



Yönetim, Ekonomi ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi

2019, 3(1):34-44.

DOI: [10.29226/TR1001.2019.103](https://doi.org/10.29226/TR1001.2019.103)

ISSN: 2587-0785 Dergi web sayfası: <https://www.yepad.org>



## KAVRAMSAL MAKALE

### Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye Turizmine Olası Yansımaları<sup>1</sup>

Dr. Öğr. Üyesi Salim İBİŞ, İstanbul Gelişim Üniversitesi, İİSBF, Turizm Rehberliği Bölümü, e-posta: [sibis@gelisim.edu.tr](mailto:sibis@gelisim.edu.tr)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2404-9218>

#### Öz

Bu çalışmada son yıllarda yeniden canlandırılması gündeme gelen İpek Yolu'nun tarihsel gelişiminin incelenmesi ve Yeni İpek Yolu Projesinin Türkiye turizmine olası yansımalarının araştırılması amaçlanmıştır. Çalışma kapsamında konu ile ilgili literatür taraması yapılmış, ilgili basılı ve elektronik kaynaklar incelenmiş, çıkarımlar yapılmıştır. Çin'in son yıllarda ekonomik anlamda göstermiş olduğu başarılı performansı yanı sıra artan uluslararası turizm hareketliliği ve turizm harcamaları dikkat çekmektedir. Başta Çin olmak üzere İpek Yolu ağı üzerinde bulunan ülkelerin Türkiye için birer alternatif turizm pazarları konumunda oldukları söylenebilir. Yeni İpek Yolu Projesi'nin Çin'den ve diğer Asya ülkelerinden Türkiye'ye yönelik seyahatlerin kolaylaşmasında, yeni turizm pazarlarının gelişmesinde etkin bir rol oynayacağı düşünülmektedir. Bölgede Türkiye için başta sağlık ve kültür turizmi olmak üzere pek çok alternatif turizm pazarlarının varlığından söz edilebilir. Yeni İpekyolu Projesi kapsamında turizm konularının yeterince ele alınması Türkiye turizmi için yeni fırsatların oluşmasına katkı sağlayacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Turizm, Turizmde Yeni Pazarlar, Çin, Yeni İpek Yolu Projesi.

**Makale Gönderme Tarihi:** 25.12.2018

**Makale Kabul Tarihi:** 27.01.2019

#### Önerilen Atıf:

İbiş, S. (2019). Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye Turizmine Olası Yansımaları, *Yönetim, Ekonomi ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi*, 3(1):34-44.

© 2019 Yönetim, Ekonomi ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi.

<sup>1</sup> Bu çalışma 1.Uluslararası Turizmde Yeni Trendler ve Yeni Jenerasyonlar Kongresinde bildiri olarak sunulmuştur.



Journal of Management, Economic and Marketing  
Research

2019, 3(1):34-44.

DOI: [10.29226/TR1001.2019X](https://doi.org/10.29226/TR1001.2019X)

ISSN: 2587-0785 Journal Homepage: <https://www.yepad.org>



CONCEPTUAL PAPER

**The New Silk Road Project and Possible Reflection on Turkey Tourism**

Dr. Salim İBİŞ, İstanbul Gelişim University, Faculty of Economics and Administrative Sciences,  
e- mail: [sibis@gelisim.edu.tr](mailto:sibis@gelisim.edu.tr)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2404-9218>

**Abstract**

In this study, it is aimed to examine the historical development of Silk Road that has been revitalized in recent years and to investigate the possible reflections of the New Silk Road project on Turkish tourism. In the scope of the study, literature survey was conducted on the subject, paper and electronic sources were examined, conclusions were made. China's successful performance in recent years has demonstrated economic sense, as well as increased international tourism mobility and tourism expenditures are remarkable. It can be said that countries located on the Silk Road network, especially China, are alternative tourism markets for Turkey. The New Silk Road project is thought to play an effective role in the development of new tourism markets, facilitated trips to Turkey from China and other Asian countries. In the region, there are many alternative tourism markets, especially health and Culture Tourism for Turkey. Adequate addressing of tourism issues within the scope of the New Silk Road project will contribute to the creation of new opportunities for tourism in Turkey.

**Keywords:** Tourism, New Markets in Tourism, China, New Silk Road Project.

**Received:** 25.12.2018

**Accepted:** 27.01.2019

**Suggested Citation:**

İbiş, S. (2019). The New Silk Road Project and Possible Reflection on Turkey Tourism, *Journal of Management, Economic and Marketing Research*, 3(1):34-44.

© 2019 Yönetim, Ekonomi ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi.

## GİRİŞ

Yaklaşık 2000 yıllık bir mazisi olan İpek Yolu, doğunun üretmiş olduğu ipek ile ipek ürünleri başta olmak üzere çeşitli mallara pazar bulmak ve batının ihtiyaçlarına cevap verebilmek için oluşmuş, tarih boyunca ana hatlara ilave ek hatlarla canlı bir organizma gibi sürekli gelişim göstermiştir (Camgöz ve Dinçer, 2017). Doğu ile batı arasında köprü oluşturan bu yollar ağı hem bir ticaret kanalı oluşturmuş hem de ülkeler, toplumlar arasında siyasi, kültürel bağların oluşmasında aracı rol oynamıştır.

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığı ile Avrupa ve Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adı bu yollar üzerinde ticareti yapılan en önemli ve kıymetli mal olan ipekten dolayı "İpek Yolu" olarak adlandırılmıştır. İpek, ticareti yapılan bir mal olmanın ötesinde iktisadi bir değer bir değişim aracı niteliği taşımaktadır. İpek Yolu başlangıçta iktisadi zorunluluklardan ortaya çıkmış, zamanla çeşitli sosyo-kültürel ilişkilerin kurulmasına ve gelişmesine yol açmıştır (Deniz, 2016).

Tarihi İpekyolu 17. yüzyılın sonlarına doğru önemini kaybetmesine rağmen günümüzde farklı formlarıyla canlandırılmaya çalışılmaktadır (Ekinci, 2014). Yeni İpek Yolu Projesi (YİP) ilk olarak 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan'ın Astana kentinde, ardından Endonezya'da dile getirilmiş ve uluslararası kamuoyu tarafından ilgi görmüştür (Deniz, 2016; Durdular, 2016). Gündeme geldiği günden bu yana projenin hayata geçirilmesine yönelik pek çok adımlar atılmıştır. YİP kara ve deniz bağlantıları dâhil 65 ülkeyi kapsayan proje yaklaşık 21 trilyon dolarlık ekonomik potansiyele sahip bir proje olduğu tahmin edilmektedir. Geçtiği güzergâhlara bakıldığında güzergâh üzerinde genellikle gelişmekte olan ülkelerin yer aldığı görülmektedir. Karşılıklı menfaatler temelinde sistematik olarak yapılan müzakerelerle geliştirilecek olan proje Çin'e göre tamamen ekonomik bütünleşme ve işbirliği sağlayan barışçıl bir projedir (Camgöz ve Dinçer, 2017). YİP, Çin'in son yıllarda izlediği küresel stratejinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Durdular, 2016). Proje kapsamında Çin'i geçmişte Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'ya bağlayan tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması düşünülmekte, Avrasya coğrafyasında yeni demiryolu hatları, enerji boru hatları, deniz rotaları ve otoyolların yapılması planlanmaktadır (Ömerci, 2017).

Çin ile Avrupa arasında ticaret ağırlıklı olarak deniz yolu ile yapılmaktadır. Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan kara ve demir yollarının geliştirilmesi hem maliyetlerin düşmesi hem de sürenin kısılması anlamına gelmekte ve önemli avantajlar sağlamaktadır. İpek Yolu anlayışı yalnızca taşımacılık hattı ile sınırlı değildir. İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve ortak yatırımların artması ile birlikte bu yolun bir ekonomik kuşak haline getirilmesi öngörülmektedir (Deniz, 2016).

Yeni İpekyolu Projesi Çin'in 60 kadar ülkede yüz milyarlarca dolarlık hacimde yatırımlar yapma ve yakın ticari ilişkiler yürüttüğü bölgelere inşa ettiği/edeceği ulaşım ağları ile daha güçlü biçimde bağlanma niyetini ortaya koymaktadır. Söz konusu açılımın iki temel ekonomik motivasyonunun olduğu ifade edilmektedir. Birincisi dünyayla ticaretinde fazla veren Çin'in biriktirdiği sermaye için demir-çelik ve çimento gibi sektörlerdeki üretim fazlasını da emecek karlı yatırım alanları arayışı, ikincisi ise dünya sisteminin diğer önemli merkezi olan Avrupa'ya, Ortadoğu'ya ve Afrika'ya daha kolay ulaşma isteği (Okur, 2017). Çin'in bu açılımı yalnızca ekonomik amaçlarla sınırlı olamayacağı şeklinde bazı eleştiriler yapılmakta ve bazı ülkeler projenin gerçek amacı konusunda tereddütler yaşamaktadır.

Bu çalışma kapsamında İpek Yolunun tarihsel geçmişine değinildikten sonra Yeni İpek Yolu Projesi'nin gündeme gelmesinden günümüze yaşanan gelişmeler ele alınmaktadır. Ardından projeye yönelik uluslararası destekler ve eleştiriler incelenmekte, Türkiye'nin projedeki yeri, konumu ve stratejik durumu ele alınmaktadır. Son olarak Yeni İpek Yolu projesi ile birlikte başta

Çin olmak üzere bölge ülkeleri ile Türkiye arasında turizm hareketliliğine olası yansımaları tartışılmaktadır.

## LİTERATÜR TARAMASI

### Tarihi İpek Yolu

Eski çağların bilinen en önemli yol ve ulaşım ağı İpek Yolu'dur. Tarihi İpek Yolu, Çin'den Avrupa'ya uzanan ticaret yoluna verilen isim olup, tarih boyunca kullanılan en büyük kervan yollarından birisi olmakla birlikte yüzyıllar boyunca Doğu ile Batı arasında insanların, malların ve fikirlerin taşındığı bir ticaret ve etkileşim kanalı olmuştur (Özdaşlı, 2015; Ayan, 2016). "İpek Yolu" kavramı ilk kez 1877 yılında Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen tarafından kullanılmıştır (Bakırcı, 2014; Özdaşlı, 2015; Arslan, 2017). Tarihi İpek Yolu başlangıçta iktisadi zorunluluklardan yani insanların ihtiyaçlarını karşılama çabalarından ortaya çıkmış, zamanla farklı sosyal-kültürel ilişkilerin kurulmasına ve gelişmesine yol açmıştır (Bakırcı, 2014). Tarihi İpek Yolu çağlar boyunca malların ve eşyaların taşınmasının yanı sıra yeni teknolojilerin, felsefi düşüncelerin, kültürlerin ve dinlerin de taşınmasına olanak sağlamıştır. Bundan ötürü tarih boyunca siyasi, dini ve kültürel etkileşimin merkezi olmuştur (Arslan, 2017). İlk Çağlardan itibaren tertip edilen büyük kervanlarla Asya'nın İpek kumaşları, halıları, şalları, çayları ve diğer ticari ürünleri bu yol aracılığı ile İran'a, Bizans'a ve Avrupa'nın çeşitli yerlerine ulaştırıldığı gibi aynı zamanda Batıdan Budizm, Hıristiyanlık, Yahudilik, İslamiyet vb. din ve kültürler bu yol ile Doğuya taşınmıştır (Abimbola ve Sarıtunç, 2017). Dolayısıyla Tarihi İpek Yolu yalnızca karayollarından ya da tek bir hattan ibaret olmayıp; denizleri de birbirine bağlayan, boğazların, kanalların da kullanıldığı karmaşık bir hem ulaşım hem de iletişim ağı olmuştur.

Çin'in Xian şehrinden başlayarak Orta Asya, Anadolu ve Akdeniz aracılığı ile Avrupa'ya kadar uzanan ticaret yolu tek bir rotadan oluşmamış, aksine bütün Asya'yı birbirine bağlayan büyük bir ağ biçiminde örgütlenmiştir. Asya'yı dünya ekonomisine entegre eden bir işlevi olan İpek Yolu, özellikle 2. yy. ile 16. yy. arasında bir ekonomik güç merkezi konumunda olmuştur (Özdaşlı, 2015). 3000 yıldan daha eski bir geçmişe sahip olan İpek Yolu Çin, Hindistan, İran, Arabistan, Mısır gibi önemli ülkeleri birbirine bağlamaktadır (Lin, 2011).

Birçok farklı güzergâhtan oluşan İpek Yolu yalnızca ticaretin yapıldığı bir yol olmanın ötesinde aynı zamanda bilgi, birikim ve deneyimlerin de ülkeden ülkeye, toplumdan topluma aktarıldığı eşsiz bir ağ olmuştur. Bu ağ, üzerinde yer alan pek çok topluluğun birbiri ile olan iletişiminin ve etkileşiminin artmasına, ilişkilerin gelişmesine olanak sağlamıştır (Fedorenko, 2013). Kıtaları aşan bu ağ üzerinde birbirinden farklılaşan siyasi organizasyonların (imparatorluklar, krallıklar vs.) bulunması, bir yandan farklı kültürler arasında etkileşimi sağlarken diğer yandan sık sık çatışmaların yaşanmasını da beraberinde getirmiştir (Bakırcı, 2014).

### Yeni İpek Yolu Projesi

Yeni İpek Yolu projesi Avrasya ülkeleri için pek çok fayda sağlaması beklenen heyecan verici büyük bir projedir (Li vd., 2015). Bir Kuşak Bir Yol olarak da anılan YİP son dönemde Çin'in gündeminde öncelikli bir konu olarak yer almaktadır (Deniz, 2016). YİP, Çin'i dünyaya bağlayacak karayolu, demiryolu, petrol boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi, liman ve diğer altyapı projelerinden oluşmaktadır. Proje iki kısımdan meydana gelmektedir. Birinci kısım; İpek yolu Ekonomik Kemerini Çin'i Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa'ya bağlayacaktır. İkinci kısım ise 21. yy. Deniz İpek Yolu Çin'i Güney Doğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa'ya bağlamaktadır. Projede 6 kara ekonomik koridoru ve 1 denizyolu koridoru önerilmektedir (Bocutoğlu, 2017).

YİP, Çin tarafından resmi devlet stratejisi olarak kabul edildikten sonra hem içerde hem dışarda çeşitli adımlar atılmıştır. İlk olarak içerde on dört eyaleti altyapı ve ekonomik olarak kalkınma kararları alınarak çalışmalar başlatılmıştır. Dışarda ise Güney Kore, Moğolistan, Hindistan, Latin Amerika, Avrupa ve Rusya'ya yapılan üst düzey ziyaretlerde proje anlatılarak ilgili devletlerin projeye destekleri istenmiştir (Durdular, 2016). Mayıs 2014'te Çin devlet haber ajansının yayınladığı bir haberle projenin ana hatları ortaya konulmuştur. Buna göre Kara İpek Yolu Çin'den başlayıp Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye geldikten sonra Avrupa'ya devam etmekte; Rotterdam'a kadar ulaşıp güneye inerek Venedik'te son bulmaktadır. Deniz İpek Yolu ise Güney Çin Denizinden inip Kalküta'ya uğradıktan sonra Hint Okyanusu'nu kat etmekte, Kenya, Kızıldeniz ve Akdeniz'i geçerek Venedik'te Kara İpek Yolu ile birleşmektedir (Özdaşlı, 2015). YİP kapsamında atılan önemli adımlardan birisi 14-15 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de düzenlenen zirve olmuştur. Bu zirve ile birlikte "Tek Kuşak-Tek Yol" olarak da adlandırılan YİP resmen hayata geçirilmiştir (Karagöl, 2017). Türkiye zirveye katılan ülkeler arasında olmuştur.

Proje çerçevesinde karadan Çin'i Avrupa'ya ulaştıracak en verimli yol Kazakistan'ın Khorgos sınırından geçmesi Kazakistan'ı projenin kilit ülkelerinden biri haline getirmiştir (Özdaşlı, 2015). Türkiye, Mısır, Irak, Suriye, Arap Yarımadası, İran, Rusya, Afganistan, Orta Asya, Pakistan, Hindistan, Kore ve Vietnam YİP üzerinde yer alan başlıca önemli ülkelerdir (Lin, 2011).

Pekin ile Moskova arasında yüksek hızlı tren inşa edeceğini duyuran Çin'in, Pekin ile İngiltere arasında da yüksek hızlı tren inşa etmeyi düşünmektedir. 150 milyar dolara mal olması beklenen projenin 2020 ile 2025 yılları arasında tamamlanması beklenmektedir (Özdaşlı, 2015). Bu kapsamda Kars-Edirne arası hızlı tren inşasına da başlanılmıştır.

Şimdiye dek en önemli bağlantı Çin'in Chongqing kentinden başlayarak Almanya'nın Duisburg kentine kadar uzanan Trans-Eurasia demiryolu hattıdır. 11.179 kilometrelik demiryolu hattı Çin, Kazakistan ve Rusya ortak girişimi ile 2011 yılında faaliyete başlamıştır. Çin bu demiryolu ağının en büyük faydalanıcısıdır (Chen ve Mardeusz, 2015). Çin hükümeti İngiltere'ye ulaşacak olan Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Türkiye, Bulgaristan, Macaristan, Avusturya, Almanya, Belçika ve Fransa bağlantısı ile yüksek hızlı tren projesi hedeflemekte olup 2020-2025 yılları arasında bu projenin tamamlanması beklenmektedir (İncekara ve İncekara, 2017).

Çini Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan YİP tamamlandığında kara, deniz ve demiryollarıyla küresel ölçekte ulaşım ağlarıyla entegrasyon sağlanarak ulaşım maliyetleri düşürülecek, ticaretin gelişmesi sağlanacaktır. Ayrıca Asya, Avrupa ve Afrika'da yapılacak büyük yatırımlarla medeniyetler arası ekonomik, kültürel etkileşim artırılarak dünya barışına katkı sağlanması hedeflenmektedir. Kıtaları birbirine bağlayan YİP kültür ve din farklılıklarını zenginlik olarak gören küresel boyutta 21. yy. insan hakları anlayışı ile örtüşen barışçıl bir proje olarak görülmektedir (Camgöz ve Dinçer, 2017).

Yeni İpek Yolu'nun canlandırılması bölgede gelişmekte olan ülke statüsünde yer alan ülkeler için yeni pazarlar, gelişmiş ulaşım hatları ile aktif ve etkili ticaret, istihdam ve enerji ihtiyacının karşılanması anlamına gelmektedir. Daha uzun vadede bakıldığında ise bölge refahının artması ile demokratik normların bölgede yerleşmesi söz konusu olmaktadır (İncekara ve İncekara, 2017).

Çin Eğitim Bakanlığı 2016 yılında 5 yıl boyunca her yıl Yeni İpekyolu ülkelerinden gelen 10 bin öğrenciye burs vereceğini, Çinli öğrencilerin de YİP ülkelerinde eğitim görmeleri için katkı sağlayacağını duyurmuştur (<http://edu.people.com>). Bu uygulama ülkeler arasında kültürel ve sosyal bağların güçlenmesi, işbirliğinin artması açısından önemli bir gelişme olmuştur.



Şekil 1: Yeni İpek Yolu Projesi

Kaynak: <https://financialtribune.com>.

### Yeni İpek Yolu Projesinin Hedefleri ve Bazı Eleştiriler

YİP, hem karadan hem denizden Doğu Asya, Orta Asya, Batı Asya, Afrika ve Avrupa'nın birbirine bağlanmasını, yol üzerindeki ülkeler arasında ortaklıklar kurmayı ve bu ülkelerde dengeli ve sürdürülebilir kalkınmalar gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır (Durdular, 2016). Çin, Asya ile Avrupa arasındaki ilişkileri güçlendirmek ve YİP ekonomik kuşağını ortaklaşa inşa etmek için beş maddelik bir teklif sunmuştur (Szcudlik, 2013). Bunlar:

- Ortak ekonomik işbirliği için yeşil ışık yakmaya yardımcı olabilecek politik iletişimi güçlendirmek (güzergâh ülkelerin bölgesel işbirliği),
- Pasifikten Baltık Denizine, Orta Asya'dan Hint Okyanusuna büyük bir ulaşım koridoru kurma fikriyle yol bağlantılarını güçlendirmek, daha sonra yavaş yavaş doğu, batı ve güney Asya arasında bir ulaşım ağı kurmak,
- Ticaret engellerini ortadan kaldırmak ve ticari yatırım giderlerini azaltmak için adımlar atmaya odaklanarak ticareti kolaylaştırmak,
- Ekonomik rekabeti artırırken işlem maliyetlerini düşürmek, finansal riskleri azaltmak, parasal işbirliğini güçlendirmek,
- İnsan ilişkilerini güçlendirmek (kültürel, akademik, insan kaynakları, turizm, bilim, teknoloji).

YİP konusunda yapılan eleştirilerin başında Çin'in bu proje aracılığı ile dünya üzerinde hâkimiyet kurma çabası yattığı şeklindedir. Çin yönetimi ise bunu reddetmekte aksine YİP'in küresel ekonomiyi geliştirmeyi amaçlayan bir işbirliği adımı olduğunu, kazan kazan mantığına dayalı olduğunu savunmaktadır. Bir diğer eleştiri projenin daha çok altyapı ve ulaşım odaklı olduğu ve sonrası konusunda gerekli planlamaların yapılmadığı şeklindedir (Ömerci, 2017). Yeni İpek Yolu Projesinin ekonomik ve siyasi amaçları olduğu kadar kültürel ve insani hedeflerinin olduğu Çin tarafından sık sık dile getirilmektedir (Özdaşlı, 2015).

Bölge ülkelerinin YİP konusunda bazı endişeleri bulunmaktadır. İç pazarlarda ucuz Çin mallarının hâkim olacağı, bazı bölge ülkelerinin projelerin gerçekleşmesi durumunda kazançlarının adil olmayacağı şeklindedir. Orta Asya ülkeleri de Çin'in bu proje ile etki alanını genişletme ihtimalinden endişe duyarken diğer yandan ABD ve Rusya ilişkilerinin olumsuz etkileneceğinden endişe duymaktadırlar (Durdular, 2016). YİP tanımlandığı şekliyle geleneksel anlamdan daha geniş kapsamlıdır ve Avrupa Birliği'ni de ticari, ekonomik, stratejik ve askeri olarak yakından ilgilendirmektedir (Ayan, 2016).

## Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye

Tarihi İpek Yolu sisteminde Anadolu'yu diğer coğrafi bölgelerden ayıran özelliği bir kavşak noktası olmasıdır (Bakırcı, 2014). Türkiye'nin Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan stratejik bir noktada bulunması aynı zamanda YİP hattında merkezi bir konumda olmasını da sağlamaktadır. Türkiye, Çin'den başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan İpek Yolu geçiş güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Avrupa, Asya ve Ortadoğu coğrafyasının kesiştiği noktada yer alan Türkiye, projenin kara ve demiryollarını içeren İpek Yolu Ekonomik Kuşağı hattının Avrupa'ya bağlantı noktasını oluşturmaktadır. Çin ile ilişkilerin geliştirilmesi kapsamında önemli bir destek sunması beklenen YİP, Türkiye'nin gelecekteki ekonomik hedeflerine ulaşması açısından önemli fırsatları beraberinde getirecektir. YİP Türkiye ile Çin arasındaki sevkiyat süresini 30 günden 10 güne, deniz yolu ile 2 ayda teslim edilen ürünlerin 2 haftadan daha kısa sürede İstanbul'a ulaştıracak olması projeyi önemli kılan unsurlardan bazılarıdır (Karagöl, 2017).

Türkiye için Çin, siyasi, ekonomik ve güvenlik alanlarında karşılıklı ilişkilerin güçlendirilmesi gereken bir ortak iken; Çin için Türkiye, Avrupa'ya, Balkanlara bir çıkış kapısı, Orta Asya ve Orta Doğuda iktisadi alanda işbirliği yapabileceği bir ortaktır (Durdular, 2016). YİP kapsamında yapılması planlanan altyapı projeleri sayesinde Türkiye ile Asya ülkeleri arasında işbirliklerinin artması ve ciddi sermaye hareketliliğinin ortaya çıkması beklenmektedir (Karagöl, 2017). Türkiye YİP projesini finanse edecek olan Asya Altyapı Yatırım Bankasına kurucu ortak olmuş, Çin'de ki YİP zirvesine katılmış olup proje ile yakından ilgilenmektedir (Bocutoğlu, 2017). Türkiye ile Çin arasında 2010 yılında İpek Yolunun canlandırılmasına yönelik olarak ulaştırma altyapısı, denizcilik ve demiryolu işbirliği çerçevesinde çeşitli anlaşmalar yapılmıştır. Marmaray projesi ile kendini gösteren bu süreç, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Kars-Edirne Hızlı Tren Hattı ile devam etmiştir (İncekara ve İncekara, 2017).

YİP genel anlamda mal ticaretini kapsıyor olsa da enerji alanında da önemli bir potansiyel barındırmaktadır. YİP petrol ve doğalgaz boru hatları bakımından da önem arz etmektedir. Bu bağlamda TANAP (Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi) Azerbaycan'ın Hazar Denizindeki doğal gazı Avrupa'ya taşıyan gaz koridorunu oluşturmaktadır. Projenin toplam 1850 kilometresi Türkiye'den geçmektedir. Türkiye Asya ile Avrupa arasında enerji nakil hattı üzerinde bulunması YİP kapsamında Türkiye'nin önemini artırmaktadır.

Türkiye'nin şimdiye kadar içinde yer aldığı Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray Tüp Geçidi ile Bakü-Tiflis-Kars demiryolu Yeni İpek Yolu Projesinin Orta Koridorunu oluşturmaktadır. Bu projeler Doğu-Batı güzergâhında Pekin ile Londra'nın bağlanmasına katkı sağlamaktadır. Bu nedenle Çin Türkiye'nin projedeki varlığını önemsemektedir (www.dw.com). Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan Edirne-Kars hızlı tren projesi YİP kapsamında atılan önemli adımlardır.

YİP Türkiye'de ki mevcut ve geliştirilecek ulaştırma sistemleriyle entegrasi kuşkusuz hem iç turizm hem de dış turizm faaliyetlerini artırıcı etkisi olacağı düşünülmektedir. 2023 Turizm Stratejisi Eylem Planında da önemsenen YİP ulusal projeler ile uyum içerisinde ilerlemesi Türkiye'de ki yolcu taşımacılığı üzerinde olumlu etkileri olacaktır. Uzun yıllar karayolu ve havayolunun gerisinde kalan demiryolu ulaşımı projeler sayesinde gelişecektir. Tüm bu ulaşım ağlarındaki gelişmeler seyahat acentalarının büyümesine yaygınlaşmasına ve dolayısıyla turizm hareketliliğinin artmasına katkı sağlayacaktır (Camgöz ve Dinçer, 2017).

1-3 Kasım 2017 Tarihlerinde gerçekleştirilen 3. Turizm Şurasında Çinin büyüyen ekonomisi, dünya ile ticaret alışverişi ve Yeni İpek Yolu Projesinde Türkiye'nin önemli rolü düşünülerek Çinceye diğer dillerle birlikte müfredatlar da yer verilmesi gerektiği, öğrencilerin yurt dışında yabancı dil öğrenim planlamalarına Çincenin dâhil edilmesi yer almıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2018). 3. Turizm Şurasında başta Çin olmak üzere Uzakdoğu turizm pazarının çeşitlendirilmesi ve Ortadoğu pazarına verilen önemin artırılması, İpek Yolu'nun geçtiği

güzergâhın turizm açısından farkındalığını artıracak girişimlerde bulunulması ve bu coğrafya ülkeleri ile eğitimden ticarete işbirlikleri kurulması alınan kararlar arasındadır (Çakmak, 2017).

1950'den 2000'li yıllara kadar turizm endüstrisinin ana hareket noktalarını Avrupa ve Amerika kıtaları oluştururken 2002 yılından sonra ise Asya Pasifik bölgesinin önemi artmaya başlamıştır. UNWTO (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü) 2010 ile 2030 yılları arasında küresel turizm hareketlerinin dünya genelinde yılda ortalama %3,3 oranında artacağını öngörürken Avrupa'nın 2010'da %10 olan Pazar payının 2030 yılına gelindiğinde %41 seviyelerine gerileyeceği tahmin edilmektedir. Avrupa'dan kopan bu %9'luk payın ise Asya Pasifik ülkelerine yöneleceği tahmin edilmektedir. Diğer yandan Asya Pasifik ülkelerinin sahip oldukları nüfus ve bu nüfusun artan geliri ile birlikte önemli bir turizm potansiyeli oluşturmaktadırlar (İbiş, 2017). Bu ve bunun gibi pek çok gösterge bölgenin turizm potansiyeli açısından önemini ortaya koymaktadır.

Çinin ekonomik olarak hızlı bir büyüme göstermesi ile birlikte alım gücü yüksek orta ve üst düzey tüketici kitleleri ortaya çıkarmıştır. 2013 yılında 100 milyonun üzerinde Çin vatandaşı deniz aşırı seyahatlere katılmış ve 100 milyar doların üzerinde harcama yapmışlardır. Çinli turistler Avrupa gezilerinde kişi başı ortalama 5000 USD harcama yaptıkları tahmin edilmektedir (Chen ve Mardeusz, 2015). Çin, uluslararası seyahatlere katılım bakımından dünyanın en aktif ve hızlı büyüyen turizm pazarı ve küresel turizm endüstrisinin itici gücü konumundadır. 2012 yılından bu yana uluslararası turizmde en çok harcama yapan ülke konumuna gelmiştir. Çinli turistler 2014 yılında yaklaşık 165 milyar dolar civarında rekor bir harcama yapmışlardır (İbiş, 2017). Bu nedenle Çin'de uluslararası seyahat potansiyeli yüksek olan önemli bir turizm pazarını mevcut olduğu söylenebilir. Bu pazarın YİP kanalı ile Türkiye'ye seyahatinin sağlanması Türkiye ekonomisine olumlu katkılar sağlayacaktır.

## **SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER**

Tarihte Asya ile Avrupa arasında ticaretin sağlanmasında, farklı medeniyetlerin bir araya gelmesinde, kültürün, bilginin, yeniliğin taşınmasında son derece önemli bir rol üstlenen İpek Yolu günümüzde modern koşullar ile hem küresel ekonomiye hem de Türkiye'ye çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Tarihi İpekyolu'nun modernize edilerek yeniden canlandırılması, uluslararası ekonomik ağ ve geçiş bağlantılarının kurulması genişletilmesi anlamına gelmektedir. Bu, pek çok Asya ülkesinden geçecek demiryolu, otoyol, boru hattı ve enerji altyapısının kurulması anlamına gelmektedir. Ayrıca sınır geçişlerinde tesislerin iyileştirilmesini, ulaşım ağlarının artırılmasını ve bürokratik engellerin azaltılmasını da sağlayabilecektir.

Günümüzde Çin'in Türkiye'nin toplam ithalatı içerisindeki payı hızla artmasına karşın Türkiye'nin toplam ihracatı içerisindeki payı aynı oranda artmamaktadır ve Türkiye'nin Çine karşı ticaret açığı hızla büyümektedir. Bu nedenle Türkiye'nin ticaret açığını azaltmaya yönelik çalışmalar yapması gerekmektedir (Durdular, 2016). Bu noktada Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısının ve turizm harcamalarının artırılması önemli katkı sağlayacaktır. YİP çerçevesinde geliştirilen olumlu ilişkiler Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayısı üzerinde etkili olması beklenmektedir.

Globalleşme ile birlikte ülkelerin uluslararası işbirliklerine olan ihtiyaçları her geçen gün artmaktadır. YİP ülkeler arası işbirliklerin geliştirilmesi için zemin hazırlamaktadır. Aynı zamanda YİP ekonomik büyümeye katkı sağlama, politik esneklik, ticaretin çeşitlenmesi gibi pek çok konuda fırsatlar oluşturmaktadır.

Geçmişten bu yana gizemli tarihsel yapıları, kültürel olguları barındıran İpek Yolu ağı aynı zamanda yaşanmış olayları filmlere, romanlara konu olmuştur. Bu nedenle de bir turistik



çekicilik unsuru da oluşturduğu söylenebilir. Bu açıdan YİP turistler için bir seyahat yolu olması yansira güzergâh üzerinde ziyaret edilecek pek çok destinasyonun varlığından söz edilebilir.

YİP birleştirici ve bütünleştirici etkisi ile Türkiye ile Asya ülkeleri arasında da ilişkilerin geliştirilmesine ve çeşitli anlaşmaların yapılmasına olanak sağlayacağı düşünülmektedir. YİP ile Türk dünyasının birbiri ile olan ilişkilerinin güçlenmesine neden olacağı tahmin edilmektedir.

Sağlık turizmi dünyada yıllık ticari hacmi yaklaşık 100 milyar USD olup, 20 milyonu aşkın insan sağlık turizmi amacıyla seyahat etmektedir. Türkiye'nin ise sağlık turizminden aldığı pay oldukça düşük bir seviyededir. Turizmin 12 aya yayılması ve sürdürülebilirliği için sağlık turizmi önemli bir fırsat oluşturmaktadır. İpek Yolu kavşağında bulunan Türkiye sağlık turizmi olanakları ile bölgenin sağlık merkezi olma yolunda güçlü bir ülke konumundadır (Soysal, 2017). Türkiye hem tıbbi imkânları geniş hem de termal olanakları zengin bir ülke konumundadır. Sağlık turizminin önemini kavrayan ve bu konuda son yıllarda önemli atılımlar yapan Türkiye için başta Türk Cumhuriyetleri olmak üzere Asya ülkeleri önemli birer pazar konumundadırlar. Bu nedenle bu pazarlara yönelik tanıtım faaliyetleri, kongre ve fuar organizasyonları, anlaşmalar yapılmalı, ilişkiler geliştirilmeli ve bu pazarlardan pay almanın yolları aranmalıdır.

Tarihi İpek Yolu üzerinde Çin tarafından Uygur Özerk Cumhuriyetine yönelik uygulanan baskılar, Kırgızistan-Özbekistan siyasi sorunları, Afganistan kaynaklı terör grupları, uyuşturucu kaçakçılığı gibi sebeplerle güven ortamının oluşturulamaması YİP'in önündeki engellerden bazılarıdır (Deniz, 2016). YİP'in başarıya ulaşması için tüm bu sorunların aşılması, ülkeler tarafından gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Sonuç olarak Tarihi İpekyolu'na benzer modern YİP ülkeler arası iletişimi, ticaret hacmini olumlu etkileyeceği gibi turizm hareketlerine de olası olumlu etkileri muhtemeldir. Ancak bunun için proje kapsamında turizm konularına yer verilmesi gerekmektedir. Yapılan bu araştırma sonucunda ortaya çıkan bulgulardan yola çıkılarak bazı öneriler geliştirilmiştir:

- Uzun yıllar Türkiye Avrupa'nın bir parçası hissedilmiş, Türkiye'nin Asya'da ki geçmişi etki alanı unutulmuştur. Bu noktada Türkiye'nin Avrupa ile olan ilişkilerin yakın temas içinde olması gerekirken aynı zamanda Asya'ya yönelik daha geniş kapsamlı ilişkiler geliştirilmelidir.
- Yeni İpek Yolu Projesi kapsamında ticari ilişkiler ön planda yer almakta, olası turizm hareketliliği üzerine fazla araştırma yapılmamaktadır. İpek Yolu güzergâhında farklı turizm türlerinin ne şekilde geliştirilebileceği üzerinde çalışmalar yapılmalıdır. Güzergâh üzerindeki ülkeler bu konuda işbirliği içerisinde olmalıdır.
- Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan pazar yerleri, kapalı çarşılar, hanlar, hamamlar, çeşmeler, köprüler vb. tarihi ve ticari yapılar aslına uygun olarak yeniden tasarlanmalı hizmete sunulmalıdır.
- Tarihi İpek Yolu güzergâhında geliştirilebilecek farklı turizm türleri üzerine araştırmalar yapılmalı, bölge ülkeleri ile işbirliğine gidilmeli ve bu konuda stratejiler belirlenerek uygulanmalıdır.
- YİP üzerinde yer alan ülkeler tarihi bir şans yakalamış durumdadırlar. Bu şans çok yönlü olarak değerlendirilmelidir.
- Türkiye sahip olduğu turizm potansiyelini YİP kapsamında başta kültürel bağları güçlü Orta Asya ülkeleri olmak üzere diğer Asya ülkeleri ile etkin bir koordinasyon ile ulaşılabilir kılabilir. Bölge ülkeleri ile olan ulaşım maliyetlerinin düşmesi sağlanabilir.
- Türkiye'de ki mevcut Çince bilen Turist rehberlerinin Türkiye'ye gelen Çinli turistlerin ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamadığı araştırılmalıdır. Bu alanda rehber ihtiyacı varsa karşılanması için adımlar atılmalıdır.

- YİP güzergâhı üzerinde yer alan ülkeler arasında eğitim konusunda işbirliği içerisinde olunması ikili ilişkilerin gelişmesine ve sağlam temeller üzerine oturtulmasına olumlu katkı sağlayacaktır. Bu kapsamda Avrupa'da uygulanmakta olan Erasmus benzeri değişim programlarının bölge ülkeleri arasında uygulanması faydalı olabilecektir.
- Henüz başlangıç aşamasında sayılabilecek YİP hakkında bilgi sahibi olunmalı, gelişmeler takip edilmeli, Türkiye'ye olası sosyo-ekonomik etkileri tartışılmalıdır. Bölge ülkelerine yönelik faaliyetlerin sistematik bir şekilde takip edecek kurum, kuruluşlar oluşturulmalı ve alanında uzman kişilerin bilgi ve birikiminden faydalanılmalıdır. Türkiye Yeni İpek Yolu Projesini önemsemeli, kültür ve turizm konularını da kapsayan uzun vadeli politikalar geliştirmelidir.
- YİP kapsamında ülkeler arasında ticari anlamda pek çok umut vaat edilirken turizm konuları arka planda kalmaktadır. Mevcut gelişmelere paralel olarak turizm konuları da ele alınmalıdır.
- Ulaşım ağlarındaki gelişmeler kuşkusuz turizm hareketlerine olumlu yansıtacaktır. Bu noktada sınır geçişleri, gümrük formaliteleri güvenlik sorunu teşkil etmeyecek şekilde Asya-Avrupa arasında yeniden yapılandırılmalıdır.

Türkiye'ye gelen turistlerin büyük çoğunluğu Avrupa ülkelerinden gelmektedir. Bu durum Türkiye'nin turizm konusunda belli pazarlara bağımlı kalmasına neden olmaktadır. Zaman zaman bu ülkeler ile yaşanan krizler ve gerginlikler turizm hareketlerine yansımakta, Türkiye turizmi olumsuz etkilenmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin alternatif turizm pazarlarına ihtiyacı vardır. Bu noktada İpek Yolu üzerindeki pek çok ülke Türkiye için birer alternatif turizm pazarı konumunda oldukları söylenebilir.

Türkiye ile başta Çin olmak üzere Asya ülkeleri arasında turizm hareketliliğinin geliştirilmesi için mikrodan makroya yapılacak her çalışma değerli olacaktır. Bu kapsamda çalışmalar yapılmalı, elde edilen bulgulardan yola çıkılarak uzun vadeli stratejiler geliştirilmelidir. Bu noktada hem sektörün hem de kamu otoritelerinin turizm konularını gündeme almaları gerekmektedir.

## KAYNAKÇA

- Abimbola, O. ve Sarıtuğ, B. (2017). İpek Yolu Tarihinde Siyaset ve Felsefe. *Avrasya Sosyal Bilimler Forumu*, Bişkek, 30-38.
- Arslan, H. (2017). Budizm'in Çin'e İntikalinde İpek Yolunun Önemi. *Avrasya Sosyal Bilimler Forumu*, Bişkek, 18-25.
- Ayan, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2(3), 9-24.
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdlere*, 45(1), 63-86.
- Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *International Conference ON Eurasian Economies*, İstanbul, 265-270.
- Camgöz, C. ve Dinçer, F. İ. (2017). Modern İpekyolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları. *Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (Özel Sayı 3)*, 1-17.
- Chen, X. and Mardeusz, J. (2015). China and Europe: Reconnecting Across a New Silk Road. *Trinity College Digital Repository*, 5-12.
- Çakmak, T. F. (2017). III. Turizm Şurası Etkinlik Notları. *Anatolia*, 28(2), 351.

- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 195-202.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, 49(1), 77-97.
- Ekinci, M. B. (2014). Geçmişten Geleceğe İpek Yolları ve Türkiye'nin Dış Ticareti ile Etkileşimleri. *Avrasya Etüdüleri*, 7-42.
- Fedorenko, V. (2013). The New Silk Road Initiatives In Central Asia. Rethink Institute, Washington DC.
- <http://edu.people.com.cn/n1/2016/0811/c1006-28629344.html> E.T: 26.06.2018
- <http://turizmsurasi.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/57389,turizmegitimiistihdamituristrehberligikomisyonraporupdf.pdf?0> E.T: 25.06.2018.
- <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-kuşukular/a-38832963>: E.T: 26.06.2018.
- <https://financialtribune.com/articles/economy-business-and-markets/64638/iran-s-role-in-new-silk-road-emphasized> E.T: 27.06.2018.
- <https://qz.com/983460/obor-an-extremely-simple-guide-to-understanding-chinas-one-belt-one-road-forum-for-its-new-silk-road/> E.T: 27.06.2018.
- İbiş, S. (2017). Asya Pasifik Turizm Pazarının Türkiye Açısından Analizi. Sakarya: Sakarya Üniversitesi SBE.
- İncekara, B. ve İncekara, R. (2017). Kervanyolu'ndan Medeniyet Yoluna: İpekyolu Ticareti ve Çin, Malaga, 15-24.
- Karagöl, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *Seta Perspektif* (174), 1-7.
- Li, P., Qian, H., Howard, K. W. and Wu, J. (2015). Building a new and sustainable "Silk Road economic belt". *International Viewpoint and News*, 74, 7267-7270.
- Lin, C. (2011). China's New Silk Road to the Mediterranean: The Eurasian Land Bridge and Return of Admiral Zheng He. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security* (165), 1-23.
- Okur, M. A. (2017). Bir Kuşak, Bir Yol Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55.
- Ömerci, O. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi Nedir? *Uluslararası Politika Akademisi*.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkiler. *Turkish Studies*, 10(14), 579-596.
- Soysal, A. (2017). İpek Yolu Kavşağında Türkiye'nin Sağlık Turizmi Fırsatı: Bir Durum Değerlendirmesi. *Avrasya Sosyal Bilimler Forumu*, Bişkek, 132-138.
- Szczudlik, J. (2013). China's New Silk Road Diplomacy. *Polski Instytut Spraw Międzynarodowych*, 34(82), 1-8.