ve hayvanlarını yeni ülkelerin iklimlerine alıştırmaya hareketi, daha büyük çapta ve daha bilinçli olarak denendi. Pamuk, kayısı türleri ve ağaç kavunu, kaz ve manda Avrupa Yunanistan'ına getirildi. Susam, ıslah edilmiş at, eşek ve domuz cinsleri Avrupa'dan Asya'nın Hindistan kadar uzak bölgelerine, Doğu'da yetişen meyve ağaçları, kavun, pancar ve kümes hayvanları Yunanistan'dan İtalya'ya tanıtıldı.”<sup>2</sup>

<sup>1</sup> V. Gordon Childe, “Tarihte neler oldu?”, Türkçesi: Alaeddin Şenel – Mete Tunçay, 5. Baskı, Kırmızı Yayınları, İstanbul, 2009, s. 243.

<sup>2</sup> V. Gordon Childe, a. g. e., s. 247.

Ticaret, geniş bölgeler üzerinde siyasal birliğin sağlanması, para reformları, gemicilikteki gelişmeler, deniz fenerlerinin, limanların kurulması ve yol yapımı ile kolaylaştırıldı.

Kara ulaşımı da kolaylaştırılmıştı. Helenistik krallar, Arap devletleri ya da doğrudan ticaret işletmeleri, Asya'daki kervan yollarının güvenliğini az çok sağladılar ve bu yolları hanlarla ve posta istasyonlarıyla donattılar. Perslerin kurdukları yol sistemi Seleucidler tarafından genişletilip geliştirildi.

“Böylelikle Akdeniz dünyasına kervanlar ve gemi filoları, Orta Afrika'dan ve Hindistan'dan kokular, baharat, ilaç, fildişi ve mücevherler; Baltık'tan kehribar, Britanya adalarından ve İspanya'dan madenler getirmekteydiler. İÖ 114'ten sonra, her yıl ipek yüklü kervanlar, Çin'den kalkıp Orta Asya çöllerini aşarak Rusya Türkistan'ına, oradan da Selevkeia'ya, Antakya'ya, İskenderiye'ye ve Roma'ya gönderiliyordu. Böylece malzemeler ve mamul mallar her yere varmış oldular.”<sup>3</sup>

Tüketim ve lüksün kenti Roma, gerekli ya da gereksiz ithalat yapardı. “Sicilya'dan, İspanya'dan, Libya'dan ve Mısır'dan zahire satın alırdı. Galya'dan sucuk, fiçı ve kukuletalı palto, Flander'den kaz ve bez, Doğu'dan kereste, baharat, maden ve değerli taş, Afrika'dan şarap, kuruyemiş ve yağ alırdı.”<sup>4</sup>

“Roma, Hindistan'a şarap, maden, lamba ve vazo gönderirdi; karşılığında biber, inci, elmas, gök zümrüt, pamuklu bez ve Hint sümbülü alırdı. Malaya Adaları'ndan da, Hindistan üzerinden, Roma'da pancar yağı denilen tefarik parfümü gelirdi. Alınanlar

<sup>3</sup> V. Gordon Childe, a. g. e., s. 251.

<sup>4</sup> Rene Sedillot, “Değiş Tokuştan Süpermarkete Tarih Boyunca Ticaretin Öyküsü”, Türkçesi: Esat Nermi Erendor, Birinci Baskı, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, Ağustos 2005, s. 92.

verilenlerden daha fazla olduğu için, aradaki fark Hindistan'da değeri bilinen altın ve gümüş sikkelerle karşılanıyordu.”<sup>5</sup>

Roma'nın lüksünü karşılayabilmek için Uzakdoğu'ya, Hindistan yolundan çok daha zor olan, ikinci bir ticaret yolu açıldı. Ucunda Çin ipeği ve Çin porseleni olduğu için insanları kendine çekiyordu.

---

<sup>5</sup> Rene Sedillot, a.g.e., s. 93.

## 2.2 Dünyadaki Tarihi Ticaret Yollarının Kültürel, Sosyal ve Siyasal Gelişmelere Etkisi

“Eski çağlarda üç tane ticaret yolu kullanılmaktaydı. Bunlar **Baharat Yolu**, **İpek Yolu** ve **Kral Yolu**’dur. Bu yollar Asya’dan Avrupa’ya ticaret yapmak için kullanılan ve eski çağlarda Uzakdoğu’yla Batı’yı birbirine bağlayan yollardır.”<sup>6</sup>

Anadolu, on üç bine yakın bitkisiyle dünyanın en zengin bitki çeşidine sahip ülkelerinden biridir. Tarih boyunca tüm uygarlıklar bu zenginlikten yararlanmayı bilmiş, bu zenginlikleri “Baharat Yolu” sayesinde ülkelerine ulaştırmışlardır. Baharat Yolu, kervanların geçtiği en eski yollardan birisidir. Hindistan’dan başlayarak İran Körfezi ve Irak üzerinden Suriye limanlarına veya Kızıldeniz yoluyla Süveyş ve Akabe’ye, oradan da kara yoluyla İskenderiye’ye ulaşan yoldur. Buralarda Moin ve Saba hükümdarları ve onların soyundan gelen Hamir padişahları baharat alışverişini tamamıyla kontrolleri altına almışlardı. Yolun çeşitli yerlerinde vergi almak için kaleler kurulmuştu. Avrupalılar, kendi bölgelerinde kestikleri taze etleri çok miktarda tükettikleri için baharata ihtiyaç duyarlardı. Etlerini canlı tutabilmek için Doğu’dan sık sık baharat temin ederlerdi. Doğu’dan Batı’ya baharat ve et ihtiyaçları bu yoldan, Arap Yarımadası’ndan karşılanırdı. Gemiciliğin Kızıldeniz’de gelişmesiyle “Baharat Yolu” önemini yavaş yavaş yitirdi.<sup>7</sup>

Baharat Yolu, coğrafya keşiflerinden önce, Hindistan’la Akdeniz limanları arasında taşımada kullanılan bir yoldu. Hindistan’da ve Güney Arabistan’da çıkan baharat (karabiber, zencefil, tarçın vb.) ile Doğu Asya ülkelerinden sağlanan inci, mercan, fildişi, elmas gibi değerli süs eşyası Avrupa’da çok aranıyordu. Bunlar iki yoldan

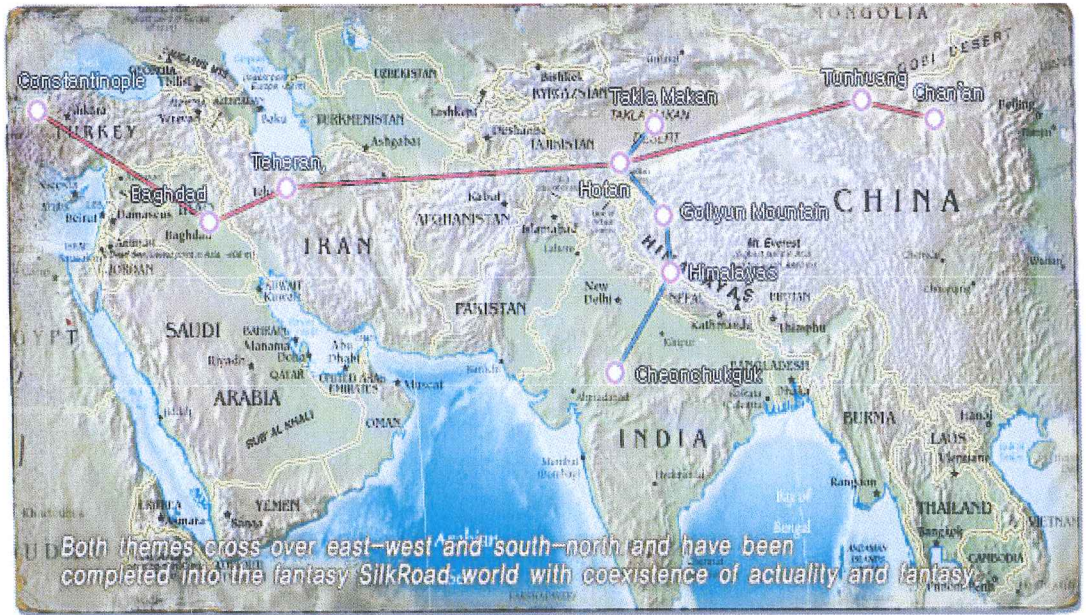
<sup>6</sup> “**Tarihi Ticaret Yolları**”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.bilgispot.com>, 20 Ocak 2011.

<sup>7</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.hakkinda-bilgi-nedir.com>, 20 Ocak 2011.

Akdeniz limanlarına götürülüyordu. Birincisi, Hindistan'dan gemilerle İran körfezine gönderiliyor, oradan da kervanlarla Anadolu ve Suriye limanlara taşınyordu.

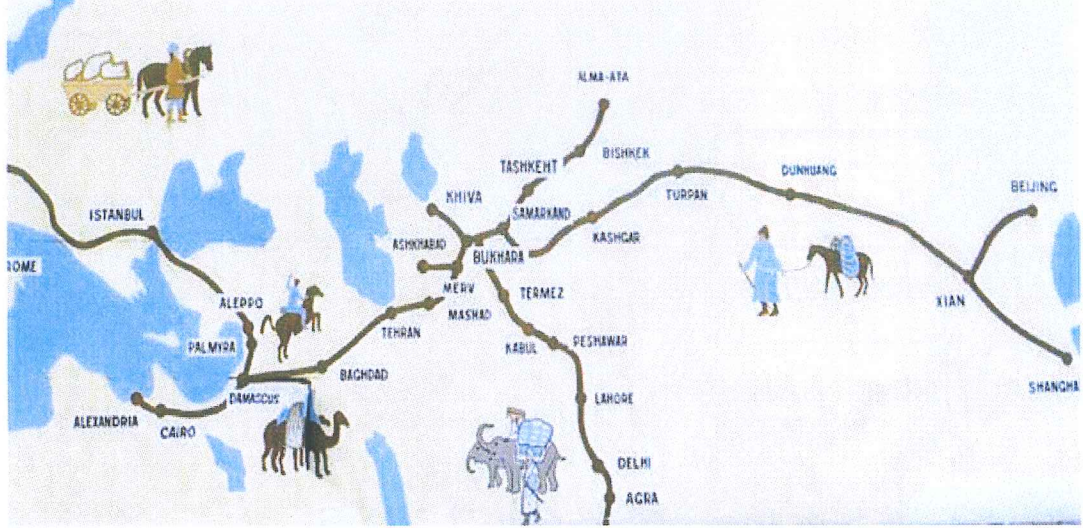
İkinci yol, yine gemilerle Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'den Süveyş'e getiriliyor, oradan kervanlarla Akdeniz limanlarına yollanıyordu. Bu iki yola, Baharat Yolu denilmekte idi. İtalyan gemicileri de Akdeniz limanlarından aldıkları bu malları İtalyan limanlarına götürüyorlardı; oradan da türlü araçlarla Avrupa ülkelerine dağıtılıyordu. Ayrıca, Arabistan kıyılarına getirilen veya Arabistan'da çıkan bu çeşit mallar, kervanlarla Yemen ve Mekke üzerinden karayolu ile Akdeniz limanlarına taşınyordu.

**Harita 1: Baharat Yolu**



**Kaynak:** <http://www.sevimlidunya.com/wp-content/uploads/2011/03/baharat-yolu>

## Harita 2: Baharat Yolu



Kaynak: <http://www.google.com.tr>

Anadolu tarihinin bilinen en eski yolu Kral Yolu'dur. Kral Yolu veya tam ismi ile Pers Kral Yolu, Pers İmparatorluğu Kralı Darius I zamanında M.Ö. 5. yüzyılda yapılmış olan bir antik anayoldur. Darius, yolu büyük imparatorluğu boyunca Susa'dan (şu anki İran) Sardis'e kadar hızlı ulaşımı kolaylaştırmak için yapmıştır. Bu yol ile ilgili olarak yazılı en eski bilgilere Herodot Tarihinde rastlamaktayız.

“Ben şimdi de İonia ile Şusa arasındaki yoldan söz etmek istiyorum. Yol üzerinde çok güzel mola yerleri vardır. Yol son derece güvenlidir ve hep kalabalık yerlerden geçer. Lydia ve Phrygia içinden geçen yol yaklaşık doksan dört buçuk parasangdır. Phrygia sınırında Halys Nehri vardır. Nehri aşabilmek için civardaki dağları ve nehre hakim durumda bulunan bir kaleyi aşmak gerekir. Daha sonra Kapadokya içinde dört yüz parasang yol alınır. Burada da iki tane sıradağ ve üç kale bulunmaktadır. Daha sonra Kilikia gelir. On beş buçuk parasang yol gidildikten sonra Armenia sınırına gelinir. Sınır, içinde gemilerin yüzdüğü Euphrates nehridir. Armenia'da elli altı buçuk parasang yol alınır. Burada da aşılması gereken dört nehir vardır. Birincisi Tigres'tir. İkinci ve üçüncü nehirler aynı yerden doğmadıkları halde aynı ismi taşırlar. Birincisi Ermenistan'dan, öbürü Matienlerin ülkesinden gelir. Dördüncü nehrin ismiyse Gyndes'tir. Zamanında Kyros tarafından üç yüz altmış kanala ayrılan

nehir bu nehirdir. Armenia'dan Kissia'ya kadar dört mola yeri vardır. Kissia'dan yanında Susa kenti bulunan Khoapses'e kadar ise on bir mola yeri ve kırk iki buçuk parasang yol vardır. Sardes ile Susa arasındaysa toplam yüz on bir mola yeri vardır. Bir parasang yaklaşık otuz stadiondur. Sardes'ten Memnon'un sarayına kadar dört yüz elli parasang, yani on üç bin beş stadion yol vardır. Günde yaklaşık elli stadion gidilirse yol toplam doksan günde tamamlanabilir".<sup>8</sup>

"Yolun seyri Herodot'un yazılarından, arkeolojik araştırmalardan ve tarihi kayıtlardan yararlanılarak yeniden yapılmıştır. Batıda Sardis'ten başlayarak (Türkiye'de İzmir'in 95 km kadar doğusunda), doğuya doğru şu anki Türkiye'nin orta kuzey kısmından Asur'un başkenti Nineveh'a (şu anki Musul, Irak) varmaktadır, daha sonra Babil'in (şu anki Bağdat, Irak) güneyine geçmektedir. Babil'in yakınından, yolun iki ayrı yola ayrıldığı düşünülmektedir, bir tanesi kuzeybatıya daha sonra batıdan Ecbatan'a ve oradan da İpek Yolu ile beraber gitmektedir, diğer yol ise doğuya devam ederek Pers başkenti Susa'ya (şu anki İran) ulaşmaktadır ve daha sonra güneydoğudan Persepolis'e geçmektedir.

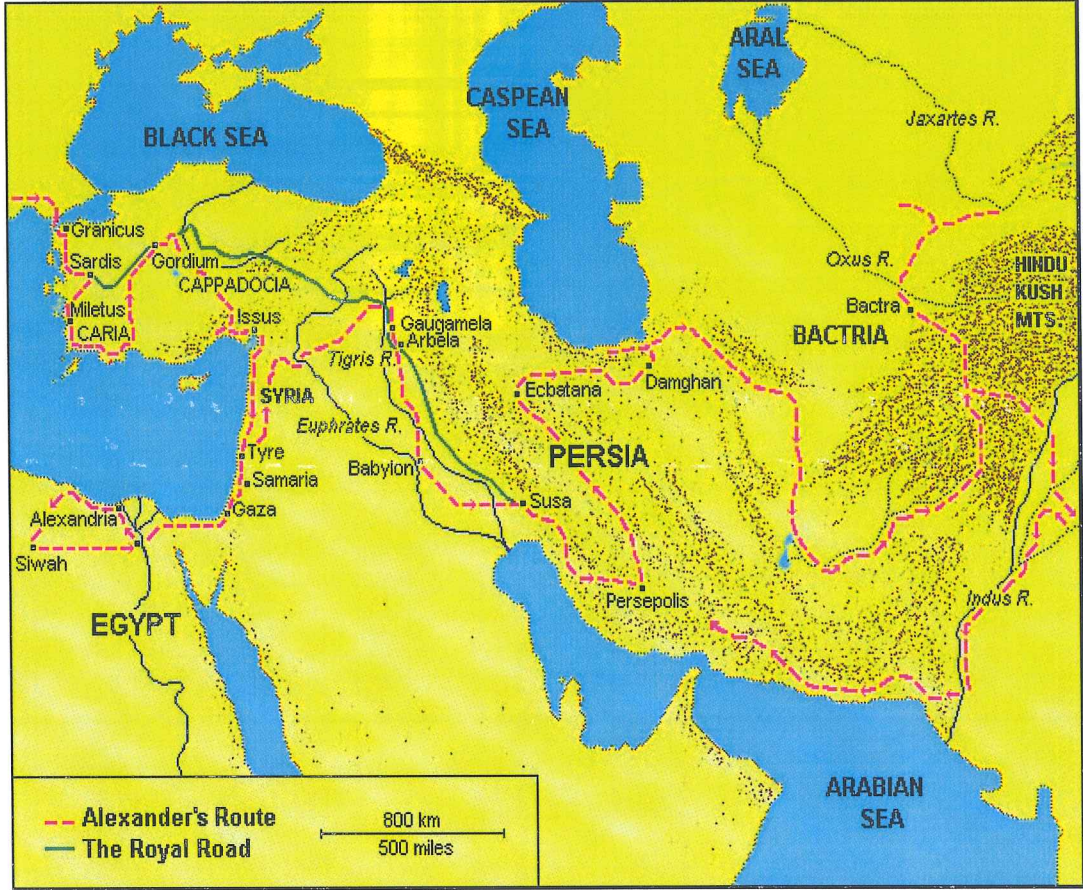
M.Ö. 6. yüzyılda Kral Yolu, Efes'ten başlamakta ve Sardes, Gordion, Hattuşaş üzerinden Kayseri'ye varmakta ve Gülek Boğazı'ndan geçerek Susa'ya ulaşmaktaydı. Zaman içerisinde Hattuşaş'ın önemini kaybetmesiyle Kral Yolu Tuz Gölü'nün güneyinden geçmeye başlamıştır."<sup>9</sup>

<sup>8</sup> HERODOTOS, "Tarih (Historiai)", Eski Yunancadan Çeviren: Furkan Akderin, Yayına Hazırlayan: Yiğit Değer Bengi, 1. Basım: Nisan 2007, Alfa Yayınları, İstanbul, s. 409-410.

<sup>9</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.renkliweb.com>, 3 Mayıs 2011.



Harita 3: Kral Yolu



Kaynak: <http://www.google.com.tr>

Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha sonra da Romalılar, Çinlilerden satın aldıkları zengin ipekli kumaşların ulaşımını Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan, dünyaca ünlü bir ticaret yolu olan ve adını, taşıdığı ipekten alarak İpek Yolu olarak adlandırılan bu güzergâhı izleyen kervanlarla sağladılar.

Ortaçağda İpek Yolu, Antakya'dan başlayıp, Gaziantep'ten geçerek İran ve Afganistan'ın kuzeyinde Pamir Ovası'na kadar uzanmaktadır. Ayrıca, Anadolu'da Güneydoğu Bölgesi'nde bulunan Gaziantep ve Malatya'yı geçip, Trakya üzerinden

ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz’de Trabzon ve Sinop, Akdeniz’de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa’ya ulaşırdı.

İpek Yolu, Asya’yı Avrupa’ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, üç bin yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve üzerinde yaşayan toplumlara olağanüstü tarihsel ve kültürel bir zenginlik sunmaktadır.

Doğunun ipeği ile baharatının kervanlarla Batıya taşınması, Çin’den Avrupa’ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğudan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır.

“Akdeniz’i Doğu Asya’ya bağlayan Asya Ötesi ticaret ağının dört yüzyılı aşkın parlak döneminde, 19. yüzyılın sonunda ortaya çıkan Ferdinand von Richthofen isimli oyuncu, egzotizmi ve macerayı çağrıştıran (kendi dili Almanca’da Seidenstrasse) “İpek Yolu” terimini ortaya attı.”<sup>10</sup>

Tarih boyunca fikirlerin ve teknolojilerin ticaret yolunda yayılmaları ve bunların taşıyıcıları arasında tüccarların önde olmaları tesadüf değildir. Bunu anlamak için seyahat eden iş adamlarının sadece eşyaların alımıyla, satımıyla, taşınmasıyla ve ilerlemesiyle uğraşmadıklarını göz önüne getirmek gerekir. Onlar sosyalleşir, birbiriyle etkileşim kurar, gezileri sırasında gözlemde bulunur ve izlenimlerini kendi ülkelerine götürürler.

---

<sup>10</sup> Richard C. Foltz, “İpek Yolu Dinleri Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Kara Yolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim”, Editör: İsmail Doğu, Çeviren: Aydın Aslan, 1. Baskı, Menderes Yayınları, İstanbul, Aralık 2006, s. 12.

Son zamanlarda kültürler ve fikirler arası oluşumda uzun mesafeli ticaretin rolüne daha bir önem verilmektedir.

İpek Yolu, dini ayinlerin yapıldığı yapıcı ve dönüştürücü geçidi oluşturmuştur. Bu zahmetli yolculuğun sonunda değişimden etkilenmeyen din kalmamıştır. Batı’da (Anadolu’da) yeraltında gelişen Hristiyanlık, 8. yüzyılda Doğu Türkistan’da güçlü bir politik güç olarak ortaya çıkan Manihaizm, kademeli bir şekilde devasa Çin’in popüler diniyle kaynaştı. Nesturi Hristiyanlık, Bizans bölgesinden sürülüp doğuya giderek Avrasya bozkırlarındaki yüz binlerce insanı etkiler ve Doğu’nun tanınmış Hristiyanlığı olur.

“Arap askeri başarısının sürüklediği İslamiyet, 8. yüzyılda İpek Yolunda ortaya çıkar; fakat 751’deki Talas savaşından sonra geçici olarak duraklamaya geçer.”<sup>11</sup>  
Diğer yandan din ve ticaret ilişkisi, birbirini karşılıklı teşvik eden ilişkidir. Örneğin, Budizm’in yayılması, Budist törenlerinde kullanılan ipeğin talebini arttırmıştır.

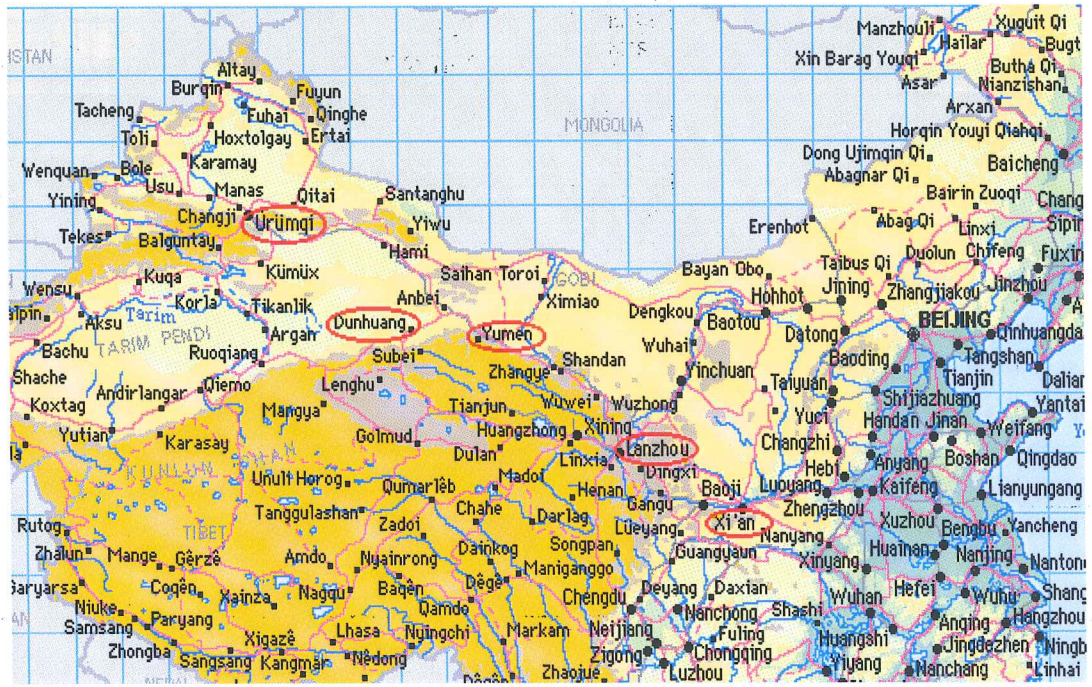
İpek Yolu, Doğu ve Batı arasındaki mal alışverişlerini düzenleyen uzun bir köprü vazifesi görmesinin yanında, kültür alışverişlerinde sanatın ve sanatsal etkileşimlerin kervanlar aracılığı ile bölgeden bölgeye taşınmasında önemli bir görev üstlenmiştir. “Genel anlamdaki İpek Yolu, Batı Han hanedanı döneminde Zhang Qian tarafından başlatılan, doğuda Chang’an şehrinden başlayan, batıda Roma İmparatorluğu’nda son bulan bir kara ulaşım hattıdır. İki güzergâha bölünen İpek Yolu’nun güney güzergâhı, Dunhuang ve Yangguan geçidinden geçtikten sonra batıya doğru ilerleyerek Kunlun Dağları ve Conglin Dağları’nı aşar, oradan da bugünkü Sincan Özerk Bölgesi ve Afganistan’ın kuzeydoğusu, bugünkü İran ve bugünkü Arap yarımadası üzerinden Roma İmparatorluğu’na ulaşırdı. İpek Yolu’nun kuzey güzergâhı, Dunhuang ve Yumen geçidinden geçtikten sonra batıya doğru ilerleyerek

---

<sup>11</sup> Richard C. Foltz, a.g.e., s. 22.

Tiyanşan Dağları'nın (Tanrı Dağları) güney eteklerinden Conglin Dağları'nı aşar, oradan da Dawan ve Kangju devletleri (bugünkü Orta Asya) üzerinden güney güzergâhıyla birleşirdi. Bu iki güzergâh, "Kara İpek Yolu" olarak da adlandırılıyor".<sup>12</sup>

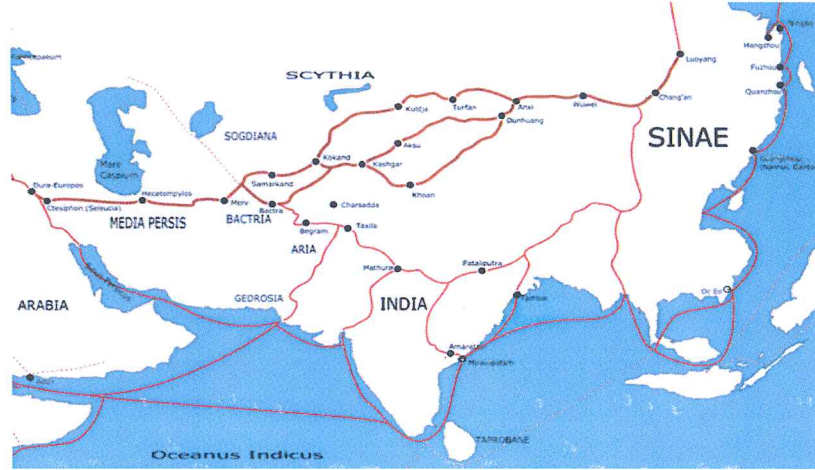
#### Harita 4: Çin İpek Yolu



Kaynak: <http://www.google.com.tr>

<sup>12</sup> Gülsen Kırbas, "Kültür Turizminde İpek Yolunun Yeri", Düden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler, Yay. Haz. Prof. Dr. A. Emel Kefeli, Prof. Dr. Ahmet Taşgöl, Doç. Dr. Nesrin Sarıahmetoğlu Karagür, Yrd. Doç. Dr. Özlem Deniz Yılmaz, Yayın nu: 747, Kültür Serisi: 379, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2008, s. 71-72.

## Harita 5: İpek Yolu



**Kaynak:** <http://www.google.com.tr>

İpek Yolu Orta Asya'nın büyük çöllerinden, yüksek dağlarından, uçsuz bucaksız bozkırlarından geçerek Çin ile Akdeniz kıyılarını birleştiren çok eski bir kervan yoludur. Adını Çin'de üretilen ve çok değer verilen ipekten alan bu yolla başta Roma olmak üzere batı ülkelerine baharat da gelirdi. Söylenceye göre ipek Çin'de Nuh Tufanı'ndan 400 yıl önce bulunmuştu. İÖ 206'da başlayan Han hanedanı döneminde ipek Çin uygarlığının önemli öğelerinden ve simgelerinden biri oldu. Bazı ödemelerde ve devlete hizmet edenlerin ödüllendirilmesinde değerli bir ödeme aracı olarak kullanılmaktaydı. Altın gibi ipek de tasarruf amacıyla saklanıyor ve yabancı ülkelerle ticarete para yerine kullanılıyordu. Çin'e büyük zenginlik getiren ipek üretiminin yabancı ellere geçmesini engellemek amacıyla ipekböceğini geliştirme ve yetiştirme yöntemleri çok gizli tutulur kozaları Çin dışına çıkartmak ölümle cezalandırılırdı.

“... Söylenildiğine göre, ipek prensesi, Çin imparatorunun 420 yıllarında Hotan kralıyla evlendirilen kızıdır ve tarih yazıcılarına göre, başındaki büyük gösterişli topuz içinde, ipek böceği yumurtaları ile dut ağacı tohumlarını Çin'den Tarım

havzasına kaçırmayı başarmıştır. Böylece Çin adaletine göre ölümle cezalandırılması gereken bir suç işlemiştir”.<sup>13</sup>

Ticareti büyük kazançlar sağlayan ipek, çeşitli baharatlarla birlikte Batı Asya ve Akdeniz’e 6.400 km uzunluğundaki İpek Yolu’nu aşan kervanlarla gelirdi. Yolun tümünü baştan sona aşabilmek çok zordu. Mallar belirli konaklama yerlerinde tüccarlar arasında el değiştirerek taşınırdı. Batı ucu Doğu Akdeniz kıyılarından başlayan İpek Yolu İran ve Afganistan’ın kuzeyinden geçerek Pamir bölgesine ulaşırdı. Burada Taşkule adı verilen yerde doğudan ve batıdan gelen kervanlar arasında alışveriş yapılırdı. Bundan sonra yol ikiye ayrılır, bir kol Hindistan'a inerken başka bir kol da Batı Türkistan'ın güneyine uzanırdı. Doğu Türkistan'a ulaşmak için ise iki yol izlenirdi. Bu yollardan biri Taklamakan Çölü'nün güneyinden, öbürü kuzeyinden geçerdi. Daha sonra iki yol birleşerek Çin'in Luoyang bölgesine ulaşırdı. İpek Yolu'nun dünya tarihindeki en önemli rolü, öncelikle Doğu ve Batı kültürleri arasında bir köprü kurulmasını sağlamış ve bu sayede Doğu'nun zengin medeniyeti Batı'nın uygarlığını ve ticaretini geliştirmiş, Avrupa coğrafyası içine sıkışmış kalmış Batı uygarlığı bu sayede yeni ufuklara yelken açmıştır. Bunun yanında İpek Yolu üzerinde yer alan medeniyetler birbirleri ile daha derin iletişim kurmuş ve insanın yeryüzünü algılaması konusunda son derece ciddi mantıklar geliştirmiştir. Ayrıca, hiç şüphesiz ticaret gelişmiş, ekonomik anlamda modern ekonomik faaliyetlere en yakın faaliyetler yine bu dönemde oluşmuştur. İpek Yolu'nun bir başka etkisi ise özellikle Avrupa Mutfağı'na olmuştur. Hindistan ve Çin'den gelen baharatlar, Yemen'den gelen kahve Batı'nın damak zevkini önemli ölçüde değiştirmiş ve geliştirmiştir.

“Teknik alandaki gelişmelerin, kültür ürünlerinin veya ideolojilerin aktarımı, ticari mallara göre daha doğal ve kalıcı olmuştur. Ticari, politik, diplomatik veya misyonerlik nedenler ile gerçekleştirilmiş uzak ticaretin bütün türleri farklı toplumlar

<sup>13</sup> Helmut Uhlig, “İpek Yolu Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü”, Editör: Lütfü Bozkurt, Türkçesi: Alev Kırım, 1. Basım, Okyanus Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 249.

arasında kültürel değişimi meydana getirmiştir. Şarkılar, hikâyeler, dini düşünceler, felsefi görüşler ve bilimsel bilgiler seyahat edenler yoluyla taşınmış ve güncel kalmıştır. Bunların yanı sıra gıda maddelerinin girişi ile tarımsal gelişim de gerçekleşmiştir. Kâğıt üretimi ve matbaa, damıtma gibi kimyasal süreçler, etkili at koşumu ile üzengi gibi önemli buluşlar dünyaya Asya üzerinden yayılmıştır.”<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> “İpek Yolu Nedir, Kültür Ve Teknik Aktarımı”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.toplumdusmani.net> , 1 Şubat, 2011.

“ Düzeltme”

## 2.3 Tarihi İpek Yolu'nun Doğu – Batı Medeniyetini Oluşturmasındaki Rolü

Çin ile Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki köprü olarak kabul edilen, en önemli ticaret yolu olan İpek Yolu, Doğu ve Batı arasındaki maddi ve manevi alışverişi önemli derecede etkilemiştir. İpek Yolu, Çin'den Orta Asya üzerinden Güney Asya, Batı Asya, Avrupa ve Kuzey Afrika'ya uzanan kara ticaret yoluydu. Üzerinden Çin'in ipek ve ipek ürünleri batıya taşındığı için İpek Yolu olarak adlandırılmıştı. O zamanki İpek Yolu'nun güney güzergâhı, Afganistan, Özbekistan ve İran'ı geçerek Mısır'ın İskenderiye şehrine kadar; öbür güzergâhı, Pakistan ve Afganistan'ın Kabil şehrini geçerek İran Körfezi'ne kadar, ya da Kabil'in güneyine inerek şimdiki Pakistan'ın Karaçi şehrine ya da deniz üzerinden Pers-İran ve Roma İmparatorluğu'na kadar uzanmıştı. İpek Yolu'nun oluşumu, medeniyetler arasında iletişim ve kültürel alışveriş yapılmasına yardımcı olmuştu. Ondan sonra hiçbir bir medeniyetin gelişmesi, tümüyle bağımsız olarak sürdürülmemişti. İpek Yolu sayesinde Doğu ve Batı arasındaki ilişki günden güne yoğunlaşmıştı. “Batı doğu taşımacılığı ile ilgili en ilginç örnek, hiç şüphe yok ki 6. yüzyılda ihracata dahil olan İran ipeğinin Çin'e götürülmesidir. Bu ticaret Çin ve İran hükümdarlarının değerli, işlemeli ipek giysilerini değiş tokuş etmeleriyle canlandı.”<sup>15</sup>

“M.Ö VII. yüzyılı ve IX. yüzyılı arasındaki Tang hanedanı döneminde İpek Yolu en büyük canlılığa kavuşmuştu, Çin ve Batı ülkeleri arasındaki ilişkiler oldukça gelişmişti. Batı'dan az rastlanan hayvan ve kuşlar, mücevher, baharat, cam eşyası, altın ve gümüş, Batı Asya ve Orta Asya tipi müzik, dans, mutfak kültürü ve kıyafetler gibi kültür etkenleri sürekli Çin'e yayılmıştı. Aynı anda ipek, dut, kâğıt, matbaacılık tekniği, lake ve porselen eşyaları, barut ve pusula gibi Çin'in ürünleri ve teknolojileri de İpek Yolu üzerinden dünyanın çeşitli yörelerine yayılmıştı ve dünya medeniyetine büyük katkı yapmıştı.”<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Helmut Uhlig, a. g. e., s. 344.

<sup>16</sup> “Büyük İpek Yolu”, ‘Çevrimiçi’, <http://www.iberiasiatour.com>, 22 Ocak 2011.



İpek Yolu'nda ticaret faaliyetleri yoğunlaşırken kültürel iletişim de oldukça canlıydı. Dünyanın üç büyük dininden biri olan Budizm, Batı Han hanedanı döneminde ( M.Ö 206-220 yılları) Çin'e yayılmıştı. Yapılan tahminlere göre, Budizm Hindistan'dan İpek Yolu üzerinden Xinjiang'ın Kızıl bölgesine yayılmış ve Gansu eyaletinin Dunhuang şehrinden sonra Çin'in iç kısmına girmişti. "Merv bölgesinde M.S.'ki ilk yüzyıllara kadar uzanan çok sayıdaki Budist kalıntıları ve Parth etkisiyle dönüşüm gösteren Budist terminolojisinin dil bilimsel kanıtları, Budizm'in ilk önce alt kıtanın kuzey batısından İran dünyasına ve daha sonra oradan İpek Yolunun doğusundan Çin'e seyahat ettiğini gösterir."<sup>17</sup>

Tarihi İpek Yolu bölgesinde IX. yüzyıldan itibaren dini ilişkilerdeki değişimin başlangıcı Araplara ve yeni dinleri olan Müslümanlığa dayanmaktadır. "Ortadoğu'da, Araplarla gelen, daha sonra Müslümanlığı ilk olarak kabul eden Türk kavimleri tarafından ilerletilen İslam'ın üstünlüğünün yayılması, İran ve Bizans arasındaki savaşlardan sonra gerçekleşti. Her iki güç batı ipek yollarını tamamen kendi politik etkileri altına almak için uğraşıyorlardı. Doğu-batı ticaretinin ve buna bağlı olarak ipek yolu dünyasının Müslümanlıkla yok olduğu düşüncesi kısmen doğrudur."<sup>18</sup>

IX. yüzyıldan sonra Avrupa ve Asya kıtalarındaki ekonomik oluşumda değişiklikler meydana gelmekle birlikte özel olarak denizcilik teknolojisi büyük ölçüde geliştiği için deniz ulaşımının ticaret faaliyetlerinde oynadığı rol her geçen gün arttı. Bu nedenle karadaki geleneksel ticaret yolundaki faaliyetler günden güne zayıfladı. X. yüzyılda hüküm süren Çin'in Song hanedanı döneminde İpek Yolu ticaret yolu olarak kullanılmadı. Uzun geçmişe sahip olan İpek Yolu, dünya medeniyetinde çok önemli bir rol oynamıştır.

<sup>17</sup> Richard C. Foltz, "İpek Yolu Dinleri Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Kara Yolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim", Editör: İsmail Doğu, Çeviren: Aydın Aslan, 1. Baskı, Menderes Yayınları, İstanbul, Aralık 2006, s. 75.

<sup>18</sup> Helmut Uhlig, a. g. e., ss. 368-369.

## 2.4 Doğu'nun ve Batı'nın Bazı Ünlü Seyyahlarının Tanıklığıyla İpek Yolu'nun Kültürel Cümbüşü

Eski çağlardan başlayarak, amaçları birbirinden farklı da olsa, seyahat etme ve keşfetme duygusu hep insanın içinde sönmeyen bir tutkudur. Bin yıllardır insanoğlu dünyanın her köşesine değişik yolculuklar gerçekleştirdi. Gezinler, tanımadıkları topraklara ayak bastıklarında, ulaştıkları o coğrafyanın ve insanların gizemli kapılarını araladılar. Gezinlerin günlükleri ve gezi notları ile seyahatnameler, onların günümüze bıraktığı değerli izlerdir. Strabon'un "Coğrafya" adlı eseri, Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriye"si ya da Evliya Çelebi'nin "Seyahatname"si yüzlerce örneklerden sadece bir kaçıdır.

Gerek Antik Çağda gerekse sonraki yüzyıllarda çeşitli medeniyetlerin hüküm sürdüğü zamanlarda, Anadolu coğrafyasında çok sayıda gezgin çeşitli yolculuklar gerçekleştirmiştir. Antik Anadolu'nun önde gelen kentleri de gezginlerin ilgisini çekmiş ve onların uğrak noktası olmuştur.

Antik Çağ döneminde, keşifler birçok nedenden ötürü önemli gelişmeler kaydetti. Büyük İskender, Avrupa, Afrika ve Orta Asya'ya elçiler, heyetler yolluyordu. Keşif amaçlı bu gezilerin çoğu tacirler ya da seyyahlar tarafından yapılıyordu.

Keşiflerin önünü açan başka bir olgu ise Çin ile Avrupa arasındaki ticari ve kültürel bağı kuran İpek Yolu'dur.

Karadaki İpek Yolları'nın yanı sıra bir de "Deniz İpek Yolu" vardı. Guangzhou limanından Malaka Boğazı'nı geçerek Sri Lanka, Hindistan ve Doğu Afrika'ya ulaşan "Deniz İpek Yolu"nun Song hanedanı döneminde oluştuğu, Doğu Afrika'daki Somali'de yapılan kazılarda çıkarılan tarihi eserlerle kanıtlandı.

Tarihi kayıtlara göre Marco Polo, Çin'e Deniz İpek Yolu üzerinden gelmiş. XIII. yüzyılda (1271) Marco Polo, tüm tehlikelere rağmen Venedik'ten yola çıkarak 7 bin kilometrelik İpek Yolu'nu geçerek 4 yılda tamamladı. Polo, ülkesine döndüğünde İpek Yolu ve Çin gezisi sırasındaki yaşadıklarını anlattı. Marco Polo'nun anlattıkları ve yolculuk boyunca tuttuğu notlar daha sonra kitaplaştırıldı. İpek yolunun en ünlü yolcusu, seyahatnamesinde yazdığına göre Kubilay Kaan için çalışır.<sup>19</sup> İran'dan başlayarak karadan Pamir Dağları'nı, tehlikeli Taklamakan Çölü'nün güneyini geçer. Dönüşünü Güney Asya'da Çin üzerinden deniz yoluyla yapar ve Hormus'a gelir. Akdeniz'e gelince buradan kara yoluyla seyahatine devam eder.

“Marco Polo ile birlikte Ortaçağ'ın en büyük iki seyyahından biri kabul edilen İbn Batuta, ya da tam adıyla Şerafeddin Ebû Abdullah Muhammed bin Abdullah bin Muhammed bin İbrahim et-Tancî el Levâtî, 1303 yılında doğup 1369 yılında vefat etmiş. 66 yıllık ömründe Marco Polo'dan çok daha geniş bir alanı gezmiş. Hac maksadıyla memleketinden ayrıldığı zaman 22 yaşındaymış. Kuzey Afrika sahillerini takip ederek İskenderiye'ye gelmiş. Burada görüştüğü Şeyh Burhaneddin el A'rec'in telkinleriyle Hind, Sind ve özellikle Çin gibi ülkeleri görme hevesine kapılarak yönünü Doğu'ya çevirmiş. Bundan sonra gerçekleştireceği ve Çin'e kadar ulaşmayı hedeflediği seyahatlerinde yolda karşısına çıkan zorluklar nedeniyle zaman zaman duraklamış ve güzergâhı değişmiş. Böylelikle çok yer görme fırsatı bulmuş. O zaman varlığı bilinen üç kıtada gidilebilecek en önemli kültür merkezlerini görmüş. Ayrıca bulunduğu yerlerde evlilikler yaparak toplumsal ve siyasal hayata da karışmış. Tam adı “Tuhfetü'n Nüzzar fî Garaibi'l Emsar ve Acâibi'l Esfar” olan, ama kısaca “yolculuk” anlamına gelen “Rihle” adıyla tanınan eser, seyyahın 28 yıl süren gezilerinin kâtip İbn Cüzey el-Kelbî'ye ham metin olarak aktarmasıyla oluşturulmuş. Yazımı 1356 yılında tamamlanmış.”<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Marco Polo, “**Geziler Kitabı**”, Çeviri: Ömer Güngören, Yol Yayınları, İstanbul, Nisan 1985, s. 5.

<sup>20</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://turkish.cri.cn> , 23 Ocak 2011.

Onuncu yüzyılda yaşamış bir Arap gezgini de İbn Fadlan'dır. Abbasi Halifesi el-Muktedir'in 921'de İdil (Bulgar) hükümdarına gönderdiği sefaret heyetinin kâtibi ve bu sefere ait hatıralarını ve gördüklerini topladığı Rihle (Risale) adlı kitabın yazarıdır. İbn Fadlan kuvvetli bir kültüre sahip büyük bir seyyah ve diplomattır. Türklerin İslam'a kazandırılmasında hizmeti geçmiş, yaşadığı çağdaki Rusların ve diğer bazı kavimlerin durumu hakkında bize kıymetli bilgiler ve müşahedeler bırakmıştır.<sup>21</sup>

Türklerin Orta Asya, Kafkaslar, Afganistan, Hint ve Çin'e uzanan bölgelerde İslamiyet uğrunda aktif bir şekilde mücadele etmeleri insanlık tarihinin seyrini değiştirmiş, bu bölgedeki medeni seviyenin yükselmesinde belirleyici bir etkiye yol açmıştır. Nitekim İbn Fadlan isimli ünlü Arap seyyah, Orta Asya üzerinden çıktığı seyahatte çeşitli Türk ve İran topluluklarını resmettikten sonra Volga Nehri eteklerinde gördüğü Rus toplum hayatını seyahatnamesinde şöyle dile getirmiştir: "Onlardan daha boylu postlu insanlar görmemiştim. Her biri birer hurma ağacı gibi yüksek, sarışın ve gürbüz insanlar. Ne hırka ne de kaftan giyerler. Erkekleri vücutlarının bir kısmını tamamıyla örten ve ellerinden biri dışarıda kalan bir çeşit elbise giyerler. Her biri yanında bir balta, bir kılıç ve bir bıçak taşır. Tırnaklarının ucundan boyunlarına kadar bütün vücutları ağaç yeşili dövmelerle ve diğer şekillerle doludur. Kadınlardan her birinin memesi üzerine, kocasının zenginliğine ve mevkiine göre, demirden, gümüşten, bakırdan veya altından bir hokka bağlıdır. Her hokkanın içinde bir halka, halkanın içinde bir bıçak vardır. Ayrıca, boyunlarında altın veya gümüşten gerdanlıklar taşırlar. En çok değer verdikleri ziynet eşyası gemilerin üzerinde satılan seramik eşyanın çamurundan yapılan yeşil ve mavi boncuklardır. Bunun için çok para harcarlar. Ruslar, Allah'ın en pis mahlûklarıdır. Her gün bir defa yüzlerini ve başlarını en pis ve en fena su ile yıkamaları adettir."<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Rustam Mirzayev, "İbn Fadlan Türkler Mamlakatiga Safar", Dergi "Moziydan Sado", 1. (25). 2005, Özbekistan, Taşkent, s. 42-43.

<sup>22</sup> İbn Fazlan, "Seyahatname", Önsöz ve Tercüme: Prof. Dr. Ramazan Şeşen, Bedir Yayınevi, İstanbul 1995, s. 69-71.  
"Düzeltilme"

Rusların medeniyetten uzak utanç dolu vaziyeti sadece bir örnektir. Dereceleri farklı olsa da benzer durum Orta Asya, Kafkaslar ve Güney Asya kavimleri için de geçerliydi. Oysa İslam kentleri o dönemde bilimde, mimaride, sanatta ve en önemlisi insanlıkta zirve noktasında bulunmaktaydı.

Bir diğer ünlü Macar araştırmacı ve seyyah Vambery. Bamberg’li demek aslında ama Macarcalaşmış adıyla Vambery. Buhara’ya kadar gitmiş. Buhara’dan öte, Uygurlar arasında çok fazla kalmamış. Daha çok Özbekler arasında kalmış. Özbekistan ve Sovyet Orta Asya’sını çok iyi gezmiş. Vambery ile ilgili Osmanlılar döneminde yayınlanmış kitaplar var. Onu “sahte derviş”, “sahte şeyh” ve aynı zamanda casus olarak nitelendiriyorlar.<sup>23</sup>

Macar İlimler Akademisi’nin desteği ile Sünni bir derviş kılığında 1861-64 yılları arasında o dönemde Batılılara neredeyse kapalı bir bölge sayılan Ermenistan, İran ve Türkistan’ı gezdi ve yolculuğundan coğrafya, etnografya ve filoloji alanlarında önemli bulgularla döndü. İngiltere Jeoloji Enstitüsü’nün hizmetinde ve Britanya Krallığının emrinde bir casus olarak Raşit Efendi müstear adıyla önce İstanbul’dan gemiyle Trabzon’a, oradan katır üstünde kervanlarla Tebriz ve İsfahan’a seyahat etti. Oradan gittiği Tahran’da bir süre Osmanlı elçiliğinde kaldıktan sonra Hazar Denizi’nin güneyinden Buhara, Semerkant ve Hive’ye gitti, ardından Herat ve Tahran üzerinden Osmanlı Devletine döndü ve İstanbul üzerinden memleketi Macaristan’a geri gitti.

---

<sup>23</sup>‘Çevrimiçi’ <http://www.sosyalci.org>, 8 Şubat 2011.

## 2.5 Batı'nın Yükselişi ve Tarihi İpek Yolu'nun Önemi Kaybetmesi

Batı'nın yükselmesinin temel nedenleri X. ve XI. yüzyıllarda, yani geç ortaçağda bulunabilir. "Roma İmparatorluğu döneminde ve onun yıkılmasından sonra Avrupa ve Kuzey Avrupa düzlüklerinde ekonomik yaşam hala son derece ilkel. Tarım ürünlerinin bölgeler arasında değişiklik göstermemesi, ticareti de düşük bir düzeyde tutuyordu. Tam bu dönemde, yani X. yüzyılda Batı uygarlığının temelleri atılmaya başlandı. Bunlar içinde en temel ve önemli olanı, "ağır saban"ın bulunmasıdır."<sup>24</sup>

Kuzey Avrupa düzlüklerinin iklimi çok yağışlıdır. Toprağın derinine inebilen bu saban, iki yana ayrılıp biriktirdiği büyük toprak yığınlarıyla, en düz arazide bile suyun belirli yerlerde toplanmasını ve dolayısıyla kuru kalan yerde tarım yapılabilmesini sağladı. Yel değirmeninin bulunması da mevcut enerji kaynaklarını artırmıştır. İşte Batı üstünlüğünün çıktığı nokta budur.

"Avrupa'nın askeri bakımdan gelişmesi de, bir bakıma, ağır saban ve hayvan gücünün sağladığı tarım ürünleri fazlasına dayanır. Çünkü şimdi zenginleşen köylülerden alınan vergi ve kirayla güçlü bir profesyonel ordu kurulabilmiştir. Bunu en tipik örneği şövalyedir. Böylece, Avrupa'yı birbirine katan step istilaları, bu yeni askeri güç sayesinde çok azaldı. Avrupa, temel ekonomik ve siyasal kurumlarını kuracak enerji ve zamanı kazanmış oldu."<sup>25</sup>

Tarımın gelişmesi için gerekli olan barış ve güvenlik, etkili merkezi otoritelerin henüz kurulamamış bulunduğu Avrupa'da, kısaca "feodalizm" denen kurumların, gelişip güçlenmesiyle sağlandı. Feodalizmin özü, örgütlenmiş devletin bulunmadığı yerel düzeyde, bir çeşit hükümet görevini yürütmesiydi. Böylece, feodal "lord", "vassal" ve toprağa bağlı, (serf) köylüleriyle, feodalizm ortaya çıkmıştır.

<sup>24</sup> Oral Sander, "Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e", İmge Kitabevi Yayınları, 15. Baskı, Ekim 2006, s. 70.

<sup>25</sup> Oral Sander, A.g.e., s. 72.

Avrupa'daki toprak sahibi olan lord, önemli bir kişi haline gelip, kralla karşılıklı hak ve görevlere sahip olurken, Doğu'daki karşıtı her yerinden atılabilecek bir cins "devlet memurunun" ötesinde toplumsal ve siyasal bir statüye erişememiştir. Feodal Avrupa göçebelikten kurtulmuştu.

Yerel güvenliğin sağlanmasıyla, değer verilen maddelerin ele geçirilmesinde zora başvurma geçerli yol olmaktan çıkınca, bunların ticaretle sağlanması seçeneğine başvuruldu. Çoğu haydut ve korsan, meslek değiştirerek tüccar oldular. Haydut ve korsan ile şimdi ortaya çıkan tüccarın aynı bağımsızlık ve özgür alışkanlıklarına sahip olmalarıdır. Köylü ve lordları yabancı ve işe yaramaz "aylaklar" olarak görüp, ayrı bir tüccar kişiliği yaratmışlar, çalışkanlığı en önemli ve soylu değer olarak benimsemişlerdir.

"Lorda yıllık olarak verdiği para karşılığında kişisel özelliklerini kazanan ve kendi topraklarına sahip olan köylüler hızla artmaya başladı. XII. yüzyılda Kuzey Fransa ve Güney İngiltere'de XV. yüzyıla gelindiğindeyse hemen hemen tüm Avrupa'da serflik kurumu, fiilen olmasa bile, hukuken ortadan kalktı."<sup>26</sup>

Başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere, İtalyan kent-devletlerinin refahı, deniz üstünlüğünün güvencesinde, büyük ölçüde Doğu Akdeniz'le ticarete bağlıydı. Doğu Akdeniz'in eski uygar hakları İtalya'nın, yani Latin dünyasının bu üstünlüğüne karşıydılar.

"Yeniden Doğuş" anlamına gelen "Rönesans" sözcüğü, eski Roma ve Grek başarılarının yeniden canlandırılmak istemesi sürecini anlatır. Asıl yürütücü gücü ise kent insanları, yani bir bakıma tüccarlardır. Rönesans, Floransa, Venedik, Portekiz,

---

<sup>26</sup> Oral Sander, A.g.e., s. 77.

Hollanda ve İngiltere gibi despotik olmayan küçük kent-devletlerinde ya da metropollerde doğmuştur.

“Rönesans, bir bakıma, insanın kendisini ve çevresini yeni bir algılama ve kavrama biçimidir. Rönesans’la birlikte, zenginliğin olanaklarından doğrulukla yararlanılmaya başlandı.

XV. ve XVI. yüzyıllarda Avrupa insanının din alanındaki düşüncelerinde ortaya çıkan değişiklikler, Batı’nın üstünlüğünün temel nedenlerinden biri olmuştur.”<sup>27</sup>

Rönesans ile Reformasyon arasındaki karşılıklı etkileşim, Avrupa kültürünün özünde bulunan pagan Helen ile Hıristiyan geleneği arasındaki temel çelişkiyi çok belirgi bir hale getirerek, çeşitliliği ve Avrupa insanının yaratıcılık potansiyelini artırmış, kısaca Avrupa’nın entelektüel ve manevi enerjisini yükseltmiştir.

İngiliz Rönesans’ının zirveye ulaştığı ve İngiliz şiirinin, müziğinin ve edebiyatının geliştiği bir dönem, Elizabeth Çağı olarak adlandırılır. I. Elizabeth’in 1558’de tahta çıkmasıyla başlayan ve 1603’te ölümüyle sona eren dönemi belirtir ve çoğunlukla İngiltere Tarihi’nin Altın Çağı olarak adlandırılır. Bu dönem Coğrafi Keşiflerin\* çağıydı. Pusulanın Avrupa’ya gelişiyle Dünya’nın daha önce bilinmeyen yerlerine yolculuk yapılıyordu. İngiltere’de de Reform’un halk tarafından kabul edilmeye başladığı bir dönemdi.

Keşiflerin nedenlerini şöyle sıralayabiliriz: Doğu ülkelerinin zenginliği ve Avrupalıların buralara gitmek için yeni yollar aramaları; Türklerin İpek ve Baharat yollarına hakim olmaları; İstanbul’un fethiyle Doğu Avrupa ticaret yollarının

---

<sup>27</sup> Oral Sander, A.g.e., s. 83.

\* XV. ve XVI. yüzyıllarda Avrupalı’lar tarafından yeni ada, kıta, okyanus ve ticaret yollarının bulunması.



Türklerin kontrolüne geçmesi ve bundan dolayı da Batı Avrupa kıyısındaki ülkelerin açık denizlere çıkma ihtiyacı hissetmeleri; Hıristiyanlığı yayma düşüncesi; Avrupa'da değerli madenlerin azlığı; Avrupa'da bazı kralların gemicileri desteklemesi; Doğudan Avrupa'ya gelen malların pahalıya mal olması.

Çin'den başlayan İpek Yolu, Hazar Denizi'nde iki kola ayrılıyor, kuzey kolu Kırım limanlarında son bulurken güney kolu Karadeniz kıyılarından İstanbul'a ulaşıyordu. Diğer önemli bir yol olan Baharat Yolu ise Hindistan'dan başlıyor ve kuzeyde Suriye limanlarında, güneyde ise İskenderiye'de son buluyordu. Özellikle denizci İtalyan devletleri bu limanlardan aldıkları malları Avrupa'ya satıyorlardı. Bu yolların tamamının Osmanlı denetimine girmesi ve birkaç el değiştiren malların pahalıya mal olması Avrupalıları yeni yollar aramaya sevk etmiştir.<sup>28</sup>

Keşiflerin sonucunda Osmanlı devleti Hint ticaret yolunun hâkimiyeti için Portekizliler ile Akdeniz hâkimiyeti için ise İspanyollar ile mücadele etti. Yeni ada ve kıtaların keşfi gerçekleşti. İspanyol ve Portekizliler geniş ülkeler elde ederek ilk sömürge imparatorluklarını kurdular. Yeni ticaret yolları bulundu, Baharat ve İpek Yolları önemini kaybetti. Akdeniz kıyısındaki limanlar da önemini kaybetti. Buna karşılık Atlas Okyanusu kıyısındaki limanlar önem kazandı. Keşfedilen bölgelerdeki değerli eşya ve madenler Avrupa'ya taşındı. O zamana kadar toprak temel zenginlik kaynağı iken, bundan sonra altın ve gümüş oldu. Burjuva sınıfı güçlendi. Bu durum, Avrupa'nın siyasi ve sosyal yapısında değişikliklere neden oldu. İslam ülkeleri yoksullaştı. İpek Yolu ticaretinin önemini kaybetmesi sonucunda Türkistan hanlıkları zayıfladı.

<sup>28</sup>Çevrimiçi' <http://geograpy.blogcu.com> , 10 Şubat 2011.

## 2.6 Sanayi Devrimi, Modernizm ve İpek Yolu'nun Tozlanması

“XVIII. yüzyılın sonlarına kadar ekonomik yaşam, büyük ölçüde, tarıma, küçük el sanatlarına ve ticarete dayanıyordu. Asıl üretim kaynağı olan toprak soyluların ve Kilise'nin elinde olduğu için siyasal güç de temelde toprak aristokrasisinin elindeydi. Bu statükoyu yalnız liberalizm ve milliyetçilik gibi akımlar yıkmış değildir. Bunlardan daha önemli etken, ekonomik yapının değişmiş olmasıdır. Yeni buluşların üretim araçlarına uygulanması ve bunların en önemlisi olan buhar gücüyle çalışan makine, makineleşmiş endüstriyi doğurmuş ve bu da Avrupa'da sermaye birikimini artırmıştır. İşte, buna “sanayi devrimi” deniyor”.<sup>29</sup>

Daha önce bazı Fransız yazarlarca kullanılmış olmakla birlikte Sanayi Devrimi terimi Arnold Toynbee'nin (1852-83) 1760-1840 yılları arasında İngiltere'de yaşanan ekonomik dönüşümü bu sözlerle anlatmasından sonra günlük dile girmiş ve zamanla anlamı genişletmiştir.<sup>30</sup>

“Sanayileşme iki aşamalı olarak gerçekleşmiş bir olgudur. İlk aşamasında, buhar, kömür ve demirin bileşimi, önemli siyasal, ekonomik ve toplumsal sonuçlarıyla birlikte, “demiryolu çağını” açtı.”<sup>31</sup> Böylece, Avrupa'da kömürle çalışan makineleri barındıran fabrikalar hem büyümüş hem de ülkelerin en uzak köşelerine kadar yayılmıştır. Bu aşama 1870 yılına kadar olan makine devrimidir.

İkincisi ise bu tarihten itibaren başlayan teknoloji devrimidir. Birincisine göre, toplumsal etkilerinden daha şiddetli, sonuçlarında daha şaşırtıcı ve halkın yaşamını

<sup>29</sup> Oral Sander, “Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e”, İmge Kitabevi Yayınları, 15. Baskı, Ekim 2006, s. 209.

<sup>30</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.mizahcafe.com> , 20 Şubat 2011.

<sup>31</sup> Oral Sander, **A.g.e.**, s. 211.

değiştirmede daha etkilidir. Bu aşamada temel hammadde ve enerji kaynaklarında da değişiklik ortaya çıktı. Kömür ve demirin yanında, çelik, elektrik, petrol ve kimyasal maddeler de üretim sürecine eklenince, sanayileşme bugünkü biçimini almış oldu.

Demir, Sanayi Devrimi'nin birinci aşamasında büyük bir rol oynamıştı. İkinci aşamasında çelik tam anlamıyla her alana egemendi. En önemli yararı ise demiryollarında görülür. Demiryolları, I. Dünya Savaşı'nda savaşan devletlere temel lojistik desteği sağlar. Demiryolu 1870 sonrasında yaşamın her alanını etkilediği gibi, siyasal ve ekonomik bakımdan güçlü merkezi devletlerin de kurulmasını sağladı.

“XVIII yüzyılın ortasında Sanayi Devrimi'nin süreçleri nüfus artışı, artan sanayi üretimi ve üretim sistemlerinin makineleşmesi de dahil olmak üzere İngiltere'de başlayıp değişik hızlarla Avrupa'nın diğer devletlerine yayıldı; bu süreçler, on üçüncü yüzyıldan beri ilk kez Avrupa'daki kent sisteminin nitel ve nicel boyutlarını değiştirdi.”<sup>32</sup>

Sanayi Devrimi'nin Avrupa'da değil de İngiltere'de başlamasının nedenlerinden birincisi, İngiltere'nin bu ülkelere göre daha zengin oluşudur. Bir yüzyıl süren keşifler, esir ticareti, korsanlık, ticaret ve savaşlar, İngiltere'yi dünyanın en zengin devleti haline getirmiştir. İngiltere'deki zenginlik, yalnız asillerin elinde değildi, ortanın üstünde geniş bir ticaret burjuvazisine yayılmış bulunmaktaydı.

İkincisi, İngiltere, feodal toplumdan ticari topluma başarılı bir geçişe sahne oldu. Toprağa dayanan eski kuvvetle, paraya dayanan yeni kuvvet arasında çıkar

---

<sup>32</sup> Leonardo Benevolo, “Avrupa Tarihinde Kentler”, Çeviren: Nur Nirven, Yayına Hazırlayan: Özden Arıkan, AFA Yayıncılık A.ř., İstanbul, 1995, s. 188.

çatışmaları olmasına karşılık, İngiltere'yi yönetenler, piyasa ekonomisine karşı çıkmak yerine, oradan gelen taleplere uyma yolunu seçmişlerdi.

Üçüncüsü, İngiltere'nin fen ve mühendislik alanındaki çalışmaların en büyük destek ve teşvik bulduğu yer olmasıdır. Bunlar dışında, kömür ve demir yataklarının zenginliği, icatları tespit eden ve koruyan milli bir patent sisteminin kurumlu olması gibi nedenler de sayılabilir.

Sanayi Devrimi'nin etkileri, üretimi artırması ve uzun dönemde iktisadi refahı geliştirmesidir. Sanayi Devrimi, fiziki sermayenin genişlemesine ve emek verimliliğinin geniş çapta artmasına yol açan bir süreçti.

Sanayi, günümüzde de gelişimini sürdürmekte, bir anlamda sanayi devrimi devam etmektedir. Hızla gelişen otomasyon ve elektronik sistemler, gelişen enerji üretim olanakları, sanayi yapılarının yapım sistemlerinin ve teknolojilerinin de geliştirilmesine yol açmakta, üretilen yeni yapı malzemeleri, sanayi yapıları yapımında gelişime öncülük etmektedir.

Sanayi Devrimi ile modern düşüncenin ekonomik belirtileri sonuç vermeye başlamıştır. Düşünsel, toplumsal ve siyasal hâkimiyeti ele geçiren modernlik, XIX. ve XX. yüzyıllarda dünyayı da tahakküm altına almıştır.

“Modern” terimi Huns Robert'e göre Latince “Modernus” biçimiyle ilk defa 5. yüzyılda resmen Hıristiyan olan o dönemi, Romalı ve Pagan geçmişten ayırmak için kullanıldı. İçerikleri sürekli değişse de, “modern” terimi hep, kendini eskiden yeniye bir geçişin sonucu olarak görmek için, antik çağla kendisi arasında bir ilişki kuran

dönemlerin bilincini dile getirmiştir.<sup>33</sup> Real Acaemida Sözlüğü'nün 1899'da yayımlanan on üçüncü baskısında modernizm şu şekilde tanımlanır: “Yeni şeylere karşı tutku, eskinin, özellikle de edebiyatta ve sanatta küçümsenen eski değerlerin alaşağı edilmesi.”<sup>34</sup>

Modernleşme; sanayileşme ve teknolojinin yayılması, toplumsal yaşamda bilginin rolünün artması, ticaretin yayılması yoluyla geniş alanda ekonomik bütünleşmenin oluşması, kırdan kente geçiş ile zihinsel, kültürel ve yapısal değişikliği ifade etmek için kullanılmaktadır. Bazen modernleşme, sanayileşme olmadan ve gerekli altyapı koşulları gerçekleşmeden kültürel özellikleri ve sonuçları itibariyle sağlanmaya çalışılmaktadır.

Sanayi Devrimi ile toplumların yaşamlarında, köklü değişiklikler olmuş, üretim ve ulaştırma araçlarında da büyük gelişmeler meydana gelmiştir. “...Sanayi Devrimi'nin gelişme süreci de bölgesel, sosyo-ekonomik, kültürel, siyasal ve doğal önkoşullarına bağlı olmuştur. Ve böylece o günlerden günümüze dek, siyasal sistemleri ne olursa olsun; sanayileşmiş ve sanayileşmemiş ülkeler arasında bir gelişme farkı ortaya çıkmıştır. Ve ilginç bir biçimde bu fark, azalma yerine, gitgide artan bir trend izlemiştir ve izlemektedir.”<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.genbilim.com> , GenBilim Türkiye Bilim Sitesi 21 Şubat 2011.

<sup>34</sup> Doç. Dr. Yıldız Canpolat, “İspanyol Edebiyatında Modernizm Akımı”, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, Aralık 1988, s. 225.

<sup>35</sup> Toktamış Ateş, “Siyasal Tarih”, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Eylül 2007, s. 194.

## 2.7 Lojistik Alanın Makas Değiştirmesi

Daha önce de değindiğimiz gibi 1800'lü yıllarda meydana gelen bir olay olan Sanayi Devrimi'nin anayurdu İngiltere'dir. Bunun birçok sebebi olmasıyla birlikte en önemli olanı 1763 yılında İskoçyalı James Watt'ın buharlı makineyi icat etmesidir. Bu olağanüstü buluş İngiltere'de tüm kesimleri etkilemiştir. Buhar gücünü kullanan İngiltere hammaddesini dışarıdan aldığı pamuk makinelerinde kullanarak büyük bir üretim hamlesine girmiştir. Buhar gücü gittikçe yaygınlaşarak 1825 yılında lokomotiflere uygulanarak ulaşımda kullanılmaya başlanmıştır. Demiryolu ve kara yolu ulaşımında büyük bir gelişme sağlanmıştır. Ulaşımın gelişmesiyle birlikte demiryolu önemini artırıp ticarete daha çok kullanılmaya başlanmıştır. Böylece, İngiltere ekonomisinde üretim arttı, ticaret gelişti, üretilen malların kalitesi arttı ve en önemlisi zamandan tasarruf sağlandı.

“1787 yılına kadar buharlı motorlar sadece su pompalarını ve tekstil makinalarını çalıştırmak için kullanılmıştı. 22 Ağustos 1787 yılında ise Amerikalı mucit John Fitch ilk vapuru Delaware Nehri'ne indirmiştir.”<sup>36</sup> Bir süre Philadelphia (Filadelfiya) ve Trenton arasında düzenli vapur yolculuğu yapılmasını sağlamıştır. Fakat Fitch ticari anlamda başarılı olamamıştı. 1807 yılında yine Amerikalı mucit Robert Fulton saatte 8 km hızla giden adını Clermont koyduğu kırk metre uzunluğundaki vapurları Hudson Nehri'nde işletmeye başladı.<sup>37</sup> Böylece Robert Fulton buhar gücünü makinelere uygulayarak denizciliğin gelişmesini ve ahşap gemilerinin yerini denizaşırı ülkelerle olan ticareti daha kolaylaştıran demirden yapılan gemilere bıraktı.

Böylece 18. yüzyılda başlayan ve 19. yüzyılda hızlanan Sanayi Devrimi, bilim ile tekniği birleştirdi. Yeni sosyal ve ekonomik gelişmeleri beraberinde getirdi.

<sup>36</sup> İsaac Asimov, “**Bilim ve Buluşlar Tarihi**”, Orjinal isim: Asimov's Chronology of Science and Discovery, Çeviren: Elif Topçugil, İmge Kitapevi Yay., 1. Basım, Ankara, 2006, s. 233.

<sup>37</sup> İsaac Asimov, **A.g.e.**, s. 258.

İngiltere’de ilk demir yolu 1830 yılında Manchester ile Liverpool şehirleri arasında açıldı.<sup>38</sup> Sanayide lokomotifin bulunması ve demir yolunun yapılması ile artık Avrupa ülkelerinin her tarafına demir yolları uzandı. Kömür eskiden gidilmeyen yerlere kadar taşındı.

Böylece Avrupa çok kısa bir süre içinde değişmeye başladı. Kol gücünün yerini makinenin almasıyla, küçük işyerleri ve atölyeler, yerlerini fabrikalara bıraktı. Fabrikaların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla büyük sermayeli şirketler ve bankalar doğdu. Deniz ulaşımının cazip hale gelmesi ile ticaret gelişti. Köylerden büyük kentlere göç başladı. İşsizlik azaldı.

Sanayi Devriminin en belirgin özelliği ise üretim çapında meydana gelen büyük artıştır. Bu nedenle artık el tezgâhları önemini kaybedip üretim alanından çekilmesine, böylelikle sanayisi el tezgâhlarına bağlı devletlerin zayıflamasına neden olmuştur.

---

<sup>38</sup> Toktamış Ateş, “Siyasal Tarih”, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Eylül 2007, s. 198.

“Düzeltilme”

## 2.8 Sovyetler Birliği Döneminde İpek Yolu

İpek Yolu, tarihin her döneminde önemli oldu. Uygarlıkların zenginliğinin, kudretinin ve gelişmişliğinin şahidi, güzergâhı ve destekçisi oldu. Dünya haritasına baktığımızda İpek Yolu üzerinde bugün şu ülkelerin ve bölgelerin yer aldığını görüyoruz; Türkiye, Mısır, Irak, Suriye, Doğu Akdeniz, Arap Yarımadası, Somali, İran, Rusya'nın güneyi, Afganistan, Orta Asya, Pakistan, Hindistan, Çin, Kore ve Vietnam.

Bugün uluslararası ticaret artık kervanlarla değil, dev uçaklarla, gemilerle ve trenlerle yürüyor. Artık baharat, ipek ve kâğıttan daha değerli ticari eşyalar taşınıyor. Bu çağdaki küreselleşmede her şey daha hızlı ve daha büyük hacimde gerçekleşiyor. “Demir İpek Yolu” olarak da adlandırılan Trans–Asya Demir Yolu Ağı düşüncesi ilk olarak 1960'lı yıllarda ortaya atılmıştır. Projesi 40 yıl boyunca çeşitli değişimler geçiren Trans–Asya Demir Yolu Ağı'nın sonunda kuzey koridoru, güney koridoru, kuzey-güney koridoru ve Asian-Hindicini olmak üzere 4 ana hattın oluşması karlaştırıldı. Trans–Asya Demir Yolu Ağı'nın, yalnızca Asya ülkelerinin birbirine değil, Asya'yı Rusya üzerinden Avrupa'ya, İran üzerinden de Orta Doğu'ya bağlayarak Asya ile Avrupa arasında ticaret koridoru haline gelmesi bekleniyor. Asya ülkelerindeki ekonomilerin genel olarak sahil bölgelerinden yer almasından dolayı, Trans–Asya Demir Yolu Ağı, bu ülkelerin başkentleri, önemli sanayi kentleri, tarım merkezleri, önemli deniz ve hava limanları, konteynır dağıtım merkezleri ve ulaşım merkezlerini birbirine bağlayacak.

“Trans-Asya Demir Yolu Ağı Anlaşması ”, en az 8 ülke tarafından onaylanması gerekiyor ve sekizinci ülkenin onayını izleye 90 günde yürürlüğe gireceği hükmünü taşıyor.

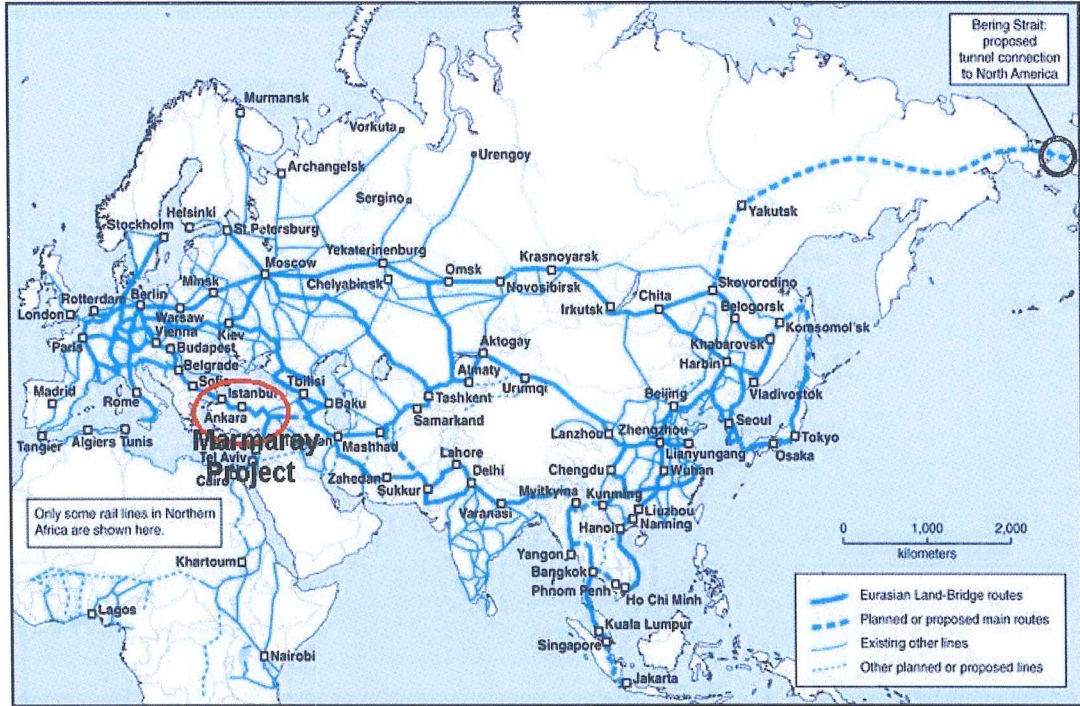


Kamboçya, Hindistan, Moğolistan, Güney Kore, Rusya, Tacikistan, Tayland ve Çin, sekizinci ülke olarak anlaşmayı 13 Martta onayladı. Buna göre, “Trans-Asya Demir Yolu Ağı Anlaşması ” 11 Haziran günü resmen yürürlüğe girmiş oldu.

“BM Genel Sekreter Yardımcısı ve Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Konseyi İcra Sekreteri Noellen Heyzer de Trans-Asya Demir Yolu Ağı'nı “tarihi bir proje” olarak niteledi ve şunları söyledi: “114 bin kilometreyi bulan ve 28 ülkeyi birbirine bağlayan Trans-Asya Demir Yolu Ağı, 141 bin kilometreyi bulan Asya Hızlı Demir Yolu ağıyla birlikte bölgenin ticari can damarını oluşturacak. Bu nedenle “Trans-Asya Demir Yolu Ağı Anlaşması ”nın bölgenin ekonomik ve ticari gelişmesi ile stratejik bütünleşmesini hızlandıran önemli bir unsur olduğunu söyleyebiliriz” ”.<sup>39</sup>

### Harita 6: Trans-Asya Demir Yolu

Eurasia: main routes and selected secondary routes of the Eurasian Land-Bridge



Kaynak: <http://demiryolcuyuz.com>

<sup>39</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.ulasimonline.com>, 19 Mart 2011.

1891 ile 1916 yılları arasında inşa edilen, Moskova'dan Vladivostok'a 9288 km'lik uzunluğuyla Dünyanın en uzun demiryollarından biri de Trans-Sibiryaya Demiryolu (Rusça: *Транссибирская магистраль*, *Транссиб*, Transsibirskaya magistral', Transsib). Batı Rusya'yı Sibiryaya, Uzakdoğu Rusya'ya, Moğolistan'a, Çin ve Japon Denizi'ne bağlayan demiryoludur.

Rusya'nın uzun geçmişli Pasifik kıyısında liman özlemi, Vladivostok (Rusça: *Владивосток*) şehrinin kurulması ile 1880'de gerçekleşmişti. Bu limanın başkent ile bağlantısının oluşturulması, Sibiryaya'nın yeraltı - yerüstü kaynaklarının dağıtımının yapılması ise bu özlemin eksik halkalarını oluşturmaktadır. 1891'de Çar III. Aleksander'ın onayı vermesi ile Ulaştırma Bakanı Sergei Witte Trans-Sibiryaya demiryolu planları oluşturmuş ve yapımına başlanmıştır. Ayrıca devletin tüm imkânlarını ve yatırımlarını bölgenin endüstriyel gelişim için bölgeye yönlendirmiştir. Çarın 3 yıl sonra ölmesi ile yerine geçen oğlu çar II. Nikolay, yatırımlara ve demiryolunu desteklemeye devam etmiştir. Projenin inanılmaz büyüklüğüne rağmen tüm rota tamamen 1905 yılında tamamlanmıştır. 29 Ekim 1905'te ilk defa yolcu trenleri raylar üzerinde, feribotlarla taşınmaksızın Atlantik Okyanusu'ndan (Batı Avrupadan), Pasifik Okyanusu'na (Vladivostok limanı) erişmiştir. Böylece Rus-Japon Savaşı'ndan hemen bir yıl öncesine demiryolu yetiştirilmiştir. Demiryolunun, Baykal Gölü çevresinden geçen zorlu güzergahının ve kuzeyde yeni rotası ile değiştirilen tehlikeli konumuyla Mançurya hattı da dahil olmak üzere, günümüzdeki rotası ile 1916'da açılmıştır.<sup>40</sup>

Trans-Sibiryaya Demiryolu, Sibiryaya ile Rusya'nın geri kalan geniş bölgesi arasında önemli bir ticaret ve ulaştırma hattı oluşturmuştur. Sibiryaya'nın yeraltı ve yerüstü kaynaklarının, özellikle tahılın aktarılması, Rusya ekonomisi açısından önemli kaynak sağlamıştır.

<sup>40</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.turkcebilgi.com>, 21 Mart 2011.

Trans Sibiryâ demiryolunun ana hat güzergâhı ve hat boyu uğradığı büyük şehirler.<sup>41</sup>

- Moskova (0 km, Moskova Saati) Çoğu trenin harekete başlangıcı Yaroslavski tren istasyonundandır.
- Vladimir (210 km, Moskova Saati)
- Gorki (461 km, Moskova Saati)
- Kirov (917 km, Moskova Saati)
- Perm (1397 km, Moskova Saati +2)
- Avrupa ile Asya arasındaki hayali sınır geçişi. Bir dikilitaş ile işaretlenmiştir. (1777 km, Moskova Saati +2)
- Yekaterinburg (1778 km, Moskova Saati +2)
- Tyumen (2104 km, Moskova Saati +2)
- Omsk (2676 km, Moskova Saati +3)
- Novosibirsk (3303 km, Moskova Saati +3)
- Krasnoyarsk (4065 km, Moskova Saati +4 )
- Irkutsk (5153 km, Moskova Saati +4 )
- Sljudyanka 1 (5279 km, Moskova Saati +5)
- Ulan Ude (5609 km, Moskova Saati +5)
- Trans Moğolistan hattı ile kesişim noktasıdır. (5655 km, )
- Çita (6166 km, Moskova Saati +6 )
- Trans Mançurya hattı ile kesişim noktasıdır. (6312 km, )
- Birobidyan (8320 km, Moskova Saati +7)
- Habarovsk (8493 km, Moskova Saati +7)
- Vladivostok (9259 km, Moskova Saati +7)

Trans-Sibiryâ Demiryolu 87 tane şehirden geçer. Moskova'dan Vladivostok'a giden Rasiya (Rusya) isimli hızlı tren 64 tane durakta durur. Volga (İdil), Yenisey, Kama, Amur ve İrtiş gibi 16 büyük nehirler üzerinden geçer. Trans-Sibiryâ Demiryolu'nun batı istasyonu – Moskova, doğu istasyonu – Habarovsk, kuzey istasyonu – Kirov ve güney istasyonu Vladivostok şehirleridir.<sup>42</sup>

<sup>41</sup>'Çevrimiçi' <http://tr.wikipedia.org>, 21 Mart 2011.

<sup>42</sup>'Çevrimiçi' <http://strana.ru/journal/>, 27 Mart 2011.

Trans Sibirya treni Moskova'dan hareket eder ama rotaya adını veren "Sibirya" Urallardan sonra başlar. Trans-Sibirya'nın Asya'daki ikinci, Sibirya'daki ilk durağı Tumen'dir. Tren buradan sonra Sibirya'yı güneyden kat ederek yolculuğuna; Omsk, Novosibirsk, Krasnoyarsk, İrkutsk ve Ulan Ude şeklinde devam eder. Ulan Ude'de hat ikiye ayrılır. Pasifik kıyısındaki Vladivostok'a giden rotanın adı Trans Sibirya (9259 km, seferler gün aşırı), Moğolistan'ın başkenti Ulan Batur üzerinden Pekin'e varanın ise Trans-Moğolistan'dır (7865 km, haftada iki sefer). Pekin'e gitmenin diğer bir alternatifi ise Çita'dan ayrılarak Çin toprakları üzerinden Pekin'e ulaşan Trans-Mançurya trenidir (9001 km, haftada bir sefer). Ayrıca en meşhurları bunlar olmakla birlikte Moskova'dan bu tarafa hareket eden Baykal, Yenisey, Kuzbas ve daha birçok tren de sonuç olarak Sibirya'nın çeşitli kentlerine gitmektedir. Trans-Sibirya'nın diğerlerinden farkı tüm Sibirya'yı kat etmesi ve turistik olarak çok isim yapmış olmasıdır.<sup>43</sup>

Harita 7: Trans-Sibirya Demiryolu



Kaynak: <http://strana.ru>

<sup>43</sup> 'Çevrimici' <http://www.fotogezgin.com>, 13 Mart 2011.

## 2.9 Soğuk Savaş Döneminde İpek Yolu'nun Sessizliği ve Hatırlanması

Soğuk Savaş, özellikle baskın iki iktidar odağının karşılıklı tehditlerinin ve bu tehditleri kullanarak dünyada hâkimiyet kurma çekişmesinin on yıllar süren dönemidir. Soğuk Savaş dönemi, Monroe Doktrini ile kendisine dokunmadıkça dünyanın geri kalanıyla pek alakadar olmayan ABD'nin küresel iktidar olmaya oynadığı ve SSCB paranoyasıyla askeri, ekonomik, siyasi hegemonyasını kurduğu bir dönemdir. Bu dönem boyunca NATO ABD'nin en önemli aygıtı olmuştur. Soğuk Savaş askeri ve siyasi etkilerinin yanı sıra sanat, spor, edebiyat, bilim gibi tüm alanlarda dünyayı derinden etkilemiştir. Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle farklı coğrafyalar ve kültürel kimlikler üzerindeki iki kutuplu dünyaya özgü baskı son buldu.

“İnsanlık uygarlığının tarihinde yollar, ulaşım hatları her zaman çok büyük rol oynayarak, yaşamın tüm alanlarının – politikayı, ekonomiyi, kültürü etkilemiştir. Bunun en çarpıcı örneklerinden ve simgelerinden biri de birçok ülkelerin ve halkların bin yıllık tarihini, Çin'in eski kültürünü, Avrupalıların büyük coğrafi keşiflerini, Ortaçağ Müslüman Rönesansı'nın başarılarını ve birtakım başka şeyleri ihtiva eden evrensel, ender bir olgu olan Büyük İpek Yoludur.

... Kafkasya, Hazar Denizi ve Karadeniz ülkeleri gelişmiş ticaret, karşılıklı olarak kültürel zenginleşme, dini hoşgörü bölgesini oluşturarak, Büyük İpek Yolunun özgür bölümlerinden birini oluşturmuşlar.İnsanlık tarihinin ayrılmaz bir parçası olarak Büyük İpek Yolu yükseliş ve çöküş dönemlerini yaşamıştır. Savaşlar, ideolojik ve coğrafi siyasal anlaşmazlıklar, bölücü hatlar devirleri başladıktan sonra bu yol hayatımızdan yok olup gitti, güzel bir efsaneye dönüştü.

Fakat “soğuk savaş” bitti, halklar bağımsızlıklarına kavuştular, beşeri değerler, demokratik normlar, entegrasyon süreçleri dünya politikasına egemen duruma geldi ve tarihin gidişatı Büyük İpek Yolu düşüncesini yeniden gerekli kıldı”.<sup>44</sup>

Japon NHK televizyonun hazırladığı ‘İpek Yolu Belgeseli’ dünyayı, Uzak ve Yakındoğu kültürünü ve mistizmi tanımamıza vesile oldu. Kitaro tarafından yapılan müzikler ile bezenmiş bu belgesel sayesinde İpek Yolu yeniden gündeme geldi.

Kitaro, asıl adıyla Masanori Takahaşi, müzisyen. New Age müziğin\* tanınmış isimlerindedir. Kitaro takma adı arkadaşları tarafından Japon anime karakteri olan “Kitaro”dan esinlenerek verilmiştir. Vangelis ve Yanni gibi bu müziğin en çok tanınan temsilcilerinin başındadır. Ancak, diğerlerinden farklı olarak, müziklerinde Batı formatlı ezgilerden ziyade, parçası olduğu Uzak Doğu kültürünün izleri görülür. İpek Yolu belgeseli Kitaro’nun dünya çapında ün kazanmasını sağladı. Kitaro’nun dünyayı dolaşma macerası, Tayland, Çin, Hindistan ve diğer Asya ülkelerine yaptığı gezilerle devam eder. Felsefi anlamda olgunlaştığı bu dönemlerde, gezip gördüğü yerlerden aldığı etkileri müziğine yansıtmıştır. Hayata bakışını şöyle özetler, “İç huzuruma kavuşmamı sağlayan olay, doğduğum şehirden kilometrelerce uzakta ve de ona kesinlikle benzemeyen bir başka ülkede, mesela Kalküta’nın herhangi bir sokağındaki bir dilenciyle eşit olduğumu fark etmemdir”.<sup>45</sup>

Yaptığı müziğe kesin bir etiket koyma yanlısı değildir. Genel olarak “müziğinin ruhsallığı çağrıştırdığını ve önemli olan şeyin dinleyiciyi düşünme ve hissetmeye sevk etmesi” olduğunu söyler.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’in, Bakü’de düzenlenen Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu konulu Uluslararası Konferans’ta konuşması – 8 Eylül 1998. ‘Çevrimiçi’ <http://library.aliyev-heritage.org>, 2 Nisan 2011.

\* New Age müzik, rahatlama ve pozitif hisleri yaratma amaçlı, çeşitli tarzlarda huzur verici bir müziktir.

<sup>45</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.facebook.com>, 27 Mart 2011.

<sup>46</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.gunesintamicinde.com/kitaro>, 9 Nisan 2011.

Böylece tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gündeme gelmiş oldu. 15-16 Mayıs 2008 tarihleri arasında İstanbul'da Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) 31. Dünya Kongresi düzenlenmiştir. IRU'nun, "Yeniden Canlanan İpek Yolu" temalı bu kongre yaklaşık 60 ülkenin lojistik, kargo ve uluslararası taşımacılık sektörlerinde faaliyet gösteren kuruluşlarını buluşturdu. "Kongreye katılan Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, Türkiye'nin İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkelerle yakın işbirliği içinde olduğunu dile getirerek şöyle dedi: "İnanıyorum ki 10 seneye kadar bu yol otoban olacaktır. Bu da üretimi daha da arttıracaktır. Ticaret geliştikçe refah yayılacak, üretim daha çok, kalkınma daha çok olacaktır karşılıklı olarak herkes bundan hissesini alacaktır". Küreselleşmeye sadece elektronik alandaki gelişmenin değil aynı zamanda ulaşımın da büyük katkı sağladığını belirten Gül, "Bugünkü dünyada soğuk savaşın bitmesi ülkeleri birbirleriyle iş yapmaya mecbur kılmıştır. Bunu kolaylaştıran hukuki altyapı da giderek gelişmektedir. Ülkeler büyük gelişme hamleleri yaparken bir taraftan da ticaretlerini geliştirmektedirler" diye konuştu."<sup>47</sup>

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ise dünyanın ticaret merkezlerinin Asya'ya kaydığını, TIR sisteminin de bu ülkelere kaymasının gerektiğini belirterek şunları söyledi: "Dünyada üretimin giderek Asya merkezine doğru kaymasıyla tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması perspektifi de gündeme geldi. Başta İpek Yolu olmak üzere bütün bu gelişmeler, uluslararası karayolu taşımacılığına ve güzergâhtaki ülkelere fırsatlar sunacak. Bunları değerlendirmek için yakın işbirliği gerek."<sup>48</sup>

<sup>47</sup> "İpek Yolu yeniden canlanıyor", 16 Mayıs 2008 10:34, 'Çevrimiçi'

<http://www.haber3.com/ipekyolu-yeniden-canlaniyor>, 5 Nisan 2011.

<sup>48</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.haber3.com/ipekyolu-yeniden-canlaniyor>, 5 Nisan 2011.

## 2.10 Sovyetler Birliği'nin Dağılması ile İpek Yolu'nun Yeniden Dünya Gündemine Gelmesi

“XX. Yüzyılın en önemli olayı kuşkusuz Sovyetler Birliği'nin oluşumu ve dağılmasıdır. 1917'de başlayan ve bütün dünyaya model olma iddiasını taşıyan bu sistem, 1985'te Gorbaçov'un yönetime gelmesiyle başlayan 'açıklık ve yeniden yapılanma' süreçleri sonunda 21 Aralık 1991'de fiilen ortadan kalkarak bir süre sonra yerini Bağımsız Devletler Topluluğu adlı yapılanmaya bıraktı.

S.B.'nin dağılmasıyla birlikte, bu birlikte yer alan Türkistan'daki dört ve Kafkasya'daki bir Türk kökenli cumhuriyet de bağımsızlığına kavuştu. Ayrıca Ural Altay ve Sibiryada özerk Türk bölgeleri de federal cumhuriyet statüsüne kavuştular”.<sup>49</sup> Sovyetler Birliği'nin çöküşü, Avrasya'nın merkezinde jeopolitik bir boşluk yarattı. Yakın çağın bu güçlü devletinin içine düştüğü durum Batı Avrupa ve Uzak Asya uçları arasında kalan bölgede yeni sıkıntıları ve belirsizlikleri de beraberinde getirdi. Bölgenin yakın geleceği tıpkı yakın geçmişi gibi tartışma konularına sahne oldu. Doğu Bloku'nda meydana gelen bu boşluk, Batı Avrupa ülkeleri üzerindeki tehdidi kaldırırken, uzun dönemde ciddi ve yeni politik gelişmelerin olabileceğinin de bir işaretidir.

Stalin 5 Mart 1953'te ölünce yerine, oldukça uzun bir mücadele sonunda, 1957 yılında Nikita Kruşçev geçti. Kruşçev döneminde Doğu-Batı ilişkileri çok sert ve tehlikeli boyutlara ulaştı. 1958'de başlayan Mao-Kruşçev mücadelesi, Kruşçev'in bir saray darbesiyle iktidardan düşürülmesi ile sonuçlandı. Yerine 18 yıl iktidarda kalacak olan Leonid Brejnev geçti. Brejnev döneminin en önemli olayı ise, 1

---

<sup>49</sup> İrfan Çiftçi, “Türkistan'daki Yeni Türk Cumhuriyetlerinde Sosyo-Ekonomik ve Siyasal Değişim”, İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Toktamış Ateş, İstanbul 1993, s. VII.



Ağustos 1975'te 35 ülkenin imzaladığı Helsinki Nihai Senedi veya diğer adıyla Helsinki Deklarasyonu oldu.

Sosyalist Blok'un temellerini sarsan Helsinki Nihai Senedi; Mart 1985'te iktidara gelen Mikhail Gorbaçov'un ortaya attığı *Glasnost*\* (Açıklık) ve *Perestrojka*\*\* (Siyasi sistemin, devlet örgütünün ve hükümet organlarının yeniden yapılanması) fikir ve uygulamaları ile bütünleşince dağılma kaçınılmaz oldu. Çünkü Doğu-Batı ilişkilerine bir yumuşama ve yakınlık getirilmek istenen Helsinki Nihai Senedi'nin yürürlüğe girmesi, Doğu Avrupa'daki tüm Sovyet uydusu ülkelerinde aydınları ve milliyetçileri harekete geçirdi. İnsan hakları ve hürriyet hareketleri şeklinde başlayan gelişmeler zamanla Moskova'nın hegemonyasına karşı bağımsızlık mücadelesine dönüştü. Ancak, bunlar patlama şeklinde değil, yavaş yavaş gelişen bir seyir takip etti.

Kısacası, Gorbaçov iktidara geldiğinde Sovyet sisteminin yapısını değiştirmeye karar vermişti. Bu değişme veya yeniden yapılanma iki koldan olacaktı. Bunlardan birincisi, siyasal iktidarın veya devlet yapısının değiştirilmesiydi. Hedef, komünist iktidarın tepki çeken baskıcılığını demokratik bazı uygulamalarla halk egemenliğine yaklaştırmaktı. İkinci hedef ise; ekonomik yapıda radikal değişikliklerin gerçekleştirilmesiydi. Bu suretle Sovyet Sistemi'ni güçlendirmeyi düşünen Gorbaçov, ABD ile rekabet düzeyine ulaşacağını umuyordu. Bu iki ana hedefin yanında silahsızlanma gayretlerini de göz ardı etmedi. Bir bakıma Sovyetler

---

\* Glasnost( Açıklık): 1985'ten itibaren Gorbaçov tarafından SSCB'nin demokratikleşmesine doğru değişim amacıyla uygulanmış politikaların tümüne verilen addir. Gorbaçov'un amacı halkın devlete güvenini artırmak için toplumun her düzeyinin katılabileceği, herkese söz hakkı tanınacak olan bir tartışma ortamını mümkün kılmaktı.

\*\* Perestrojka( Yeniden Yapılanma) : 1980'li yıllardan sosyalizmin artık işleyemez hale gelmesi üzerine ekonomiyi biraz serbestleştirerek devletin bütünlüğünü korumaya çalışan SSCB Devlet Başkanı Gorbaçov tarafından uygulanan politikadır. Genel olarak yaptığı reformlar devlet mekanizmasını hantallığından kurtarmak üzeredir. Verimsiz işleyen devlet kurumları ve işletmelerine özerklik, tek bir merkezden planlama yerine kendi üretim planlarını yapabilme, bütçe açıklarını merkezden kapatma yerine kapitalist sistemdeki gibi kar amaçlı üretime odaklanma, kaynakların silahlanma yarışı yerine ekonomik refahı artırma üzerine kullanılması ve bu nedenle ABD ile silahsızlanma anlaşmaları yapılması perestrojka ilkesinin getirdiği başlıca gelişmelerdendir.

Birliği'ni kurtarmak için her yolu denedi. Ancak, tüm çabalarına rağmen başlamış olan çöküşü tamamlanmasını engelleyemedi.

Baltık ülkeleri 23 Ağustos 1939'da Nazi Almanyası ile Sovyetler Birliği arasında imzalanan tarafsızlık ve saldırmazlık antlaşması ile Sovyet Rusya'ya terk edilmişti. Bu ülkelerden Litvanya 11 Mart 1990'da; Letonya 4 Mayıs 1990'da; Estonya da 8 Mayıs 1990'da bağımsızlıklarını ilan ettiler. Ancak, bağımsızlık ilanları Sovyetlerin dağılmasını istemeyen Gorbaçov başta olmak üzere Rus yöneticileri tarafından tepki ile karşılandı. Mücadele 21 Ağustos 1991'de Gorbaçov'u devirmek için girişilen darbe gününe kadar devam etti. Bu ülkeler aynı gün bir kere daha bağımsızlık ilanında bulundular.

Bu arada 23 Ağustos 1990'da da Ermenistan, Sovyetler Birliği içinde kalmakla birlikte, bağımsızlığını ilan etti. Gorbaçov, ülkede gerginliğin giderek artması üzerine 16 Mart 1991'de bir halk oylaması yaptırdı. Oylamada halkın, "Eşit egemenlik ilkesi içerisinde bir federasyon" isteyip istemediği soruldu. Üç Baltık ülkesi ile Gürcistan, Ermenistan ve Moldova'nın boykot ettiği halk oylamasına katılan diğer 8 ülkeden evet oyu çıktı. 11 Haziran 1991'de, Rusya Federasyonu Cumhuriyeti, Rusya Anayasası'nın Birlik Anayasası'ndan üstün olduğu iddiası ile egemenliğini ilan etti. Boris Yeltsin Rusya Federasyonu Başkanı seçildi.

Radikal komünistler 16 Ağustos 1991'de Gorbaçov'a karşı bir hükümet darbesi yaptılar. Gorbaçov, Kırım'da oturmak zorunda bırakıldı. Ancak Yeltsin karşı bir hareketle Gorbaçov'un Moskova'ya gelmesini ve görevine devam etmesini sağladı. 19 Ağustos 1991'de Kremlin Sarayı'na 1917'den önceki Rus bayrağı çekildi. Gorbaçov gelişmeler üzerine Komünist Parti Genel Sekreterliğini bıraktı ve 24 Ağustos 1991'den itibaren sadece Devlet Başkanlığı görevini üstlendi. Gelişmeleri yeni bağımsızlık ilanları takip etti. Sovyetler Birliği'nin dağılmasındaki en büyük gelişme Ukrayna'nın bir halk oylaması ile 24 Ağustos 1991'de bağımsızlığını

açıklaması oldu. 25 Ağustos 1991’de de Beyaz Rusya’nın bağımsızlık ilanı birliğin tamamen dağılmasına neden oldu. 29 Ağustos 1991’de, Sovyet Komünist Partisi Yüksek Sovyet kararı ile resmen kaldırıldı. Bu karardan sonra Türk Cumhuriyetleri’nden Azerbaycan 18 Ekim 1991’de; Özbekistan ve Kırgızistan 31 Ağustos 1991’de; Türkmenistan 27 Ekim 1991’de; Kazakistan 16 Aralık 1991’de bağımsızlıkla ilgili halk oylamaları yapıldı ve oylama sonunda ülkelerin büyük çoğunluğu bağımsızlıklarını istediler.<sup>50</sup>

“Bugün Türkistan dediğimiz Orta Asya coğrafyası M.Ö. VII. Yüzyıldan itibaren Hun, İskit, Göktürk, Karahanlı, Selçuklu, Özbek vb Türk İmparatorluklarının merkezi olmuştur. On sekizinci yüzyılda artık ekonomik ticari önemini yitirmiş İpek Yolu’na hâkim yaşlı Türkistan Çin ve Rusya arasındaki nüfus mücadelesinin pasif nesnesi olarak sonuna kadar hep savunmada kalabildi. Bunların sonucunda on dokuzuncu yüzyılda doğu ve batı olarak ikiye parçalandı. Doğu Türkistan, günümüzde Sincan-Uygur Özerk bölgesi olarak Çin’in egemenliğinde bulunmakta ve batı Türkistan ise Özbekistan, Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan adlarıyla beş cumhuriyete bölünmüş olarak S.B.’nin dağılmasıyla bağımsızlıklarına kavuşmuş ve yeni kurulan BDT içinde yer almışlardır”.<sup>51</sup>

“Orta Asya’dan geçen İpek Yolu Orta Çağ sonlarında yeni kıtaların ve ticaret yollarının bulunmasının ardından önemini kaybetmişti. Daha sonraları da Orta Asya’nın Sovyetler Birliği hâkimiyeti altında hem güneye (İran, Afganistan ve Pakistan), hem de Kafkaslar üzerinden batıya açılan kapıları kapalı tutuldu. 1990’li yıllarla birlikte bu bölge halklarının talihi beklenmedik bir şekilde değişti. 21.Yüzyıl’ın en önemli bölgelerinden biri olacak olan Orta Asya’da Türk Cumhuriyetleri bağımsızlıklarını kazandılar. Böylelikle bölgenin bütün dünya için önemli yeraltı kaynaklarının Sovyet monopolünden kurtulabilme şansı doğdu. Fakat

<sup>50</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.istanbul.com>, 14 Nisan 2011.

<sup>51</sup> İrfan Çiftçi, “Türkistan’daki Yeni Türk Cumhuriyetlerinde Sosyo-Ekonomik ve Siyasal Değişim”, İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Toktamış Ateş, İstanbul 1993, s. VII.

Rusya'nın Sovyetler Birliği döneminde bu bölgeyi dış dünyaya sadece kendisi üzerinden bağlamasından dolayı üretilen ürünlerin, çıkarılan siyah altının (petrol ve ürünleri, doğal gaz, vs.) ve sahip olunan hammaddenin başka ticaret yolları ile dünya pazarlarına taşınması gerekiyordu. Bölgenin dış dünya ile olan bağlantısı coğrafi bir gözlem yaparsak Rusya hariç üç yoldan yapılabilir. Bu yollar; Birincisi, Çin üzerinden Uzak Doğu ülkelerine ve Pasifik Okyanusu'na; İkincisi, Pakistan ve İran üzerinden (transit geçiş yolu olarak da Afganistan) Hint Okyanusuna; Ve üçüncüsü de, Hazar Denizi aşılacak suretiyle Kafkaslar ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e ve Avrupa'ya doğru uzanıyor.

İşte bu yeni İpek yollarından birisi 13 Mayıs 1996 Pazartesi günü hizmete açıldı. Daha önceleri birbirlerinden ayrılmış olan İran ile Türkmenistan, Meşhed ile Tecen şehirleri arasında tamamlanan demiryoluyla birbirlerine bağlandılar. Bu sadece Türkmenistan'ın Rusya dışındaki bir doğrultudan dünyaya bağlanması değil bütün Orta Asya'nın taşımacılık konusunda bir tür ilk bağımsızlıklarını kazanmaları anlamına geliyor.

Bu demiryolu Türkmenistan'ı diğer devletler arasında önemli bir konuma yükselterek güneye giden ticaret yollarının kavşağı durumuna getiriyor. Türkmenistan bir süredir uyguladığı eski Sovyetler Birliği ülkelerinden ve hatta diğer Orta Asya Cumhuriyetleri'nden de bağımsız batı yanlısı tutumunu daha da pekiştireceğı ve yeni rolünü de gerektiğı gibi oynayacağı benziyor".<sup>52</sup>

Orta Asya ülkeleri, kendilerini çevreleyen Hindistan, Çin gibi ülkelere göre son derece az bir nüfus yoğunluğuna sahip olmasına karşın, doğal kaynaklar açısından içinde bulundurduğu insan potansiyelini aşan bir kapasiteye sahiptir. Orta Asya

<sup>52</sup> Mehmet Binay Büyüteç, "İpek Yolu Yeniden Canlanıyor", 'Çevrimiçi' <http://www.turkiye.net/mbinay>, 19 Nisan 2011.

doğalgaz ve petrol kaynakları dışında stratejik açıdan önemli olan başka kaynaklara da sahiptir.

Böylesi zengin doğal kaynaklara sahip olan Orta Asya'nın bu kaynaklarının uluslararası ekonomiye sevk edilmesi meselesi, stratejik kaynak aktarımı ve ticareti meselesini beraberinde getirmektedir. Bu problem aslında tarihi arka plana da sahiptir. Ekonomik tarihin en önemli ticaret yolu olan İpek Yolu klasik dönemlerde böyle bir aktarım hattını oluşturuyordu. O nedenle Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra tarihi İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması tartışmalarını bu çerçevede değerlendirmek gerekir.

## 2.11 Günümüzde İpek Yolu'nun Yeni görünümü Olarak TRACECA

Tarihte ülkeler arasındaki kültürel ve ticari ilişkilerin gelişmesinde son derece önemli rol oynayan ticari yol ağlarının en önemli olanlarından biri Tarihi İpek Yolu'dur. Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan İpek Yolu uzun yıllar boyu çok çeşitli malların taşınmasına hizmet etmiştir. Zamanla İpek Yolu'ndan taşınan malların çeşidi değiştiği gibi, yolların güzergâhı da değişmiştir. Orta Asya'dan geçen İpek Yolu Orta Çağ sonlarında yeni kıtaların ve ticaret yollarının bulunmasının ardından önemini kaybetmiştir.

“Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin geniş pazarlara erişebilmesi ve İpek Yolu üzerinde doğu-batı ticaretinin yeniden canlandırılması fikri, ilk olarak Eylül 1990'da Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda dönemin SSCB Dışişleri Bakanı olan Eduard Shevardnadze tarafından ortaya atılmış ve bütün Orta Asya ülkeleri, Avrupa Birliği ve Türkiye tarafından da büyük ilgi görmüştür. Yalnızca bir kervan yolu olan Tarihi İpek Yolu'nun aksine bu yol politik, ekonomik, teknolojik ve hukuki alanlarda gelişmiş, Japon Adalarından Batı Avrupa'ya kadar uzanan ve çift yönlü olarak insanların, malların ve bilgi kaynaklarının akımını sağlayacak bir yol olacaktır. Ayrıca karayolu, demiryolu, deniz yolu, havayolu ve boru hatları gibi bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacak olup çok modlu bir ulaşımı sağlayacaktır”.<sup>53</sup>

TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), Karadeniz bölgesinde, Kafkasya'ya ve Orta Asya'ya uluslararası ulaştırmayı geliştirme amacıyla siyasi ve ekonomik gelişmeyi desteklemeyi amaçlayan hükümetler arası bir programdır. 7 Mayıs 1993 tarihinde Brüksel Konferansı'nda gündeme gelmiştir. Konferansa, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ticaret ve ulaştırma bakanlarının yanı sıra, Rusya,

<sup>53</sup> Teimuraz Gorshkov, George Bagaturia, “TRACECA- Restoration of Silk Route”, s. 51-52, 'Çevrimiçi' <http://www.pdfbe.com>, 24 Nisan 2011.

Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan ve Avrupa Birliği ülkelerinden de temsilciler katılmıştır. Konferans'ın amaçları şöyle sıralanabilir:<sup>54</sup>

- Bölgede ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini canlandırmak,
- Bölgenin ticaret ve ulaştırma sistemleriyle ilgili problem ve eksikliklerini ortaya koymak,
- AB tarafından finanse edilen bir Teknik Yardım Programı'nın zamanını ve şartlarını belirlemek,
- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa Ulaştırma Koridoru'nu oluşturmak ve geliştirmek.

Konferansın sonunda Brüksel Deklarasyonu imzalanmıştır. Böylece Avrupa'dan batı-doğu ekseninde, Karadeniz boyunca, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir ulaştırma koridorunun geliştirilmesi amacıyla AB tarafından fon sağlanan bir teknik destek programı (TACIS) kabul edilmiştir. Konferansta bölgenin ticareti ve ulaşım sistemlerindeki problem ve eksiklikleri ortaya konularak, bunların giderilmesine yönelik projeler tanımlanmış ve bu projelerde kullanılmak üzere AB tarafından acil olarak 15 Milyon Euro'luk kredi tahsis edilmiştir.<sup>55</sup>

“Ayrıca Konferansta 1993 yılından itibaren periyodik olarak toplanacak olan 4 Sektörel Çalışma Grubu oluşturulmuştur. Bu çalışma gruplarının; Ticaretin Kolaylaştırılması, Karayolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı ve Denizyolu Taşımacılığı konularında faaliyet göstermesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu çalışma gruplarında Orta Asya'dan geçecek rotanın tespiti yapılarak, denizyolu, havayolu ve Rusya'dan geçen mevcut karayolu güzergâhlarının maliyetleri karşılaştırmalı olarak hesaplanmıştır. Konferansta en çok üzerinde tartışılan konu, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması olmuştur.”<sup>56</sup>

<sup>54</sup> ‘Çevrimiçi’ [www.igc-traceca.org](http://www.igc-traceca.org) 27 Nisan 2011.

<sup>55</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.und.org.tr/ulkeler/KUZEY/GUNEY1.pdf>. 27 Nisan 2011.

<sup>56</sup> Serap Ovalı, “TRACECA Projesi ve Türkiye”, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Yıl:1, Cilt:1, Sayı:1, Yaz 2008, s.154, ‘Çevrimiçi’ [http://www.kenancelik.com/documents/iiid9SERAP\\_OVALI.pdf](http://www.kenancelik.com/documents/iiid9SERAP_OVALI.pdf), 24 Nisan 2011.

Başlangıçta Kafkasya ve Orta Asya'da bulunan Cumhuriyetlerin AB dış politikasında önemli bir konumu olmamakla birlikte daha sonra bu ülkelere yönelik politikanın değiştiği görülmektedir. AB, özellikle bölgedeki enerji kaynaklarıyla ilgilenmektedir. Ancak bölgenin Avrupa pazarına coğrafi olarak uzak bulunması ulaşım sorununu da gündeme getirmiştir. Bu nedenle, enerji ve ulaştırma sektörleri bundan sonraki ilişkilerin de önemli bir bölümünü oluşturmuştur. Bu amaçla AB, Avrupa'dan batı-doğu istikametinde Karadeniz üzerinden, Kafkasya ve Hazar Denizi'nden Orta Asya'ya kadar varan ulaştırma koridorunun geliştirilmesi için bir teknik yardım programı oluşturmayı kararlaştırmış ve bölgeye yönelik global stratejisinin bir parçası olarak şu hedefleri gerçekleştirmek üzere sunmuştur:<sup>57</sup>

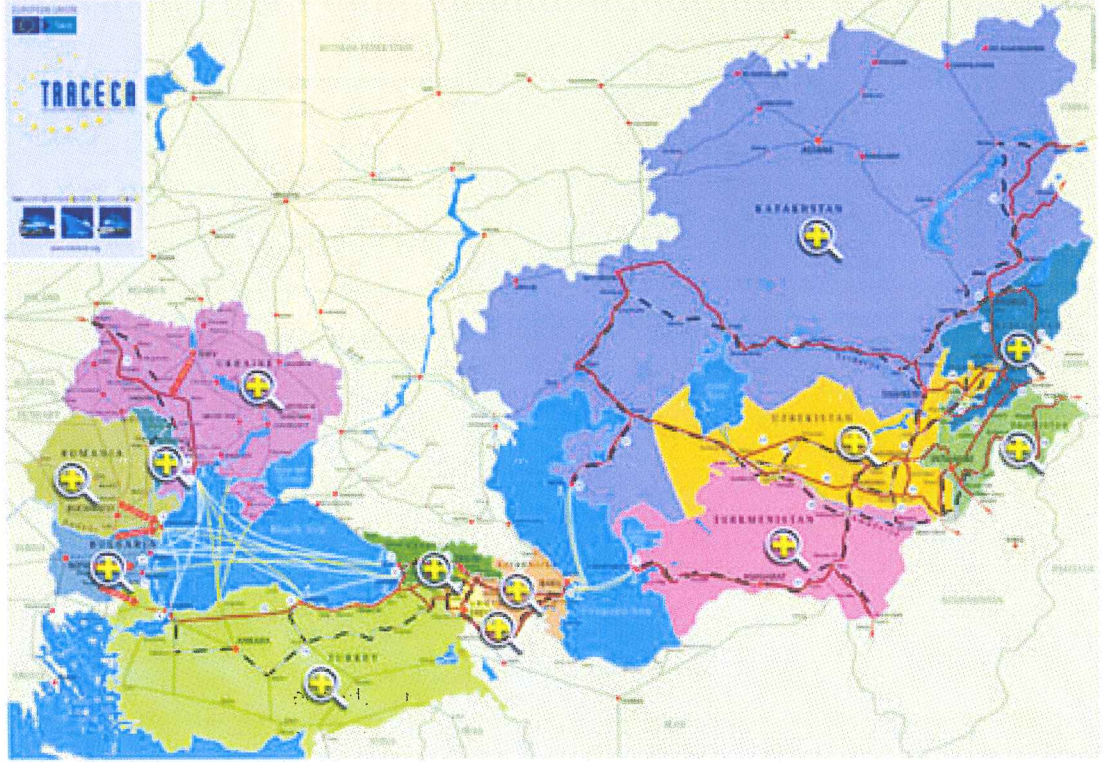
- Ülkeler arasındaki bölgesel işbirliğinin geliştirilmesini teşvik etmek;
- Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin Avrupa ve dünya piyasalarına alternatif ulaşım güzergâhları aracılığıyla çıkışlarını sağlamak;
- Uluslararası mali kuruluşların ve özel yatırımcıların yatırım yapmalarını sağlamak amacıyla TRACECA Programı'ndan katalizör olarak yararlanmak;
- TRACECA güzergâhının Trans-Avrupa şebekeleri ile bağlantısını sağlamak.

---

<sup>57</sup> Fuad Hüseyinov, "Avrupa Birliği - BDT Ülkeleri İlişkilerinin Hukuki Çerçevesi", s. 253. 'Çevrimiçi' <http://auhf.ankara.edu.tr>, 24 Nisan 2011.



**Harita 8: TRACECA Ağı**



**Kaynak:** <http://www.traceca.org.tr/>

Brüksel Konferansı'nda ayrıca mümkün olan güzergâhın belirlenmesi, gereken projelerin hazırlanması ve uygulanması için bir Çalışma Grubu'nun oluşturulması kararlaştırılmıştır. "Proje kapsamındaki İlk Çalışma Grup Toplantısı, Mayıs 1995'te Kazakistan'ın o zamanki başkenti Almatı'da gerçekleştirilmiştir. Konferansta ticaretin, karayolları, demiryolları ve denizyolları ulaştırmasının geliştirilmesi konularındaki gelişmeler ortaya konulmuştur.

"İkinci Çalışma Grup Toplantısı, Ekim 1995'te Viyana'da düzenlenmiştir. Katılımcı ülkeler TRACECA'nın yoğunlaşacağı özel ve tek bir güzergâh üzerinde fikir birliğine varmışlardır. Bu güzergâhın tüm kısımları için her bir temsilci, tedbir alınması gereken bölgeler hakkında önerilerde bulunmuştur. Ayrıca bu ana güzergâh

dışındaki projelerin sadece ulusal TACIS programları ya da başka yardım kaynaklarınca finanse edilmesi kararlaştırılmıştır.

Üçüncü Çalışma Grup Toplantısı, Mart 1996'da Venedik'te yapılmıştır. Ukrayna ile Moğolistan arasındaki bağlantıların geliştirilmesi üzerinde fikir birliğine varılmıştır. Bunun yanı sıra projeler arasındaki eşgüdümün sağlanabilmesi için bir koordinasyon programı geliştirilmiş ve Avrupa'dan uzman kişilerin bölgede inceleme yapmak üzere bulunmaları kararlaştırılmıştır. Toplantıda ayrıca, büyük ölçekli yatırımların finansmanı için, Uluslararası Finans Kuruluşlarıyla işbirliğinin artırılması ve gelecekte yapılacak faaliyetler ve alınacak kararlarda önceliklerin belirlenmesi konuları ele alınmıştır. Son olarak, dördü teknik destek projesi ve biri yatırım projesi olan 10 Milyon ECU değerinde beş yeni proje onaylanmıştır.

13 Mayıs 1996'da Sarakhs (Türkmenistan)'da TRACECA'nın geliştirilmesi amacıyla Özbekistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkmenistan Cumhurbaşkanları tarafından, bu ülkeler arasındaki demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi ve transit taşımacılığın düzenlenmesi üzerine bir işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu, projeye ilgili hukuki düzenlemeler açısından ilk girişim olmuştur. Sarakhs Anlaşması bu ülkelere, malların ulaşımında güvenlik, gümrük işlemlerinde kolaylık ve taşıma ücretlerinde yaklaşık % 50'lik bir azalma olanağı sağlamıştır. Ayrıca bunun sonucunda yük taşıma miktarı 1997'de 1996'ya oranla 2,5 kat artmıştır.

Dördüncü Grup Toplantısı, Ekim 1996'da Atina'da düzenlenmiş ve TRACECA'nın çok modlu taşımacılık güzergâhı olması yönü geliştirilerek, devam eden projeler değerlendirilmiştir. Önemli bir gelişme olarak Ukrayna ve Moğolistan'ın da TRACECA Projesine katılmaları oybirliği ile kabul edilmiştir. Üçüncü toplantıda kabul edilen beş projenin 1997'de tamamlanması kararlaştırılarak TRACECA

güzergâhının, Karadeniz Bölgesini TENS'e ve Crete Koridorlarına bağlanmasının gereği vurgulanmıştır.”<sup>58</sup>

2000 yılında, Temel Anlaşmanın hükümlerini uygulamak ve tamamlamak için TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (IGC), 2001 yılında ise IGC'nin yürütme organı olarak görev yapan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği Bakü'de kurulmuştur.<sup>59</sup>

TRACECA Hükümetlerarası Komisyon (IGC) “Rules of Procedure” a uygun olarak çalışmakta olup önerileri ve kararları Azerbaycan/Bakü'de yer alan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği tarafından üstelenilmektedir. Daimi Sekreterliğin her üye ülkede Daimi temsilcileri (Ulusal Sekreterlik) bulunmaktadır.

TRACECA Ulaştırma koridorunun organizasyonu şunlardan oluşmaktadır:<sup>60</sup>

- IGC TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu,
- IGC TRACECA Daimi Sekreterliği,
- Ulusal Komisyon,
- IGC TRACECA Daimi Sekreterliği Daimi Temsilcileri (Ulusal Sekreterler).

TRACECA tarafından gerçekleştirilen teknik yardım ve küçük ölçekli yatırım projeleri Uluslararası Finansman Kuruluşlarının bölgeye olan ilgisini arttırmıştır. Bu kuruluşlardan Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (EBRD), Dünya Bankası (WB), Asya Kalkınma Bankası (ADB), İslami Kalkınma Bankası (IDB) ve

<sup>58</sup> Serap Ovalı, “TRACECA Projesi ve Türkiye”, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Yıl:1, Cilt:1, Sayı:1, Yaz 2008, ss.155-156, ‘Çevrimiçi’  
[http://www.kenancelik.com/documents/iiid9SERAP\\_OVALL.pdf](http://www.kenancelik.com/documents/iiid9SERAP_OVALL.pdf), 1 Mayıs 2011.

<sup>59</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.traceca.org.tr/> 29 Nisan 2011.

<sup>60</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.ulasimonline.com>, 1 Mayıs 2011.

Kuveyt Arap Ekonomisini Kalkındırma Fonu, bölgedeki liman, demiryolu ve karayolu ile ilgili olarak 700 milyon Euro'ya ulaşan yatırımları öngörmüştür. Bu yatırımların yanında, Japon yatırımcıları TRACECA üye ülkelerine ulaştırma alt yapısına yönelik, 1 milyar Dolar'ın üzerinde yatırım yapmışlardır. "TRACECA Daimi Sekreteryası'nın 2007 yılı için tahmini gelir-gider bütçesi 772.500 Euro olarak öngörülmüştür. 650.000 Euro'nun üye ülkeler tarafından (13 ülke x 50.000) karşılanması beklenmektedir."<sup>61</sup>

AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi, mevcut demiryolları, karayolları ve limanların restorasyonu, yeni bir takım demiryolu, karayolu, liman ve köprülerin inşası, ulaştırma sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasında sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır. Bu yatırım ve teknik yardım projelerinin başlama tarihleri, öngörülen süreleri ve ayrılan bütçe tutarı aşağıda Tablo 2'de verilmiştir.

**Tablo 2: TRACECA Projesi Kapsamındaki Yatırım Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
1.Kafkas Demiryolları Rehabilitasyonu	Several contractors	Ekim 1998	9	5,000,000	Demiryolu
2.Kırmızı Köprü Rehabilitasyonu ve TRACECA köprüsü yapımı	Khidmsheni JSC	Mart 1997	18	2,500,000	Kara Ulaştırması
3.Buhara Pamuk İthalat Dağıtım Merkezi	Several contractors	Şubat 1998	12	2,000,000	Intermodel
4.Hazar Limanları olan Bakü ve Türkmenbaşı	Several contractors	Şubat 1998	12	2,650,000	Intermodel

<sup>61</sup>Serap Ovalı, "TRACECA Projesi ve Türkiye", Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Yıl:1, Cilt:1, Sayı:1, Yaz 2008, s. 156, 'Çevrimiçi'  
[http://www.kenancelik.com/documents/iid9SERAP\\_OVALL.pdf](http://www.kenancelik.com/documents/iid9SERAP_OVALL.pdf), 24 Nisan 2011.

arasında Konteynır Servisleri					
5.Gürcistan Poti Limanında Demiryolu Feribot Servisleri ve yapımı	Athena Hellenic Engineering Several contractors	Şubat 1998	12	3,400,000	Demiryolu
6.Ukrayna, Ilyichevsk feribot terminalinin geliştirilmesi ve servislerin yapımı	COSMAR BCEOM Several contractors	Temmuz 1998	18	6,400,00	Demiryolu
7.Ilyichevsk (Ukrayna) ve Poti (Gürcistan) limanlarının Feribot Kargo Hareket Bilgisayar Sistemi kurulumu ve Bilgisayarların sağlanması ve tesisat kurulumu ve de İletişim Malzemeleri	Computer Solution	Ocak 1998	18	1,500,000	Denizcilik
8.Bakü (Azerbaycan), Türkmenbaşı (Türkmenistan), Poti (Gürcistan) ve Ilyichevsk (Ukrayna) Deniz Limanlarının Kargo ve Konteynır Taşımacılığı Araçları	Several CONTARCTORS	Şubat 1998	18	5,825,000	Intermodel
9.Demiryolu Tankerleri Vagon Temzileme Kazanları, Baku (Azerbaycan)	Noviter Oy	Haziran 1999	6	475,000	Demiryolu
10.Intermodel/ Terminal Malzemeleri (Kermir Belur, Chimkent, Aktau,	BossProTec HoldTrade PlanMarine UnitExport	Ağustos 1999	20	2,500,000	Intermodel

Bişkek)						
11. Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan Demiryolları, Sinyal Optik Kablo Sistemi	Siemens AG/Siemens ATEA	Şubat 2000	24	15,000,000	Demiryolu	
12. Aktau Demiryolu Feribot Terminali Rehabilitasyonu	AZERCORPU	Ekim 2001	12	2,000,000	Demiryolu	
13. Denizcilik Yardım Malzemeleri Sağlanması	Pintsch Bamag Antriebs - und Verkehrstechnik GmbH (DE) Transas Europe GmbH (DE)	Şubat 2003	6	1,600,000	Denizcilik	
14. Azerbaycan Demiryollarına doğalgaz tanker vagonları sağlanması	CONEC Trade GmbH (DE)	Kasım 2002	4	1,600,000	Demiryolları	
15. Galaba-Termez Demiryolu Rehabilitasyonu. Demiryolu Yük vagonu sağlanması	-	Kontrat aşamasında	4	2,000,000	Demiryolu	
-		TOTAL:		54,300,000		

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

“TRACECA Projesinin temel amacı, Avrupa Birliği öncülüğünde, AB fonlarının kullanılması ve teknik yardımın alınması suretiyle Avrupa’dan başlayarak Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Orta Asya arasında taşıma koridorunun oluşturulmasıdır”.<sup>62</sup>

Bugün TRACECA programı 13 ülkeyi kapsamaktadır; her biri benzersiz tarih, kültür, dil, siyasi ve ekonomik sistemlere sahip olan 5 Avrupa ülkesi, 3 Kafkasya

<sup>62</sup> Doç. Dr. Murat Erdal, “Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi”, ‘Çevrimiçi’ [www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com) 20 Nisan 2011.

ülkesi ve 5 Orta Asya ülkeleridir. Program TRACECA'nın örgütsel gelişimi ve kurumsallaşmasının desteği ile ticareti kolaylaştırma ve TRACECA ülkeleri ekonomilerini dünya pazarıyla bütünleştirmede güçlendirilebilir bir araç olarak gelişmektedir.<sup>63</sup>

**Tablo 3: TRACECA Projesi Kapsamındaki Teknik Yardım Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
1.“Dolphin” Projesi, Kervansaray fizibilite çalışması	West-East GmbH Henley Management College	Ağustos 1995	27	475,000	Kara Ulaştırması
2.Ulaştırma İşletmesi Eğitimi	Nethconsult GZB Trademco Sa	Aralık 1995	11	900,000	Kapasite Geliştirme
3.Ulaştırma Yasal ve Düzenleyici Çerçevesi	Scott Wilson Kirkpatrick (UK) NEA (NL)	Aralık 1995	24	1,500,000	Yasa&Ulaştırma
4.Bakü Limanı Denizcilik Eğitimi	HPTI Uniconsult Recon S.A.	Aralık 1995	24	1,350,000	Denizcilik
5.Bölgesel Trafik Tahmini Modeli	WS Atkins BCEOM Systra	Ocak 1996	24	700,000	Trafik ve Tarife çalışmaları
6.Kara Ulaştırması Servisleri (Kafkasya)	DHV Consultants	Ocak 1996	14	250,000	Kara Ulaştırması
7.Intermodel Ulaştırması	BCEOM DE-Consult Systra	Ocak 1996	12	500,000	Intermodel
8.Demiryolu Altyapı Çalışmaları (Kafkasya)	TEWET DE-Consult	Ocak 1996	15	1,200,000	Demiryolu
9.Kaldırım İşletmesi Sistemleri	Kocks Consult GmbH TecEcon Phoenix	Aralık 1995	24	2,000,000	Kara Ulaştırması
10.Kara Ulaştırması	Sir Alexander	Mart	20	7000,000	Kara

<sup>63</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.traceca.org.tr/> 29 Nisan 2011.

(Orta Asya)	Gibb & Partners FTA West-East GmbH	1996				Ulaştırması
11.Feribot Terminali: Bakü&Türkmenbaşı	RAMBOLL Booz Allen & Hamilton Probel	Mart 1996	24	1,550,000		Denizcilik
12.Demiryolu Araçları	Systra CIE Consult Dan Rail Consult AS	Mart 1996	14	700,000		Demiryolu
13.TRACECA Ticareti Kolaylaştırma	Scott Wilson Kirkpatrick (UK) BCEOM	Mart 1996	17	980,000		Yasa&Ticari

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

TRACECA kapsamında bulunan Tematik Proje Listesi aşağıdakiler gibidir;

- Kurumsal Projeler,
- Ticareti Kolaylaştırma Projeleri,
- Çok Modlu Projeler,
- Kara Ulaştırması Projeleri,
- Demiryolları Projeleri,
- Denizcilik/Liman Projeleri,
- Sivil Havacılık Projeleri,
- Trafik ve Tarife Çalışmaları,
- Kapasite Geliştirme Projeleri.

**Tablo 4: TRACECA Projesi Kapsamındaki Kurumsal Projeler**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 17. TRACECA Koordinasyon Takımı	TRACTEBEL Development Engineering	Eylül 1996	40	2,550,000	İşletme ve Kurumsal alan
TA. 25. Ulaştırma konulu Çok Taraflı Anlaşma'nın uygulanması için Hükümetlerarası Komisyon	AXIS	Aralık 1999	14	1,100,000	İşletme ve Kurumsal Alan



TA 28. Çok taraflı Ulaştırma Konulu Anlaşmanın Devamı için Hükümetlerarası Komisyon	AXIS	Ocak 2001	12	1,050,000	İşletme ve Kurumsal Alan
TA 31. TRACECA Koordinasyon Takımı	Dornier Consulting GmbH (DE) TRANSTEC SA (BE)	Kasım 2001	24	2,500,000	İşletme ve Kurumsal Alan
TA 41. Ticaretin Kolaylaştırılması ve Kurumsal Destek	Dornier Consulting GmbH (DE) KALLIMOPOULOS LOUKOPOULOS & CHIOTELLIS (GR)	Ağustos 2004	24	2,000,000	İşletme ve Kurumsal alan
TA 47. Koordine-Ulusal Ulaştırma politikalarının Gelişimi		Kontrat Aşamasında	12	2,000,000	İşletme ve Kurumsal Alan

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 5: TRACECA Projesi Kapsamındaki Ticareti Kolaylaştırma Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 3. Ulaştırma Yasal Düzenleyici Çerçevesi	Scott Wilson ve Kirkpatrick NEA (NL)	Aralık 1995	24	1,500,000	Yasal&Ticari
TA 13. TRACECA Ticareti Kolaylaştırma	Scott Wilson Kirkpatrick (UK) BCEOM	Mart 1996	17	980,000	Yasal&Ticari
TA 23. Uluslararası Kara Ulaştırması ve Transit Kolaylaştırma	Scott Wilson Kirkpatrick (UK) Freight Transport Association NEA (NL)	Ekim 1999	33	2,800,000	Yasal&Ticari
TA 27. Orta Asya Kara Ulaştırması Sınır Geçişleri Gümrük kolaylıkları	Computer Solution TRACTEBEL Development Engineering	Haziran 2001	24	2,000,000	Yasal&Ticari
TA 29. Sınır	Scott Wilson	Kasım	24	2,000,000	Yasal&Ticaret

Geçişleri Uyumlaştırma Prosedürleri	Kirkpatrick (UK) Compass GmbH(DE) NEA (NL) SEMA (BE)	2001				
TA 34. Transit Ulaştırma Ortak Yasal Altyapısı	LAMNIDIS & ACCOCIATES (GR) Indeurecog SGI-Trademco s.a. TEC Consultants s.a. and Eurasian Consulting s.a.	Kasım 2002	24	2,000,000	Yasal&Ticaret	
TA 36. Moldova/Ukrayna sınır geçişleri	Eurecna CNA Veneto International Services	Aralık 2002	12	1,700,000	Yasal&Ticaret	

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 6: TRACECA Projesi Kapsamındaki Çok Modlu Projeler**

Projeler	Yüklenici/Taşıeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 7. Intermodel Ulaştırması	BCEOM DE-Consult Systra	Ocak 1996	12	500,000	Intermodel
TA 22. Intermodel Servis ve Eğitim	POLZUG AXIS HPTI	Temmuz 1996	18	1,600,000	Intermodel
TA 58. Bütün- TRACECA ülkeleri için Lojistik Merkez Şebekesi: Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa		Kontrat aşamasında	24	5,500,000	Çok modlu
IP 3. Buhara Pamuk İthalat Dağıtım Merkezi	Several contractors	Şubat 1998	12	2,000,000	Intermodel
IP 4. Hazar Limanları olan Bakü ve Türkmenbaşı arasında Konteynır Servisleri	Several contractors	Şubat 1998	12	2,650,000	Intermodel
IP 8. Bakü (Azerbaycan),	Several CONTARCTORS	Şubat 1998	18	5,825,000	Intermodel

Türkmenbaşı (Türkmenistan), Poti (Gürcistan) ve Ilyichevsk (Ukrayna) Deniz Limanlarının Kargo ve Konteynır Taşımacılığı Araçları						
IP 10. BossProTec Intermodel/Terminal HoldTrade Malzemeleri (KermirPlanMarine Belur, Chimkent, UnitExport Aktau, Bişkek)		Ağustos 1999	20	2,500,000	Intermodel	

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 7: TRACECA Projesi Kapsamındaki Kara Ulaştırması Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 1. “Dolphin” Projesi, Kervansaray fizibilite çalışması	West-East GmbH Henley Management College	Ağustos 1995	27	475,000	Kara Ulaştırması
TA 6. Kara Ulaştırması Servisleri (Kafkasya)	DHV Consultants	Ocak 1996	14	250,000	Kara Ulaştırması
TA 9. Kaldırım İşletmesi Sistemleri	Kocks Consult GmbH Tecnecon Phoenix	Aralık 1995	24	2,000,000	Kara Ulaştırması
TA 10. Kara Ulaştırması (Orta Asya)	Sir Alexander Gibb & Partners FTA West-East GmbH	Mart 1996	20	7000,000	Kara Ulaştırması
TA 19. Kara Ulaştırması	FINNROAD Parkman Roughton	Temmuz 1997	15	2,500,000	Kara Ulaştırması
TA 26. Kafkas Karayolu Sektörü-Bakü-Tiflis ve Erivan arasındaki bağlantı	Kocks Consult GmbH BCEOM FINNROAD	Aralık 2000	21	2,000,000	Kara Ulaştırması

karayolunun iyileştirilmesi için fizibilite çalışması ve yeniden yapılandırılması						
TA 37. Kafkas Otoyollarının Rehabilitasyonu	Louis Berger (FR) JacobsGibb (GB)	Kasım 2002	24	2,000,000	Kara Ulaştırması	
TA 44. Hajigabul otoyolu rehabilitasyonu-iletişim danışmanlığı	Scott Wilson Kirkpatrick (UK)	Mayıs 2005	30	2,000,000	Kara Ulaştırması	
TA 48. Sari-Tash-karayolu fizibilite çalışması		Kontrat Aşamasında	12	1,750,000	Kara Ulaştırması	
TA 50. Dayanaksız malların lisansı ve sertifika merkezleri		Kontrat aşamasında	12	2,000,000	Kara Ulaştırması	
TA 56. M3 Karayolu Moldova Fizibilite Çalışması		Kontrat aşamasında	12	750,000	Kara Ulaştırması	
IP 2. Kırmızı Köprü Rehabilitasyonu ve TRACECA Köprüsü Yapımı	Khidmsheni JSC	Mart 1997	18	2,500,000	Kara Ulaştırması	

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 8: TRACECA Projesi Kapsamındaki Demiryolları Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşıeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 8. Demiryolu Altyapı Çalışmaları (Kafkasya)	TEWET DE-Consult	Ocak 1996	15	1,200,000	Demiryolu
TA 12. Demiryolu Araçları	Systra CIE Consult Dan Rail Consult AS	Mart 1996	14	700,000	Demiryolu
TA 14. Demiryolu Altyapıları (Orta Asya)	DE-Consult Systra Austria Rail Eng	Mart 1996	12	1,200,000	Demiryolu

TA 15. Trans-Kafkas Demiryolları birleşik riziko	TEWET DE-Consult GTZ	Temmuz 1996	12	2,000,000	Demiryolu
TA 16. Demiryolu Tarifeleri ve Zaman Çizelgeleri	SISIE Calberson Systra-Axis	Temmuz 1996	20	1,500,000	Demiryolu
TA 18. Orta Asya Demiryolları Tekrar Yapılanması ve Telekomünikasyon Çalışmaları	CIE Consult Systra DE-Consult UIC	Ağustos 1997	12	2,000,000	Demiryolları
TA 21. Azeri ve Gürcü Demiryolları yeniden yapılandırılması	Sir Alexander Gibb & Partners CIE Consult	Temmuz 1998	8	1,000,000	Demiryolu
TA 32. Ferghana Vadisi, Bişkek ve Kaşgar (Çin) arasında Yeni Demiryolu Bağlantısı fizibilite hazırlık çalışmaları	Lahmeeyer Int. SENER Ingeneria (SP)	Kasım 2001	12	1,500,000	Demiryolu
TA 33. Orta Asya Demiryolu Telekomünikasyonları	Italferr S.p.A (IT)	Ocak 2002	12	1,500,000	Demiryolu
TA 38. Demiryolu Transit Doğalgaz Lojistik Merkezi	Uniconsult HPTI Transpetrol	Aralık 2002	12	400,000	Demiryolları
TA 40. Orta Asya Demiryolu Rehabilitasyonu Tekrarı	Italferr S.p.A (IT)	Mart 2004	18	2,000,000	Demiryolu
TA 54. Tiflis ve Erivan arasındaki Demiryolunun Rehabilitasyonu		Kontrat aşamasında	12	2,000,000	Demiryolu
IP 1. Kafkas Demiryolları Rehabilitasyonu	Several contractors	Ekim 1998	9	5,000,000	Demiryolu
IP 5. Gürcistan Poti Limanında Demiryolu Feribot Servisleri dizayn ve yapımı	Athena Hellenic Engineering Several contractors	Şubat 1998	12	3,400,000	Demiryolu
IP 6. Ukrayna, Ilyichevsk feribot terminalinin geliştirilmesi	COSMAR BCEOM Several contractors	Temmuz 1998	18	6,400,000	Demiryolu

servislerin yapımı					
IP 9. Demiryolu Tankerleri Vagon Temzileme Kazanları, Baku (Azerbaycan)	Noviter Oy	Haziran 1999	6	475,000	Demiryolu
IP 11. Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan Demiryolları, Sinyal Optik Kablo Sistemi	Siemens ve AG/Siemens ATEA	Şubat 2000	24	15,000,000	Demiryolu
IP 14. Azerbaycan Demiryollarına doğalgaz tanker vagonları sağlanması	CONEC Trade GmbH (DE)	Kasım 2002	4	1,600,000	Demiryolları
IP 15. Galaba-Termez-Demiryolu Rehabilitasyonu. Demiryolu Yük vagonu sağlanması	-	Kontrat aşamasında	4	2,000,000	Demiryolu

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 9: TRACECA Projesi Kapsamındaki Denizcilik/Liman Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 4. Bakü Limanı Denizcilik Eğitimi	HPTI Uniconsult Recon S.A.	Aralık 1995	24	1,350,000	Denizcilik
TA 11. Feribot Terminali: Bakü&Türkmenbaşı	RAMBOLL Booz Allen & Hamilton Probel	Mart 1996	24	1,550,000	Denizcilik
TA 20. Gürcistan Limanları Poti ve Batum Yeni Terminal Olanaklarının Fizibilite Çalışması ve Trans-Avrupa Şebekesine bağlandırılması	HPTI ve Dornier Consulting GmbH (DE) Rotterdam Maritime	Ağustos 1997	12	1,500,000	Denizcilik
TA 39. Denizcilik	HPTI	Ocak 2003	18	400,000	Denizcilik

yardımı malzemeleri sağlanması için danışmanlık ve eğitim						
TA 43. Denizcilik Eğitimi	HPTI	Ekim 2005	24	2,000,000	Denizcilik	
TA 45. TRACECA Koridoru boyunca Tehlikeli Maddelerin Ulaşımı	NEA (NL) HPTI UMCO (DE) Hoyer (DE)	Mart 2006	18	1,000,000	Denizcilik	
TA 46. Türkmenbaşı Limanı Deniz Kanalı	Haskoning Nederland B.V	Mayıs 2006	12	500,000	Denizcilik	
TA 49. TRACECA Koridoru ve TEN Koridoru arasındaki denizcilik bağlantısının gelişimi	-	Kontrat Aşamasında	12	2,500,000	Denizcilik	
TA 55. Aktau Limanı Geliştirilmesi, Master planı ve Kazakistan'da bulunan Aktau Limanının fizibilite çalışması	-	Kontrat aşamasında	12	2,000,000	Denizcilik	
TA 57. Ukrayna Limanı strateji geliştirmesi ve fizibilitesi	-	Karar aşamasında	12	1,750,000	Denizcilik	
TA 59. Ortak Güvenlik İşletmesi Sistemleri Gelişimi, Denizcilik Güvenliği alanında İşbirliği ve Hazar Denizi ve Karadeniz'de Gemi Kirliliğinin Engellenmesi	-	Kontrat aşamasında	24	3,500,000	Denizcilik	
TA 61. Karadeniz ve Hazar Denizinde Deniz Ulaştırması (MoS)	-	Kontrat Aşamasında	24	2,500,000	Denizcilik	
IP 7. Ilyichevsk (Ukrayna) ve Poti (Gürcistan) limanlarının Feribot	Computer Solution	Ocak 1998	18	1,500,000	Denizcilik	

Kargo Hareket Bilgisayar Sistemi kurulumu ve Bilgisayarların sağlanması ve tesisat kurulumu ve de İletişim Malzemeleri						
TA 13. Denizcilik Yardım Malzemeleri Sağlanması	Pintsch Bamag Antriebs - und Verkehrstechnik GmbH (DE) Transas Europe GmbH (DE)	Şubat 2003	6	1,600,000	Denizcilik	

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 10: TRACECA Projesi Kapsamındaki Sivil Havacılık Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA 51. Güney-ülkelerin hava taşımacılığı personelinin eğitimi		Kontrat aşamasında	12	2,500,000	Havacılık
TA 60. Sivil-Havacılık ve Hava Ulaştırması Personeli Eğitimi		Kontrat aşamasında	24	2,000,000	Havacılık

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

**Tablo 11: TRACECA Projesi Kapsamındaki Kapasite Geliştirme Projeleri**

Projeler	Yüklenici/Taşeron	Başlama Tarihi	Süresi (Ay)	Bütçe (Euro)	Ulaştırma Sektörü
TA. 2. Ulaştırma İşletmesi Eğitimi	Nethconsult GZB Trademco Sa	Aralık 1995	11	900,000	Kapasite geliştirme
TA. 35. Kıdemli Ulaştırma Personeli için	NEA (NL)	Temmuz 2003	24	1,800,000	Kapasite geliştirme



Kapasite Geliştirme						
TA. 42. Yük Taşımacılığı Eğitim Kursları	NEA Trademco Stichting Scheepvaart en Transport Onderwijs and Wagener & Herbst Management Consultants GmbH	(NL) Eylül 2005	24	2,000,000		Kapasite geliştirme
TA. 53. NIS-ülkelerinde Ulaştırma Eğitim kapasitesini güçlendirme	-	Kontrat aşamasında	12	2,000,000		Kapasite geliştirme

**Kaynak:** [www.traceca.org.tr](http://www.traceca.org.tr)

Şimdiye kadar, Program bahse konu olan amaçlarına başarılı uygulamaları ile ulaşmıştır. 1990'ların başındaki sert mali düşüşten ve ulaştırma sistemindeki ciddi eksikliklerden sonra, trafik ve hizmet önemli ölçüde artmış ve gelişmiştir.

Bugünlerde TRACECA diğer rakip koridorlara alternatif olarak varlığını sürdürmektedir. Fakat TRACECA koridorunun gelecek gelişimi AB ve TRACECA üye ülkeleri için en önemli önceliklerdir. 1996 yılından 2006 yılına kadar toplam 160 milyon Euro ödenerek 61 Teknik Yardım projesi ve 15 Yatırım Projesi TRACECA Programı tarafından desteklenmiştir. Projeler Eylem Programları çerçevesinde, TACİS yönetmeliklerine ve program dönüşümlerine uygun olarak tanımlanarak geliştirilmiştir.<sup>64</sup> TRACECA aracılığıyla sunulan Teknik yardım, TRACECA yolu boyunca limanlar, demiryolları ve karayolları projelerine fon sağlayan Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD), Ermenistan ve Gürcistan'a karayolları yeni projesini

<sup>64</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.traceca.org.tr/>, 1 Mayıs 2011.

"Düzeltilme"

finanse eden Dünya Bankası (WB), karayolları ve demiryollarının geliştirilmesini finanse eden Asya Kalkınma Bankası (ADB) ve TRACECA ülkelerinde ulaştırma sektörünün gelişimini sağlamak amacıyla fon tahsis eden İslam Kalkınma Bankası (IDB)'i de kapsayan gelişim ortaklarından büyük yatırımlar sağlanmasına yardım etmiştir.

Bununla birlikte, AB özel yatırımcıları Kafkas ve Orta Asya ulaştırma şirketleri ile ortak girişimlerde bulunmuşlardır. TRACECA projeleri üye ülkelerin girişimlerine ve kendi yatırım programlarına destekte bulunmuştur.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Lojistik ve Kültür-Sanat İlişkisi

#### 3.1 Kültür Endüstrisi Kavramı ve Lojistiğin Önemi

Frankfurt Okulu özellikle Max Horkheimer ve Theodor Adorno tarafından geliştirilen kültür kavramını daha çok kitle kültürü ve kültür endüstrisi tanımlamaları ile ortaya koymaktadır. “Adorno ve Horkheimer *kültür endüstrisi* kavramını XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başlarında Amerika ve Avrupa’da yükselmeye başlayan eğlence endüstrisinin kültürel biçimlerinin metalaşmasını vurgulamak amacıyla kullanmışlardır. Düşünörlere göre, eğlence endüstrisinin yükselmesi kültürel ürünlerin standartlaşması ve rasyonalizasyonu ile sonuçlanmıştır. Üretilen bu kültürel veya sanatsal ürünler kapitalist birikim ve kâr elde etme amaçlarına uygun olarak kitlelerin tüketimi için hazırlanmıştır. Bu ürünler, tüketici bireye bir yaşam biçimi, bir dünya görüşü benimsetir, şartlandırır ve değişik toplum sınıfları içinde çok sayıda insan tarafından benimsenir duruma geldikleri zaman, reklam değerleri bir yaşam biçimi yaratır. Böylece *tek boyutlu düşünce* ve *davranışlar* biçimlenmiş olur.”<sup>1</sup>

Kültür endüstrisi terimi ilk defa 1947’de, Amsterdam’da yayımlanan Aydınlanmanın Diyalektiği’nde kullanılmıştır. “Kültür endüstrisi eski olanla tanıdık olanı yeni bir nitelikte birleştirir”.<sup>2</sup> Kitlelerin tüketimine göre düzenlenen ve büyük ölçüde o tüketimin yapısını belirleyen ürünler, tüm sektörlerde az çok bir plana göre üretilir. Tüm sektörler yapısal olarak benzerdir ya da en azından birbirinin açıklarını kapatarak, neredeyse tamamen gediksiz bir sistem oluştururlar. Bunu olanaklı kılan

<sup>1</sup> Mustafa Kemal Şan, İsmail Hira, “Frankfurt Okulu ve Kültür Endüstrisi Eleştirisi”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.daplatform.com>, 17 Mayıs 2011.

<sup>2</sup> Theodor Adorno, “Kültür Endüstrisini Yeniden Düşünürken”, Çeviren:Bülent O. Doğan Cogito, Sayı: 36 Yaz 2003, ‘Çevrimiçi’ <http://www.khaos.info/>, 9 Mayıs 2011.

“Düzeltilme”

sadece çağdaş teknik olanaklar değil, aynı zamanda ekonomik ve yönetsel yoğunlaşmadır. Kültür endüstrisi kasıtlı olarak tüketicileri kendisine uydurur.

“Her zaman olduğu gibi bugün de, kültür endüstrisi üçüncü kişilerin “hizmetindedir”, sermayenin gerileyen dolaşım süreçlerine ve varlık sebebi olan ticarete yakınlığını korur. İdeolojisi her şeyden çok bireysel sanattan ve onun ticari sömürsünden ödünç alınmış yıldız sistemine dayanır. Kültür endüstrisinin işleyiş yöntemleri ve içeriği insani olmaktan ne kadar uzaklaşırsa, o kadar gayretli ve başarılı bir şekilde, sözde yüce kişilikleri yaygınlaştırır ve başarıyla iş görür. Kültür endüstrisinin fizyonomisi bir yanda verimliliği arttırıcı, fotografik katılık ve kesinliğin bir karışımından, öte yanda bireysel kalıntılar ve yine rasyonelleştirilip uyumlu kılınan romantizmden oluşur”.<sup>3</sup>

Kültür endüstrisi asıl anlamı ve mantığı değil de faydası bakımından, gerçeklikteki konumu ve ortada bulunan iddiaları açısından değerlendirilecek olursa; dikkatler onun daima başvurduğu fayda konusuna yöneltilecek olursa, yapacağı etkinin potansiyelinin iki kat daha fazla olduğu anlaşılacaktır. Ama bu potansiyel, gücün yoğunlaşması sayesinde, çağdaş toplumun güçsüz bireylerinin mahkûm olduğu tanıtım ve insan zayıflıklarının sömürülmesinde yatar. Bu bireylerin bilinci daha da geriler. Bazı alaycı ABD’li film yapımcılarının on bir yaşındakileri de göz önüne alarak film çekmek durumunda olduklarını söylemeleri bir rastlantı değil. Ellerinde olsaydı, böyle yaparak yetişkinleri de on bir yaşına indirmek için canlarını verebilirlerdi.<sup>4</sup>

Adorno’ya göre, kültür endüstrisi, “modern sanayi toplumunun homojenleşmiş ve rasyonelleşmiş dünyasının düzgün işlemesine yardımcı olma işlevine sahipti ve bu nedenle vardı. Bu amaçla, kültür endüstrisi, “vaat ettiğini yerine getirmeyen sahte

<sup>3</sup> Theodor Adorno, a.g.e., ‘Çevrimiçi’ <http://www.khaos.info/>, 19 Mayıs 2011.

<sup>4</sup> Theodor Adorno, a.g.e., ‘Çevrimiçi’ <http://www.khaos.info/>, 19 Mayıs 2011.

tatminler dağıtmakta”, insanları kandırmaktadır. İşte bu nedenle, Adorno, sanat eserleri ile kültür endüstrisini şöyle birbirinden ayırmaktadır: “sanat eserleri, çileci ve utançsızdır; kültür endüstrisi ise, pornografiktir ve iffet taslar.”<sup>5</sup>

“Adorno, kültür endüstrisinin, kitlelerin kendiliğinden çıkan bir kültür sorunu ya da popüler sanatın çağdaş bir formu olmadığına altını çizer. Kültürel varlıkların kar dürtüsüyle üretilen standartlaştırılmış mallara dönüştüğünü vurgular.”<sup>6</sup>

Adorno’nun kültür endüstrisi kavramı, bugün de bize kültür ve sanatı, ürünlerini ideoloji ile ilişkilendirerek ve bunun bireysel ve toplumsal davranışlara etkisini görerek değerlendirme olanağı vermektedir. Bu nedenle, dünyanın kitle iletişim araçları sayesinde küresel bir köy haline geldiği ve en uzaktaki insanları dahi etkileyebilme olanağının var olduğu bir çağda “kültür endüstrisi” kavramını yeniden düşünmemiz, yeniden değerlendirmemiz gerekmektedir.

Kültürel alanda yaşanan değişim lojistik sektörünü de etkiler. “Kültürel özelliklerin toplumların ihtiyaçlarına göre değil, kapitalist sistemin belirlediği ekseninde değişimi, lojistik sektörün biçimlenmesinde önemli etkiler yapmıştır. Değişen tüketici yapısı, bilim sektörünün sağladığı avantajlarla çok uzak mesafedeki üreticilerden çok kısa sürelerde teslim alınabilecek şekilde oluşturulmuş bir sistemin lojistik destek yapılanmasını gerekli kılmıştır. Geleneksel yapıları ve kendilerine has kültürleri ile nam salmış toplumlar bile bu değişime karşı koyamamış, kültürel benzeşmeyle karşı karşıya kalmışlardır. Bu benzeşme daha profesyonel lojistik yapılanmanın küresel bir

<sup>5</sup> Eugene Lunn, “Marksizm ve Modernizm” Lukacs, Brecht, Benjamin ve Adorno Üzerine Tarihsel Bir İnceleme, çev: Yavuz Olagan, Alan Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 201.

<sup>6</sup> Theodor Adorno, “Kültür Endüstrisini Yeniden Düşünürken”, Çeviren: Bülent O. Doğan Cogito, Sayı: 36 Yaz 2003, ‘Çevrimiçi’ <http://www.khaos.info/>, 19 Mayıs 2011.

köye benzetilen tüm dünyada uygulanmasını gerekli kılmış dolayısı ile lojistik sektörün şekillenmesinde önemli etkenlerden biri olmuştur”.<sup>7</sup>

Uluslararası kültür – sanat etkinliklerinin kültürlerarası iletişime ve gelişmeye, dolayısıyla dünya barışına katkısı sadece ve özellikle lojistik faaliyetle mümkün olabilir. Günümüzde gelişen teknoloji ancak taşınarak gelişebilir; lojistiğin gelişmesi kültürel faaliyeti mobil, taşınabilir hale getirmiştir.

---

<sup>7</sup> M. Hakan Keskin, “Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği)”, yay., yön., Pınar Gülten, 3. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, Kasım 2009, s. 18.

### 3.2 Kültürel Değişim, Kitle Kültürü ve Popüler Kültür

Kültür kelimesinin kapsamı oldukça geniştir. Çünkü kültür toplumun fikir kaynağından gelen bütün varlığıdır. Doğanın bize verdiği donatım, toprak, tabii kuvvetler, doğal maddeler vb. gibi tüm şeyleri biz toplumdan alıyor hatta almak zorunda kalıyoruz ki, bunların hepsi birden hayatımızın maddi, yani fikri olmayan temelini meydana getirmektedir. İşte kültür, bu fikri olmayan tabiatın, fikir ile egemenlik altına alındığı ve şekillendiği yerde başlar. Örneğin, kültür, süs, silah, ateş yakma, aletler yapma ile başlar ve dilde, ahlakta, din ve hukukta gelişir. Netice olarak kültürsüz insan topluluklarını düşünmek mümkün değildir.

Kültür oluşmasında insanların topluluk halinde yaşamalarının etkisi fazladır. Çünkü kültür, toplumu oluşturan üyelerin sorunlarını çözmek üzere oluşmuş bazı düzen ve kurallardan meydana gelmektedir.

“Kültür kavramının Latince ‘Colere’ veya ‘Cultura’ fiilinden geldiği kabul edilmektedir. Bu kavramın insanlığın yaşam biçimiyle ilişkilendirilmesi 1750’li yıllarda gerçekleştirilmiştir. ‘Cultura’ sözcüğü, 18. yüzyıldan önce ekip –biçmek anlamında kullanılıyordu. XVIII. yüzyılın sonunda Voltaire tarafından insanın zeka kapasitesinin gelişmiş ve geliştirilmesi anlamında kullanılmıştır. Daha sonra sözcük Almancaya geçmiş ve 1793 tarihli bir Alman dili sözlüğünde ‘Cultur’ biçiminde kullanılmış ve sonunda ‘Kültür’ biçimine dönüşmüştür. 1843’te Gustaw Klemn, ‘Cultur’ kelimesine, bir insan topluluğunun yetenek, beceri, sanat ve gelenekleri olarak değerlendirilen yaşama tarzı anlamını yüklemiştir. 1871 yılında ise, Edward Taylor, ‘Cultur’ kelimesini bilginin, imanın, sanat ve ahlakın, örf ve adetlerin, hukukun ve bireyin üyesi olduğu toplum tarafından kazandırılmış olunan alışkanlıkların ve yeteneklerin oluşturduğu kompleks bir bütünü ifade etmek

anlamında kullanmıştır. Kültür, toplum, insan, kültürel muhteva ve öğrenme gibi dört ana değişken arasındaki karşılıklı ilişki neticesinde oluşmaktadır”.<sup>8</sup>

Tarih boyunca kültürel guruplar arasındaki etkileşimlerden doğan kültür değişimleri farklı terimlerle adlandırılmıştır. Bu terimlerden biri eritmedir (assimilation). Bir azınlık gurubun değerler, gelenekler ve tutumlarında, çoğunluk gurubundakilere yönelik değişimleri ifade eder.

İkinci terim karışma (amalgamation – melting pot), azınlık ve çoğunluk gurupların değerlerinin, gelenek ve tutumlarının, farklı ve yeni bir kültürel gurup yaratma yolunda sentezidir. Ülkemizde Anadoluçuluk adı altında bu coğrafi bölgede mevcut tüm unsurları birleştirmeyi hedefleyen görüşler amalgamasyona örnek olarak verilebilir.<sup>9</sup>

Her iki terimde de dinamik bir süreç söz konusudur. Yani bir arada bulunan kültürler, az veya çok, karşılıklı olarak değişmektedirler. Üçüncü terim olan plüralizm ise dinamik bir süreç değildir. Yani kültürler arasındaki etkileşim birleşmeye yönelik değildir. Plüralizmde farklı kültürlerin, farklı sosyal bünyeler olarak, yan yana mevcudiyetleri söz konusudur.

“Kültür değişimlerinde başka bir kültürün veya kültürlerin etkisi altında kalınabilir. Bu etki ne kadar kuvvetli olursa olsun, daha çok bir kültür aşısı niteliğindedir. Ayrıca, kültürün öğeleri arasında birtakım derece farkları vardır. Bunların bir kısmı asıl öğeler, bir kısmı da ikinci ve üçüncü derecede kalan ayrıntılarla ilgili öğelerdir. Kültürün ayrıntılara giren bu ikinci ve üçüncü derecedeki öğeleri arasında da

<sup>8</sup> Kültür Kavramının Tarihçesi, ‘Çevrimiçi’ <http://www.kulturelbellek.com/kultur-kavraminin-tarihcesi> 29 Mayıs 2011.

<sup>9</sup> Kültürel Değişme Açısından Etniklik, ‘Çevrimiçi’ <http://www.umutdolu.com/egitim-kultur/sosyoloji/kulturel-degisme.asp> 30 Mayıs 2011.



değişmeler olabilir. Yalnız, bir kültürün özü asla değiştirilemez ve bütünü ile başka bir kültüre dönüştürülemez. Böyle bir durumda, artık o toplumdaki eser kalmaz ve bambaşka nitelikte bir toplum yapısı ortaya çıkar. X. yüzyıla kadar bir Türk kavmi olan Bulgarların, bu yüzyıldan sonra uğradıkları kültür değişimi ile bir İslav kavmine dönmüş olmaları, bu öz değişikliğinin tipik bir örneğidir”.<sup>10</sup>

Kültüre bağlı olarak şekillenen her türlü birikim doğal olarak o kültürün bir parçasıdır. Sosyal yapı ait olduğu toplumun kültür öğeleriyle biçimlenir. Kültür her toplumsal öğede yansımaları bulan dokudur. Kültürleşme adı verilen evrensel süreçte kültür varlıkları, yeniyi alarak değişir, gelişir. Kültür; yaşanan, yaşatan ve yaşayan varlık olarak geçmişten geleceğe sürekliliktir. Her kültür olgusu kültürün bütünü gibi doğar, gelişir, kaybolur veya yeni fonksiyonlarla genişler ve gençleşir. Kültür toplumsaldır. Kişi, içinde yaşadığı toplumun kültüründen soyutlanamaz. Kültür tarihseldir, uzun bir yaşam dilimi içinde olgunlaşır. Kültür bir yaşam biçimi, bir toplumsal davranıştır. Bu olgu da bir süreç içinde bir tarih çanağında oluşur. Orta Asya'dan gelip Anadolu'yu yurt tutan Türkmenler göç yollarında kültürleşme yoluyla kültür alışverişinde bulunarak bunları Anadolu'ya taşımışlardır. Taşınan Orta Asya ve göç yolları kültürü, yeni yurt Anadolu kültürü ve İslami kültür, yüzyıllar boyu süren kültürleşme sürecinde yoğrularak yeni bir Anadolu kültürü oluşturmuştur. Anadolu'ya akıp gelen insan dalgaları, yüzyıllar öncesi kendilerine özgü inanışlarını, törelerini, geleneklerini, sanatlarını da beraberlerinde getirdiler. Anadolu geçmiş zaman içinde çok sayıda kültürü içerisinde barındırmış çeşitli topluluklara yurt olmuştur. Bu kültürel miras Anadolu'ya gelen topluluklara aktarılmıştır. Bu kültür alışverişi sonunda kültür, değişimini sürdürmüştür. Böylece günümüzde Anadolu'nun sosyo-kültürel yapılaşması ortaya çıkmıştır. Kültür mirası, insanlığın ortak mirasıdır. Her millet hatta her uygarlık dil, kültür, tarih mirasıyla dünyada yerini alır. Kültür mirasları geçmişin tanıklarındır, bu yönleriyle geleceğin şekillenmesinde etkendir.

---

<sup>10</sup> İfo Ankara, Kültür Nedir?, 'Çevrimiçi' <http://www.infoankara.net/kultur-sanat/genel-kultur/1004.html> 18 Haziran 2011.

Göçler nedeniyle çeşitli kültürler büyük şehirlere taşınmıştır. Köy kültür çevresiyle şehir kültür çevresi iç içe yaşamaya başlamıştır. Farklı geleneklerin bir arada yaşaması halk kültürüne yeni bir boyut getirmiştir. Göçle gelenler kentlileşme sürecini yaşamaktadır. Toplumsal ve kültürel değişiklikler halk kültürü ürünlerinin değişip yeniden şekillenmesine neden olurlar.

XIX. yüzyılın kapitalizmi, yeni ve eşi olmayan bir egemen kültürü, kitle kültürünü yaratmıştır. Bu kültür ihtisaslaşmış özel bir sektör olarak, durmadan artan endüstri üretimi olarak ve en önemlisi, ilk defa işçi sınıfına yöneltilen ve özellikle onların tüketimi için üretilen bir kültür olarak ortaya çıktı. Bu kültürel üretim kitle üretimi yapan kapitalist pazara entegre olmuş yaşam biçiminde, pazar güçlerinin kendilerini sürdürme ve yayılma (ulusal ve uluslararası sömürü) zorunluluğuyla birlikte gelir.

“Adorno ve Horkheimer’la birlikte kitle kültürü konusunda en etkili olan yazar Herbert Marcuse, tüketim toplumu ve tüketim kültürünün, bireyleri tüketime dayalı yaşam biçimlerini “satın almaya” zorlayan “yanlış ve sahte ihtiyaçlar” ürettiğini ileri sürmüştür. Marcuse, post-endüstriyel kapitalizmin beraberinde getirmiş olduğu tüm nimetleri farklı bir gözle ele alarak, diğer arkadaşları gibi oldukça kötümser bir perspektif sunmuştur. Yeni oluşmaya başlayan yapının karşı tarafında bulunan şeylerin tümünden farklılaştığına inanmaktadır. Marcuse göre artan cinsel özgürlüğün, daha geniş maddi bolluk ve *tüketimin*, kültüre daha kolay ulaşmanın, daha iyi barınma koşullarının, artan toplumsal hareketliliğin, düşüncenin kontrol edilmesinde gittikçe artan manipülasyona ve karmaşık biçimlere, entelektüel ve manevi yaşamın gittikçe daha çok alçaltılmasına, varlığın değer yitirmesine ve insanlıktan çıkmasına eşlik eden şeyler bu toplumun temel karakteristikleri arasında yerini almıştır. Ona göre modern birey ne kadar mutlu ise, farkında olmadan kurulu sosyo-ekonomik sistemin iktidarına o kadar şaşmaz bir biçimde teslim olmaktadır.”<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Mustafa Kemal Şan, İsmail Hira, “Frankfurt Okulu ve Kültür Endüstrisi Eleştirisi”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.daplatform.com>, 17 Mayıs 2011.

Kitle kültürü içinde ticari amaçların gerçekleşmesiyle ilgili olarak üretilen ve popülerleştirilen ve dinamik bir görünüm verilen popüler kültür yaratıldı. Popülerin en klasik anlamı halka ait olandır. Popüler kültür geniş iş bölümü etrafında kurulan kapitalist mal üretimi, pazarlaması, dağıtımı ve tüketimi biçimlerine dayanan bir kültürdür. Bu biçim olmayınca, örneğin teknolojik çoğaltma, seri üretim, televizyon veya basın olmayınca, bu araçlara dayanan böyle bir kültür biçimi de olmaz. “Popüler kültür, sanayileşme sonucu teknolojinin gelişmesiyle birlikte özellikle kitle iletişim araçları aracılığıyla çoğunluğu etkileyen, çoğunluk tarafından en çok beğenilen ve tercih edilen kitle toplumunun kültürü olarak değerlendirilebilir. Popüler kültür geniş kitleler tarafından kabul görmekte ve halka mal edilmektedir. Eğlenceden müziğe, spordan edebiyata, dini hayattan bilime kadar gündelik hayatta yaşadığımız her şeyde popüler kültürün etkisi bulunduğu söylenebilir.”<sup>12</sup>

Kültür, insanların ortak yaşamlarında ortaya çıkan ve kuşaktan kuşağa aktararak zenginleşen birikimlerin ve değerlerin bütünüdür. Bu yönüyle içerisine toplumu tarihsel geçmişi de girmektedir. Aynı şekilde bugünün toplumsal yaşamı da yarınlar için “geçmiş” değeri taşıdığına, toplumun günümüz yaşantısı, gelecek kuşaklar için “tarihsel birikim” olacaktır. Bu sebeplerle, toplumsal yaşam içerisinde kültür, hem o anda ki toplumu etkiler, ayrıca kendisinden sonra gelen kuşakları da etkiler. Kültür, toplumun tarihsel süreç içerisinde sahip olduğu tüm değerlerin insandan insana aktarılarak yaşatılmasını sağlar. Ayrıca bu aktarım sırasındaki eğitimle bireyin sosyalleşmesine de katkıda bulunur. Ortak bir kültür etrafında birleşen bir toplum, çok daha iyi bir dayanışma ortaya koyacaktır. Yani kültürün birleştirici ve bütünleştirici bir yönü vardır.

---

<sup>12</sup> Kamil Kaya, Meyrem Tuna, “Popüler Kültürün İlköğretim Çağındaki Çocukların Aile İçi İlişkileri Üzerindeki Etkisi”, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Mayıs 2010, Sayı:21, ss.237-256, ‘Çevrimiçi’ <http://sablun.sdu.edu.tr/dergi/>, 20 Mayıs 2011.

“Düzeltilme”

### 3.3 Kültürel Yayılma ve Kültür – Sanat İlişkisi

Toplum gibi, insan hayatı ve faaliyetleri üzerinde etkili olan bir başka unsur da, coğrafyadır. İbn-i Haldun, göçebe ve yerleşik halk kültürlerini, büyük ölçüde, coğrafyanın eseri olarak görür. Gerçekten de insan hayatının dağlarda, sahillerde, çöl, orman, ılıman iklim veya tropik bölgelerde kazandığı farklı şekilleri görmemek mümkün değildir. Üstelik coğrafyanın insan hayatı üzerindeki bu etkisi yalnız kültür ve medeniyetlerin doğuşuna değil, onların değişik özelliklere sahip olmalarına da neden olmuştur. Nehir, yayla, bataklık, takımadalar ve kara tipi medeniyetlerde coğrafyanın etkisi açıkça hissedilir. Ancak, benzer coğrafi bölgelerde farklı kültür ve medeniyetlerin doğuşu, bu etkinin mutlak olmadığını gösterir.<sup>13</sup>

“Kültürün oluşumu, sürdürülmesi ve değişmesi ile ilgili, başı ve sonu belli olmadan süregelen, süre giden olaylar ve oluşlar, kültürel süreçlerdir. Yani, kültürel süreçler kültürün sürdürülüp değişmesinde rol oynayan tüm etkileşimleri dile getirmek için başvurulan kavramsal araç ve gereçlerdir.”<sup>14</sup> Bunlardan biri kültürel yayılma (diffusion) sürecidir.

“Kültürel yayılma, maddi ve manevi kültür öğelerinin toplumlar ve kültürler arasında içten dışa ya da dıştan içe doğru sürekli olarak yayılması sürecidir. Örneğin, tütün ve sigara Orta Amerika Kıtasından doğuya, şemsiye ise Güneydoğu batıya yayılmış olan kültür öğeleridir”.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Muhammed Tandoğan, “Medeniyet-Kültür ilişkisi (2), ‘Çevrimiçi’ <http://yinedergi.wordpress.com> 19 Temmuz 2011.

<sup>14</sup> Prof. Dr. Bozkurt Güvenç, “Antropoloji (İnsanbilimi)”, Editör: Prof. Dr. Merih Zıllıoğlu, Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi, Önlisans Programı, Anadolu Üniversitesi Yayın No: 698, Açıköğretim Fakültesi Yayın No: 340, s. 35, ‘Çevrimiçi’ <http://books.google.com.tr> 19 Temmuz 2011.

<sup>15</sup> Prof. Dr. Bozkurt Güvenç, a. g. e. , s. 35.

Bir kültürün sınırları ulusun siyasal sınırları ile belirlenemez. Günümüzde “Doğu Kültürü” ve “Batı Kültürü” ayrımı yapılır. Oysa bu ayrımın sınırları yoktur. Ortadoğu, Doğu Akdeniz ve İslam kültürleri iç içe girmiş kültür alanlarıdır.

“Medeniyetler bahis konusu olduğunda Doğu açık bir bütünlük göstermemektedir. Batı medeniyetinin ise sınırları ve muhtevası daha belirlidir. Grek mucizesi denilen Yunan medeniyetinin ilk kaynakları Mısır’a ve daha geri asırlara doğru Sümerlere kadar uzanarak Doğu dünyasına bağlanır. Gelişme alanı Avrupa olan Hristiyanlık ise, bütün büyük semavi dinler gibi Orta Doğu’da zuhur etmiştir.”<sup>16</sup>

“Kültür varlığı birkaç ülkeyi içine alabildiği gibi, bir ülkenin ulusal sınırları içinde çok sayıda değişik kültür bölgeleri/alt kültürler bulunabilir. Ayrıca bir ülke, kullanılan sınıflama ölçütlerine göre tarih, coğrafya, dil, din, töre, ekonomi ve siyaset bakımından farklı kültür alanlarına girebilir. Bu konuda örnek olarak Türkiye gösterilebilir. Türkiye tarih ve dil bakımından bir Asya (Doğu) kültürüdür; tarihinin ve dilinin kaynakları Doğu’dadır. Türkler bin yıldır Anadolu’da yaşadıklarından Ortadoğu ve Anadolu’daki geçmiş ve yaşayan kültürlerden etkilenmişlerdir. Müslüman oldukları için İslam kültürünün, Akdeniz bölgesindeki yerleşimleriyle Akdeniz kültürünün içinde sayılırlar. Ekonomide ve siyasette Batı ülkelerinin değerlerini aldığı için Batı Avrupa kültürü içinde yer almaya çalışmaktadır. Öte yandan, son yıllardaki gelişmelerin sonucu olarak Asya’daki kültürlerle de tarihten ve kökten gelen kültürel bağlarını yeniden geliştirmeye çaba sarf ediyor. Bunların hangisi gerçek Türk kültürüdür? Tek tek hiçbiri denilemez ama Türk kültürü bütün bunların bir biresimidir. Bu bakımdan değişik ve kendine özgüdür, kendine benzeyen bir bütünlük gösterir”.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> M. Orhan Okay, “Modernleşme ve Türk Modernleşmesinin İlk Döneminde İnanç Krizlerinin Edebiyata Yansımaları”, Doğu Batı Düşünce Dergisi, Yıl: 6, Sayı: 22, Şubat, Mart, Nisan 2003, Doğu Batı Yayınları, Ankara, s. 54.

<sup>17</sup> Prof. Dr. Bozkurt Güvenç, a. g. e. , s. 38-39.

Sanat üzerine farklı tanımlar yapılmaktadır. 1. Bir duygunun, tasarımın veya güzelliğin anlatımında kullanılan yöntemlerin tamamı veya bu anlatım sonucunda ortaya çıkan üstün yaratıcılıktır. 2. Belli bir uygarlığın veya topluluğun anlayış ve zevk ölçülerine uygun olarak yaratılmış anlatımdır. 3. Bir şey yapmada gösterilen ustalaktır. 4. Bir meslekte uyulması gereken kuralların tümüdür.<sup>18</sup>

“Sanat kavramı üzerine yapılan yorumlardan önce sanat hakkında biraz bilgi vermek gerekir. Sanatın tanımını verirken farklı açılardan bakmamız gerekir. Bu durumda da farklı tanımlarda bulunabiliriz. Sanat; “yaratıcının ve alıcının duygularında var olan biçim ve ahenk birliği bağlantılarını harekete geçirip güzeli ortaya koyabilecek, hoşagiden yaratma çabasıdır, bir sanatçının ürün verebilmesindeki amaç, duymakta olduğu his ve heyecanları başkalarına da aktarmaktır ve bu aktarma işini nesnel olarak üstlenen de sanat ürünüdür.” Sanat güzel olandır, estetik olandır, insanlığın varlığı ile kendini var edendir. “Sanat görsel ve duygusal iletişim aracıdır. Sınırları ve boyutları verici ile alıcının kapasitesine ve kültürel birikimine bağlı olarak gelişir”<sup>19</sup>.

Sanat, insanlık tarihinin her döneminde var olan bir olgudur. İnsanlığın geçirdiği evrimler yaşama biçimlerini, yaşama bakışlarını, sanat biçimlerini ve sanata bakışlarını değiştirmiş, her dönemde ve her toplumda, sanat farklı görünümde ortaya çıkmıştır. Sanat tanımı gereği; özgür, özgün, yeni, tek, eğitici, yönlendirici gibi çok niteliklerle bezendiği için ve belli bir manevi kültür anlayışına sahip birinin, sanatın bu niteliklerini nasıl kabul edeceği veya sanatı bu nitelikleriyle anlamasının muhtemel görülemeyeceği görüşünde olanlar vardır. Ancak buna karşın kültür-sanat ilişkisinin daha mantıklı bir zemine oturtulduğu değişik görüşlerin de varlığını bilmek gerekir.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Güncel Türkçe Sözlük, ‘Çevrimiçi’ <http://tdkterim.gov.tr/bts/> 19 Temmuz 2011.

<sup>19</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.webhatti.com>, 19 Temmuz 2011.

<sup>20</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.yeniforumuz.biz> 20 Temmuz 2011.

Kültür denildiğinde, toplum hayatının sayısız öğeleri akla gelmektedir. Bir toplumun uygarlığı, eğitimi, üretimi ve sanatı o toplumun kültürüdür. Bu faaliyet alanlarının hiçbiri diğerinden soyutlanamaz. Yani kültür hayatının öğeleri birbiriyle ilişkilidir. Bu sebeple sanat faaliyetlerini de diğer tüm faaliyetlerden ayıramayız.

“Sanat ve medeniyet çoğu zaman iç içe geçmiş kavramlardır. Medeniyetlerin en güçlü olduğu dönemlerde sanat alanında da zirveyi yakaladıklarını görürüz. Osmanlı Devleti bir medeniyet inşa ederken bu oluşuma katkı sağlayanlar arasında padişahlar, hem sanata ve sanatçıya verdikleri önemle ve çok daha önemlisi bizzat kendilerinin sanatla ilgilenmesi ile etki alanlarını genişletmişlerdir. Fatih’ten Kanuni’ye, III. Selim’den Sultan Abdülhamit’e birçok padişahımız önemli eserler ortaya koymuş usta sanatkârlardır. Yine, Batı medeniyetinin dönüşüm ve değişim dönemi olarak adlandırılan “Rönesans” sanatın zirvede olduğu dönemdir. Mozartlar, Boticelliler, Leonardo da Vinciler... XX. yy.da Medeniyetlerin düşüşüyle birlikte sanatta düşüşe geçmiştir”.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Tamer Ağca, “Sanat Ve Medeniyet İdrakinde Bir Siyasetçi”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.haber365.com> 21 Temmuz 2011.

### 3.4 İki İmgenin (Medeniyet ve Lojistik) Örtüşme Alanı Olarak İpek Yolu

“İpek Yolu’nun tarihi, Avrasya’nın tarihi ile paralellik gösterir. Ayrıca üç ayrı medeniyetin, İran, Hindistan ve Çin medeniyet ve kültürlerinin bu yol üzerinde yoğunlaşması ile bu üç kültürün birbirlerine yakınlaşması sağlanmıştır. Bütün bu medeniyetlerin ortasında ise, Türk Dünyasının gururla sözünü edeceği, çok zengin bir kültür geleneğine sahip çeşitli dönemlere ışık tutan bir “Bozkır Kültürü” yer alır”.<sup>22</sup>

İpek Yolu’nun oluşumu, medeniyetler arasında doğrudan temas ve kültürel alışveriş yapılmasına yardımcı olmuştu. Ondan sonra hiçbir bir medeniyetin gelişmesi, tümüyle bağımsız olarak sürdürülmemişti. İpek Yolu’nda ticaret faaliyetleri yoğunlaşırken kültürel etkileşimde oldukça canlıydı. Dünyanın üç büyük dininden biri olan Budizm, Batı Han hanedanı döneminde ( M.Ö 206-220 yılları) Çin’e yayılmıştı.<sup>23</sup> “III. yüzyılda kazılan, Çin’in Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi’ndeki Kızıl Taş Mağaraları’nda 10 bin metrekareye yakın duvar resmi bulundu. Bu resimler Budizm’in Hindistan’dan Çin’e yayılışını anlatıyordu. Yapılan tahminlere göre, Budizm Hindistan’dan İpek Yolu üzerinden Xinjiang’ın Kızıl bölgesine yayılmış ve Gansu eyaletinin Dunhuang şehriden sonra Çin’in iç kısmına girmişti. İpek Yolu üzerinde yer alan Dunhuang Mogao Mağaraları, Luoyang Longmen Mağaraları gibi Budist taş mağaraları, Doğu ve Batı’nın sanat özelliklerini kaynaşmasının ve İpek Yolu üzerinde Çin ve Batı kültürünün alışverişinin ispatlarıydılar. Şimdi onların çoğu Dünya Kültür Mirasları Listesi’ne alındılar.”<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Nejat Diyarbakırlı, “İpek Yolu ve Türkler: Sanat, Kültür ve Mimariye Doğu-Batı Yolunda Yaptıkları Katkıları”, Düünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler, Yay. Haz. Prof. Dr. A. Emel Kefeli, Prof. Dr. Ahmet Taşağıl, Doç. Dr. Nesrin Sarıahmetoğlu Karagür, Yrd. Doç. Dr. Özlem Deniz Yılmaz, Yayın nu: 747, Kültür Serisi: 379, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2008, s. 17.

<sup>23</sup> Richard C. Foltz, “İpek Yolu Dinleri Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Kara Yolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim”, Editör: İsmail Doğu, Çeviren: Aydın Aslan, 1. Baskı, Menderes Yayınları, İstanbul, Aralık 2006, s. 72-75.

<sup>24</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.becerikli.net/threads/92611-İpek-Yolu-Dünyaca-En-Ünlü-Ticaret-Yolu> 6 Haziran 2011.



IX. yüzyıldan sonra Avrupa ve Asya kıtalarındaki ekonomik oluşumda değişiklikler meydana gelmekle birlikte özel olarak denizcilik teknolojisi büyük ölçüde geliştiği için deniz ulaşımının ticaret faaliyetlerinde oynadığı rol her geçen gün arttı. Bu nedenle karadaki geleneksel ticaret yolundaki faaliyetler günden güne zayıfladı. X. yüzyılda hüküm süren Çin'in Song hanedanı döneminde İpek Yolu ticaret yolu olarak kullanılmadı.

“İpek Yolu'nun karmaşık şebekesi sayesinde Doğu ve Batı arasındaki temas günden güne yoğunlaşmıştı. Çin'in tarihi kayıtlarında örneğin Hutao-ceviz, Hugua-karpuz, Hujiao-biber ve Hu Luobo-havuç gibi Batı'dan getirilen birkaç bitkinin adı yazılıdır.”<sup>25</sup>

M.Ö VII. yüzyılı ve IX. yüzyılı arasındaki Tang hanedanı döneminde İpek Yolu en büyük canlılığa kavuşmuştu, Çin ve Batı ülkeleri arasındaki ilişkiler oldukça gelişmişti. Batı'dan az rastlanan hayvan ve kuşlar, mücevher, baharat, cam eşyası, altın ve gümüş, Batı Asya ve Orta Asya tipi müzik, dans, mutfak kültürü ve kıyafetler gibi kültür etkenleri sürekli Çin'e yayılmıştı. Aynı anda ipek, dut, kâğıt, matbaacılık tekniği, lake ve porselen eşyaları, barut ve pusula gibi Çin'in ürünleri ve teknolojileri de İpek Yolu üzerinden dünyanın çeşitli yörelerine yayılmıştı ve dünya medeniyetine büyük katkı yapmıştı.

İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla batıya taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur. Orta Çağda,

<sup>25</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.becerikli.net/threads/92611-İpek-Yolu-Dünyaca-En-Ünlü-Ticaret-Yolu>  
6 Haziran 2011.

“Düzeltilme”

ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Xian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırlardı. Anadolu'dan deniz yolu ile veya Trakya üzerinden kara yolu ile Avrupa'ya giderlerdi.

Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan bir yol şebekesinden yararlanılmıştır. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kağıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanında kıtalar arasındaki kültür alışverişine de imkan sağlayan bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları zaman içinde İpek Yolu olarak adlandırılmıştır. İpek Yolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır.

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır. İpek yolu çeşitli Türk uygarlıklarının ekonomik kaynağı olmuştur.

Uzun geçmişe sahip olan İpek Yolu, dünya medeniyetinde çok önemli rol oynadı. Son yıllarda UNESCO tarafından ortaya çıkarılan İpek Yolu ile ilgili yeni araştırma planında İpek Yolu, Doğu ve Batı arasındaki diyalog ve teması artırdığı için "Diyalog Yolu" olarak da adlandırıldı.

Tarihi İpek Yolu'nun UNESCO Dünya Kültür Mirası listesine alınması girişimi için, 12 ülkenin (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Güney Kore, Tacikistan, Kırgızistan, İran, Japonya, Nepal, Afganistan, Hindistan ve Çin) temsilcileri

Türkmenistan’da bir araya geldi. Toplantıda UNESCO Tahran Temsilcisi Quinli Han, UNESCO Dünya Kültür Mirası Komitesi Başkanı Francesco Bandarin’in mesajını okudu.

Bu projenin çoğul kimlikleri ve ortak mirası anlamaya yönelik konsepti desteklediğini belirten Bandarin, İpek Yolu’nun kültürel güzergahlarınının 2 bin yıldır kültürlerarası diyalog, entegrasyon ve değişim yolu olduğunu vurguladı.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> “İpek Yolu UNESCO’da”, Yeni Akit Gazetesi, Çarşamba, 4 Mayıs 2011, s. 14.

### 3.5 İpek Yolu adı ve/veya Konsepti ile Bölgede Sovyetler Birliği Dağılmasından Sonra Yapılan Başlıca Etkinlikler

1980'lerin sonuna doğru Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra bünyesindeki cumhuriyetler bağımsızlığını kazandı ve bölgenin önemi yeniden arttı. Bölgenin önemi dünyanın büyük güçleri olan Rusya, Avrupa, ABD ve Türk dünyası için farklı anlamlar ifade ediyordu.

Sovyetlerden sonra bölgede bağımsızlığını kazanan Türk devletleriyle iyi ilişkiler sağlamak, bölgedeki doğal kaynaklardan verimli yararlanarak bölgesel gücünü artırmak ve güç sahibi olma, doğu-batı koridorunda da güç sahibi olma, Avrupa-Asya arasında köprü rolünü oynama hedefleri, Türkiye'nin doğal olarak bölge için temel hedeflerini oluşturmaktadır. Gösterilen ifadelerden de anlaşılacağı üzere Türkiye, bölgeye yönelik açılımlarında stratejik planlamalar yapmaya çalışmaktadır. Bu nedenle özellikle Gürcistan ve Azerbaycan'ı içine alacak bir demiryolu projesi ile hem Gürcistan ekonomisine bir canlılık getirilmiş olacak, hem de Azerbaycan ve Gürcistan entegrasyonu artırılmış olacak, hem de Türkiye benzeri projelerde Orta Asya'ya açılmada kendine yeni bir koridor yaratmış olacaktır.

“Enerji nakil hatları günümüz devletlerinin vazgeçilmez ipek yoludur. Modern dünyada bu ticari hatların önemi Sovyetlerin dağılmasıyla birlikte daha da artmıştır”<sup>27</sup>

“Bakü – Tiflis – Ceyhan petrol boru hattı yani kısaca BTC, Azerbaycan petrol ve doğalgazını Gürcistan üzerinden Türkiye'nin Akdeniz kıyılarına taşımayı amaçlayan bir boru hattı projesidir.

<sup>27</sup> Sertaç Canalp Korkmaz, “Modern Dünya'nın İpek Yolu: Enerji Nakil Hatları”, ‘Çevrimiçi’  
<http://www.glopol.org>, 24 Haziran 2011.

Tüm dünyada ucuz ve istikrarlı enerji kaynaklarına sahip olabilmek için yoğun bir mücadelenin yaşandığı ve Sovyetler Birliği'nin 1991 yılının sonunda resmen dağılmasının ardından Kafkaslar ve Hazar Denizi çevresinin bu mücadelenin en çok hissedildiği bölge olduğu düşünüldüğünde BTC Boru Hattının stratejik bir öneme sahip olduğu söylenebilir”.<sup>28</sup>

BTC boru hattının temel atma töreni 18 Eylül 2002 tarihinde Sangachal- Bakü'de gerçekleştirilmiştir. Ayrıca projenin güzergâhına ilişkin çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme Raporları her üç ülke tarafından 2002 yılında onaylanmıştır. BTC boru hattının fiilen yapımına her üç ülkede 2003 yılında başlanmıştır. Petrol, BTC boru hattından Ceyhan'a 2006 Mayıs ayı sonu itibariyle ulaşmıştır. BTC boru hattı, Hazar Denizi'nin Azerbaycan sektöründe bulunan Azeri-Çırak-Güneşli sahalarından çıkacak petrolün en ekonomik şekilde Batı pazarlarına ulaştırılmasını sağlayacaktır.<sup>29</sup>

16 Ekim 2004 tarihinde Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının Azerbaycan ve Gürcistan kısmı birleştirildiği gün, uzunluğu 980 km, proje değeri 900 milyon ABD doları, yıllık taşıma kapasitesi 20 milyar metreküp olan Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz hattının inşasına başlanmıştır.<sup>30</sup>

Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz hattı BTC petrol boru hattına paralel olarak inşa edilmiştir. 2007 yılının başlarından itibaren Şahdeniz gazının Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz hattıyla nakline başlandı. Doğalgazın ilk alıcıları Gürcistan ve Türkiye oldu. Böylece 2001 yılından itibaren Azerbaycan sadece petrol ihracatçısı değil, hem de gaz ihracatçısı olarak tanınmaya başladı.

<sup>28</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.turkcebilgi.com/ansiklopedi> 23 Haziran 2011.

<sup>29</sup> Zafer Ateş, "Doğu-Batı Enerji Koridoru: 2 Tam 1 Eksik", 'Çevrimiçi' [www.ekodialog.com](http://www.ekodialog.com) Özgün Ekonomi Ve Makale Arşivi, 26 Haziran 2011.

<sup>30</sup> 'Çevrimiçi' <http://library.aliyev-heritage.org/tk/6223906.html> 26 Haziran 2011.

BTC petrol ve BTE doğal gaz boru hatları Hazar havzası ülkelerinin petrol ve doğal gaz rezervlerinin Avrupa pazarlarına taşınmasında uygun bir konuma sahip olan Azerbaycan'ın transit ülke olarak önemini daha da artırmaktadır.

Şahdeniz yatağının işlenmesi ve Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz hattının işletmeye açılması global NABUCCO projesinin ortaya çıkmasına neden oldu. Bu proje uyarınca Hazar'ın doğusunda bulunan Kazakistan ve Türkmenistan'ın mavi yakıt rezervlerinin Avrupa ülkelerine taşınması öngörülüyor. Bunun için kurulan Nabucco Gas Pipeline International Firması Hazar'ın dibine Trans-Hazar doğal gaz hattını döşemeli, onu Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz hattıyla birleştirerek gazın Avrupa'ya ulaşmasını sağlamalıdır. Değeri 7.4 milyar ABD doları olan hattın 2010 yılında inşası, üç sene sonra ise doğal gazın depolanması çalışmalarının başlanması planlanıyor. Hattın yıllık taşıma kapasitesi 30 milyar metreküp olacaktır.<sup>31</sup>

Nabucco boru hattı Türkiye'den AB ülkelerine doğal gaz taşımak amacıyla yapılması düşünülen uzun geçişli bir boru hattı taşımacılığı projesidir. Avrupa'nın en büyük doğal gaz tedarikçisi konumundaki Rusya'dan yapılan sevkiyata alternatif olması amacıyla daha çok ABD ve AB tarafından desteklenmektedir.

“Kendi bölgesinde transit ülke olmaktansa, gaz üretimi olmadan gaz tedarikçisi olmak isteyen Türkiye ise kültür ve dil geçmişlerinin ortak olduğu Orta Asya ülkelerinden bu yönde güçlü destek beklemektedir. Nabucco projesinin gerçekleşmesi için mutlaka güvenilir üreticilere ihtiyaç duyulmaktadır. 15 Temmuz 2007'de Türk ve İran hükümetleri nezdinde, Türkiye'nin epeydir istediği ve daha çok İran Devleti'nin güvensizliğinden kaynaklanan Türk-İran Doğal Gaz İşbirliğini geciktiren süreci sone erdiren üretim anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma ile dünyada varlığı onaylanmış büyük doğal gaz sahalarının birisini işletecek olan Türkiye'ye üretimini başka ülkelere satış hakkı da verilmektedir. İran ise neredeyse durma

<sup>31</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://library.aliyev-heritage.org/tk/6223906.html> 26 Haziran 2011.

noktasına gelmiş doğal gaz üretimini artırma ve teknolojisini ambargo uygulanmadan yenileme imkânı bulmaktadır. Her iki devlet açısından büyük öneme sahip bir anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmanın Avrupa Birliğinin geleceğinde enerji koridorlarını çeşitlendirmesi bakımından olumlu katkısı beklenmektedir”.<sup>32</sup>

“Bölgede projeleri kendi güçleriyle geliştirmeye ve gerçekleştirmeye, ileride daha da yeni projeler oluşturmaya çalışan Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye üçlüsü tarihi İpek Yolu’nun canlanması ve öneminin artması sonucunda, strateji ortaklığının da temel taşlarını atmış oluyorlar. Bu nedenlerden doğan siyasi güç ister istemez bölge devletlerini dünyada önemli kılmaya başlıyor”.<sup>33</sup>

Harita 9: BTC Boru Hattı

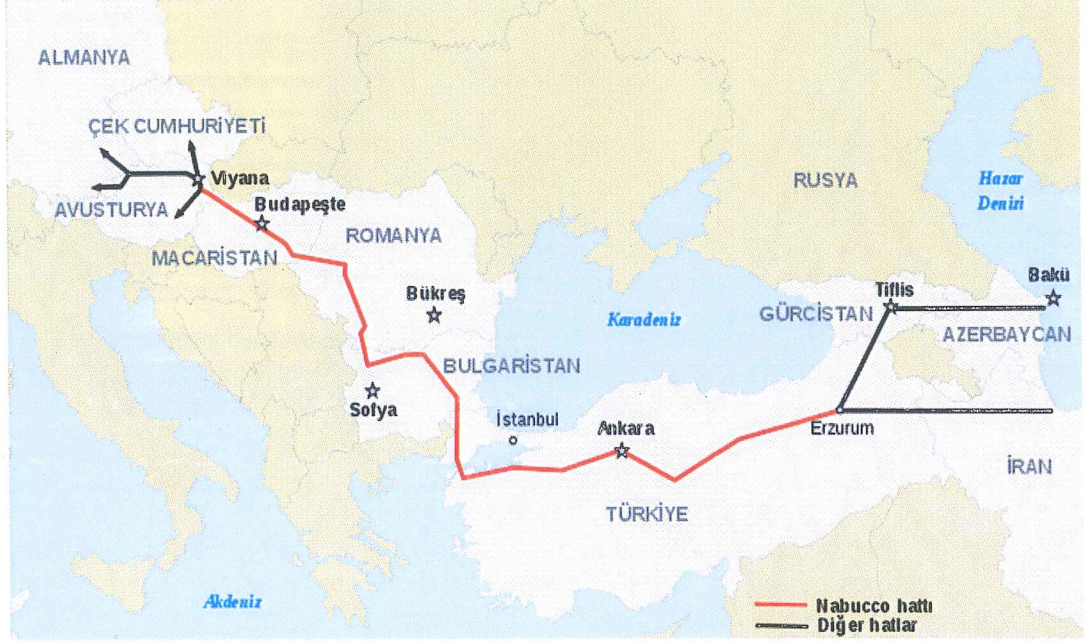


Kaynak: [http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Baku\\_pipelines.svg](http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Baku_pipelines.svg)

<sup>32</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.vatan.tc/nabucco-boruhatti-projesi/> 26 Haziran 2011.

<sup>33</sup> Dr. Ramin İsmayilov Arpaçaylı, “Siyasi Güç Dengesi Olarak Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.1news.com.tr/yazarlar/20101227043337088.html> 25 Haziran 2011.

## Harita 10: Nabucco Projesi



Kaynak: <http://www.vatan.tc/nabucco-boruhatti-projesi/>



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### İpek Yolu'nda Merkez Ülke Olarak Özbekistan

#### 4.1 İpek Yolu'nun Günümüzdeki Merkez Noktası Olarak Özbekistan

Doğudan batıya ve batıdan doğuya tüccarların, bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olan Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Özbekistan, özellikle Türk ve İslam eserleriyle, kendine has güzellikleriyle pek çok insanın dikkatini çekmektedir.

İslam mimarisinin kervansarayları ve ortaçağa ait eserleriyle tarihe mal olmuş şehirleri eşsiz bir görüntü sergiler. Günümüzde bu özelliklerini koruyan dört bine yakın gezip görülecek yerlerden; Taşkent, Semerkant, Buhara, Hive, Şehrisabz, Kokand bugünkü Özbekistan'ın tanınmasına ve gelişmesine yardımcı olmuştur. Bu tarihi şehirlerde bulunan eserlerin bir kısmı Dünya Kültür Mirasları Listesi'nde yer almıştır.

Özbekistan'ın İslam kültürü ve bilimine, tarihi ve mimari yapıların korunmasına verdiği katkılarından dolayı; Taşkent, 2007'de İslam Konferansı Örgütü (İKO) bünyesinde yer alan "İslami Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı" (İSESCO) tarafından "İslam Kültür Başkenti" seçilmesinde önemi rol oynamıştır.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Süleyman MERDANOĞLU, Özbekistan Uluslararası Altın Miras Vakfı Ankara Bölümü Başkanıdır, KAYNAK: ÖZBEKİSTAN TURİZM REHBERİ, 'Çevrimiçi' <http://www.yalquzaq.com/> 27 Haziran 2011.

“Özbek Türklerinin adı, etnik bir boy adını bildirmekten ziyade, “Osmanlı” gibi bir tabiiyeti ifade etmektedir. Osmanlılar gibi, Özbekler de bir kurucu hanın adıyla toplumsal kimlik oluşturmuşlardır. Altın Ordu İmparatorluğu’nda hükümdar Özbek Han’ın, kendi tebaasına verdiği bu ad ile Maverâünnehir’e kuzeyden, doğudan ve yakın çevreden yerleşen Karluk, Kıpçak, Kırgız ve diğer Oğuz boyları giderek Özbekleştiler. Ebu’l Gazi Bahadır Han 1340 tarihinde Özbeklerin varlığını bildirmektedir. Ayrıca Özbek adının “oğuz-bek” sözlerinden türediği gibi başka varsayımlar da vardır. M.Ö. 7. yy’dan itibaren Türk uygarlıklarının beşiği Türkistan olmuştur. Hunlar, İskitler (Saka/Yakut), Göktürkler, Karahanlılar, Selçuklular, Timurlular vd. bütün irili ufaklı imparatorluklar bu topraklardan yayılmıştır. Barthold, “Türk hakanlarının, altıncı yüzyıldan itibaren bütün Orta Asya’yı idareleri altında birleştirmiş olduklarını ve Bizans İmparatorluğu’yla ittifak yaparak Sasanileri devirmeyi düşündüklerini, ancak bunun, Bizans’ın zaafından dolayı gerçekleşemediğini” belirtiyor. Bugünkü Özbekistan denilen bölge, kadim Türkistan’ın, Türklerin Aşağı Türkistan, Arapların Maverâünnehir, Farsların Par Derya, Batılıların Transoxiana dedikleri, birçok yanıla Türkistan’ın göbeği yerlerdir. Özbekistan’ın adı da diğer Türkistan ülkelerinde olduğu gibi yapay bir bölgecilik adlandırılmasıdır. Çünkü Özbeklik; Osmanlılık, Kazaklık gibi sosyolojik/kültürel bir oluşumdur. Altın Ordu İmparatoru olarak Özbek Han (1313-1342), İslamiyet’in kurumlaşmasına verdiği ehemmiyetle bilinir. Bu sıralarda Osmanlılar tarih sahnesine çıkmaktadır”.<sup>2</sup>

Özbekistan, Orta Asya’da, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nden bağımsızlığını kazanmış Türk lehçelerinden Özbek Türkçesi konuşan bir Türk Devletidir. Orta Asya’nın merkezinde Ceyhun (Amu Derya) ve Seyhun (Siri Derya) nehirleri ile Aral gölünün meydana getirdiği ova ile Tanrı dağlarının batı eteklerinde yer almaktadır. Denize kıyısı olmayan ülkenin komşuları kuzey ve kuzeybatıda Kazakistan, doğu ve güneydoğuda Kırgızistan ve Tacikistan, güneybatıda

<sup>2</sup> İrfan Çiftçi, “Türkistan’daki Yeni Türk Cumhuriyetlerinde Sosyo-Ekonomik ve Siyasal Değişim”, İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Toktamış Ateş, İstanbul 1993, s. 18.

Türkmenistan, güneyde ise Afganistan'dır. Özbekistan Cumhuriyeti, altın, doğal gaz, petrol, kömür, uranyum, bakır; pamuk, buğday üretiminde dünyanın sayılı ülkeleri arasında yer almaktadır.

Bağımsız Özbekistan'ın yüzölçümü 447.400 km<sup>2</sup>, nüfusu 28, 095, 900 (2010), para birimi Som (UZS) dur. Özbekistan, 20 Haziran 1990'da egemenliğini, 31 Ağustos 1991'de bağımsızlığını ilan etmiştir. Bağımsızlık sonrası gerçekleştirilen siyasi, askeri, ekonomik ve sosyo-kültürel alandaki değişiklikler ve sürdürülen ciddi uluslararası ilişkiler, stratejik konumu, yer altı ve yer üstü zenginlikleri bakımından dikkatleri üzerinde toplayan Özbekistan Cumhuriyeti'nin kısa süre içinde dünyanın önde gelen ülkeleri tarafından tanınmasını sağlamıştır.

18 Kasım 1991 tarihinde kabul edilen “Özbekistan Cumhuriyeti'nin Bayrağı”nda mavi, beyaz ve yeşil olmak üzere üç renk hâkimdir.<sup>3</sup> En üstte gökyüzünü, suyu, enginliği, ebedîliği, iyiliği, doğruluğu, dürüstlüğü, sadakati simgeleyen ve Emir Timur tarafından kurulan devletin bayrağının da rengi olan mavi renk bulunmaktadır. Bu mavi zeminin sol tarafında beyaz bir hilâl ile on iki beyaz yıldız yer verilmiştir. Hilâl, hem Özbeklerin dinlerine, törelerine, geleneklerine, göreneklerine bağlılıklarını hem de bağımsızlığını simgelemektedir.

Bütün milletlerde olduğu gibi Özbeklerde de yıldız ilâhi, manevi bir anlam ifade etmektedir. Bayraktaki yıldızların on iki tane olması, Özbeklerin tarihiyle ilgili olmakla beraber, eski güneş takvimindeki ayları da simgelemektedir.

Özbekistan Cumhuriyeti Bayrağı'ndaki beyaz renk, gönül temizliğini, masumiyeti, saflığı; yeşil renk ise, tabiatın dirilişini, canlanışını; ümidi, arzuyu, mutluluğu temsil etmektedir. Renkler arasındaki kırmızı çizgiler ise, kanı (hayatın ırmaklarını) sembolize eder.

<sup>3</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://old.gov.uz/ru/>, 29 Haziran 2011.

2 Temmuz 1992 tarihinde kabul edilen “Devlet Arması”nın da Özbekistan Cumhuriyeti’nin ve Özbekistan Türklerinin pek çok özelliğini yansıtır nitelikte hazırlanmış olduğu dikkati çeker.<sup>4</sup>

Özbekistan Cumhuriyeti Devlet Gerbi (Arması), Özbekistan Anayasası’nda şu cümlelerle anlatılmaktadır: “Özbekistan Cumhuriyeti’nin Devlet Arması’nın tam ortasında geniş bir vadi üzerine doğan parlak bir güneş bulunmaktadır. Güneş tasvirinin sağ tarafında buğday başakları, sol tarafında ise pamuk dalları yer alır. Armanın üst kısmında Cumhuriyetin birlik ve bütünlüğünü simgeleyen sekizgen bir yıldız; bu sekizgen yıldız içinde de İslâmiyet’i sembolize eden hilâl ve beşgen yıldız bulunmaktadır. Armanın merkezinde ise, asaletin, cömertliğin ve fedakârlığın sembolü olan efsanevi Hüma kuşu, kanatları açık şekilde tasvir edilmiştir. Bütün bu tasvirler, semboller halkımızın barış, huzur, mutluluk ve gelişme yolundaki arzularını, ümitlerini dile getirmektedir. Armanın alt kısmında (Hüma kuşunun koruması altında) temsili Özbekistan Bayrağı bulunmaktadır. Bayrağı simgeleyen üç renkten ortadakinin (beyaz olanın) üzerine “Özbekistan” adı yazılmıştır.”<sup>5</sup>

10 Aralık 1992 tarihinde kabul edilen Özbekistan Cumhuriyeti Milli Marşı’nın sözlerini Abdulla Oripov, müziğini Mutal Burhonov yazmıştır.<sup>6</sup>

6 bölüm ve 128 maddeden oluşan Özbekistan Anayasası, Özbekistan Cumhurbaşkanı İslam Kerimov’un Başkanlığındaki anayasa komisyonunun yoğun çalışması sonucunda 8 Aralık 1992 de aşamalı oylama ile kabul edilmiştir. Özbekistan’da 8 Aralık Anayasa Günü olarak kutlanıyor.

Özbekistan 12 il (viloyat), 1 özerk Karakalpakistan Cumhuriyeti ve 1 bağımsız şehir Taşkent’ten oluşmaktadır. Önemli şehirleri Andican, Buhara, Fergana, Cizzak,

<sup>4</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://old.gov.uz/ru/>, 29 Haziran 2011.

<sup>5</sup> Yrd.Doç.Dr. Cengiz Alyılmaz - Orkun Dergisi – ‘Çevrimiçi’ [www.orkun.com.tr](http://www.orkun.com.tr) 29 Haziran 2011.

<sup>6</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://old.gov.uz/ru/>, 29 Haziran 2011.

Namangan, Navoiy, Kaşkaderya, Semerkant, Sirderya, Surhanderya, Taşkent ve Harezmi'dir.

Özbekistan Cumhuriyeti'nin başkenti olan Taşkent, Özbekistan'ın doğusunda Çirçik Vadisinde, 450 – 480 m yükseklikte kuruludur. Çirçik Nehrine bağlı bir çok kanal şehrin içinden geçer. Tarihte Çaç, Çaçkent, Şaşkent ve Binkent gibi çeşitli isimlerle anılmıştır. Taşkent Orta Asya'nın nüfus bakımından en büyük kentidir. 1966 yılında yaşanan yıkıcı depremin ardından kent büyük ölçüde yeniden inşa edilmiştir. Geniş yolları, yeşil alanları, park - bahçeleri, düzenli yerleşimi, düzenli ve sağlam altyapısı ile kent Sovyet şehir planlamacılığının en önemli örneklerinden biridir.

“751 yılında Araplar tarafından ele geçirilen kent, İpek Yolu güzergahı üzerinde önemli bir nokta olmuştur. Şehir ilk kez XI. yüzyıl dolaylarında Biruni ve Kaşgarlı Mahmut'un yazılı metinlerinde Taşkent adıyla anılmıştır. IX. ve X. yüzyıllarda Samani Devleti topraklarında yer alan şehir, X. yüzyıl sonlarından XIII. yüzyıl başlarına kadar Karahanlılar Devleti sınırları içinde olmuştur. Daha sonra bir süre Karahitaylar tarafından kontrol edilen Taşken, XIV. yüzyılda Timur tarafından ele geçirilerek Timur İmparatorluğu'nun en önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. XVI. yüzyılını ikinci yarısında Buhara Hanlığı tarafından ele geçirilen şehir, XVII - XVIII. yüzyıllarda Kazak ve Kamlıkların denetine geçmiş, 1809 yılında Hokand Hanlığı topraklarına Katılmıştır. Hokand Hanlığı'nın zayıflaması ile şehir, 1865 yılında Rusya İmparatorluğu tarafından ele geçirilmiş ve Rusya'nın Türkistan Genel Valiliği merkezi olmuştur.

1899 yılında hizmete alınan Taşkent-Orenburg demiryolu ile şehir Orta Asya'nın en önemli ticari geçiş noktası haline gelmiş, Kasım 1917'de Sovyet denetimine girmiş, 1918 yılında Türkistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'nin başkenti olmuştur.

1924 yılında kurulan Özbekistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti topraklarına dahil olan Taşkent 1930 yılında bu cumhuriyetin başkenti olmuştur.

Taşkent, 1 Eylül 1991 tarihinden bu yana Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlığını ilan eden Özbekistan Cumhuriyeti'nin başkentidir".<sup>7</sup> Taşkent günümüzde de eski Sovyetler Birliği sınırları arasında kalan Orta Asya topraklarının başlıca ekonomik ve kültürel merkezidir. Tarım ve tekstil makineleriyle, tekstil ürünleri en önemli sanayi dallarıdır. Şehirde pek çok yükseköğretim ve araştırma kurumu vardır. Özbek Bilimler Akademisi ve Ali Şir Nevayi Halk Kütüphanesi başta gelen kurumlardır. 1966'daki büyük depreme rağmen ayakta kalan, Orta Asya ve Kazakistan Müslümanları Kurulunun merkezi olan Barakhan Medresesi de önemli tarihi eserlerin başında gelir. Nüfusun yaklaşık beşte dördü Özbek ve Rus olan Taşkent'te Tatar, Yahudi ve Ukraynalı azınlıklar da mevcuttur.<sup>8</sup>

Kültürel açıdan Özbekistan çok zengindir. Özellikle opera, tiyatro, bale, klasik müzik ve resim gibi sanat dallarındaki canlılık dikkat çekicidir. Bütün eski Sovyetler Birliği ülkelerinin başkentlerinde olduğu gibi Taşkent'te de en görkemli binalar opera, tiyatro ve müze binalarıdır.

Özbekistan'da ulaşım başlıca Taşkent, Semerkant, Buhara, Çarçay ve Fergana arasındaki 3000 km'lik demiryolu, 21.500 km'lik şose ve Amuderya üzerinde 1200 km'lik su yolu ile sağlanmaktadır. Birçok şehirde havaalanı bulunmaktadır. Taşkent'te bugün mükemmel bir metro sistemi, tramvay ve trolleybüs ile toplu taşıma meselesi tamamen halledilmiştir. Ülkede trafik kuralları denetim ve uygulaması oturmuştur. Hata yapan sürücülere kesilen ceza çok yüksektir. Şehirlerde taksi ücretleri pazarlığa tabidir. Şehirlerarası yolculuklarda daha çok havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Özbekistan Cumhuriyeti sınırları içinde bulunan tarihi şehirlerden biri olan Buhara, Zerefşan Irmağı'nın aşağı havzasındaki büyük vahada yer alır. Buhara şehrinin denizden yüksekliği 220 metredir. Kara iklimin etkisinde olup kışlar soğuk, yazlar ise çok sıcak geçer.

<sup>7</sup> 'Çevrimiçi' <http://tr.wikipedia.org/wiki/Taskent> 2 Temmuz 2011.

<sup>8</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.turkcebilgi.com/Taskent/ansiklopedi> 2 Temmuz 2011.

İslamiyet'ten önce İranlıların, Türklerin veya başka milletlerin hakimiyetinde kalmış olan Buhara'nın önemli bir ilim, kültür ve ticaret merkezi haline gelmesi, Müslümanlar tarafından fethedilmesinden sonradır.

Buhara 999 yılına kadar Samaniler tarafından idare edildi. Buhara şehri bu dönemde tarihinin en parlak devrini yaşadı. Büyük bir ilim, kültür ve ticaret merkezi oldu. 892 yılında Nasr bin Ahmed ölünce yerine İsmail geçti ve Buhara'da yerleşti Böylece Buhara, Samanilerin devlet merkezi oldu. İsmail 900 yılında Saffarilerden Amr bin Leys'i yenince Abbasi halifesi tarafından Horasan emiri olarak tanındı. Bu sayede Buhara zengin ve büyük bir devletin merkezi oldu. Samani hükümdarları alim, edip ve şairleri himaye ettikleri için çok sayıda edip ve şair Buhara'da toplandı. Birçok saray, medrese, cami ve mescit inşa edildi. Buralardan yetişen alimler İslamiyet'in yayılmasına hizmet ettiler. İlim ile birlikte sanayi de gelişti. Özel kumaşlar dokunan Darü't – Tıraz yaptırıldı. Buhara'da dokunan kumaşlar, halılar, kilimler, yünlü ve pamuklular, seccadeler çeşitli ülkelere ihraç edildi. Buhara ve etrafında ziraat, ticaret ve sanayi çok gelişti, çok büyük çarşılar inşa edildi.<sup>9</sup>

Rus işgalinden sonra başkenti Taşkent olan Özbekistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetinin bir şehri haline gelen Buhara'da Sovyet idaresine karşı başlatılan silahlı mukavemet 1926 yılına kadar sürdü. 1923 sonunda Buhara hükümeti tamamen Rus kontrolü altına alındı. Halkın büyük bir kısmı Afganistan'a, geri kalanı da kırsal alanlara ve Özbekistan şehirlerine kaçtı. 1930 ve 1940'lı yıllarda da baskılar sebebiyle bir göç daha yaşandı. Şehrin nüfusu tamamen azaldı. Fakat İkinci Dünya Savaşından sonra hızlı bir artış gösterdi. 1939'da 50.000 iken 1969'da 69.000'e, 1970'te 112.000'e yükselmiş günümüzde ise 200.000'i aşmıştır.

<sup>9</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.turkcebilgi.com/buhara/ansiklopedi> 2 Temmuz 2011.

"Düzeltilme"

1950'lerde doğal gaz rezervlerinin bulunmasıyla Buhara'nın gelişmesi hızlanmıştır. Buhara topraklarından elde edilen doğal gazın boru hattıyla Urallara, Avrupa'nın bir kısmına ve diğer Orta Asya ülkelerine nakledilmesi, şehrin ticari ve ekonomik yönden önemini arttırmaktadır. Buhara'nın bugünkü nüfusu; Özbekler, Türkmenler, Kırgızlar, Kazaklar, Tatarlar, Uygurlar, Tacikler, Ruslar, Kafkasyalılar, Ukraynalılar ve Yahudilerden meydana gelmektedir. Buhara şehri Özbekistan'ın bağımsızlığını kazanmasından sonra tekrar ilim, kültür ve ticaret merkezi olmaya aday görünmektedir.

Antik Yunanlıların Marakanda isminde tanıdığı, dünyanın en eski şehirlerinden biri Semerkand'dır. Özbekistan'ın güney batısındaki Zerefşan vadisinin orta kısmında yer alan bu alımlı şehir, Taşkent'e üç yüz kilometre uzaklıkta olup, Nevai, Kaşkaderya, Cizzah vilayetleri ile çevrilidir. Şehrin nüfusu 566 bin kadardır. Bunlar da, çoğunluğu Özbek olmak üzere, Tacik, Rus, Ukraynalı, Azeri, Ermeni, Koreli, Beyaz Rus, Tatar, Ahıska Türkleri, Yahudi, Çingene gibi gruplardan oluşmaktadır.

Şehirde ilk yerleşim yeri adını İslamiyet öncesi Türk ve İran efsanevi kahramanından alan Efrasiyab (Alp Er Tunga) Tepesi'dir. En eskisi M.Ö. binli yıllara uzanan çeşitli medeniyetlerden sonra, VIII. yy.da Efrasiyab Müslümanların eline geçmiştir. Bundan sonra hızla gelişen şehir XI - XII. yüzyılda güneydeki ovaya inerek bölgenin kültür ve ticaret merkezi haline gelmiştir.

Semerkant, Samaniler'in (892-999), Karahanlıların (840-1212), Selçukluların (1038-1157), Moğolların (XII-XIV. yy), Timurlular (XIV-XV) ve Özbeklerin hâkimiyetini gördü. Sonraları önemini kaybetmeye başlayan şehir XIX. yy.da Rusların istilasına uğradı. Günümüzde komünizmin çöküşünden sonra yeni kurulan Özbekistan Devleti'nin önemli şehirlerinden biri olmuştur. Semerkant ve çevresi, tarih boyu ilim



ve sanat merkezi olarak birçok medeniyete beşiklik etmiştir. İslamiyet'e büyük hizmetleri geçen ünlü kişiler yetiştirmiştir.

Semerkant'ın manevi coğrafyasının köşe taşlarından ilki, İslâm ordularının şehri fethi sırasında şehit düşen Kusem İbn-i Abbas'ın (R.A.) türbesidir. Ona karşı tarih boyu gösterilen ilgi sonucu, çevresi türbelerle sarılı bir mezarlık haline gelmiştir. İbn-i Batuta şehri gezdiği zaman (1330 yıllarda), türbenin dört sütun üzerine oturan kubbeyle örtülü çok süslü bir yapı olduğunu, her köşede ikişer tane yeşil, siyah, beyaz ve kırmızı mermer sütun olduğunu, türbenin üstü değerli taşlarla süslenmiş siyah ahşaptan yapıldığını ve kenarlarının gümüşle kaplı olduğunu anlatır. Ancak türbe sonradan bugünkü şekli ile yeniden yapılmıştır.

Kusem İbn-i Abbas'ın (R.A.) türbesi bugünkü Semerkant'ın kuzeyinde Efrasiyab tepelerinin yamacında, içerisinde çoğu türbe olmak üzere mescit ve medrese gibi birimlerin de bulunduğu XI - XIX. yüzyıllara ait Şah-i Zinde mimari topluluğunda yer almaktadır.

Semerkant çevresinde yetişmiş Şeyh Ahmed Yesevi (XII. yy) ile başlayıp Şah-ı Nakşibendi (XIV. yy.) ile devam eden muhtelif tasavvufi akımlar Türk illerinde yayılmış, bilhassa Anadolu'ya gelen temsilcileriyle Selçuklu ve Osmanlı medeniyetlerinin yücelmesinde çok büyük emekleri geçmiştir.

Semerkant'ın tarih boyu kültürel hayatının göstergesi olarak, bazıları günümüze kadar gelebilmiş medrese, çarşı, cami, kale, türbe ve saray gibi çeşitli yapılar mevcuttur. Şehrin tarihinde Timur ve torunu Uluğ Bey'in önemli bir yeri vardır. Onların yürüttükleri imar ve kültürel hareketlerle XIV. ve XV. yüzyıllarda Semerkant eşsiz abidelere kavuşmuştur. Timur, başşehri Semerkant'ı dünyanın en muhteşem şehri yapma sevdasına tutulmuştur. Semerkant'ta geniş cadde ve meydanlar açtırıp bunların etrafına anıtsal çarşılar, depolar, camiler, saraylar ve

parklar yaptırmıştır. Tuğla ile yapılmış mimari eserler, genellikle muhteşem giriş kapıları, bir kısmı dilimli iri ve yüksek kubbeleri, iç ve dışlarının sırlı tuğla ve çinilerle süslenmeleriyle dikkat çekiyorlar.<sup>10</sup>

Emir Timur'un Semerkant'ta yaptırdığı en önemli yapılardan ilki, karısına ait 1404 tarihli Bibi Hanım Camii'dir. Yapıldığında anıtsal özelliklere sahip bu yapı halen harabe halindedir. Timur, 1404 yıllarında yaptırdığı Gur-i Mir (Gur Emir) türbesine öldüğü zaman defnedilmiştir. Türbe mimarisinin abidevi örneklerinden olan bu yapı, aslında bir külliye olarak yapılmıştır.

Emir Timur'un torunu Uluğ Bey'in Semerkant'ın Registan denilen çarşılarının bulunduğu merkezi meydana 1421'de yaptırdığı medrese ile günümüze kalıntıları gelen rasathanesi önemli yapılardır.

Dünyanın en güzel meydanlarından biri olan Registan, tarihi Semerkant'ın kalbidir. Anlamı "Kumlu Yer" demektir ve Semerkant'ın merkezi sayılır. Registan Meydanı yapısı üç medreseden oluşmaktadır. Uluğ Bey Medresesi (XV. yüzyıl), Şir – Dor Medresesi (XVII. yüzyıl) ve Tilla-Karı Medresesi (XVII. yüzyıl). İlk medresenin kuruluşuyla birlikte, bütün bayramlar, festivaller ve Pazar günü pazarı burada kurulmaya ve kutlanmaya başlamıştır. Medrese İslam dininin yüksek okulları sayılır. Uluğbey Medresesi, 1417-1420 tarihlerinde Uluğ Bey tarafından kurulmuş ve bizzat kendisi burada, ölümüne kadar matematik ve astronomi dersleri vermiştir.

Uluğ Bey'in ölümünden 200 yıl sonra, Semerkant'ın yöneticisi olan Yalangtuş Bahadır'ın emriyle birinci medresenin bir kopyası olarak, ikinci bir medrese yaptırılmış ve Şir-Dor Medresesi adı verilmiştir. Aralarındaki tek fark yeni medresede fazladan iki tane kışın kullanılmak üzere hazırlanmış eğitim holü

---

<sup>10</sup> 'Çevrimiçi' <http://kitaboku.blogcu.com/semerkand-turkistan-dan-anadolu-ya-bir-isik/>, 4 Temmuz 2011.

olmasıdır. Bunun dışındaki ana yapı birinci medrese ile aynıdır. Bundan birkaç yıl sonra, tekrar aynı yöneticinin emriyle üçüncü medrese, Tilla-Karı yaptırılmıştır. Dıştan görünümü diğer iki medreseye benzemekle birlikte bu medresenin içyapısı biraz farklıdır. Medreseler aynı plan üzerine inşa edilmiştir. Dört köşeli bir bahçe, dört teras ve çevre boyunca sıralanmış odalar. Oda kapıları İslam dininde önemli bir özellik olan saygı ve alçak gönüllüğü vurgulamak için özellikle alçak yapılmıştır. Kapılardan girerken ve çıkarken mutlaka başınızı eğmeniz gerekir.

Sadece Tilla-Kari Medresesi medrese olarak yapılmasına karşın minareleriyle, çoğunlukla cami olarak kullanıldı. XVII. yüzyılda Tilla-Kari Semerkant'taki en büyük cami idi. XIX. yüzyıla kadar cami ve medrese olarak kullanılan yapılar, XX. yüzyılın başından itibaren tarihi eser olarak korunmaya alınmıştır. İran, Çin, Hindistan ve Mısır'lı şair, tarihçi ve yazarlarca, "Tarihi Doğu'nun Cenneti", "İslam Dünyasının İncisi", "Doğunun Roma'sı" isimleriyle anılan Semerkant şehri, tarih boyunca pek çok esere ilham kaynağı olmuştur.<sup>11</sup>

Türkistan'ın tarih boyu kültür, sanat ve ticaret merkezleri arasında Semerkant, bilhassa günümüze kadar gelmiş abidevi eserleri ile ayrı bir önem taşımaktadır. Zengin çini süslemelere sahip bu eserler tarihimizin ihtişamını yeni nesillere göstermektedir.

"Semerkant, çok zengin kültürel, tarihi, mimari abideleri sayesinde dünyanın müze şehri olarak kabul edildi ve 2001 yılında UNESCO'nun dünya kültür mirası listesine dahil edildi. Şehirde 73, il sınırları içerisinde 291 tarihi bina mevcuttur. 1452 arkeolojik, 36 tarihi, 188 sanat ve heykel numunesi bulunmaktadır. Camiler ve mescitler, tekke ve hangâhlar, medrese ve rasathaneler, kervansaray ve çeşmeler, türbe ve ziyaretgâhlar, tarihi mağaralar bunların cümlesindedir."<sup>12</sup>

<sup>11</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.yenidenergenekon.com/134-registan-meydani/> 4 Temmuz 2011.

<sup>12</sup> Dr. Nadirhan Hasan, 'Çevrimiçi' <http://www.sefkatdergisi.com/sayi-2/24-yeryuzunun-cilasi-semerkant-dr-nadirhan-hasan.html>

Günümüzde Semerkant'ta karşılaştığımız bütün bu eserler, onun tarih sürecinde birçok bilim, kültür, sanat, din ve devlet adamı, özellikle birçok tasavvuf büyüğüne ev sahipliği yaptığını göstermektedir.

İpek yolu üzerinde binlerce yıldan beri değişik kavimlerin yan yana barış içinde yaşadığı bu topraklar dünya medeniyetine önemli katkılarda bulunmuştur. Bağımsızlığını kazandıktan sonra milli kültürün ihyası için çabalarını arttırmış ve bu yolda zengin geçmiş ve büyük medeniyetinden ilham almıştır.

Harita 11: Özbekistan



Kaynak: [www.turkiye-rehberi.net](http://www.turkiye-rehberi.net)

## 4.2 Bağımsızlıktan Sonra Özbekistan'da Gelişen Lojistik Faaliyetler ve Yapılan Yatırımlar

Orta Asya eskiden beri çeşitli din ve kültürlerin kavşağı olmuştur. Önemli ticaret yollarının bu bölgeden geçmesi farklı etnik gruplardan insanları bu coğrafyada bir araya getirmiştir. Çok sayıda efsane ve hikâyelere sahip bir ülke olan Özbekistan, çölleri, deve kervanları, Asya krallıklarından kalan etkileyici yapılar, geçmişin mimari izlerini taşıyan yapılar, renkli takı ve motifler ve egzotik meyveler ülkesidir.

Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır. İpek yolu çeşitli Türk uygarlıklarının ekonomik kaynağı olmuştur.

Özbekistan “XXI. Yüzyılın Demirden İpek Yolu” olarak tanımlanan TRACECA projesine üye ülkelerden biri olarak, projeye Avrupa pazarına açılmada ilave bir bağlantı olma ve küresel ticarete entegre olma açısından stratejik bir önem vermektedir. Ayrıca TRACECA Programı anlaşmalarda transit ücretlerini rekabetçi seviyede tutarak, hükümetler ve ulaştırma sektörü arasında yakın bir işbirliği ve bağlantılar yaratmış ve de sınır geçişleri prosedürlerini kolaylaştırmıştır. TRACECA koridorundaki, Batı-Doğu yönünde en kısa, potansiyel en hızlı ve en ucuz kara ulaştırması bağlantısı olmasından dolayı, yük taşımacılığındaki artış nakliyecilerin bu rotaya ilgisini göstermektedir.

TRACECA Programı kanalıyla sağlanan teknik yardımlar sayesinde katılımcı ülkeler uluslararası finans kuruluşlarından büyük miktarlarda yatırım çekebilmişlerdir.

Özellikle Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD), TRACECA Programı temelinde demiryollarının rehabilitasyonu amacıyla Özbekistan'a olan yatırımlarını 40 milyon ABD doları olarak artırmıştır.<sup>13</sup>

Özbekistan TRACECA Projesinin yanı sıra, Birleşmiş Milletler (BM) Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu 48. oturumunda kabul edilen ve 1992 yılında başlatılan Asya Kara yolu ve Trans-Asya Demir yolu Projesi kapsamında da yer almaktadır.<sup>14</sup>

“Taşkent-Çin ile Orta Asya arasındaki ulaşımı sağlayacak “XXI. Asrın İpek Yolu” projesi Özbekistan’da masaya yatırıldı. Toplam 6 güzergâhtan oluşması planlanan yeni ulaşım projesinin ilk istişare ve danışma toplantısı başkent Taşkent’te yapıldı. Asya Kalkına Bankası (AKB) öncülüğünde hayata geçirilmesi tasarlanan yeni ulaşım projesi; Çin, Afganistan, Kırgızistan, Kazakistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Azerbaycan’ı kapsamaktadır. Yeni projeye “Çin-Orta Asya-Azerbaycan”, “Rusya-Orta Asya-Afganistan”, “Kırgızistan-Kazakistan-Özbekistan-Türkmenistan ve İran” gibi 6 yeni ulaşım ağının hayata geçirilmesi hedeflenmektedir”.<sup>15</sup>

“Özbekistan 2015 yılına kadar tarihi İpek Yolu’na önemli bir yatırım yapmayı hedeflemektedir. Bu çerçevede İpek Yolu’nun önemli bir güzergâhını oluşturan “Andican-Taşkent-Semerkant-Buhara” etabında önemli bir yenileme çalışması yapacaktır. İpek Yolu’nun Özbekistan güzergâhı, batıda Türkmenistan, doğuda Kırgızistan’a bağlanıyor. Bin 427 kilometre olacak olan yol “E-40” olarak adlandırılacak. Dört şeritli olacak olan yol, Çin ve Kırgızistan’dan gelen İpek Yolu’nu Türkmenistan’a bağlayacaktır. Söz konusu güzergah üzerinde 18 büyük ve 600 de küçük boyda köprü ve viyadük yapılacaktır. Yol için ayrılan ödeneğin bir

<sup>13</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.tekbayrak.com/turk-cumhuriyetleri/ozbekistan/>, 10 Temmuz 2011.

<sup>14</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.tekbayrak.com/turk-cumhuriyetleri/ozbekistan/176-oezbekstan>, 10 Temmuz 2011.

<sup>15</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.tumgazeteler.com> 6 Temmuz 2011.

milyar 680 milyonu Özbekistan, geri kalanı ise Çin ve Asya Kalkınma Bankası tarafından verilecek uzun vadeli krediyle sağlanacaktır. 2015'e kadar tamamlanması beklenen yolun hizmete girmesiyle Özbekistan'ın uluslararası transit ulaşım potansiyelinin 50 %, yurt içi yük ve yolcu taşımacılığının da 60-70 % oranında artması beklenmektedir. Tüm Orta Asya ülkeleriyle sınırı olan tek ülke konumundaki Özbekistan, değişik yönlere doğru uzanan toplam 20 uluslararası transit güzergâha geçiş sağlamaktadır.”<sup>16</sup>

Tarihi İpek Yolu'nun hava güzergâhındaki en kapsamlı hava terminali Özbekistan'ın ilk serbest ticaret bölgesi Nevai vilayetinde açılan Nevai Lojistik Cargo Terminali Güney Kore Hava Yolları (Korean Air) desteğiyle yapılmıştır. Kara ve demir yolu ağı ile de desteklenen terminal, bölgede doğu-batı uzantısında yük taşımacılığında en kullanışlı ve kapsamlı nokta olacaktır. Bu terminal, sadece Orta Asya ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkelerine hizmet vermeyecek. Aynı zamanda Tarihi İpek Yolu güzergâhında doğu-batı uzantısında hizmet gösterecek bir lojistik merkez olacaktır.

“Türkmenistan Meclisi'nin 10. Oturumunda, Nisan 2011'de Aşkabat'ta imzalanan Özbekistan-Türkmenistan-İran-Umman-Katar uluslararası ulaşım projesine onay verilmiştir. Türkmenistan, İran'dan sonra bu projeyi onaylayan ikinci ülke oldu. Nisan ayında söz konusu projeye katılan 5 ülke dışişleri bakanları Aşkabat'ta bir araya gelerek, Orta Asya'ya Basra Körfezi kapısını açacak yeni ulaşım koridorunun kurulmasına yönelik anlaşmayı imzalamıştı. İran ve Türkmenistan tarafından onaylanan projenin, şimdi Özbekistan, Katar ve Umman tarafından onaylanması gerekmektedir. Yeni ulaşım projesi, Orta Asya ülkeleri ile Basra ve Umman Körfezi'ni birbirine bağlayacaktır. Proje kapsamında Orta Asya ülkeleri İran'a kadar demiryolu hattı ve daha sonra İran'ın limanları ile Basra Körfezi'ne açılacaktır. Hâlihazırda, İran Orta Asya sınırından Çabahar limanına kadar 1.600 kilometre

<sup>16</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.haberler.com/ozbekistan-tarihi-ipek-yolu-na-2-6-milyar-dolarlik-haberi/> 7 Temmuz 2011.



uzunluğunda demiryolu hattı çekmektedir. Bu proje ile Orta Asya petrol ve doğal gazının Basra Körfezi'ne taşmasına imkân sağlayacaktır.”<sup>17</sup>

Özbekistan başkenti Taşkent'te faaliyet gösteren İş Lojistiği Geliştirme Derneği'nin resmi sitesinde yayımlanan habere göre, Özbekistan Cumhurbaşkanı İslam Kerimov'un 4 Temmuz 2011 tarihli kararına binaen, lojistik şirketlerin karayolu ve lojistik uzmanlarına olan taleplerinin artmasıyla, 2011-2012 eğitim yılında lojistik bölümlerine lisans ve yüksek lisans programına öğrenciler kabul edilecektir.<sup>18</sup>

Günümüzde Özbekistan Cumhuriyeti'nde uluslararası taşıma ve transit malların sağlanmasına ilişkin bir dizi düzenlemeler kabul edilmiştir. Özbekistan'ın yabancı ülkelerle dış ekonomik ilişkiler kurması için, sektörün daha da geliştirilmesi gerekmektedir.

Ulaşım ve lojistik ile ilgili Özbekistan Cumhuriyeti Kanunları:

- 29. 08. 1997 Yönetmeliği, No. 470-I “Gümrük Tarife Kanunu”;
- 29. 08. 1998 Yönetmeliği, No. 674-I “Karayolu Taşımacılığı Kanunu”;
- 15. 04. 1999 Yönetmeliği, No. 766-I “Demiryolu Taşımacılığı Kanunu”;
- 11. 05. 2011 Yönetmeliği, No. 213-II “Özel Kargo ve Asker Geçiş Kanunu”.

Günümüzde Özbekistan Cumhuriyeti toprakları üzerinden yapılan uluslararası taşımacılık ve transit bu yönetmeliklerde düzenlenmektedir.

Özbekistan Cumhuriyeti'nin uluslararası taşımacılık faaliyetleri aşağıdaki koridorlar üzerinden gerçekleşmektedir:

**Koridor 1** - Baltık ülkeleri limanlarına (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit olarak) - Klaipeda (Litvanya), Riga, Liepaya, Ventspils (Letonya), Tallinn (Estonya);

<sup>17</sup> Cihan Haber Ajansı, ‘Çevrimiçi’ <http://www.1news.com.tr> 8 Temmuz 2011.

<sup>18</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.adbl.uz> 9 Temmuz 2011.

**Koridor 2** - Beyaz Rusya ve Ukrayna (transit Kazakistan ve Rusya üzerinden) üzerinden - sınır kapılarında Çop (Ukrayna) ve Brest (Beyaz Rusya), sonra Avrupa'ya;

**Koridor 3** – Ukrayna'nın limanı Ilyichevsk'e (Kazakistan ve Rusya üzerinden transit geçiş), Karadeniz'e çıkış;

**Koridor 4** – Çin'in doğu limanları ve Nahodka, Vladivostok, vb Uzakdoğu noktasına geçiş, Kazak-Çin sınırı üzerinden doğu yönüne;

**Koridor 5** - Trans-Kafkasya koridoru (Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan üzerinden transit) yönünde, Karadeniz'e çıkışı olan TRACECA koridoru.

**Koridor 6** - Fars Körfezine çıkışı olan İran limanı Bandar Abbas'a (Türkmenistan üzerinden transit olarak);

Son dönemde aşağıdaki koridorlar geliştirilmektedir:

**Koridor 7** - Sarı, Doğu Çin ve Güney Çin Denizlerine çıkışı olan Çin limanlarına (Kırgızistan üzerinden transit olarak).

**Koridor 8** – Afgan sorunu nedeniyle, Afganistan üzerinden İran limanları Bandar Abbas ve Çahbahar'a alternatif güney koridorları geliştirilmektedir.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Özbekistan Cumhuriyeti Dış Ekonomik İlişkiler, Yatırım ve Ticaret Bakanlığı, 'Çevrimiçi' <http://www.mfer.uz>, 24 Temmuz 2011.

### 4.3 Bağımsızlıktan Sonra Özbekistan'da Yeniden Yapılanan Kültür Sanat Ortamı

Binlerce yıl içinde gelişen ve farklı zamanlarda günümüzdeki Özbekistan topraklarında yaşayan halkların tarihsel miraslarından oluşan günümüz Özbek kültürünün ana rengi Türk kökenli olmakla birlikte kültürünün oluşumunda eski İrani kavimler (Soğdlar), değişik Türk boyları, Araplar, Romalılar, Ruslar ve Çinliler katkıda bulunmuştur. Böylece Orta Asya'nın ve Türkistan'ın kültürel merkezleri olan ve ağırlıklı olarak bugün Özbekistan'ın temsil ettiği medeniyet birikimi kökleri binlerce yıl öncesine giden mirası günümüze taşımaktadırlar. Özbekistan'a, Sovyetler Birliği döneminde Sovyetlerin Türk ve İslam Dünyası ile üçüncü dünya ülkelerine açılan kültürel kapısı olmak misyonu yüklenmişti. Asya-Afrika Yazarlar Kongreleri, Taşkent Film Festivali gibi birçok organizasyon Taşkent üzerinden Batı dışı dünyaya açılan etkinliklerdi.

Günümüzde ise çağdaş Özbekistan kültürü bu tarihsel ve zengin geleneklerin izlerini müzik, dans, resim, uygulamalı sanat, dil, mutfak ve kıyafetlerinde yaşatmaktadır. Özbekistan kültürünü etkileyen en önemli etkenlerden biri de Tarihi İpek Yolu'dur. İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda, doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. Örneğin müzik türleri ve müzik aletleri müzisyenlerle birlikte kervanlarda seyahat ederdi, kitaplar ve kâğıt üretimi bilgileri, işleme zanaatları ve eşyalar da aynı şekilde bir ülkeden diğerine seyahat ederken konakladığı yerlerde de izler bırakırdı. Bu yolların merkezinde bulunan ve günümüze kadar ulaşan kervansaray ve tarihsel eserleriyle Özbekistan bu mirası doğal olarak en çok sahiplenmeyi de hak ettiğini düşünmektedir.

Bağımsızlıktan sonra ise Özbekistan kendisini sahip olduğu ekonomik, nüfus ve kültürel birikimle Orta Asya'nın merkez ülkesi olarak konumlandırdı. Bu bağlamda da en önemli motif veya marka "İpek yolu" olmuştur. Yeni Özbekistan Cumhuriyeti, hem kültürel kimliğini oluşturmada, hem bölgesel egemenliğini perçinlemede hem de Uluslararası arenaya açılmada İpek Yolu'nun güçlü tarihsel çağrışımlarına yeni anlamlar yükledi. Ülkede ticari, ekonomik, kültürel birçok kurum ve yere "İpek yolu" isimleri verildi. Uluslararası alanda bir stratejik, kültürel ve güçlü marka olarak "İpek Yolu" imgesi "Özbekistan - İpek Yolu" ikiz çağrışımını özdeşleştirecek bir çok atılım yapıldı. Bağımsızlıktan üç sene sonra Özbekistan 1994 yılında İpek Yolu'nun canlandırılması için "Uluslararası Zirve" gerçekleştirerek bu alanda ilgili ülkeler arasında ilk kez bir girişim başlatarak bu alandaki eskiden beri iddialı olan İran, Çin gibi ülkeleri bile sonradan arayı kapatmak için bir çok etkinlik yapmak durumunda bırakmıştır.

Özbekistan'ın 1991'de bağımsızlığına kavuşmasıyla kültür bakanlığı, üniversiteleri ve bütün kültür ve eğitim kurumlarıyla kendisini yeniden yapılandırmaya başlamıştır. Bu yapılandırmada temel itici motif de yine "İpek Yolu" mottosu üzerinden olmuştur. İpek Yolu mirası, İpek Yolu ülkesi, İpek Yolu merkezi bağımsızlıktan sonra oluşmakta olan şimdiki milli kültürel kimlikteki yeni ve özgün unsur veya motif olarak öne çıkmaktadır.

Bu bağlamda halk sanatları, Özbek gelenek ve göreneklere ve Özbekistan kültürü hızla yeni kimliği ile gelişmeye başlamıştır.<sup>20</sup> Ekonomisinde önceleri ipeğin geçen yüzyıldan itibaren ise pamuğun temel ürün olduğu Özbekistan'da dokuma, kumaş, tekstil ve dolayısıyla bir moda ve giyim endüstrisi ve kültürü de gelişmiştir.

<sup>20</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.advantour.com/rus/uzbekistan/culture>, 13 Temmuz 2011.

Özbekler, milli kıyafetlerini, ev malzemelerini, renk ve nakışla süslemişler, giysilerinde genellikle özgün renklere önem vermişlerdir.

Özbekistan'da dekoratif nakış halk sanatları içinde önemli yer alır. Eskiden nakışçılık sanatı kendi nakış güzelliğiyle, renkler çeşitliliğiyle ve özgünlüğüyle meşhur olmuştur. Eskiden gelinin çeyizi içine muhakkak üzerine nakış süslenmiş olan kıyafetler girerdi. Kıyafetlerin çoğu aileyi büyüden, nazar değmesinden, koruma fonksiyonunu taşırdı. Damadın evine gelini nakışlarla süslenmiş olan şal altında götürürlerdi. Çift için ayrılmış olan odanın duvarlarını ve yatağı şallarla süslüyorlardı. Bu şalların adı, "süzani" olup, asıl anlamı "iğneyle dikilmiş olan" demektir.

Günümüzde de bu atalardan kalan adet saklanmıştır. Milli kıyafetler şimdi de orijinalliğini sağlamak amacıyla elle yapılıyor.<sup>21</sup> Özbek sanatında minyatür ve seramik de ayrıca önem taşır. Kökleri Orta Asya'ya dayanan bu eski sanatın gelişmesi, XIII. ile XV. yüzyıllarda, Timur ve Ali Şir Nevai devrinde oluşmuştur. Özbekistan dekoratif sanatlarının içinde en yaygın olanı seramik sanattır; yani başka bir ifadeyle çömlekçilik... Halçayan, Ajinatepe, Afrasib, Dalverzintepe, Kuykırılankala bölgelerindeki arkeolojik buluntular, seramiğin kaynağının çok eski tarihlere dayandığını gösterir.<sup>22</sup> Bu eski buluntular, orantı duygusuyla, ilginç orijinal desenleri ve renk zenginliği ile insanı hayran bırakır. Özbekistan seramik tarihi iki tarzda yön bulur: Birincisi, çevredeki, dünyayı yumuşak, hafif tonlamalarla anlatan ve mavi renklerle işlenen lirik bir tarzdır. İkincisi ise, zengin renklerle dekoratif amaçlı olarak yapılır. Günümüzde Özbekistan'da, geleneksel tarzda seramik yapan birçok merkez vardır. Harezmi'nin ve Fergana Ovası'nın mavi - beyaz seramiği çok ünlüdür. Şahrisabz, Kitab, Denau, Semerkant, Urgut, ve Taşkent'te ise beyaz fon üzerine yeşil, mavi, mor, kahverengi, renklerde işlenir. Özbekistan'ın en eski seramik merkezlerinden biri Harezmi Vahasıdır. Çıraklarıyla birlikte geleneksel seramik

<sup>21</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.geldik.com/ozbekistan/6160-ozbekistan-gelenek-ve-gorenekleri-ozbekistan-kulturu.html> 14 Temmuz 2011.

<sup>22</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.msxllabs.org/forum/ozbekistan> 14 Temmuz 2011.

sanatını yaşatan ustalar burada, derin tabak (Bagiya), çiçek vazosu (Çinaki), su kabı (Hum), İbrik ve dört kulplu süt kabı üretirler. Bir önemli seramik merkezi de Semerkant'tır. Semerkant çok eskiden beri mimari eserlerin desenleri ve seramik yapıtlarıyla ünlüdür. Özbekistan'da minyatür sanatına da önem verilmektedir. Çeşitli form ve malzemeler üzerine, farklı tekniklerle yapılabilen minyatür sanatı, bu özelliğiyle diğer el sanatları arasında ayrı bir yere sahiptir. Özbekistan'da 1970'li yılların sonunda bu sanatı yeniden canlandırmak için titiz çalışmalar başlatılmıştır. Halk ustaları, genç ressamlar, plastik sanat uzmanları ülke müzelerinde bulunan eski büyük kitaplardan, koleksiyon numuneleri üzerinden ilk denemeler yapmışlardır.

Özbekistan'ın Halk sanat şirketi "Musavvir" adındaki kurumun bu tür çalışmalarının önemli yeri vardır. 1980 yıllarının sonundan itibaren Özbekistan Minyatür sanatına olan ilgi bütün dünyada yükselmiştir.<sup>23</sup>

Milli bayram kutlamaları da Özbek kültürü, sanatı ve tarihini en iyi şekilde yansıtmaktadır. Bağımsızlıktan sonra Özbekistan'da 21 Mart günü "Milli Bayram" yani Nevruz (Farsçadan "yeni gün" anlamına gelir) Bayramı olarak ilan edilmiştir. Nevruz geleneği, Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinde olduğu gibi Özbekistan'da da kendine özgü geleneksel görkemli törenler ile kutlanır. Bu günün coşkuyla kutlanmasına büyük önem verilmektedir. Her yönüyle Türk gelenek ve görenekleriyle zenginleşmiş, ananevi ve temeli beş bin yıllık Türk tarihine dayalı milli bir bayramdır. Türkiye'de de 1991 yılında Türk Dünyası ile birlikte ortak bir gün olarak resmi tatil olmaksızın bayram ilan edilmiştir.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> 'Çevrimiçi' <http://www.msxllabs.org/forum/ozbekistan> 14 Temmuz 2011.

<sup>24</sup> "Türk Kültüründe Nevruz Geleneği", 'Çevrimiçi' [www.akintarih.com](http://www.akintarih.com), 15 Temmuz 2011.

Nevruz, tarihi ve gelenekleri yönüyle son derece zengin bir bayramdır. İlim adamlarının mevcut araştırmalarına göre, eski tarihlerde Ata yurt - Orta Asya ve Horasan'da yılbaşı bahar faslına denk gelirdi. Sasanî hanedanlığı döneminde (M.Ö. III. yüzyıl) yılbaşı, yaza, yaz güneşinin dik duruş gününe (bugünkü 21-22 Haziran) denk gelmiştir. Ama ay takvimine geçtikten sonra yılın birinci ayı bahar gününe yani günlerin eşitlendiği 21-22 Mart'a alınmıştır.<sup>25</sup>

Özbek halkı bu bayramda çeşitli eğlenceler düzenlemekte ve birçok milli yemekler yapmaktadır. Mesela, Nevruz'da pişirilen özel yemekler, oynanan oyunlar, güreş müsabakaları, yarışmalar, musiki makamları, şiir söyleme gelenekleri gibi faaliyetler yüzyıllardan beri yapılmaktadır. Nevruz, bu özellikleriyle tam manasıyla kültür, sanat, edebiyat, spor ve musiki erbabının hünerlerini gösterdikleri bir bayram haline dönüşmüştür.

Arife günü sümelek kazanları kurulur. Gençler bütün gece uyumadan sabaha kadar ateşin etrafında eğlenerek, sümelek kıvamına gelinceye kadar türküler eşliğinde kazanı karıştırırlar. Günün ilk ışıklarıyla sabah kahvaltısına tabak tabak sümelek yetiştirilir. Nevruz yemekleri ve ekmek türleri çoktur. Bunlar konu komşulara, mahalle mensuplarına, hastalara, bakımsız kişilere ve yaşlılara verilir. Sonra bayrama iştirak edenler oynamaya başlarlar. Kısaca bahsedecek olursak Nevruz yemekleri ve ekmekleri türlü türlü çeşitliliğe ve güzelliğe sahiptir. Nevruz'da sümelek, halim, pilav, çorba, kavurma gibi güzel yemekler, kök samsa, çuçvara, soğuk aş ve ekmekler yapılır, çeşitli şerbetler hazırlanır. Nevruz günü birbirleriyle tartışmış, küsmüş olanlar eski nefretlerini unutup barışırlar ve dostluklarını tazelerler. Aileler bir araya gelip mezarlara giderler, ölenlerin ruhu için dualar okurlar.

---

<sup>25</sup> “Özbekistan’da Nevruz Kutlamaları Ve Onun Özbek Halk Edebiyatında Terennüm Edilişi”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.sanaldalnumara.net>, 16 Temmuz 2011.

“Düzelme”

#### 4.4 İpek Yolu'nun Canlanması ve Özbekistan'daki Kültür - Sanat Ortamına Etkisi

Bağımsızlıktan sonra Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetlerinin her biri kendisini bir gelecek perspektifi belirlemiştir. Kazakistan 2023, Türkmenistan 10.000 gün, Özbekistan "İpek Yolu" gibi rotalar belirlemiştir. Özbekistan özellikle kendisinin geleceğini "merkez ülke" olmak üzerine kurmuştur. Bu bağlamda yeniden tarihsel köklere vurgu yapan kuşatıcı bir milli kimlik tanımlaması yapılmış İpek Yolu'nun merkez ülkesi olmak, yolların kesiştiği kavşak noktaların merkezi olmak perspektifini benimsemiştir. Tarihi ve kültürel birikimi, stratejik konumu, doğal kaynakları ve Orta Asya nüfusunun yarısını oluşturan Özbekistan, bölgesel barış ve istikrar için kilit konumdadır.

Bağımsızlığından bu yana yönetimde olan Devlet Başkanı İslam Kerimov, bağımsız devlet olarak dünya siyasi arenasına ilk çıktığı andan itibaren, zengin kültürel mirasın korunması ve araştırılmasını bir devlet siyaseti olarak belirledi. İslam Konferansı Örgütü'nün (İKÖ) Kültür, Eğitim ve Bilim Araştırma Merkezi, Taşkent'i İslam Kültürü Başkenti ilan ederken, UNESCO da ülkedeki bazı kentleri tarihi kentler listesine aldı. Buhara, Hive, Semerkant gibi ünlü kentler, El Biruni Şarkşunaslık Enstitüsü'nde koruma altına alınan yazma eserler, Özbekistan Din İşleri Başkanlığının muhafazasındaki Hazret-i Osman'a ait Kur'an-ı Kerim gibi çok sayıda eseri Dünya Kültür Mirası'na ekledi.

Özbekistan Cumhurbaşkanı'nın kararı ve Kültür ve Spor Bakanlığı'nın ev sahipliği ve organizasyonu ile 1997'den beri iki yılda bir defa Semerkand'ın üç medreseli meşhur Registan Meydanı'nda "**Semerkand Şark Teraneleri (Doğu Ezgileri) Festivali**" düzenlenmektedir. Sekizincisi 25-30 Ağustos 2011 tarihleri arasında geçen "Şark Teraneleri (Doğu Ezgileri) Festivali"ne 62 ülkeden sanatçılar katılmıştır. Renkli görüntülere sahne olan festival, sadece doğu değil bütün dünya müziğinin "buluşma ve kaynaşma" adresi olarak nitelendiriliyor. Katılımcı sanatçılar daha çok kendilerine



has milli kıyafetler giyerek festival süresinde Semerkand halkına dünyanın dört bir yanından değişik müzik esintileri sunmuştur. Geleneksel olarak, festival programında kentin çeşitli mekânlarında gerçekleştirilen etkinliklere yer verilmiştir. Ayrıca festivalde dünya halklarının ulusal müzik konferansı da gerçekleştirilmiştir. Festival kapsamında sahne alan sanatçı ve gruplardan en iyi performans gösterenler (10 bin dolar), festival birincisi (7 bin dolar), ikincisi (5 bin dolar) ve üçüncüsü (3 bin dolar) ödülleriyle ödüllendirilmiştir.

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı (UNESCO) tarafından desteklenen festivalin ana kurucuları Özbekistan Kültür ve Spor Bakanlığı, “Uzbeknavo” Ulusal Yayın Şirketi, Besteciler Birliği ve Semerkand Belediyesi’dir.<sup>26</sup> Zengin ve ilginç içeriğiyle “Şark Teraneleri (Doğu Ezgileri) Festivali”nde her şeyden önce Özbekistan halkının şarkı ve dans sanatının çeşitliliği sunulmuştur.

Doğu ve Batı arasında kültürel bir kaynaşma adına önemli bir etkinlik olan “**Avrupa Film Festivali**”nin Dokuzuncusu 8-16 Mayıs 2009 tarihleri arasında Özbekistan’ın başkenti Taşkent’te gerçekleştirilmiştir. Bu festival AB’ye dönem başkanlığı yapan Çek Cumhuriyeti’nin Özbekistan Büyükelçiliği tarafından organize edilmiştir. Festival kapsamında Almanya, Fransa, İngiltere, Litvanya, Slovakya, Romanya, Polonya ve İspanya yapımı 9 film Taşkentlilerin beğenisine sunulmuştu.<sup>27</sup>

Özbekistan’da Devlet Başkanı İslam Kerimov önderliğinde ve Dünya Ticaret Örgütü’nün (DTÖ) de desteği ile 1995 yılından itibaren her yıl Taşkent’te ana teması

---

<sup>26</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://mcs.uz/ministry/press/pressculture/culturenews/49-samarkand-nakroet-volna-vostochnyh-melodiy.html> 6 Ekim 2011.

<sup>27</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.tumgazeteler.com/>, 2009-05-08 CİHAN, 1 Ekim 2011.

“İpek Yolu üzerinde Turizm” olan “Uluslararası Turizm Fuarı” düzenlenmektedir.<sup>28</sup> İpek Yolu kavşağında bulunan ülke tarihi anıtları, kutsal ibadet yerleri, güzel doğası, eşsiz kültürü, gelenekleri ve misafirperver insanları ile dünyanın her yerinden turistleri cezbetmektedir.

“Şunu özellikle vurgulamalıyız ki, halkımızın tarihin nice tufan ve fırtınalarına bakmadan milli benliği ve ezeli değerlerini koruyarak günümüze kadar ulaşmasında onun kanı ve kemiklerine kadar işleyen manevi cesaret duygusu hiç kuşkusuz en temel etken olmaktadır. Çünkü Özbek halkı dünya tarihinde, dün tesadüfen ortaya çıkmış değildir. Biz zengin bir tarihin, yüksek bir kültürün varisleriyiz. Tarihimizi kısaca şöyle özetleyebiliriz: En hassas ve tehlikeli dönemlerde halkımıza umut ve inanç veren, onu düşmanlara karşı mücadeleye sevk eden, atalarımızı ilmi keşiflere, askeri zaferlere ve cehalete karşı savaşmaya celbeden güç de manevi cesaret duygusu olmuştur. Bu açıdan baktığımızda, Urgenç şehrini saldırganlardan korumak için elinde bayrakla can veren Necmiddin Kübra'nın kahramanlığında, dünyayı sanki bir tufan gibi basan Cengiz Han ordusuyla on bir yıl mertçe savaşan Celaleddin Menguberdi'nin cengaver ruhunda, yurdumuzu istilacılardan temizleyerek büyük devlet kuran Emir Timur atamızdan da manevi cesaret duygusunun büyük ve önemli bir yer tuttuğu gerçeği şüphe götürmez”.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> “Velikiy Shyolkoviy Put”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.api.uz/news/info/country/1897/>, 15 Aralık 2011.

<sup>29</sup> İslam Kerimov, “Yenilmez Güç Yüksek Maneviyat”, Özbekistan’ın Ankara Büyükelçiliği tarafından bastırılmıştır, Tercüman: Dr. Abdumurad Tilavov, Editörler: Doç. Dr. Fatma Açık, Dr. Hüseyin Yıldırım, Filiz Demirci, Öncü Basımevi, Ankara, TİKA desteği ile basılmıştır, s. 195-196.

“Düzeltilme”

## 4.5 İpek Yolu'nu Günümüzde Vazgeçilmez ve Önemli Kılan Jeopolitik Etkenler

“Devletler sahip oldukları coğrafyanın kendi politikalarına yön vermesi esasına dayalı stratejiler oluşturmak durumundadır. Bugün dünyada; ülkelerin üzerinde buldukları coğrafyanın sağladığı üstünlükler ve olumsuzluklar değerlendirilerek diğer ülkelerle ilişkiler düzenlenmekte, gelecek planlanmaktadır. Devlet-coğrafya-politika üçgeninde oluşan jeopolitik güç ve jeopolitik strateji, devletlerin bölge ve dünya üzerindeki konumlarını tespit etmektedir. Bir devletin jeopolitik gücü; dünya üzerindeki yeri (ada, kenar, kıta veya kıta içi devlet olması); bölgesel güç merkezlerine yakınlığı, sahip olduğu enerji kaynakları veya bu kaynaklara yakınlığı veya uzaklığı ve iklimi ile doğrudan ilgilidir. Yine ayrıca; bir devletin tarihi, ekonomik gücü, kültür varlığı, sosyal ve siyasi yapısı jeopolitik gücünün oluşumuna etki eden temel unsurlardır”.<sup>30</sup>

Soğuk Savaş sonrası dönemin ve küreselleşme sürecinin uluslararası dengeler üzerindeki etkilerinin doğru okunması ve değişen konjonktüre uygun politikalar geliştirilmesinde jeopolitik yaklaşımların önem kazandığı bir döneme girilmektedir. Devletler ve halklar arasında karşılıklı siyasi, ekonomik ve kültürel etkileşimin yoğunlaştığı bu dönemde, küresel ve bölgesel aktör konumuna terfi eden gelişmekte olan ülkelerin dünya siyasetinde ağırlığı artmaktadır. Bu süreç ise daha çok aktörün etkili olduğu coğrafyalar meydana getirmekte, mekân sabitinin devletler tarafından farklı girdilerle yeniden değerlendirilmesi ihtiyacını doğurmaktadır.<sup>31</sup>

“Jeopolitik, bütün tür ve verileriyle coğrafyanın aktifleştirilmesi ve aktif olarak değerlendirilmesidir. Coğrafi platform üzerinde güç merkezlerini karşılaştırmalı

<sup>30</sup> İsmail Yücel, “Jeopolitik Güç Oluşturma Kriterleri ve Milli Güç Açısından Türkiye'nin Değerlendirilmesi”, ‘Çevrimiçi’ <http://www.ismailyucel.com.tr> 22 Temmuz 2011.

<sup>31</sup> Doç. Dr. Atilla SANDIKLI BİLGESAM Başkanı, “JEOPOLİTİK VE TÜRKİYE RİSKLER VE FIRSATLAR”, BİLGESAM YAYINLARI, Ocak 2011.

olarak değerlendirir, politik düzeyde güç ve hedef ilişkisi kurar. Bir devletin güvenlik ve gelişme politikasının bilimsel zeminini oluşturur. Jeopolitik kavramı, unsurları ve hudutları dikkate alınarak şöyle tanımlanabilir: Bir milletin, milletler topluluğunun veya bir bölgenin, mevcut coğrafi platform üzerinde, değişen ve değişmeyen unsurlarını dikkate alarak güç değerlendirmesi yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren, hedefleri ve hedeflere ulaşma şart ve aşamalarını araştıran, belirleyen bir bilimdir. Jeopolitik unsurlar değişen ve değişmeyen unsurlar olarak ikiye ayrılır. Değişmeyen unsurlar; ülke veya bölgenin hudutları, arz üzerindeki yeri, işgal ettiği alan ile coğrafi karakteri yani ada, kıta, kenar veya kıta içi devlet olma durumudur. Değişen unsurlar ise ülkelerin siyasi, ekonomik, sosyo-kültürel, askeri, bilimsel ve teknolojik yapısı ile zamandır”.<sup>32</sup>

İpek Yolu Asya’yı Avrupa’ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, yıllardan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır. Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu’nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır.

Doğuyla batıyı, Akdeniz ile Hint okyanusunu Rusya ile sıcak denizleri birbirine bağlayan Ortadoğu, jeopolitik konumu nedeniyle her devirde dünya siyasetine büyük güçlerin dikkatini çekmiştir. Doğuyla batı arasındaki bütün ticari ve kültürel bağlantıların bu bölge üzerinden yapılması Ortadoğu’nun gizemli çekiciliğini daha da arttırmıştır. Deniz yollarının yanında ticari bağlantıları

---

<sup>32</sup> İsmail Yücel, a. g. m. , s. 2.

sağlayan kervan yolları da (İpek Yolu, Baharat Yolu v.s.) bu bölgeden geçmektedir.<sup>33</sup>

“Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı ve İstanbul Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tanıl Küçük , 14. Avrasya Ekonomi Zirvesi’nde, Avrasya’nın tarih boyunca siyasi, ekonomik ve kültürel gelişmelerin merkezinde olduğunu hatırlatarak, bugün de sahip olduğu enerji kaynaklarıyla, ulaşım ve enerji koridoru niteliğiyle tüm dünyanın ilgisini çeken, jeopolitik ve stratejik önemi çok yüksek bir bölge konumunda bulunduğunu söyledi.”<sup>34</sup>

İpek Yolu gibi önemli ticaret hareketlerinin de bu topraklarda hayat bulduğunu, kültürel zenginliklerin de bu topraklarda dünyaya yayıldığını hatırlatan Küçük, Avrasya’nın bugün de büyük bir ekonomik potansiyele sahip olduğunu ifade etti. Tanıl Küçük, ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin ve ticaretin gelişmesinde büyük önem arz eden bir noktanın da karayolu taşımacılığının gelişmesi olduğunu vurgulayarak, şöyle devam etti:

“Tarihi İpek Yolu’nu yeniden canlandırabilmeliyiz. Çin ile Avrupa ekonomilerini birbirine bağlayacak ve transit geçilecek ülke ekonomilerine de katkı sağlayacak yeni İpek Yolu perspektifi ile ülkelerimiz arasında taşımacılık başta olmak üzere her sektörde somut işbirliği projelerinin geliştirilmesi mümkün olacaktır. Ekonomik ve ticari ilişkilerimizin, işbirliğimizin geliştirilmesinde bir önemli nokta da kara gümrük kapılarının modernize edilmesidir. Buralardaki bürokratik işlemlerin kısaltılması ve hızlanmasıdır”.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.genelbilge.com>

<sup>34</sup> **Küçük: İpek Yolu'nu canlandırmalıyız**, ‘Çevrimiçi’ <http://www.sondakikahaberleri.info.tr>, Haber7 2011-04-13, 21 Temmuz 2011.

<sup>35</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://www.marmaragrubu.org>, 21 Temmuz 2011.

Günümüzde Asya ile Avrupa'yı, daha somut bir ifadeyle 28 ülkeyi birbirine bağlayan 114 bin kilometrelik Trans-Asya Demir Yolu Ağı ile 141 bin kilometreyi bulan Asya Hızlı Demir Yolu ağı projeleri yürütülmektedir. Bu projeler bölgenin ekonomik ve ticari gelişmeleri ile stratejik bütünleşmesi açısından büyük öneme sahiptir. Bu projelerin Türkiye için de önemi büyüktür: Türkiye'nin "doğu-batı arasındaki tarihi köprülük" misyonu için büyük önem arz eden Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi tamamlandığında da Londra'dan kalkan bir tren Çin'e kadar gidebilecektir.

"İpek Yolu, Çin, Orta Asya, Orta Doğu, Anadolu ve Avrupa arasında yapılan ve gerçekleştiği dönemlerin en önemli ticaret yoludur. Bu ticaret yolunun bu denli önemli olmasını dönemin en önemli devletleri arasında ticareti ve iletişimi sağlamasının yanı sıra güzergâhın geçtiği şehir ve bölgelerde, tıpkı Mısır'da geçtiği yere canlılık veren yeşil Nil nehri gibi, ekonomik canlılık, refah ve kalkınmışlık sağlamış olmasıdır. İpek yolu güzergâhının günümüzde tekrar canlanabilmesi için gerekli ortam mevcut mudur? Denildiğinde bu konuda tam olmasa da önemli değişimlerin olduğu anlaşılmaktadır. Bunların içinde en önemli husus İpek Yolu'nun üzerindeki birçok ülkenin ekonomik yönden hızlı bir değişim ve dönüşüm içerisinde bulunmaları, günümüz ticari ihtiyaçlarını temin edebilmesi için İpek Yolu gibi yeni güzergâh talepleri kaçınılmaz olmaktadır. Ancak İpek Yolu güzergâhının canlılığa kavuşturabilmek için gerekli ortamın hazır edilmesi gereklidir.

Bunlardan birincisi fiziki alt yapı ile ilgilidir. Karayolları ve demiryollarında güzergâh ülkelerindeki fiziki standartlar geliştirilmeli, standartlar yükseltilmelidir. Ülke standartlarının yükseltilmesi tek başına yeterli değildir. Standartların uluslararası düzeyde, güzergâh bütününde geçerli hale getirilmesi gereklidir.

İkinci önemli husus gümrük geçişleriyle ilgilidir. Gümrük geçişlerinin hızlandırılması için gerekli gümrükle ilgili transit belgelerin güzergâh ülkelerince uyumlaştırılmalıdır.

Üçüncü konu araç, yük ve sürücülerle ilgili standartların oluşturulmasıdır. Karayolunda yük taşıyan araçların dingil, römork, çekici teknik standartları ile sürücü belgeleriyle sürücü çalışma koşullarının oluşturulması gereklidir.

Fiziki alt yapı olarak Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının kurulma çalışmaları, Karadeniz sahil yolu, hatta Marmaray bu konularda önemli bir aşamalardır. Bundan sonraki aşamalar daha hızlı gelişecektir”.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Metin Çancı, “İpek Yolu güzergahı günümüzde tekrar canlandırılabilir mi?”, Lojistik Analiz, 28. 01. 2010, ‘Çevrimiçi’ <http://www.dunya.com> 22 Temmuz 2011.

“Düzeltilme”

## SONUÇ

“Evrende iki büyük yol vardır;  
Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde de İpek Yolu”.  
(Özbek Atasözü)

Tarihi İpek Yolu Çin’den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa’ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret yoludur. Dünya tarihindeki en önemli rolü, hiç şüphesiz Doğu ve Batı kültürleri arasında bir köprü kurulmasını sağlamış ve bu sayede Doğu’nun zengin medeniyeti Batı’nın uygarlığını ve ticaretini geliştirmiştir.

Bunun yanında İpek Yolu üzerinde yer alan medeniyetler birbirleri ile daha derin iletişimler kurmuş ve insanın yeryüzünü algılaması konusunda son derece ciddi mantıklar geliştirmiştir. Ayrıca ticaret gelişmiş, ekonomik anlamda modern ekonomik faaliyetlere en yakın faaliyetler yine bu dönemde oluşmuştur. İpek Yolu’nun bir başka etkisi ise özellikle Avrupa Mutfağına olmuştur. Hindistan ve Çin’den gelen baharatlar, Yemen’den gelen kahve Batı’nın damak zevkini önemli ölçüde değiştirmiş ve geliştirmiştir.

İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu’dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir yol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır.

“Düzeltilme”



Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan bir yol şebekesinden yararlanılmıştır. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanında kıtalar arasındaki kültür alışverişine de imkân sağlayan bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları zaman içinde İpek Yolu olarak adlandırılmıştır. İpek Yolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılıp Orta Asya Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir. Bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak korunmaları ve yaşatılmaları için çalışmalar başlamıştır.

Orta Asya ülkeleri enerji kaynakları bakımından çok zengindir. Bu yüzden Avrupa Birliği için büyük önem taşımaktadır. AB üyesi ülkelerin Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan ile imzalanan Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmaları 1999'da yürürlüğe girmiştir. Eski Sovyet Cumhuriyetleri ile imzalanan ortaklık ve işbirliği anlaşmaları, AB ve ilgili ülkeler arasında gelecekteki ekonomik ve siyasi ilişkilerin gelişiminde çerçeve anlaşmaları niteliğindedir.

Avrupa Birliği'nin yeni bağımsız devletlere yönelik politikasının temel taşlarından biri olan TRACECA programı, "**21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi**" olarak adlandırılmaktadır. TRACECA, uluslararası kuruluşlardan büyük mali ve teknik destek alan Avrasya bölgesi ulaşım koridoruyla ilgili tek projedir.

Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olan TRACECA, Doğu Avrupa'dan başlayıp (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna), Türkiye'ye uzanıyor. Karadeniz üzerinden Gürcistan'daki Poti ve Batum limanlarına ulaşır, Güney Kafkasya ulaştırma ağları ile bölgeyi kara yolundan Türkiye'ye bağlıyor.

“Düzeltilme”

TRACECA, Azerbaycan üzerinden Hazar feribotları (Bakü-Türkmenbaşı, Bakü-Aktau) ile Orta Asya devletleri Türkmenistan ve Kazakistan'a demiryolu ağları ile ulaşıyor. Bu ülkelerin ulaştırma ağları Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Çin ve Afganistan sınırına dayanıyor.

Avrupa'ya alternatif ulaşım hattı sunması nedeniyle stratejik önemi bulunan TRACECA, ayrıca, Orta Asya ülkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını sağlayıp, tarihi İpek Yolu'nun yeniden önemli bir ticaret yolu haline gelmesine zemin hazırlamaktadır.

TRACECA'nın amaçları, Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimine yardım etmek, uluslararası karayolu, demiryolu ve denizcilik pazarına girişi garantilemek, trafik güvenliğini, kargo önemini ve çevresel korunmayı garanti etmek, ulaştırma alanında ulaştırma politikalarını ve yasal yapıyı uyumlaştırmak, ulaştırma işlemleri arasında eşit rekabet oluşturmak şeklinde belirlenmiştir.

TRACECA'ya üye ülkeler arasında Türkiye, Ukrayna, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Romanya, Moldova, Moğolistan, Kırgızistan, Kazakistan, Gürcistan, Bulgaristan, Azerbaycan ve Ermenistan yer almaktadır. Türkmenistan, üye olmamakla birlikte programa katılıyor. Afganistan ve İran'ın da dâhil edilmesi öngörülüyor.

Böylece, Özbekistan Cumhuriyeti başkenti Taşkent'in de Türkmenistan, Kazakistan ve İran arasında kurulacak yeni demiryolu ağına bağlanmasıyla Avrupa ülkelerine açılımı sağlanmış olacaktır. Ayrıca en önemlisi, TRACECA'nın dünyada ekonomik refah ve siyasal barış sağlanmasında çok büyük katkıları olacaktır. İpek Yolu'nu yeniden canlandırma projeleri ile Özbekistan kültür – sanat ortamı da gün geçtikçe gelişecektir. Özbekistan geleceğini “merkez ülke” olmak üzerine kurmakla, yeniden tarihsel köklere vurgu yapan kuşatıcı bir milli kimlik tanımlaması yapılmış İpek Yolu'nun merkez ülkesi olmak, yolların kesiştiği kavşak noktaların merkezi olmak perspektifini benimsemiştir. Tarihi ve kültürel birikimi, stratejik konumu, doğal kaynakları ve Orta Asya nüfusunun yarısını oluşturan Özbekistan, bölgesel barış ve istikrar için kilit konumda olan bir ülkedir.

İslam Kerimov “Özbekistan: yenilenme ve ilerleme yolu” adlı eserinde şunları yazdı: “Ülkemiz olumlu bir jeostratejik konuma sahiptir. Tarihsel olarak, şimdiki Özbekistan toprakları, antik ticaret yollarının, ünlü İpek Yolu'nun ve farklı kültürlerin geçtiği yerdur.”<sup>37</sup>

“Özbekistan 21. Yüzyılın Eşiğinde” adlı kitabında İ. Kerimov, “Biz Rusya, Çin ve Hindistan, Doğu ve Batı ülkelerinin farklı çıkarları olduğu bölgenin bir parçasıyız. Şüphesiz XXI. yüzyılı şekillendirecek olan çok güçlü Avrasya merkezlerinin kavşağında yer alan ülkemiz, Türkiye, Pakistan, İran ve Suudi Arabistan gibi güçlü İslam ülkelerinin ilgi konusu olacaktır”, diye yazdı.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://rhd.uz/geography/74-geopolitika>, 22 Şubat 2012.

<sup>38</sup> ‘Çevrimiçi’ <http://rhd.uz/geography/74-geopolitika>, 22 Şubat 2012.

“Düzelme”

## BİBLİYOGRAFYA

### KİTAPLAR

- ASİMOV, İSAAC: **Bilim ve Buluşlar Tarihi**, Orjinal isim: Asimov's Chronology of Science and Discovery, İmge Kitapevi Yay., 1. Basım, Ankara, 2006.
- ATEŞ, TOKTAMIŞ: **Siyasal Tarih**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Eylül 2007.
- BENEVOLO, LEONARDO: **Avrupa Tarihinde Kentler**, AFA Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 1995.
- BOWERSOX, DONALD J. ,  
CLOSS, DAVID J. : **Logistical Management The Integrated Supply Chain Process**, McGraw-Hill, 1996.
- CHİLDE, V. GORDON: **Tarihte neler oldu?**, Türkçesi: Alaeddin Şenel – Mete Tunçay, 5. Baskı, Kırmızı Yayınları, İstanbul, 2009.
- DİYARBEKİRLİ, NEJAT: **İpek Yolu ve Türkler: Sanat, Kültür ve Mimariye Doğu-Batı Yolunda Yaptıkları Katkıları**, Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2008.
- ERDAL, MURAT: **Küresel Lojistik**, İstanbul, UTİKAD, 2005.
- FOLTZ, RICHARD C. : **İpek Yolu Dinleri Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Kara Yolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim**, 1. Baskı, Menderes Yayınları, İstanbul, Aralık 2006.
- GADDIS, JOHN LEWIS: **Soğuk Savaş Pazarlıklar, Casuslar, Yalanlar, Gerçek, Çeviren: Dilek Cenkçiler**, YKY 1. Baskı, İstanbul, Aralık 2008.

- GÜLTEKİN, VAHDET: **Medeniyet Tarihi**, Esas metin Louis Frederic, Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayii A. Ş. Basımevi, İstanbul, 1974.
- HERODOTOS: **Tarih (Historiai)**, Eski Yunancadan Çeviren: Furkan Akderin, 1. Basım: Nisan 2007, Alfa Yayınları, İstanbul.
- İBN FAZLAN: **Seyahatname**, Önsöz ve Tercüme: Prof. Dr. Ramazan Şeşen, Bedir Yayınevi, İstanbul 1995.
- KERİMOV, İSLAM: **Yenilmez Güç Yüksek Maneviyat**, Özbekistan'ın Ankara Büyükelçiliği tarafından bastırılmıştır, Tercüman: Dr. Abdumurad Tilavov, TİKA desteği ile basılmıştır, Öncü Basımevi, Ankara.
- KESKİN, M. HAKAN: **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmiş, değişimi, bugünü, geleceği)**, 3. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, Kasım 2009.
- KIRBAŞ, GÜLSEN: **Kültür Turizminde İpek Yolunun Yeri**, Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2008.
- KOBAN, EMİNE-  
YILDIRIR KESER, HİLAL: **Dış Ticarete Lojistik**, 2. Baskı, Ekin Basım, Bursa, 2008.
- LAMBERT, DOUGLAS M. ,  
STOCK, JAMES R. : **Strategic Logistics Management**, Boston, Irwin/McGraw-Hill, 3. Baskı, 1999.
- MERDANOĞLU, SÜLEYMAN  
MUHAMMADİEV, NASRİDDİN: **Özbekistan Kılavuzu**, Mine Ofset Baskı Tesisleri, 1. Baskı, Ankara, Eylül, 1997.

ÖLÇER, CANAN,  
ONUT, SEMİH:

**Lojistik Sektörü Yönetiminde İnsan Kaynakları Yönetimi**, Uluslararası Lojistik Kongresi 30 Haziran – 1 Temmuz 2003, İstanbul, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, Haziran 2003.

POLO, MARCO:

**Geziler Kitabı**, Çeviri: Ömer Güngören, Yol Yayınları, İstanbul, Nisan 1985.

RTVELADZE, EDVARD:

**Velikiy Şelkoviyy Put**, Ensiklopediçeskiy spravoçnik, Drevnost i Rannee Srednevekove, T.: “Özbekiston Milli Ensiklopediyasi”, 1999.

SANDER, ORAL:

**Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e**, İmge Kitabevi Yayınları, 15. Baskı, Ekim 2006.

SANDER, ORAL:

**Siyasi Tarih 1918-1994**, 15. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, Şubat 2007.

SEDİLLOT, RENE:

**Değiş Tokuştan Süpermarkete Tarih Boyunca Ticaretin Öyküsü**, Türkçesi: Esat Mermi Erendor, Birinci Baskı, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, Ağustos 2005.

TUTAR, HASAN:

**Küreselleşme Sürecinde İşletme Yönetimi**, İstanbul, Hayat Yayıncılık, 2000.

UHLİG, HELMUT:

**İpek Yolu Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü**, Türkçesi: Alev Kırım, 1. Basım, Okyanus Yayıncılık, İstanbul, 2000.

YILDIZ, HAKAN:

**Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi’nde Organizasyon ve Lojistik**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, 2006.

## MAKALELER

ADORNO, THEODOR:

**Kültür Endüstrisini Yeniden Düşünürken**, Çeviren:Bülent O. Doğan  
Cogito, Sayı: 36 Yaz 2003, (Çevrimiçi)  
[http://www.khaos.info/felsefe/\(e.t.: 19 Mayıs 2011\)](http://www.khaos.info/felsefe/(e.t.:19Mayıs2011)).

AĞCA, TAMER:

**Sanat Ve Medeniyet İdrakinde Bir Siyasetçi**, (Çevrimiçi) <http://www.haber365.com> (e. t. : 21 Temmuz 2011).

ARPAÇAYLI, RAMİN  
İSMAYİLOV:

**Siyasi Güç Dengesi Olarak Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı**, (Çevrimiçi)  
<http://www.1news.com.tr/yazarlar/>  
( e. t. : 25 Haziran 2011).

ATEŞ, ZAFER:

**Doğu-Batı Enerji Koridoru: 2 Tam 1 Eksik**, (Çevrimiçi) [www.ekodialog.com](http://www.ekodialog.com) Özgün  
Ekonomi Ve Makale Arşivi,  
(e. t. : 26 Haziran 2011).

BİNAY, MEHMET:

**İpek Yolu Yeniden Canlanıyor**, (Çevrimiçi)  
<http://www.turkiye.net/mbinay/>  
(e. t. : 19 Nisan 2011).

ÇANCI, METİN:

**İpek Yolu güzergahı günümüzde tekrar canlandırılabilir mi?**, Lojistik Analiz, 28. 01. 2010, (Çevrimiçi) <http://www.dunya.com>  
(e. t. : 22 Temmuz 2011).

DEMİRKOLLU, SERHAN:

**Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler İçin Lojistik**” Ar-Ge Info, İGEME, Şubat 2001.

ERDAL, MURAT:

**Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi**, (Çevrimiçi) [www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com)  
(e. t. : 20 Nisan 2011).

GORSHKOV, TEIMURAZ,  
BAGATURIA, GEORGE:

**TRACECA- Restoration of Silk Route,**  
(Çevrimiçi) <http://www.pdfbe.com>  
(e.t. :24 Nisan 2011).

GÜVENÇ, BOZKURT:

**Antropoloji (İnsanbilimi),**  
Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi,  
Önlisans Programı, Anadolu Üniversitesi Yayın  
No: 698, Açıköğretim Fakültesi Yayın No: 340,  
(Çevrimiçi) <http://books.google.com.tr> (e. t. : 19  
Temmuz 2011).

KORKMAZ, SERTAÇ CANALP: **Modern Dünya'nın İpek Yolu: Enerji Nakil  
Hatları, (Çevrimiçi)**  
<http://www.glopol.org> (e. t. : 24  
Haziran 2011).

KÜÇÜK, TANIL:

**İpek Yolu'nu Canlandırmalıyız, (Çevrimiçi)**  
<http://www.sondakikahaberleri.info.tr/> Haber7  
2011-04-13, (e. t. : 21 Temmuz 2011).

LUNN, EUGENE

**Marxizm ve Modernizm, Lukacs, Brecht,  
Benjamin ve Adorno Üzerine Tarihsel Bir  
İnceleme, çev: Yavuz Olagan,  
Alan Yayıncılık, İstanbul, 1995.**

SANDIKLI, ATILLA:

**Jeopolitik ve Türkiye Riskler ve Fırsatlar,  
BİLGESAM Yayınları, Ocak 2011.**

TANDOĞAN, MUHAMMED:

**Medeniyet-Kültür ilişkisi (2), (Çevrimiçi)**  
<http://yinedergi.wordpress.com> (e. t. : 19  
Temmuz 2011).

TÖZ, MUTLAK:

**Kültür Endüstrisi, (Çevrimiçi)**  
[http://mutlaktoz.wordpress.com/kultur- endustirisi](http://mutlaktoz.wordpress.com/kultur-endustirisi)  
(e. t. : 19 Mayıs 2011).



YÜCEL, İSMAİL:

**Jeopolitik Güç Oluşturma Kriterleri ve Milli Güç Açısından Türkiye'nin Değerlendirilmesi"**, (Çevrimiçi)  
<http://www.ismailyucel.com.tr>  
(e. t. : 22 Temmuz 2011).

HÜSEYNOV, FUAD:

**Avrupa Birliği - BDT Ülkeleri İlişkilerinin Hukuki Çerçevesi**, (Çevrimiçi)  
<http://auhf.ankara.edu.tr/dergiler>  
(e.t.: 24 Nisan 2011).

### **TEZLER**

ÇİFTÇİ, İRFAN:

**Türkistan'daki Yeni Türk Cumhuriyetlerinde Sosyo-Ekonomik ve Siyasal Değişim**, İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Toktamış Ateş, İstanbul 1993.

ÇİFTÇİ, İRFAN:

**Uluslararası İlişkilerde 'Öteki' Kavramı ve Avrupa Birliği ile İslam Konferansı Örgütü'nün 2002 İstanbul Buluşmasında 'Türk Modeli' Söylemi**, Doktora Tezi, Tez Danışmanı: Prof. Dr. Toktamış Ateş, İstanbul 2006.

PRETORIUS, S. J. J. :

**Effective Supply Chain Management in the Furniture Retail Industry**, Master Thesis, UPeTD (University of Pretoria), April 2001,  
<http://www.upetd.up.ac.za>  
(e. t. : 6 Haziran 2010).

### **DERGİLER**

CANPOLAT, YILDIZ:

**İspanyol Edebiyatında Modernizm Akımı**, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, Aralık 1988.

ERSOY, MEHMET ŞAKİR: **Lojistiğin Önemi ve Türkiye**, V. Lojistik Yönetim Zirvesi Ekol Özel Dergisi, 16-17 Nisan 2003.

MİRZAYEV, RUSTAM: **İbn Fadlan Turklar Mamlakatiga Safar**, Moziydan Sado Dergisi, 1. (25). 2005, Özbekistan, Taşkent, 2005.

OVALI, SERAP: **TRACECA Projesi ve Türkiye**, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Yıl:1, Cilt:1, Sayı:1, Yaz 2008, (Çevrimiçi) <http://www.kenancelik.com/documents> (e.t. : 24 Nisan 2011).

SHARIFOV, ABİD: **New Life of The Ancient Silk Road**, The Silk Road - İpek Yolu Dergisi, No: 3, 1998.

### GAZETE

YENİ AKİT GAZETESİ **İpek Yolu UNESCO'da**, Çarşamba, 4 Mayıs 2011.

### SÖZLÜKLER VE ANSİKLOPEDI

CAMBRIDGE DICTIONARY, (Çevrimiçi) <http://dictionary.cambridge.org>

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, (Çevrimiçi) <http://www.britannica.com>

**LOJİSTİK TERİMLER SÖZLÜĞÜ**, Lojistik Derneği Yayınları No:1, Eylül 2007, İstanbul, Üçüncü Baskı.

MERRIAM – WEBSTER DICTIONARY, (Çevrimiçi) <http://www.merriam-webster.com>

OXFORD ADVANCED LEARNER'S DICTIONARY OF CURRENT ENGLISH, Oxford University Pres, 1974.

TÜRKÇE SÖZLÜK, Türk Dil Kurumu, Gözden Geçirilmiş Altıncı Baskı, Bilgi Basımevi, Ankara, 1974, (Çevrimiçi) <http://www.tdk.gov.tr> (e. t. : 8 Haziran 2010).

### İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.scribd.com>  
<http://kamilmehmetozkan.com>  
<http://www.ekotrent.com>  
<http://www.ifsworld.com/tr>  
[www.caginpulisi.com.tr](http://www.caginpulisi.com.tr)  
<http://www.odevsel.com>  
<http://www.vakifbank.com.tr>  
<http://www.logisticsclub.com>  
<http://www.turkcebilgi.com>  
<http://www.bilgispot.com>  
<http://www.iberiasiatour.com>  
<http://turkish.cri.cn>  
<http://www.sosyalci.org>  
<http://www.ulasimonline.com>  
<http://strana.ru/journal/>  
<http://library.aliyev-heritage.org>  
<http://www.gunesintamicinde.com/kitaro>  
<http://www.haber3.com/ipekyolu-yeniden-canlaniyor>  
<http://www.turkiye.net/mbinay>  
<http://www.traceca.org.tr/>  
<http://www.kulturelbellek.com/kultur-kavraminin-tarihcesi>  
<http://yinedergi.wordpress.com>  
<http://www.haber365.com>  
<http://www.vatan.tc/nabucco-boruhatti-projesi/>  
<http://old.gov.uz/ru/>  
<http://www.sefkatdergisi.com/sayi-2/24>  
<http://www.tekbayrak.com/turk-cumhuriyetleri/ozbekistan/>  
<http://mcs.uz/ministry/press/pressculture/culturenews/>  
<http://rhd.uz/geography/74-geopolitika>